

İMEAK
Deniz Ticaret
Odası'nın
resmi yayınıdır.

DenizTicaretİ

DERGİ KURULUŞ: 1984

ŞUBAT / 2020



**MECLİS TOPLANTISINA
KÜLTÜR VE TURİZM BAKAN YARDIMCISI
KONUK OLDU**

UZMAR®

7 / 24

30 KILAVUZ KAPTAN

29 DENİZ ARACI

MAKSİMUM VERİMLİLİK

SIFIR RİSK

TEK VİZYON

ÖNCE EMNİYET

1973'TEN BERİ



İZMİR • ÇANAKKALE • İSTANBUL • İSKENDERUN

UZMAR UZMANLAR DENİZCİLİK TİC. VE SAN. LTD. ŞTİ.

Akdeniz Mah. Cumhuriyet Bul. Erden İş Hanı No: 87 K:7
Pasaport - Konak 35210 İzmir / TÜRKİYE

Tel: +90 (232) 445 76 00 - Fax: +90 (232) 445 79 00
Web : www.uzmar.com.tr - E-mail: izmir@uzmar.net

Denizcilik Sektöründe 20 Yıldır Sizlerle...



BERK GÜMRÜK MÜŞAVİRLİĞİ LTD. ŞTİ.

Evliya 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

www.berkgumrukleme.com

BERK LOJİSTİK LTD. ŞTİ.

Evliya 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

www.berklojistik.com



CITADESIGN
Marine Interior Design



DENİZ SİSTEMLERİ



www.aselsan.com.tr



ASELSAN Türk Silahlı Kuvvetlerini Güçlendirme Vakfı'nın bir kuruluşudur.

aselsan

Güven Veren Teknoloji



«Deniz ticareti
camiamızda refah;
bilgili, çağdaş
çalışma ile
mümkündür.»

M. ZİYA KALKAVAN

CÜNEYT ÇELİK

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



Yıl 36

ŞUBAT 2020

Yayın Türü: Yaygın - Süreli Yayıdır. 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

İDARE MERKEZİ

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

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

www.denizticaretodasi.org.tr

YAYINA HAZIRLIK

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

Validebağ / Kadıköy İSTANBUL - TÜRKİYE

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

info@tayfajans.com

Genel Yayın Yönetmeni: HAKKI ŞEN hakkisen@tayfajans.com

Genel Koordinatör: AYŞE OLCAY ayseolcay@tayfajans.com

Reklam Müdürü: ZEYNEP USTA HÜSEYİNOĞLU
zeynep@tayfajans.com Tel: +90 216 339 13 40/41

Editör: Özge Saydam DEMİRKOL editor@virahaber.com

Art Direktör: FATMA BAŞ fatmabas@tayfajans.com

Muhabir: SERPİL GEDİK muhabir@virahaber.com

Katkıda Bulunanlar:
SEVİM TARHAN ATASOY
ESİN TARHAN

Baskı: ÖZGÜN OFSET

Yeşilce Mah. Aytekin Sok. No: 21 34418 4. Levent / İstanbul

Tel: + 90 212 280 00 09

Faks: +90 212 264 74 33

www.ozgun-ofset.com

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

FREEFALL LIFEBOATS



GEPA GRP FREEFALL LIFEBOATS are designed, constructed and tested according to the latest standards, requirements of "SOLAS", "IMO" and "LSA Code"

