

İMEAK  
Deniz Ticaret  
Odası'nın  
resmi yayınıdır.

# DenizTicaretİ

DERGİ KURULUŞ: 1984

NİSAN / 2019

## MECLİS TOPLANTISINA NUREDDİN NEBATİ VE FERİT ŞAHENK KATILDI DTO'DAN İSTİHDAM SEFERBERLİĞİNE TAM DESTEK

Yusuf Kanıcı:

**YAF DIESEL YENİ BALAST SUYU SİSTEMİ İLE  
ADINDAN SÖZ ETTİRECEK**

Harun Şişmanyazıcı:

**BALTIC DRY INDEX 2019 BAŞINDA NEDEN  
DÜŞTÜ? (BÖLÜM I)**







7/24

18 PILOT CAPTAINS  
300 TEAM MEMBERS

**20 VESSELS**

MAXIMUM PRODUCTIVITY

**ZERO RISK**

**ONE VISION**

**SAFETY FIRST**

SINCE 1973



UZMAR UZMANLAR DENİZCİLİK TİC. VE SAN. LTD. ŞTİ.  
AKDENİZ MAH. CUMHURİYET BULVARI, NO:87/73 ERDEN İŞ HANI, PASAPORT, KONAK 35210  
İZMİR, TÜRKİYE INFO@UZMAR.NET - WWW.UZMAR.COM.TR

*Denizcilik Sektöründe 20 Yıldır Sizlerle...*



**BERK GÜMRÜK MÜŞAVİRLİĞİ LTD. ŞTİ.**

Evllya Çelebi Mh. Nazan Sk. Lagoon Plaza  
No: 2/5 Tuzla / İSTANBUL  
Tel: +90 216 446 93 79  
Fax: +90 216 447 15 45  
Gsm: +90 532 245 45 09  
[info@berkgumrukleme.com](mailto:info@berkgumrukleme.com)  
[www.berkgumrukleme.com](http://www.berkgumrukleme.com)

**BERK LOJİSTİK LTD. ŞTİ.**

Evllya Çelebi Mh. Nazan Sk. Lagoon Plaza  
No: 2/5 Tuzla / İSTANBUL  
Tel: +90 216 446 93 79  
Fax: +90 216 447 15 45  
Gsm: +90 532 245 45 09  
[info@berklojistik.com](mailto:info@berklojistik.com)  
[www.berklojistik.com](http://www.berklojistik.com)





“Deniz ticareti  
camiamızda refah;  
bilgili, çağdaş  
çalışma ile  
mümkündür.”

M. ZİYA KALKAVAN

Cüneyt Çelik

2013 Yılı Fotoğraf Yarışması'nda DTO'nun eserini satın aldığı  
fotoğrafçılar arasında yer alıyor.



**Yıl 35**

**NİSAN 2019**

Yayın Türü: Yaygın - Süreli Yayındır. Ayda bir yayınlanır.

**SAHİBİ**

**İMEAK DTO adına Yönetim Kurulu Başkanı: TAMER KIRAN**

**Sorumlu Yazı İşleri Müdürü: BAŞARAN BAYRAK**

**YAYIN KURULU**

**BAŞKAN: BAŞARAN BAYRAK**

**PINAR KALKAVAN SESEL**

**MUSTAFA MUHTAROĞLU**

**HARUN ŞİŞMANYAZICI**

**YAYIN KURULU SEKRETERYASI: SERVİN KOTİLOĞLU**

[servin.kotiloglu@denizticaretodasi.org.tr](mailto:servin.kotiloglu@denizticaretodasi.org.tr)

**İDARE MERKEZİ**

**İMEAK DTO: Meclis-i Mebusan Cd. No: 22 Salıpaazarı 34427 Beyoğlu**

**İSTANBUL-TURKİYE**

**T: +90 212 252 01 30 (8 hat / lines) +90 212 243 54 95 (3 hat / lines)**

**F: +90 212 293 79 35 [dto@denizticaretodasi.org.tr](mailto:dto@denizticaretodasi.org.tr)**

**[www.denizticaretodasi.org.tr](http://www.denizticaretodasi.org.tr)**

**YAYINA HAZIRLIK**

**TAYF AJANS: Koşuyolu Mah. Katip Salih Sok. No:60 D:1**

**Validebağ / Kadıköy İSTANBUL - TURKİYE**

**T: +90 216 339 13 40 F: +90 216 339 43 50**

**[info@tayfajans.com](mailto:info@tayfajans.com)**

**Genel Yayın Yönetmeni: HAKKI ŞEN [hakkisen@tayfajans.com](mailto:hakkisen@tayfajans.com)**

**Genel Koordinatör: AYŞE OLCAY [ayseolcay@tayfajans.com](mailto:ayseolcay@tayfajans.com)**

**Reklam Müdürü: ZEYNEP USTA HÜSEYİNOĞLU**

**[reklam@tayfajans.com](mailto:reklam@tayfajans.com) Tel: +90 216 339 13 40/41**

**Editör: KEMAL CAN KAYAR [editor@tayfajans.com](mailto:editor@tayfajans.com)**

**Art Direktör: FATMA BAŞ [fatmabas@tayfajans.com](mailto:fatmabas@tayfajans.com)**

**Katkıda Bulunanlar: SEVİM TARHAN ATASOY**

**Baskı: BİLGİ MATBAA**

**Bedrettin Dalan Bulvarı, Aykosan San. Sit. 4'lü C Blok**

**Kat: -1 No: 86 / 87 İkitelli Başakşehir İSTANBUL**

**Tel: 0212 407 04 20 (pbx)**

**Faks: 0212 407 05 52**

*Dergimizde yayınlanan yazılar, yazarların kişisel görüşleridir.*

*Bu yazılardan dolayı Deniz Ticareti Dergisi sorumluluk üstlenmez.*

*Kaynak belirtmek koşulu ile alıntı yapılabilir.*

ISSN 1301 – 5907



# GLOBAL SHIP SUPPLY & CATERING

at 1400 ports, in 124 countries

at your service, globally.

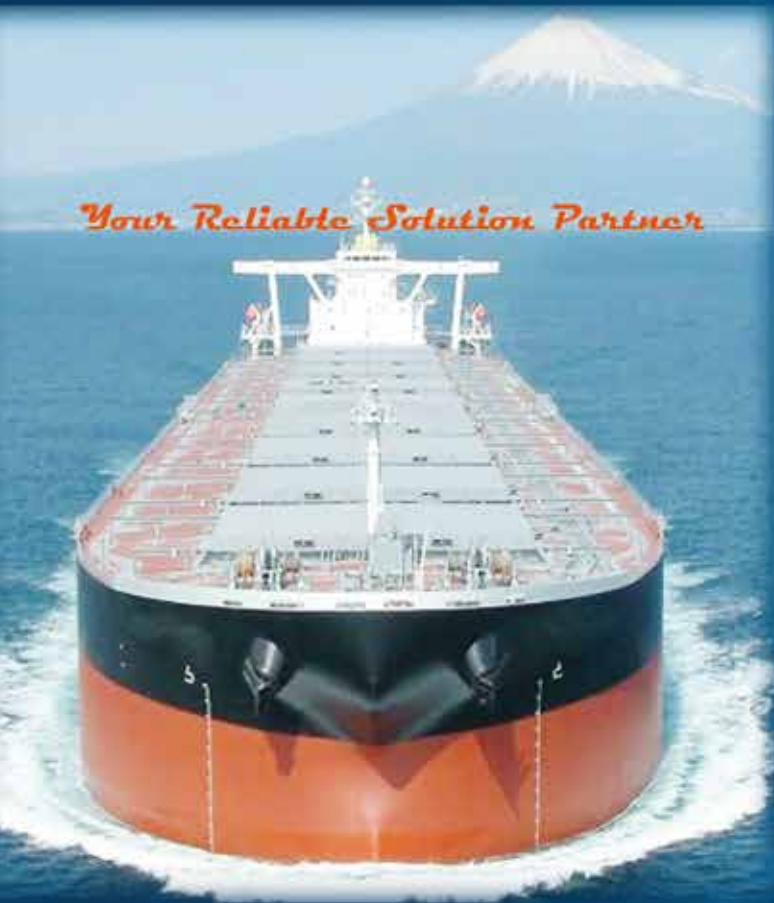
[www.avsglobalsupply.com](http://www.avsglobalsupply.com)





iea naval architecture - project management - trading

www.iea.gen.tr



*Your Reliable Solution Partner*

1. Faroe Islands Turkey & Greece Exlsv. Rep
2. Repair Shipyard Brokering & Supervision
3. New Building Brokering & Supervision
4. Scandinavian & East European Crewing
5. Finance Brokering
6. Machinery Installation & Repair Services
7. Loadmaster - Shiploading Program
8. Agency & Offhore Projects
9. Desing & Calculations



**FAS**

FAROE ISLANDS  
INTERNATIONAL  
SHIP REGISTER

ISTANBUL OFFICE

IEA OFFICAL REPRESANTATIONS  
SHANHAIGUAN SHIPBUILDING INDUSTRY CO. LTD.  
BSHC BULGARIAN HYDRODNAMICS RESERACH CENTER



# DENİZ SİSTEMLERİ



[www.aselsan.com.tr](http://www.aselsan.com.tr)



ASELSAN Türk Silahlı Kuvvetlerini Güçlendirme Vakfı'nın bir kuruluşudur.

**aselsan**

*Güven Veren Teknoloji*



# İÇİNDEKİLER

**TAMER KIRAN:**  
“DENİZDE İŞ VAR...”



10

**MECLİS:**  
MECLİS TOPLANTISINA  
NUREDDİN NEBATİ VE FERİT  
ŞAHENK KATILDI



16



**ODADAN HABERLER:**  
BİNALİ YILDIRIM'A  
DENİZCİLİK ÜSTÜN  
HİZMET BERATI

36



38

**ODADAN HABERLER:**  
“DTO TÜM BÖLGELERDE  
İSTİHDAMA DESTEK  
VERİYOR”

**SÖYLEŞİ: YUSUF KANICI,**  
“YAF DIESEL YENİ BALAST  
SUYU SİSTEMİ İLE  
ADINDAN SÖZ ETTİRECEK



60

**TARİHTEN:**  
PROF. DR. İDRİS BOSTAN  
“DENİZ TİCARET TARİHİ  
NASIL ARAŞTIRILMALI?”



62

ODADAN HABERLER	36
ŞUBELERİMİZDEN	50
DTO AB BÜLTENİ	54
GEMİ TUTULMALARI	57
<b>SÖYLEŞİ - SEMİH ZORLU:</b> “Yapılan işlerin takdir toplaması, yapacaklarımız için özgüven sağlıyor”	64
<b>MAKALE - HARUN ŞİŞMANYAZICI:</b> “Baltic Dry Index 2019 Başında Neden Düştü?” (I. Bölüm)	68
<b>AKADEMİK BAKIŞ - DR. ETEM KARA:</b> “Gemi adamı alacakları”	72
<b>KONUK YAZAR - PERİHAN ÇAKIROĞLU:</b> “Ya üç tarafımız deniz olmasaydı...”	76
SEKTÖRDEN HABERLER	80
BUNKER	84
SŞP	86
İSTFİX	92
HURDA RAPORU	94



We believe  
in making a  
difference!



*We are here to change the game...*

Eskomarine and Jointtop have joined forces to serve the Turkish Owners in China for drydockings in a unique manner ... With a single quote, we offer the flexibility to all our clients to choose from a number of leading shipyards and unlike agents, we take on the contract directly with the owner, in other words as far as the owner is concerned Jointtop acts as the Shipyard using leading yards' facilities to accommodate the owners' vessels. With near to 150 dockings per year, we enjoy very special treatment in all leading yards and our owners of course benefit from this directly making their docking period much smoother in all respects.

**Together we offer;**

- Excellent Service
- Unbeatable Prices
- Total Flexibility
- Single quote and number of leading yards to choose from
- 7/24 on site assistance during entire repair period
- Years of experience
- Priority in yards as a first class client

Ağaoğlu My Office  
Barbaros Mah. Lale Sok. No: 1 Kat: 13 Daire 54 Atasehir 34746 Istanbul / Turkey  
Tel: +90 216 688 37 56 Fax: +90 216 688 00 37  
web: [www.eskomarine.com.tr](http://www.eskomarine.com.tr), mail: [marine@eskomarine.com.tr](mailto:marine@eskomarine.com.tr)





# ONURSAN



**SPIROMATIC 90U** is an entry level breathing apparatus (SCBA) for fire fighting, excellent for industrial and maritime environments.

**Spiromatic 90U** is built upon the proven and reliable S-facemask/breathing valve and plug-in regulator, delivering Interspiro performance at a competitive price.



## INTERSPIRO

Breathing Experience Since 1920



A : Icmeler, Rauf Orbay Caddesi, Guldere Sokak. No:8 Tuzla / Istanbul / TURKEY  
T : +90 216 395 82 27 F : +90 216 395 04 60

[www.onursan.net](http://www.onursan.net) | [onursan@onursan.net](mailto:onursan@onursan.net)



## Certifying excellence since 1899

ClassNK is a ship classification society dedicated to safer, cleaner seas. We offer diverse technical services including the survey and classification of ships and marine structures, statutory surveys performed on behalf of more than 110 flag states, management system certification based on ISO and other international standards to help our clients safeguard ships, their crews, and their cargo, while protecting the marine environment.

# ClassNK



## Denizde iş var...

İstihdam seferberliği ile ilgili başlatılan kampanya için denizcilik sektörümüzden çok büyük destekler aldık. Bundan dolayı sektörümüze çok teşekkür ederim. Özellikle şubelerimizin istihdam konusunda yaptıkları başarılı

Business Dialogue” isimli toplantıyı gerçekleştirmek üzere merkez binamızda bir araya geldik. Bu toplantıda, denizcilik sektörü ve endüstrisinde Avrupa Birliği ile işbirliği olanakları” konusu gündeme getirildi. Türk denizcilik sektörü ve

açabileceğini belirttik. Ayrıca Türkiye-Avrupa Birliği ortak çalışması olarak geliştirilecek denizcilikte çevre dostu projelerin, AB fonları ve bankalarından sağlanacak finansman desteği ile özel sektör açısından da uygulanabilir ve yatırım yapılabilir birer faaliyet alanı olabileceğinin özellikle altını çizdik ve verimli bir toplantı gerçekleştirdik.



TAMER KIRAN

İMEAK DTO / Yönetim Kurulu Başkanı

çalışmalarından dolayı kendilerini kutluyorum. Bu kampanyamız devam edecek,istihdam konusunda kurum ve kuruluşlarımızın bu sıkıntılı süreçte hassasiyetlerini artırarak devam edeceklerine inanıyoruz. Sıkıntılı günleri birlik ve beraberlik içinde aşacağımızdan kimsenin kuşkusu olmasın.

Geçtiğimiz günlerde Odamızda gemi inşa sanayimizi ilgilendiren önemli bir toplantı yaptık. Avrupa Birliği ve Avrupa Komisyonu Ulaştırma Sorumlu Komiseri Violeta Bulc ve beraberindeki heyetle “Maritime

endüstrisinin mevcut yeteneklerinin ve potansiyelinin, Avrupa Birliği ile geliştirilecek ortak girişim ve projeleri, uluslararası denizciliğin taleplerini de karşılayabilecek yeni bir pazara dönüştürme fırsatını tüm boyutları ile gördük.

Türkiye'nin sahip olduğu gemi inşa, bakım onarım, retrofitting ve gemi söküm imkan ve kabiliyetlerinin, Avrupa Birliği ile münhasır ortaklık ve iş birliği içerisinde geliştirilmesi ve kullanımının, Türkiye'nin de ayrılmaz bir parçası olduğu Avrupa'ya yeni ufuklar

Deniz Ticaret Odası olarak, önemli bir organizasyona ev sahipliği yapıyoruz. 15. Exposhipping Expomaritt İstanbul Uluslararası Denizcilik Fuar ve Konferansı, 02-05 Nisan 2019 tarihleri arasında, İMEAK Deniz Ticaret Odası desteği ile UBM Fuarcılık tarafından VIAPORT Marina Tuzla – İstanbul'da düzenlenecek. Şimdiden bütün fuar katılımcılarımıza başarılar diliyorum. Fuar giderek büyüyor ve uluslararası boyut kazanıyor. Sektörümüz ve ülkemiz tanıtımı açısından çok önemli bir etkinlik olacak.

Diğer taraftan Türk Deniz Eğitim Vakfı TÜDEV'in 22 Şubat 2019'da yaptığımız Olağan Genel Kurul toplantımızın ardından ilk toplantımızda görev dağılımını belirledik. Ardından ikinci yönetim kurulu toplantımızı da büyük bir heyecanla yaptık. Bu dönemde en öncelikli hedeflerimizden biri TÜDEV'in tüm sektör mensuplarının yakından tanınması ve desteklenmesi için çalışmalar yapmak olacak. Bu dönem bir yenilik yapmak istiyoruz, asıl ve yedek üyeler birlikte toplanarak ortak bir sinerji yaratmak için çalışacağız. Daha çok Meclis Üyemizin TÜDEV hakkında bilgi sahibi olmasını sağlamak istiyoruz. Mümkün olduğunca herkesin elini taşın altına koymasını sağlamaya çalışacağız.

Dergimiz ayda bir çıktığı için bazı önemli günleri önceden hatırlatmakta fayda var. Bu mesajım, geleceğimiz olan gençler ve çocuklarımıza... 23 Nisan Ulusal Egemenlik ve Çocuk Bayramını kutluyor, hepinizi gözlerinizden öpüyorum. Siz bizim yarınlarımızınız, yarınlarımızın bugünden daha iyi olacağına inanıyoruz. Allah yolunuzu ve bahtınızı her zaman açık etsin. Allah selamet versin...





İlk hidrolik hibrit sistemli römorkör



İlk LNG yakıtlı römorkör



İlk uzaktan kumandalı römorkör

**Dünya'da  
ilklere**  
imza atmaya devam ediyoruz...





---

# LEADING THE WAY IN MARINE SOLUTIONS

ABS is a marine classification leader. The depth and breadth of our experience across all major sectors of the industry is unparalleled.

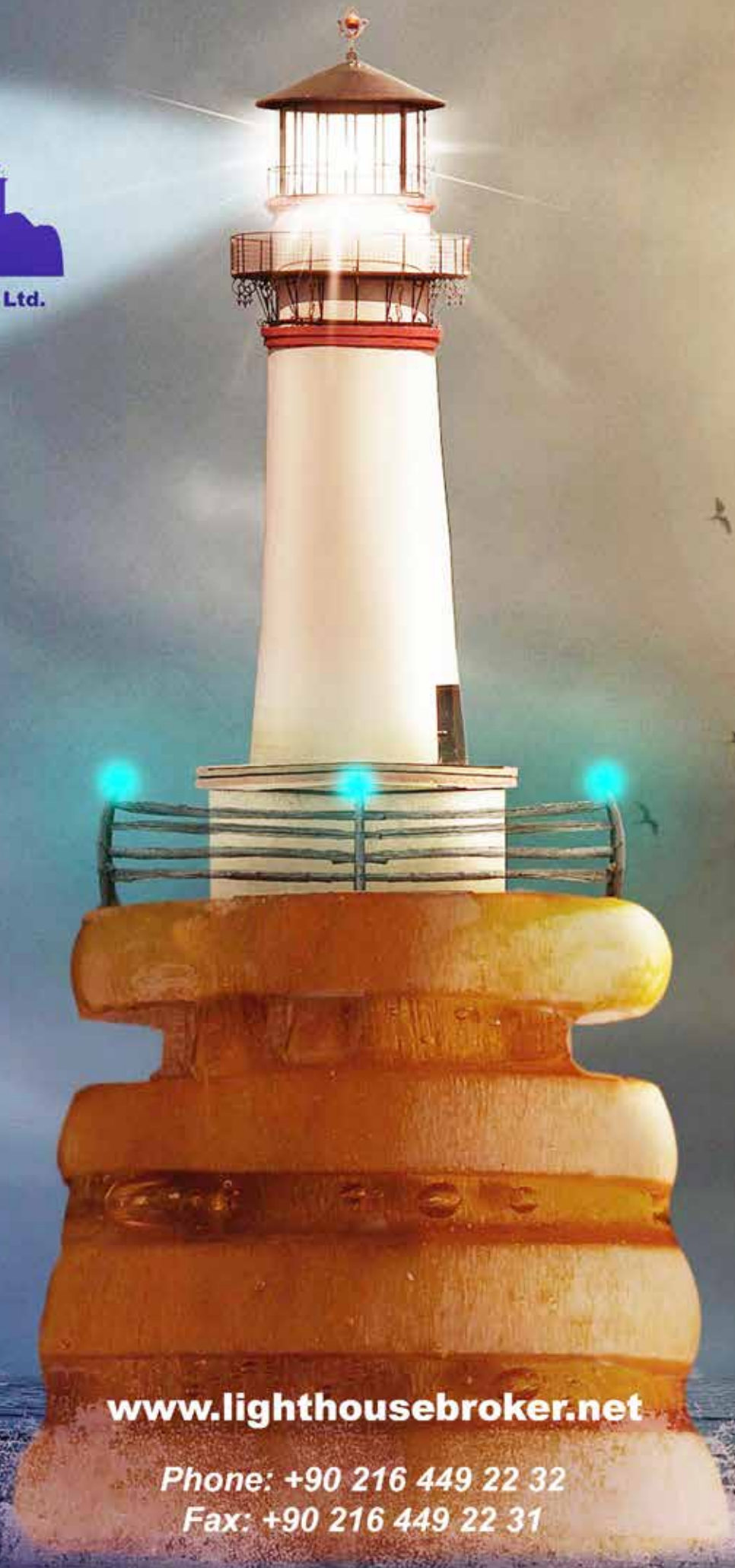
Our team of knowledgeable, experienced professionals is helping members, clients and industry stakeholders around the world find solutions to technical and regulatory challenges. We offer practical answers today as we prepare for tomorrow's challenges, providing help for every phase of the project life cycle.

Contact us today to learn more about how ABS is developing practical and sustainable solutions.





Lighthouse Ship Brokers Ltd.



[www.lighthousebroker.net](http://www.lighthousebroker.net)

Phone: +90 216 449 22 32

Fax: +90 216 449 22 31

*Shipbrokers & Consultants since 2006*



***Bureau Veritas***  
***your reliable partner for***  
***ships classification and certification***

For further details please contact us:

**Bureau Veritas**

Bureau Veritas Deniz ve Gemi Sınıflandırma Hizmetleri Ltd. Şti.

Esas Maltepe Ofispark, Altayçeşme Mah.

Çamlı Sok., No: 21, Kat: 7, 34843-Maltepe / ISTANBUL

Tel: +90 216 518 40 50

Fax: +90 216 518 39 05

Visit us at: [www.bureauveritas.com.tr](http://www.bureauveritas.com.tr)



***Move Forward with Confidence***





# MUHTEŞEM GÖÇEK KOYLARI ŞİMDİ SİZE GÖZ KIRPIYOR...

YAŞANABİLECEK EN GÜZEL ANILARDAN  
TOPLAMAYAYA HAZIR MISINIZ?

[www.atayat.com.tr](http://www.atayat.com.tr)



ATA YACHTING



# MECLİS TOPLANTISINA NUREDDİN NEBATİ VE FERİT ŞAHENK KATILDI

İMEAK Deniz Ticaret Odası mart ayı meclis toplantısı Hazine ve Maliye Bakanlığı Bakan Yardımcısı Nureddin Nebati'nin katılımıyla Fındıklı'daki genel merkez binasında gerçekleşti. Toplantıya Doğu Holding Yönetim Kurulu Başkanı Ferit Şahenk de katılırken, yapımı devam eden Galata Port projesi ile ilgili üyelere bilgi verildi.



SERHAT BARIŞ TÜRKMEN - ARIF KENAN TÜRKANTOS - SALİH ZEKİ ÇAKIR - EMİN EMİNOĞLU

İMEAK DTO Meclis Başkanı Salih Zeki Çakır herkese “hoş geldiniz” dedikten sonra “12 sayılı oturumumuzu açıyorum. Meclisimize, denizcilliğimize, ülkemize hayırlı olsun” sözleriyle meclis toplantısını açtı.

Ardından Çakır, gündem değişikliği için divan başkanlığından yetki rica etti. Yetki verilmesi oylandı ve kabul edildi. Çakır'ın, “Aramızda eski milletvekillerimizden Ali Torlak Beyefendi ve Manisa milletvekilimiz Recai Berber Beyefendi oturumumuzu izleyecek, gündemimizi takip edecektir. Kendilerine ve değerli misafirlere hoş geldiniz diyorum.

Öncelikle her mecliste bilgilendirdiğim gibi çok değerli meclis üyemiz Sayın Yılmaz Ulusoy'un sağlık durumuyla ilgili sizleri bilgilendirmek istiyorum. Bugün aldığım bilgilere göre sağlık durumu iyiye doğru gitmekte. Son doktor kontrollerinde değerleri iyi çıkmıştır, fakat istirahatini sürdürecektir. Bir süre daha aramızda olamayacaktır. Kendisine acil şifalar diliyoruz. Yine gündem maddelerine geçmeden önce bu ay içinde sektörümüzde kayıplar var. Katip üyemiz kayıplarla ilgili sizleri bilgilendirecektir” sözlerinin ardından meclise vefat haberleri okundu. Meclis Katip Üyesi Serhat Barış Türkmen vefat haberlerini okumak için söz aldıktan

sonra, şöyle devam etti: “Odamız meclis üyesi ve TURYOL A.Ş. Yönetim Kurulu Başkanı Sayın Yunus Can Bey'in Eşi Tatyana Can Hakkın rahmetine kavuşmuştur. Yine odamız üyesi Ortech Marine A.Ş. Yönetim Kurulu Üyesi Ömür Karataş'ın muhterem annesi Emine Karataş vefat etmiştir. Odamız üyesi Cenk Denizcilik Taşımacılık A.Ş. Yönetim Kurulu Başkanı Sayın Yusuf Atilla Yener'in muhterem annesi Hanım Yener vefat etmiştir. Odamız eski üyesi Muharrem Azmi Doğruyol Hakkın rahmetine kavuşmuştur. Odamız eski Genel Sekreter Yardımcısı Hüseyin Ertan'ın oğlu Uğur Ertan vefat etmiştir. Odamız üyesi ve Altiner Denizcilik ortağı





Aygün Özgen

Bayram Aysan Altiner vefat etmiştir. Hepsine Allah'tan rahmet, kederli ailelerine baş sağlığı dilerim.”

Serhat Barış Türkmen'in vefat haberlerini okumasının ardından tekrar söz alan Meclis Başkanı Salih Zeki Çakır gündeme geçti. Birinci gündem maddesi olarak meclisin 7.12.2019 tarihli ve 11 sayılı toplantı zabıtlarının onaylanması hakkında gündem maddesi oylandı ve kabul edildi. Toplantının ikinci gündem maddesi olarak 2018 bilançosu ve kesin hesabını okumak üzere Hesapları İnceleme Komisyonu Başkanı Ahmet Aygün Özgen kürsüye geldi.

### 2018 BİLANÇOSU VE KESİN HESABI KABUL EDİLDİ

Aygün Özgen tarafından 2018 bilançosu ve kesin hesabı meclis üyelerine aktarıldı. Aygün Özgen şunları söyledi: “Komisyonumuza sunulan odanın aralık ayı mizan bilanço bütçe inceleme raporları, gelir tabloları, iştirakler ve bağlı ortaklıkları gösteren tablo ve sabit kıymetleri gösteren gelirleri gösteren tabloların incelenmesinde odamız hesap işlerinin entegre muhasebe yazılımlarınca takip edilmekte olduğu komisyonumuzca sunulan mizan muhasebe işlerine uygun olduğu ve gereğini tam olarak yansıttığı, 31.12.2018 tarihi itibarıyla odanın nakit mevcudunun 6 milyon 511 bin 789.24 TL olduğu tespit edilmiştir. 1.1.2018–31.12.2018 tarihleri arasında odamız şubeleri tarafından tahsil edilmiş olan toplam gelirin 105

milyon 474 bin 102.01 TL olarak gerçekleştiği ve 2018 bütçesindeki gelir tahmini olan 97 milyon Türk Lirası'nın yüzde 108.74'ünün gerçekleştiği, aynı dönemde elde edilen bu gelire karşılık, 105 milyon 475 bin 102.01 harcama yapıldığı tespit edilmiştir. Açıklamadan da anlaşıldığı üzere, 2018 yılı gelir ve giderleri birbirine eşit olduğu için dönem geliri oluşmamaktadır. Bu durumun nedeni odamıza devri gerçekleşmeyen ve işletme hesabında çıkartılan 22 milyon 400 bin TL'nin Zeyport Liman İşletmeleri A.Ş. hisse tutarının 9 milyon 831 bin 791 TL'sinin TÜDEV Piri Reis Üniversitesi giderleri hesabından aktarılmış olmasıdır. Kalan tutar 2019 bütçe imkânları çerçevesinde giderilecektir. Odamız gelirlerinin oluşumunda şubeler tarafından tahsil edilmiş olan toplam gelirin 48 milyon 817 bin 898 93.80 TL olarak gerçekleştiği ve 2018 bütçesindeki gider tahmininde olan 48 milyon TL'nin yüzde 102'sinin gerçekleştiği, aynı dönemde elde edilen bu gelirlere karşılık 49 milyon 987 bin 359.22 TL harcama yapıldığı tespit edilmiştir. Merkez tarafından tahsil edilecek olan toplam gelirin, 56 milyon 657 bin 208.27 olarak gerçekleştiği ve 2018 bütçesinde tahmini olan 49 milyon TL'nin yüzde 116'sının gerçekleştiği aynı dönemde elde edilen bu gelire karşılık, 58 milyon 487.742.79 TL harcama yapıldığı tespit edilmiştir. Odamız iştiraklerine ve bağlı olduğu yılsonu sayımı da toplam satın alma değerlerinin 27 milyon 579.090.25 TL olduğu ve ilgili hesaplara alış değeri ile tam ve doğru olarak işlenmiş olduğu görülmüştür. Komisyonumuz tarafından icrası uygun bulunan odamız 21.12.2018 tarihindeki hesap durumunun kayıtlarına uygun olarak belirten ekli mizan, bütçe, bilanço inceleme raporları, gelir tabloları, iştirakler ve bağlı ortaklıkları gösteren kamu ve sabit kıymetleri içeren odamız 2018 yılı kesin hesabının tasdik edilmek üzere oda meclisimize arzı söz konusudur.”

Özgen'in ardından söz alan Meclis Başkanı Salih Zeki Çakır, 2018'in bilançosu ve kesin hesabını Meclis'in



Esin Aslıhan Göksel

onayına sundu. 2018'in bilançosu ve kesin hesabı Meclis tarafından kabul edildi.

### EXPOSHIPPING İSTANBUL İÇİN ÇAĞRI

Meclisin üçüncü gündem maddesi olarak Expomaritt İstanbul çalışmaları hakkında Esin Aslıhan Göksel'in yaptığı sunuma geçildi. Esin Aslıhan Göksel hazirunu selamlayarak konuşmasına başladıktan sonra haziruna kendisini tanıtarak şunları söyledi: “İsmim Esin Göksel, UBM NTS ve fuarcılık adına sizlerle bir aradayım. Biz Deniz Ticaret Odası adına gemi inşa fuarımız Exposhipping İstanbul'un organizasyonunu yapıyoruz. Fuarımız bu sene 2-5 Nisan tarihleri arasında Tuzla Viaport Marina'da. Hepinizi bekliyoruz. Sunumum aracılığıyla biraz da katılımcılarımız hakkında bilgi vereceğim. Öncelikle biz kimiz? 2007 yılından beri biz Deniz Ticaret Odası adına Exposhipping Fuarı'nı organize ediyoruz. Uluslararası bir şirketiz. Merkezimiz Londra'da. Halka açık bir şirketiz. Bütün dosyalarımız, dokümanlarımız, her şeyimiz şeffaftır. 5 bin çalışanıyla yılda 360'tan fazla event, fuar ve gösteri organizasyonu yapıyoruz. Biz niçin Deniz Ticaret Odası adına bu organizasyonları yapıyoruz? Çünkü UBM global anlamda 12'den fazla gemi inşa organizasyonu organize ediyor. Aslında birçoğumuz bu fuarlara katılıyoruz, ziyaret ediyoruz ve hepsini de çok yakinen takip ediyoruz. Bizim Türkiye'deki amacımız da, buradaki global networku Türkiye'ye getirmek.”

“Biz bu sene neyi hedefliyoruz?” diyerek sözlerine devam eden Göksel, “Biliyorsunuz geçen sene 2017 yılında fuarlarda bir bölünme yaşanmıştı. Bu bölünmeden açıkçası hem sektörümüz, hem bizler ciddi darbe aldık. Yurt dışından Deniz Ticaret Odası adına bakıldığında ikiye bölünmüş bir fuar gerçekleşti. Bu da hepimize zarar verdi. Biz de bu yıl iki fuarı birleştirerek, Deniz Ticaret Odası adına tek bir fuar yapmak istedik. Belki geçen şubat ayının ortalarında Boat Show’a da gitmiş olabilirsiniz. Belki orada da görmüşsünüzdür, orada çok daha farklı bir yapı organize ediyoruz. Yaklaşık olarak 6 bin 500 metrekarelik net bir alana kuruyoruz fuarı” dedi.

### EXPOSHIPPING İÇİN CİDDİ BİR HAZIRLIK YAPILIYOR

Göksel katılımcılara değinerek, konuşmasını şöyle sürdürdü: “Fuarın tam şu anda bir ay gibi bir süresi var ama hemen hemen, sadece yüzde 3 kadar bir boşluğumuz kaldı. Neredeyse bütün işlemlerimizi tamamladık. Şu an ziyaretçi çalışıyoruz. Hedefimiz Türkiye’ye, Türk gemi inşa sektörüne yakışır bir organizasyon gerçekleştirmek. Sponsorlarımız var, katılımcılarımız var. Tek eksiklerimiz şu anda gerçekten beklediğimiz doğru ziyaretçi profillerimiz. Armatörlerimizi, tersanelerimizi aramızda görmek istiyoruz. Ben destekleyen tüm kurumlarımıza, medya grubumuza, tüm derneklerimize gerçekten teşekkür ediyorum. Türkiye’nin hedefi belli. Belirlediğimiz bu hedef kapsamında çalışmalarımız son bir ay daha çok yoğunlaşıyor. Newsletter’larımız, sosyal medyamız aracılığıyla sizlere ulaşıyor. Ekonomi Bakanlığı ile birlikte bir alım heyeti düzenledik. Tüm ulaşmak istediğiniz, Türkiye’ye davet etmek istediğiniz, tersane olabilir, firma olabilir, herkesi bu kapsamda Türkiye’de biz ağırlıyoruz. Birçok pazarlama çalışması gerçekleştiriyoruz. Deniz Ticaret Odası adına hem ulusal, hem uluslararası anlamda derneklere mektuplar gönderiyoruz. 39 ülkeden çok farklı derneği buraya davet ettik. Sea Trade ile birlikte bir konferans



Tamer Kiran

düzenliyoruz. İki gün boyunca burada uluslararası konuşmacılar söz alacak. Gündem yoğun ve zengin olacak. Fuar alanı içerisinde katılımcı seminerlerimiz olacak. Teknolojisini aktarmak isteyen firmalar, konuşmacılar geliyor. Onlar bizlerle beraber olacaklar. Biz hedeflediğimiz ülkelerde dört dilde; İngilizce, Rusça, Arapça, Türkçe olmak üzere yoğun bir program yürüttük. Aslında biraz Farsça da çalıştık, İran’a da kaydık. Ciddi bir ön kaydımız var. Uluslararası anlamda hedeflediğimiz profile ulaşacağımızı düşünüyoruz. Son bir ayda ülkelere ziyaretler yaptık, davetiyelerimizi dağıttık, afişlerimizi astık, Yunan armatörlerle özel çalışmalar yaptık.” Esin Aslıhan Göksel, “Sosyal sorumluluk alanında TURMEPA ile birlikteyiz” diyerek konuşmasını sürdürdü: “Şu an online kaydımız açık. Bütün ziyaretçilerimizi online kayda yönlendiriyoruz. Ama online kayıt olmayanlara belki fuar alanında farklı bir çalışmamız olacak TURMEPA ile. Biz çalışmalarımızı yaptık, katılımcılarımız belli, ama daha çok tersane görmek istiyoruz. Şu anda yaklaşık olarak 10 tane tersanemiz var. Son bir 200-300 metrekarelik gibi bir alanımız kaldı. Sizleri de aramızda görebilsek, gerçekten çok memnun oluruz. Çünkü açıkçası hedeflediğimiz kitle özellikle

armatör grubu bizim öncelikle katılımcı kitlemize bakıyor, öyle karar veriyorlar. Sizleri de aramızda görebilsek Türkiye olarak daha güçlü bir duruş sergileyeceğimizi düşünüyorum.” Esin Aslıhan Göksel konuşmasını bitirdikten hemen sonra Hazine ve Maliye Bakan Yardımcısı Nureddin Nebati meclise teşrif etti. Meclis Başkanı Salih Zeki Çakır, kendisine Başkanlık Divanı adına “hoş geldiniz” dedi. Çakır, “Nurettin Bey bir telafi için geldi. Malumunuz geçen meclise elinde olmayan gerekçelerle katılamadı. Ama şimdi inşallah zamanımız olacak. Meclisimizle alakalı, sektörümüzün sorunlarıyla alakalı kendisini bilgilendireceğiz. Bu anlamda da Yönetim Kurulu Başkanımızı kürsüye davet ediyoruz” diyerek, Tamer Kiran’ı kürsüye davet etti.

### 8 MADDE LİK SIKINTI LİSTESİNDE SONA GELİNDİ

İMEAK DTO Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kiran kürsüye gelerek hazirunu selamlayıp, Regaip Kandili’ni kutladıktan sonra konuşmasına başladı ve şunları söyledi: “Hatırlarsanız eylül ayının başlarında 13-15 Eylül gibi 85 sayılı bir kararname yayınlanmıştı, Cumhurbaşkanlığı kararnamesi. Dövizle işlem yapılıp yapılamama konusunda birçok



yeni uygulama getirilmişti. Biz tabii denizcilik sektörüyüz. Doğduk döviz, gidiyoruz döviz. Hayatımız döviz. Denizcilik sektörünü iligine kemiğine kadar ilgilendiren bir konuydu. İlk başta ciddi anlamda sıkıntı yaşadık. Ve o sırada Cengiz Bey ile bir randevu aldık. Sayın Bakanım Florya'daki çalışma ofisinde konuştuk ve 8 madde olarak sıkıntımızı kendisine ilettik. Ne oldu değerli arkadaşlar biliyor musunuz? Ondan 1,5-2 ay sonra yayınlanan tebliğde 8 konumuzun 6'sı çözülmüştü. Ben burada Sayın Bakanımıza teşekkür etmek istiyorum. Kendisi Whatsapp yazışmalarıyla konuyu takip etmişti. Hakikatten büyük bir derdimizi çözmüştü. 7.'si de bundan 15- 20 gün önce Hazine ve Maliye Bakanlığımızdan gelen bir yazı ile halloldu. Bir tanesi kaldı, onu da bugün söyleyeceğim zaten. İnşallah onu da hallettik mi birçok konumuzu çözmüş olacağız.”

## **TÜRK DENİZ TİCARET FİLOSUNUN DURUMU**

Tamer Kıran 85 sayılı kararnamede denizcilik sektörünü ilgilendiren konulara değindikten sonra konuşmasına devam etti: “Sayın Bakanım, değerli hazirun, değerli basın mensupları hoş geldiniz. Sizi odamızda ağırlamaktan son derece mutluyuz. Konuşmamın başında size denizcilik sektörümüzün dünyadaki yeri ve ülkemiz için önemini sayılarla ifade etmek istiyorum. 2018 yılı verilerine göre, dünya deniz ticaret filosu 1 milyar 845 milyon DWT olmuştur. Türk armatörlerinin kontrolü altında bulunan Türk Deniz Ticaret Filosu 29.3 milyon DWT ile dünyada 16. sıradadır. Sayın Bakanım burada Türk armatörleri kontrolü altında bulunan kelimesine dikkatinizi çekmek istiyorum. Çünkü filomuzda bulunan bu 29.3 milyon DWT'un 7.8 milyon DWT'u Türk Bayrağı'nda, 21 buçuk DWT'u ise yabancı bayrak altında işletiliyor. Bu dünyanın bir gerçeğidir. Japon filosunun yüzde 92'si, Yunan filosunun yüzde 85'i yabancı bayrakta, hiç aklınıza gelmeyecek Çin Halk Cumhuriyeti'nin yüzde 60 filosu Hong Kong bayrağı. Bu dünyada artık kanıksanmış bir

gerçek. Fakat bazı ülkeler bunu tersine çeviremeye bile en azından bir kısmını tutabilmek için bir takım faaliyetler, çalışmalar yapıyorlar ve belli bir bayrak tonajını elinde tutmaya çalışıyorlar. Bununla ilgili bizim de çalışmalarımız var. Devletimizle, sizlerle bir araya geldikçe bunları sizlere iletteceğiz.”

## **DENİZCİLİKTE, NEREDEN NEREYE GELDİK**

Tamer Kıran dünya ticaretinde deniz taşımacılığının payına değinerek konuşmasını şöyle sürdürdü: “2018 yılında dünya ticaretinin yüzde 83'ü, Türkiye'nin dış ticaretinin ise yüzde 89'u deniz yoluyla gerçekleşti. Türkiye'nin 2018 yılında 391 milyar Amerikan doları olarak gerçekleşen dış ticaret hacminin, 2023 yılında hedeflenen 500 milyar dolar ihracat hedefi gerçekleştiği takdirde 1 trilyon dolara ulaşması öngörülmektedir. Bu hedef doğrultusunda Deniz Ticaret Filomuzun nitelik ve nicelik olarak dünya standartlarına uygun şekilde iyileştirilmesi ve geliştirilmesi en öncelikli hedeflerimiz arasındadır. Bu çerçevede son 24 yılda Türk sahipli filomuz 569 adet gemiden 1547 gemiye çıkmış.

Yine tonaj olarak baktığımızda 8.9 milyon DWT'dan biraz önce söylediğim gibi 29.3 milyon DWT'a çıkmışız. Limanlarımızda da çok büyük ilerlemeler var. 14 yılda limanlarımızda elleçlenen yük miktarı iki katına, konteyner miktarı ise üç buçuk katına çıkmış. 2018 yılında limanlarımızda toplam 460 milyon ton yük elleçlemiştir. Yine çok önemli bir sektörümüz olan gemi inşaat sektöründen bahsetmemiz gerekirse, 2002 yılından itibaren ülkemizin en hızlı büyüyen sektörlerinden biri olmuş. 2002 yılında 37 olan tersane sayımız bugün itibariyle 73'e, bunların yönetim kapasiteleri de dört buçuk milyon DWT'a ulaşmıştır. Tersanelerimizde inşa edilen gemilerin çoğu başta Avrupa Birliği ülkelerine olmak üzere ihraç edilmektedir. Mart 2019 itibariyle dünya genelindeki gemi inşa sipariş defterinde ülkemiz 136 gemiyle -ki bunların birçoğu römorkör-, adet bazında dördüncü

sıradadır. Ülkemiz 2018 verilerine göre 24 metre ve üstü yat inşasında toplam 384 metre uzunluk ile dünya sıralamasında üçüncü olarak yer almaktadır. Tersanelerimiz yine savunma sanayimizde etkin olarak çalışmaya başlamış, ihtiyaçlarımız büyük ölçüde yerli ve milli kaynaklarla karşılanmış, yurtdışına savaş gemisi, sahil güvenlik gemisi ihracatı gerçekleştirmiştir.”

“Bunlar hakikaten bundan çok değil 15-20 yıl önce hiç konuşulmayan konulardı” diyen Kıran, “Biz denizle ilgili ihtiyaçlarımızı Almanya'dan Amerika'dan karşıladık. Bugün geldiğimiz noktaya gerçekten çok öndeyiz, çok ilerlemiş durumdayız. Ülkemiz konumu itibarıyla Akdeniz Çanağı'nda, doğu batı, kuzey güney eksenlerinde kavşak noktasında, hinterlandıyla Atlantik'e, Arap Yarımadası'na, Ortadoğu'ya ve Uzak Doğu'ya, Avrupa'dan ulaşımın odak noktasında bulunmaktadır.

Bu coğrafi avantajına ilave olarak 8 bin 333 km sahil şeridi ile ülke içinde deniz ulaşımında, her ülke için etkili olabilecek 180 limanı ile deniz ticareti açısından çok önemli bir potansiyele sahiptir. İMEAK Deniz Ticaret Odası olarak biz de ülke menfaatlerimiz doğrultusunda sahip olduğumuz bu önemli avantajı geleceğe taşıyabilmek ve potansiyeli yükseltebilmek için 'Denizci ülke denizci millet' vizyonumuz ile kesintisiz bir şekilde koordineli olarak çalışmamıza devam ediyoruz” ifadelerini kullandı.

## **“15 MADDELIK BİR DOSYA HAZIRLADIK”**

Kıran konuşmasına Deniz Ticaret Odası'nı anlatarak şöyle devam etti: “Bu noktada size biraz da Deniz Ticaret Odamızdan bahsetmek istiyorum. İMEAK Deniz Ticaret Odası'ndaki, İMEAK İstanbul, Marmara, Ege, Akdeniz ve Karadeniz bölgelerini ifade etmektedir. Odamız 1982 yılında kurulmuştur ve Mersin İli hariç ülkemizin tamamını kapsayan bir yapısı vardır. Ticaret Bakanlığı denetiminde olan odamız Türkiye Odalar ve Borsalar Birliği çatısı altında faaliyetlerini sürdürmektedir.

Ayrıca denizcilik sektörüyle ilgili olarak uluslararası hemen tüm kuruluşlara üyedir. İlgili kanun gereği ülkemizde bulunan denizcilikle alakalı tüm gerçek ve tüzel şirketler odamıza üye olmak zorundadır. Hali hazırda 48 meslek komitesi altında toplanmış 10 bin üyemiz vardır. Ayrıca diğer ticaret odalarından farklı olarak Aliğa, Antalya, Bodrum, Fethiye, İskenderun, İzmir, Karadeniz Ereğli, Kocaeli ve Marmaris olmak üzere 9 şubesi ve diğer çeşitli illerde 15 temsilciliği bulunmaktadır. Van Denizi'nde de temsilciğimiz vardır.”

Kıran, “Sayın Bakanım zatıalınızın odamız meclisini ziyareti vesilesiyle denizcilik sektörümüzün bakanlığınızın sorumluluk alanına giren sorunlarına bu konuşmamda kısaca değinmek istiyorum” dedikten sonra, bu konuda hazırlanan 15 maddelik dosyadan bahsetti. Kıran, “Sayın Bakanım denizcilik çok aktiftir, statik değil çok diyalektiktir. Her gün bir şeyler çıkar. 15 maddelik dosyamızı size arz edeceğiz. Ve bundan sonra, tabii ki beklentimiz hepsinin yarın çözülmesi değil, ama biz biliyoruz ki sizin gündeminize girdiğinde er ya da geç birer birer halledilecektir. Ancak bundan önce demin teşekkür ettiğim bu 85 No’lu kararname ile ilgili tekrar teşekkürlerimi sunmak istiyorum” sözlerini kullandı.

### **KOSTER İÇİN ARAYIŞLAR: KOSGEB, AB, EXİMBANK...**

Kıran, konuşmasına Koster Yenileme Projesi’ne değinerek devam etti: “Sayın Bakanım bahsetmek istediğim en öncelikli konumuz deniz taşımacılığının desteklenmesi ve geliştirilmesi kapsamında koster filomuzun yenilenmesidir. Bunu TOBB Ekonomik Şurası’nda da, ardından takip eden Sektör Meclisleri Şurası’nda da dile getirdim. Çünkü devletimizin gündemine girmiş bir konudur. Ancak biz her ortamda tekrar etmeye devam ediyoruz. Çünkü 700 adet gemi ile bölgemizin en kuvvetli filosu olan Akdeniz ve Karadeniz’de yüzde 35 pazar konumuna sahip olan Türk filomuzun yaş ortalaması artık 26’yı geçmiştir. Bu nedenle artık

rekabet gücünü kaybetmeye başlamış, çevre, can, mal önemiyetinde zafiyet yaşayan filomuzun yenilenmesi ihtiyacı zaruridir. 24 Haziran seçimleri öncesinde açıklanan 146 büyük projeden biri olan Koster Filosunun Yenilenmesi Projesi’nin hayata geçmesi için inşa edilmesi planlanan kosterleri, ortalama 5 bin 500 DWT olarak hesap ettiğimizde, yaklaşık olarak 50 milyon TL civarında olduğunu görüyoruz. Ve bunların hayata geçirebilmek için şu aşamada Sanayi Bakanlığı ile ortak yürüttüğümüz çalışmada KOSGEB desteklerini araştırıyoruz. KOSGEB’den buraya bir destek alabilir miyiz, alabileceğimiz destekle bu işi yapabilir miyiz onun üstünde çalışıyoruz. Bunun yanında Teşvik Uygulama ile görüştük. Teşvik Uygulama daha büyük bir proje olarak, asgari 100 milyon dolarlık bir proje haline bunu getirebilirsek ancak ilgilenebileceğini söyledi, onlarla çalışmalarımızı sürdürüyoruz. Bir de Avrupa Birliği’ni göz ardı etmiyoruz, Avrupa Birliği’nin özellikle çevreci, yeni nesil gemilere olan çok yakın duruşu ve elinde olan potansiyel fonlar sayesinde bu konumuzu destekleyebileceğini düşünüyoruz.

Geçtiğimiz cuma günü Avrupa Birliği Ulaştırma Sorumlu Bakanı Violeta Bulc odamızı ziyaret etti. Tüm ekibiyle beraber buradaydı, kendisine bunu aktardık. Yanında Avrupa Yatırım ve Araştırma Bankası’ndan kişiler vardı ve onlarla da çalışmalarımıza başladık. Kolay değil uzun bir süreç. Bugünden yarına bitmesi çok kolay görünmüyor, ama özellikle çevreci kimliği ortaya çıkardığımızda başarabileceğimiz gibi görünüyor.”

### **“TEMİNAT SORUNUNDA YUMUŞAMA VAR AMA SORUN DEVAM EDİYOR”**

Kıran, “Koster Filosunun Yenilenmesi Projesi”nden sonra, konuşmasına tersanelerin Avrupa’da yaşadığı teminat sorununa değinerek devam etti. Kıran, “Bu özellikle temmuz ayında başlayan dış kaynaklı saldırılardan sonra ortaya çıkan bir konudur. Tersanelerimizin teminat mektuplarının kabul edilmemesi

konusu. Bugün itibariyle biraz daha rahatlamaya başlamış gibi görünmekte ve bir yıla kadar vadeli teminat mektuplarına karşı kabul verilmeye başlandı gibi durmaktadır, çok güçlü firmalarımızda. Ama yine de bitmiş değildir. Özellikle tersanelerimizin çok önemli müşterileri olan Norveç, İsveç gibi Kuzey Avrupa ülkelerinde yerleşik şirketler, ülkemizde risk arttığı sebebi ile Türkiye’den ülke bankalarımızdan aldıkları avans teminat mektuplarını kabul etmiyorlar. İlk başta Sayın Bakanım kesinlikle Türk bankasını kabul etmiyoruz diye başladılar, sonra iş biraz yumuşadı, tamam o zaman Avrupa bankalarından bize bir tane aracı bulun dediler. Bu şekilde kontrat garantisi verenler olmaya başladı.

Ancak burada tabii ülke riskinin artması bahanesiyle komisyonların artırılması, normal standartların üzerine çıkması, ciddi anlamda temmuz, aralık hatta ocak aylarında sipariş kaçırmamıza sebep oldu. Teknik olarak çok güzel yapabildiğimiz balıkçı gemileri, tren ferileri gibi gemileri maalesef kaçırdık. Bu durumun nasıl çözülebileceği konusunda Ticaret Bakanlığı ile görüşmelerimizde Eximbank’ın bu konuya eğilebileceğini gördük. Eximbank şu anda bir çalışma yapıyor. Ama o çalışma bizim ihtiyacımızı ne derece görecektir onu çıkan neticede göreceğiz” diyerek teminat sorunu için arayışlara vurgu yaptı.

“Bizim düşüncemiz hem Eximbank, hem de diğer kamu bankaları Ziraat Bankası, Halkbank ve Vakıfbank’ın bu konuda devreye girerek, bu teminat mektuplarını daha makul daha uygun komisyonlarla bizlere sağlaması” diyen Kıran konuşmasını şöyle sürdürdü: “Bir diğer konu Sayın Bakanım tüm Türkiye’nin sorunu... Şu sıralarda herkes dile getirdi, artan kredi maliyetleri ve krediye ulaşmada yaşanan güçlükler. Bu da son yaşanan gelişmelerin neticesinde oraya çıkan maalesef finansal bir sonuç oldu. Bu durumun sonucu olarak da iş hayatının vazgeçilmez olan kredilerin gerek temininde,



gerekse de maliyetlerinde işlemlerin baş edemeyeceği şartlar oluştu. Gerek nakitte, gerek kredilerin komisyon faiz oranları ve teminat oranlarında büyük sıkıntı yaşandı, yaşanmaya devam ediyor. Biraz gerilemeler var Sayın Bakanım hepimiz biliyoruz, temmuz, ağustos ayına göre. Artık 40'ları söyleyen yok Allah'a şükür ama yine de daha iş yapılabilmesi için çok yüksek seviyelerde”

### “GEMİ ACENTELERİNİN FAALİYETLERİ DÖVİZ KAZANDIRICI FAALİYET SAYILMALI”

Kıran denizcilik sektörünü ilgilendiren sekiz maddeden halledilmeyen bir tanesi kaldı dediği soruna da değinerek konuşmasına devam etti: “Bizim gemi acentelerimiz var. Gemi acentelerimizin verdikleri hizmetlerin döviz kazandırıcı hizmet ve faaliyet olarak kabul edilmesini talep ediyoruz. Çünkü bu gemi acenteleri firmalarımız, yurtdışından ülkemize gelen veya boğazlarımızdan geçiş yapan gemilere hizmet veriyorlar ve bu hizmetlerin karşılığında yurtdışından Türkiye'ye döviz transferi yapıyor. Bu aslında döviz kazandırıcı faaliyetin ta kendisi oluyor tanıma baktığımızda. 16-17 kalemlik döviz kazandırıcı faaliyetler kaleminin içerisine ekletmeyi başaramadık bunu. Bu hem Ticaret Bakanlığı'nın, hem de Maliye ve Hazine Bakanlığı'nın konusu. Arada bir anlaşmazlık var. Maliye diyor ki 'Ticaret Bakanlığı bunu listeye eklesin, onların listeye eklediğini ben zaten otomatik olarak kabul edeceğim', fakat Ticaret Bakanlığı da 'Hayır Maliye bunu Damga Vergisi Kanunu'nda değişiklik yaparak uygulasin' diyor. Çözüm noktasında bir anlaşmazlık var. Burada bir büyüğün devreye girip yahu arkadaş şunu Ticaret sen yap, şunu Maliye sen yap demesi gerekiyor gibi gözüküyor.”

### “DENİZ YOLCU TAŞIMACILIĞINA KARADAKİ GİBİ KDV UYGULANSIN”

DTO Başkanı Kıran ilk bölümdeki konuşmasını şu sözlerle noktaladı: “Sayın Bakanım sözlerimin sonuna gelirken son bir konuyu iletmek istiyorum. İstanbul'da yolcu motoru



Nureddin Nebati

taşımacılığı yapan üyelerimiz çok önemli bir sorunlarını dile getirmemi tekrardan rica ettiler. O da şu; daha geçenlerde 15-20 gün kadar önce İstanbul'da özel halk otobüslerinin bilet fiyatlarındaki KDV yüzde 18'den yüzde 1'e indirildi. Şimdi otobüsle gidenler için indirim yapıldı ama denizden giden yolcular yüzde 18 KDV ödüyorlar. Sayın Bakanım burada birkaç sıkıntı var. Birincisi; bu arkadaşlarımız Marmaray ve Avrasya Tüneli sebebiyle çok ciddi yolcu kaybı yaşadılar. İnsanımız karadan seyahati daha çok seviyor, böyle bir sorunumuz var. Marmaray ve Avrasya Tüneli hakikaten çok büyük kolaylık getirdi İstanbul halkına. Getirdi ama bizim denizden yolcu taşıyan üyelerimizin de tabii ki çok ciddi kaybı oldu. Bu kaybın telafisinde zaten çok zor ve sıkıntılı bir süreç yaşanıyor. En son iki sene önce biletlere zam yapıldı. O süreden bu yana herhangi bir artış olmadı. Bunun üzerine zaten tahsilatta da sıkıntı var. Dolayısıyla Sayın Bakanım bunu yüzde 18'den indirsinler. Çünkü otobüs biletindeki indi, yolcu motorundakini de indirsinler, devletin çok büyük bir kaybı olmayacaktır. Çünkü zaten sayılar azaldı. İnşallah bu şekilde bir fayda sağlayabilirsek insanlara, onlar da hizmetleri belki biraz daha artırarak yolcuyla cezbetmeye çalışırlar. Sayın

Bakanım sizi odamızda ağırlamaktan ve bu vesileyle meclisimizi size biraz daha yakından tanıtmaya imkânı bulmaktan sektörümüzün sorunlarını aktarabilme fırsatı yakalayabilmiş olmaktan son derece mutluyuz.”

Tamer Kıran'dan sonra Hazine ve Maliye Bakanlığı Bakan Yardımcısı Nureddin Nebati konuşmasını yapmak için kürsüye geldi. Nebati sözlerine hazirunu selamlayarak başladı. Nebati, “Bir özürle başlamam gerekiyor. Geçen ayki toplantıya katılmam gerekiyordu ancak TİM'in icra ettiği toplantıda Sayın Bakanımız sen de burada ol deyince olmamız gerekiyor tabii. Bir saat iki saat diye beklerken, tam 6 saat süren geniş bir toplantı haline dönüşüp, 6 gibi bitince zaten gelmenin de bir anlamı kalmamıştı” dedi.

### “PROBLEM VARSA ÇÖZÜLMELİ, BİZDE AMA YOK...”

Nebati konuşmasını şöyle sürdürdü: “Bugün Laleli'de 20 yılı aşkın süredir beklenen bir sorunu çözdük. Ticaret Bakanlığımızla koordineli bir şekilde sabah-akşam toplantı yaparak, gece saat 24.00 itibarıyla Ticaret Bakanlığı tebliğ değişikliğini yaptı. Bugün itibarıyla ilk faturayı kestik. TİM Başkanımız da oradaydı Bakan Bey

ile beraber, binlerce yeni ihracatçı kazandık bu düzenlemeyle. Fiilen olan ama resmîyette olmayan arkadaşlar bunlar. Şunu söylemeye çalışıyorum sözümün başında, başkanım da ifade ettiler, problem varsa çözülmeli. Eğer bu problemleri çözmüyorsanız, gayret ortaya koymuyorsanız, bulunduğunuz makamları boş yere işgal ediyorsunuz demektir. Onun için son bir haftadır özellikle bugün müthiş enerjğim. Çünkü bir işi çözdüğünüz zaman müthiş mutlu oluyor, teşekkür alıyorsunuz. Teşekkür alacağınız toplantıya gitmek istersiniz, açıkçası. Sorunları çöze çöze gidiyoruz. Kendi adıma Bakan Bey maşallah atom karınca, hızlı. Kim ne dedi, şu ne dedi yok... Bu Laleli’de yapılan ilk toplantı Ankara’dan bir bürokrat geldi, ‘Çok güzel, bu işleri hızlı bir şekilde çözeriz ama...’ diye devam etti. Dur dedim. Ankara’nın en tehlikeli sözcüğüdür. Ama, velakin, şununla birlikte diye başladılarsa; o iş olmayacak demektir. Cengiz Ağabeyimiz bilir zaten. Bu masada, Hazine ve Maliye Bakanlığı’nda ama diye bir şey yok. Velakin, şununla birlikte, haklısınız diye başlayan bir cümle yok, çözüm var. Onun için gittiğimiz her alanda rahat bir biçimde konuşuyorum, çünkü biliyorum ki bir şeye inanmışsak Bakan Bey ile beraber, Sayın Cumhurbaşkanımızın zaten talimatları açık, beraber hızlı bir şekilde çözüp yolumuza koyulmuş bulunuyoruz.”

Yolcu taşımacılığında KDV indirimine değinen Nebati, “Bugün de ifade ettiğiniz 15 madde ile ilgili yapılabilecek ne varsa tabii yaparız. Az önce ifade ettiğiniz halk otobüslerine Sayın Cumhurbaşkanımız bir toplantıda söz vermişti. Yüzde 1 buçuk hasılat üzerinden, KDV’yi indirip hasılatı koyduk. Aslında kazan kazan. Hem kamu, hem onlar kazanmış oldu, hem Cumhurbaşkanımızın sözü geride kalmadı. Herkesin kazandığı bir sonuç elde edildi. Buradaki amaç bellidir; kazan, kazan. Bugün burada oturuyoruz, bir başka gün başka bir yerde...”

Vergilerle ilgili olsun, başka çalışmalar

olsun, biliyorsunuz bir takım tedbirler aldık. Bu aldığımız bütün tedbirlerde ÖTV’den KDV’nin sektörlerde indirilmesi noktasına Ankara hep karşıydı ama Bakan Beyin duruşu, piyasanın nabzını ölçmemiz ve satışların çoğalmasında hiç gelmeyecek bir kazanımımız oldu. Burada da inşallah sözlü olarak ifade ettiniz, birazdan yazılı olarak alacağımız konular üzerinde de gayretle çalışacağımızdan emin olunuz lütfen” sözlerini kullandı.

### “DENİZCİLER ECDADIMIZ GİBİ OLMALI”

Nebati denizcilerimizin tarihten bugüne başarılarına değinerek konuşmasına şöyle devam etti: “Deniz Ticaret Odası’nın kıymetli başkanları, değerli hanımefendiler, kıymetli beyefendiler tarih boyunca devletlerin yolculuğunda deniz faaliyetleri hep önem arz etmiştir. Bizim medeniyetimiz de denizciliğe hep önem vermiştir. Bulduğumuz coğrafi konum itibarıyla, 8 bin 400 km’ye yakın sahil şeridimiz ile Osmanlı İmparatorluğu’nu da düşündüğümüz zaman binlerce kilometrelik kıyının ev sahipliğini yapmış bir ülkeyiz. Onun için de Oğuz Kağan destanında bile geçen ‘Daha deniz daha müren’ ifadesi aslında Türklerin bu konuda ne kadar hassas olduğunu ortaya koyması açısından önemli. Ecdadımızın Orhan Bey zamanlarında denizcilikle tanışmasının ardından aynı yıl Karamürsel’de ilk Osmanlı tersanesinin kurulması da bunun örneklerinden bir tanesi. Kanuni Sultan Süleyman, Barbaros Hayrettin Paşa’yı Kaptan-ı Derya makamına getirerek, denizciliğimizi de zirveye ulaştırmıştır. Bilinen, özellikle sizlerin bildiği tarihsel geçmişe baktığımız zaman gerek Piri Reis’in hazırladığı deniz haritaları, Kitab-ı Bahriye isimli kılavuzu bunlara örnek teşkil etmektedir.

Denizcilerimizin denizcilik faaliyetini sadece gemi inşası, gemi ticareti ve savaş gemisi olarak değil, geniş bir perspektifle ele aldığını az önce Sayın Başkanımız da konuşmalarında ifade ettiler. Piri Reis beş dil biliyormuş. Oruç Reis de çok iyi Rumca biliyormuş.

Denizci olmanın çok farklı ülkelere, farklı şivelere, farklı lisanlarla irtibat kurmanın öncüllerinden birisi bu olsa gerek. Bizler de artık denizciliğin küresel boyut kazandığı bir dönemde, aynı ecdadımızın yaptığı gibi denizcilerimizi uluslararası ilişkiler, tarih ve yabancı dil konusunda en iyi şekilde eğitmek ve denizciliği şahlandırmak durumundayız. Bu noktada da Piri Reis Üniversitesi’nin kurulmasında göstermiş olduğunuz katkılardan, üstün gayretten dolayı da memnuniyetimi ifade etmek istiyorum.”

### “DENİZCİLİK SEKTÖRÜNDE DÜNYADA ÖNCÜ OLMA HEDEFİNDEYİZ”

“Dünyada artan deniz ticaretiyle birlikte deniz taşımacılığının önemi her geçen gün artıyor” diyen Nebati şunları söyledi: “Bugün deniz yolu taşımacılığı dünya ticaretinin yüzde 86’sını oluşturuyor. Petrol ve petrol türevlerine dönüştüğü zaman yüzde 91’lere kadar çıkıyor. Dolayısıyla aslında ticaretin merkezi burası. Sizler taşıyorsunuz, sizler yoruluyorsunuz, sizler kazanıyorsunuz, sizler kazandığınız zaman kamu kazanmış oluyor. Dolayısıyla ‘Kaybediyorsanız hep beraber kaybediyoruz’un tam bir anlatımıdır bu rakamlar. Ülkemiz sahip olduğu deniz filosu, coğrafi konumu, genç nüfusu ve büyüme potansiyeli ile önemli bir denizlik ülkesidir. Ayrıca ülkemiz coğrafi konum itibarıyla de doğal bir kavşak noktası olup, yolcu ve yük taşımacılığında çok çeşitlilik gösteren bir ulaştırma potansiyeline sahiptir. Doğu, Batı arasında 600 milyar dolarlık mal hareketinin tam geçiş noktası üzerindeyiz. Türkiye’de de dış ticaret taşımacılığının yüzde 87.6’sı maliyeti en ucuz olan deniz yoluyla gerçekleştirilmektedir. Ulaştırmanın diğer türlerinde olduğu gibi denizcilik sektöründe de dünyada öncü olma hedefindeyiz.”

“2002’den bu güne Türkiye yaklaşık üç buçuk kat büyüdü” diyen Nebati, “Ama denizcilik sektörü daha hızlı bir gelişim gösterdi. Üç milyar dolara yakın altyapı yatırımı yapıldı. Altyapı yatırımı orta ve uzun vadede iki buçuk milyar



dolara çıkmış durumda. 2003 yılında deniz ticaret filomuz 9 milyon DWT'dan, 29 milyon DWT'a çıkmış durumda. Önümüzdeki yıl çok daha artarak devam etmesini umuyoruz. Sıralamalarda da Türkiye özellikle satın alma paritesinde 13., dünya büyüklüğünde de yılsonunda 12. olacak. Rakamlarla sizleri yormayayım çünkü Sayın Başkan az önce ifade ettiler, kaynaklarımız aynı anlaşılabilir. Tüm kaynağı cazip kılacak gümrük vergileri düzenlemesine ek olarak KDV yüzde 1'e indirildi. Bu önemli. Sektörün ÖTV, damga, ithalat vergisi, benzeri bütün vergilerden muaf tutulduğu, süre kısıtlaması koymaksızın yabancı bayrak taşıyan teknelerin Türk sahiplerine, Türk Bayrağı'na geçiş hakkı, fırsatı tanındı. Bu da zannederseniz sizin taleplerinizden birisi idi, bu da karşılanmış oldu geçmiş dönemlerde. Söz konusu düzenleme sonrasında Türk Bayrağı'na çok hızlı bir geçiş yaşandı. Sektör istatistiklerine göre 6 bin 208 Türk sahipli yabancı bayraklı tekne, Türk Bayrağı taktı. Dünyada yat üretiminde üçüncü, gemi inşaatında da altıncı sıraya yükseldik. Büyüdüyseniz, sıra değiştiyse, kazanıyorsunuz. Kazancınızdan da vergi alıyoruz. Vergiyi de incitmeme politikası üzerine kurduk. Fitrata uygun. Kazandığınızı keyifle vereceksiniz, paylaşacaksınız. Çok aldım, çok koydum, çok rakam, çok çeşit, çok farklı yol ve yöntemler kadar iş dünyasını, iş adamını yoran bir şey yoktur. Onun için hemen yerel seçimlerden sonra bir vergi reformunun da gerçekleştirileceği günler yakın” sözleriyle konuşmasına devam etti ve bir vergi reformunun sinyalini verdi.

### “ARTIK BEKLEMENİN BİTTİ”

“Ben adeta bir asker gibiyim” diyen Nebati konuşmasına şöyle devam etti: “Hanımefendiler bilmezler, askerler şafak sayarlar. Şimdi ben bir şafak sayıcısıyım. 31 Mart gelse de geçse. Şu seçimler bir bitse, dört yıl seçim yok. Dört yıl seçim konuşmayacağız, bu şu demektir, iş konuşacağız ve iş yapacağız. Onun için Sayın Başkanım sizlere de çok iş düşüyor. Az önce Laleli'yi şundan dolayı anlattım,

tamamen Ticaret Bakanlığı'na bağlı bir işi koşturup hallettik. Kurumsal bir taassup yok. Sayın Bakanımız nezaket gösterdi. İlk fatura kesilecekti, bunu basına açık yapmayalım istedi. Ama dedim bu sizin eseriniz, Bismillah'ı siz deyin. Bismillah dedi, yürüdük. Şimdi kurumsal taassubun olmadığı, benim bakanlık yaptım, o bakan yaptı gibi tartışmaların yaşanmadığı akla uygun, mantığa uygun ve ülkenin lehine olan her türlü işe koşuyoruz. 31 Mart sonrasında dört yıllık bir süre içerisinde gerek vergilerin sadeleştirilmesi, gerek daha akla ve mantığa uygun, iş dünyasının kendi kazançlarını da rahat bir şekilde vergilendireceği bir döneme giriyoruz. İş yapmak siyasetçi açısından kendiliğinden olmuyor ya da bakanlıklar açısından. İş yapmak, sizden gelen taleplerle, onları itekleyerek, hadi kardeşim niye çözmediniz, ne oldu diyerek sorarak oluyor. Artık bizde uzun zaman yok 3 ay, 6 ay... Tüm bakanlıklarda bu şekilde. Yeni sistemin getirdiği avantaj bu. Bir görüş sorarsınız görüş; 3 ay, 6 ay, 9 ayda gelir bürokraside. Bizde görüş 24 saat içerisinde. Görüş gelmediyse görüş gelmemiş diye kabul edilir. Bürokrasinin öyle 6 ay sonraya öteleme şansı bitmiştir. Aynı gün görüş gelecek. Aynı gün gerekli adımlar atılacak, o şekilde yürünecek.”

Bakan Yardımcısı Nureddin Nebati; “Şimdi bizim bu sistem değişikliğinin getirdiği hızı değerlendirecek olan da özel sektör” diyerek şöyle devam etti: “Özel sektör ne kadar isterse ve bunu akli selim bir şekilde yapıp bunu da dillendirirse, anlayan dinleyen ve sorunları çözme noktasında iradesini ortaya koyan bir yapı var ortada. Bu anlamda biz buradayız. Siz söyleyeceksiniz, görevimiz bitinceye kadar biz yapacağız, görevimiz bitince de bu işler buraya kadar deyip, işimize gücümüze döneceğiz.”

### “GELİNE NOKTAYI HAYAL DAHI EDEMİYORDUK”

Nebati konuşmasına deniz ticaret filosunun gelişmesine vurgu yaparak devam etti: “Tersane sayılarımızın

artırılması noktasında, 2002 yılında 37 olan tersane sayımız 78'e ulaşmış durumda. Eğitilmiş gemi adamı ile Türkiye Çin'den sonra ikinci sırada bulunmaktadır. Sektörde pek çok yatırım özel sektörle beraber yapılmış ya da yapılması planlanmaktadır. Türkiye 16 yılda denizcilik alanında Avrupa ve dünya katında hatırı sayılır noktalara geldi. Türk denizcilik sektörünün ekonomik büyüklüğü 17 buçuk milyar doları aşmıştır. Denizcilik alanındaki istihdam da bir milyona yaklaşmıştır. Sektöre sağlanan teşvik ve destekler sayesinde kabotaj yatırımı canlanmış, deniz ticaret filo kapasitemiz dünya denizcilik filosuna göre yüzde 75 daha fazla büyümüştür. Türkiye'nin toplam dış ticareti içerisindeki deniz yolunun parasal değer olarak payı, 2003 yılına göre neredeyse beş kat artmış yani 57 milyar dolardan, 228 milyar dolara yükselmiştir. Nitekim yaptıklarımızın hesabını ortaya koyduğumuz zaman buraya gelip rahat bir şekilde bulunmanın da altyapısı ortaya çıkmış oluyor. Öncelikle gayemiz ülkemizin bölgesel transit liman üssü konumunu güçlendirmek, gemi ve yat inşa sanayimizi yenilikçi teknolojilerle donatarak daha rekabetçi alana getirmek konusundaki çalışmalarımızı son hızla sürdürmekteyiz. Kıyı şeridinde olan her bölgemizde en az birer adet ana aktarma limanı tesis ediyoruz. 100 yılın projesi olan Dev Filyos Liman Projesi, Batı Karadeniz illerinin gelişimi ve kalkınmasında önemli bir hibe oluşturacak inşallah. İzmir Çandarlı ve Mersin konteyner liman proje yapım çalışmaları devam ediyor. Deniz yolu taşımacılığını ekonomik, güvenli, kaliteli, çevreye en az olumsuz etkili ve kamu yararını gözetecek şekilde dönüştürecek ve deniz ticaret filomuzu yenileyeceğiz. Böylece Türk Bayraklı gemilerin, uluslararası deniz yolu taşımacılığında rekabet gücünü artıracak gemi inşa, gemi yan sanayi ve gemi geri dönüşüm sayılarında istihdam artışı sağlayacağız. Tersanelerimizi etkin ve rasyonel hale getirip büyük kapasiteye ulaştıracağız. Bir diğer önemli hedefimiz gemi inşaat sektöründe elektronik ekipmanlar,



teçhizat ve diğer ekipmanlar dahil en az yüzde 70 yerli katkı payı ile gemi üretimi yapılmasının sağlanmasını oluşturacaktır. Bugün milli gemi projemiz olan MİLGEM projemiz kapsamında bu orana ulaşmış bulunmaktayız. Projenin en kritik halkalarından birisi olarak hayata geçirilen geçen haftalarda denize indirdiğimiz istihbarat gemimiz bu alanda bir mihenk taşıdır. Bunları hayal bile edemiyorduk. Cengiz Bey'in ilk milletvekili olduğu dönemlerde bunları konuşmuyorduk, farklı konulardan konuşuyorduk.”

Nebati, “Ufuk korveti, milli imkân ve kabiliyetleriyle ülkemizin ilk istihbarat gemisi olma özelliğini taşıyor. Biz askeri gemilerle gerçekleştirdiğimiz yerlilik atılımını en üst düzeye çekerek diğer ticari gemilerde de yaygınlaştırmayı hedefliyoruz” diyerek konuşmasına şöyle devam etti: “Gene 2023 hedeflerimizde gözettiğimiz en temel ilkelerden birincisi millileşme ve yerelleşme. Buna mukabil Türk P&I Sigorta Şirketi'nin kurulması projesini hayata geçirdik. 2002 yılından günümüze yüz binden fazla kişiye Amatör Denizci Belgesi verilmiştir. Ben 2002'den önce almıştım. Biz bu rakamı çok daha ileri götürerek 1

milyon vatandaşa denizcilik kültürünü aşılacak istiyoruz. Biz dediğimiz kamu değil, birlikte yapmamız gereken bir şey. Amatör denizci belgesi sayısı keyifli bir sayı değil. 100 bin çok düşük bir rakam. Bunun çoğu sadece belgeyi almıştır ya teknesi yoktur ya da kayık için almıştır vesaire, bu konuda yata da ağırlık vermemiz lazım. Sadece ticari anlamda değil, yatçılık anlamında da önemli bir potansiyel var Türkiye'de. Çünkü insanlar zenginleştikçe ki; Türkiye insanı zenginleşiyor önce araba değişir, ev değişir sonra yer değiştirme başlar. Bir şehirden bir şehre gezmeler başlar. Otellerin yıldız sayısı artar, gastronomi başlar, yediğimiz içtiğimiz nedir diye, sonra onlardan bir doyum gelir, biraz yurt dışına gidilir, Maldivler de biter. Şu kendi teknele de birazcık dolaşayım der, kendi teknesini, yatını almaya başlar. En iyi yat arkadaşımın yatıdır hikâyesi eski bir hikâye. Alır 6 metreyi, 6 metre küçük gelir, 9 metre alır. İnci gibidir kendine öyle ifade eder, hanıma bir karatlık alırsınız o sonra iki olur, dört olur, komşumda 6 karat var der. Yatlar da öyledir. 9 metre, sonra 15 metre, 30 metre. Geçen çok sıkışık bir arkadaş grubu baktım tekne alışverişi yapıyorlar, ‘Siz rahat durmuyorsunuz’ dedim. ‘Ne

yapayım ya 29 metrelik bir şey geldi rakam da o kadar iyi ki...’ deyip almaya başlıyorlar ama onların amatör belgeleri de yok. Tabii 29 metreye çıkınca ona ihtiyaç var mı bilmiyorum, ama onlara da belgeyi vermek lazım. Yat işi böyle bir iş. Anladığım kadarıyla da salondakilerin bir kısmının yatı var.”

### “TÜRKİYE GÜÇLENDİKÇE DIŞARIDAN SALDIRI VAR”

Hazine ve Maliye Bakan Yardımcısı Nureddin Nebati, “Bizler millet olarak tabii zenginleşiyoruz büyüyüyoruz, geliyoruz. Hakikaten sokağa çıktığınız zaman Türkiye'deki değişimi görebiliyorsunuz” diyerek konuşmasına devam etti. Nebati; “Bu sadece gemi sahibi armatör, yat sahipleri değil ülkenin hangi noktasına, hangi coğrafi bölgesine giderseniz gidin zenginleşmenin farkını hissedebiliyorsunuz, Türkiye güçleniyor, güçlendikçe de 2023 hedeflerine odaklandıkça da bu güce karşı çok ciddi bir karşı duruş var. Bundan dolayı da nice saldırılarla karşı karşıya kaldık. İşte 2013 Mayıs ayını lütfen hatırlayın, faizlerin 4,5'a düştüğü, dövizlerin stabil olduğu, üçüncü köprülerin, havaalanlarının Marmaray'ın konuşulduğu günler... 14 Mayıs'ta





Orhan Dinç

mecliste kürsüyü kullanmayan arkada çalışan tipleriz, 1 Mayıs'ta bir gündem dışı söz almıştım beş dakika idi sürem. Benim için çok önemliydi. 14 Mayıs'ta 'yeter söz milletindir' demiştik, 1950'de çok partili hayata ve demokratik yarışa girdiğimiz çok önemli bir tarih. 14 Mayıs 2013 Türkiye açısından 'Yeter söz de karar da bizindir' şeklindeki sözle özdeşleşmiş bir gündür deyip IMF'ye borcumuzun ödendiği son taksit günüydü. Tam 15 gün sonra hemen buralardan başlayıp devam eden Gezi olayları sadece İstanbul'dakilerin canını sıkmadı, hepimizin canını sıktı, canımızı incitti. Onu göğüsledik ama hayra da vesile oldu. Şimdi Türk toplumu 2013 Gezi olaylarıyla, Fransız olaylarını farklı yorumluyor. Fransa'da olan sarı yekeklileri ya da Venezuela'daki girişimleri de farklı yorumluyor, daha gerçekçi, daha anlaşılır. Her şey sosyal medyada sanal bir şekilde başlar ama sonuç olarak geleceğiniz yer gerçek hayattır" şeklinde konuştu. Bakan Yardımcısı sözlerine şöyle devam etti: "17-25'i hatırlayın lütfen, yargı darbe girişimini, ikinci ayağıydı. Kobani olaylarını hatırlayın Türkiye'de hiç olmamış bir şey. Amerika ülkelerinde gördüğümüz elektrikler kesilir ya da bir şey olur, iş yerlerine girer yağmalarlar. İlk defa Türk siyaseti tarihinde bir yağmalama olmuştur Kobani olaylarında. Onu atlattık, bu defa 15 Temmuz Darbe Girişimi askerinin içinde hainler, hep aynı şekilde içeride hainler, dışarıda sufle yapanlar. O sufle yapanlarla beraber sosyal medyayı, sanal dünyayı iyi bir şekilde kullananlar üzerimize geldiler. Buna rağmen, onu

da atlattık. En son 10 Ağustos'taki ekonomik finansal saldırı. Türkiye'ye karşı olan çok devasa bir saldırı. Saydığım 5 tane saldırıyı karşılayabilecek ülke sayısı çok azdır, emin olun." "Biz adeta krizlerle, bu saldırılarla aşılındık" diyen Nebati konuşmasına dış kaynaklı saldırılara değinerek devam etti: "Reflekslerimiz keskinleşti. İdrakımız ve anlayışımız farklı bir şekilde okumalara alıştıyor kendisini. Bu krizler bizi kurumsallaştırdı. Bu krizler bizi palazlandırdı. Atlattığımız her krizde biz güçlendik. Bugün iş dünyasının 10 Ağustos'ta yaşamış olduğu saldırıdan sonra olaylara, hesap kitaba, defterine kalemine bakışı, krediler için imza atarken ki duruşu, borçlanma refleksi hepsi değişti. Daha gerçekçi, daha da anlaşılabilir, projeksiyonunu her türlü saldırıya karşı oluşturabilen, planlamasını buna karşı yapabilen bir hale dönüştürdü. Bu saldırıyı atlattığımız için tabii, atlatılan bu saldırı bizi güçlendirdi, daha kuvvetlendirdi. Şimdi hesabımız kitabımız geleceğe bakışımız çok daha umutlu. Çünkü bizimle uğraşacakları hiçbir alan kalmadı. Ne ekonomik, ne siyasal, ne askeri, bunları geçtik ve beni heyecanlandıran 31 Mart'tan sonra 4 yıl boyunca biz işimize gücümüze, hesabımıza kitabımıza bakacağız. Birçok ülkenin birkaç yılda baş edebileceği krizleri biz 4-5 ayda atlattık. 20 Eylül'de Sayın Bakanımızın yapmış olduğu ve açıkladığı hedeflerimizin çok çok üzerinden gidiyoruz. Eylül ayında yüzde 6 buçuğa yakın enflasyon düştü.

Ocak ayında çok daha iyi bir enflasyon rakamıyla karşılaşmamızı engelleyen gıda teröründe gerekli adımlar atılarak, tanzimlerdeki satışlar yapılarak, üreticiden doğrudan alınarak, üreticiye zarar ettirmeden, üreticiye hak ettiği ücreti anında ödeyerek ve çok daha kaliteli malı, çok daha iyi domatesi, salatalığı, patatesi gelip alacak olanlara getirerek gıda teröründeki o operasyonu da bitirdik. Bakın bazen iş dünyası bunu daha da iyi anlar. O gıda da 6 buçuktaki enflasyon olmamış olsaydı, enflasyon 20'nin altına 18'lere gelecekti. İki puan düşmüş olacaktı. 2 puan düşmüş

olduğu için az önce Sayın Başkanın ifade etmiş olduğu kredi faizlerindeki yükseklik 40'lardan 30'lara, şimdi 20'leri konuşuyoruz, daha da çabuk aşağı inecekti. Bu aşağı iniş hızlanacak. Buna inanıyorum."

### "KARAMSAR BAKMAYIN"

Nureddin Nebati, "Dün bir iş adamı yüzde iki komisyon uygulanmış, niye uygulanmış diye yüzde birin hesabını yapıyor bankalarla görüşmelerinde. Birin hesabını yapan bir iş adamı düşünebiliyor musunuz?" sözleriyle konuşmasını şöyle sürdürdü: "Ocak ayında yüzde 18 buçuk enflasyon oranından dolayı düşecek olan faizin kendisine getireceği yüzde 1-2'lik katkıyı göz ardı etmiş oluyor aslında. Toparladık. Gıdadan düşünce de enflasyon binde 16 ile şubat ayının en düşük enflasyonu. İhracat rakamları açıklandı. En yüksek ihracat şubat ayının, ithalat rakamları açıklandı, düşme devam ediyor. İhracatın ithalatı karşılama oranı yükseliyor, cari açık düşüyor ve işte altı ayda hiç de birilerinin ummadığı, birilerinin üzüldüğü bir noktaya geliyor.

Güzel bir noktaya geliyor. Onun için bir iş adamı olarak da söylüyorum, kimi görürsem yatırım yap, büyü diyorum. Yurtdışına gidiyoruz yahu gel diyorum Türk Lirası'nda fiyatlar ucuzladı, döviz bazında zaten yükseliş var, zaten oradan karlısın. Gerek vatandaşlıkla ilgili yapmış olduğumuz düzenlemeler, gerek Hazine Maliye Bakanlığı'nın almış olduğu tedbirler, gerek oluşturulan fonlar, gerek verilmiş olan krediler, bunlar piyasayı bir şekilde hem regüle ediyor hem düzenlemeyi sağlarken insanlara umut veriyor ve önümüzdeki dönemde seçimlerden hemen sonra görülecek olan rakamlarla da bu işleminden ne kadar karlı çıkacağımızı da hep beraber görmüş olacağız" dedikten sonra konuşmasını şu sözlerle noktaladı: "İşler iyi olacak, rahat olun. Bu ülkede sıkıntılar bitti. Biz yeter ki tedbir alalım, tedbirli olalım. Bizim çok güzel atasözlerimiz, deyişlerimiz var. Ayağını yorganına göre uzat gibi, bir takım işlerimizi düzenleyeceğiz.



Ferit Şahenk

Burada hazır emre amade bir hükümet, bir kabine var. Bizi görevlendiren Cumhurbaşkanımızın takibi var. Ben bizim bakanımız adına, kendi adıma ve ülke adına çok mutlu olduğumu söylüyorum. Tez canlı birsiyim, sertifikalı hiperaktifim. İş hızlı bir şekilde bitireceğiz, bunu yarına bırakma diye bir şey yok bizde. Böylesine güçlü bir yapı varken bu yapıyla geleceğe karamsar bakmanın sadece ve sadece sizin iç dünyanızın ve iş dünyanızı bozma dışında bir iş çıkarmayacağından emin olun. İyi bakın, iyi görün, iyi hesap edin. Sonuçta hallolacak. Bu anlamda buradaki toplantıda sizlerle birlikte olmaktan dolayı ve üç ayların tam başladığı bir anda sizlere hitap etmenin gururuyla sizlere saygılarımı arz ediyorum.”