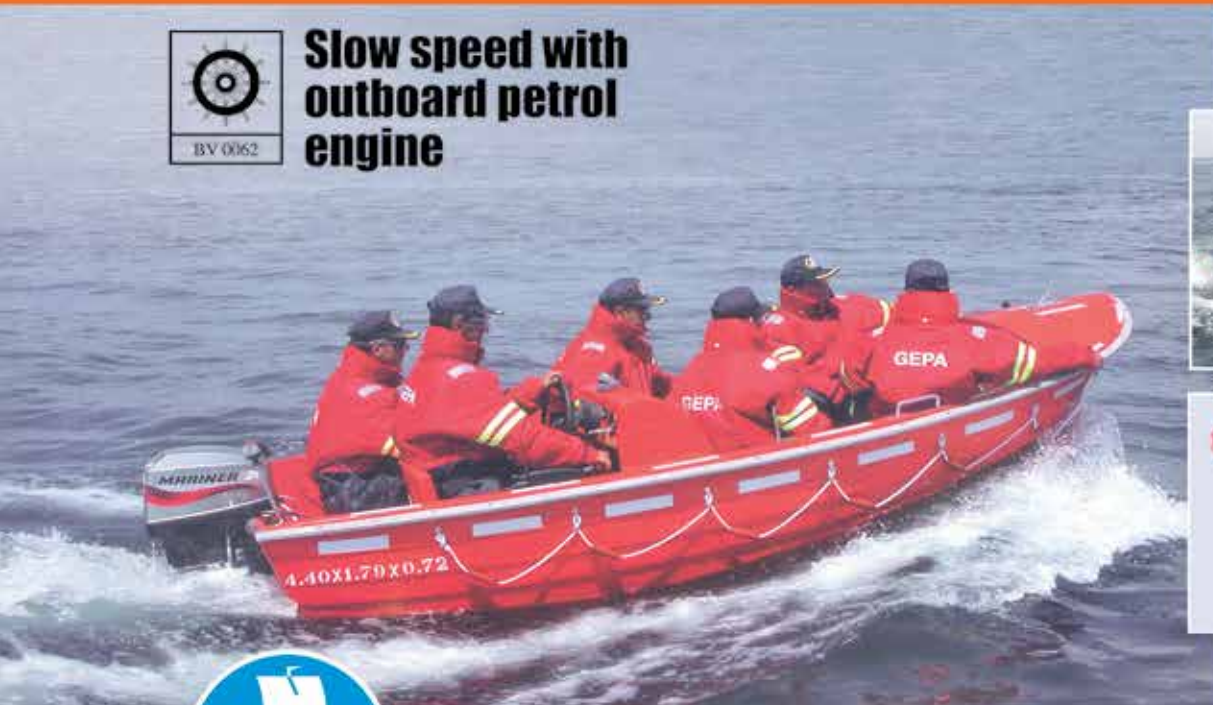


RESCUE BOATS

**SAFE
AND
SOUND**

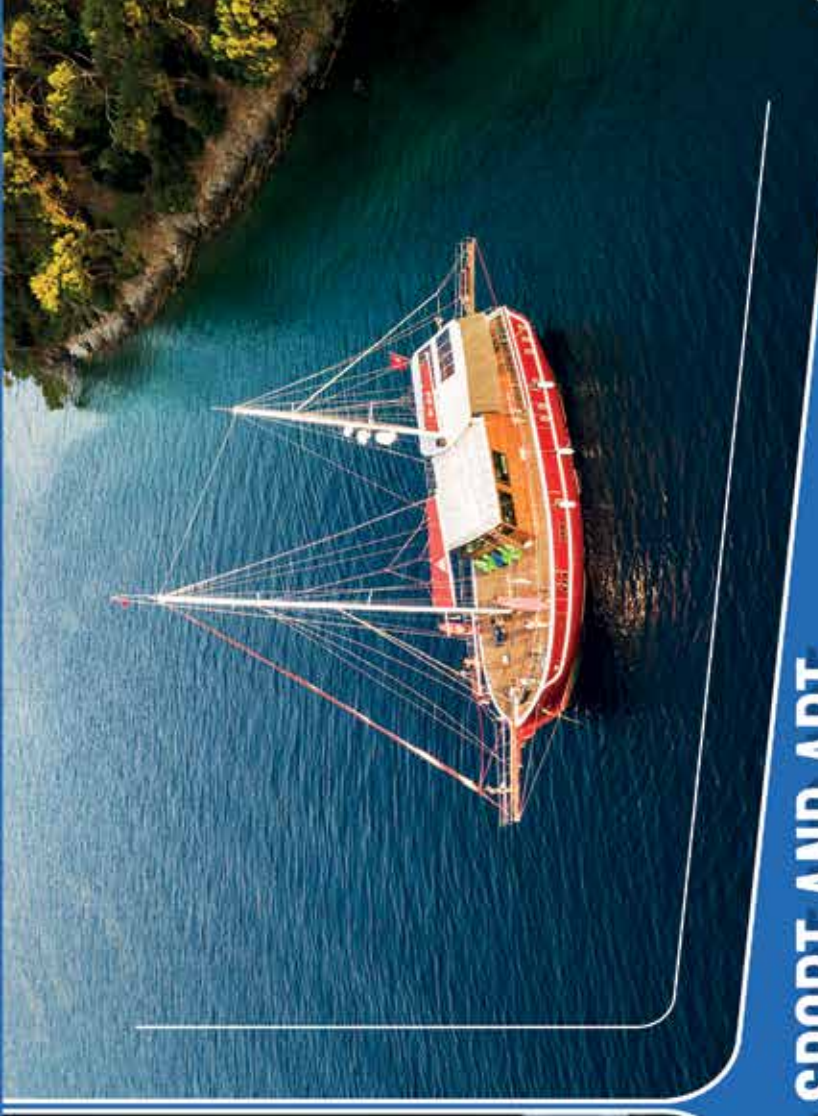


**Slow speed with
outboard petrol
engine**



GEPA - FIBERGLASS INDUSTRY & TRADE CO. INC.

Tersane Yolu Yan Sanayi Bölgesi Harmandalı Sk. No10 Aydıntepe 34947 Tuzla/Istanbul/TURKEY
Phone: +90 216 392 93 96 Fax: +90 216 392 20 64
E-mail: info@gepafiberglass.com Web Page: www.gepafiberglass.com



SEA, SUN, WATER SPORT AND ART...

www.atayat.com.tr



İÇİNDEKİLER



16

MECLİS

MECLİS TOPLANTISI'NA
KÜLTÜR VE TURİZM
BAKAN YARDIMCISI
KONUK OLDU

44

GÜNDEM

HÜSEYİN ÇINAR

12

TAMER KIRAN

"ACININ DİLİ, DİNİ, İRKi
YOKTUR..."

54

MAKALE

AZİZ MUSLU

60

AKADEMİK BAKIŞ

DR. SEDA PEREK

64

DENİZ VE MİZAH

HALİM METE

66

SÖYLEŞİ

KORAY KARAGÖZ

76

SÖYLEŞİ

EMRE YALDIZ

80

LOJİSTİK

EMRE ELDENER

82

BUNKER

SİNAN UTLU

ODADAN HABERLER	32
ŞUBELERİMİZDEN	38
DTO AB BÜLTENİ	46
GEMİ TUTULMALARI	52
SEKTÖRDEN HABERLER	68
S&P	84
YÜK İSTATİSTİKLERİ	86
ISTFIX ANALİZ	88
HURDA RAPORU	90

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, mail: marine@eskomarine.com.tr



Hayatın İçinde
"In Life"



MARİN
RÖMORKÖR ve
KILAVUZLUK A.Ş.

Güçlü
“yönümüz”
sizin
memnuniyetiniz



Kılavuzluk ve Römorkör hizmetlerinde
sahip olduğumuz tecrübe,
güçlü sermaye ve ortaklık yapımızın
verdiği güvenle...
Her geçen gün büyüyen filomuzla
Ülkemize ve sektörümüze değer katmaya
devam ediyoruz.

www.marintug.com



Acının dili, dini, ırkı yoktur...

Elazığ'da meydana gelen deprem ülkemizin birçok ilinde hissedildi ve ne yazık ki hem can, hem de mal kaybına neden oldu. Üzgünüz, hem de çok üzgünüz... Ölen vatandaşlarımıza Allah'tan rahmet, yaralıları acil şifalar diliyorum. Dünyanın oluşumundan bu yana bu tip doğal afetler her zaman vardı ve bundan sonra da olmaya devam edecektir. Özellikle ülkemiz deprem kuşağında bulunuyor, bu nedenle daha fazla acı ve can kaybı yaşamamak adına bu tip doğal afetlere her şekilde hazırlıklı olmamız gerekiyor. Deprem ülkemizin bir gerçeği ve kimse bunun ne zaman olacağını bilmiyor, ama depremde can ve mal kaybı olmaması için neler yapılması gerektiğini biliyoruz.

hizmetler ve tarım geliyor. Anlaşmaya göre Çin, 27 yılını baz alarak ABD'den ithal ettiği mal ve hizmet tutarını 2020 ve 2021 yıllarında 162 milyar mal, 38 milyar da hizmet olmak üzere toplamda 200 milyar dolar artıracak. Çin 2017 yılında bu ülkeden, 130 milyar mal ve 58 milyar hizmet olmak üzere yaklaşık 188 milyar dolarlık ithalatına ek olarak bu yıl 76,7 milyar dolarlık, gelecek yıl da 123.3 milyar dolarlık alım yapacak. Buna karşılık olarak ABD 160 milyar dolarlık cep telefonu, bilgisayar gibi Çin ürünlerine vergi koymayacak. 112 milyar dolarlık %15'lik vergi olan ürünün de vergi oranını %7.5'e indirecek. Geriye kalan ithalatın %25'lik

Bakanlığı'nda kurulan Denizcilik Genel Müdürlüğü ile yola devam edilmesi kararı alındı. Böylece denizcilik sektörümüz Denizcilik Genel Müdürlüğü ile Tersane ve Kıyı Yapıları Genel Müdürlüğü gibi iki genel müdürlükle yoluna devam edecek. Denizcilik sektörümüze hayırlı ve uğurlu olmasını diliyorum. Bu değişikliklerle bürokrasinin azaldığı bir döneme gireceğimizi düşünüyorum, böylece sektör sorunlarının kısa zamanda çözüleceğine inanıyorum. Denizcilik Genel Müdürlüğü'ne getirilen ve sektörün sorunlarını çok iyi bilen Ahmet Selçuk Sert'e de yeni görevinde başarılar diliyorum. Her zaman olduğu gibi yeni süreçte de sektörü idare işbirliğine en üst seviyede devam edeceğiz.



TAMER KIRAN

İMEAK DTO / Yönetim Kurulu Başkanı

İMEAK Deniz Ticareti Odası olarak, her zaman devletimizin ve milletimizin yanında olduk, olmaya da devam edeceğiz. Acının dili, dini, ırkı yoktur. Ateş düştüğü yeri yakmıyor, her yeri yakıyor. Dün Avustralya'daki yangın yüreğimizi dağlarken, bugün Elazığ depremi ile sarsıldık. İnşallah bundan sonra bu tip acılar yaşamayız...

İki dünya devi arasında çok önemli bir anlaşma imzalandı. ABD ile Çin'in birinci faz ticaret anlaşması kapsamında "enerji" en çok ihracat yapılacak kalemler arasında yer alıyor. Ardından sanayi üretimi,

vergisiz ise planlandığı gibi %30'a çıkmayıp mevcut seviyesini koruyacaktır. Bu anlaşma denizcilik sektörü için de son derece önemli ve kurumlarımızın bunun üzerine stratejilerini oluşturması gerekiyor. Elbette ki bu anlaşmanın aslan payını Çin, Japonya ve Kore alacak. Doğru bir strateji ile uzun zamandır krizin içinde olan denizcilik piyasaları da hayli hareketlenecektir.

Denizcilik sektörümüzü ilgilendiren çok önemli bir gelişme de Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı'nda yaşandı. Cumhurbaşkanlığı kararnamesi ile Ulaştırma ve Altyapı

Türkiye'nin köklü sanayi kuruluşlarının çevreci ürünlerinin, daha az enerji ve hammadde ile üretim sağlayan projelerinin ve "sürdürülebilirlik ve çevre yönetimi" konusundaki çalışmalarını yarıştırdığı İstanbul Sanayi Odası (İSO) 2018 Çevre Ödülleri arasında denizcilik eğitiminin amiral gemilerinden olan Piri Reis Üniversitesi'nin deniz kampüsü İSO Özel Kategori Çevre Ödülü'ne layık görüldü. Piri Reis Üniversitesi'nin her tarafında, denizcilerimizin alın teri ve göz nuru var. Bu gelişmeler bizi hem mutlu ediyor, hem de gururlandırıyor. Türk denizciliğinin gelişmesi, gemi adamlarımızın uluslararası rekabet edebilirliğinin artırılması amacıyla kurulan üniversitemizde sadece gemi adamı yetiştirmiyoruz. Denizciliğin geneline yönelik kaliteli insan kaynakları oluşturmaya çalışıyoruz. Kaptanından, mühendisine, hukukçusundan finansçısına, deniz işletmeciliğinden akademisyenine kadar kalifiye insan kaynağı yetiştiriyoruz. Bu başarılarla emeği geçen herkesi yürekten kutluyorum, daha nice başarılar getireceklerine inanıyorum.

Tabii odamızın uluslararası faaliyetleri de hız kesmeden devam ediyor. Yarım asırdır dünya denizcilerini bir araya getiren BootDüsseldorf Fuarı'na, Odamızın desteği ile üyelerimizin katılımı sağlanmıştır. Bu yıl BootDüsseldorf Fuarı'na 73 ülkeden 1500 firma katıldı. 4 holde gerçekleşen fuara Türkiye'den 41 firma katılmış ve fuardan büyük bir memnuniyetle dönmüştür. Aynı zamanda Deniz Ticaret Odamızın resmi yayın organı olan Deniz Ticaret Dergisi de BootDüsseldorf'a özel İngilizce özel bir sayı ile fuarda yerini almıştır. Emeği geçen herkese teşekkür ediyorum. Önümüzdeki sayımızda buluşana dek yolumuz açık olsun, Allah selamet versin...

İskele kuşu Montenegro'da.

*Ege kıyılarının güçlü hâkimi, nam-ı diğer yalıçapkını.
Doğduğu denizlerde büyüdü; kendisine güvenli,
yeni bir liman daha buldu. 40 yıllık köklü geçmişi ile
artık Montenegro'da da hüküm sürüyor.
Tıpkı Asmira & Co. gibi.*



ASMİRA & CO

reliable partner!"



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

"**MOST Denizcilik** olarak, petrol döküntüsü konusunda planlama, hazırda bekleme, eğitim, tatbikat ve operasyonel müdahalenin gerçekleştirilmesi amacı ile kurulduk. Türkiye'nin en hassas noktalarında haftanın her günü, günün her saatinde hizmet vermeye hazırız. Açık deniz bariyerleri, sorbent emici malzemeler, sıyrıcılar, yıkama makineleri ve yüzer depolama tanklarını da kapsayan tüm ileri teknoloji altyapımızla ve uzman kadromuzla; **çevreyle, ülkemizi üç yandan kucaklayan denizlerimiz ile dostuz...**"



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

Telefon: +(90) 216 394 02 69 • **Fax:** +(90) 216 394 02 79

info@mostdenizcilik.com • www.mostdenizcilik.com

MostDenizcilikTR

MostDenizcilik

MostDenizcilik



***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



**BUREAU
VERITAS**

Move Forward with Confidence

MECLİS TOPLANTISI'NA KÜLTÜR VE TURİZM BAKAN YARDIMCISI KONUK OLDU

İMEAK Deniz Ticaret Odası'nın Ocak Ayı Olağan Meclis Toplantısı'na Kültür ve Turizm Bakan Yardımcısı Nadir Alpaslan katıldı. 2020 yılının ilk toplantısında en çok konuşulan konu IMO'nun yeni uygulanmaya başlayan Sulphur Cup Regülasyonu oldu.



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

Meclis Toplantısı Meclis Başkanı Salih Zeki Çakır'ın 22. Meclis Oturumu'nu açması ile başladı. Toplantıya katılanları selamlayan Salih Zeki Çakır, toplantı gündeminde bir değişiklik olduğunu belirtti. "Yönetim Kurulu tarafından DTO Petrol A.Ş.'den Rize İnşaat Yatırım A.Ş.'nin %2.5'lük hissesinin Odamıza devri olması konusunu gündeme almamız gerekiyor" diyen Çakır, ardından konuyla ilgili oylama yaptı. Böylece yeni konu gündeme alınmış oldu. Meclis Başkanı Salih Zeki Çakır vefat haberlerine geçmeden menfur bir şekilde katledilen Kaptan Bora Ekşi'ye Allah'tan rahmet, kederli ailesine ve denizcilik camiasına baş sağlığı diledi. Çakır: "Böylesi olayların bir daha tekrarlanmamasını diliyorum" dedi.

Meclis Katip Üyesi Serhat Barış Türkmen tarafından vefat haberleri okundu. Serhat Barış Türkmen şöyle devam etti: "Odamız Üyesi, Gelibolu Gemi İnşaat Sanayi ve Ticaret Yönetim Kurulu Başkanı Armatör Mehmet Aksoy vefat etmiştir. Odamız Üyesi Selah Rafine ve Gemicilik Endüstri Ticaret A.Ş. Yönetim Kurulu Başkanı Erkan Selah'ın annesi Müzeyyen Selah vefat etmiştir.

Odamız Üyesi Şentürk Denizcilik Sahibi Cemil Şentürk'ün annesi Nazik Şentürk vefat etmiştir. Odamız Meclis Üyesi Yılmaz Ulusoy'un kardeşi Aysel Yiğci vefat etmiştir. Merhum ve merhumelere Allah'tan rahmet, kederli ailelerine denizcilik camiası adına başsağlığı diliyoruz."

"GEÇTİĞİMİZ YIL DIŞ POLİTİKADA ÜÇ ÖNEMLİ POLİTİK GELİŞME YAŞADIK"

Meclis toplantısında DTO'nun 2019 yılındaki faaliyetlerinin anlatıldığı sunumun izlenmesinin ardından DTO Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran kürsüye geldi. İMEAK DTO Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran sözlerine: "Öncelikle 32 dakika süren video için toleransınıza sığınıyorum, ama bir yılı ana olaylarıyla anlatmaya çalışmış arkadaşlar. Bir yılda biz bir şeyler yapmaya çalıştık. Sizler de 32 dakika seyrederek sabır gösterdiniz. Teşekkür ediyorum" diyerek başladı. Tamer Kıran: "Sayın Bakan Yardımcım, değerli misafirler, bir şey daha ekleyeyim, biz bunların hiçbirini tek başımıza yapmadık. Biz bir yönetim kurulumuz.



Yönetim kurulu ile beraber yaptık. Her tarafta bir arkadaşımız vardı. Kimi zaman benimle, kimi zaman kendileri, bu bir takım oyunu. Takım oyununu da en iyi şekilde oynadığımızı ümit ediyorum. Deniz Ticaret Odamızın Ocak ayı meclis toplantısına hoş geldiniz” dedi.

Tamer Kiran, 2020 yılının ilk meclis toplantısında katılımcıları şahsı ve yönetim kurulu adına sevgi ve saygı ile selamlayarak: “Bugünkü toplantımızda Kültür ve Turizm Bakan Yardımcımız Sayın Nadir Alpaslan Meclis toplantımıza teşrif ederek bizleri onurlandırdı. Kendisine Odamız adına hoş geldiniz diyor, saygılarımı arz ediyorum” şeklinde konuştu. Tamer Kiran, sözlerini şöyle sürdürdü: “Yeni bir on yılın ilk günlerini geride bıraktık. Öyle çalkantılı dönemlerden geçiyoruz ki, önümüzdeki yıl kadar 2020 ile 2030 yılları arasındaki dönemde dünyayı, ülkemizi nelerin beklediğini; ekonomik ve ticari hayatın nasıl şekilleneceğini hiç kuşkusuz hepimiz merak ediyoruz.” Türkiye'nin dünyanın gidişatını değiştirecek olayların cereyan ettiği coğrafyanın tam ortasında yer aldığını hatırlatan Tamer Kiran, ekonomik gelişmeler kadar jeopolitik gelişmelerin de ülkemizin geleceğinde önemli yer tuttuğuna vurgu yaptı ve konuşmasına şöyle devam etti: “Geçtiğimiz yıl ülkemizin dış dünya ile ilişkilerini köklü bir şekilde etkileyen üç önemli politik gelişme yaşadık. Bunlardan ilki Rusya'ya sipariş ettiğimiz S400 hava savunma sistemlerinin ilk partisini Temmuz ayında teslim almamız oldu. İkinci önemli gelişmeyi Suriye'de

yaşadık. Ekim ayında Kuzey Suriye'de Fırat'ın doğusunda gerçekleştirilen Barış Pınarı Harekatı bölgedeki tüm dengeleri değiştirdi, sinsi planları sekteye uğrattı. Şu anda Suriye'nin bir başka bölgesi İdlip'teki gelişmeler sonucu sınırimıza doğru yönelen yeni bir göç dalgasıyla karşı karşıyayız. Suriye'deki küresel güçlerle bilek güreşimizin devam ettiğini rahatlıkla söyleyebiliriz. Son olarak, ülkemiz geçtiğimiz yıl bir yandan da Akdeniz'de kuşatılmaya çalışıldı.”