Hazine ve Maliye Bakanlığı Bakan Yardımcısı Nureddin Nebati'nin konuşmasını sonlandırmasından sonra DTO Meclis Başkanı Salih Zeki Çakır, “Sayın Bakanım bu muhtevası zengin, kapsamlı konuşmanız için sizlere yürekten tebrik ederim. Bir denizci kadar denizcinin meselelerine vakıf olduğunuza şahit olduk. İnşallah sorunlarımızın çözümü için de aynı bu hiperaktifliğinizle müdahale edip sorunları çözerseniz” dedikten sonra

Nureddin Nebati meclisin sorularını kabul etti. “Türkiye Cumhuriyeti'nin neden bir Denizcilik Bakanlığı yok?” sorusunun ardından “Türkiye'nin deniz dibindeki zenginlikleriyle ilgili deniz dibi çalışmalarına ilgili herhangi bir politikası olacak mı acaba hükümetimizin?” sorusu geldi. Ayrıca İMEAK Deniz Ticaret Odası Bodrum Şube Başkanı Orhan Dinç, “Özellikle bizim Muğla bölgemizde 39 No'lu Meslek Komitesi, mavi yolculuk, charter diye tabir ettiğimiz, 1200'e yakın üyemiz var. Burada bizler de aslında oteller gibi butik bir otel hizmeti veriyoruz. Yüzen bir otel diyebiliriz. Burada müşterilerimiz yemek servisi alıyorlar, dinleniyorlar, denizde her türü sportif faaliyeti yapıyorlar. Butik bir oteliz. O yüzden otellerdeki yüzde 8 KDV oranı maalesef bizde yüzde 18 efendim. Yüzde 1 ile kumanya alırken yüzde 18 KDV ödüyoruz. Bu konuda Sayın Başkanımızla birlikte bu sorunumuzu iletmiştik. Bu konuda sizlerden sektörümüze yardımlarınızı diliyoruz. 38 No'lu Meslek Komitemiz, yani mavi yolculuk sizlerden müjdeli haber bekliyor efendim” ifadeleriyle Bakanlıktan yardım talep etti. Nureddin Nebati sorulara cevap vererek, “Yüzde 1, yüzde 18 çok yoran bir iş. Kitaplardaki KDV'yi kaldırdık, yüzde sıfıra getirdik. Oda biraz benim bu hiperaktiflikten kaynaklanan

bir şey. Neyse, şu KDV işi mutlaka düzenlenmesi gereken bir iş... Birden aldım on sekize sattım. 1'den aldım bire sattım, birikmiş KDV işte, mobilyacılar da indirdik. 18'den 8'e indirdik. İki ay sonra gelip diyeceksiniz ki; benim birikmiş KDV var, ver. Şimdi bunların standart hale getirilmesi gerektiğini düşünüyorum.

İnşallah seçimlerden sonra Sayın Bakanımızın kurmuş olduğu bir ekip var, çalışıyor. Türkiye'de daha anlaşılır, daha sade bir vergi düzenlemesinin vakti geldi geçti. Çünkü bir sektörün bir tarafında bir düzenleme yapıyorsunuz, öbürü bir başka şey söylüyor” sözlerini kullandıktan sonra Denizcilik Bakanlığı'nın üst siyasi merciinin takdirinde olduğunu söyledi. Nebati diğer konularla hususi olarak ilgilenmediğini ilettili.

### ŞAHENK: “GALATA PORT'TA İŞBİRLİĞİ GURUR VERİCİ”

Soru ve cevap kısmının sona ermesinin ardından Deniz Ticaret Odası adına Nureddin Nebati'ye anı objesi takdim edildi. Ardından denizcilik sektörünü yakından ilgilendiren Galataport hakkında konuşmak üzere Doğuş Grubu Yönetim Kurulu Başkanı Ferit Şahenk kürsüye gelerek konuşmasına başladı: “İlk önce çok teşekkür ediyorum. Ülkemizin de deniz ticareti alanında en kıymetli ve en önemli mesleki kuruluşumuz Deniz Ticaret Odamızın bu değerli organizasyonunda sizlerle olmaktan son derece mutluyum.

Hepinizi sevgi ve saygıyla selamlıyorum” diyerek konuşmasına başlayan Ferit Şahenk şöyle devam etti: “Benim önümde bir yazı var fakat Sayın Bakanımın bu umut, ümit verici ve gerçekçi sunumu ve bu kadar önemli bir hazirunu da bulmaktan dolayı biraz da heyecanlıyım. Benden sonraki prezantasyon inanın çok daha başarılı, çok daha iyi olacak. Ben sadece samimi olarak birkaç senedir yaptığımız yatırımın, biraz üzerinde geçtikten sonra esas sunumu çok daha profesyonelce yapacağına inandığım grubumuzun CEO'su Hüsnü Akhan Beyefendiye davet





Hüsnü Akhan

edeceğim. Ancak şunu da arz etmek istiyorum. Yüzmeyi dokuz yaşında öğrenmiş, sonra deniz ve denizcilığe gönlünü kaptırmış bir kişi olarak -çünkü benim annemin adı da Deniz- ve son senelerde marincılık olsun yurtiçi, yurtdışında yaptığı özel sektör ve kamu işbirlikleri olan grubumuz, Türk denizcilik sektörünün gelişmesine kuşkusuz katkıda bulunan bu güzide kurumumuz ile İstanbul'umuzun simgesel değerlerinden birisi olacağına tüm kalbimle inandığım Galata Port projemizde işbirliği yapacak olmamızdan gurur duyuyorum.”

### “KRUVAZİYER TURİZMİNİ HAK ETTİĞİ KÜRESEL KONUMA YÜKSELTECEĞİZ”

Ferit Şahenk, Galata Port projesi üzerine yaptığı konuşmasını şöyle sürdürdü: “Memleketimizin avantajlı demografik yapısı, güçlü turizm potansiyeli gibi fırsatlara odaklanan Galata Port yatırım sürecimiz tüm hızıyla devam ediyor. Doğu Grubu olarak ülkemize olan sonsuz inancımız ve güvenimiz ile yatırım yaptığımız sektörlerde öncelikli stratejimiz yurtiçinde ve yurtdışında Türkiye adına değer yaratmaktır. Türkiye’de yatırım yaptığımız tüm sektörlerimizde istihdam sağlamak, dünya ölçeğinde saygın markalar yaratmak, ülkemizi küresel ölçekte temsil etmek hedeflerimiz arasında yer alıyor. Bu doğrultuda İstanbul için tarihi açıdan eşsiz bir lokasyonda yer alan Galata Port projesi grubumuzun iç hedefleriyle birebir örtüşüyor. İstanbul’un bu önemli değerini halkımızla buluşturabilme

imkânı, yatırım kararımızın en önemli sebebidir. Bizim için bu projedeki en mutluluk verici unsur yaklaşık iki yüz yıldır kamu kullanımına kapalı olan rıhtım ve deniz kenarının 1.2 km boyunca halkımıza açılacak ve sahil şeridinin bir yürüyüş yolu haline gelecek olmasıdır. Projemiz ayrıca hiç şüphesiz İstanbul’umuza uluslararası kruvaziyer turizmde hak ettiği küresel konuma yükseltmekte önemli bir rol oynayacaktır. Galata Port projesi barındırdığı pek çok farklı faaliyet alanı ile sadece Türkiye ekonomisine değil, ülke turizmine de önemli katkıları olacak bir girişimdir aynı zamanda.”

### BÖLGEYE BÜYÜK YATIRIM YAPILIYOR

Ferit Şahenk konuşmasına Galata Port projesinin yatırım kalemleri ile devam etti: “Projenin Türk ekonomisine katkısı bağlamında da özellikle değinmek istediğim bir husus var. Toplam yatırım miktarımız 1,5 milyar Euro olmasını hedeflediğimiz Galata Port yaratacağı binlerce iş olanağına ek olarak 150 milyon Euro tutarında bir doğrudan yabancı yatırıma da vesile olacaktır. Proje kapsamında Türkiye pazarına giriş yapacak olan Peninsula Hotels Galata Port dahilinde açılacak olan Peninsula Otelinin yatırımına da ortak olmuştur. 11 oteli ile Peninsula grubu dünyanın 150 yıl geçmişi ile en eski ve en lüks oteldir ve ilk defa araziye, inşaatına, üretimine ve yatırımına ek olarak başka bir grubu da almıştır. Bu tabii ki Türkiye’nin gelecek potansiyeli olan yabancı yatırım iştahının da en önemli göstergelerinden biridir. Önümüzdeki yılın içerisinde tamamlanmasını hedeflediğimiz Galata Port hayata geçtiğinde 4 bin 500 kişiye istihdam sağlanacaktır. Yıllık beklediğimiz misafir adedi de 25 milyon kişinin üstünde olacaktır. Galata Port kapsamında liman sahası ve kruvaziyer terminali ile birlikte yerel ve dünya lezzetlerini sunan kafeler, restoranlar, ulusal ve uluslararası birçok markaya ev sahipliği yapacak mağazalar da yer alacaktır. Tarihi dokunun yanı sıra İstanbul Modern ile Mimar Sinan Güzel Sanatlar Üniversitesine bağlı ve yapımı henüz süren resim, heykel müzesi ile bir

kültür sanat üssü haline gelecek olan bölgede bu dönüşümü destekleyecek olan çeşitli projeler de planlıyoruz. Tarihi, kültürel ve mimari açıdan çok önemli bir lokasyonda, uluslararası standartta bir limanı ve bölgenin dokusuyla uyumlu bir yaşam alanını birleştiren ve bu bakımdan dünyada örneği olmayan bu eşsiz projenin memleketimize hayırlı olması en büyük temennimizdir.”

Ferit Şahenk konuşmasını şu sözlerle noktaladı: “Konuşmama burada son verirken başta Bakanımız Sayın Nurettin Nebati olmak üzere, DTO Başkanlarımız ve bilhassa bugünde, bu programda bize yer ayırmasında ne kadar Beşiktaşlı olsa da Sayın Tamer Kiran Başkanımıza, dostuma DTO’nun saygıdeğer üyelerine ve temsilcilerine katkıları ve sergiledikleri ev sahipliği için bir kez daha teşekkür ediyorum.”

### “BÖLGE İSTANBUL HALKINA AÇILACAK”

Ferit Şahenk’in ardından, Doğu Holding CEO’su Hüsnü Akhan Galata Port üzerine bir sunum yapmak için kürsüye geldi. Hüsnü Akhan, “Sayın bakanım öncelikle ufuk açıcı ve bizi motive eden konuşmanız için çok teşekkür ediyorum. Bize Galata Port gibi İstanbul’a, Türkiye’ye değer katacak bir markanın sizin gündeminizde yer almasını sağladığı için aynı zamanda bir Beşiktaşlı olarak Tamer Kiran’a teşekkür ediyorum. Galata Port projesi bizim için çok önemli bir proje. Az önce dile getirdik. Tam 200 yıldır halka kapalı bir mekanı halka açmanın gururunu yaşayacağımız bir proje. Müsaade ederseniz çok kısa bir anekdotla başlamak istiyorum sunumumuza geçmeden önce. 2014 senesinde biz Galata Port projesinin ihalesini kazandık ve bu proje için yarışma açtık uluslararası mimari firmaları arasında. Tabii ki doğal olarak bu firmalar Türkiye’ye gelip projenin nerede olacağını görmek istediler.

Biz de onları davet ettik İstanbul’a geldiler fakat ihaleyi almış olmamıza rağmen biz maalesef Galata Port alanına giremedik. Ancak üç günlük yoğun

çabalar sonunda Bakanlığımızdan özel izinle mimari firmalarının yetkililerini alana sokabildik. Öyle çalışmalara başladık. Ama inanıyorum Mayıs 2020'den itibaren Galata Port projesi bir bütün olarak İstanbul halkının hem deneyimlemesine, alışverişine hem eğlencesine hem de kültür sanat etkinliklerine ev sahipliği yapacak. Bunun da gururunu yaşıyoruz. Hepinizin bildiği gibi Galata Port projemiz Salı Pazarı-Karaköy aksındaki sahil şeridinden uzanan bir proje. Projenin planlarına baktığımızda Karaköy kısmında başlarsak Karaköy kısmımızda ilk dört bina yani birinci bina olan Denizcilik İşletmeleri eski genel müdürlük binası, onun yanındaki yolcu salonu ve arka tarafı. Arka tarafı yıktık, balo salonu olarak otele hizmet edecek hale getiriyoruz. Dolayısıyla ilk binada 177 odalı bir otel yapıyoruz ve bu binalarımız yaklaşık 50 bin metrekare bir alanı kapsamakta. Beşinci binamız bildiğiniz gibi Paket Postanesi. Tabii şunun da altını çizmem de yarar var. Paket Postanesi ve yolcu salonu şu anda yıkılmasına rağmen aslına uygun bir şekilde inşa etmek üzere anıtlardan onaylı bir projedir, şekilde o çerçevede yapıyoruz. Tabii ki paket postanesi 6 bin 200 metrelik bir alanda burası kiralanabilir alandır.

Buraya yeme içme alanlarından oluşan çok özel küçük alışveriş pasajı diye bakabilirsiniz. Yine Salı Pazarı'na geçtiğimizde bildiğiniz gibi özelleştirme ihalesinde kıyı kenar çizgisinden 10 metre denize doğru taşıdığımız bir alan var ve bu alan tamamıyla halkın kullanımına açık bir alan olacak. Hemen girişinde şu anda yıktığımız, ihalesini yaptığımız, tahmin ediyorum en geç iki ay içinde temelini atacağımız İstanbul Modern binasının, dünyanın en iyi mimarları tarafından çizilen ikonik binasının yapımına başlayacağız. Salı Pazarı kısmına geldiğimizde bu kısım ağırlıklı olarak ofis ve yine çok özel yeme içme mekanlarından, alışveriş yapılacak mağazalardan oluşacak. Rakamsal olarak baktığımızda gördüğümüz gibi toplam 45 bin 200 metrekarelik bir alan

tamamıyla perakende ve yeme içme alanlarına dönüşmüş bir durumda. Bunun 37 bin 450 metrekaresi sıfır zemin üstünde. Diğer kalanlar da zemin altında yaklaşık 200 mağazaya hitap edecek" şeklinde konuştu ve projenin ayrıntılarını anlattı.

### DÜNYADA İLK OLACAK

Akhan şunları söyledi: "Yine ofis tarafına baktığımızda arka binalar bildiğiniz gibi 18,5 metre bir yükseklik sınırimız var. Öndeki binalarda maksimum 15,5 metre yükseklik sınırimız var. Ancak biz yine de silueti bozmamak adına öndeki binalarımızda 15,5 metrenin altında yapıyoruz. Ofis tarafında da 47 bin 250 metrekarelik bir kiralanabilir alandan oluşan ofislerimiz olacak ki, bu ofislerimiz bildiğiniz gibi pembe binalardan oluşmakta. Mavi binalar sadece perakende ve yeme içme binalarımız olacak. 20 bin metrekare zemin altında terminal yapıyoruz. Onun detaylarını birazdan arkadaşlarımız anlatacak. Terminal binası dünyada ilk olarak gerek bagaj, pasaport olsun, yeryüzüne çıkış olsun direkt yerin altında yapıyoruz. Bu da her ne kadar bize ciddi bir maliyet yüklemiş olsa da, gümrüklü alanı kruvaziyer gemileri geldiğinde oluşturacağımız için onun olmadığı zamanlarda bütün alan halkın kullanımına açık olacak. Yine zeminin altında yaklaşık zaman zaman 13,5 metreyi aşsa da 13,5 metre aşağıya doğru bir hafriyat yaptık.

Burada da 2 bin 317 araç kapasiteli bir otopark yapıyoruz. İnşaat bitişimiz ve hedef açılışımız Mayıs 2020. Bu anlamda tabii ki vaktiniz olursa tanıtım ofisimizde orada da çok güzel bir maketimiz oluştu, hepinizi davet ediyoruz, çok seviniriz gelerseniz. Tahmin ediyorum mayıs ya da haziran itibariyle pazarlama ve tanıtım faaliyetlerimiz başlayacak. Eylül, Ekim 2019 itibariyle de yeme içme, perakende tarafında potansiyel kiracılarımıza yerleri teslim edeceğiz. Otel haricindeki bütün operasyonun Mayıs 2020'de açılışını yapmayı planlıyoruz. Otel ise biraz daha zamanımızı alacak."

### "GALATA PORT, KÜLTÜR SANATIN MERKEZİ OLACAK"

Akhan konuşmasına Galata Port'un bitmiş hallerini temsil eden görüntüler izleterek devam etti. Akhan, Galata Port'u İstanbul'un kültür ve sanat hayatının buluşma noktası olmasını arzu ettiklerini belirtip şunları da söyledi: "Bunun için çok önemli iki buluşma noktamız var. Bunlardan biri İstanbul Modern Müzesi. İnanıyorum haziran itibariyle temelini atacağız. Ondan sonra çok hızlı bir şekilde inşaatını tamamlamaya çalışacağız. İkincisi de şu anda devam etmekte olan Mimar Sinan Üniversitesi'nin Resim ve Heykel Müzesi. Tahmin ediyorum orası da en kısa zamanda açılacak ve böylece İstanbul'un kültür ve sanat hayatına çok önemli katkısı olacaktır. Tophane Parkı'nda kültür ve sanata yönelik etkinlikler planlamaktayız. Hatta parkın altında da çok önemli iki galeri açmayı planlıyoruz. Bu galeri özellikle plastik sanatlara deneyimsel olarak katkıda bulunacak sanatçılar için bir çekim merkezi olacak. İstanbul'u denizle buluşturmak en önemli hedeflerimizden biri. İnşallah bunu da açılışla birlikte yapacağız. Liman pazarlama çalışmalarımızı devam ettiriyoruz. Liman pazarlama ve iletişim adımlarımıza 2019 senesi itibariyle başladık." Galata Port sunumu şöyle devam etti: "2019 yılı itibariyle hemen hemen her ay yurtdışında faaliyetlerimiz olacak limanımızı tanıtmak için ama her şeyden önce İstanbul'umuzun güzelleşecek olan silüetini paylaşmak için. Biz sadece proje olarak önde değiliz, liman olarak da gerçekten öndeyiz. Napoli Limanı bizden örnek almaya başladı. Bu yer altındaki terminal sisteminde dünyada bir ilke imza attık. Yarın öbür gün dünyadaki tüm limanlara örnek olacak. Bunu da söylemiş olmak istiyoruz. Yoğun bir şekilde dünyanın en büyük fuarlarına katılım sağlıyoruz. Sadece kendimiz değil, bakanlıklarımız da destekliyor. Burada devletimizin desteği bizim için çok önemli. Birebir temaslara İstanbul'a yeniden gemilerin gelmesini sağlamaya çalışıyoruz. Dünyanın iki en büyük gemi liman işletmecisi Royal Caribbean ve





Carnival tekrar limanımıza gelecek. Sadece Kuşadası'na, diğer limanlara değil; İstanbul'a da geliyor olacaklar. 51 seferimiz olacak ve başka bir önemli nokta İstanbul'u transit liman değil ana liman olarak seçiyorlar. Biz zaten tam teşekküllü şehir ve liman olarak operasyonlara hazırız. Dolayısıyla bunun da müjdesini vermiş olalım."

### **"GALATAPORT'UN KALBI KRUVAZİYER"**

Hüsnü Akhan, "Bizim için Galata Port önemli ve Galata Port'un da kalbi kruvaziyer. Bizim de hedefimiz kruvaziyer gemileriyle İstanbul'a bir milyon turist gelmesi. Bir milyon turistin yanında tabii yaklaşık 300 bin mürettebatını da düşünürsek yaklaşık bir buçuk milyona yakın yabancı gelmiş olmasını hedefliyoruz. Bu bizim için önemli. Bunun için de arkadaşlarımız dünyadaki tüm fuarlara katılıyor, stantlar alıyor. Hatta oradaki panellerde konuşmacı olarak yer alıyoruz. Bu sene 2019 senesi itibariyle de yaklaşık 20-21 gemi geliyor. Sepetçiler Kasrı'nın orada denizcilik hizmetlerini biz vereceğiz. 2020 ve 2021 senesinde şimdiden 51 gemi tamamıyla rezervasyon yaptırmış durumda. 2015 senesinde 336 gemiyi ağırlamıştık Galata Port'ta. Bizim hedefimiz artık 500-600 gemi. İnşallah onu da başaracağız. Konsept geliştirme sürecimiz devam ediyor"

ifadeleriyle konuşmasını sürdürdü. Galata Port sunumu sağlayacağı sosyal imkanların anlatımıyla devam etti: "Ana unsur olan limana Galata Port'un planlamasında çok dikkatle çalışıyoruz. Birçok danışmanlık aldığımız grup var bu konuda. Aralık 2018 itibariyle de bu çalışmaları hızlandırdık. Bu projenin hedef kitlesini, müşteri profilini ve daha sonra da burada yer alacak markaları hedefledik. Bu liman konusu aslında burada zamanla ziyaretçilere açtığımız bu sahada neler yapabiliriz, daha iyi hizmet vermek için ne gibi etkinliklere ya da markalara ev sahipliği yapabiliriz? Bu anlamda da 2019 bizim için çok önemli. Bu çalışmaları tamamlar tamamlamaz Hüsnü Bey'in de dediği gibi tanıtım ofisimizi açmayı planlıyoruz. Projenin lansmanı olacak, daha geniş kitlelere tanıtıma başlayacağız 2019'da. Aynı zamanda mart ayında başlayarak yeni markalar, konseptler alabilmek adına teşebbüslerimiz olacak. Tanıtım ofisini sadece kiralama konuşmaları için kullanmayacağız. Paydaşlarımızı da ağırlamak istiyoruz. Bunun için de çeşitli etkinlikler düzenleyeceğiz. Türkiye Turizm Yatırımcıları Derneği, Deniz Ticaret Odası, Alışveriş Merkezi Yatırımcıları Derneği. Bunun yanı sıra basını ağırlamak istiyoruz. Çeşitli söyleşiler, kadın ve atölye çalışmalarıyla renklendirmek istiyoruz." Hüsnü Akhan, "Projemizin turizme olan

katkısı 1 milyon" dedikten sonra şöyle devam etti: "İstanbul'u da ziyaret eden turistleri de düşünürsek, 7 milyon turist bekliyoruz yılda. Galata Port'umuza toplam 25 milyon ziyaretçi bekliyoruz. Bu ziyaretçilerin de ülkemize bizim işletimimiz süresince ülke gelirine katkısının 25 milyar dolar olmasını bekliyoruz. Yatırım dönemimiz devam ediyor. 4 bin kişiye istihdam sağlıyoruz şu anda ve bittiğinde de 4 bin 500 kişiye istihdam sağlayan bir hale gelecek. Projenin toplamda devlet hazine bütçesine katkısına baktığımızda 2014 senesi şubat ayında proje ihalesi bizde kalınca 702 milyon dolar imtiyaz sözleşmesi için anında nakit olarak devletimize ödeme yaptık. Yine işletme dönemi sonuna kadar da 650 milyon dolar kurumlar vergisi ve 750 milyon dolar da KDV ödenmesini yine devletimiz hazinesine katkı olarak sağlayacağımıza inanıyoruz." Galata Port sunumlarının bitmesinin ardından, TOBB istihdam seferberliği videosu meclise izletildi. TOBB videosunun ardından şubat ayı faaliyetlerinin yer aldığı video meclise izletildi.

### **CUMHURBAŞKANI: "BİZ BUNLARI YAPACAĞIZ DA, SİZ NE YAPACAKSINIZ"**

Tüm konuşmaların bitmesinin ardından İMEAK DTO Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran konuşmasını yapmak üzere



kürsüye geldi. Tamer Kiran konuşmasına TOBB Ekonomi Şurası ile başladı. Kiran şunları söyledi: “24 Ocak’ta yaptığımız Türkiye Ekonomi Şurası’ndan sonra aslında Sayın Cumhurbaşkanımız orada bizler taleplerimizi ilettiğimizde hepsini not almıştı ve konuşmasıyla cevap vermeye başladı. Ondan sonra bir ara durdu ve dedi ki ‘Biz bunları yapacağız da siz ne yapacaksınız? İki sene önceki gibi biz sizden de bir şeyler bekliyoruz,’ dedi. Tabii bu istihdam şu anda ülkemizin içinde bulunduğu en önemli konu, en önemli sorun.

Bunu hızlı bir şekilde aşmamız gerekiyor. Bununla ilgili oda başkanlarından teker teker taahhüt aldı. İlk Bursa Başkanı söz aldı. Yanlış hatırlamıyorsam ‘Biz geçen sefer 60 taahhüt vermiştik Bursa olarak, bu sefer 120 bin veriyoruz’ deyince bir anda çıta kuruldu. O zaman kaç üyesi var TOBB’un. 1 buçuk milyon. 2 buçuk milyon dendi ve yeni istihdam talebi rakamı gelmiş oldu Sayın Cumhurbaşkanımızdan. Biz de kalktık o sırada.

Orada İstanbul’a bir ayrıcalık yaptı. Rakam çok tuttu ama İstanbul’un dört odasından bekliyorum bunu dedi. 400 bin İTO, 10 bin biz, 15 bin Sanayi Odası, Borsa da bir 30 bin falan; 450 bini falan

buluyoruz. Onu iki katı yaptı, ‘İstanbul’un dört odasından 900 bini bekliyoruz’ dedi.

Bu şekilde 2 buçuk milyon tavsiyesi alındı. Bu nasıl olacak diye çalışmalar başladı ve bununla ilgili olarak devletin bir adım atması gerektiği TOBB bünyesinde kurulan komisyonun Çalışma Bakanlığıyla yaptığı görüşmelerde, çalışmalarda ele alındı ve ortaya İstihdam Seferberliği teşvikleri çıktı.”

### “ELİMİZİ TAŞIN ALTINA KOYMALIYIZ”

“Bize düşen 20 bin istihdamı sağlamamız gerekiyor değerli hazirun. Bunu sağlamak durumundayız. Bu ülkeye borcumuz” diyen Kiran üyelerden İstihdam Seferberliği’ne desteklerini rica edip konuşmasını şöyle sürdürdü: “Biz bir şeyler istiyoruz. KDV düşsün, ucuz kredi, düşük faiz istiyoruz, uzun vade istiyoruz, ÖTV’siz istiyoruz, muhtasar olmasın diyoruz... Tamam da yani ‘Tavuk su içer Allaha bakar’ diye bir laf var. Bizim de bir şeyler yapmamız gerekiyor. Bunu yapmamız için de devletimiz bu kapsamda sekiz tane teşviki hayata geçirdi. En önemlilerden bir tanesini söyleyeyim. 30 Nisan’a kadar alacağınız bir kişiye maaşını, sigortasını ve gelir vergisini devlet ödüyor. 3 aydan sonra sigortasını ve gelir vergisini dokuz

ay daha ödemeye devam ediyor. Siz sadece maaşını ödüyorsunuz. Dolayısıyla illa beyaz yakalı almak durumunda değilsiniz. Pekala, ihtiyacınız olan ama ertelediğiniz, ortalık biraz durulsun diye beklediğiniz elemanları alabilirsiniz. O bağlamda hepimizi büyük bir şevkle, cesaretle ben bu kampanyaya katılmaya davet ediyorum. Aksi takdirde bizler işverenler olarak Cumhurbaşkanımıza verdiğimiz sözü tutamamış oluruz.

Hakikatten ondan sonra da bu isteklerimizi yaparken pek söyleyeceğimiz, sığınacağımız bir dayanağımız kalmaz. Bizden istenen işletme başına iki kişi, toplam 20 bin kişi. Şimdi biz burada mali işler müdürümüzü görevlendirdik. Bu teşvik kapsamlarını detaylı bir şekilde öğrenip bir masa kurmayı düşünüyoruz. Üyelerimiz aradığında nasıl faydalanacağını öğreneceği bir sistem kurmayı düşünüyoruz. İŞKUR yetkililerini davet ettik. 22 Mart’ta yapmayı planladığımız Müşterek Meslek Komiteleri toplantımıza gelip burada bu konu hakkında bilgi verecekler.”

### “SEKTÖR SORUNLARININ İDAREYE SUNULMAK ÜZERE ELLEÇLENMESİ GEREKİYOR”

Tamer Kiran konuşmasına Müşterek



Meslek Komite Toplantısı ile devam ederek, “Bizim yönetmeliğimize göre Müşterek Meslek Komitesi Toplantısı'nın her yılın mart ve eylül ayında yapılması gerekiyor. Önceki yıllarda buna çok riayet etmiyorduk ama buna yeni dönemde uyalım istedik. Son toplantımızın üzerinden geçen süre üç ay olmasına rağmen mart ayında tekrar yapmaya karar verdik. Bugünkü toplantının yoğun olmasında ve sizlere söz veremeyecek olmamızın da etkisi vardı.

Dolayısıyla 22 Mart Cuma günü Müşterek Meslek Komiteleri Toplantımızı yapacağız. Selçuk Sert toplantıya katılacağını teyit etti. Ancak kendisinin katılımıyla birlikte biz meslek komitelerini bir arada çalıştırma gibi bir düşüncemiz var. Çünkü Yönetim Kurulu olarak karşılaştığımız sorunlardan bir tanesi de, aynı meslek komitesi altında çalışan üyelerimiz arasında bazen bilgi eksikliğinden, bazen konuya teknik olarak hakim olmayıştan kaynaklanan farklı yorum, görüş ve taleplerle karşılaşılıyor.

Bunları bir bir ayıklamamız gerekiyor. Şu anda tüm sektörümüzü ilgilendirdiğini tespit ettiğimiz 76 tane sorun var elimizde. Fakat dün akşam yaptığımız bir çalışmada bir tanesinin bir sorun bile olmadığını, tamamen bilgi eksikliğinden kaynaklandığını gördük ve liste 75'e düştü. Dolayısıyla bunların üzerinden bir geçmemiz gerekiyor.

Farklı beklentide olan aynı mesleği icra eden üyelerimiz var. Bu Meslek Komitesi Toplantısı'nı bu bağlamda yapmayı planlıyoruz. Yani yolcu motorları üyelerimizin tamamını bir masaya toplayıp biz bu yüzde 1 KDV inmesini istiyor muyuz, istemiyor muyuz bunu net bir şekilde görmek istiyoruz. Çünkü hakikatten mümkün olmayacak taleplerle karşılaşılıyor. Bunların bir zemini olması lazım. Bunun için de birlikte bir çalışma yapmamız gerektiği ortada” diyerek idareden yapılacak taleplerin elleçlenmesi gerektiğine vurgu yaptı.

## TÜRK ARMATÖRLER TARİHİ KİTABI

Bir başka konuya geçen Kıran, “Armatörler Birliği kitabını dağıtmaya başladık ve dağıttık herhalde. 530 tanesi gitti bugün itibarıyla” ifadelerini kullandı ve “Önceki başkanımız Metin Başkanımızın döneminde başlayan çalışma çeşitli sebeplerle hasılalara uğramış ve bundan yaklaşık bir buçuk sene önce tamamlanmış bir çalışmaydı.

Dağıtımı için seçimler falan girdi, aksadı. Onu toparladık ve hepimize gönderiyoruz. Bu anlamda gelmedi, almadım diyen olursa lütfen bilgi verin buraya. İdari İşler Müdürümüz Uğur Bey'e ile iletişime geçin lütfen. Şu anda 6 cilt bu çalışma.

Elimizde bin tane var. Bu arada yazarı Osman Hoca yedinci cildi de tamamlamak üzere olduğunu bildiriyor. Armatörlerimizden henüz röportaj yapıp ansiklopediye girmemiş olanlar varsa lütfen Osman Hoca'ya arasınlar. O kendisi büyük bir hevesle şevkle bu çalışmaya devam ediyor” diyerek Osman Öndeş'in hazırladığı Türk Armatörler Tarihi kitabı ile ilgili DTO'nun çalışmaları hakkında bilgi verdi. Bu arada Salih Zeki Çakır haziruna Osman Öndeş'in bir kaza geçirdiğini ama durumunun iyi olduğunu bildirerek acil şifalar diledi.

Tamer Kıran, “Ulaştırma Bakanlığı ve bazı diğer bakanlıklarla sorunlarımızı hallediyoruz. Geçtiğimiz ay içinde önemli olduğunu düşündüğümüz bir konuyu halettik. Ülkemizde tamir için gelen gemilerde bulunan yabancı gemi adamlarının 90 günden sonra kalışları sorun oluyordu, ikamet izni isteniyordu. Bunu kökünden çözdük.

Bir yıla kadar 90 günlük uzatmalar halinde kalmalarını sağlayan bir düzenlemeyi hayata geçirdik. Onu özellikle paylaşmak istedim. Çünkü ciddi bir sorun oluyordu. Deniz turizmi ile ilgili sorunlar vardı. Görüşmeler yaptık ve üç dört gün evvel çıkan imzalarla tamamlandığı bilgisini aldık. Konu için çalışan kurumlarımıza teşekkür ediyorum” sözlerinin ardından konuşmasının son bölümüne geçti.

## “BİNALİ BEY DENİZCİLİĞİMİZ İÇİN FEVKALADE İŞLER YAPMIŞ BİR DEVLET ADAMIDIR”

Son olarak Büyük Kulüp'te Binali Yıldırım'a verilecek berat ile ilgili konuşan Kıran, “Bu konuyla ilgili söylemek istediğim iki şey var. Yemek oturma düzeniyle ilgili. Bir protokol masası var. O protokol masasını Binali Bey'in protokol müdürü dün gece Büyük Kulüp'e giderek kendisi yaptı. Onun haricindekileri bize bıraktı. 10-12 masa protokol yaptık. O masaların üzerinde isim var. Meclis üyelerimizi protokolün dışında tuttuk ve serbest oturma düzeninde bıraktık. Çünkü zamanımız çok kısıtlıydı. Dolayısıyla bu konuda sizlerin anlayışını rica ediyorum. İkinci konu bu akşamki faaliyetin bir seçim kampanyası faaliyeti olduğunu düşünmenize karşın açıklama yapma ihtiyacı hissediyorum. Değerli arkadaşlar şöyle söyleyeyim akşam konuşmamı hazırlarken yapılanların bir listesini görmek istedim. Sonra bana liste geldi. İnanın oku oku bitmiyor, sadece başlık halinde. Bu böyle olmaz dedim. Hem bütünlük kayboluyor hem sıkıcı oluyor. Onu dokuz dakikalık bir filme yükledik. Ben sadece teşekkür anlamında bir konuşma yapacağım. Dolayısıyla 2003-2018 süresince Binali Yıldırım Bey -tabii ki Sayın Cumhurbaşkanımız Recep Tayyip Erdoğan'ın sonsuz desteğiyle- denizcilik sektörümüze çağ atlatmıştır. Akşam da göreceksiniz zaten. Denizciliğimize fevkaladenin ötesinde işler yapmış bir devlet adamıdır. Biz denizcilik sektörü olarak Ulaştırma Bakanlığı, Başbakanlık ve TBMM Başkanlığı yapmış bu büyüğümüze sahip olduğumuz için hakikatten çok şanslıyız. Bu ağustos meclisinde aldığımız bir karardı. Seçim o zaman söz konusu değildi. Şimdiye organize edebildik.

Bu bir seçim çalışması değildir yani, tamamen bir denizcilik gecesidir, vefa gecesidir. Bu gecenin keyfini çıkaralım. Diyelim ki başkaları da gelsin, sektörümüze bu şekilde hizmetlerde bulunsun” sözleriyle konuşmasını noktaladı.

## FAALİYET RAPORU FAALİYET RAPORU FAALİYET RAPORU

İMEAK Deniz Ticaret Odası şubat ayı faaliyetleri arasında aşağıdaki toplantılar ve ziyaretler gerçekleşti.

**AB HEYETİNDEN DTO'YA ZİYARET**

1 Mart 2019 tarihinde İMEAK Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kiran ve çalışma arkadaşları, Avrupa Birliği ve Avrupa Komisyonu Ulaştırma Sorumlu Komiseri Violeta Bulc ve beraberindeki heyetle "Maritime Business Dialogue" isimli toplantıyı gerçekleştirmek üzere, DTO'nun İstanbul'da bulunan merkez binasında bir araya geldi.

**İTB BERLİN ULUSLARARASI TURİZM FUARI**

6 Mart 2019 günü Avrupa'nın en önemli turizm fuarlarından bir olan İTB Berlin Uluslararası Turizm Fuarı, Almanya'da kapılarını açtı. 10 Mart'a kadar ziyaretçilerini ağırlayan fuarda Deniz Ticaret Odası da Türkiye'nin tanıtımına destek vermek adına yer aldı.

**BİNALİ YILDIRIM'A DENİZCİLİK ÜSTÜN HİZMET BERATI**

7 Mart 2019 tarihinde İMEAK Deniz Ticaret Odası, denizcilerin efsane Ulaştırma Bakanı Binali Yıldırım'a denizcilik sektörüne bugüne kadar yaptığı katkılardan dolayı Denizcilik Üstün Hizmet Beratı verdi. Büyük Kulüp'te gerçekleşen etkinliğe denizcilik sektörü en gencinden, en yaşlısına tam kadro katıldı.

**TAİS'E ZİYARET**

8 Mart 2019 tarihinde İMEAK DTO Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kiran, TAİS Yönetim Kurulu Başkanı Ali İbrahim Kontaytekin ve TAİS Genel Sekreteri Hüseyin Ertan Türkiye Denizciler Sendikası Başkanı İrfan Mete'yi Karaköy'deki ofisinde ziyaret etti.

**WİSTA TÜRKİYE 10 YAŞINDA**

8 Mart 2019 tarihinde WİSTA

Türkiye, 10. yılını Hilton İstanbul Kozyatağı Hotel'de özel bir davetle kutladı. 8 Mart Dünya Kadınlar Günü'ne denk gelen 10. yıl kutlamasına DTO Başkanı Tamer Kiran ve Başkan Yardımcısı Şadan Kaptanoğlu da katıldı.

**YASİN ERDOĞAN'DAN, SALİH ZEKİ ÇAKIR'A ZİYARET**

11 Mart 2019 tarihinde ekonomist Yasin Erdoğan, İMEAK Deniz Ticaret Odası Meclis Başkanımız Salih Zeki Çakır'ı makamında ziyaret etti.

**TİCARET BAKAN YARDIMCISI RIZA TUNA TURAGAY, DTO'YU ZİYARET ETTİ**

12 Mart 2019 tarihinde Ticaret Bakan Yardımcısı Rıza Tuna Turagay, İstanbul Gümrük ve Ticaret Bölge Müdürü Mehmet Hatipoğlu, Gümrükler Genel Müdürü Mustafa Gümüş ve beraberindeki heyet, İMEAK Deniz Ticaret Odası Başkanı Tamer Kiran'ı ziyaret etti.

**TÜRK DENİZCİLİĞİNE BAKIŞ**

14 Mart 2019 tarihinde İMEAK Deniz Ticaret Odası Başkanı Tamer Kiran, İMEAK DTO Bodrum Şube Başkanı Orhan Dinç ve Türk P&I Sigorta Genel Müdürü Ufuk Teker Habertürk TV'nin canlı yayınladığı "Türk Denizciliğine Bakış" adlı programa katıldı.

Ulaştırma ve Altyapı Bakan Yardımcısı Selim Dursun'un da katıldığı programda deniz turizminden taşımacılığa, denizlerde güvenlikten su araçları sorumluluk sigortalarına, doğal kaynakların etkin ve verimli kullanılmasından korunmasına kadar bir çok konu masaya yatırıldı. Canlı yayının ardından ise program panelleri son buldu.

**İSTİHDAM SEFERBERLİĞİ İÇİN GÜÇ BİRLİĞİ**

15 Mart 2019 tarihinde Aile, Çalışma ve Sosyal Hizmetler Bakanı Zehra Zümrüt Selçuk'un da katıldığı İstihdam Seferberliği 2019 İstanbul Buluşması, Deniz Ticaret Odası'nın da katkılarıyla Haliç Kongre Merkezi'nde düzenlendi. Toplantıda Deniz Ticaret Odası Başkanı Tamer Kiran da bir konuşma yaptı. Programa Aile, Çalışma ve Sosyal Hizmetler Bakanı Zehra Zümrüt Selçuk, İstanbul Büyükşehir Belediye Başkanı ve AK Parti Büyükşehir Belediye Başkan Adayı Mevlüt Uysal, İstanbul Valisi Ali Yerlikaya ve TOBB Başkanı Rifat Hisarcıklıoğlu da katıldı. Toplantıdan sonra TOBB Başkanı Rifat Hisarcıklıoğlu ve beraberindeki heyet, İMEAK DTO Başkanı ve TOBB Başkan Yardımcısı Tamer Kiran'ı ziyaret etti.

**TÜDEV YENİ YÖNETİMLE İLK KEZ TOPLANDI**

21 Mart 2019 tarihinde TÜDEV'in yeni yönetimi ile ilk yönetim kurulu toplantısı yapıldı. TÜDEV yeni başkanı Tamer Kiran öncülüğünde çalışmalarını sürdürüyor.

**MÜŞTEREK MESLEK KOMİTELER TOPLANDI**

23 Mart 2019 tarihinde İMEAK Deniz Ticaret Odası 3. Müşterek Komiteleri Toplantısı, İstanbul Marriott Hotel Asia'da gerçekleştirdi. Sektörün sorunlarının ele alındığı toplantıda ayrıca İşkur yetkilileri de İstihdam Seferberliği çerçevesinde verilebilecek teşviklerle ilgili sunum yaptı. Toplantıda alışıldan farklı bir tarz izlenerek ilgili komiteler kendi sorunlarında mutabık kalmak üzere kendilerine ayrılan masalarda çalışma yaptı.



# ***tam yol ileri***

*Dyo ve Transocean güçlerini birleştirdi.*

*Üstün arge teknolojilerine sahip yerli üretim deniz boyaları, sektörün rotasına girdi. Dünyanın tüm denizlerinde gemiler artık uluslararası sertifikalı **Dyo Transocean** güvencesiyle yol alacak.*



☎ 0232 328 0880 [www.dyo.com.tr](http://www.dyo.com.tr)

f /dyo t /dyoboya i /dyo\_boya

**dyo** BİR  **Yasar** KURULUŞUDUR.





**TÜRK LOYDU**  
www.turkloydu.org

**"ORTAK HEDEFİMİZ , ORTAK GELECEĞİMİZ"**

### **Türk Loydu: Dikkatle İzlenmeli**

⚓ Türk Loydu, dikkatle izlenmesi gereken, büyük amaçları olan önemli bir klas kuruluşudur. ( \* )

⚓ Türk Loydu, Paris MoU Klas Kuruluşları Performans Listesinde aralıksız 11 yıldır " Yüksek Performans " kategorisinde başarıyla yer almaktadır. ( \*\* )

( \* )



Lloyd's List – En Büyük 100 Raporu  
Aralık 2016

( \*\* )



Paris MoU - Recognized Organization Performance Table  
2014-2016





# GÜCÜ DENİZLERİN ÖTESİNDE

Yurt içi ve yurt dışı distribütör ağıyla dünyanın her noktasına ulaşabilen Alpet Madeni Yağları, tüm ihtiyaçları karşılayan geniş ürün yelpazesi ile denizcilik sektörüne 7/24 hizmet sunmaktadır. Türkiye'nin her limanında yağ ikmal yapma kabiliyetinin yanı sıra; barge hizmeti ile Ahırkapı Demir Mevkiinde günün her saatinde denizde yağ ikmal operasyonları gerçekleştirmektedir.

Siz de geminizin sorunsuz ve zamanında hedefine ulaşması için, Alpet Madeni Yağları'nın fark yaratan marine ikmal hizmetini seçin.

*Alpet Lubricants, is able to achieve every point of world with its domestic and overseas distributor network, provides service to maritime sector 24/7 with its wide range of products. In addition to its ability to supply lubricants in each port of Turkey; Alpet Lubricants executes marine oil supply operations in Ahırkapı Anchorage Area at any time of the day and night with barge.*

*For a problem free and on time transportation to destination, choose Alpet Lubricants distinctive maritime supply service for your ship.*



# BİNALİ YILDIRIM'A DENİZCİLİK ÜSTÜN HİZMET BERATI

İMEAK Deniz Ticaret Odası, denizcilerin efsane Ulaştırma Bakanı Binali Yıldırım'a denizcilik sektörüne bugüne kadar yaptığı katkılardan dolayı Denizcilik Üstün Hizmet Beratı verdi.