Doğu Akdeniz'de aşama aşama etrafı sarılan Türkiye'nin bu kuşatmayı kırmak için 27 Kasım günü İstanbul'da Trablus'taki Libya hükümeti ile deniz yetki alanlarının sınırlandırılmasına ilişkin mutabakat muhtırası ve güvenlik ve askeri iş birliği mutabakat muhtırasını imzaladığını hatırlatan Tamer Kiran, şunları söyledi: “Mutabakatları imzaladığımız Trablus'taki ulusal uzlaşma hükümetinin ayakta kalabilmesi için bu ülkeye asker gönderme yetkisini içeren tezkere Türkiye Büyük Millet Meclisi'nde kabul edildi. Bu olaylar olurken stratejik ortağımız Amerika Birleşik Devletleri'nin senato ve temsilciler meclisinden aleyhimize birtakım kararlar peşi sıra geçti. Önümüzdeki yıl bu kararların uygulanıp uygulanmayacağını, uygulanırsa doğuracağı sonuçları hep birlikte dikkatle takip edeceğiz.” Tamer Kiran konuşmasını şöyle sürdürdü: “Bizim ülke olarak müdahil olduğumuz konular yetmezmiş gibi yeni yılın ilk haftasında Amerika Birleşik Devletleri'nin İran Devrim Muhafızları Ordusu'na bağlı Kudüs Gücü Komutanı'nı düzenlediği hava saldırısı ile öldürmesi bölgemizdeki gerginliğin tavan yapmasına sebep oldu. Buna karşılık, bildiğiniz gibi İran Amerikan üslerine füze saldırısı gerçekleştirdi. Bizim beklentimiz tarafların sorumluluk ve itidal içerisinde hareket ederek bu tansiyonu bir an evvel düşürmeleri.”

“Dünya ekonomisinde kötü bir şekilde tamamlanan 2019'un ardından 2020'ye daha iyimser ve umutlu bir hava ile girmiştik. Ülkemizde özellikle 2019 yılının ikinci yarısından itibaren döviz

kurları, enflasyon ve faizlerde olumlu gelişmeler kaydettik. Döviz kurları yüksek oynaklıklardan kurtulup bir istikrara kavuştu. Türk lirasına güven geri geldi. Özellikle faizlerde yaşanan düşüş ve Merkez Bankası'nın agresif politika faizi indirimleri kredi maliyetlerini olumlu yönde etkiledi. Enflasyon gerileme trendine girdi. Henüz tek haneli rakamlara ulaşamamış olsak da, yüzde onların altını görmeye çok yakın olduğumuzu söyleyebiliriz” diyen Tamer Kiran, bütün bu verilerin, finansal istikrarın yavaş yavaş yerine geldiğini net bir şekilde ortaya koyduğunun altını çizdi. Sektör değerlendirildiğinde dünya deniz taşımacılığında 2010 yılından itibaren bakıldığında 2019 yılının denizcilik kazançları açısından olumlu yükselişlere sahne olduğunu vurgulayan Tamer Kiran şöyle konuştu: “Malum, Clarkson diye bir kurum var. Bu kurumun verilerine göre 2019 yılında denizde taşınan yük miktarı oldukça düşük, yüzde 1.1 artış ile 11.9 milyar tona ulaştı. Buna karşılık küresel filo büyüklüğü 2 milyar 60 milyon DWT'ye ulaştı. 2000-2010 yılları arasındaki ortalamanın 22 bin dolar ve 2010 - 2020 yılları arasındaki ortalamanın 12 bin dolar düzeyinde olduğu dikkate alınır, en azından 2010 yılı kapanışında toparlanma yönündeki gelişme daha net görülüyor. Bu önemli yükselişte ana pay %166 artış ile tankerlerde oldu.” Ayrıca gaz taşıyan gemiler ve büyük konteyner gemilerinde önemli yükselişler kaydedilirken dökme yük gemilerinde ortalama bazda düşüşler yaşandığını hatırlatan Tamer Kiran, bu gelişmelerden en az olumlu yönde etkilenenin kuruyük piyasası olduğunu belirtti ve şu açıklamalarda bulundu: “Dikkatimizi çeken nokta miktar bazında taşınan yük miktarı çok az artmasına ve filo toplamında yükselme olmasına rağmen ortalama bazda kazançlarda yükselme gözlemlendi. Kazanç tarafında saydığımız segmentlerde kazançların dökme segmentindeki dökme piyasalarındaki olumsuzluğa rağmen tanker ve gaz piyasalarındaki artışlar ortalama yukarı çekti. Dökme yükte bildiğiniz gibi özellikle Brezilya'da



madenlerde yaşanan sıkıntılar ve Çin'in büyüme hızının azalması dökme yük piyasalarına olan talebi azalttı. Bundan dolayı da diğer segmentlere göre dökme yük piyasaları aynı yükselişleri yaşamadı. Bu önümüzdeki yıl içinde canlanma ve ticaret savaşının ABD ile Çin arasında olan ticaret savaşının yumuşama olasılığı ile önümüzdeki yıl deniz taşımacılığında daha iyimser bir senaryoyu öngörmemiz mümkün."

AMERİKA VE ÇİN'DE YAŞANAN GELİŞMELER DENİZ TAŞIMACILIĞINI ETKİLİYOR

Küresel filonun azalan tersane kapasitelerine karşı %4.1 artmasının da tersane üretkenliğinin önemli oranda yüksek seyrettiğine işaret ettiğine değinen Kıran: "Bunun açılımı da küresel anlamda baktığımızda Çin %34, Güney Kore %29 ve Japonya %25 pay sahibi olarak aslan payını alıyorlar. Küresel ticaretin iki önemli aktöründeki gelişmelerin deniz taşımacılığındaki tüm fiyatlarda ana faktör olduğu hepimizin malumu. Keza, 2000'li yıllarda Çin'in uyguladığı mali destekler ile özellikle ithalattaki %18'ler düzeyindeki büyümesi önemli bir itici güç olmuştur" dedi. 2015 yılı itibarıyla ithalattaki artış hızı %5'lere zayıflayan Çin ekonomisindeki olgunlaşma sürecinin yine de önümüzdeki yıllar için yeniden itici bir güç olabileceğini söyleyen Tamer

Kıran: "Önümüzdeki yılın ana konuları, düşük sülfürlü yakıt kullanımı, alternatif yakıt kullanımı, yeşil taşımacılık, gemi inşada bir toparlanma dönemi, gemi finansmanında yeni gelişmeler ve dijital teknolojiler olacak gibi görünüyor" diye konuştu.