Binali Yıldırım

İMEAK DTO tarafından Kadıköy Büyük Kulüp'te düzenlenen geceye denizcilik sektörü tam anlamıyla eksiksiz katıldı. Gecede 26. Dönem Meclis Başkanı İsmet Yılmaz, Eski Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanı Ahmet Aslan, Eski Müsteşarlar Hasan Naiboğlu, Suat Hayri Aka, Özkan Poyraz da hazır bulundu. İMEAK DTO Yönetimi de organizasyonda eksiksiz hazır bulunurken, Binali Yıldırım Kadıköy'deki seçim programının ardından geceye katıldı.

## İCRAATLAR İZLETİLDİ

Geceye katılan misafirlere yemek ikram edilirken, Binali Yıldırım'ın kendi dönemi boyunca yaptığı unutulmaz icraatlar sinevizyonda davetlilere izletildi. İMEAK DTO Başkanı Tamer Kıran gecede bir konuşma yaptı. Kıran, yaptığı konuşmaya katılımcıları Türk denizciliğinin son 15 yılını düşünmeye davet ederek başladı. Tamer Kıran

şunları söyledi: “Ülkemizin son 20 yılında ülkemize katma değer sağlayan önemli projeler denizcilik sektörümüz için son derece hayati konulardır. Denizcilik sektörümüze nefes aldırın projelerden birkaçını ayrıca vurgulamakta fayda görüyorum. Kabotaj taşımacılığı kapsamında yük ve yolcu taşımalarının artırılmasına yönelik olarak 2004 yılında başlatılan ÖTV'siz yakıt uygulaması sebebiyle, 2004-2018 yılları içerisinde sektörümüz lehine 7 milyar TL katkı sağlanmıştır. Yıllardır talebimizin olan ama hayata geçirilmeyen uğraksız geçişi bozmayan gemilerin bekleme sürelerinin 48 saatten 168 saate çıkarılması düzenlemesi bu dönemde yapılmıştır. Özellikle son 15 yıllık süreç içinde oluşturulan vizyon ve sağlanan imkanlar sayesinde tersanelerimiz savunma sanayinde daha etkin rol oynamaya başlamış ihtiyaçlarımız yerli ve milli olarak karşılanarak yurt dışına savaş

gemisi, sahil güvenlik gemisi ihracatı bu dönemde gerçekleştirilmiştir. Deniz turizmimizi geliştirerek Türk Bayraklı gemileri teşvik etmek için atılan önemli adımlardan biri de bağlama kütüğü oluşturarak yabancı bayraklı Türk sahipli gemilere Türk Bayrağı çekilmesi yine bu dönemde olmuştur.”

Tamer Kıran Türk P&I'nın kurulması, Türkiye'nin Paris Memorandumu'nda beyaz bayrağa geçmesi gibi icraatları sıralayarak konuşmasına devam ederken, “Binali Yıldırım denizcilik sektörüne kattıklarıyla adını tarihe yazmıştır” dedi.

## “HER DAİM ŞÜKRANLA ANACAĞIZ”

Gecede konuşma yapan DTO Meclis Başkanı Salih Zeki Çakır bir alıntıyla sözlerine başlayıp, “İnsan ömrü yaşadığı günleri, ayları, yılları değil faydalı hizmetleri kadardır” dedi. Binali Yıldırım Bey ülkemize, milletimize ve denizciliğimize yapmış olduğu çok faydalı hizmetlerinden dolayı her daim minnetle ve şükranla anılacaktır. Kadim kültürümüzün en önemli değerlerinden bir tanesi vefalı olmaktır. Bu anlamda Binali Yıldırım Beyefendi bütün denizcilik camiası tarafından denizci dostu olarak büyük bir vefa timsalidir. Her kademedeki denizcilerimiz sorunlarına muttali olduğundan çok büyük bir titizlikle gayretle sonuç almak için kendilerine yardım ettiğine bu salondaki pek çok kişi şahit olmuştur. Aynı zamanda denizciliğimizi bir bütün olarak ele alıp çok değerli görüşler ortaya koyarak, denizci müteşebbislerin önünün açılmasına vesile olmuştur. Müteşebbis güçlü ise ülkede güçlüdür şiarıyla hareket etmiştir. Denizciliğimizin yükseltilmesine giden yolda çalışma arkadaşlarının büyük oranda denizci





# “DTO TÜM BÖLGELERDE İSTİHDAMA DESTEK VERİYOR”

Aile, Çalışma ve Sosyal Hizmetler Bakanı Zehra Zümrüt Selçuk'un da katıldığı İstihdam Seferberliği 2019 İstanbul Buluşması, Deniz Ticaret Odası'nın da katkılarıyla Haliç Kongre Merkezi'nde düzenlendi. İMEAK DTO Başkanı Tamer Kıran toplantıda yaptığı açıklamada, DTO'nun sadece İstanbul'da değil 9 şube ve 15 temsilcilikle denizciliğin olduğu her yerde istihdama destek verdiğini belirtti.



Aile, Çalışma ve Sosyal Hizmetler Bakanı  
Zehra Zümrüt Selçuk



Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanı  
Tamer Kıran



Türkiye Odalar ve Borsalar Birliği (TOBB) Bşk.  
M. Rifat Hisarcıkıoğlu

İstanbul Büyükşehir Belediyesi ile İstanbul Valiliği'nin ev sahipliğinde; Cumhurbaşkanlığı himayelerinde, Aile, Çalışma ve Sosyal Hizmetler Bakanlığı ve Türkiye Odalar ve Borsalar Birliği Başkanlığı işbirliğinde Türkiye'de başlatılan “İstihdam Seferberliği 2019 İstanbul Buluşması Haliç Kongre Merkezi'nde gerçekleştirildi. Programa Aile, Çalışma ve Sosyal Hizmetler Bakanı Zehra Zümrüt Selçuk, İstanbul Büyükşehir Belediye Başkanı ve AK Parti Büyükşehir Belediye Başkan Adayı Mevlüt Uysal, İstanbul Valisi Ali Yerlikaya, Türkiye Odalar ve Borsalar

Birliği (TOBB) Başkanı M. Rifat Hisarcıkıoğlu, Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran ve çok sayıda iş insanı katıldı.

Aile, Çalışma ve Sosyal Hizmetler Bakanı Zehra Zümrüt Selçuk yaptığı konuşmada, Türkiye'nin sahip olduğu gerçek potansiyel ortaya çıkarılırsa dünyanın 10 güçlü ekonomisinden biri olunabileceğini belirterek, “Bu coğrafya sahip olduğu ekonomik zenginlikler ve fırsatlar bakımından bize o kadar çok imkan sunuyor. Bunları birlikte değerlendireceğiz, imkan ve fırsatları

birlikte oluşturacağız. İstanbul kadim medeniyetimizin başat şehri olmasının yanı sıra ekonomide, ticarete ürettiği katma değerle sanayimizin de lokomotifinde olmakta” diye konuştu.

## “İSTANBUL'UN EKONOMİNİN AMİRAL GEMİSİ”

Selçuk, “İstanbul Türkiye ekonomisinin amiral gemisi, kalbi. Sanayimizin yüz akı dünyanın göz bebeği bir şehir. Potansiyeliyle de sadece ülkemize değil dünyaya da değer katan bir şehir. Bu anlamda İstanbul'dan beklentilerimiz çok fazla. İstanbul'da istihdam



seferberliğinin en yüksek seviyede gerçekleşeceğine inanıyoruz. Şu anda sunduğumuz teşvik paketi şu ana kadarki en güçlü paket” ifadelerini kullandı.

Başta Avrupa Birliği olmak üzere dünyadaki birçok ülkenin 2007'deki küresel krizin yıkıcı etkileriyle istihdam kayıpları yaşarken Türkiye'nin küresel krizden bu yana yaklaşık 8,3 milyon kişiye ilave istihdam sağlayarak AB ülkeleri arasında ilk sırada yer aldığını belirten Selçuk, “2018'in İŞKUR verilerine baktığımız zaman, genel olarak tam net veri gelmeden açıklama taraftarı değilim ama umutla söyleyebiliriz ki geçen yılın ilk iki ayına göre İŞKUR yerleştirme oranlarımız bizim yüzde 10 oranında daha iyi durumda. Trend çok güzel gidiyor. İnşallah Ocak 2019'da daha yüksek bir istihdamı tamamlayacağız. 2,5 milyon istihdam sözümüzü de gerçekleştireceğimize inanıyoruz” şeklinde konuştu.

### “HAYIRLI BİR BAŞLANGIÇ”

Cumhurbaşkanının yeni bir yatırım ve istihdam seferberliğiyle ilgili 2019'da “güzel, hayırlı bir başlangıç yapacağız” diyerek bir hedef belirlediğini vurgulayan İstanbul Valisi Ali Yerlikaya, şöyle devam etti: “Çok cazip, mükemmel bir paket açıklandı. Hedefimiz büyük. Bu rakamlara ulaşacağımıza inanıyoruz. 1 milyonun üzerinde mesleki eğitim hedefi de var projenin içinde. İş gücüne katılım oranı yüzde 53 olarak tanımlanıyor. Tüm ülke sathındaki oda ve borsalara da çok büyük işler düşüyor. 2018 Aralık itibarıyla İstanbul'un iş gücü 6 milyon 578 bin. Türkiye'nin yüzde yüzde 20,5'i. İstihdam edilen 5 milyon 291 bin. İşsiz sayımız 1 milyon 287 bin, iş yeri sayımız 527 bin. Bu Türkiye'nin yüzde 28'i. Hedefimiz 900 bin. 1 milyon 287 binden 900 bin sözünü Ticaret Odası Başkanımız söz verdi.”

TOBB Başkanı M. Rifat Hisarcıklıoğlu ise, “Bakanlarımızın icracı ve vizyoner yaklaşımları sayesinde, yeni, kapsamlı ve cesur bir teşvik paketi hazırlandı. Yeni istihdam yapacaklar için daha

önce, bugüne kadar hiç olmayan, maaş desteği ve sonrasında da vergi ve prim indirimi geldi. Kardeşlerim bu, bugüne kadar almadığımız, daha önce bize verilmeyen bir teşvikti. Yeni işe başlayan bir kardeşimizin üç ay boyunca aldığı maaşların her türlü yükümlülüğü devlete. Üç aydan sonra da dokuz ay boyunca sadece net ücret ödüyoruz” diyerek verilen teşvikin önemine dikkat çekti.

Tüm iş dünyasına ve işverenlere tekrar çağrıda bulunan TOBB Başkanı Hisarcıklıoğlu, “Türkiye'nin gücüne ve geleceğine güvenin. İstihdam kampanyasına katılın. Bu tarihi desteklerden faydalanın. Biz küçük firmayız, ilave 1 kişi alsak ne olacak demeyin. Bakın eskiden büyüklerimiz anlatırdı. Nemrut, ona karşı gelen İbrahim Peygamberin ateşte yakılması için emir vermiş. Nemrut'un askerleri de meydanda büyük ateş yakmış. Herkes korku içinde sessizce izliyormuş. Derken bir karınca, ağzında küçücük bir damla suyla, ateşe doğru yönelmiş. Bunu gören bir başka karınca arkasından bağırmış. Nereye gidiyorsun, şu ateşin büyüklüğüne bak, bir damla suyla koskoca ateşi söndürebileceğini mi sanırsın. Olsun demiş karınca, hiç olmazsa hangi tarafta olduğum anlaşılır. İşte biz de, işsizliğe karşı, istihdamın safında yer almalıyız” şeklinde konuştu.

İstanbul Ticaret Odası (İTO) Başkanı Şekib Avdagiç ise, “Türkiye'nin geçmiş de biziz, bugün de biziz, geleceği de biziz. Türkiye'yi biz oldukça hiç kimse sarsamayacak” dedi.

Cumhuriyet tarihinin en büyük istihdam teşviklerinin, Cumhuriyet tarihinin en büyük iş alımıyla neticelenmesini dilediğini vurgulayan Avdagiç, sözlerini şöyle sürdürdü: “Bunun gerçekleşmesi için birincisi; bu en kapsamlı istihdam teşviklerini, hedef kitlemiz olan iş dünyasına etkili bir şekilde anlatmalıyız. Birçok işletme, teşviklerin adeta ‘gerçek olamayacak kadar’ kapsamlı olduğunu düşünüyor. Bu noktada bize görev düşüyor. Dolayısıyla ‘Kayıtsız, şartsız vaat edilen her teşvik devlet

tarafından yerine getirilecektir’ anlayışını yerleştirmeliyiz. Bana göre teşviklerin niteliğinden daha çok, bu teşvikler yeterince anlatılmadığı için kullanılmadı. İşte İTO olarak biz, bu gerçekten hareket ederek, kapsamlı bir tanıtım kampanyası yapıyoruz.”

### “VAR GÜCÜMÜZ İLE ÇALIŞIYORUZ”

Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran toplantıda yaptığı açıklamada şunları söyledi: “Ülkesi için gerektiği zaman her şartta elini taşın altına koymaktan çekinmemiş Türk özel sektörü olarak, devletimiz ile birlikte “İstihdam Seferberliği 2019” kampanyasının İstanbul ayağının startını buradan veriyoruz. Sayın katılımcılar biz denizciler olarak, “Bu topraklarda, bu ülkenin denizlerinde bereket var, umut var. Denizde iş var” diyoruz. Biz Deniz Ticaret Odası olarak bu kampanyayı sadece İstanbul'da yürütmüyoruz. 9 şubemiz ve 15 temsilciğimiz ile deniz ve denizciliğin olduğu her yerde bu kampanya omuz veriyoruz. Belirlenen istihdam hedeflerini yakalanması için var gücümüz ile çalışıyoruz.”

Deniz Ticaret Odası Başkanı Tamer Kıran, “Bugün işlerimiz yeterince iyi olmayabilir ama 3-4 ay sonra ülkemiz yeniden hızlı bir büyüme trendine girdiğinde bizlerin yeni çalışana ihtiyacı olacak. O günler için bugünden istihdamı sağlamalıyız. Yoksa yarın nitelikli çalışan bulmamız zor” dedi.

Bugün yapılan her istihdamın yarın için büyük bir yatırıma dönüşeceğinin altını çizen Kıran, “Bugün bu desteklerden faydalanan üyelerimiz 3-4 ay sonra kârlı çıkacaklarını, rakiplerinden 1 adım önde olacaklarını görecekler” sözlerini kullandı.

Müstakil Sanayici ve İşadamları Derneği (MÜSİAD) Genel Başkanı Abdurrahman Kaan, imkânı olan işletmelerin, hiçbir bahanenin arkasına sığınmadan istihdam sağladığını gördüklerini belirterek, “Fakat, bugün yeni teşvikler, işverenin elini daha da kolaylaştıracak ve yeni istihdam kapıları açacaktır” dedi.

# KIRAN: “İSTİHDAM İÇİN VAR GÜCÜMÜZLE ÇALIŞACAĞIZ”

İMEAK Deniz Ticaret Odası Başkanı Tamer Kiran'dan “İstihdam Seferberliği” Kampanyasına tam destek.



Tamer Kiran

21 Ocak'ta TOBB Türkiye Ekonomi Şurası'nda Cumhurbaşkanı Sn. Recep Tayyip Erdoğan'ın iş dünyasına yönelik yeni bir istihdam seferberliği çağrısında bulunduğunu ve bu çağrının ardından Hazine ve Maliye Bakanlığı, Aile, Çalışma ve Sosyal Hizmetler Bakanlığı ve TOBB tarafından yapılar çalışmalar sonucunda, yasal düzenlemenin de yürürlüğe girdiğini belirten, İMEAK DTO Başkanı Tamer Kiran, “Türk Denizcilik Sektörü olarak İstihdam Seferberliğinde elimizi taşın altına koyacağız” dedi. 25 Şubat tarihinde “Burada İş Var” sloganıyla başlayan İstihdam Seferberliği 2019 kapsamında, iş dünyasına ve girişimcilere 8 farklı teşvik sunulduğunu belirten KIRAN, “Bu destekler iş dünyamız için büyük bir fırsattır. İş dünyasını, özellikle denizcilik camiasını İstihdam Seferberliğine katılmaya davet ediyorum” dedi.

## EN ÖNEMLİ İKİ TEŞVİK

İş dünyasına sunulan 8 farklı teşvikten 2'sinin çok önemli olduğu belirtir KIRAN; “ Bunlardan birincisi; Nisan ayı sonuna kadar sağlanacak her ilave istihdamın 3 ay boyunca ücretini, sigorta primlerini ve vergisini devlet karşılıyor. İlk 3 ay maliyet sıfır. 2.021 TL ücret ve 1.113 TL sigorta ve vergiler olmak üzere 3.134 TL'yi devletimiz karşılayacak. Devamındaki 9 ay boyunca da devletimiz sigorta primlerini ve vergileri ödemeye devam edecek. Yani aylık 1.113 TL'yi devletimiz karşılayacak. Biz işverenler olarak sadece ücret ödeyeceğiz. İşe alınacak kişi kadın, genç ve engelli ise 9 aylık süre 15 aya kadar uzamış olacak. Yine imalat sanayi ve bilişim sektöründe aylık 1.113 TL olan prim ve vergi teşviki 2.712 TL olarak verilecek. İkincisi de; herhangi bir sebeple işinde sıkıntı yaşayan girişimcilerimiz için çok önemli

bir destek getirildi. Böylece Devletimiz sıkıntılı günümüzde de yanımızda olduğunu bir kez daha gösteriyor. Eğer bir işveren işlerinde sıkıntı yaşıyorsa, faaliyetleri durmuş ya da azalmışsa; çalışanlarının maaşı 3 ay boyunca Kısa Çalışma Ödeneği kapsamında İşsizlik Sigortası Fonu'ndan ödeniyor” dedi.

## İŞ DÜNYASININ TÜM TEMSİLCİLERİ OLARAK BU SEFERBERLİĞİNİN ARKASINDAYIZ

Valilik öncülüğünde İstanbul'daki tüm odalar ve iş dünyasının diğer temsilcilerinin bir araya gelerek harekete geçmiş olduklarını ve yakın bir zamanda bunu bir lansman toplantısı ile kamuoyu ile paylaşacaklarını belirten KIRAN, “İMEAK DTO olarak bizim hizmet alanımız sadece İstanbul ile sınırlı değil, biz denizin olduğu, denizciliğin olduğu her yerde varız. Bu bakımdan Odamıza daha büyük bir yük düşüyor.

Türkiye genelindeki 9 Şubemiz ve 15 Temsilciliğimizle birlikte İstihdam Seferberliği için var gücümüzle çalışacağız” dedi.

## TÜRKİYE'NİN GÜCÜNE VE GELECEĞİNE GÜVENİN

İş dünyasının her bir temsilcisinin yeni bir istihdamının, Türkiye'nin geleceğine yatırım yapmak anlamına geldiğini belirten Kiran, “Türkiye kendine güvenenleri hiçbir zaman yanıltmamıştır. Dünün en çok kazananları, Türkiye'ye yatırım yapanlar, Türkiye'de istihdam sağlayanlar oldu. Yarının en çok kazananları da, bugün Türkiye'ye yatırım yapanlar, insanımıza istihdam sağlayanlar olacak. Bu topraklarda, bu ülkenin denizlerinde bereket var, umut var. Burada iş var, Burada aş var, Burada gelecek var diyoruz” dedi.



# ŞUBELERDEN DE İSTİHDAMA TAM DESTEK

İMEAK Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran'ın istihdam seferberliğine desteğini açıklamasından sonra Deniz Ticaret Odası şube başkanları da yaptıkları açıklamalarla kampanyaya destek verdiler.

## ŞİMŞEK: “BURASI ALIĞA, BURADA DENİZ VAR! BURADA İŞ VAR”

İMEAK Deniz Ticaret Odası Aliğa Şube Başkanı Adem Şimşek meclis toplantısında yaptığı konuşmada, “Türkiye Odalar ve Borsalar Birliği'nin başlatmış olduğu ve Genel Başkanımız Sayın Tamer Kıran'ın ‘Türk Denizcilik Sektörü olarak İstihdam Seferberliği’nde elimizi taşın altına koyacağız” diyerek istihdam seferberliğine destek vermesi ile birlikte bizler de Deniz Ticaret Odası Aliğa Şubesi olarak ‘Denizde İş Var’ kampanyasına desteklerimizi sunuyoruz” dedi.

## ÇETİN: “DENİZDE GELECEK VAR”

DTO Antalya Şube Başkanı Ahmet Çetin, Üyelerinin Nisan 2019 ayı sonuna kadar sağlayacağı her ilave istihdamın tam 3 ay boyunca ücretini, sigorta primlerini ve vergisini devletin ödediğini hatırlattı. Çetin, “İlave istihdamın 3 ay boyunca maliyeti işverene sıfır.

Devamındaki 9 ay boyunca sigorta primi ve vergileri devletimiz tarafında karşılanacak” dedi. Başkan Ahmet Çetin, tüm üyelere seslenerek, “Ülkemizin gücüne güvenin ve İstihdam Seferberliği 2019'a katılın. Ülkemizin denizlerinde bereket var, umut var. Denizde iş var, aş var, gelecek var” diye konuştu.

## ARIKAN: “TÜRKİYE’NİN GÜCÜNE GÜVENİN”

DTO Fethiye Şube Başkanı Şaban Arıkan ise yayınladığı açıklamada, “Türkiye'nin gücüne ve geleceğine güvenin. İstihdam Seferberliği 2019'a katılın, bu tarihi istihdam teşviklerinden faydalanın. En az bir işsiz vatandaşımızı işe alarak, hem işinizi geliştirin, hem ekonominin büyümesine katkınız olsun, hem de Türkiye'nin geleceğine yatırım yaparak, kazanan siz olun” dedi.



## ÖZTÜRK: “KAMU VE ÖZEL SEKTÖR EL ELE VERİRSE YAPILMAYACAK ŞEY YOKTUR”

TOBB Başkanı Rifat Hisarcıklıoğlu ev sahipliğinde Hazine ve Maliye Bakanı, Aile, Çalışma ve Sosyal Hizmetler Bakanı ile oda ve borsa başkanları ve TOBB Sektör Meclisi Başkanlarının katılımıyla 25 Şubat'ta “Burasi Türkiye Burada İş Var” sloganıyla İstihdam Seferberliği 2019 kampanyası başlatıldığını hatırlatan DTO İzmir Şubesi Başkanı Yusuf Öztürk, Deniz Ticaret Odası İzmir Şubesi olarak, “Denizde İş Var” diyerek bu kampanyaya dahil olduklarını söyledi. Öztürk, “2017'deki istihdam seferberliğinde kamu-özel sektör olarak el ele verdik ve 1,5 milyon ilave istihdam sağladık. Kamu-özel sektör el ele verdiği zaman yapılmayacak şey yoktur” ifadelerini kullandı.

## DTO KOCAELİ ŞUBESİ’DEN İŞKUR İLE PROTOKOL

İMEAK Deniz Ticaret Odası Kocaeli Şubesi, yeni istihdam seferberliğine destek amacıyla İŞKUR’la özel protokol imzalayarak Körfez Hacıosman Mahallesi Bostan Sokak'ta bulunan hizmet binasında İstihdam Ofisi açtı. Buradan yeni istihdam seferberliğinin avantajları hakkında işverenlere bilgilendirme

yapılarak, ön başvurular alınacak. İstihdam Ofisi açılışına DTO Kocaeli Şube Başkanı Vedat Doğusel ile İŞKUR İl Müdürü Ulvi Yılmaz'ın yanı sıra Başkan Yardımcısı Can Özgülenç, Meclis Başkan Yardımcısı Yılmaz Sariaslan ile meclis üyeleri de katılım gösterdi. Toplantının ardından konuşan DTO Kocaeli Şube Başkanı Vedat Doğusel, Cumhurbaşkanı Recep Tayyip Erdoğan öncülüğünde başlatılan Milli İstihdam Seferberliğine denizcilerin desteğinin tam olduğunu, işverenlere işlerini geliştirmek ve büyütme adına sunulan bu tarihi fırsatın kaçırılmaması gerektiğini belirtti. Öte yandan Bodrum Deniz Ticaret Odası Başkanı Orhan Dinç de İstihdam Seferberliği'ne destek vererek şunları söyledi: “Dünün en çok kazananları, Türkiye'ye yatırım yapanlar, Türkiye'de istihdam sağlayanlar oldu. Yarının en çok kazananları da, bugün Türkiye'ye yatırım yapanlar, insanımıza istihdam sağlayanlar olacak. Bu topraklarda bereketi ve umudu hiç kaybetmedik, kaybetmeyeceğiz. Bu topraklarda, bu ülkenin denizlerinde bereket var, umut var. Burada iş var, Burada aş var, Burada gelecek var”

## DTO MARMARİS ŞUBESİ VE SGK İŞBİRLİĞİ

İMEAK Deniz Ticaret Odası Marmaris Şubesi İstihdam 2019 projesi kapsamında Bozburun'da bir toplantı düzenledi. Toplantıya Marmaris İlçe SGK müdürü Zennur Karademir, SGK Şefi İbrahim Korkmaz katılırken İMEAK Deniz Ticaret Odası Marmaris Şube Yönetim Kurulu Başkanı Halil Bağlı, Yönetim Kurulu Başkan Yardımcısı Mehmet Poyraz, yönetim kurulu üyeleri Talat Kaygusuz, Nail Balcı, Şube Müdürü Çağla Akkuş, meclis üyeleri İdris Uçar ve Hasan Hüseyin Ertuğrul, çok sayıda Bozburun'da bulunan üye firmalar katıldı.

# BORDUM'DA TÜRK DENİZCİLİĞİ MASAYA YATIRILDI

İMEAK Deniz Ticaret Odası Başkanı Tamer Kıran, Ulaştırma ve Altyapı Bakan Yardımcısı Selim Dursun, İMEAK DTO Bodrum Şube Başkanı Orhan Dinç ve Türk P&I Başkanı Ufuk Teker Haber Türk TV'nin canlı yayınladığı "Türk Denizciliğine Bakış" adlı programa katıldı.

Programda deniz turizminden taşımacılığa, denizlerde güvenlikten su araçları sorumluluk sigortalarına, doğal kaynakların etkin ve verimli kullanılmasından korunmasına kadar birçok konu masaya yatırıldı. Panelde Deniz Ticareti Genel Müdürü Okay Kılıç, Tersaneler ve Kıyı Yapıları Genel Müdürü Salim Özpak da yer aldılar.

Bodrum Yacht Kulübü'nde gerçekleşen panelde Ulaştırma ve Altyapı Bakan Yardımcısı Selim Dursun, denizcilik sektörüne dair önemli açıklamalar yaptı. Türkiye'nin denizci bir millet olduğunu söyleyen Dursun, sınırlarımızın yüzde 70'inin deniz olduğuna dikkat çekti.

## "NÜFUSUN YÜZDE 50'Sİ KIYILARDA YAŞIYOR"

Ulaştırma ve Altyapı Bakan Yardımcısı Selim Dursun, "Denizci millet olma yolunda birtakım çalışmalarımız var. Geçmişten bugüne de bunlar devam ediyor. Bizim sınırlarımızın yüzde 70'i denizlerimiz, kıyılarımız. Nüfusumuzun da yüzde 50'si kıyı şehirlerinde yaşıyor. Deniz ticaretimizin yüzde 87'si deniz yoluyla yapılıyor. Biz bir deniz ülkesiyiz. Denizci millet olacağız. Bu hedefler doğrultusunda çalışmalarımızı bu noktaya yoğunlaştırarak çalışmaya gayret ediyoruz.

Genel çerçevede dünden bugüne baktığımız zaman Türkiye'nin denizcilik sektöründeki yeri dünya ticaretinde yüzde 85 olan deniz taşımacılığında dış ticarete bizde yüzde 87. Dünya ortalamasından biraz yukarıdayız. Bunları sağlarken tabii bu sektörün problemleri, sıkıntıları, rekabet edebilmesi adına yasal mevzuatlarda değişiklikler yapılmıştır.



Birtakım iyileştirmeleri hep birlikte bu sivil toplum örgütlerimiz, Deniz Ticaret Odalarımızla da beraber dile getirerek çözüm odaklı çalışma yönünde bu hükümetimizin hakikaten iktidarlarımızın dünden bugüne devam ettirdiği bir süreç" ifadelerini kullandı.

## "HEDEF, 1 MİLYON DENİZCİ"

Dursun konuşmasına devam ederek, "Hedef var, gayret var. O hedef ne dersiniz, inşallah Cumhuriyetimizin kuruluş yıldönümü 2023'te 100'üncü kuruluş yıldönümünde biz bu hedefi çok büyüttük. 50 milyon dwt tona çıkaracağız inşallah. 2023'te hedef 1 milyon amatör denizci. Denizciliği sevdirmek adına Ekim 2018'de bir proje başlattık. Ekim 2018 öncesi Amatör Denizci Belgesi'ne sahip kişi sayısı 400 kişide 1 kişi iken, şu anda 431 bin

kişiye ulaştık. Yani 200 kişide 1 kişide Amatör Denizci Belgesi var" dedi.

## "GAYRİ SAFİ HASILAYA KATKIMIZ 25 MİLYAR DOLAR"

İMEAK Deniz Ticaret Odası (DTO) Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran ise dünya denizciliğinin, dünya ticaretinin yüzde 85'ini taşıdığını belirterek, "Deniz yolu taşımacılığı olmazsa dünyanın yarısı soğuktan yarısı da açlıktan kırılır. Hammadde bir tarafta, üretim başka bir tarafta, tüketim başka bir tarafta. Aradaki taşımanın en efektif yolu da deniz yolu" dedi.

Denizcilik sektörünün yaklaşık 20 ile 25 milyar dolar arasında gayri safi hasılaya katkıda bulunduğu dikkat çeken Kıran, gemi inşa ve tamir bakım





# HİSARCİKLIĞLU'NDAN DTO'YA ZİYARET

TOBB Başkanı Rifat Hisarcıklıoğlu İMEAK Deniz Ticaret Odası'nın Fındıklı'daki Genel Merkez binasını ziyaret ederek DTO Yönetim Kurulu üyeleri ile bir araya geldi.

İMEAK DTO Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kiran tarafından ağırlanan Rifat Hisarcıklıoğlu DTO Yönetim Kurulu üyeleri ile de görüşmeler gerçekleştirdi. Hisarcıklıoğlu ziyaret kapsamında yaptığı açıklamada, "Deniz Ticaret Odamızın İstihdam Seferberliği'ne verdiği destekten biz çok memnunuz.

Gerek Deniz Ticaret Odamız, gerek şubeleri Türkiye'nin bu 2,5 milyonluk istihdam kampanyasına tam destek veriyor. Aslında bizim için burada ciddi iki tane avantaj var.



Bir tanesi birisini işe aldığımız zaman üç ay boyunca biz maaş dahi ödemiyoruz. Üç aydan sonrada dokuz ay boyunca sadece vergisini ödüyoruz. Bu büyük bir avantaj. Bundan iş dünyamızın faydalanması lazım. Tamer Kiran başkanlığındaki yönetim kurulumuzun tamamı ve Deniz Ticaret Odamızın bu kampanyaya verdiği destekten çok memnunuz. Özellikle İstanbul bu işin lokomotifliğini yapıyor. Ben hepsine teşekkür ediyorum" ifadelerini kullanarak DTO ile TOBB işbirliğinin altını çizdi.

# TÜDEV YENİ YÖNETİMLE TOPLANDI

TÜDEV'in şubat ayında yapılan genel kurulundaki seçimle göreve gelen yeni yönetim kurulu Tamer Kiran başkanlığında toplandı.

Türk Deniz Eğitim Vakfı'nın yeni başkanı Tamer Kiran ve çalışma arkadaşları 22 Şubat Cuma günü yapılan seçimle bayrağı devralmıştı. TÜDEV yönetimi Başkan Tamer Kiran'ın önderliğinde çalışmalarını sürdürüyor. Bu bağlamda 20 Mart Çarşamba günü Türk Deniz Eğitim Vakfı'nın Tuzla'daki binasında Yönetim Kurulu bir araya geldi.

İMEAK Deniz Ticaret Odası ve TÜDEV Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kiran, TÜDEV'in çalışmalarıyla ilgili açıklamalarda bulundu. Kiran "Görev dağılımını yaptık. İlk gündemimiz TÜDEV'de ben, Eser Hanım ve Ümit Bey haricinde tamamı yeni olması dolayısıyla diğer üyelere TÜDEV'i tanıtmak, TÜDEV bugüne kadar neler yapmış onları anlatmak. Bunları yaparken nasıl yapmış, onları biraz anlatmak. Ardından da gelecekle ilgili yapılması düşünülen şeylerle ilgili planları bir bir hayata geçirmeye başlamak üzere startı veriyoruz" dedi.



Yeni dönemde değişiklik sinyali de veren Başkan Kiran "Artık yedek üyelerle birlikte toplanıyoruz. Asıl ve yedek üyeler beraber toplanıyoruz. Hem biraz daha fazla sinerji yaratmak hem de meclis üyemizin, hem müteveli heyet üyemizin sayısının daha fazla olmasını

arzu ediyoruz. Çünkü buradan uzak durdukça buralarda neler olup bittiğini bilemiyor insan. Onun için gelsinler mümkün olduğu kadar herkes elini taşın altına koysun bir şeyler üretsin diye çalışmaya başlıyoruz" açıklamasını yaptı.





# MCE KARGO

---

SHIP MANAGERS & CHARTERING BROKERS

[www.MCEKARGO.com](http://www.MCEKARGO.com)

## AVRUPA BİRLİĞİ, DTO İLE İŞBİRLİĞİNE HAZIR

İMEAK Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran ve çalışma arkadaşları, Avrupa Birliği ve Avrupa Komisyonu Ulaştırma Sorumlu Komiseri Violeta Bulc ve beraberindeki heyetle “Maritime Business Dialogue” isimli toplantıyı gerçekleştirmek üzere, DTO'nun İstanbul'da bulunan merkez binasında bir araya geldi.



Avrupa Birliği Ulaştırma Sorumlu Komiseri Violeta Bulc ve heyetinin yanı sıra ilgili bakanlıkların ve Türk denizcilik sektörünün önemli temsilcilerinin de katıldığı toplantıda “Denizcilik Sektörü Ve Endüstrisinde Avrupa Birliği İle İşbirliği Olanakları” konusu gündeme getirildi. Türk denizcilik sektörü ve endüstrisinin mevcut yeteneklerinin ve potansiyelinin, Avrupa Birliği ile geliştirilecek ortak girişim ve projeleri, uluslararası denizciliğin taleplerini de karşılayabilecek yeni bir pazara dönüştürme fırsatı tüm boyutları ile görüldü.

Avrupa Birliğinin katkılarıyla, Türkiye'nin küresel denizciliğin de-karbonizasyonu, çevre dostu ve ekonomik gemilerin üretimi konusunda küresel bir merkez ve Uzak Doğu ile rekabet edebilen bir



pazar olmasının AB ile ortak bölgesel çıkarılara katkısı gündeme getirildi.

İMEAK DTO Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran, Türkiye'nin sahip olduğu Gemi İnşa, Bakım Onarım, Retrofitting ve Gemi Söküm imkan ve kabiliyetlerinin, Avrupa Birliği ile münhasır ortaklık ve işbirliği içerisinde geliştirilmesi ve kullanımının, Türkiye'nin de ayrılmaz bir parçası olduğu Avrupa'ya yeni ufuklar açabileceğini belirtti. Ayrıca Kıran konuşmasında Türkiye-Avrupa Birliği ortak çalışması olarak geliştirilecek denizcilikte çevre dostu projelerin, AB fonları ve bankalarından sağlanacak finansman desteği ile özel sektör açısından da uygulanabilir ve yatırım yapılabilir birer faaliyet alanı olabileceğini özellikle vurguladı.

AB Komisyonu'nun Ulaştırma Sorumlu Komiseri Violeta Bulc ise yaptığı konuşmada, “Stratejik iş birliğimize yatırım yapmamıza devam etmemiz gerekiyor. Ortak stratejik noktaları belirlemek ve uzun vadede bunları takip etmeliyiz. Ne olursa

olsun Türkiye ve AB arasındaki diyalog kesintiye uğramamalı. Belli siyasi noktalardaki farklılıklara rağmen umuyorum ki siyasi gündem tekrar yakınlaşmaya başlayacaktır.

Şu anda birçok şeyleri yapmamıza engel olmuyor. Birçok şeyi birlikte yapıyoruz. Denizcilikte Avrupa paydaşları becerilerimizi geliştirmek için çalışmalarını sürdürüyor” ifadelerini kullandı.

“Denizcilik, dijitalleşmeden çok etkileniyor” diyen Bulc, “Gelecekte daha fazla çalışmalıyız. Herhangi bir ticaretin yeşerebilmesi için bir network olmalı. Ulaştırma sektörü için böyle bir bağlantıyı sağlamak, iş modellerinin amaçlarına uygun bir şekilde insanların bir araya gelmesi gerekiyor. Bizim bu konuda önder olmamız lazım. Dün çok önemli bir anlaşma imzalandı. Bulgaristan ve Türkiye arasındaki demiryolu için sözleşme imzalandı. Avrupa Birliği ile Asya kıtası birbirine bağlanacak. Yük taşımacılığı konusunda çok önemli bir anlaşma olmuş oldu” dedi.





## “New Horizons With CRS”

The Istanbul Office: Tatlısu Mah. Elalmis Cad. Sekip Sok. No: 5 Our Dream Residence

Kat: 2 Kapı: 10 Ümraniye - İstanbul - Turkey 34774

Phone: +90 (216) 314 90 25 • Phone: +90 (216) 314 90 26 • Email: [info@leadsmar.com](mailto:info@leadsmar.com)

Croatian Register of Shipping Marasovica 67 21000 Split

REPUBLIC OF CROATIA • E-mail (collective): [tech.coord@crs.hr](mailto:tech.coord@crs.hr)

Phone: +385 (0) 21 408 111 • Fax: +385 (0) 21 358 159

**web: [www.crs.hr](http://www.crs.hr)**

### 3. MÜŞTEREK MESLEK KOMİTE TOPLANTISI YAPILDI

Deniz Ticaret Odası 3. Müşterek Meslek Komite toplantısı Ataşehir Marriot Otel’de gerçekleşti. Toplantıda sektörün sorunlarının idareye sunulmak üzere elleçlenmesi için bir çalışma programı yapıldı.



Sektörün sorunlarının ele alındığı toplantıda ayrıca İşkur yetkilileri de İstihdam Seferberliği çerçevesinde verilebilecek teşviklerle ilgili sunum yaptı. İşkur İstanbul İl Müdür Yardımcısı Serkan Özmen ve Kadıköy Hizmet Merkezi’nden İş ve Meslek Danışmanı

Bülent Şahin, Cumhurbaşkanı tarafından ilan edilen istihdam seferberliğine katılan firmalara yapılacak teşviklerle ilgili bilgi verip, soruları kabul etti. Toplantıda alışıldan farklı bir tarz izlenerek ilgili komiteler kendi sorunlarında mutabık kalmak

üzere kendilerine ayrılan masalarda çalışma yaptı. Her komite kendi ayrılan masada komite üyeleri ile istişarede bulunduktan sonra mutabık kalınan sonuçları DTO yönetimine iletti.

#### “AMAÇ SORUNLARI TESPİT ETMEK”

Tamer Kiran yaptığı konuşmada, “Bizim sorunlarımız nedir tespit etmek amacıyla bu toplantıyı yapıyoruz. Şu anda çok önemli bir konu olan istihdam seferberliği konusunda sizlere bilgi vermek istedik” diyerek toplantının amacına vurgu yaptı.

Tamer Kiran sektörün sorunlarını oluşturdukları listede 75 tane sorun olduğunu ama bunlar arasında birbirleriyle çelişen sorunlar olduğu dolayısıyla aynı mesleği icra eden üyelerin kendi aralarında anlaşmaları gerektiğine vurgu yaptı.

Tamer Kiran, sektörün idareye karşı ağız birliği yapması gerektiğine vurgu yaparak, “Bir bakana bir bürokrata derdimizi anlattığımız zaman bir gün öyle bir gün böyle farklı şeyler söylememeliyiz.

Her yerde her zaman aynı şeyi söylemeliyiz ki sonuç alabilelim. Bu yüzden üyelerin kendileri çalışıp bize mutabık kalınan sorunları iletmesi lazım. Biz oda olarak deneme yanılma yöntemiyle bunu tespit edemeyiz” dedi.

Kiran çalışan komitelere teşekkür ederken, “Deniz Turizmi, acentelerimiz çalışıyor ama armatör komitelerinin yerlerini boş görüyorum böyle olmaması lazım” dedi.

Sektör paydaşları yaklaşık 4 saat süren çalışmanın ardından aynı otelde verilen akşam yemeğinde bir araya geldi.





# NEW BUILDING - CONVERSION REPAIR - MAINTENANCE - DOCKING

We provide prompt and qualified solutions, competitive prices and on time delivery  
With the long-standing superior engineering experience of our team  
In Tuzla Istanbul; the most advantageous shipyard base of Mediterranean Region.



**HIGH QUALITY SERVICE**  
**COST EFFECTIVE SOLUTIONS**



**DECADES OF EXPERIENCE**  
**ADVANTAGEOUS LOCATION**



**ACCURATE PLANNING**  
**TIMELY DELIVERY**

**WE STRENGTHEN YOUR SHIPS**



# TANITIM VE EĞİTİM BAŞARININ ANAHTARIDIR

İMEAK Deniz Ticaret Odası Bodrum Şubesi; tanıtım ve eğitim konularında gösterdiği performansla sektöre katkı sağlayıcı çalışmalara devam ederken çalışmaların önümüzdeki günlerde de devam etmesi bekleniyor.

DTO Bodrum Şubesi'nin geçtiğimiz günlerde gerçekleştirilen CNR Avrasya Boat Show'daki standına ilgi büyük olmuştu. İMEAK Deniz Ticaret Odası Bodrum Şube Başkanı Orhan Dinç'in katıldığı 23 Şubat-03 Mart 2019 tarihleri arasındaki fuar, birçok deniz tutkununu bir araya toplarken, katılımcılarla Bodrum ilçesinin mavi zenginliği anlatıldı.

85 bin metrekare alanda düzenlenen fuarda; yat, süper yat, mega yatların yanı sıra yarış tekneleri, katamaran, yelkenli deniz araçları, gezi tekneleri, sürat tekneleri, jetskiler, ribler, flyboard, kano, şişme bot, ekipmanlar, aksesuarlar, su sporları ve balıkçılığa dair birçok ürünün ziyaretçilerin beğenisine sunulduğu fuarı değerlendiren Başkan Dinç şunları söyledi: "Misafirlerimizle yüz yüze bir araya gelme şansı bulduğumuz fuarda beklediğimizin üzerinde bir ilgiyle karşılaştık. CNR Holding kuruluşlarından Pozitif Fuarçılık ve Deniz Endüstrisini ve Denizciliği Geliştirme Derneği (DENTUR) iş birliğinde organize edilen CNR Avrasya Boat Show her yıl olduğu gibi bu yıl da dünya denizcilik sektörünün önde gelen 1500'ün üzerinde markaya ev sahipliği yaptı. Organizasyonları çok başarılıydı. Dünya çapında gerçekleştirilen pek çok prestijli fuarla aynı potada yer aldıklarını düşünüyorum. Katılım oranı, düzeni, çalışanları, ziyaretçi yoğunluğuyla fuar kalitesinin üst seviyede olduğunu söyleyebilirim. Bu da ülkemiz denizciliği ve yatçılık sektörü adına çok değerli bir gelişme" dedi.

## NİTELİK PERSONEL İHTİYACI

Diğer yandan İMEAK Deniz Ticaret Odası Bodrum Şubesi'nin nitelikli personel konusunda sektörün açığını kapatmak için 2019 yılının ilk çeyreğinde gerçekleşen eğitim programı



tamamlandı. Sektörde iş disiplini ve mesleki standartların artırılması yönündeki çalışmalar kapsamında verilen planlı eğitim ve farkındalık oluşturma programı bazı başlıklar belirlendi. Kriz Yönetimi, Müşteri İlişkileri, Denizcilikte Liderlik gibi başlıklarda verilecek eğitim, Muğla Sıtkı Koçman Üniversitesi Denizcilik Meslek Yüksekokulu'nun akademisyen desteği ile gerçekleşiyor. İMEAK DTO Bodrum Şube hizmet binasında ücretsiz verilen eğitimlere katılan üyelerden olumlu ve çalışmalarını teşvik edecek türden geri dönüşler alındı.