Her şeye rağmen önümüzdeki yıl Türkiye'nin %5 civarında büyümesini öngördüklerini belirten Tamer Kıran, jeopolitik risklerimiz azalır, bu rakamın gerçekleşmesinin sürpriz olmayacağını vurguladı. Kıran sözlerine şöyle devam etti: "Bizlerin 2020'yi karamsar bir şekilde karşılamak gibi bir lüksümüz yok. Özellikle 2010 yılından bu yana yaşadıklarımızı bir hatırlayacak olursak pek çok badireyi başımızdan nasıl def ettiğimizi görmüş oluruz. Ülkemize güveniyoruz. Saydığımız pek çok sorunun üstesinden yine geleceğimize eminiz. Uzun vadeli düşünmeliyiz. Geleceğe iyimser bakmalıyız. İş insanları olarak biz her zaman elimizi taşın altına koyarak risk aldık. Her zaman bir ferdi olduğumuz bu toplumumuzun refahını aş, iş üretmeyi kendimize öncelikli görev edindik. Evet, risklerimizi bileceğiz, önlemlerimizi alacağız ama yılmadan ilerlemeye devam edeceğiz. Türkiye'nin geleceğe güvenle bakan enerjisi ve üretkenliği yüksek bir ülke haline gelmesi konusunda bizlere düşen sorumluluğu en iyi şekilde yerine

getirmeye gayret edeceğiz. Önümüzdeki yılın geçtiğimiz yıldan daha güzel geçeceğine tüm sorun diye saydığımız bu konuların bir bir üstesinden gelerek, güzel günlere doğru ilerleyeceğimize olan inancımız tamdır."

2019 yılına bakıldığında yönetim kurulu üyeleriyle birlikte üyelere en iyi şekilde hizmet vermenin ve Odanın faaliyetlerini etkili ve verimli bir şekilde üretmenin gayreti içinde olduklarının altını çizen Kıran, bakanlıklar ve üst çatı kuruluşu olan Türkiye Odalar ve Borsalar Birliği başta olmak üzere, tüm kesimlerle tam bir iş birliği içinde hareket ettiklerine vurgu yaptı. Tamer Kıran konuşmasını şöyle sürdürdü: "Geçtiğimiz yılın şöyle bir çetelesini tuttuğumda Deniz Ticaret Odası ve TOBB toplantıları üniversite mütevelli heyet toplantıları ziyaretler, kabuller, çalıştaylar, panel ve konferanslar olmak üzere, bir yılda tam 439 faaliyete katıldığımı görüyorum. Bu faaliyetlerden 33'ünü yönetim kurulu, sektör meclisi, komite ve koordinasyon kurul toplantıları olmak üzere Türkiye Odalar ve Borsalar Birliği ile ilgili olanlar oluşturdu. Demek ki, yaklaşık mesaimin %10'unu Türkiye Odalar ve Borsalar Birliği'ne harcamışım. Yine geçtiğimiz yıl Sayın Cumhurbaşkanımızın 8 programına katıldım."

Deniz Ticaret Odası yönetimi olarak geçtiğimiz yıl 40 yönetim kurulu toplantısı yaptıklarını anlatan Kıran, bir yılda 52 hafta olduğu düşünüldüğünde tatil ve bayramlar çıkartıldığında düzenli olarak aşağı yukarı her hafta yönetim kurulu toplantısını gerçekleştirdiklerini vurguladı. Göreve geldikleri zaman her şubeleriyle geniş bir katılımı bir araya geleceklerinin vadedinde bulduklarını hatırlatan Kıran: "Geçtiğimiz yıl boyunca 10 kez şubelerimizi ziyaret ettik. İnşallah her şubemizi yılda bir kere böyle ziyaret etmek arzusundayız. Bu şekilde de onların dertlerini, sıkıntılarını dinleyip yanlarında olduğumuzu hissettirmek zorundayız. Bu ziyaretlerimiz esnasında o bölgelerin kaymakamlık belediye başkanlığı oda borsa gibi önemli kurumları da ziyaret ediyoruz. Böylece

hem Odamızın tanıtımını hem de bizim oraları daha iyi tanıyıp anlamamız için çalışmalarımızı sürdürüyoruz” dedi.

Geçtiğimiz yıl iki kez müşterek meslek komiteleri toplantısı yaptıklarını belirten Kıran, bu toplantılar sonucunda belirlenen sorunların Oda sekreteryası tarafından değerlendirildiğini, tasnif edildiğini söyledi. Sorunları armatörler, gemi yat inşa, tamir bakım, deniz turizmi, gemi acenteleri, çevre denizcilik eğitimi, lojistik forwarder faaliyetleri, tedarikçiler, brokerlik gemi akaryakıt ikmal hizmetleri, gemi klas ve sigorta ile liman işletmeciliği olmak üzere toplam 12 ana konu başlığı altında topladıklarını anlatan Tamer Kıran, bu konu başlıkları altında Odaya iletilen irili ufaklı toplam 85 sorun tespit ettiklerini belirtti ve sorunların tamamının ilgili kurumlar dikkate alınarak başta bakanlıklar olmak üzere belediyeler, Türkiye Odalar Borsalar Birliği Yüksek Öğretim Kurulu, Eximbank gibi kuruluşlara ilettiğini sözlerine ekledi. Kıran sözlerine şöyle devam etti: “Dokuz ana konu başlığı altında 46 sorun ile en çok müracaat doğal olarak Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığımıza yapıldı. Bu bakanlığımızı, Hazine ve Maliye Bakanlığı ile Çevre ve Şehircilik Bakanlığı takip etti. Şunu çok rahatlıkla söyleyebilirim: “Devletimizin her birimi ile çok yakın ve verimli çalışmalar yürütüyoruz. Sorunlarımızı her kademede dile getirebilme fırsatı buluyoruz. En çok konumuzun Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı ile ilgili olması sebebiyle bakanlık yetkililerini Odamızca davet ettik. Çok verimli iki toplantı gerçekleştirdik. Bakanlığımıza ilettiğimiz tüm sorunları ele alma imkanımız oldu. Pek çok sorunu da kolaylıkla aşabileceğimizi gördük. Önümüzdeki günlerde yapacağımız üçüncü bir değerlendirme toplantısı ile inşallah son noktayı koyacağız ki, bunu da önümüzdeki haftaya planladık.”

ÖNEMLİ DÖRT KONUDA BÜYÜK MESAFE KATETTİK

Tamer Kıran, sorunlara gösterdikleri yakın ilgiden dolayı başta Ulaştırma ve Altyapı Bakanı Sayın Cahit Turhan

olmak üzere, genel müdürlere, Bakan Yardımcısı Selim Dursun Bey'e ve tüm bakanlık bürokratlarına bir kez daha en içten dilekleriyle teşekkürlerini sundu. Tamer Kıran sözlerini şöyle sürdürdü: “Yine Kasım ayında Ticaret Bakan Yardımcımız Sayın Rıza Tuna Turagay Meclis toplantımıza teşrif ederek bizleri onurlandırdı. Ziyaret sırasında Sayın Bakan Yardımcımız Tuna Turagay Bey'e sorunlarımızı ilk elden anlatma imkanımız oldu ve sorunlarımızı teşkil eden dosyayı kendisine sunduk. Son olarak geçen hafta Cumartesi günü Hazine ve Maliye Bakan Yardımcılarımız Sayın Nureddin Nebati ve Sayın Osman Dinçbaş ile üst düzey bürokratlarımız ile ki tam kadro oradaydılar, İstanbul Vergi Dairesi Başkanlığı'nda bir araya geldik. Yönetim kurulumuz ve sektörü temsil eden üyelerin geniş katılımı ile düzenlenen toplantıda önemli gördüğümüz Hazine ve Maliye Bakanlığı ile ilgili konuları tek tek iletme fırsatı bulduk. Tabii ki tüm ilettiğimiz sorunların tamamen çözülmesi gibi bir durum her zaman olmuyor. Ama sorunlarımızın çözümü noktasında önemli mesafeler katettiğimizi memnuniyetle müşahede ediyoruz.”