İMEAK DTO Bodrum Şube Başkanı Orhan Dinç, denizcilik eğitimi konusunda bölgemizin en yetkin kurumu olan Muğla Sıtkı Koçman Üniversitesi Denizcilik Meslek Yüksekokulu yönetimi ve akademisyenlerine teşekkür ederek başladığı konuşmasında, "Bodrum

ulusal ve uluslararası önemde denizcilik potansiyeline sahip bir ilçemizdir.

Bu kapsamda yat tasarımı, yat personeli, yat kaptanı, yat inşaatı, gastronomi, deniz turizmi, liman işletme gibi alanlarda eğitilmiş personele olan ihtiyaç her geçen gün artmaktadır. Bu talebe cevap vermek ve arz kalitesini arttırmak için çıktığımız bu yolda, İMEAK DTO Bodrum Şubesi olarak, iş disiplini ve mesleki standartların yükseltilmesi için ilk aşamanın farkındalık yaratmak olduğunu gördük. Bu amaçla planladığımız eğitimlerin ilk setini, beklentilerimizin üzerinde katılım ve ilgi ile tamamlamış bulunuyoruz" diyerek, yeni eğitim konularının belirlenmesi ve çeşitlendirilmesi ile ilgili önümüzdeki süreçte çalışmalarımızı hızlandırarak devam ettireceğiz mesajını verdi.

*(DTO Bodrum Şubesi)*





# CertAsig

insurance & reinsurance

**CertAsig** increases its geographical and product diversity, including new products.

## ROMANIA

Romanian non-life / non-motor corporate and specialist insurance products  
**57% of total GWP**

## TURKEY AND BLACK SEA

Marine / aviation  
**20% of total GWP**

## BULGARIA

Non-life / non-motor corporate and specialist insurance products  
**23% of total GWP**

Our core business is **Romanian, Bulgarian** and **Turkish** commercial fleets and Cargo. **CertAsig** provides marine coverage using **London Market** wordings but can consider alternative wordings. English Law & Jurisdiction is usually imposed on policies underwritten.

### MARINE PRODUCTS

- Blue and Brown Water Hull & Machinery
- Builders' Risks
- Pleasure Craft & Yachts
- Cargo
- Other Marine Liabilities including: Ship Repairers', Port Authorities & Operators' Liabilities
- Cash in Transit / Cash in Vault
- Specie
- Single voyages (non-scrap)

**CertAsig** is a non-life / non-motor insurance company primarily selling specialist insurance products to corporate and **SME** customers through brokers in **Romania, Turkey and Bulgaria**.

**CertAsig** is ranked **8<sup>th</sup>** in the non-life / non-motor market, measured by GWP out of 36 companies.

**CertAsig** employs **96 insurance professionals** in **6 offices**.

Shareholder structure

**alpha associates**

**European Bank**  
for Reconstruction and Development

**EUROPEAN INVESTMENT FUND**

#### BUCHAREST HEADQUARTERS

Address: 61B Nicolae Caramfil Street, Sector 1, Bucharest, Romania 014142  
 Phone: +40 21 311 91 04  
 Fax: +40 21 311 50 56  
 e-mail: office@certasig.ro

#### TURKEY REPRESENTATIVE

Seda Eraslan Baransel  
 Gsm: +90 533 088 87 46



# PO Marine Türkiye'nin ve dünyanın her limanında yanınızda.

Türkiye'nin Denizcilik Sektörüne Transit, ÖTV'siz, Gümrüklü Yakıtlar ve Deniz Yağları ikmal ve hizmetlerini bir arada sunabilen tek marka: PO Marine.

Türkiye'nin sahil şeridi boyunca konumlandırılmış 8 deniz terminali, deneyimli ekibi, güçlü barge & kara tankeri filosu ile ihtiyacınızı en hızlı ve güvenilir şekilde karşılamanızı sağlar, denizlerdeki gücünüz olur. PO Marine ayrıcalığı ile pruvanız neta, dümeniniz viya olsun.



**PO MARINE**

[petrolofisi.com.tr](http://petrolofisi.com.tr) [pobunker@petrolofisi.com.tr](mailto:pobunker@petrolofisi.com.tr) [denizsatislari@petrolofisi.com.tr](mailto:denizsatislari@petrolofisi.com.tr)





**Petrol Ofisi**



# CUMHURBAŞKANI ERDOĞAN KARADENİZ EREĞLİ'DE DENİZCİLERİN SORUNLARINI DİNLEDİ

Zonguldak'ın Ereğli İlçesi'ni ziyaret eden Cumhurbaşkanı Recep Tayyip Erdoğan, özellikle tersaneler ve denizcilik sorunlarıyla ilgili Deniz Ticaret Odası Batı Karadeniz Şubesi Başkanı İrfan Erdem'den bilgi aldı.



Zonguldak'ın Ereğli İlçesi'ne giden Cumhurbaşkanı Recep Tayyip Erdoğan özellikle denizcilik sektörünün sorunlarına büyük ilgi gösterdi. Cumhurbaşkanı Recep Tayyip Erdoğan ile sahneye çıkan Deniz Ticaret Odası Batı Karadeniz Şubesi Başkanı İrfan Erdem, tersaneler başta olmak üzere denizcilik sektörünün içerisinde bulunduğu sorunlar hakkında bilgi verdi. Erdem, görüşme ile ilgili, Cumhurbaşkanı Erdoğan'ın kente

gelmesinin çok büyük bir şans olduğunu, bu fırsatla, tersaneler ve denizcilik beklentilerini anlattığını belirterek, "İnşallah güzel şeyler olacak. Cumhurbaşkanımızı ilçemizde ağırlamaktan son derece mutluyuz. Ereğli ile ilgili önemli projeler dile getirdi, gerçekleşmesiyle yeni bir dönem açılacak. Cumhurbaşkanımızın ilçemize gelişinde önemli katkıları olan Cumhurbaşkanı Başdanışmanı Saadet Oruç'a da teşekkür ediyorum" dedi.



Cumhurbaşkanı Recep Tayyip Erdoğan'ın Karadeniz Ereğli ziyareti kapsamında Ulaştırma ve Altyapı Bakanı Mehmet Cahit Turhan da bölgede incelemelerde bulundu. Deniz Ticaret Odası Batı Karadeniz Şubesi Yönetim Kurulu Başkanı İrfan Erdem tarafından ağırlanan Bakan Turhan'a bölgedeki liman ve tersaneler hakkında bir brifing verildi.

*(DTO Batı Karadeniz Şubesi)*

## BERLİN'DE İZMİR RÜZGÂRI ESTİ

Her yıl 180 ülkenin katıldığı, Berlin Uluslararası Turizm Fuarı'nda İzmir rüzgârı esti.

6-10 Mart 2019 tarihlerinde düzenlenen 53. ITB Berlin Fuarı'nda, geçen yıl 1.3 milyar turistini 1.4 trilyon dolarlık harcama yaptığı dünya turizm pastasından pay almak isteyen ülkeler ve şehirlerin tanıtım için yarıştı. İzmir Kalkınma Ajansı koordinesindeki rüzgâr sörfü temalı İzmir standı ise, ziyaretçilerden büyük ilgi gördü. İMEAK Deniz Ticaret Odası İzmir Şubesi Yönetim Kurulu Üyeleri Argun Gündüç ve Hakkı Deniz, fuarda uluslararası

seyahat acentelerinin temsilcileriyle görüşerek, İzmir'in deniz turizmindeki potansiyelini anlattılar. Kültür ve Turizm Bakanı Mehmet Nuri Ersoy da, ziyaret ettiği İzmir standını çok beğendi. Milli sörfçü Çağla Kubat ve Dünya Profesyonel Rüzgâr Sörfçüleri Birliği Başkanı Jimmy Diaz ise fuar boyunca Çeşme Alaçatı ve Ege kıyılarının rüzgâr sörfü imkânlarını tanıttı. İMEAK Deniz Ticaret Odası İzmir Şubesi Yönetim Kurulu Başkanı Yusuf Öztürk, Ocak ayında katıldıkları

Boot Düsseldorf Fuarı'ndan sonra ITB Berlin Fuarı'nda da yer alarak Almanya pazarında Türkiye ve İzmir'i tanıtmaya devam ettiklerini söyledi. Öztürk, "Almanya en önemli pazarımız. Kültür ve Turizm Bakanımız Sayın Mehmet Nuri Ersoy'un da açıkladığı gibi Almanya'dan erken rezervasyonlarda yüzde 58'lik artış var. Fuarda İzmir'in gördüğü ilgi bize 2019 sezonu için moral verdi" dedi.

*(DTO İzmir Şubesi)*





## SOLID SOLUTIONS FOR HEAVY SEA CONDITIONS

A Company that is achieving considerable success in supplying Hose,Service and Cargo Cranes,Anchor and Mooring Winches, Rescue-Boat&Life-Raft Davits,Free Fall Davits, Propulsion Systems,Manoeuvring Systems, Deck Equipments,Hatch Covers, Ladders;and achieving success in conducting Repair and Maintenance of Propulsion Systems, Manoeuvring Systems to vessels is the ship machinery and equipment designer and manufacturer GÜRDESAN, which is based in Kocaeli/TURKEY with its 40.000 m2 facility

## AĞIR DENİZ ŞARTLARINA SAĞLAM ÇÖZÜMLER

Gebzedeki 40.000 m2'lik fabrikamızda, hertürlü güverte makine ve ekipmanlarının, can kurtarma sistemlerinin, güverte kreynlerinin, ambar kapaklarının, gemi sevk ve manevra sistemlerinin, tasarımı, imalatı, servisi, tamir ve bakımı 1982'den bu yana yapılmaktadır.Müşteri istek ve beklentilerini zamanında, en uygun koşullarda ve en üst kalite düzeyde gerçekleştiren firmamız Türk Loydundan 2004 yılında EN ISO 9001:2000 belgesini alarak kalitesini uluslararası platformda belgelemiştir.



Gürdesan Gemi Mak. San. ve Tic. A.Ş.  
Dilovası Organize Sanayi Bölgesi  
4. Kısım D-4016 Sok. No:1  
GEBZE - KOCAELİ / TÜRKİYE  
Phone : 0532 755 43 64  
Phone : 0262-724 85 46  
Fax : 0262 724 85 54  
Web : www.gurdesan.com.tr  
e-mail : info@gurdesan.com.tr



# AVRUPALI ARMATÖRLER, DÜNYA KADINLAR GÜNÜ'NÜ KADINLAR İÇİN ÇALIŞMA TAAHHÜTLERİNİ YENİLEYEREK KUTLADILAR

Avrupalı armatörler, kadınların sosyal, ekonomik, kültürel ve politik başarılarını kutlayan küresel bir gün olan 8 Mart Dünya Kadınlar Günü'nü kutladır. Birleşmiş Milletler (BM) tarafından belirlenen 2019 yılı Kadınlar Günü teması “Eşit düşün, akıllı inşa et, değişim için yenilik yap” olmuştur.

ECSA, Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO)'nun “Denizcilik Topluluğunda Kadınları Güçlendirmek” 2019 Dünya Denizcilik Günü temasıyla denizcilikteki kadınlara odaklanmasını desteklemektedir. Böylece, IMO'nun Denizcilikte Kadınlar programına ve Birleşmiş Milletler'in toplumsal cinsiyet eşitliğine ilişkin Sürdürülebilir Kalkınma Hedefi 5'in gerçekleştirilmesine 2019 yılı boyunca yeniden odaklanılması hedeflenmektedir.

ECSA üye birlikleri ayrıca, Uluslararası Çalışma Örgütü (ILO)'nun mart ayında yapılan ve kadınların denizde çalışmalarını teşvik etme yollarını ele alan üçlü toplantısında da kilit rol oynamıştır. Toplantıda, işe alım kampanyalarının kadın başvuru sahiplerini teşvik etmesi gerektiği ve kadın denizcilere saygı duyulan ve katkılarının değer gördüğü bir gemi ortamının sağlanması gerekliliği vurgulanmıştır.

ECSA 2018 yılı boyunca, deniz taşımacılığı endüstrisini kadınların çalışması için daha cazip ve daha güvenli bir yer haline getirmek ve taşımacılık sektöründe kadın ve erkekler için eşit fırsatları teşvik etmek için adımlar atmıştır. Bu bağlamda haziran ayında bir çalıştay düzenleyen ECSA, kadınların deniz taşımacılığına katılımını artırmak için ulusal düzeyde başarılı girişim ve iyi uygulama örneklerini bir araya getirmektedir.

ECSA Genel Sekreteri Martin Dorsman “Endüstriyel büyüme için çeşitlilik gereklidir. Çeşitlilik sadece kendi başına



değil, bir endüstriyi ilerleten becerileri de beraberinde getirdiği için önemlidir. Deniz taşımacılığı da farklı değildir. Bununla birlikte, içinde bulunduğumuz dönem, şirketlerin dijitalleşme ve inovasyon çağından etkilenecek alternatif çalışma şekilleri aradıkları bir zamandır. Bu da, daha fazla kadını denizcilik endüstrisine çekmek için bir fırsat sunmaktadır. Denizciliğin ihtiyaç duyduğu yetenekleri istihdam edebilmesi için imajını ‘çeşitli, genç, uyarlanabilir ve dijital’ olacak şekilde değiştirmesi gerekiyor” demiştir.

ECSA Deniz Taşımacılığı Sektörel Sosyal Diyalog sözcüsü Tim Springett de konu ile ilgili olarak şunları söylemiştir: “Güçlü, gönüllü ve sosyal açıdan sürdürülebilir bir Avrupa denizcilik endüstrisi, toplumsal cinsiyet çeşitliliğini ve fırsat eşitliğini teşvik ederek büyük fayda sağlayacaktır.

Kadınlar da dâhil olmak üzere sektöre daha fazla yetenek kazandırmak ve bu yetenekleri sektörde tutmak için daha fazlasını yapmamız gerekiyor. Ulusal birliklerimiz ve denizcilik şirketlerimiz, AB’de çalışmayı teşvik etmek ve kadınları sektöre çekmek için, zorbalık ve tacizi sıfır toleransla ortadan kaldırmaya çok önem veriyor. Bu konuda; İngiltere, Danimarka ve İsveç’teki üyelerimiz tarafından gerçekleştirilmiş bazı örnekler bulunmaktadır.

Sektörün samimi, açık ve yenilikçi bir sektör haline gelmesi için denizcilik endüstrisindeki tüm paydaşların daha fazlasını yapması gerekmektedir. 2019 IMO Denizcilik Yılı boyunca, taahhütlerimizi daha da ilerletmek için sabırsızlanıyoruz.”

*(Kaynak ECSA)*





## EMSA'DAN “YENİ AVRUPA ÇEVRE MÜTABAKATI” ÇALIŞTAYI

23 AB ülkesinden ve sahil güvenlikle ilgili 53 kuruluşun 90'ın üzerinde temsilci 27-28 Şubat 2019 tarihinde Avrupa Deniz Emniyeti Ajansı (EMSA)'da düzenlenen “Yeni Avrupa Çevre Mutabakatı” çalıştayına katılmıştır.

Çalıştay, EMSA ve Avrupa Sahil Güvenlik Fonksiyonları Forumu'nun (European Coast Guard Functions Forum) İtalyan başkanlığı tarafından düzenlenmiştir. Çalıştaya Avrupa Komisyonu, Avrupa Balıkçılık Kontrol Ajansı (EFCA) ve Avrupa Sınır ve Sahil Güvenlik Ajansı (Frontex)'ten ve ayrıca Ramoge, Helcom ve Bonn Anlaşması gibi bölgesel kuruluşlardan temsilciler katılmıştır. Çalıştay; risk değerlendirmesi ve eğitim-öğretim

perspektifinden deniz kirliliğini önleme, müdahale etme ve yaptırım uygulama konularına odaklanmıştır.

Çalıştayda katılımcılar; bölgesel araçlar geliştirerek, veri paylaşımı ve entegrasyonunu artırarak ve yasal boşlukları doldurarak hem insan hem de varlık kaynakları açısından riskin yönetilmesi ihtiyacını vurgulamışlardır. Çalıştayda ayrıca Sektörel Yeterlilik Çerçevesi (SQF); eğitim planlarının

uygulanması ve sahil güvenlik fonksiyonlarında işbirliği için değerli bir araç olarak vurgulanmıştır.

Mevcut en iyi uygulamaların ve teknolojik gelişmelerin bir araya getirilmesiyle sona eren Çalıştayda, daha fazla sektörler arası işbirliğine ihtiyaç duyulduğunun altını çizilmiştir.

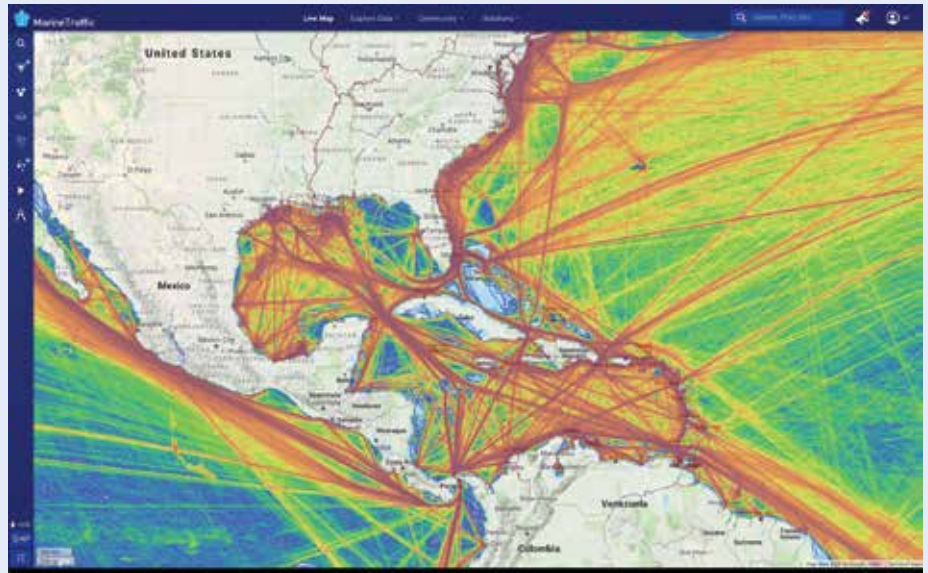
**(Kaynak: EMSA)**

## DİJİTAL GEMİ YOĞUNLUĞU HARİTALARI KULLANIMDA

Avrupa Deniz Gözetim ve Veri Ağı (The European Marine Observation and Data Network - EMODnet) İnsan Faaliyetleri ekibi, Ortak Araştırma Merkezi (Joint Research Centre - JRC) ile işbirliği yaparak, gemi yoğunluk haritalarını geliştirmek için özel bir yöntem geliştirmiştir.

Yeni EMODnet dijital gemi yoğunluğu haritaları, Avrupa sularındaki gemi hareketi modellerinin ve deniz trafiği dağılımının görselleştirilmesine yardımcı olacaktır. Bu, kullanıcıların 2017 yılı için gemi tipine göre aylık bileşik haritalara erişmelerini sağlamaktadır. EMODnet “Human Activities” portalından ticari ve ticari olmayan amaçlarla haritaları görüntülemek, indirmek, işlemek ve kullanmak ücretsizdir.

Böylece; denizcilikten kaynaklanan emisyonları izleyen, boru hatlarını ve kabloları döşemek için en iyi rotaları belirleyen, balıkçılığın deniz tabanı üzerindeki etkilerini değerlendiren veya açık deniz rüzgâr çiftliklerinin planlanmasından sorumlu olan kişiler ilk kez masaüstlerinde gemi faaliyeti haritalarına sahip olabilmektedirler.



Şimdilik, haritalarda mevcut olan veriler 2017'yi kapsamaktadır; ancak 2018 verilerinin bu yılın sonlarında mevcut olacağı bildirilmektedir. Güncellemeler

mevcut olduğunda kısa süre içerisinde portalda yayınlanacaktır.

**(Kaynak: Avrupa Komisyonu)**



Bölgelere ve yıllara göre gemi tutulmaları aşağıdaki tablolarda belirtilmiştir.

## LİMAN DEVLETİ KONTROL BÖLGELERİNE GÖRE TÜRK BAYRAKLI GEMİ TUTULMALARI

LİMAN DEVLETİ KONTROL BÖLGELERİ	KASIM 2018	ARALIK 2018	OCAK 2019	ŞUBAT 2019	MART 2019
PARİS LİMAN DEVLETİ MUTABAKATI ZAPTI (PARIS MOU)	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK	İSPANYA (SANTANDER)
TOKYO LİMAN DEVLETİ MUTABAKATI ZAPTI (TOKYO MOU)	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK	RUSYA FEDERASYONU (NAHODKA)	TUTULMA YOK	ÇİN (TANGSHAN)
KARADENİZ LİMAN DEVLETİ MUTABAKATI ZAPTI (BLACK SEA MOU)	TUTULMA YOK	UKRAYNA (HERSON)	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK
AKDENİZ LİMAN DEVLETİ MUTABAKATI ZAPTI (MEDITERRANEAN MOU)	TUNUS (GABES)	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK
AMERİKA BİRLEŞİK DEVLETLERİ SAHİL GÜVENLİK (USCG)	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK	GÜNCEL BİLGİ MÜTEAKİP AYIN İLK HAFTASINDA YAYINLANMAKTADIR

### YILLARA GÖRE TUTULMA TABLOSU (2012-2019 MART)\*

LİMAN DEVLETİ KONTROL BÖLGELERİ	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
PARİS MOU	26	15	20	24	21	14	7 (304 Denetleme)	1 (78 Denetleme)
TOKYO MOU	2	4	2	1	2	3	0 (38 Denetleme)	2 (17 Denetleme)
BS MOU	19	14	14	31	39	11	2 (349 Denetleme)	0 (90 Denetleme)
MED MOU	13	9	6	1	1	0	5 (163 Denetleme)	0 (41 Denetleme)
USCG	0	1	1	-	-	-	1 Tutulma (Ocak) **	0 Tutulma **

\* İstatistiklere konu olan rakamlar, tutulmalara yapılan itirazların kabul görmesini müteakip değişebilmektedir.

\*\*USCG Web Sitesinden denetleme rakamlarına ulaşılamamaktadır.

# YAF DIESEL YENİ BALAST SUYU SİSTEMİ İLE ADINDAN SÖZ ETTİRECEK



YUSUF KANICI / YAF DIESEL DİREKTÖRÜ

*YAF DIESEL ile Çin merkezli BSKY ortaklığında piyasaya sürülen yeni Ballast Water Management System denizcilik sektöründe heyecanla karşılandı. Yaf Diesel Direktörü Yusuf Kanıcı ile yeni sistem ve şirketin politikaları üzerine konuştuk.*

## Yaf Diesel'i kısaca tanıyabiliriz?

Yaf Diesel 2008 yılından bu yana Türk, Rus, Ukraynalı ve Avrupalı müşterilerine Kore Busan, Çin Şangay ve Türkiye'deki toplam üç ofisi ile yedek parça ve gemi ekipmanları tedarikinde hizmet vermektedir. 2008 yılında ilk olarak Çin'de kurulmuştur. 2013 yılında Türkiye'deki ofisimiz açıldı. 2 yıl önce de Kore Busan'daki ofisimizi açtık. Türkiye'de stoktan yedek parça satışını ilk olarak biz gerçekleştirdik. Gerek uzun teslim süreleri, gerek ulaşım bedellerinin yüksek olmasından dolayı Türkiye'de stok satışını başlattık.

## Yeni balast suyu sisteminizi tanıtım toplantınız oldukça yoğun geçti. Sistemi bize de kısaca anlatabilir misiniz? Ayrıca sistemin farklı bir temizleme yöntemi var galiba?

Dünya deniz ve okyanuslarının dört büyük kirlilik sebeplerinden bir tanesi gemilerin balast suları. Buna önlem olarak IMO balast suyu ıslah sistemini şart koşuyor. 2023 yılına kadar bütün gemilerde olma zorunluluğu olan bir sistem. Bu konuda yaptığımız uzun

araştırmalar sonucu Çin menşeli BSKY marka balast suyu ıslah sisteminin Türkiye'de satışına başladık. Türkiye'de tek yetkili satış ve servis temsilcisi biziz bu sistemin.

İki türlü sistem var dünyada üretilen. Birincisi kimyasal yardımıyla yapılan temizleme. İkincisinin de elektrotlarla balast suyunun ıslah edildiği sistem. Bir de ultraviyole ışınlarıyla balast suyu ıslah ediliyor. Balast suyu ıslahından kastımız, içindeki mikroorganizmaların öldürülmesi. Biz ultraviyole olanı tercih ettik. Fakat bizim sistemimizin diğer ultraviyole sistemlerden artısı olan bir özelliği var. Bütün ultraviyole sistemlerin önünde geleneksel filtre dediğimiz filtre sistemi var. Bizim sistemimizde böyle bir filtre yok. BSKY marka balast suyu ıslah sisteminde patenti kendilerine ait olan Hidrosiklon filtreleme var. Hidrosiklon filtre hiçbir döner ya da hareketli parçası olmayan tamamen suyun basıncı ile merkezkaç kuvvetini kullanarak, sudan ağır parçaların filtrelenmesiyle çalışıyor. Biz gemi ömrü kadar

garanti veriyoruz Hidrosiklon filtreye. Gemi ömrü boyunca herhangi bir periyodik bakımı yok. Gemi personelinin yapması gereken, açıp kontrol etmesi gereken herhangi bir hareketli parça yok. Hidrosiklondan sonra bir ultrasonik reaktör işlemi var. Orada çok ani vibrasyonlar oluşturarak suyun kabarcıklaşmasını sağlıyor. Bu kabarcıkların patlama anında açığa çıkardığı ısı ve ses ile mikroorganizmalar ölüyor. Bu işlemde ölmeyenler de bir sonraki ultraviyole sistemde yok ediliyor.

## Sistemin hangi klaslardan sertifikaları var?

Balast suyu ıslah sistemimizin bütün major klaslardan sertifikası var. BV, ABS, GL, RS, KR, CCS gibi klaslardan onayımız var... Ayrıca IMO'dan ve USCG'dan AMS sertifikası var. Bu senenin sonunda AMS sertifikası yerine geçerli olacak gerçek sertifikayı da alacağız. USCG için gerekli olan testlerin yarısından fazlasını başarı ile geçtik. Suyun soğumasından dolayı kalan testler için nisan ayını



bekliyoruz. Nisan ayında kalan 3 testi de gerçekleştirip USCG'in kalıcı sertifikasını almış olacağız. Şu an AMS sertifikası ile bizim sistemimizi kullanan gemiler Amerika'nın istedikleri limanına gidebilirler.

### **Sistemin temin ve montaj süreci nasıl işliyor?**

Şu anda biz sipariş almaya başladık. Sistemin üretim süreci 3 ay. Ulaşım şeklini müşterimiz kendi aciliyetine, tersanesinin durumuna göre seçiyor. Deniz yolu ile 1 ayda Çin'den buraya getirebiliyoruz. Sistem parçalanabilir, modüler bir sistem olduğundan dolayı uçakla ulaşımı da mümkün. İsterlerse hava yolu ile 3 ila 5 gün içerisinde sistemi getirebiliyoruz. Aynı zamanda gemiye montajı da parça parça gerçekleştirilebiliyoruz.

### **Sistemde kullanılan pek çok parça alanında uzman olan firmaların üretimi. Sistem Çin'de bir araya getirilmesine rağmen çoğu parça farklı ülkelerde üretilmiş galiba?**

Çin'de bir araya getirilip üretiliyor olmasına rağmen pek çok major parça Kore, Japonya ve Avrupa ülkelerinde üretiliyor. Mesela ultra viyole lambalar



### **IMO'nun çevre konusunda koyduğu regülasyonları nasıl yorumluyorsunuz?**

Balast suyu ıslah sistemi ile birlikte önümüzdeki yıl zorunlu olacak olan scrubber sistemi var. İkisinin de amacı aynı esasa dayanıyor: Çevre temizliği. Buna deniz, hava her şey dahil. Bu gibi yaptırımlar sadece denizcilik sektöründe veya sadece Türkiye'de yok. Dünyanın birçok yerinde değişik

kirletiyoruz. Dünyayı temiz tutabilmek adına sadece bizim sektörde değil diğer sektörlerde de önlemler alınıyor. Bu dünyanın bir gerçekliği, bunun hepimiz farkındayız...

Balast suyu ıslah sistem için yeni G-8 kuralları geçerli olacak. Yeni G-8 kuralları eskisinden biraz daha ağır yaptırımlara sahip. Bu yüzden benim tavsiyem, 2020 yılında balast suyu takması gereken armatörlerin 2020 yılının sonundan önce sistemi takmaları yönünde. 2020 yılından önce takarlarsa eski kurallara tabi olacaklar.

### **2019 yılı ekonomik endişelerin yükseleceği bir yıl olarak görünüyor. Şirket olarak 2019 yılı ile ilgili beklentileriniz nelerdir?**

Bir şirket olarak mutluyuz, şu anda herhangi bir olumsuzlukla karşılaşmadık. Evet navlunlarda bir düşüş var. Navlunlardaki düşüş mevsimsel mi değil mi, ilerleyen aylarda anlarız diye düşünüyorum. 2019 yılında daha kötü olur mu? Gerçekliğe dayandırılmış bir tahmin yok bu konuda. Örnek olarak Almanya büyümesini biraz düşürse de yine büyümeye devam ediyor. Çok karamsar bir tablo beklemiyorum. En azından dünya ticareti ve denizcilik sektörü adına.



Kore'de üretiliyor. Ultrasonik reaktör Japonya'da üretiliyor. Sistem üzerindeki sensörler İsviçreli Trafag markasına ait, drain pompası Danimarka üretimi... Sadece hidrosiklon Çin'de üretiliyor. Biz bu sisteme de gemi ömrü kadar garanti veriyoruz. Ücretsiz olarak hem ikmalini hem de değişimini ücretsiz olarak yapıyoruz.

sektörlerde çok daha sıkı önlemler alınıyor. Mesela Çin'de geçen sene birçok fabrika arıtma sistemi olmaması dolayısıyla kapatıldı. Galiba 17 bin üzerinde fabrika kapatıldı. "Eğer buna paranız yetmiyorsa üç-beş fabrika birleşip tek bir fabrika olun ama doğayı kirletmeyin" dedi Çinli otoriteler. Dünya gerçekten kirleniyor, üretirken dünyayı

# Deniz ticaret tarihi nasıl araştırılmalı? (1)



**PROF. DR. İDRİS BOSTAN \***

Bu yazıma Deniz ticaret tarihi araştırmalarına değer veren ve öncülük eden “Türk Deniz Ticaret Tarihi Sempozyumu”nun 11. toplantısının 29-30 Nisan 2019’da Bandırma Üniversitesi ev sahipliğinde yapılacağını duyurmakla başladım. 2017’de İstanbul Üniversitesi’nin düzenlediği 9. sempozyum uluslararası bir hüviyet kazanmıştır. Deniz ticareti araştırmaları 10 yıldır bu sempozyumda konuşulmaya devam etmektedir. Bu da göstermektedir ki Osmanlı Dönemi denizciliğinde deniz ticaretinin önemi yeterince biliniyor ve gereği yapıyordu. Ancak bu durumun bizim bugünkü bilgilerimize henüz ulaşmaması, konu üzerindeki araştırmalara vaktinde başlanmaması ve titiz araştırma yapan deniz tarihçilerinin yeterli sayıda yetişmemiş olması ile alakalıdır.

Öncelikle Osmanlı denizlerinde ticaretin yeri hakkında bazı temel bilgilerin doğru anlaşılması gerekir. Deniz ticaretinin tarihi süreçte nasıl bir seyir takip ettiği, Osmanlıların Akdeniz ve uluslararası ticarete açıldıktan (1774) sonra Karadeniz’de uyguladığı deniz ticaret hukuku, deniz ticaretinin

boyutları ve deniz ticaretine esas olan emtianın çeşitleri gibi konular Osmanlı denizlerinde ve uluslararası denizlerde yapılan ticaret konuları olarak dikkat çekmektedir. Şüphesiz deniz ticareti denizlerde kazanılan egemenlik hakları ile birlikte gelişmiş bir olgudur. Bu sebeple Osmanlı denizleri tabirinin başta Karadeniz, Marmara gibi iç denizler olmak üzere Akdeniz, Kızıldeniz ve Basra Körfezi’nde Osmanlı kontrolünde olan denizleri ifade ettiği unutulmamalıdır. Hindistan ve Uzakdoğu’nun emtiası Osmanlı ve Avrupa limanlarına en kısa yol olarak bu denizler üzerinden taşınıyordu. Bu sebeple deniz ticaret yolları ağı oldukça hareketli ve çeşitli idi. Bu yollarda en önemli ticari vasıta kürekli ve yelkenli ticaret gemileri idi.

## “OSMANLI DENİZ HUKUKU AHİDNAMELERLE GELİŞMEYE BAŞLADI”

Ünlü Akdeniz tarihçisi F. Braudel, 16. yüzyıl sonlarında Akdeniz’deki en büyük deniz ticaret filosunun Osmanlıların olduğunu düşünüyordu. Ona göre Akdeniz’deki Osmanlı ticaret filosunun toplam tonajı 80.000 ton civarındaydı. Bu miktar, Venedik’in iki katı, Akdeniz İspanya’sının sahip olduğundan da 20.000 ton fazla idi.

15. yüzyıl ortalarına doğru Akdeniz’deki ticarete çoktan dahil olmuş bulunan Osmanlıların gelişmesinde, uluslararası ticaretin önemli rolü vardı ve Osmanlı padişahlarının siyasi yayılma amaçlı aldıkları kararlarda ticaret yollarını yönetme arzuları etkili olmuştu. Bu ticaretin gerçekleşmesi için Osmanlı limanlarında yapılacak ticaret, ancak devletin verdiği ahidnamelerle mümkündü. Osmanlı Deniz Hukuku, yine bu yüzyılda ahidnamelerle gelişmeye başladı. Ahidname, yabancı devletlere verilen ticari imtiyazları ve sulh şartlarını ihtiva ediyordu ve karşılıklı sorumluluklar yüklemekle

beraber tek taraflı olarak Sultan tarafından verilen siyasi ve hukuki metinlerdi. Osmanlı ahidname metinleri, aynı zamanda Akdeniz’deki deniz hakimiyet alanlarını, deniz sınırlarının mahiyetini anlamak için elde bulunan en muteber yazılı hukuk metinleridir. Osmanlılar, ahidnamelerin gereği olarak denize kıyısı olan liman şehirlerine serbestçe giriş-çıkışı özel bir izne tabi tuttu. Daha doğru bir ifade ile Osmanlı hükümraniği altında bulunan denizlerde sadece müttefik devletlere ait ticaret gemilerinin nasıl dolaşacaklarına açıklık getirdi.

Osmanlı limanlarında ticaret yapabilmeye izin alan ilk devlet Venedik idi. 1482 tarihli Venedik Ahidnamesi, ticaret gemilerinin birbirlerine sebepsiz yere zarar vermemelerini karara bağlıyor, Venedikli tüccarların deniz yoluyla İstanbul’a, Karadeniz’de Kefe ve Trabzon’a gitmesine izin veriyordu. 1536’da Fransa’da kendi bayrağı altında ticaret yapma hakkı elde etti. Hatta 1570-72 arasındaki Osmanlı-Venedik savaşları, Fransa’nın Levant ticaretine daha güçlü bir şekilde girmesine yol açtığı gibi İngiliz, Portekiz, İspanyol, Ankona ve Sicilyalı tüccarların Fransa bayrağı altında ticaret yapmalarına fırsat hazırladı. Fransa’nın elde ettiği bu haklar bir müddet sonra İngiltere’yi de cesaretlendirdi. Fransa’nın İspanya ile ittifak arayışları içine girmesi üzerine Osmanlılar, İngiltere’nin Akdeniz’e girmesine olumlu bakmaya başladı ve 1582’de bu defa İngiltere kendi bayrağı altında ticarete başladı.

Bu sırada Avrupalı devletler Osmanlı İmparatorluğu ile ittifak yapmak ve Akdeniz’de kendi bayrakları altında ticaret yapmak amacıyla izin almak için adeta birbirleriyle yarış halinde idiler.

16. yüzyılda uluslararası baharat ticaretinin, Portekiz’in Hint dünyasına





ulaşmasından olumsuz etkilendiği bilinmektedir. İskenderiye üzerinden taşımacılık yapan Venedik ile Fransa ve bayrakları altında ticaret yapan diğer milletlerin ciddi mali kayıpları söz konusuydu. 1550'lerde Portekiz'in mücadeleyi Osmanlılar lehine terk etmesi üzerine Kızıldeniz'de ticaret yeniden canlanmaya başladı. Akdeniz'de ise, Osmanlılar Mora-Kuzey Afrika hattının doğusunda kalan bölgeyi bilhassa sıkı kontrol ediyor ve anlaşmalı olmayan devletlerin ticaret gemilerinin dahi geçmesine izin vermiyordu. Bununla beraber açık denizleri kontrol etmenin imkansız olması sebebiyle donanmanın seferde olmadığı zaman Akdeniz'in doğusunun dahi denetlenemediği meydana gelen korsanlık olaylarından anlaşılmaktadır. İspanya ve ona bağlı Napoli, Sicilya ve Malta gibi devletlerin Doğu Akdeniz'de ve sahillerde Osmanlı hedeflerine zarar verebilmeleri, Osmanlı Akdeniz'inde egemenliğin nasıl anlaşılması gerektiğinin doğru ipuçlarını vermektedir.

Osmanlı İmparatorluğunun yüzyıllar boyunca Akdeniz'de ticaret yapan devletlere verdiği ticari amaçlı imtiyazların şartları incelendiğinde, bu metinlerle birlikte çok önemli deniz hukuku kavramlarının geliştiği görülecektir. Bu ahidnamelerle Osmanlılar Akdeniz'de deniz hukukunu ve deniz ticaret hukukunu yönlendirmiştir. 1740 tarihli Fransa Ahidnâmesi'nde bulunan 80 civarında maddenin çoğunun denizlerle ilgili

olması (esir, ticaret, gümrük, borç, dava, Cezayir korsanları, izbandid, mercan ve balık avlama, boğazdan gemi geçmesi, gemi kiralama, yardımlaşma, polişe, elçi veya hiçbir temsilcisi olmayan Portekiz, Sicilya, Katalan ve Ankona tüccarının Fransız bayrağı altında ticaret yapabilmesi gibi) ahidnamelerin denizlerle ve deniz ticareti ile ilgisini göstermektedir.

### **KAHVEYE İHRAÇ YASAĞI GETİRİLDİ**

Deniz ticareti için bir örnek vermek gerekirse; Akdeniz'de ticareti yapılan bir emtia olarak kahve konusundaki bilgilerimizi hatırlamak gerekir. 16. yüzyılda imparatorluk gündemine gelen kahve, 17. yüzyıldan itibaren daha önce baharatın sahip olduğu mevkii tam anlamıyla ele geçirdi. Kahvenin İstanbul'a ilk ulaştığı tarihten yaklaşık yüz yıl sonra 1644'te Marsilya'da, 1650'de Londra'da, 1651'de Viyana'da, 1669'da Paris'te kahvehanelerin açılmasıyla Avrupa merkezlerinde de yeterince ilgi görmeye başladı. Avrupa ülkelerinin kahve ticaretine yönelmesi üzerine Osmanlı Devleti de kendi ihtiyacından fazlasına ihraç edilmesi izni verdi. 18. yüzyıldan itibaren bu amaçla Mısır limanlarına gelen Avrupalı tüccarlar, gemilerine yükledikleri bütün kahveyi kendi ülkelerine taşımaya çalıştılar. Bu durum kahve ticaretini tekelinde bulunduran Osmanlıları önemli ölçüde rahatsız etti ve kendi ihtiyacı karşılanmadan Avrupa'ya kahve götürülmesini Ocak 1705'te yasakladı. Bununla beraber tüccar, Osmanlı limanlarına götürüyormuş

gibi yapmak veya gayrimüslim adalar reayasının gemilerine yüklemek, yahut Kuzey Afrikalı tüccarları kullanmak gibi çeşitli hileli yollara başvurarak kahveyi yine Avrupa ülkelerine taşıdılar. Bu yüzden İstanbul'a ve diğer Osmanlı limanlarına giden gemi sayısında önemli ölçüde azalma oldu. Mısır'dan Osmanlı limanlarına gitmek üzere önceleri senede 30.000 ferde, yaklaşık 3840 ton kahve yüklenirken bu rakam onda bir nisbetinde azalınca devlet, kahveye ihraç yasağı getirdi. 1711'de İstanbul'a kahve taşıyan 50 geminin tamamı Osmanlı gemisi idi. 17 ve 18. yüzyıllar boyunca Akdeniz'de uluslararası ticaretin önemli bir metâ olan kahvenin yükselen trendi, Osmanlı iç pazarı için olduğu kadar Avrupa devletleri pazarında da özellikle Hollanda, Fransa ve İngiltere arasında çatışmalara varan rekabete yol açıyordu. 18. yüzyılın ortalarından itibaren Osmanlıların frenk kahvesi dediği koloni kahvesinin üretilmesiyle Yemen kahvesinin dünya üzerindeki tekelini kısmen kırdı.

Yemen'den başlayan ve Osmanlı ve Avrupa limanlarına götürülen kahve ile ilgili Osmanlı gümrük düzenlemeleri, Avrupalı tüccarların kahve taşıma müsaadeleri ve bazen iç pazar şartları sebebiyle getirilen nizamlar, kahve taşıyan gemiler ve tüccarlar bütün bu konunun araştırma konuları idi. Mesela sadece kahve konusunda araştırma yapacak olanların Osmanlı arşivlerindeki Mühimme Defterleri, Maliye'den Müdevver Defterler, Mısır Mühimme Defterleri, Gümrük Defterleri gibi defter fonlarında ve Cevdet, Hatt-ı hümayun gibi çeşitli belge tasniflerinde araştırmalar yapılması gerekmektedir. Bu vesile ile Osmanlı arşivlerinde deniz ticareti konularındaki araştırmaların hangi araştırma birimlerinde yapılması gerektiği hususunda bazı ön bilgilere sahip olunmalıdır. Bu konuyu bir sonraki yazımda açıklamaya çalışacağım.

\* İstanbul Üniversitesi Edebiyat Fakültesi  
Tarih Bölümü

# “YAPILAN İŞLERİN TAKDİR TOPLAMASI, YAPACAKLARIMIZ İÇİN ÖZGÜVEN SAĞLIYOR”



SEMİH ZORLU / SEFT GEMİ GENEL MÜDÜRÜ

*Son yıllarda özellikle savunma sanayinde yaptıkları tasarımlarla hem yurt içinde hem yurt dışında takdir toplayan SEFT Gemi'nin Genel Müdürü Semih Zorlu ile bu başarının sırrını konuştuk.*

## **Yerli Sismik Araştırma Gemisi Projesi'nde yer aldınız bu projede yer almanız nasıl gerçekleşti, daha sonra geri dönüşler nasıl oldu?**

Enerji Bakanlığı ve Tabii Kaynaklar Bakanlığı'na bağlı Maden Tetkik ve Arama Genel Müdürlüğü'nün son kullanıcısı olduğu Sismik Araştırma Gemisi projesinde Savunma Sanayii Başkanlığı ihale aşamasından başlayarak tedarik süreçlerini yürüttü. SSB'nin açmış oldukları ihaleyi SEFT tasarımı proje ile İstanbul Denizcilik kazandı. Böylece ülkemizin %100 yerli ve milli tasarıma sahip ilk 3 boyutlu Sismik Araştırma Gemisi için “ihale aşamasından test tecrübe teslim aşamalarına kadar tüm süreçlerinde” tasarım ve mühendislik hizmetleri SEFT tarafından sağlanmış oldu.

2D/3D araştırma kabiliyetine sahip Türkiye'nin ilk Sismik Araştırma Gemisi

MTA ORUÇ REİS'in MTA tarafından teslimi geçtiğimiz dönemde gerçekleşti. MTA Oruç Reis, dünyada Sismik, Hidrografik, Oşinografik Araştırma konseptlerini bir arada barındıran ilk gemi olma özelliğini taşıyor. Türkiye'de 2B/3B Sismik Araştırma özelliğine sahip ilk gemi olmasının yanı sıra; Türkiye'de ROV Sörvey kabiliyetine sahip ilk gemi...

Sismik Araştırma gemilerinin tasarım ve mühendislik bilgi birikimi birkaç ülkenin elinde olan bir alan. SEFT 'in MTA Oruç Reis gemisinin tasarımını başarıyla tamamlaması ve bu geminin ülkemize kazandırılması bu çerçeveden değerlendirildiğinde çok daha büyük bir anlam kazanıyor. Yaklaşık iki yıldır görevde olan gemi personelinden aldığımız takdir dolu geri dönüşler ilerisi için de “yüksek nitelikli tasarımların” yapılabilirliği yolunda özgüvenimizi artırmakta.

## **Yaptığınız deniz araçları tasarımlarında nasıl bir çeşitlilik var?**

SEFT'in tasarım ve mühendislik hizmeti sağladığı 4 ana sınıf var; Ticari Ve Özel Amaçlı Gemiler, Askeri Amaçlı Gemiler, Yüzer Enerji Santralleri (Powership) ve Dönüşüm/Modernizasyon projeleri olarak sıralanmakta.

2001 yılında bu yana çeşitli tip ve tonajlarda 100'den fazla “Ticari ve Özel Amaçlı” gemi tasarımına imza attık: Kimyasal tankerlerden, araştırma gemilerine, genel kargo gemilerinden, açık deniz servis operasyon gemisine, balıkçı gemilerinden, yolcu teknelerine, iş teknelerinden, yatlarla vb. kadar çok geniş bir ürün çeşitliliğine sahibiz.

“Askeri Amaçlı Gemiler” sınıfında hem ülkemiz donanması için hem de dünyada farklı donanmalar için tasarladığımız ve şu anda görev



yapan referanslar ortaya koyduk. İhale aşamasından başlayarak tasarım, mühendislik ve analiz çalışmalarını yaptığımız yanı sıra da proje yönetimini üstlendiğimiz referanslarımız mevcut. Dünyanın en gelişmiş Denizaltı Kurtarma Ana Gemisi TCG ALEMDAR ve dünyanın ilk 600m ventilasyon imkânına sahip Gemileri TCG AKIN ve TCG IŞIN şu anda donanmamızda görev yapmaktalar. Romanya Devleti için tasarladığımız, Türkiye’de inşa edilen 5 adet Hızlı Karakol Botu ve Türkiye’den “Tasarım İhracı” ilk askeri gemi projesi olan, Tayland Kraliyet Donanması’nda görev yapan Lojistik Destek Tankeri “HTMS Matra” gurur duyduğumuz referanslar.



MTA ORUÇ REİS - Türkiye'nin ilk Sismik Araştırma Gemisi

Yüzer Enerji Santralleri (Powership) alanında; içlerinde 470mW ile Dünyanın en büyük enerji üretim kapasitesine sahip “Karadeniz Powership Osman Khan” ve “Karadeniz Powership Onur Sultan” gemileri de dahil olmak üzere tamamlanmış 8, devam etmekte olan 3 projemiz bulunmaktadır.

### **Listenize eklemek istediğiniz yeni tip araçlar var mı?**

Şu anda çalışmalarını yürüttüğümüz çok farklı operasyon kabiliyetine sahip ve ülkemizin deniz aşırı operasyon gücünü artıracak ve bölgesel dengeleri değiştirecek nitelikte Denizde İkmal Muharebe Destek Gemisi (DİMDEG) ve Yurt Dışında bir ülke donanması için konseptini geliştirmekte olduğumuz çok amaçlı destek gemisi projesi listemize eklenecek yeni tip deniz araçları söylenebilir.

### **Şu anda üzerinde çalıştığınız projelerden bahsedebilir misiniz?**

İçdaş Tersanesi için tasarladığımız ve geçtiğimiz günlerde denize indirilen 15.000 dwt çok maksatlı Yük Gemisi “İçdaş-5” önümüzdeki günlerde seyir tecrübelerine başlayacak. Bu geminin Türk koster filosu için güzel bir referans model olacağı inancındayız.

Bir yılı geçen süre zarfında kimyasal tanker taşımacılığında broker, işletmeci, teknik personel, gemi personeli olarak

çalışmış seçkin uzmanlarla yapılan anket ve teknik etütlerin neticesinde ortaya çıkarttığımız paslanmaz tanklara sahip 7300DWT kapasitede kimyasal tanker de önümüzdeki dönemde denize indirilecek bir başka ticari gemi projemiz. Projenin tekrar canlanmakta olan kimyasal tanker inşa sektörüne katkı sağlayacağını değerlendiriyoruz.

SEFT 'in savunma sanayine yönelik olarak yürütmekte olduğu “Denizde İkmal Muharebe Destek Gemisi” (DİMDEG), diğer bir devam eden projemiz. Ülkemizin en büyük askeri deniz platformlarından biri olan DİMDEG; 25000ton deplasmanda ve 200 metre boyunda, hem komuta kontrol görevi hem yakıt, su, insani yardım, cephane ikmalini sağlayabilecek özelliklerde olacak.

2019 yılında başlayan ve SEFT'in ASELSAN'a mühendislik desteği vermekte olduğu BARBAROS sınıfı firkateynlerimizin yarı ömür modernizasyonu (B-YÖM) çalışmalarına yönelik tasarım, analiz ve 3B modelleme projemiz de devam etmekte.

Powership projemiz KPS-8 de bu yıl içerisinde hizmete alınması planlanan yüzer enerji santrali çalışmamız. Bunların yanı sıra servisteki gemilerin değişen regülasyonlara uyumluluğunu

sağlamak üzere de mühendislik hizmeti veriyoruz. Bu amaçla 3D tarama cihazı ve gerekli yazılım-donanım yatırımlarımızı tamamladık. Ballast Water Treatment System (BWTS) ve Exhaust Gas Cleaning System (Scrubber) kurulumu kapsamında fizibilite etüdü, 3B tarama, klas onayları, detay ve imalat tasarımı içeren tam kapsam mühendislik hizmeti veriyoruz. Yerli ve yabancı armatörler, tersaneler, ekipman üreticileri bu kapsamda işbirlikleri yapıyoruz.

### **Savunma sanayine yaptığımız işler piyasada konuşuluyor, savunma sanayine çalışmanın ne gibi artıları ve eksileri var?**

Savunma sanayi projeleri; yüksek beklentileri, kritik görevleri, zorlu ve uzun tasarım, inşa, donatım test-tecrübe aşamaları ile gerçekten ticari gemi projelerinden çok farklı dinamikler ve dengeler içeriyor. Bu süreçleri başarı ile geçip ürünler ortaya çıktığında, gemiler görev yapmaya başladığında konuşulması ve takdir edilmesi de mutluluk verici.

Ülkemizin savunma sanayiine yönelik olarak geçtiğimiz 10 yıl içinde hem ülkemiz hem firmamız adına emek verdiğimiz projelerle gurur duyuyoruz. TCG Alemdar, TCG Akın ve TCG Işın ile MTA Oruç Reis gemileri konsept



ONUR SULTAN GEMİSİ

tasarımından ana tasarımına, üretim tasarımından test tecrübelerine kadar SEFT ekibinin ciddi emek ve gayretinin eseri. Gemilerimiz teslim edildi ve mavi vatanımızda başarı ile görev yapıyorlar.

Savunma sanayi projeleri çok nitelikli ve yüksek sayıda insan gücü kullanımı gerektiriyor. Bunu bir olumsuzluk olarak söylemiyorum, tam tersi aslında bunu karşılayacak kaynağın olması ülke açısından gurur verici. Saydığımız savunma sanayii projeleriyle kapasitemizi büyüttük. Burada dikkat edilmesi gereken kritik nokta ise "devamlılık".

### **Gemi tasarımında kaliteyi belirleyen faktörler nelerdir? Tasarım ekibinizden kısa bahsedebilir misiniz?**

Bildiğiniz gibi SEFT, 2001 yılından beri Denizcilik Sektöründe "Ticari, Özel Amaçlı ve Askeri Gemiler" alanında "konsept tasarımdan" başlayarak geminin teslimine kadar bütün aşamalarda tasarım ve mühendislik hizmeti vermekte.

Firmamız, gemi inşa mühendisleri ve alanlarında uzman teknikerlerden oluşan 50 kişilik dinamik bir ekibe sahip. SEFT Ekibi, özellikle, nitelikli

projelerin gerektirdiği özel çözümleri üretilmediğini birçok referans proje ile ortaya koymuş durumda. Bu kabiliyet esas olarak istikrarlı bir politikayla personelin istihdam edilmesi, uzun yıllar birlikte çalışması ve birbirine uyum göstermesine dayanıyor.

Aslında bu kadar farklı tipte ürünün arkasında böyle bir personel altyapısı var. Çünkü bilgi birikimi ve teknolojinin ilerlemesi için süreklilik esas. SEFT, bir teknoloji ve ar-ge şirketi. Öğrenmeye, yeniliğe açık, uyumlu çalışan insanlar ve bilgi birikiminin ekip içine yayılmasının sağlayan katılımcı bir yönetim de çok önemli faktörler.

### **Müşterinizden aldığınız feed back'ler nasıl oluyor?**

SEFT olarak temel değerlerimizden biri: "Sektörde uzun soluklu ve yüksek işbirliğine dayalı ilişkiler geliştirmek." Ekibimizin her bir üyesi bu değere inanıyor ve memnuniyetle gözlemliyor ki müşterilerimiz bu anlayışı fark ediyor ve takdirle karşılıyor. Umudumuz ve gayretimiz müşteri ilişkilerinde bu anlayışı geliştirerek devam ettirmek.

Bir anekdot;

Geçen yıl yaz ayında TCG ALEMDAR gemisi NATO tatbikatında ana gemi görevi üstlendi. Gemi personeli tatbikat günlerinden bir gün, gece saat 2230 civarında telefon açtı, bizlere hitaben "Yoğunluktan fırsat bulamadığımızdan gecenin bu vaktinde arıyoruz. Tüm rütbeli personel subay salonundayız ve telefonumuzun hoparlöründen görüşüyoruz.

Gemimiz; tatbikata katılan başta İngiliz, Amerikan donanmaları olmak üzere tüm donanma personeli tarafından ziyaret akınına uğradı ve büyük beğeni topladı, hayranlık ifadeleriyle ayrıldılar.

Ülkemize bu gururu yaşattığınız için tüm ekibinize teşekkür ederiz" dediler. Bundan güzel bir an, bundan güzel bir geri-besleme olamaz herhalde.





# ARSKOM MARINE



Global ve  
Bölgesel  
VSAT  
Çözümleri



Mc Murdo  
GMDSS  
Malzemeleri  
Satışı ve  
SBM / Yıllık  
Bakımları



FBB  
(Fleetbroadband  
Seçenekleri)

Sailor  
Marka  
Telsiz  
Çeşitleri



Arskom, kurulum ve servis hizmetlerinde uzman kadrosu ile zamanında, titiz ve müşteri odaklı hizmet anlayışıyla farklılık yaratmaktadır.

Tel: +90 216 493 82 28

[www.arskom.com.tr](http://www.arskom.com.tr) - [Info@arskomgroup.com](mailto:Info@arskomgroup.com)

ARSKOM  
MARINE



ARSKOM  
ŞİRKETLER  
GRUBU

# BALTIC DRY INDEX 2019 BAŞINDA NEDEN DÜŞTÜ? (I. BÖLÜM)



Harun Şişmanyazıcı \*

## I-GİRİŞ

Denizcilik piyasasının malumu olduğu üzere BDI yani Baltic Dry Index 1985 yılından beri Baltic Exchange'in dökme

kuru yük piyasasının taşıyanlara sağladığı taşıma ücretleri (rate) bakımından durumunu ve bununla ilgili trendi ortaya koymak üzere hazırladığı bir endekstir. Bu endeks belli rotalar itibari ile Capesize, Panamax, Supramax ve Handy tonajlarının panel broker'lardan günlük olarak aldıkları bağlantı ratelerine göre hazırlanmaktadır. Bu konuda çok detaylı makaleler yazmam nedeniyle burada bu konuda detaya girilmemiştir. (Detay için bakınız BDI İyi Bir İndikatör mü? Deniz Haber-Harun Şişmanyazıcı/The 14 Year Record of Baltic Dry Index 12 Jan 2017)

Bilindiği üzere deniz ticaret sektörü 2008 yılı ikinci yarısından itibaren 2012 yılına kadar edilgen, 2012 yılından itibaren ise gerçek ve doğrudan bir deniz ticaret krizi ile karşı karşıya kalmıştır. 2008 ve 2009 yılında BDI aslında çok da kötü bir durumla karşılaşmamıştır. 20 Mayıs 2008'de BDI tarihi rekor kırıp 11.753 puanı görmüş, ancak aynı yılın Aralık ayında 663'e düşmüştür. 2008 yılında

200 günlük hareketli aritmetik ortalama da 3000 puan seviyesinde olmuştur. 2012 yılı ise, BDI ve dökme kuru yük piyasası için kötü günlerin başlangıcı olmuştur. 2013 yılı sonuna doğru bir iyileşme yaşansa da, 2015 yılı ikinci yarısı ve 2016 yılı ilk çeyreği tarihi dibin yaşandığı yıl olmuştur. BDI ilk defa 290'a düşmüştür. 2016'nın ikinci yarısından itibaren iyileşme başlamış ve 2017 yılı ise hem deniz ticaret sektörü, hem de kuru dökme yük taşımacılığı bakımından iyi bir yıl olmuştur.

Dolayısı ile BDI'de 1000 puanın üstünde 2000 puanın altında bir seyir izlemiştir. Bu 2018 yılında da daha düşük bir seviyede seyretmiştir. Fakat 2018 yılı son çeyreğinde başlayan bozulma 2019 yılı ilk çeyreğinde doruk seviyesine ulaşmış ve BDI yeniden özellikle Cape'lerin etkisi ile yeniden 595'e düşmüş bilhale 657'e doğru yükselmiştir. 2019'un ilk 2.5 ayında BDI'nin kaybı yüzde 49, yıllık olarak ise yüzde 46 olmuştur.

## BDI'deki yıllar itibari ile görülen hareket aşağıda gösterilmiştir:

Year	Jan Open	Dec Close	% Change
2003	1738	4765	174.2
2004	4761	4639	-2.6
2005	4456	2407	-46.0
2006	2438	4397	80.4
2007	4452	9143	105.4
2008	8891	774	-91.3
2009	773	3005	288.7
2010	3140	1795	-42.8
2011	1693	1738	2.7
2012	1624	699	-57.0
2013	698	2277	226.2
2014	2113	782	-63.0
2015	771	478	-38.0
2016*	473	946	100

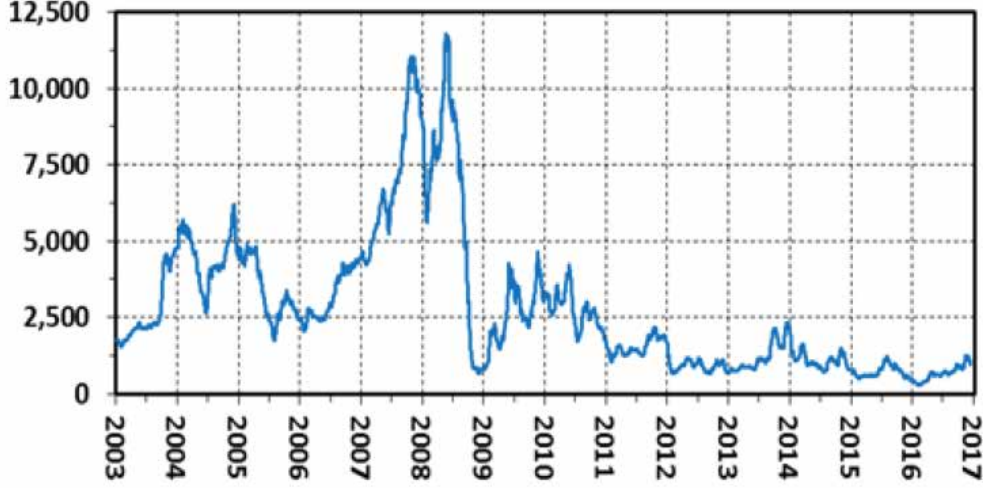
Yukarıdan da görüleceği üzere BDI 2008 yılı ve 2009 yıllarında gün itibari ile önemli düşüşler yaşansa da hem 200 günlük

hareketli aritmetik ortalama (2008), hem de yıl kapanış değerleri (2009) itibari ile kötü yıllar olmamıştır. BDI'nin 1000 altı ve

özellikle 1000-2000 bandı arasına sıkıştığı yıllar 2012 -2019 dönemi olmuştur. Bunu aşağıdaki grafikten görmemiz mümkündür.



**Baltic Dry Index: 2003 - Present**



Yukarıdaki grafik 2017'de bitmiş olsa da 2018'de en yüksek 1774 puan, en düşük puan ise 948 olarak görülmüş, 2018 yılı 1271 puan ile kapatılmıştır. 2019 Şubat ayında ise 595'lere kadar inmiştir. 2018 Ekim ayından itibaren başlayan düşme 21 Kasım'dan itibaren biraz iyileşse de, 17 Aralık'tan itibaren düşme trendi hızlanarak, şubat ortasına kadar devam etmiş Şubat ayı sonundan itibaren hafif bir iyileşme sürecine girerek 5.03.2019 tarihinde yükselerek 669 puana çıkmış, 4 gün sonra 649'a inmiştir. Aşağıdaki bölümlerde detayı ile açıklanacak olmakla beraber kuru dökme yük piyasasındaki 2012 yılından itibaren görülen gerilemenin ana nedeni gemi tonajı arzı ile talebi arasında tonaj lehine olan fark ve dolayısı ile piyasadaki yükselmeye paralel olarak 2009 yılından itibaren bu dönemde sürekli olarak gemi tonajının

artması olmuştur. Sonraları piyasadaki kriz nedeni ile bu artış düşse de kümülatif olarak dökme yük tonajı 2019 yılı başı itibari ile 841 milyon DWT'e (Şubat 2019 ortası 844.5 Milyon DWT / %0.4 artış) ulaşmıştır. 2007 yılında 100 GRT üstü gemiler bakımından kuru dökme yük tonajı 368 milyon DWT, toplam deniz ticaret filosu ise yaklaşık bir milyar DWT düzeyindeydi. Bu durum bize yaklaşık 12 yılda kuru dökme yük filosundaki artışı ortaya koymaktadır.

## II- DÖKME YÜK PİYASASINDA NELER OLUYOR?

Dökme yük piyasası 2017 yılında göreceli bir iyileşmeden ve 2018 yılında bunun daha düşük bir şekilde devamından sonra 2019 yılı başında yeniden bir gerileme döngüsü ile karşılaşmıştır. Bunun genel nedenleri olduğu gibi günümüzde ortaya

çıkan yeni arıza nedenleri de buna katkı sağlamaktadır.

2017 yılında piyasanın iyileşmesinin nedenleri arasında dünya ticaretindeki ve kuru dökme yük taşımacılığı talebindeki artma ve 2015 ve 2016 yıllarındaki tonaj arzının artış oranındaki düşme rol oynamıştır. 2018 yılında bu segmentteki kazançlardaki artış 2017 yılındaki düzeyde olmasa da, yüzde 12 artarak Clarksea Ortalama Kazanç İndeksi yüzde 12 artarak USD 12.249 gün olmuştur. En fazla artış ise Panamax ve Supramax tonajında olmuştur. Cape'lerde ise durum bu kadar iyi olmamıştır. 2019 yılına girdiğimizde ise yukarıda söylenildiği üzere navlunlar ve T/CH rateler düşmeye başlamıştır. Bu mukayese Ortalama Trip Charter Rate'ler bakımından aşağıda yapılmıştır.

## DÖKME YÜK GEMİLERİNİN 2018 YILI VE 2019 YILI GETİRİ MUKAYESESİ Ortalama Trip Time Charter Rates

	2018 yılı	2019 (ilk 1.5 ay)	2019 Şubat İkinci hafta
Cape Size	usd 16.276 gün	usd 11.911 gün	usd 8.250 gün
Panamax	usd 11.670 gün	usd 6.683 gün	usd 4.469 gün
Supramax	usd 12.763 gün	usd 7.518 gün	usd 4.625 gün
Handy	usd 8.945 gün	usd 6.004 gün	usd 4.208 gün

**KAYNAK: Clarkson Weekly Report 15'th Feb 2019**

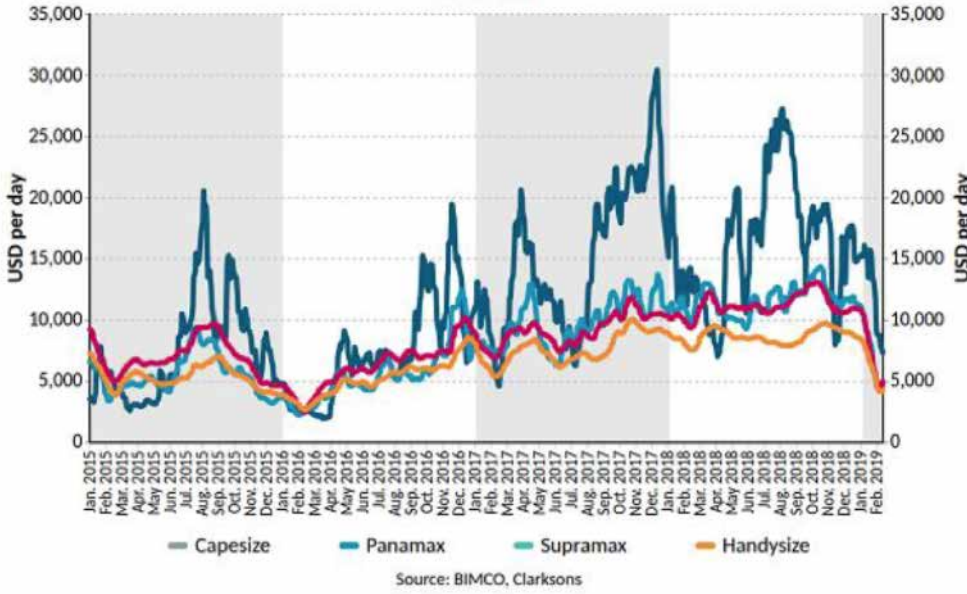
Not: Bazı rotalar itibari ile cape spot gelirleri Şubat ayında USD 4358 güne kadar düşmüştür. Panamax rate'leri Atlantik piyasasında zayıf olurken, Endonezya'dan çıkan yeni yükler ile Endonezya-Batı Hindistan USD 9162 gün, Endonezya –Doğu Hindistan USD

8864 gün, Handy /Supramax kazançları ise USD 6776 gün olmuştur.

Mart başında ise Panamax/Kamsarmax Trip Time Charter Rateleri özellikle ECSA Singapur-Japonya range ve Güney Doğu Asya ve Transatlantik taşımacılığı

bakımından iyileşerek USD 12.5 k gün + USD 250 k bb (balast bonus) (Aynı rota için Doğu Hindistan teslimlerde ise USD 11.5 k gün olmuştur). Geç Mart ve erken Nisan kaঞ্চello ile ECSA teslim Singapur –Japonya range geri teslim esası ile yapılan Panamax Trip Time Charter

## Dry bulk earnings 2015-2019



bağlantılar ise biraz daha artarak 13.5 k gün +350k bb olarak müzakere edilmeye başlamıştır. (Bkz: ICS 6 Mart 2019 raporu) Özetle ECSA (Güney Amerika Doğu kıyılarından) Uzak Doğu ve Doğu Asya'ya yapılan taşımaların rateleri tahıl yükleri ile birlikte Mart ortasından itibaren başlayan kançellolar bakımından artmaya başlamış, ancak 2018'in aynı dönemine göre hala çok alt seviyelerde kalmıştır. Ocak 2019 sonu itibari ile ise BIMCO Baş Analisti Peter Sand'ın dökme kuru yük piyasası raporuna göre Capesize gemilerin getirisi USD 11.000 gün olurken, Panamax, Supramax, Handy tonajın getirisi USD 6000 gün olmuştur. Söz konusu tonaj guruplarının time charter maliyetleri (capex +opex) dikkate alındığında taşıyanların bu rateler ile zarar ettikleri izahatından varestedir. Dökme kuru yük gemilerinin kazançları tonaj guruplarına göre yukarıdaki grafikte gösterilmiştir. Dökme kuru yük piyasasındaki bu düşmenin diğer önemli bir nedeni ise, diğer hususlar meyanında 2018 son çeyreği ve 2019 başında tahıl, soya fasulyesi ve demir cevherinin deniz yolu ile taşınma talebinde düşmeden kaynaklanmıştır. Bunun anlamı ise özellikle Çin'in bu malların ithalatındaki zayıflama olmuştur.

### III-KURU DÖKME YÜK PİYASASINDAKİ GERİLEMENİN GENEL NEDENLERİ

#### III- 1- Bazı Mallar Bakımından Gemi Tonajı Talebindeki Gerileme ya da Artış Hızındaki Düşme Beklentisi:

- Dünya ekonomisinde görülen 2008 krizi henüz tam anlamı ile atlatılmamıştır. Bazı yıllar itibari ile bazı ülkelerde iyileşme görülse de, bu kısa sürmekte sonra tekrar gerileme ve en azından durgunluk dönemine girilmektedir. ( Şu an AB'de, Japonya'da yaşanan durum gibi)
- Son yıllarda değişmiş olsa da dünya ticaretinin artış oranı ./. Dünya GSYİH artış oranı rasyosu 3.5'lardan 1'e hatta bazı yıllar itibari ile 1'in de altına düşmüştür. Yani dünya ticaretinin dünya GSYİH artışına hassasiyeti azalmıştır. 2018 yılında ise 1.4 yükselmiştir.
- Dünya ekonomisi büyümektedir. 2019 yılı için beklenti aşağı yönlü revize edilmiş olsa da IMF tahminlerine göre küresel GSYİH yüzde 3.5, Dünya Bankası'na göre yüzde 2.9 artacaktır. Ancak bu artışın içinde servis sektörlerinin rolü ve katkısı büyük ağırlık taşımaktadır. Oysa deniz taşımacılığında servis değil eşya (mal) taşınmaktadır.
- Eskiden özellikle 2000'li yılların başından beri dünya ekonomisi gelişme yolundaki ülkelerin ortalama yılda yüzde 7.5 büyümesi ile ayakta dururken, burada da Çin gibi ortalama her yıl yüzde 10 büyüyen bir ülke ve yine buna yakın büyüyen Hindistan bulunurken, artık bu ülkeler bu oranda büyümemekte dirler. Çin'in 2018 büyümesi tahminen yüzde 6.6 olmuştur. 2019 büyüme tahmini ise yüzde 6.2'dir. Bunun ne derece doğru olduğu da şüphelidir. Gelişme yolundaki ülkeler ise 2018 yılında yüzde 4.2 büyümüş olup, 2019 beklentisi de yüzde 4.2'dir.

d)Tüm bunlara rağmen dünya mal ticareti 2017'den itibaren baz etkisi ile de olsa yüzde 4.7, 2018'de ise tahminen yüzde 3.8 artmıştır. 2019 beklentisi ise yüzde 3.7 artıştır. Bu konuda önemli bir problem olmasa da daha sonra aşağıda açıklanacağı üzere tonajdaki artış fazla olduğundan ve ütilizasyon yüzde 72 (2018)'ler seviyesinde kaldığından istenilen gelir (taşıma ücreti) artışı sağlanamamaktadır. 2007 yılında ise bu ütilizasyon oranı yüzde 100'ün üstündeydi. 2015 ve 2016 da ise yüzde 70 ve yüzde 69'a düşmüştür. (Kaynak BIMCO)

e)Evelce gelişmiş ülkeler uzak bölgelerden gelen ham maddeleri işleyip gelişme yolundaki ülkelere işlenmiş olarak satarlarken, şimdi artık söz konusu ülkeler kendi ham maddelerini işleyip, kendi kendilerine yeterli olmakta ve hatta bunları gelişmiş ülkelerin pazarlarına satarak rakip olmaktadır. Ülkeler kendi kendilerine yeterli oldukları ölçüde uluslararası ticaret de miktar olarak istenilen ölçüde artmamaktadır.

f)Dünya nüfusunun yaşlanması, tüketim alışkanlıklarının değişmesi, tedarik zincirindeki değişimler, diğer ulaşım modlarının payının artması da deniz taşımacılığını ters yönde etkilemektedir. Bu hususlar konteyner taşımacılığı bakımından sorun yaratsa da, belli ölçüde dökme yük taşımacılığını da etkilemekte, konteyner taşımacılığındaki gelişme de belli ölçüde dökme yüklere rekabet yaratmaktadır.

g)Ham madde ihracatçısı ülkeler bu ham maddelere katma değer katarak ihraç etmeye başladıklarından, örneğin nikel cevherinin içinden nikel ayrıştırıp nikel olarak sattıklarından deniz ticaretine konu olan mal miktarı azalmaktadır. (Nikel cevherinin içinde yüzde 5 nikel, yüzde 20 demir olup gerisi taş topraktır)

h)2009 yılından başlayan süreç içerisinde Çin'in kömür alımlarının artması ve Çin'in net kömür ithalatçısı olması kuru dökme yük piyasasına büyük katkı sağlamıştır. Hatta Çin'in kömür ithalatını azaltması ya da artırması başlı başına dökme yük piyasasını etkileyen unsur olmuştur. Çin'de hava kirliliğinin hat safhaya varması ve hava kirliliğini önleme politikası, yenilenebilir enerjiye dönüşüm doğal olarak dökme yük piyasasını ters yönde etkilemektedir. Bu nedenle 2019 yılında deniz yolu ile taşınan kömür miktarı yüzde 2 artarak 1.271.000.000



ton kömür deniz yolu ile taşınacaktır. (Bu konuya ilerde daha detaylı değinilecektir)  
i) Bilindiği üzere Çin dünyanın en büyük çelik üreticisidir. Çelik üretimi de demir cevheri esaslıdır. Ancak son 1.5 yıldır Çin bizdeki gibi hurda metal bazlı çelik üretimine doğru kaymakta ve hurda kullanarak çelik üretmeye meyletmektedir. Bu da dünyanın en büyük demir cevheri ithalatçısı olan ve yılda yaklaşık 1 milyar tonu aşan deniz yolu ile taşınarak demir cevheri ithal eden; başka deyişle deniz yolu ile taşınan demir cevherinin yaklaşık yüzde 70'ine sahip olan Çin'in demir cevheri ithalat artış oranının azalması anlamındadır. Bu nedenle tahminlere göre 2019 yılında uluslararası ticarete deniz yolu ile taşınan demir cevheri miktarı yüzde 1.8 artarak 1.5 milyar ton olacaktır.

i) Kuru dökme yük piyasası, dünyanın en büyük demir cevheri ithalatçısı, en büyük soya ithalatçısı, bazı yıllar Hindistan'a kaptırsa da dünyanın en büyük kömür ithalatçısı Çin'in taşıma talebine göre şekil almaktadır. Çin'in reform planındaki hususları gerçekleştirmesi dökme yük piyasasını ters yönde etkileyecektir. Bunlar; lokal endüstriyi güçlendirirken, endüstrideki aşırı kapasiteyi azaltma politikası (özellikle gemi inşa sanayinde), ucuz mal yerine katma değeri yüksek, ileri teknoloji ağırlıklı ürünlerin üretimine odaklanması ve buna ağırlık verilmesidir. (Doğal olarak bu ürünler konteyner içinde taşınacak ve girdi ihtiyaçları da farklı olacaktır.) Teknolojik gelişme ve buna bağlı verimlilik artışı ile (Made in China 2025 projesi kapsamında) daha az ham madde kullanımına ihtiyaç duyulacak, ağır sanayinin payı giderek azalacak, dolayısı ile demir cevheri, kömür ve minör bulk ihtiyacı düşecektir. (Bkz: Danish Finance Shipping Finance Review may 2018)

j) Çin'in Bir kuşak bir yol girişimi; Çin "Yeni İpek Yolu" çerçevesinde alt yapı projelerini desteklemekte bu da dökme yük bakımından yeni iş imkanı yaratmaktadır. Çin 2019 yılında da bu bakımdan 250 Milyar USD'lik teşvik vermeyi planlamıştır. Ancak bunu içerdeki alt yapı yatırımlarını azaltarak dengelemektedir. Bununla birlikte ABD ile arasındaki ticaret savaşının Çin ekonomisi ve büyümesi üzerindeki negatif

etkisini azaltmak için 2019 ilk çeyreğinde genişlemeci politika uygulamaya başlamıştır. Detayına burada bilahare değinilecektir.

k) Temiz Enerjiye geçiş: Dünya giderek artan bir şekilde karbon emisyonlarının azaltılmasına odaklanmaktadır. Bu nedenle kömür ithalatı ve kullanımı özellikle Çin, Hindistan, Güney Kore, AB ve Japonya da azalmakta, bu da kömür ithali ve taşınmasını ters yönde etkilemektedir.

l) Küresel ekonominin elektrikleşmesi (Elektrikli araçların giderek artacak olması); araçlarda elektrikliğin ve bataryaların kullanılması, nano teknoloji ile bu bataryaların geliştirilmesi ve yenilenebilir enerjinin giderek artan bir şekilde depolanabilme imkanının genişlemesi, bataryaların boyutlarının küçülmesi sonucu kömür tüketiminin azalacak olması. Fakat buna karşın bu piller bazı metallerin kullanım ihtiyacını artıracaktır (Örneğin Lityum, Bakır vb) Bu da bazı minör bulk yüklere olan talebin artması anlamına gelmektedir. (Bkz: Danish Finance Shipping Market Review May 2018)

m) 3 Major yükler içinde ikinci büyük kalem olan Kömür taşımacılığında beklentinin çok olumlu olmaması: Bilindiği üzere 2017 yılında 3 yıllık bir gerilemeden sonra deniz yolu ile taşınan kömür taşımalarında piyasa optimizminde artış olmuş ve Panamaxlara talep artmıştır. Yukarıda da açıklandığı üzere Çin, Hindistan, Japonya, G.Kore ve AB 2017 yılında toplam kömür taşıma talebinin yüzde 72'sine sahip olmuşlardır. İlâveten Çin ve Hindistan deniz yolu ile taşınan Steam Coal (Buhar Kömürü)/ Taş Kömürünün (Demir Çelik ve Kimya Endüstrilerinin enerji kaynağıdır) en büyük ithalatçısı olmuşlardır. Bununla birlikte 2022'ye kadar bu 5 ülkenin deniz yolu ile taşınan kömür ithalatı yüzde 72'den yüzde 63'e düşecektir. Çin ve AB'nin Steam Coal ithalatı düşecek, Hindistan'ın ise artacaktır. Hindistan bu gurupta Steam Coal ithalatı artan tek ülke olacaktır. Daha açık bir ifade ile bu ülkelere deniz yolu ile taşınan söz konusu kömür türünün miktarı net olarak 60 milyon ton azalacaktır. Bu da 800 adet Panamax yükü demektir.

Bununla birlikte meseleye küresel ölçekte

baktığımızda 2022'ye kadar ve ötesinde genel olarak Steam Coal talebi artmaya devam edecektir. Bunun nedeni ise bir gurup diğer ülkenin özellikle diğer Asya ülkelerinin kömür ile çalışan enerji üretim tesislerinin artması olacaktır. Bu da bu 60 milyon ton azalmayı kompanse edecektir. Bu nedenle 2022'ye kadar olan süreçte ve ötesinde deniz yolu ile taşınan Steam Coal miktarında yıllık bileşik artış oranı yüzde 1 ya da bunun biraz altı olacaktır. (Bkz: Danish Finance -Shipping Market Review May 2018)

IHS MARKİT beyanlarına göre; 300 GW kapasitesinde kömür ile çalışan yeni enerji üretim tesisleri önümüzdeki 4 yıl içerisinde Asya'da servise girecektir. Bu ise Almanya ve İspanya'nın bileşik enerji üretim kapasitesine eşit bir miktardır. Vietnam, Pakistan, Malezya ve diğer Asya ülkeleri bu konudaki planlarını açıklamışlardır. Bu ülkelerin nüfusları büyümekte, sanayileri gelişmekte buna paralel enerji ihtiyaçları da artmaktadır.

Bu nedenle kömür ile ilgili optimizim ya da beklenti bu gibi ülkelerin bu yatırımlarına, bu plan ve projelerin gerçekleşmesine bağlıdır. Bu konuda ise parasal kaynak önemlidir. Küresel, bölgesel ya da ülke bazında ekonomik sorunlar bu projelerde gecikme erteleme ya da tamamlanma sürelerinde kaymalara neden olabilecek, bu da doğal olarak beklentileri ters çevirebilecektir. Dolayısı ile dökme yük piyasasını da ters yönde etkileyecektir.

n) Dünya nüfusunun artması doğal olarak tahıl tüketimini ve talebini dolayısı ile taşıma talebini artırsa da, küresel ısınma sonucu yaşanan kuraklık ve mevsim değişiklikleri nedeni ile ortaya çıkan sel ve su baskınları tahıl üretimini ve demir cevheri kömür madenlerindeki üretimi etkileyecek ve deniz yolu ile taşınan miktarı azaltacaktır. Örneğin küresel ısınma nedeni ile sıcaklıkta 2 derece artış küresel buğday üretiminde yüzde 10, Mısır üretiminde yüzde 5-6 azalma meydana getirecektir.

\* EKONOMİST

\*\* Editörün Notu: Yazarımızın makalesinin 2. bölümü önümüzdeki sayımızda yayımlanacaktır.

# Gemi adamı alacakları...



Dr. Etem Kara \*

## I. GEMİ ADAMLARI

Türk Ticaret Kanunu'nun 934. maddesinde, gemi adamları ;“...kaptan, gemi zabıtları, tayfalar ve gemide çalıştırılan diğer kişilerdir” şeklinde tanımlanmıştır. Deniz İş Kanunu'nun 2. maddesi ise; “bir hizmet adine dayanarak gemide çalışan kaptan, zabıt ve tayfalarla diğer kimselere gemiadamı denilir” ifadesine yer verilmiştir. Kavram, Deniz İş Kanunu'nda “gemiadamı” şeklinde bitişik, Türk Ticaret Kanunu'nda ise “gemi adamları” şeklinde ayrı yazıldığı görülmektedir. Gemi adamı alacağının kanuni rehin hakkı verebilmesi için hizmet sözleşmesinden doğması gerekmektedir.

## II. GEMİ ADAMI ALACAKLARI GEMİ ALACAKLISI HAKKI VEREN ALACAKLARDANDIR

### A. Gemi Alacağı Hakkı

Gemi alacağı hakkı; sahibine, gemi ve eklentisi üzerinde kanuni rehin hakkı veren, gemiye zilyet olan herkese karşı ileri sürülebilir bir haktır (TTK 1321).

### 1. TTK'da Gemi Alacaklısı Hakkı Veren Alacaklar

6102 sayılı TTK ile gemi alacaklarının sayısı altıya indirilmiştir. TTK 1320'de gemi alacaklısı hakkı veren alacaklar sayılmış ve geminin malikine, kiracısına, yöneticisine veya işletenine karşı doğmuş olan söz konusu alacakların da sahiplerine “gemi alacaklısı hakkı” verdiği ifade edilmiştir. Gemi alacaklısı hakkı veren alacaklar da, TTK 1320'de şu şekilde sıralanmıştır: (a) Ülkelerine getirilme giderleri ve onlar adına ödenmesi gereken sosyal sigorta katılma payları da içinde olmak üzere, gemi adamlarına, gemide çalıştırılmakta olmaları dolayısıyla ödenecek ücretlere ve diğer tutarlara ilişkin istem hakları; (b) Geminin işletilmesi ile doğrudan doğruya ilgili olarak karada veya suda meydana gelen can kaybı veya diğer bedensel zararlardan doğan alacaklar; (c) Kurtarma ücreti; (d) Liman, kanal, diğer su yolları, karantina ve kılavuzluk için ödenecek resimler; (e) Gemide taşınan eşya, konteynerler ve yolcuların eşyalarına gelecek olan ziya veya hasar dışında, geminin işletilmesinin sebep olduğu maddi ziya veya hasardan doğan ve haksız fiile dayanan alacaklar; (f) Müşterek avarya garame payı alacakları.

### 2. Gemi Alacağı Hakkının Kapsamı

Gemi alacağı hakkı, kanundan kaynaklanan rehin hakkı olup ana parayı, faizi, takip ve yargılama giderlerini aynı surette temin etmektedir (TTK 1332).

### 3. Önceliği ve Sırası

Gemi alacaklılarının sahip olduğu kanuni rehin hakkı (TTK 1320.1.a-e), gemi üzerinde tescil edilmiş veya edilmemiş olan bütün kanuni ve akdî rehin haklarıyla aynı yükümlülüklerden önce gelmektedir (TTK 1323.1). Gemi alacağının hakkının verdiği kanuni rehin haklarının sırası ise gemi alacaklısı hakkı verdiği açıklanan alacakların sırasına (TTK 1320.1) göre belirlenmektedir. Müşterek avarya garame payı alacakları (TTK 1320.1.f) için ise

böyle bir öncelik bulunmamaktadır. Dahası, bir gemi alacağı teşkil etmesine rağmen müşterek avarya garame payı alacaklarının kanuni rehin hakkı, gemi üzerinde tescil edilmiş veya edilmemiş olan bütün kanuni ve akdî rehin haklarıyla aynı yükümlülüklerden sonra gelmektedir (TTK 1323.2). Müşterek avarya garame payı alacakları için aynı esas(TTK 1323.2), sıralamada da kendini göstermektedir (TTK 1324.1).

Buna karşın karaya oturmuş veya batmış bir geminin, seyrisufer güvenliği veya deniz çevresinin korunması amacıyla kamu kurumları tarafından kaldırılması hâlinde, bunun giderleri, bütün gemi alacaklarından önce ödenmesi gerekir (TTK 1323.3). Yalnız kurtarma ücreti alacağının verdiği kanuni rehin hakkı, bu alacağın doğumuna sebebiyet veren faaliyetin yapıldığı tarihten evvel gemi üzerinde doğmuş olan bütün diğer rehin haklarından önce gelir. Kurtarma ücreti alacağının verdiği kanuni rehin haklarından sonra doğanlar, evvel doğanlardan önce gelir; bu hükmün uygulanmasında her bir kurtarma faaliyetinin sona erdiği tarih esastır (TTK 1324.2). Kurtarma ücreti ve müşterek avarya garame payı alacakları dışındaki gemi alacakları, kendi aralarında eşit hakka sahiptirler (TTK 1324.3).

### 4.Gemi Alacaklısı Hakkının Devri ve İntikali

Gemi alacağının devri veya intikali ile bu alacağın verdiği kanuni rehin hakkı da devredilmekte veya intikal etmektedir (TTK 1325.1).