Yıl içinde yaptıkları birçok faaliyet içinde, geçilen hafta içerisinde çok önemli dört konuda mesafe alındığını söyleyen Kıran bu konuları şöyle sıraladı: “Bunlardan birincisi Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı'nda tersane, tekne ikmal ve çekek yerleri hakkında yönetmelikte değişiklik yapılmasına dair yönetmelik 4 Ocak 2020 tarihinde Resmi Gazete'de yayımlandı ve 13 Şubat 2009 tarihinden önce faaliyette bulunan kapsam dışı tesislerin ilgili kurumlardan alınmış veya alınacak faaliyet konusuna uygun iş yeri açma ruhsatı ve/veya faaliyet izni gibi belgelerin ibraz süreleri 31 Aralık 2020 tarihine kadar uzatıldı. Tabii bunu geçen sene de söylemiştim ama artık bu izin belgelerini almayan tersane sayımız da oldukça azaldı, dolayısıyla bütün bu tersaneci üyelerimize bunları bir an önce tamamlamalarını ve önümüzdeki yıl artık tekrar aynı konu için bakanlığımıza uzatma için

müracaat etmek zorunda kalmamamızı diliyorum. İkinci husus Odamızca Hazine ve Maliye Bakanlığı ile Ticaret Bakanlığı'na başvuruda bulunularak gemi acentelik hizmetleri kabotaj seferi yapan gemilere verilen acentelik hizmetleri hariç olmak üzere gemilere verilen gümrüksüz satış hizmetleri ile kılavuzluk ile yabancı bayraklı gemilere verilen kılavuzluk ve römorkörcülük hizmetlerinden elde edilen kazançların döviz kazandırıcı hizmet ve faaliyetler kapsamına alınmasını uzun yıllardır talep ediyorduk. Bu talebimizle, Türkiye Cumhuriyeti Merkez Bankası sermaye hareketleri genelgesinde yapılan değişiklik ile Türk parasının kıymetini korumak hakkında 32 sayılı kararın 17 ve 17 a maddeleri kapsamında gerçekleştirilecek döviz kullanımlarında döviz geliri olarak kabul edilmesi sağlandı. Bundan ayrı söz konusu hizmetlerden elde edilen gelirlerin döviz kazandırıcı hizmet ve faaliyet olarak kabul edilebilmesi yani biraz daha ileri haliyle unsurlardan faydalanabilmek için Ticaret Bakanlığı'nın 207/4 sayılı tebliğinin belgeli işlemler başlıklı altıncı maddesinin üçüncü fıkrasına anılan hizmetleri ilave etmesi yönündeki talebimizi takip etmeye devam ediyoruz, yani Hazine ve Maliye Bakanlığı'nın tarafında yapacağımız iş tamamlandı. Ticaret Bakanlığı tarafını da yapabilirsek eğer tam dört dörtlük isteğimiz yerine gelmiş olacak. Üçüncü husus Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı tarafından hazırlanan Kılavuzluk ve Römorkörcülük Hizmetleri Hakkında Yönetmelik 8 Ocak 2020 tarihinde Resmi Gazete'de yayımlanarak bir yıl önce yayımlanmış yönetmelik yürürlükten kaldırıldı. Dördüncü konumuz ise Odamızca su ürünleri sektöründe kayıt dışı satışın önlenmesi amacıyla diğer et ürünlerine toptan satış için yüzde bire indirilen KDV oranının su ürünleri sektörüne de uygulanmasını talep etmiştik, bu da yayımlandı geçtiğimiz hafta içerisinde. Üyelerimiz tuttıkları balıkları bundan sonra halde yüzde 1 KDV ile satabilecekler. Konuşmamın başında bahsetmiştim, bugün aramızda Kültür ve Turizm Bakan Yardımcımız Sayın Nadir

Alpaslan bulunuyor. Deniz turizmi ile iştiğal eden yaklaşık 2 bin 600 üyemiz var. Dolayısı ile bu üyelerimizi ilgilendiren konuları da önemle takip ediyoruz.”

Deniz Turizmi konusunda da Ulaştırma ve Altyapı Kültür ve Turizm Tarım ve Orman ve Hazine ve Maliye Bakanlıkları nezdinde yaptıkları girişimlerle başarılı çalışmalar ortaya koyduklarını vurgulayan Tamer Kiran, Deniz Ticaret Odası olarak Kültür ve Turizm Bakanlığı'na önemli bir gelirin aktarılmasında rol oynadıklarının altını çizdi. 1992 yılından beri Kültür ve Turizm Bakanlığı'yla Oda arasında yapılan protokol çerçevesinde ve Deniz Turizm Yönetmeliği'nin 41. maddesi gereğince seyir izin belgesi transitlog belgesinin basımı, dağıtımı ve satışının Oda tarafından gerçekleştirildiğini hatırlatan Kiran şunları söyledi: “Seyir izin belgesi, yerli ve yabancı bayraklı özel ve ticari yatılara, Türk karasularına giriş çıkış mürettebat ve sahip değişikliği gibi faaliyetlere ilişkin verilmektedir. Verilen belgelerden elde edilen gelir miktarında yıllar itibarıyla bakanlığımıza aktarılan gelirden yükseliş kaydedilmiştir. 2019 yılında Kasım ayına kadar bakanlığımıza 6 milyon TL'nin üzerinde ve son 6 yılda 20 milyon TL'nin üzerinde gelir aktarımı sağlanmıştır. Türkiye Turizm Tanıtım ve Geliştirme Ajansı katkı payının deniz turizm araçları ve deniz turizm tesisleri için yeniden düzenlenmesi amacıyla kanun teklifiyle, deniz turizmi aracı ve deniz turizmi tesislerinin %1 olarak belirlenen turizm payının, girişimlerimiz neticesinde kanunda 1000'de 7.5 olarak düzenlenmesi sağlanmıştır.”

Bu yıla başlarken denizcilik sektöründe AR-GE ve inovasyon kültürünün geliştirilmesi yeni deniz teknolojileri ile yüksek katma değerli üretim ve ihracat hedeflerine katkı sağlanması amacıyla Denizci Millet Denizci Ülke adıyla fikir ve proje yarışması başlattıklarını duyuran Tamer Kiran, yarışma başvurularının 2 Ocak 2020 Perşembe gününden itibaren Oda'nın web sitesi üzerinden yarışma için hazırlanan portal yardımıyla kabul edilmeye başlandığını söyledi. Yarışmada



deniz ulaştırması, deniz ticareti, gemi ve yat inşa, deniz turizmi, deniz kaynakları, limanlar, lojistik, denizcilik eğitimi ve istihdam alanlarında ülke çapında ortaya koyulabilecek yeni ve uygulanabilir fikir ve projeleri kapsayacak başvuruların 27 Mart 2020 tarihine kadar kabul edileceğinin bilgisini veren Tamer Kiran, yarışmanın iki aşamalı jüri heyetinin üniversitelerin denizcilik eğitimi veren fakültelerinin akademisyenleri ile denizcilik alanında faaliyet gösteren firma, kurum ve kuruluşların üst düzey yöneticilerinden oluşturulduğunu belirtti. Tamer Kiran sözlerini şöyle sürdürdü: “Yarışma ile denizciliğimizin uluslararası ölçekte kullandığı milli sistem ve teknoloji uygulamaları imkan ve kabiliyetleri ile saygın bir noktaya gelinmesi, denizcilik alanındaki özgün ve yaratıcı fikirlerin yatırımcıyla buluşturulması ve sektörümüzde kullanılabilir hale getirilebilmesi için yeni projeler ortaya çıkarılmasını hedefliyoruz. Saydıklarımın dışında daha birçok başarılı çalışmaya da imza attık.”

Deniz Ticaret Odası olarak üyelerine daha iyi hizmet vermek, onların sorunlarını aşmalarına yardımcı ve destek olmak amacıyla var güçleriyle çalışmayı sürdüreceklerini söyleyen Kiran: “Üyelerimizin öncelikli meselelerini gündemimizden düşürmeyeceğiz. Acil çözüm bekleyen konuların takipçisi olmaya devam edeceğiz. Bütün çabalarımız sektörümüz adına daha iyi bir gelecek yaratmak için olacak. Konuşmamı tamamlarken, 2020 yılının dünyaya, ülkemize barış

ve bereket, hepimize sağlık, huzur ve mutluluk getirmesini diliyorum, hepimizi sevgi ve saygı ile selamlıyorum” diyerek sözlerini noktaladı.

“TURİZM STRATEJİK AÇIDAN ÜLKEMİZ İÇİN ÇOK ÖNEMLİ”

Tamer Kiran'ın ardından Kültür ve Turizm Bakan Yardımcısı Nadir Alpaslan kürsüye geldi. Kültür ve Turizm Bakan Yardımcısı Nadir Alpaslan: “Toplantımızın başlangıcında da anons edildiği gibi üyelerinizin, camianızın başı sağ olsun, aramızdan ayrılan kişilere ben de Rabbinden rahmet diliyorum, mekanları cennet olsun inşallah. 2020 yılının bu ilk toplantısında sizlerle beraber olmaktan, bizi misafir etmenizden dolayı duyduğum memnuniyeti ifade etmek istiyorum. Teşekkürlerimi, şükranlarımı sunuyorum” diyerek sözlerine başladı. Türkiye'nin tarihi birikimi, kültürel zenginliği, doğal güzelliği ve turizm potansiyelinin birer övünç kaynağı olduğunun altını çizen Nadir Alpaslan, şunları söyledi: “Üç tarafımızın denizlerle çevrili olması, belki başka bir ülkeye nasip olmayan Marmara gibi bir iç denizimizin olması bizim en büyük zenginliklerimizden bir tanesi. Bu açıdan da denizlerimiz ticareti ile turizmi ile avcılığıyla son derece önemli. Bu, ekonomik olarak büyük bir potansiyel. Bundan sonraki yıllar için ve 2020 yılında denizden, deniz turizminden, deniz ticaretinden inşallah daha fazla faydalanmak ve bereketli bir yıl geçirme temennisi ile 2020 yılının ben de hayırlara vesile olmasını diliyorum.” Kültür Turizm Bakanlığı açısından turizmin stratejik öneme sahip çok önemli bir sektör olduğunu söyleyen Alpaslan, Cumhurbaşkanlığı seçimlerinden sonra Anayasa'nın da değişmesi ile beraber 2018'de Cumhurbaşkanlığı Hükümet Sistemi'ne geçildiğini, Sayın Cumhurbaşkanının da tensipleri ile turizm sektörünün Türkiye Cumhuriyeti Devleti açısından stratejik sektör ilan edildiğini hatırlattı. Alpaslan konuyla ilgili şöyle konuştu: “Sayın Cumhurbaşkanımız açısından Türkiye'nin turizminin geliştirilmesi

için tüm kamu ve tüm Türkiye olarak imkanlarımızı, koordinasyonumuzu ve dikkatimizi bu noktaya yoğunlaştırarak tüm bakanlıklar ve kamu içerisinde bir koordinasyon sağlanması ve turizmin stratejik bir sektör olarak geliştirilmesi yönünde bir karar alındı ve bu durum dikkatle takip ediliyor.”

Türkiye turizmi henüz yok mertebesindeyken 8. Cumhurbaşkanı Sayın Turgut Özal tarafından atılan adımlarla 1982 yılında çıkartılan Turizmi Teşvik Yasası ile ülkemizin bugün dünyanın turizm konusunda sayılı ülkelerinden birisi haline geldiğini hatırlatan Alpaslan, Türkiye'nin 2018 yılı itibarıyla, gelen turist sayısı bakımından dünyada altıncı, elde edilen gelir bakımından ise 14. sırada yer aldığını belirtti. Alpaslan, Kültür ve Turizm Bakanlığı olarak Türkiye'nin bu potansiyelini dikkate alarak, turizm geliri açısından dünyada ilk on içerisinde olan ülkelerin durum ve potansiyellerini dikkate alarak etki analiz çalışmaları yaptıklarını söyledi. Bu çalışmalar neticesinde 2019 yılının Haziran ayında, Türkiye Büyük Millet Meclisi tarafından onaylanarak geçen, Turizmi Geliştirme Ajansı'nı kurduklarını ve bu ajansın imkan ve enstrümanını da kullanarak 2023 hedeflerini yeniden belirlediklerini belirten Alpaslan, bu çerçevede 2018 yılı itibarıyla Türkiye'nin 29 milyar dolar olan turizm gelirini, doğru çalışmalarla, stratejilerle, yatırımlarla ve doğru tanıtımlarla 2023 yılı sonunda 65 milyar dolara çıkarmayı, 2018 yılı itibarıyla 41 milyon olan turist sayısını da 75 milyona çıkarmayı hedeflediklerinin altını çizdi. Alpaslan, 65 milyar dolar hedefine ulaşabilmek için, Anadolu'nun her yerinde, denizlerimiz de dahil olmak üzere ülkenin bütün potansiyelini doğru kullanarak sezonu 12 aya yayıp, Türkiye'nin her bölgesinde turizm faaliyetlerini çeşitlendirip zenginleştirerek yaşatmak gerektiğini belirtti.

İstanbul ve Antalya'nın, ülke turizminin başkentleri olduğuna vurgu yapan Alpaslan, bu illere gelen turistlerin sayısının tüm ülkeye gelen turistlerin

sayısının %60'ından biraz daha fazlasını kapsadığını söyledi ve İstanbul'un ve deniz turizminin, tatil turizminin çok önemli bir potansiyel taşıdığını ifade etti. Bu potansiyelin Türkiye'yi dünyanın en önemli turizm merkezlerinden biri haline getirdiğinin altını çizen Alpaslan sözlerini şöyle sürdürdü: “Geçmişte iki büyük kriz yaşadık. Tabii bunlardan da ders aldık. Bildiğiniz gibi 1999 yılında, Marmara Bölgemizde büyük bir deprem yaşadık, ben ölenleri buradan tekrar rahmetle anıyorum. Ardından terörist başı yakalandı. Rahmetli Özal ile başlayan büyük gelişmeler gösteren turizm serüvenimizde 1999 yılında %40'ın üzerinde büyük bir daralma yaşadık. Daha sonra tekrar toparlandık, turizmimiz büyüdü. Yine 2016 yılında Rus uçağının düşmesi ve İstanbul'da yaşanan terör olayları, bombalar, patlamalar yine turizmimizde çok ciddi bir daralmaya ve gerilemeye sebebiyet verdi. 2017 ve 2018'de turizmimiz kendini tekrar toparlayarak ülkemizin ekonomisi açısından parlayan bir yıldız haline geldi. Biraz önce de ifade ettiğim gibi de Sayın Cumhurbaşkanımız tarafından stratejik sektör ilan edildi. Tabi bu durum turizmimizi geliştirirken, İstanbul ve Antalya ilimizin ve bununla bağlantılı olarak kıyılarımızın olduğu başta Muğla olmak üzere, Ege Bölgemiz deniz turizmi ile beraber turizm gelirlerimizin önemli bir boyutunu oluşturuyor.”

Başta Mezopotamya olmak üzere Güneydoğu Anadolu Bölgemizin kültür ve inanç turizmi açısından ülkemizin Anadolu'muzun diğer bölgeleri de dahil olmak üzere dünyanın hiçbir ülkesinde olmayacak bir şekilde bir zenginliğe sahip olduğunu vurgulayan Alpaslan, ülkemizin tarihi ve doğasının turizm açısından büyük zenginlik ve çeşitliliğe sahip olduğunu vurgularken, Türkiye'nin spor turizmi, kış turizmi ve kongre turizmi açısından sahip olduğu büyük potansiyele de dikkat çekti. Ülkenin sahip olduğu bu avantajları turizm hizmetine dahil ederek hedefe ulaşmanın mümkün olacağını, bu noktada gereken çalışmaları

başlattıklarını belirten Alpaslan, Haziran ayında kurdukları Turizmi Geliştirme Ajansı ile rakip ülkelerden daha iyi bir noktada Türkiye'nin turizm değerlerini dünyaya tanıtmaya konusunda önemli bir enstrümana sahip olduklarını söyledi.