### 5.Gemi Alacaklısı Hakkı için Hak Düşürücü Süre ve Zamanaşımı Süresi

Gemi alacaklısı hakkı için bir yıllık hak düşürücü süre öngörülmüştür. Hak düşürücü sürenin başlangıcı gemi alacağının doğduğu tarihtir. Buna karşın gemi adamı alacakların da (TTK 1320.1.a) ise hak düşürücü sürenin başlangıcı, geminin terk edildiği tarih olarak belirlenmiştir (TTK





1326.1). Müşterek avarya garama payı alacaklarında hak düşürücü süre ise farklılık arz etmektedir. Kanunda, zamanaşımı süresi de, özel hükümler saklı kalmak kaydıyla, hak düşürücü süre için öngörülen sürelerle tabi kılınmıştır. Böylelikle hak düşürücü süreler, zamanaşımı süreleri için de esas olmakta ve alacaklının, borçluya yönelik kişisel istem haklarına da söz konusu sürelerin uygulanacağı hususu hüküm altına alınmış bulunmaktadır (TTK 1327.1).

## B. Gemi Adamı Alacağı

Gemi adamı alacakları ise, gemi alacaklısı veren haklardan biri olarak kanunda sayılmaktadır. Hükümün ifadesinden de gemi adamı alacağının, gemi alacaklısı hakkı vermesi için hizmet sözleşmesinden doğması gerektiği hususu anlaşılmaktadır. Bu paralelde, gemi adamı alacağını, gemi adamlarının hizmet akitlerinden doğan ücretleri ve diğer alacak taleplerinden doğan gemi alacaklısı hakkı olduğu ifade edilebilir.

## II. GEMİ ADAMI ALACAĞININ TTK'DA DÜZENLENMİŞ OLMASI MÜNASEBETİYLE MUTLAK TİCARİ DAVAYA VÜCUT VERİP VERMEYECEĞİ

Ticaret hukukunun tanımlamasında, kurallarının oluşturulup uygulanmasında esas alınan sistemlerden biri de objektif sistemdir. Söz konusu sistemde ticari işlemler esas alınmakta, tarafların kim

olduğu dikkate alınmaksızın da ticaret hukuku, ticari işlemlere uygulanmaktadır. Türk Ticaret Kanunu, objektif sistemi esas almasa da, bazı hükümlerin hazırlanmasında bu sistemi dikkate aldığı göze çarpmaktadır. Nitekim tarafların kim olduğuna bakılmaksızın, TTK'da düzenlenen hususlardan kaynaklanan davaların mutlak ticari dava (TTK 4.1.a) olduğu esası da bunun tezahürü olarak karşımıza çıkmaktadır. Bu anlamda, gemi alacaklısı hakkı veren alacakların TTK 1320-1327 maddelerinde düzenlenmiş olması karşısında, söz konusu hükümlerden kaynaklanan davalara da tarafların tacir olup olmadıklarına bakılmaksızın, mutlak ticari dava olarak bakılması zorunluluğu doğmaktadır.

Esasında burada ihtilaf, gemi alacağı haklarından çok, bunlar arasında sayılan gemi adamı alacaklarında toplanmaktadır. Nihayetinde Türk Ticaret Kanunu, gemi adamlarının iş sözleşmesinden kaynaklanan para ile ölçülebilen haklarına gemi alacaklısı hakkı bahşetmekte (TTK 1320.1.a), kendisinin düzenlediği hususlardan doğan davaları da mutlak ticari dava olarak öngörmektedir (TTK 4.1.a).

Deniz İş Kanunu ise; "Bu kanun denizlerde, göllerde ve akarsularda Türk Bayrağı'nı taşıyan ve yüz ve daha yukarı grostonilatoluk gemilerde bir hizmet akdi

ile çalışan gemiadamları ve bunların işverenleri hakkında uygulanacağını (DİK.1)", kanun kapsamına giren gemi adamlarının kanundan veya hizmet akdinden doğan uyuşmazlıkları çözmekle görevli mahkemenin de iş mahkemeleri olduğunu hüküm altına almış bulunmaktadır (DİK 46).

Kıyılarda veya liman ve iskelelerde gemilerden karaya ve karadan gemilere yapılan yükleme ve boşaltma işleri için; yine Deniz İş Kanunu kapsamına girmeyen ve tarım işlerinden sayılmayan, denizlerde çalışan su ürünleri üreticileri ile ilgili işler için 4857 sayılı İş Kanunu uygulama alanı bulacağı hususu düzenlenmiştir (İK 4).

Yargıtay'ın ise konuyla ilgili ikili ayrıma gittiği, Türk Bayraklı gemiler mevzu bahis olduğunda Deniz İş Kanunu'nun uygulanmasını ve İş Mahkemelerini görevli olduğu yönünde kararlar verirken, yabancı bayraklı gemilerde ise aksi yönde kararlar verdiği görülmektedir. Nitekim Yargıtay, yabancı bayraklı bir gemide baş mühendis olarak çalışan davacının davasını, "... hizmet sözleşmesiyle çalışan gemi adamının Ticaret Kanunu hükümlerinden doğan gemi alacaklısı hakkının tanınması talebiyle açtığı davanın, Ticaret Kanunu hükümlerine göre mutlak ticari dava olması hasebiyle" Ticaret Mahkemesi'nde görülmesi gerektiğine hükmetmiştir (Y.17. HD, E.2013/19262, K.2014/6817, T.2.5.2014). Paralel şekilde bir başka kararında da ise "...davalının işletmecisi olduğu geminin yabancı bayraklı olması nedeniyle 854 sayılı Deniz İş Kanunu'nun 1/1. maddesi uyarınca uyuşmazlığın bu kanun hükümlerine tabi bulunması söz konusu değildir. Öte yandan, karar tarihinde yürürlükte bulunan 6762 sayılı Türk Ticaret Kanunu'nun 1235/3. maddesi uyarınca gemi adamlarının iş sözleşmesinden kaynaklanan parayla ölçülebilen hakları kendilerine gemi alacaklısı hakkı verdiği gibi, aynı kanunun 4/1a maddesi uyarınca bu nitelikteki istemlere konu dava ve işler ticari nitelik arz etmekte (Y.11HD, E. 2012/9443, K.2013/11601, K.4.6.2013)" olduğuna hükmetmiştir. Oysa benzer



gerekçelerle benzer bir tartışmanın yaşandığı sözleşmesinden kaynaklı rekabet yaşama (BK 444 ve 447) dair uyuşmazlıkta Yargıtay Hukuk Genel Kurulu; "5521 sayılı İş Mahkemeleri Kanunu'nun I. maddesi uyarınca İş Kanunu'na göre işçi sayılan kimselerle işveren veya işveren vekilleri arasında iş akdinden veya İş Kanunu'na dayanan her türlü hak iddialarından doğan hukuk uyuşmazlıklarının çözüm yeri iş mahkemeleri olduğunu ..., ancak TTK'nın 4.maddesinde ... tarafların tacir olup olmadıklarına bakılmaksızın... Borçlar Kanunu'nun hizmet sözleşmesinden kaynaklı rekabet yaşama dair 444 ve 447 maddelerinde... tanzim olunan hususlardan doğan hukuk davalarının mutlak ticari dava niteliği taşıdığına duraksama bulunmadığını, mutlak ticari davaların görülme yerinin ise açık biçimde ticaret mahkemeleri (YGK, E. 2012/9-854, K.2013/292, T:27.02.2013)" olduğuna hükmetmiştir. Açıktır ki; gemi adamı alacağı açısından da HGK kararından farklı düşünmeyi gerektiren bir husus bulunmamaktadır.

## IV. GEMİ ADAMI ALACAĞININ İCRAYA KONU EDİLMESİ

Bir gemi alacağı hakkı olarak gemi adamı alacağının ödenmemesi halinde, kanuni rehin hakkının bahsettiği yetkilerin kullanılması ve alacağın geminin bedelinden alınması gündeme gelecektir.

Bu ise İcra ve İflas Kanunu hükümleri dairesinde mümkün olabilecektir.

### A. İhtiyati Haciz Talebi

Alacağın geminin bedelinden alınacak olması ve geminin de hareketliliği karşısında, ihtiyati haciz talep edilmesinde fayda bulunmaktadır. Uygulamada ise ihtiyati haciz talep edilirken, gemi adamı alacağının, gemi alacaklısı haklarından olduğunun (TTK 1320) ve deniz alacağının teminat altına alınması için ihtiyati haciz kararı verilebileceği (TTK 1353) hususunun izahı yerinde olacaktır. Nihayetinde Deniz Ticaret Hukuku'nun özel uzmanlık gerektirmesi, ihtiyati haciz talebinde bulunulan her mahkemeden bu uzmanlığa sahip olmasının beklenmemesi gerekecektir. Hemen belirtelim; alacağı, yaklaşık ispat kurallarına göre ispatlayarak ihtiyati haciz talep edilebilir. Uygulamada, bu yöndeki ihtiyati haciz taleplerine mahkemeler olumlu yaklaşmakta, Yargıtay da kararlarıyla bu yaklaşımı desteklemektedir. Nitekim, aksi yöndeki yerel mahkeme kararlarına karşın da Yargıtay; "... gemi kaptanınca düzenlenen ve gemi maliki şirketin mührünü içerir belge uyarınca alacağın varlığının ve muacceliyetinin ihtiyati hacze yeter düzeyde ispatlandığından... (Y.11 HD, E.2015/12951, K.2015/12393, T.23.11.2015)", yine "... gemi kaptanı tarafından düzenlendiği anlaşılan "List of Sum Which Owner Mustto Pay" başlıklı çalışanların yaptıkları işleri ve maaş alacaklarını gösteren belge ile Imo Crew List" başlıklı gemi çalışanlarının bilgilerini içerir sunulan iki belge, ayrıca gemi ve yetkili acente hakkında bilgileri içerir cevap yazılarıyla alacak ve sorumlu hakkında yeterli bilgiye sağladığından (Y. 11.HD, E:2015/12940, K.2015/12449, T.24.11.2015)" bahisle de TTK 1353 ile İİK 257. maddesi hükümlerine göre muaccel olmuş çalışma karşılığı ücret alacağı için ihtiyati haciz talep koşulları bulunduğu gözetilerek ihtiyati haciz isteminin kabulü yönünde karar verilmesi gerektiğine hükmetmiştir. Mahkeme'nin ihtiyati haciz kararı vermesi sonrasında ise kararın üç gün içinde infaz edilmesi ve icra dairesi de taleple birlikte ihtiyati haczi derhal uygulaması gerekmektedir. Bunun yanında, ihtiyati haczine karar verilen

bütün gemiler, bayrağı ve hangi sicile kayıtlı oldukları dikkate alınmaksızın, icra müdürü tarafından seferden men edilerek muhafaza altına alınır (TTK 1364-1366).

### B. Rehinin Paraya Çevrilmesi Yoluyla Takip

Gemi adamının alacağının, gemi alacaklısı hakkı veren alacaklardan olması münasebetiyle, kanuni rehin hakkı sahibi olarak, rehinin paraya çevrilmesi yolu ile takip yapması gerekir. Nihayetinde gemi alacaklıları ile alacakları gemi üzerinde hapis hakkı ile temin edilmiş olan alacaklılar, ihtiyati haczi tamamlamak veya alacağı doğrudan takip maksadıyla Türk ve yabancı bayraklı bütün gemilere için, taşınır rehinin paraya çevrilmesi yoluyla takip yapmalarında bir engel yoktur (TTK 1380.1). Ancak gemi üzerinde kanuni bir rehin hakkına sahip olan alacaklılar, haciz yolu ile veya kambiyo senetleri hakkındaki özel usullere göre takip yapabilseler de, bu seçenekleri değerlendirilmeleri halinde, kanuni rehin hakkından feragat etmiş olmaları unutulmamalıdır (TTK 1379..1).

Ayrıca Yargıtay, bir gemi alacaklısı hakkı için ipoteğin paraya çevrilmesi yoluyla takip yapılamayacağına ilişkin hükmün şu şekilde gerekçelendirmiştir. Ayrıca Yargıtay, bir gemi alacaklısı hakkı için ipoteğin paraya çevrilmesi yoluyla takip yapılamayacağı düşüncesindedir.

Öyle ki; emsal bir olayda rehinin paraya çevrilmesi yolu ile takip yerine, ipoteğin paraya çevrilmesi yoluyla açılan ilamsız takiple ilgili yapılan itirazın iptali davasını, davanın dinlenebilmesi şartlarından birinin de geçerli bir icra takibi bulunması olduğu ve ortada geçerli bir icra takibi bulunmaması karşısında da davanın, dava şartı yokluğundan reddi gerektiğine hükmetmiştir (Y.11.HD, E.2014/4446, K.2014/11346, T.13.06.2014)". Yargıtay, gemi adamı alacağı sahibine, kanunun ipotek hakkı vermediğini, ipoteğin paraya çevrilmesi yoluyla takip için ise kanuni bir ipotek ya da akdi bir ipotek olması gerektiği görüşündedir.

*\*Piri Reis Üniversitesi Hukuk Fakültesi*



# ENERGY



## Kaliteyi Seçin

11 Barcımızla **İSTANBUL** ve **İZMİT KÖRFEZİ** Limanlarında yakıt ikmalleri



[www.energypetrol.com](http://www.energypetrol.com) • [energy@energypetrol.com](mailto:energy@energypetrol.com)

**ENERJİ PETROL A.Ş**

Kuzguncuk Çarşı Cad. No:31 34674 Kuzguncuk Üsküdar İstanbul Türkiye

Tel: +90 216 532 25 25 • Faks: +90 216 532 25 50 • Email: [energy@energypetrol.com](mailto:energy@energypetrol.com)

## Ya üç tarafımız deniz olmasaydı...

Bir an gözlerimi kapatıyorum ve düşünüyorum; İstanbul'da deniz ve Boğaziçi olmasaydı ne yapardık? Düşünmesi bile kabus...



\*Perihan Çakıroğlu

Soruyu şöyle de soralım öyleyse; "Ya bu ülkenin üç tarafı denizlerle çevrili olmasaydı?" Eyvah, içimi karanlıklar kaplıyor, ateşler basıyor, dayanamıyorum. Gözlerimi açıyorum ve bu hayali kötü düşüncelerden kendimi uzaklaştırıyorum. İyi ki, gerçekte böyle bir şey yok. İyi ki her yanımız deniz derya diyorum. Sevgili okuyucular, ne kadar şanslı bir ülkeye sahip olduğumuzu anlamak için siz de bu testi deneyebilirsiniz.

Hakikaten hem ülkemiz, hem de İstanbul için denizlerimiz hayati bir öneme sahip. Öyle bir zenginlik ki, her alanda denizler hangi ülkeye kıyı olarak girmişse, başta doğal güzellik, turizm, ulaştırma, içinden çıkan su ürünleri, enerjiye dayalı güç kaynakları vs, hep gelir kalemleri ortaya çıkarır. Tabii ki, bu zenginliği doğru kullananlar kazanır.

### AVANTAJLAR SAYMAKLA BİTMEZ

İlkokuldan başlayarak coğrafya

derslerinde sık duyduğumuz bir cümle vardı, hatırlar mısınız; O cümle, "Üç tarafı denizlerle çevrili ülkemizde" diye başlar, avantajlar sıralanırdı. Deniz yolu taşımacılığı özellikle ulaştırmada en fazla kullanılan taşımacılık çeşididir. Günümüzde, dünya ticaretinin değer olarak yüzde 90'ı deniz yoluyla gerçekleştiriliyor. Nedeni de ucuz olmasının yanında, çok miktarda ve hacimdeki yüklerin uzun mesafe taşınmasında elverişli olmasıdır.

Üç tarafımızın denizlerle çevrili olmasından çok mutluluk duyalım her zaman. Belki, petrolümüz, doğalgazımız yok ama denizlerimiz var. O nedenle denizlerimize gözümüz gibi bakmalıyız. Eğer dört mevsimi yaşıyorsak, aynı anda bunu denizlere borçluyuz. Akdeniz'in, Ege'nin, Marmara'nın ve Karadeniz kıyılarımızın ayrıcalıklı iklimleri, bizim turizm gelirlerimizi, cari açığı kapatabilecek kapasitelere ulaştırabilir. Batı ve güney sahillerimizde turizm çok iyi noktalara gelse de, ekonomimize yüksek miktarda döviz kazandırsa da,

diğer bölgelerimizde henüz yeterli yatırımlar yapılamadı.

Deniz, mavi altındır. Bakın, 2018 yılı turizm açısından çok iyi geçti. 40 milyona yakın ziyaretçiye ilk kez ulaştık ve 30 milyar dolarlık gelire bir "tık" kaldı. Bu yıl da çok iyi gidiyor. Bu gelirin çok büyük bölümünü "Deniz, güneş ve kum turizmi"nden sağladık.

Her parça topraktan tarih fıskıran ancak bu özelliğimizi henüz değerlendiremediğimiz düşünülürse, kıyılarımız ve denizlerimiz hala bizim en büyük hazinemizdir. Deniz turizmini tarih turizmi ile entegre edebilirsek, çok yeni gözde merkezlere milyonlarca turisti çekebiliriz.

### TORONTO'DAN İSTANBUL'A AKTIM

Sizlere bu yazıyı Kanada'da bulunduğum sırada yazdım. Göller Bölgesi olarak anılan Ontario'nun merkezi Toronto'dayım. İki üç günde bir deniz hasretimi gidermek için göl kıyılarına gidiyorum. Dolaşıyorum,







geziyorum ve düşünüyorum. Çok güzel, doğal görülmesi gereken yerler var. Bunlar iyi de “Denizler, göllerden büyüktür” diyorum ve ülkem de bu yüzden büyüktür hayaline kapılıyorum. Adeta İstanbul’a Boğaziçi’ne akıyorum. Boğaz kıyılarına iniyorum. Bir balıkçı lokantasına gidiyorum. Bakıyorum menüye, “Hangi balığı yesem, hamsi mi, lüfer mi, sarı kanat mı, yoksa çıtır çıtır istavrit mi?” Sesli düşündüğüm için her zaman gittiğim lokantanın şefi, “Kendinizi yormayın, ben hepsinden hazırlayıp karma bir şekilde size getiririm” diyor. Of, ne mutluluk...

Toronto’da da balık var tezgahlarda. Çoğu okyanus balığı. Yiyorum ama bizim balıkların tadını bulamıyorum. Son yıllarda balıkçılık sektörü Türkiye’de denizlerimizin kirliliği nedeniyle kan kaybetti. Keşke, can yakan bu kirlilikle ilgili vizyon projeleri yürürlüğe koyabilsek.

Kanada, göllerini, denizlerini, nehirlerini çok iyi değerlendiriyor. Bunu yaparken, iklim değişikliklerini de gündemine dahil ediyor ve 2020 vizyonunu uyguluyor.

Mesela, bu ülkenin denizlere olan kıyıları ve iç su kaynaklarına bağlı olarak balıkçılık, her zaman geleneksel olarak önem taşıyan bir sektör. Ne yazık ki, yerli ve yabancılar tarafından yıllarca aşırı avlanma yapılması nedeniyle yerel balık çeşitliliği burada da azalmış. Özellikle British Columbia Bölgesi ve Atlantik kıyısındaki balık çiftlikleri ülkenin deniz ürünü üretiminin yaklaşık dörtte birlik kısmını karşılıyor.

Burada şimdi gündemde 2020’ye kadar alınması planlanan bir milyon göçmenin kaynaklardan nasıl faydalanacağı konuşuluyor. Bu nedenle de balıkçılık sektörü, hem iklim değişikliği hem de balık çeşitlerini artırmak yönünde önemli tedbirleri ele alıyor.

### **YUNANİSTAN’I NİYE GEÇEMİYORUZ?**

Balık muhabbetinden, yeniden denize ve deniz ticaretine dönüyorum. En son rakamlar elimde yok, ama üç tarafı denizlerle çevrili bir ülke olarak hala denizlerimizden yeterli geliri sağlayamıyoruz. Yanı başımızdaki Yunanistan, küçük nüfusuyla kişi başına 10 bin dolarları cebine koysa

da, biz kişi başına bin dolarları bir türlü geçemedik. Hemen itiraz etmeyin, “Yunanlılar, geleneksel olarak bu işi iyi beceriyor, hala dünyanın denizlerden para kazanan en önde ülkelerinden birisi, hatta kimi zaman bir numarası” demeyin ne olur. Bizde de limanlar var, binlerce gemimiz mevcut, deniz ihracat yollarımız da gelişti.

Turizm alanında reformlar yapıldı, ancak bin doları geçip de 2 bin- 3 bin dolara sıçrayamadık. Bunun nedeni de belli; Deniz ticaretini hala basma kalıp hikayelerle sürdürüyoruz. Denizcilik sektörü çok büyük ve güçlü değil. Bence deniz ticaret odalarımızı kaplumbağa hızıyla geçiriyor günlerini. Yazının sonuna gelirken, en büyük dileğim şudur; bir gün Türkiye deniz ticaretinde Yunanistan’ı geçecek...

Özlemle bu hayalimizin gerçekleşmesini bekliyorum. Sizlere Toronto’dan sevgilerimi gönderiyorum. Hayallerimizin peşinden koşmaya devam...

*\*Ekonomi Yazarı*

# Denizcilik ve uçurtma...



## Mehmet Naci Aköz \*

Denizcilik tarihinde uçurtma kavramının, uçurtma tarihi ve kültüründe de denizciliğin yeri ve önemi büyüktür. Uçurtmalar, denizcilik sektöründe çok eski yıllardan beri kullanılmaktadır. Kökeni Uzakdoğu'ya dayanan uçurtmayı Avrupa'ya taşıyan da bir denizci yani Marco Polo'dur. Polo, 13. Yüzyıl'ın sonlarında Avrupa'ya uçurtmalar hikayeleri taşımıştır. Uzakdoğu'dan getirdiği ejderha uçurtmaları ülkesinde dikkat çekmiş, uçurtma kısa sürede Avrupa çapında tanınmıştır. Daha sonra 16. ve 17. Yüzyıllarda, Japonya ve Malezya'dan yine denizciler tarafından uçurtmalara getirilmiştir.

## DENİZ KUVVETLERİNDE UÇURTMA

Uçurtma tarih boyunca, ülkelerin deniz kuvvetlerinde çeşitli amaçlarla kullanılmıştır. Çeşit çeşit, boy boy uçurtmalar denizciler için kah savunma, kah saldırı aracı olmuş, düşmanlara korku salmıştır. Bunun ilk örneklerinden birine Kore'de rastlamak mümkündür. Kore'deki Joseon Hanedanlığı döneminin tanınmış deniz kuvvetleri komutanlarından Amiral Yi, 1592-1598 yılları arasında gerçekleşen Japon işgali sırasında, filosunu yönlendirme ve komuta etmede uçurtmaları kullanmıştır. Alman Donanması, sadece deniz yüzeyini izleyip kontrol altında tutmak için değil, denizaltıları takip etmek için uçurtmaları kullandı. Uçurtmalarla gökyüzüne çıkarılan gözcüler, gördüklerini aşağı rapor ettiler. Yine İkinci Dünya Savaşı'nda, denizaltı ve gemilerde fazla torpidoların taşınması için uçurtmaların kullanıldığı kayıtlarda yer almıştır. Birinci Dünya

Savaşı'nda ise gerek gözcülük, gerekse de gemilerin havadan bombalanmasında uçurtma balonların (kite balloon) kullanıldığı da bilinmektedir.

## BALIKÇILARIN EN BÜYÜK YARDIMCISI

Uçurtma balıkçıların da en büyük yardımcısı olmuştur. Çünkü gerek amatör, gerekse de profesyonel balıkçılar, yıllardır uçurtmayı balık tutmada kullanmaktadır. Hatta Güney Denizi Adaları'nda yaşayan insanların, çok eski çağlardan beri balıkçılık için uçurtma kullandığı bilinen bir gerçektir. Bu insanlar, balık yakalamak için uçurtmaların kuyruğuna yem bağlamıştır. Bu teknik bugün hala bazı yerlerde kullanılmaktadır. Uçurtma özellikle ton balığı avında balıkçılara büyük kolaylıklar sağlamaktadır. Hatta bazı ülkelerde sadece balık avı için üretilmiş uçurtmalar bulunmaktadır.

## YAKIT TASARRUFU İÇİN UÇURTMA

Günümüzde uçurtmalar yakıt tasarrufu konusunda denizcilerin en büyük dostudur. Evet, yanlış duymadınız; uçurtmalar devasa gemilerde daha az yakıt tüketimi için kullanılmaktadır.

Özellikle büyük balıkçı tekneleri hareket etmek için, 60 metrekairelik uçurtmalar yardımıyla rüzgar gücünü kullanmaktadır. Ön taraftan havalandırılan dev uçurtmalara, kalın iplerle bağlanan 10-12 metrelik profesyonel balıkçı tekneleri, rüzgar hızının saatte 14-20 knot (1 mil) olması kaydıyla rahatlıkla ilerleyebiliyor ve böylece yakıttan yüzde 30-50 arasında tasarrufu sağlıyor. Bu da ortalama bir gemi için yılda 400 bin dolar yakıt tasarrufu anlamına geliyor. Böylece bir yandan da karbondioksit salınımı azaltılarak çevreye katkıda bulunuluyor.

## UÇURTMA SÖRFÜ (KITEBOARDING)

Bir çoğumuz çocukken, uçurtmamıza tutunup havalanmak istemişizdir. İşte bu hayalimiz, son 20 yılda ortaya çıkan bir sporla gerçek oldu: Kiteboarding veya Kitesurf. Yani Türkçe tabiriyle; Uçurtma sörfü. Devasa bir uçurtmaya tutunup, sörf yapmanıza imkan veren 'kiteboard', sevenlerine su üzerinde uçuş keyfi yaşıyor. Uçurtma sörfü uçurtmayla sağlanan rüzgar gücünün çekmesi ile

board üzerinde yapılan spordur. Burada hareketi sağlayan öncelikle güçlü ve büyük bir uçurtmadır. Vücuda bir kemer ile bağlı olan uçurtmayı ayakta board ile dengeleyince, su üzerinde kaymaya başlanır. Bu sporda kullanılan malzemelerin başında içine hava dolma özelliği bulunan hilal ay şeklinde özel uçurtma gelmektedir. Türkiye'de İstanbul, İzmir, Çanakkale ve Muğla'da uzun yıllardan beri yapılmakta ve hızla gelişim göstermeye devam etmektedir.

## TÜRKİYE'NİN BİR UÇURTMA MÜZESİ VAR

Uçurtma kültürünü yaşatmak ve gelecek kuşaklara aktarmak için çalışan İstanbul Uçurtmacılar Derneği bünyesinde kurulan ve 14 yıldır faaliyet gösteren Üsküdar Belediyesi Mehmet Naci Aköz Uçurtma Müzesi, Türk ve dünya uçurtma kültürünü uçurtma severlere görsel, işitsel ve dokunsal yöntemlerle tanıtıyor. İstanbul Üsküdar'daki geniş ve ferah binasının müze bölümünde 39 ülkeden toplam üç bine yakın uçurtma ve uçurtmayla ilgili malzemeden oluşan koleksiyonuyla ziyaretçilerine hizmet veren Üsküdar Belediyesi Mehmet Naci Aköz Uçurtma Müzesi, interaktif bir şekilde ve tiyatral bir anlatım tarzıyla konuklarını uçurtmalar ve uçurtma kültürü konusunda bilgilendiriyor ve onlara unutulmaz anlar yaşıyor. Müze kapsamındaki Uçurtma Okulu ise, uçurtma yapımını öğrenmek ve/veya kendi uçurtmasını yapmak isteyenlere, konusunun uzmanı uçurtma eğitmenleri gözetiminde bu imkanı sunuyor. Ziyaretçiler, sadece malzeme ücreti ödeyerek, keyifli ve elit bir ortamda kendi uçurtmalarını yapmanın mutluluğunu yaşıyor. Pazar hariç haftanın tüm günlerinde, mesai saatlerinde açık olan Üsküdar Belediyesi Mehmet Naci Aköz Uçurtma Müzesi'ni her yaşta uçurtma sever ziyaret edebilir. Birbirinden ilginç, renkli ve görkemli uçurtmaların sergilendiği müzeyi ziyaret etmek ücretsiz. Ziyaretçiler Uçurtma Okulu'ndan da sadece yapacakları uçurtmaların malzeme bedeli karşılığında yararlanabiliyor.

\*Üsküdar Belediyesi Uçurtma Müzesi Müdürü



**Denizlerimiz  
bize emanet.**

Yıllardır... Güvenle...



- Kılavuzluk ve Römorkör
- Deniz Kirliliğine Müdahale
- Gemi Kurtarma
- Acil Müdahale

### MERKEZ OFİS

Ömer Avni Mah. Inebolu Sok. No:21, 34427 Setüstü-Kabataş, Beyoğlu-İstanbul / TÜRKİYE

Tel: +90 212 311 18 00 Faks: +90 212 252 16 80 E-mail: info@medmarine.com.tr

www.medmarine.com.tr



# GELİNCİK LİMANI'NIN ALTERNATİFİ PORT KAVKAZ

Kapanan Gelincik Limanı'na alternatif arayan ihracatçılara müjdeli haber Ticaret Bakanlığı'ndan geldi. T.C. Novorossisk Ticaret Ataşeliği'nin ilgili makamlarla gerçekleştirmiş olduğu görüşmeler sonucunda Gelincik Limanı'nın Port Kavkaz Limanı'na taşınacağı öğrenildi. Ancak çeşitli sebeplerle ihracatçılarımız için uzun vadede hedef Taman Limanı oldu.

Gelincik Limanı'nın kapanması ile birlikte alternatif aradıklarına dikkat çeken Doğu Karadeniz İhracatçılar Birliği Başkanı Saffet Kalyoncu, şu anda tam sezonda olmadıklarını belirterek Gelincik Limanı'nı işletenlerin Port Kavkaz Limanı'nı kiralamak için harekete geçtiklerini belirtti. İMEAK DTO 41 No'lu Düzenli Sefer Yapan Gemi Acenteleri Komitesi Başkanı Yusuf Ziya Çakır da, Doğu Karadeniz İhracatçılar Birliği ve Ticaret Bakanlığı ile yaptıkları istişareler sonucu Gelincik Limanı'nın Port Kavkaz Limanı'na taşınacağını; Port Kavkaz Limanı'nda 3, 4, 8 ve 24 numaralı rıhtımların Ro-Ro taşımacılığına hizmet verdiğini ve limanın bir süredir faaliyet göstermemesi nedeniyle birtakım konularda çalışmalar yapılması gerektiğinden operasyonların Mart ayında başlayabileceğini söyledi. Hem DTO 41 No'lu Düzenli Sefer Yapan Gemi Acenteleri Komitesi Başkanı Yusuf Ziya Çakır, hem de Doğu Karadeniz İhracatçılar Birliği Başkanı Saffet Kalyoncu'dan derlediğimiz bilgiler şöyle:

Çeşitli kaynaklardan alınan doğrulanamayan bilgilerde Gelincik Bölgesi'nin turizm bölgesi olması nedeniyle bu limanın bakım onarım sonrası yük trafiğine açılmayacağı, turizm sektörüne yönelik hizmet vereceği yönünde. Gelincik Limanı'nın kapatılması sonrası bu limana çalışan gemilerin bir kısmı Novorossisk Limanı'na yöneldi, ancak bu limanın kapasitesinin çok dolu olması, yaş meyve sebze yükleri için karantina kontrollerinin yapılmasına uygun yeterli alanların (kapalı alan, depo, görevli memurlar için ofis) olmaması nedeniyle sorun yaşandı. Şu anda



Yusuf Ziya Çakır

Novorossisk Limanı'nda yaş meyve sebze yüklerinin boşaltılabilmesi için sadece 2 adet peron mevcut olup, bu alana yanaşacak gemiler sıra esasına göre yanaşabilmektedir.

## UZUN VADEDE HEDEF TAMAN LİMANI

Gelincik Liman işletmeciliğini yürüten Rus firmanın Kavkaz Limanı'nı alması nedeniyle, bir kısım yaş meyve yükü taşıyan gemiler Kavkaz Limanı'na çalışmaya başladı. Hızlı bir şekilde limanın eksikliklerinin tamamlanması için çalışmalar sürdürüldüğü ihracatçılarımız tarafından ifade ediliyor. Ancak bu limanın özellikle kış aylarında taşıdığı olumsuzluklar nedeniyle Kerch Boğazı'nın dar ve su derinliğinin 3 - 4 metre gibi çok düşük seviyede olması, ülkemizden Rusya'ya çalışan en küçük tonajlı gemilerin dahi geçişlerinde sorunlar yaşanmasına neden olduğu, Kerch Boğazı geçişlerinde ve Azak Denizi'nde kışın don olayının yaşanmasının gemilerin geçişlerinde sıkıntılara yol açtığı ve dondan dolayı oluşan buzların kırılması için ödenecek ücretlerin büyük maliyet artışlarına neden olabileceği belirtiliyor. Bu nedenle ihraç ürünlerinin de (özellikle yaş meyve sebze) donmasının büyük mağduriyetlere sebebiyet vereceği, Kerch Boğazı'nda sıklıkla görülen Gelgit (med-cezir) olayının yol



Saffet Kalyoncu

açabileceği olumsuzlukların, Kerch Boğazı geçişlerinde gidiş ve dönüş için dört kez alınacak kılavuz kaptan hizmet maliyetlerinin yüksek olmasının Kavkaz ve Rostov limanlarının yaş meyve sebze yükleri açısından tercih edilemeyecek limanlar olduğu ihracatçılarımız tarafından ifade ediliyor. Bundan dolayı, liman olarak Kavkaz ve Rostov limanına kıyasla ülkemize daha yakın mesafede ve Kerch Boğazı'nın alt kısmındaki Karadeniz sahil bölgesinde bulunan Taman Limanı'nın uzun vadede tercih edilmesinin ve bu limanın Türk ihracatçıları tarafından kullanılabilir konuma getirilmesi amacıyla yatırım yapılmasının daha faydalı olacağı Rusya Federasyonu'na tarifeli gemi taşımacılığı yapan üyelerimiz tarafından dile getirildi.







# ANGORA SHIPPING

*“Choose The Best, Forget The Rest!”*



We Are Member Of



**KOSDER**

**Address:** Kavacık Mah. Fatih Sultan Mehmet Cad. Turnacıoğlu Plaza No:52 Kat 4 Beykoz/İstanbul -TURKEY

**Phone:** +90 216 909 32 05 ■ +90 216 909 43 57 ■ +90 216 909 28 49 ■ **Fax:** +90 216 693 17 26

**Mail:** [chartering@angorashipping.com](mailto:chartering@angorashipping.com) ■ **web:** [www.angorashipping.com](http://www.angorashipping.com)

## III. YAKAMOZ: DENİZ VE KADIN SEMPOZYUMU'NDA KADIN DENİZCİLER BİR ARAYA GELDİ

8 Mart 2019 Dünya Kadınlar Günü'nde Türk denizcilik sektörünün çeşitli alanlarında çalışan kadınlar bu yıl üçüncü defa "Yakamoz Deniz ve Kadın Sempozyumu" çatısı altında Ataşehir Grand Sheraton Otel'de bir araya geldi.



8 Mart 2019 Dünya Kadınlar Günü'nde Türk denizcilik sektörünün çeşitli alanlarında çalışan kadınlar bu yıl üçüncü defa Yakamoz: Deniz ve Kadın Sempozyumu çatısı altında Ataşehir Grand Sheraton Otel'de bir araya geldi.

TMMOB Gemi Makineleri İşletme Mühendisleri Odası tarafından 2016'dan bu yana her yıl geleneksel hale getirilerek kutlanan 8 Mart Dünya Kadınlar Günü, bu yıl da artık bir marka haline gelen "Yakamoz: Deniz ve Kadın Sempozyumu" çatısı altında sektörün her alanından kadını bir araya getirdi.

### KADIN İSTİHDAMI VE PROJELERİYLE FARK YARATAN ŞİRKETLERE ÖDÜLLER

Geçtiğimiz yıl olduğu gibi bu yıl da sempozyumda Türk denizcilik sektörüne hizmet veren gemi ve kara işletmelerinde en fazla kadın istihdam eden, kadınlara yönetici pozisyonu sağlayan, destekleyen ve kadınlarla ilgili sosyal sorumluluk projelerine imza atan şirketlere özel ödüller verilmesi planlanıyor. TMMOB GEMİMO tarafından hazırlanan istatistikî bir çalışma ile kadın istihdam politikası kriterlerine göre belirlenen ödüller bu yıl da sempozyumda sahiplerini buldu.



### DENİZCİLİK SEKTÖRÜNÜN TEK VE EN BÜYÜK KADIN ORGANİZASYONU

Geçtiğimiz yıllarda gerçekleşen sempozyum ve etkinliklerde toplamda 2000'den fazla sektör temsilcisinin katıldığı organizasyonda bu yıl yine ses getirecek ve başarılı isimlerin yer alacağı bir organizasyon hedefleniyor. Bu yılın en önemli uluslararası ismi olarak Hindistan kıyılarında teknesi batan balıkçıları kurtararak üstün bir soğukkanlılık ve cesaret örneği gösteren ve Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO) tarafından "Denizde Cesaret" ödülüne layık görülen Hindistan'ın ilk kadın tanker kaptanı Radhika Menon'un da çağrılı konuşmacı olarak sempozyumda yerini aldı.

### ULUSLARARASI DENİZCİLİK ÖRGÜTÜ'NÜN 2019 YILI TEMASI: "DENİZDE KADIN"

Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO) tarafından da 2019 yılının temasının "Denizde Kadın" olarak belirlenmesi, Yakamoz Sempozyumu'nun önemini arttıran diğer bir faktör. Sempozyum ayrıca, Türk denizcilik sektöründeki kadınların dünyaya örnek olacak başarı hikâyelerinin uluslararası alanda da ses getirmesi açısından oldukça önem arz ediyor.





**SAFE IN SAFETY**  
SAVE IN SAFETY

# TÜRDEF'TE ERKAN DERELİ İLE YOLA DEVAM

Türkiye Denizcilik Federasyonu'nda yapılan seçimle Başkan Erkan Dereli geçerli 110 oyun 67'sini aldı. Dereli böylece federasyondaki başkanlık görevine bir dönem daha devam edecek.



Türkiye Denizcilik Federasyonu'nun Seçimli Genel Kurulu yapıldı. İstanbul Teknik Üniversitesi Denizcilik Fakültesi'nde yapılan seçime delegeler büyük ilgi gösterdi. Seçimli Genel Kurulda Arif Bostan ile mevcut Başkan Erkan Dereli yarıştı. Genel Kurulda kayıt yaptıran 111 kişiden 110 kişi oy kullandı.

Oy verme işleminin tamamlanmasının ardından Divan Başkanı Bülend Temur sonuçları açıkladı. Buna göre Erkan Dereli geçerli 110 oyun 67'sini aldı. Dereli böylece federasyondaki başkanlık görevine bir dönem daha devam edecek.

Dereli, sonuçların açıklanmasının ardından yaptığı konuşmada, "Burada kaybeden yok. Hepimiz kazandık. Türk denizciliği, Türk denizcilik sektörü kazandı" dedi.

Meeting Point of All Routes

**TUNA SHIP SUPPLY LTD. CO.**

***Your Safety Partner in TURKEY***

- Admiralty Charts & Publications
- IMO/ITU/ICS/TSO Publications
- Safety & Fire Equipment
- Bridge & Navigational Equipment
- Communication Equipment
- Oil Pollution Equipment
- Security Equipment (ISPS)
- Pilot & Embarkation Ladders
- IMO Symbols & Safety Posters, Flags
- Measurement Equipment

**TUNA GEMİ İKMAL SAN. TİC. LTD. ŞTİ.**

Evliya Çelebi Mah. Cömert Sokak Gıptaş Sanayi Sitesi A Blok No.16

Tuzla, 34944 - İSTANBUL / TÜRKİYE

Tel: +90 (216) 446 7403 - Fax: +90 (216) 446 76 08

supply@tunashipping.com / www.tunashipping.com

# Bunker kısa tarihi, 2020 sonrası...

Bunker (deniz yakıtları) dünyası 2020’de yürürlüğe girecek MarPol (Marine Pollution – Deniz Kirliliği) kuralları ile gemi yakıtlarındaki sülfür miktarının 0.5 % oranında kısıtlanması ile birlikte tarihinin en büyük değişimlerinden birisini yaşamak üzere...



\* CAN BEŞEV

Yakıtların büyük çoğunluğunu şu an fuel oil (veya bazı pazarlarda adlandırıldığı üzere no:6) oluşturmakta, ticari olarak başlangıcı 1955 yılında İskoçya’da Alexander Stephen ve Oğulları Tersanesi’nde inşa edilen 5284998 IMO numaralı o zamanki adıyla “Princess of Vancouver” Ro-Ro Gemisi’ne dayandırılmakta. O zaman günde ortalama 7 ton fuel-oil yakan 2,300 DWT’luk bu gemiden bugünün 80 % oranında fuel-oil’e dayanan yaklaşık 300 milyon tonluk küresel bunker pazarı tarihini burada birkaç satıra sığdırmak elbette imkansız...

En basit açıdan bakarsak, kalıntı ürün olarak adlandırılan fuel-oil’in kullanılmasının sebebi, temel olarak rafineriler açısından bunun eksi kar marjında bir son ürün olmasıdır. Farklı yıllar içinde azalmışsa da, bugün halen daha bir varil fuel oil, bir varil ham petrolden daha ucuz bir ürün, çünkü en üst seviyede değer bulan LPG, benzin vs. ürünler çıkartıldıktan sonra geriye “kalan” bir yakıt türü. Rafinerilerin

gelişmesiyle beraber, bu kalan üründen nasıl daha fazla üst değere sahip yakıt çıkartılması teknolojisi oluşmuş ve gemi sayısı ile artan talebe karşı daralan arz yıllar içinde fiyatları arttırmış olsa da, halen fuel oil denizcilik için en ucuz yakıt olmaya devam ediyor. Ortalama olarak tüm dünyadaki fuel oil üretiminin yarısını tüketen bir sektör. Fiyat olarak verilere baktığımızda, son 20 yılı ele alırsak, 1998 yılında tonu 50 \$ olan bunker, 2008 yılında 800 \$ üzeri rakamlara çıkmış olsa da, bugün 400 \$ seviyelerinde satılmakta ve 1 Ocak 2020’ye kadar da bir varil ham petrolden daha ucuz olmaya devam edecek. Sonrası, özetle şu an için belirsizlik...

1955’den bu yana ülkemize bakarsak, ihrakiye olarak adlandırılan transit deniz satışları ilk olarak 1950’lerin sonu gibi mobil şirketle başlamış, o zamanlar devlet kuruluşu olan Petrol Ofisi ile aralıklı olarak devam etmiş ve 1980’lerde Çukurova Holding bünyesindeki Baytur / Anadolu Firması ile bir ivme kazanmış olduğu büyüklerimizden aktarılıyor. 1985 yılında yıllık 300,000 ton civarında olan Türk bunker sektörü, 1990’larda özel girişimin sektöre daha yoğun girişiyle 800,000 ton seviyesine çıkmış ve bugün yılda 3 milyon tondan fazla satılan dünyanın en önemli limanlarından biri haline gelmiştir. Değişen bunker dünyasında yeni pazar dinamikleriyle Türkiye’nin yer alacağı rolü de hep birlikte göreceğiz.

## “BUNKER DÜNYASI BAŞARI HİKÂYELERİ İLE DOLU”

Türkiye’de çok önemli, ancak fazla göz önünde olmayan başarı hikâyelerinden birisidir bunker sektörünün başarısı. Hiç yoktan yaratılmış ve gerek devlet tarafından, gerekse de özel sektörden birçok kahramanın omuzlarında yükselmiş küresel denizcilige atılmış bir Türk imzası. Herkesi içine sığdırmak mümkün olmasa da –

sayamadıklarımızdan affola – bazı örnekleri alırsak, örneğin bugün dünyanın en büyük yakıt firmalarından birisi olan Cockett’in CEO’su bir Türk: Cem Saral...

Bu sıkça dile getirilen “Coca-Cola’nın Türk CEO’su Muhtar Kent” kadar büyük bir haber denizcilik ve yakıt dünyası için. Kendisi aynı zamanda 2000’li yılların başında yurtdışına çıkmış ilk Türk deniz yakıt uzmanı. O yoldan ilerleyen bugün 50’yi aşkın Türk var, dünyanın en büyük yakıt şirketlerinde çalışan. Türkler olarak bir ekol yarattık ve çok güzel icraatlara imza atarak uluslararası anlamda bir güç haline geldik. Bugün toplamda satılan 100 milyon tondan fazla yakıtın içinde hep Türklerin imzası var. WFS, Peninsula Petroleum, Bunker Holding, Glencore, Monjasa, Total, Alpha, Sonan, Med Petroleum, Sing Fuels, Varo, IBT, Kairos gibi 10’dan fazla uluslararası şirkette en az bir Türk var ve her birimiz de bir konsolos gibi çalışıyoruz.

Türkiye içine baktığımızda da, yine önemli ilkler görüyoruz büyümenin ve gelişmenin yolunu açmış olan: “1980’lerde ilk defa yabancı sermayeli tüccar şirketleri ülkemize getiren rahmetli Nuvit Varol’un (Kpi Bridge Oil) yolundan bir okul gibi birçok satışı yetişti ve emsal oldu. Oğlu Caner Seren Varol da, dünyada bir bunker risk yönetimi şirketinde çalışan ilk Türk oldu. Yine 1980’lerde sektöre giren Mustafa Muhtaroğlu (Bugün Enerji Petrol sahibi), uluslararası sektör birliği olan IBIA’da görev alan ilk Türk yönetim kurulu üyesi oldu. (Bugün başkan CYE Petrol Sahibi) Deniz Eraydın. İstanbul’da ilk defa 2000’li yıllarda Uluslararası Bunker Konferansı’nı düzenledi. Londra ve Singapur’dan sonra en önemli üçüncü toplantı kabul edildi ve sonraki yıllarda da Deniz Eraydın başkanlığında devam edildi. Bu sene, bu açılan yol ileri taşınmaya devam ediliyor ve IBIA Convention Türkiye’ye geliyor. 1990’lı yıllarda bunker kredi raporları



alanında çalışan ilk Türk olan Dynamar Firması'nda Hasan Öztürk halen burada tek Türk olarak devam ediyor. Sonrasında Can Ertem (Lloyds List ile şimdi Glencore kredi müdürü) ve ben Can Besev'e geldik (Önce Ocean Intelligence ile şimdi Peninsula Petroleum). Bir Türk kredicinin varlığı bugün dünyada önemli bir konum. Sinan Utlu (Monjasa) ve Umut Kuzu (Vitol) bu bayrağı devam ettirenlerden. İşin bilgi tarafında yine kredi değerlendirme kuruluşunda Melis Yıldırım Maddison (Infospectrum) ve bunker bilgi tarafında Enes Tunagur (Argus) Türk Bayrağı'nı dalgalandırıyor. Bugün en büyük Türk bunker şirketi olan Arkas'ı da önemle anmak gerekir (Ufuk Erinç ve Erdem Coker) çünkü bugün büyük ve yeni bir buluş olarak lanse edilen denizcilik firması özgereksinimleri temelinde yaratılan gücü tüccarlık temelinde birleştiren ilk firma Arkas'tır ve LNG konusunda da öncü çalışmalar yapmışlardır. 2010'lu yıllarda

muhtemelen tüm Türk dünyasının en büyük şirketi olan Azerbaycan'dan Socar'ı Türkiye'ye getiren Zeki Tarakçı ve ekibi bugün milyar dolarlık Star Rafinerisi ile dünya çapında kargo konusunda en büyük şirketlerden biri olarak tarihe geçti

Bugün dünya çapında bir avukat olan Hakan Tüfekçi'den, ilk Türk bunker brokeri Ali Türk Kaynar'a kadar çok büyük bir aile bunker dünyası. Arada bazı anlaşmazlıklar olsa da, ortak hedef sektörü büyütme hak ettiği yere getirmek. Türk bunker sektörü için önemli "varlık"lardan biri devletin yarattığı güven ortamı. Çünkü Türkiye bugün yakıt güvenliği ve teslim edilen miktar olarak dünya çapında abartısız bir numara... Güvenli bir patikada ilerliyoruz ve yeni başarı hikâyeleri bizi bekliyor.

Konunun başına dönersek, 2020 sonrası için bunker artık kalıntı bir atık olmayacak. Çünkü ya değerli Marine

Gasoil yakılacak ya da çok düşük sülfürlü Fuel Oil (Bu da Premium bir üründür). Yeni ürünlerde güven eskisinden çok daha önemli olacak. Bu finansal yükü kaldırabilecek şirketler için bir fırsat olacak. Türkiye uluslararası yetmişmiş insan gücü ve özellikle İstanbul ile bir marka. Ben isterim ki, 2020'li yıllarda şöyle yazalım: "Türkiye önündeki fırsatı çok iyi değerlendirdi ve İstanbul satışa birkaç milyon ton daha ekleyerek en önemli bunker limanlarından biri olmayı sürdürdü. Bu büyük başarı bir Türk firmasının dünyanın en büyük ikmal ve ticaret firması olmasıydı. Bunda emeği geçen X, Y, Z kişilerine ülkemiz adına teşekkür ederim."

Kim o X, Y, Z? Bu yazıyı okuyan herkes olabilir. Yeter ki isteyelim ve birlik olalım.

\* PENINSULA PETROLEUM KÜRESEL İŞ GELİŞTİRME MÜDÜRÜ

## MART 2019 YAKIT FİYATLARI

06.03.2019			
	IFO 380 cst	IFO 180 cst	Marine Gasoil
İstanbul	435.00	455.000	653.000
Piraeus	427.000	444.000	635.000
Malta	423.000	446.000	630.000
Novorossissk	418.000	442.000	635.000
Ceuta	431.000	455.000	635.000
Gibraltar	433.000	457.000	637.000
Rotterdam	407.000	431.000	587.000
Fujairah	430.750	435.750	720.000
Singapore	432.500	437.500	607.000
<b>Brent 65.99</b>			

13.03.2019			
	IFO 380 cst	IFO 180 cst	Marine Gasoil
İstanbul	435.000	455.000	645.000
Piraeus	425.000	442.000	625.000
Malta	419.000	444.000	620.000
Novorossissk	425.000	440.000	640.000
Ceuta	438.000	460.000	629.000
Gibraltar	441.000	465.000	629.000
Rotterdam	419.000	443.000	579.000
Fujairah	430.750	436.750	720.000
Singapore	430.750	436.750	603.000
<b>Brent 67.55</b>			

20.03.2019			
	IFO 380 cst	IFO 180 cst	Marine Gasoil
İstanbul	437.000	455.000	637.000
Piraeus	425.000	447.000	624.000
Malta	423.000	442.000	623.000
Novorossissk	424.000	444.000	628.000
Ceuta	437.000	461.000	632.000
Gibraltar	437.000	461.000	632.000
Rotterdam	419.000	443.000	578.000
Fujairah	431.000	439.500	727.000
Singapore	428.000	436.500	607.000
<b>Brent 68.50</b>			

27.03.2019			
	IFO 380 cst	IFO 180 cst	Marine Gasoil
İstanbul	425.000	445.000	627.000
Piraeus	427.000	449.000	627.000
Malta	414.000	433.000	613.000
Novorossissk	420.000	440.000	632.000
Ceuta	425.000	449.000	626.000
Gibraltar	425.000	449.000	626.000
Rotterdam	410.000	434.000	575.000
Fujairah	416.000	423.500	715.000
Singapore	415.000	422.500	592.000
<b>Brent 67.76</b>			

KAYNAK: BU SAYFA ENERGY PETROL TARAFINDAN HAZIRLANMIŞTIR.



### ULUÇ KEDME\*

Baltık Capesize Endeksi'nde kayıplar ocak ayı başından şubat ayı son haftasına kadar yüzde 70 seviyelerini görmüşken, şubat ayı son haftasından günümüze dek ise, yüzde 50 civarı kayıp ile kapattığını görüyoruz ki bu tablo oldukça dramatik gözükmemekte. Haricen benzer yaklaşımı Baltık Panamax, Supramax ve Handysize endekslerinde yaptığımızda ise Capesize Endeksi aksine son bir ayda Panamax Endeksi'nde yüzde 50 civarı, Supramax Endeksi'nde yüzde 17 civarı, Handysize Endeksi'nde ise yüzde 26 civarı bir artış gözlemliyoruz. Pek tabiki Baltık Kuruyük Endeksi'nin (BDI) diğer endekslerin artmasının ve toparlanmasının aksine minimal düzeyde

# Piyasalar kayıplarını geri kazanabilecek mi?

Endekslere baktığımızda Baltık Capesize Endeksi haricinde özellikle son bir ay içerisinde markette bir toparlanma olduğundan söz etmemiz mümkün gözüküyor.

sadece son bir ay içerisinde yüzde 9 artış gerçekleştirmesinin temeli hacimsel büyüklükten sebep Capesize Endeksi'nin etkisi olarak yorumlamamız yanlış olmaz. Bu durumda Handysize ve üzeri tonajlarda gözlenen toparlamanın birazda olsa piyasalara rahat bir nefes aldırıldığı ve daha pozitif bir bakış açısına sebebiyet verdiği söylenebilir. Ancak bu bilginin aksine global piyasalarda açıklanan PMI verileri neticesinde ülkelerin büyüme beklentilerindeki gerileme göze alındığında, bir daralma olasılığı endişesi olduğundan sebep henüz piyasalar kayıplarını gere kazanabilecek mi sorusunun cevabını net olarak vermek zor gözükmemektedir.

Hurda fiyatlarında hemen hemen yılın başından bu yana yatay seyir devamlılığını sürdürmekle birlikte sadece Hindistan-Bangladeş bölgesinde özellikle büyük tonajda gemi sökümü rekabetinden ve armatörlerin Green Recycling tercihleri sebebi ile rakamlarda ufak artışlara şahit olmaktadır. Brent petrolde ise son 1 ayda hafif dalgalı seyir ile 65-67 dolar bandına demir atmış olduğunu gözlemliyoruz ve özellikle bir evvelki yazımızda da iletmiş olduğumuz başta ABD- Çin ilişkileri olmak üzere diğer global belirsizliklerin sonuçlarının beklendiğini ve yön gösterici olacağını söyleyebiliriz.

## ŞUBAT 2019 SATIŞI RAPOR EDİLEN GEMİLER

Gemi İsmi	DWT	İnşa Yılı	İnşa Ülkesi	Gemi Tipi	Alıcı Ülkesi	Fiyat US\$ M
SBI ELECTRA	82.052	2015	CHINA	BULK	CANADIAN	24,00*
SBI FLAMENGO	81.800	2015	CHINA	BULK	CANADIAN	24,00*
ROSALI	76.728	2005	JAPAN	BULK	GREEK	9,80
ATLAS B	76.554	2008	JAPAN	BULK	GREEK	12,20
CORVIGLIA	73.035	1999	TAIWAN	BULK	CHINESE	5,20
BONNIE VENTURE	58.785	2007	PHILIPPINES	BULK	EUROPEAN	11,50
TOKOMARU BAY	28.258	2011	JAPAN	BULK	EUROPEAN	9,00
FH FANG CHENG	81.458	2015	CHINA	BULK	NA	*
FH RI ZHAO	79.489	2015	CHINA	BULK	NA	*
ZHEN BANG	79.343	2015	CHINA	BULK	NA	*
						47,00*
PRIMROSE	74.716	2001	CHINA	BULK	CHINESE	5,25
MALMO	61.414	2010	JAPAN	BULK	HONG KONG	16,80*



## ŞUBAT 2019 SATIŞI RAPOR EDİLEN GEMİLER

MELBOURNE	61.414	2011	JAPAN	BULK	HONG KONG	16,80*
KOREAN LILY	58.713	2010	JAPAN	BULK	GREEK	14,00
STOVE CALEDONIA	58.092	2010	PHILIPPINES	BULK	GREEK	14,20
SOLAR KING	57.450	2013	CHINA	BULK	NA	11,80*
SOLAR JADE	56.501	2013	CHINA	BULK	NA	11,80*
DARYA BRAHMA	56.056	2006	JAPAN	BULK	GREEK	10,90
OXYGEN	55.525	2009	JAPAN	BULK	GREEK	13,50
TE HO	77.834	2004	TAIWAN	BULK	NA	6,90
IKAN BILIS	75.729	2004	JAPAN	BULK	NA	7,70
JPO DELPHINUS	56.819	2009	CHINA	BULK	S.KOREAN	8,80
SAGITTARIUS OCEAN	37.052	2014	JAPAN	BULK	SWISS	14,60
ESTIA	28.701	2004	JAPAN	BULK	VIETNAMESE	5,90
AROSA	28.542	1996	JAPAN	BULK	MIDDLE EAST	4,45
HANSE GATE	27.781	2004	CHINA	BULK	TURKISH	4,55
GLOVIS DONGHAE	97.045	2004	JAPAN	BULK	QATAR	11,20
LOCH NESS	61.272	2016	JAPAN	BULK	NA	23,00
NAVIOS MERIDIAN	50.316	2002	JAPAN	BULK	CHINESE	7,10
NORD MUMBAI	36.612	2012	VIETNAM	BULK	GREEK	12,50
HANSE ENDURANCE	12.793	2008	S.KOREA	CONT.	CHINESE	*
HANSE ENERGY	12.782	2008	S.KOREA	CONT.	CHINESE	*
						16,40*
HERMA P	66.583	2006	S.KOREA	CONT.	GREEK	9,60
HELENE S	32.878	2006	JAPAN	CONT.	INDONESIAN	9,30
NYK APOLLO	81.171	2002	JAPAN	CONT.	CYPRIT	13,00
INDEPENDENT CONCEPT	20.993	2007	CHINA	CONT.	GREEK	6,00*
INDEPENDENT ACCORD	20.955	2007	CHINA	CONT.	GREEK	6,00*
SEA HORIZON	298.412	2001	JAPAN	TANKER	SINGAPOREAN	22,50
AGRIOS	106.029	2005	S.KOREA	TANKER	NA	16,00
ASTRO SCULPTOR	105.109	2003	S.KOREA	TANKER	GREEK	13,20
MR SIRIUS	46.846	2007	S.KOREA	TANKER	GERMAN	14,25
ANGELICA AN	46.408	1999	S.KOREA	TANKER	INDIAN	6,80
EMMANUEL TAMOSOS	37.113	2002	S.KOREA	TANKER	INDONESIAN	6,50
RIZOPON	34.999	1999	CHINA	TANKER	NA	4,75
WHITE SHARK	20.896	2007	JAPAN	TANKER	SINGAPOREAN	*
CRIMSON SHARK	19.918	2008	JAPAN	TANKER	SINGAPOREAN	*
						25,00*
OXALIS COVER	5.676	2007	JAPAN	TANKER	SINGAPOREAN	4,40
SEA LYNX	318.306	2004	S.KOREA	TANKER	THAI	31,50
TAMAGAWA	314.237	2007	JAPAN	TANKER	SINGAPOREAN	38,50

EUROSPIRIT	160.373	2000	S.KOREA	TANKER	QATAR	13,90
HILDEGAARD	99.123	1999	S.KOREA	TANKER	NA	8,70
FPMC P EAGLE	74.863	2009	S.KOREA	TANKER	SINGAPOREAN	16,10
FPMC P FORTUNE	74.862	2009	S.KOREA	TANKER	GREEK	16,10
GAN-TRUST	49.999	2013	S.KOREA	TANKER	NORWEGIAN	26,25
CAPE BEALE	40.327	2005	S.KOREA	TANKER	S.KOREAN	18,00*
CAPE BRASILIA	40.327	2006	S.KOREA	TANKER	S.KOREAN	18,00*
GULF GLORY	298.414	2002	JAPAN	TANKER	CHINESE	24,00
ISOLA BIANCA	50.927	2008	S.KOREA	TANKER	GREEK	15,40
LEOPARD	47.991	2010	JAPAN	TANKER	NA	17,00
CHILTERN	44.999	1999	S.KOREA	TANKER	INDIAN	6,90
PORT STEWART	38.875	2003	CHINA	TANKER	NA	6,80
NORDIC RUTH	35.820	2000	S.KOREA	TANKER	NIGERIAN	6,10
LODESTAR GENESIS	14.281	2005	JAPAN	TANKER	SINGAPOREAN	7,20
OMAIR	13.034	2004	JAPAN	TANKER	GREEK	5,50
COASTAL JUPITER	5.518	2013	CHINA	TANKER	SINGAPOREAN	4,50
GENMAR COMPATRIOT	72.736	2004	CHINA	TANKER	GREEK	6,75
LAVELA	40.999	2010	S.KOREA	TANKER	ITALIAN	14,80
SUNNY POSEIDON	6.135	2003	JAPAN	TANKER	INDONESIAN	5,30

\*Enbloc satışı ifade eder

HURDA FİYATLARI MART 2019			
ÜLKE	Dökme Kuruyük (per T/LTD)	Konteyner (per T/LTD)	Tanker (per T/LTD)
BANGLADEŞ	US\$ 435-445	US\$ 455-465	US\$ 445-455
HİNDİSTAN	US\$ 420-430	US\$ 440-450	US\$ 430-440
PAKİSTAN	US\$ 405-415	US\$ 425-435	US\$ 415-425
TÜRKİYE	US\$ 265-275	US\$ 265-275	US\$ 275-285

### MART 2019 SATIŞI RAPOR EDİLEN GEMİLER

Gemi İsmi	DWT	LWT	İnşaa Yılı	Gemi Tipi	Alıcı Ülkesi	USD per T/LWT
ORISSA	65.287	18.890	1979	TRANSSHIPPER	AS IS GOA	415
TAMIL NADU	45.792	10.967	2000	BULK	BANGLADESH	433
ZIM HAIFA	66.938	20.895	2004	CONT.	AS IS SINGAPORE	475
PIREAU	66.597	19.730	2004	CONT.	AS IS SINGAPORE	450
MSC PYLOS	29.651	11.315	1991	CONT.	AS IS SINGAPORE	448
MSC RONIT	26.282	7.540	1990	CONT.	AS IS FUJAIRAH	446
ORIENTAL MUTIARA	26.336	7.354	1989	MPP	BANGLADESH	467
IG 2	25.440	8.611	2000	CONT.	BANGLADESH	442
BANI BHUM	13.825	4.577	1996	CONT.	BANGLADESH	450
MARINE STAR	1.958	1.138	1987	REEFER	AS IS MALAYSIA	420
UTOPIA IV	4.322	5.779	1992	ROPAX	BANGLADESH	457
UTOPIA IV	4.322	5.779	1992	ROPAX	BANGLADESH	457
BERGE DENALI	289.470	29.433	1992	BULK	BANGLADESH	465





GOONZARAN	148.663	17.462	1994	BULK	AS IS S.KOREA	421
EL REY	1.200	6.100	1973	FISH	AS IS FLORIDA	225
FSO MODEC VENTURE II	149.748	21.819	1992	TANKER	AS IS LABUAN	427
ANANGEL DESTINY	171.997	22.142	1999	BULK	AS IS SINGAPORE	432*
ANANGEL DYNASTY	171.101	21.625	1999	BULK	AS IS SINGAPORE	432*
STAR AURORA	171.199	21.018	2000	BULK	AS IS SINGAPORE	430
WELL DEEP	69.235	9.600	1993	BULK	AS IS SINGAPORE	422
CHANG FA KOU	11.678	7.833	1985	RORO	BANGLADESH	470
ELISE	65.695	20.000	2006	CONT.	AS IS CHINA	460
MARIBOR	51.845	17.355	2005	CONT.	AS IS SINGAPORE	443
OCEAN PROLOGUE	18.294	5.955	1995	CONT.	AS IS SINGAPORE	434
MOURAD DIDOUCHE	83.228	30.000	1980	GAS	BANGLADESH	455
MEDELIN TOTAL	41.476	8.212	1992	TANKER	BANGLADESH	435
DARYA JAAN	18.649	5.396	1982	BULK	BANGLADESH	417
LAL BAHADUR SHASTRI	28.902	8.350	1993	CONT.	AS IS COLOMBO	417

*\*Enbloc satışı ifade eder \* Kaynaklar: KERTE Denizcilik broker ağı, IHS-Seaweb, Equasls*

# THE MARSHALL ISLANDS REGISTRY

## A WORLD OF SERVICE

The oceans may be vast, but we're always close. 24/7 service provided from 28 offices, located in major shipping and financial centers around the world.

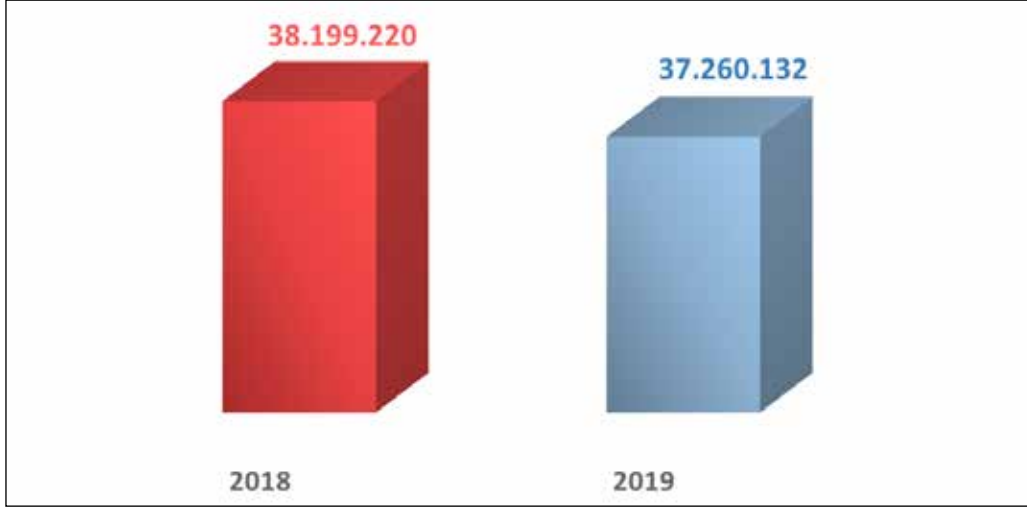
Choose to fly the world's local flag.



## 2018-2019 YÜK İSTATİSTİKLERİ

Limanlarımızda gerçekleşen toplam yük elleçleme miktarı 2019 yılı Ocak ayında bir önceki yılın aynı ayına göre % 2,46 azalarak, 37 milyon tona gerilemiştir.

### Limanlarımızda Gerçekleştirilen Toplam Yük Elleçlemesi, Ocak 2019



### Denizyolu ile yapılan dış ticaret 2019 yılı Ocak ayında bir önceki yılın aynı ayına göre % 2,4 azaldı.

- Limanlarımızda gerçekleştirilen ihracat amaçlı yükleme miktarı 2019 yılı Ocak ayında bir önceki yılın aynı ayına göre % 21,21 artarak 10 milyon tona,
- Limanlarımızda gerçekleştirilen ithalat amaçlı boşaltma miktarı 2019 yılı Ocak ayında bir önceki yılın aynı ayına göre % 12,37 azalarak 17 milyon tona,
- Dış ticaret taşımacılığında (ithalat+ihracat) toplam yük miktarı bir önceki yılın aynı ayına göre % 2,4 gerileyerek 27milyon ton olmuştur.

DENİZYOLU İLE DIŞ TİCARET							
Aylar	Yıl	İHRACAT		İTHALAT		DIŞ TİCARET	
		Miktar	Değişim (%)	Miktar	Değişim (%)	Miktar	Değişim (%)
Ocak	2018	8.317.160	21,21%	19.707.680	-12,37%	28.024.840	-2,40%
	2019	10.081.140		17.269.722		27.350.862	

Kaynak: UAB Deniz Ticareti Genel Müdürlüğü

\*İMEAK Deniz Ticaret Odası Deniz Ticareti ve Deniz Ulaştırması Genel Sekreter Yardımcılığı bünyesinde hazırlanmıştır.





# Doğru Ekipman ve Doğru Ekip ile Denizler Bizimle Temiz...

MOST Denizcilik 5312 Sayılı Kanunun Uygulama Yönetmeliği'nin 28. Maddesi ve 2010/4 Sayılı Eğitim ve Tatbikatları Genelgesi gereğince, 2019 Yılı İlkbahar Dönemi Eğitim ve Tatbikatları düzenlenmeye devam etmektedir. Eğitim ve tatbikatlarımıza katılımlarınız için lütfen irtibata geçiniz.



**ACIL ÇAĞRI:**

+90 530 940 8787  
+90 531 773 3733

**MOST Denizcilik**  
Merkez Ofis:  
Tuzla Deri Organize Sanayi Bölgesi  
Kazlıçeşme Caddesi No: 6/1, 1-1, 2  
Tuzla / İstanbul-TÜRKİYE

**İletişim:**  
Telefon : +90 216 394 02 69  
Fax : +90 216 394 02 79  
info@mostdenizcilik.com  
www.mostdenizcilik.com

 MostDenizcilik  
 MostDenizcilikTR  
 MostDenizcilik

18.03.2019

## 12. HAFTA KOSTER PAZAR RAPORU & DEĞERLENDİRMELER

ISTFIX Bileşik Endeks bu hafta genel olarak yaktı fiyatlarındaki artışa paralel 569 puandan 565 puana geriledi. Piyasa koşulları bu hafta bunun dışında büyük bir değişim göstermedi.



ISTFIX Haftalık Birleşik Endeks 2008-2019



ISTFIX – Son 1 yıl

### HABERLER

#### Avrupa ve Birleşik Devletler

Avrupa Merkez Bankası (AMB) geçen hafta faiz oranlarında değişiklik yapmadı ve “en azından 2019 sonuna kadar” bu seviyelerde kalacağını teyit etti. AMB ayrıca bankaların aldıkları borçları çevirmeleri ve yeniden borç verebilmeleri için Eylül 2019-Mart 2021 arasında bir Hedefli Uzun Vadeli Refinansman İmkânı (Targeted longer-term refinancing operations - TLTRO) sağlamaya karar verdi.

Bu arada AMB avro alanında ekonomik yavaşlamanın tahminlerden daha uzun ve şiddetli olacağını da belirtti. AMB 2019 büyüme tahminini yüzde 1,7’den yüzde 1,1’e indirirken, 2020 yılı tahmini de yüzde 1,7’den yüzde 1,6’ya düşürdü.

AMB ekonomiye yönelik beklentilerinde böyle sert revizyonlar yapınca, geçtiğiniz hafta gelişen ülkelerin kurları ve borsaları dalgalanmalar gördü ve bu piyasalardan ciddi para çıkışı gerçekleşti.

ABD’de geçen hafta açıklanan ADP

özel sektör istihdam artışı şubat ayında aylık bazda 183.000 kişi ile öngörülerin altında arttı. Tarım dışı istihdam verisiyse son bir buçuk yılın en düşük istihdam artışına sahne oldu ve şubat ayında sadece 20.000 yeni iş yaratıldığını ortaya koydu.

#### Emtia Haberleri

Petrol fiyatları Birleşik Devletlerin stoklardan mal çekmesi ve küresel arz fazlalığı korkularının azalmasıyla artış kaydetti. Batı Teksas tipi ham petrol geçen haftaki 57 dolar/varilden 58-59 dolar/varile çıkarken, Brent de önce 68 dolar/varile kadar çıktı fakat sonra 67’ye doğru azaldı.

Ukrayna’nın tahıl ihracatı sezon içinde artış kaydetmeye devam ediyor. Resmi rakamlara göre, Ukrayna buğday, mısır ve arpa ihracatları sezon başlangıcı olan 1 Temmuz 2018’den bu yana 28,3 milyon tona çıktı. Bir önceki sezonun aynı döneminde bu miktar 23,4 milyon ton seviyesindeydi.

Konu çelik olmak üzere Ukrayna’dan gelen diğer haberlerde, ülkenin hurda ihracatı üzerinden aldığı verginin bir önceki haftada ton başına 42

avrodan 58 avroya çıkartılmasına karar verilmişti. Kararın üzerinden bir hafta kadar bir süre geçtikten sonra ise geri çekildiği görüldü.

Rus Tarım Bakanlığı, 2019 buğday hasadının 75-78 milyon ton civarında gerçekleşeceğini ifade etti. Hava koşullarına göre bu miktar 80 milyon tona dayanabilir.

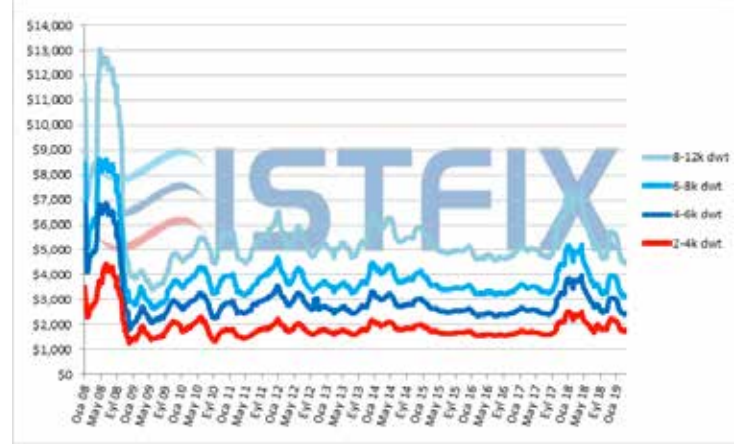
Avrupa Komisyonu (EC) ise 2019-2020 sezonu için Avrupa buğday hasadını 140,7 milyon ton seviyesinde belirlemiş durumda. Bu rakam halihazırdaki sezon için tahmin edilen 128,7 milyon ton seviyesinin sonraki sene aşılabileceği anlamına geliyor. Benzer şekilde buğday ihracatlarının da 18 milyon ton civarından 25.5 milyon ton seviyesine çıkması beklenebilir.

Avrupa Çelik Birliği’ne (EUROFER) göre, 2018’in ilk 11 ayında Avrupa Birliği’nin birlik dışı ülkelere çelik ihracatı 2017’nin aynı dönemine göre yüzde 10 daraldı. Yarı mamüller dahil ithalatlar ise yüzde 5 artış kaydetmiş durumda.



## NAVLUNLAR

USD / gün	2-4k dwt	4-6k dwt	6-8k dwt	8-12k dwt
Bu Hafta	1,755	2,448	3,169	4,548
Geçen Hafta	1,746	2,435	3,152	4,524
Geçen Ay	1,780	2,482	3,214	4,612
Geçen Yıl	2,354	3,730	4,868	6,987



ISTFIX Haftalık Navlunlar 2008-2019

## TEMSİLİ YÜK BAĞLANTILARI

Tonnage	Cargo	LOAD. - DISCH. PORT	L/D Rate (t/day)	Freight (\$/tonne)
1,000	GENERAL CARGO	AVEIRO-CASABLANCA	1333/1333	33.99
2,000	BULK CARGO	LIVORNO-ASHDOD	1333/1333	26.00
2,650	STEEL PRODUCTS	PORTO NOGARO-DAMIETTA	1000/1000	27.19
3,000	STEELS	MARDAS-MATADI	1000/LO	83.00
3,000	BARLEY (53')	TEMRYUK-ISKENDERUN	1000/1000	26.00
3,000	CONCENTRATES	BOURGAS-PORTO VESME	1500/2000	26.00
3,000	WHEAT	THESSALONIKI-BARI	1250/1250	19.25
3,000	HRC	NIKOLAEV-BURGAS + VARNA	1500/1500	20.00
3,000	BAGGED GENERAL CARGO	ODESSA-GABES	1500/1500	35.00
3,100	STEEL DEBARS	ODESSA-LARNACA	1250/1250	26.00
3,200	BENTONITE	SAMSUN-ROTTERDAM	1500/1500	51.00
3,300	ANIMAL FEED	RAVENNA-AVONMOUTH	1000/2000	52.00
4,300	SFS (70')	BRILA-IZMIR	1250/1250	33.00
4,400	CAN	BANDIRMA-RAVENNA	2000/3000	18.00
4,500	IRON ORE	THESSALONIKI-LEITH	2500/2500	44.00
5,000	CONCENTRATES	POTI-BOURGAS	3000/2500	15.50
5,000	STEEL BILLETS	NOVOROSIYSK-BARTIN	2000/1500	14.50
5,500	UREA	DAMIETTA-ALIAGA	2500/2500	12.00
5,500	BULK SAND	SOUSSE-GENOA	3000c/2500	10.50
6,000	UREA	DAMIETTA-PORT LA NOUVELLE	4000c/1500	27.00
6,000	CORN	TUAPSE-TARTOUS	2500/1000	40.00
7,000	CORN	KHERSON-TEKIRDAG	2500/1500	16.50

Yandaki tüm seferler ortalama 15 yaş profiline haiz gemilerin hız ve sarfiyat verilerine dayanılarak oluşturulmaktadır. Gemilerin ana yakıtı IFO 180, ikincil yakıtı ise MDO'dur. Tüm seferler yükleme limanının aşgari 300 mil uzağından başlar, tahliye limanında biter. Varsa ortalamanın üzerindeki örneklere, diğer çeşitli kaynaklardan da doğruluğu teyit edilmeden yer verilmez.

Bu rapordaki bilgiler ISTFIX Araştırma ekibinin güvenilir bulunduğu kaynaklardan ve piyasa analizlerinden derlenmiştir. Rapor, yayımlandığı tarih için güvenilirdir. ISTFIX, alıcı tarafından bu raporun herhangi bir şekilde kullanımından doğabilecek olası bir sorumluluğu kabul etmemektedir.

## YAKIT

Gemi yakıt fiyatları bu hafta petrolü takip ederek yukarı hareket etti.

USD / mt	Rotterdam		Cebelitarık		Malta		İstanbul	
	IFO 180	MGO	IFO 180	MGO	IFO 180	MGO	IFO 180	MGO
Bu Hafta	455.00	585.00	449.00	629.00	460.09	625.00	468.50	652.00
Geçen Hafta	447.00	585.00	443.00	630.00	445.15	625.00	457.50	653.50
Değişim	1.79%	0.00%	1.35%	-0.16%	3.36%	0.00%	2.40%	-0.23%



## S&P VE HURDA

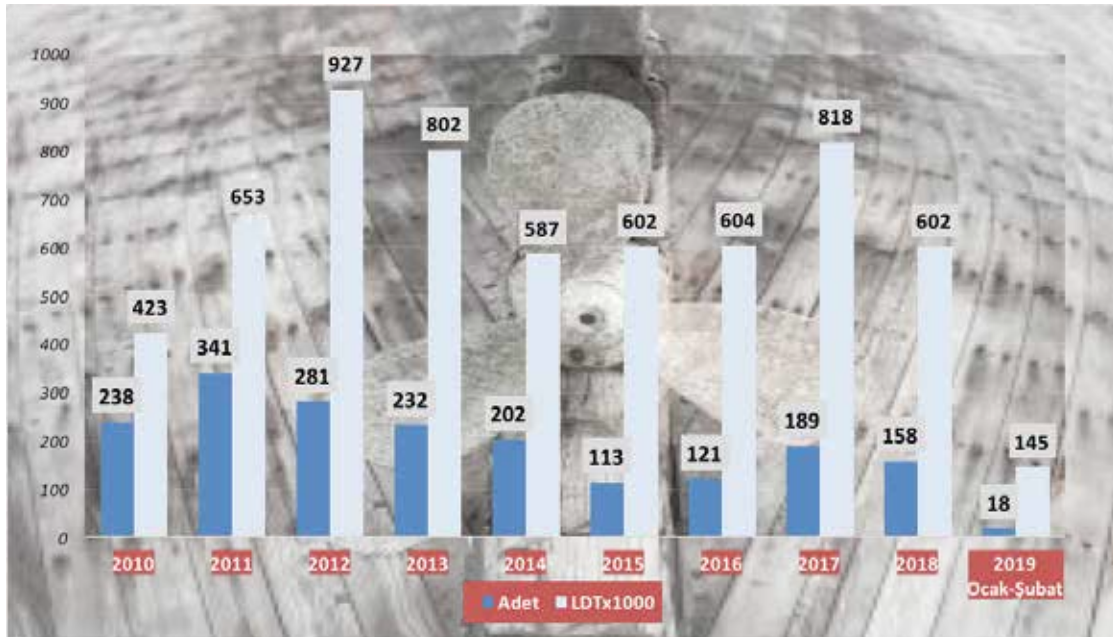
Bu haftanın tek satışında, bir Türk armatör 6.000 dwt, 2007 Çin inşası vinçli ve BV klaslı bir geminin satışıyla ilişkilendirildi. Satışın 2.5 milyon dolar civarına bağlandığı raporlandı. Benzer gemiler 2018 sonunda da satılmış, fiyatları 2.7-2.8 milyon dolar civarında olmuştu.

## TÜRKİYE'DE GEMİ SÖKÜM (Bayrak Ülkelerine Göre Listelenmiştir.) OCAK - ŞUBAT 2019

SIRA NO	IMO NO	GEMİ ADI	TİPİ	BAYRAK	TONAJI GT	TONAJI DWT	TONAJI LDT	İNŞA YILI	GELİŞ TARİHİ
1	8420799	STAR GRAN	KURUYÜK	CEZAYİR	27192	43759	10550	1986	20.02.2019
2	8113566	TEAL	AĞIR YÜK TAŞIMA	CURACAO	22835	32101	11793	1983	4.02.2019
3	8617940	TREASURE	AĞIR YÜK TAŞIMA	CURACAO	42515	53818	22137	1990	7.02.2019
4	8113554	SWIFT	AĞIR YÜK TAŞIMA	CURACAO	22835	32187	11707	1983	10.02.2019
5	9050670	SONNY	TANKER	LİBERYA	1773	6417	2484	1994	24.01.2019
6	8890401	SOTRA	KURUYÜK	MOLDOVA	1528	2155	895	1994	19.02.2019
7	6510253	ALKYON	RO-RO	PALAU	1217	381	1589	1965	22.02.2019
8	7203637	HORIZON	RORO-YOLCU	SIERRA LEONE	7707	1520	4041	1971	9.01.2019
9	8312590	BALTIC BREEZE	ARABA GEMİSİ	SİNGAPUR	29979	12466	9438	1983	5.02.2019
10	7615608	CAPRICORN	TARAK	ST VINCENT	3256	976	5104	1977	2.03.2019
11	6523016	FALCON 1	CANLI HAYVAN	TANZANYA	861	-	700	1965	4.02.2019
12	8756590	SONGA DELTA	SONDAJ PLATFORMU	TOGO	24024	-	23150	2012	4.02.2019
13	9189835	GSF.C.R LUIGS	SONDAJ	VANUATU	47079	-	31350	1998	30.01.2019
14	6913340	TAXIARCHIS S	KURUYÜK	YUNANİSTAN	1428	1464	946	1952	24.01.2019
15	7355272	EXPRES	RO-RO YOLCU	YUNANİSTAN	15074	5432	7689	1974	29.01.2019
16	7333457	NESTOR	BARÇ	YUNANİSTAN	372	500	290	1970	21.01.2019
17	5071547	MACEDONIA	ROMORKÖR	YUNANİSTAN	179	400	230	1952	21.01.2019
18	-	TAEGIL 5	DUBA	-	3028	-	1628	1979	23.02.2019

Kaynak: Gemisander

## TÜRKİYE'DE YILLAR İTİBARIYLA GEMİ GERİ DÖNÜŞÜME TABİ TUTULAN GEMİLER (Adet ve LTD)



Kaynak: Gemisander



## DÜNYADA GEMİ GERİ DÖNÜŞÜMÜ ŞUBAT 2019



**Kaynak:** Clarksons Research Services Limited



**Kaynak:** Clarksons Research Services Limited

**Nilgün TOK (Deniz Ticareti Müdürü) • Mustafa YAVUZYILMAZ (Gemi İnşa Yetkilisi) • Metin AK (Sektörel Araştırmalar Uzmanı)  
Meryem ÇELİK (Deniz Ticareti Sorumlusu)**

\*İMEAK Deniz Ticaret Odası Deniz Ticareti ve Deniz Ulaştırması Genel Sekreter Yardımcılığı bünyesinde hazırlanmıştır.



# PİRİ REİS ÜNİVERSİTESİ

## BU ÜNİVERSİTEDE İŞ VAR !



### **DENİZCİLİK FAKÜLTESİ**

- \* Deniz Ulaştırma İşletme Mühendisliği
- \* Gemi Makineleri İşletme Mühendisliği

### **İKTİSADİ ve İDARİ BİLİMLER FAKÜLTESİ**

- \* Ekonomi ve Finans
- \* Uluslararası İşletme ve Ticaret
- \* Denizcilik İşletmeleri Yönetimi
- \* Uluslararası Lojistik ve Taşımacılık
- \* Yönetim Bilişim Sistemleri

### **MÜHENDİSLİK FAKÜLTESİ**

- \* Gemi İnşaatı ve Gemi Makineleri Mühendisliği
- \* Elektrik-Elektronik Mühendisliği
- \* Makine Mühendisliği
- \* Endüstri Mühendisliği
- \* Bilişim Sistemleri Mühendisliği \*\*

\*\*Bilgi Sistemleri Mühendisliği bölümüne öğrenci alımı ile ilgili detayları [www.pirireis.edu.tr](http://www.pirireis.edu.tr) adresimizden takip edebilirsiniz.

### **HUKUK FAKÜLTESİ**

- \* Hukuk

### **DENİZCİLİK MESLEK YÜKSEKOKULU**

- \* Deniz Ulaştırma ve İşletme Programı
- \* Deniz Liman İşletmeciliği Programı
- \* Gemi Makineleri İşletme Programı
- \* Gemi İnşaatı Programı
- \* Mekatronik Programı
- \* Marina ve Yat İşletmeciliği Programı
- \* Bilgisayar Programcılığı Programı
- \* Deniz Brokerliği Programı
- \* Lojistik Programı
- \* Gemi Açılışı Programı

# Gelecek Burada



"Piri Reis Üniversitesi; Dünya Denizcilik Üniversiteleri Birliği(IAMU) üyesidir.



pirireisuni



pirireisuniversity



pirireisuniversitesi

[www.pirireis.edu.tr](http://www.pirireis.edu.tr)

[graduate.pirireis.edu.tr](http://graduate.pirireis.edu.tr)

[aday.pirireis.edu.tr](http://aday.pirireis.edu.tr)

[pusem.pirireis.edu.tr](http://pusem.pirireis.edu.tr)

[bologna.pirireis.edu.tr](http://bologna.pirireis.edu.tr)





**SPARE PARTS  
SERVICE**

**MAXIMIZE  
ENGINE  
PERFORMANCE**

**MESI INCORPORATION**  
Marine Engine Spares International Inc.  
Hasapaşa Mah. Sarayardı Cad. Toprak İş Merk.  
No.104 K.2 D.3 Kadıköy / İSTANBUL

**P:** +90 216 346 17 00-03  
**F:** +90 216 346 00 02  
**M:** sales@mesimarine.com  
**W:** www.mesimarine.com

**in** mesimarine  
**@** mesimarineinc



**KEEP YOUR ENGINE RUN  
UNTIL YOU STOP**

**YAF DIESEL SHIP SPARE PARTS TRADING LTD.CO**

EVLIYA CELEBI MAH. MEHMET AKIF SOK. NO: 1 TUZLA | ISTANBUL

0090 216 494 49 02

0090 533 281 24 77

0090 850 225 23 00

[info@yafdiesel.com.tr](mailto:info@yafdiesel.com.tr)

[www.yafdiesel.com.tr](http://www.yafdiesel.com.tr)

ISO 9001  
BUREAU VERITAS  
Certification