Alpaslan sözlerini şöyle sürdürdü: “Deniz turizm araçları ve deniz turizm tesisleri de olmak üzere, turizm tesisi olan özel sektördeki tüm turizm çeşitliliğine sahip tesislerimizin cirolarından binde yedi ile binde bir arasındaki alınan paylar çerçevesinde bugünkü değerler itibarıyla yıllık bakanlığımızın da katkısıyla 150 milyon dolarlık bir fon oluşmakta. Bakanlık çalışanları olarak, bakanlık mensuplarımız, bakanımız, bakan yardımcısı olarak ben, tanıtma genel müdürümüz ve turizm sektörünün çeşitli dallarından seçimle gelen 11 üyeden oluşan 15 kişilik bir yönetim kurulumuz var. Toplanan paylar ve bakanlığın katkısıyla, turizmimizin gelişmesiyle her yıl artacak olan bu önemli fon, Türkiye'nin turizm değerlerinin tanıtılması, rakip ülkelerimizle daha iyi rekabet edebilmek adına kullanılacak.”

Dünyanın en büyük tur operatörlerinden biri olan Thomas Cook'un, geçtiğimiz sonbahar ayında iflasını ilan ettiğine dikkat çeken Alpaslan, Türkiye'nin turizmi geliştirme fonunu da kullanarak çok hızlı bir şekilde faaliyete geçtiğini, böylece ülke içinde bundan zarar görenlerin sayısının en aza indirgenmesinin ve kredi alarak kendilerini toparlamalarının sağlandığını belirtti. Alpaslan, başta İngiltere ve Almanya olmak üzere Thomas Cook'tan doğacak boşluğu doldurmak ve önümüzdeki yıl kapasitesini düşürmemek adına gerek tur operatörleri gerek havayolu şirketleri ile yoğun bir şekilde reklam anlaşmalarına girerek geçen yıldan daha fazla bir kapasiteyi oluşturduklarını belirtti ve “Tüm Avrupa'nın, İngiltere, Almanya ve İspanya'nın tespiti olarak, bu Thomas Cook krizinden soğukkanlı bir şekilde çok hızlı adımlarla en hızlı şekilde çıkan ülke olduğumuzu onlar da altını çizdiler. İspanya hala bunun



yaralarını nasıl saracağını düşünürken biz her türlü tedbiri alıp kapasite düşüklüğünü bırakın, önümüzdeki yıl, daha büyük bir artışla bu krizi atlattık. Burada turizm geliştirme fonumuzun imkanları, bizim için çok önemli bir zemin oluşturdu. Bunun faydalarını kısa zamanda gördük” dedi. Artılarının; avantaj sağladığı coğrafyamız, denizimiz, turizm açısından olağanüstü potansiyel ve imkanlara sahip bir ülke olduğumuz ama aynı zamanda komşularımız itibarıyla da çok büyük riskleri barındıran bir bölgede yaşadığımızı dikkat çeken Alpaslan sözlerini şöyle sürdürdü: “Suriye’de yaşananlar, Irak’ta yaşananlar, son Amerika İnan gerginliği Mısır’da yaşananlar tabii her zaman için bölgemizde bu tür güvenlik sorunlarının ve sıkıntılarının yaşanılması kaçınılmaz. Dolayısıyla bunların farkında olarak bu tür istenmeyen olaylar yaşandığında bundan ekonomimizin, turizmimizin en az zarar görmesini sağlayacak doğru ve kararlı tedbirleri almamız gerekiyor. Turizm Geliştirme Ajansı bu açıdan son derece önemli.”

Yeni dünyada iki trilyon dolarlık bir turizm geliri olduğuna dikkat çeken Alpaslan, 1.3 milyar insanın seyahat

ettiğini söyledi. Seyahat saiklerini son dönemde kişisel deneyimi artırma, macera, gastronomi ve kültür ve inanç turizminin oluşturduğunu belirten Alpaslan, bu alanlardaki çalışmaları hızlandırıp güçlendirip stratejik çalışmalar yaparak daha fazla gelir elde etmeyi hedeflediklerini belirtti. Spor turizminin önemine değinen Alpaslan, Antalya başta olmak üzere Türkiye’nin bisiklet turizmi ve bisiklet takımlarının kampları için dünyanın en ideal ülkelerinden bir tanesi olduğunu söyledi. Alpaslan sözlerini şöyle sürdürdü: “Dünyada bisiklet turizmine ve bu kamplara 45 milyar dolar para harcanmakta. Bizim aldığımız pay son derece düşük düzeylerde kalıyor.

Bunları değerlendirdiğimizde, bundan da alacağımız payı daha yüksek noktalara çıkarmak adına Antalya’da bisiklet turizmi ve spor turizmi adına önemli çalışmalarımız var. Geçtiğimiz yıl Avrupa’dan, dış dünyadan iki binin üzerinde futbol takımı Antalya’da kışın kamplarını yaptılar. Bu yıl da ciddi talepler var. Tabii bu son ABD İnan gerginliğinden dolayı bazı iptaller oldu ama yine çok memnun olunacak düzeyde talepler var.”

DENİZ TURİZMİ MEVZUATI ÜZERİNDE ÇALIŞMALAR YAPIYORUZ

Deniz turizmi konusunda da açıklamalarda bulunan Alpaslan, deniz turizminde yaşanan sıkıntılar, mevzuatta yapılması gereken düzenlemeler konusunda bakanlık olarak çalışma başlattıklarını ve belli bir düzeye getirdiklerini belirterek şöyle konuştu: “Dalış turizmi konusunda da ciddi sıkıntılarımız vardı. Özellikle askeri yasak bölgeler ve denizimizin arkeolojik bölümlerinin olduğu yerde dalış yasağıyla ilgili hususlar vardı. Yine Haziran ayında çıkarttığımız bir yasayla bunları dalış yapılabilir, dalış turizmine açılabilir hale getirdik. Yine turizm amaçlı su sporları konusunda Antalya’ya ve kıyıya gelen turistlerimizin daha fazla bu tür çeşitliliğe ve zenginliğe katılmalarını sağlamak adına daha etkin ve verimli çalışmalarımız var.”

Haziran ayında çıkarttıkları 2020 yılı itibarıyla da yürürlüğe giren bu yasayla yabancı bayraklı yatların ülkemizde ticaret yapmalarının yasaklandığını belirten Alpaslan, yerli araçların böylece bu deniz ticaretinden daha fazla faydalanmasını ve oradaki portföyün daha fazla büyümesini hedeflediklerini belirtti. Türkiye’nin deniz turizmi konusunda sahip olduğu potansiyele dikkat çeken Alpaslan, özellikle Ege ve Akdeniz’in Ege ile buluştuğu alanların birer doğa harikası olduğunu vurguladı. Burada ve diğer bölgelerde ciddi gelişmeler yaşandığını söyleyen Alpaslan, daha fazla pay elde etmek gerektiğini belirtti.

Alpaslan sözlerini şöyle sürdürdü: “Bu konuda en büyük eksiklerimizden bir tanesi dünyaya bunların tanıtımını yaparak pazar çeşitliliği sağlamak. Bizim en büyük pazarımız Avrupa ve Rusça konuşulan bölgeler. Özellikle Orta Doğu’daki zengin nüfusa ve Uzak Doğu’daki nüfusun büyük olduğu ve daha fazla kişi başı harcamalar yapan bölgelerde de özel tanıtımlara ve onların ülkemize gelmesine yönelik çalışmalarımız var. Tabii onların ülkemize gelebilmesi için de uzak bölgeler olduğu

için havayolu ulaşımı son derece önemli. Bu açıdan baktığımızda İstanbul Hava Limanımızın yapılıp hizmete girmesi Türkiye'nin en önemli çalışmalarından, projelerinden bir tanesi. Turizmimizin gelişmesi açısından da bu büyük bir değer, büyük bir potansiyel. İstanbul Hava Limanımızı bu anlamda çok doğru ve turizm açısından da iyi kullanmamız gerekiyor. Bu anlamda da tanıtma ve hava limanımızda müze kurulmasından tutun da oraya gelen tüm insanların, ki 150 milyona yakın transit yolcu da gelip geçecek, o insanlara Türkiye'ye geldiklerinde Türkiye'de kalmalarını sağlayacak neler yapılması gerektiği konusunda yoğun bir paket çalışmamız var. Bunu da İGA ile ve diğer bakanlıklarımızla beraber yürütüyoruz.”

Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı ile yapılan çalışmalar çerçevesinde başta Antalya olmak üzere turizmde artacak hedeflere göre kapasitenin artırılmasına yönelik çalışmalar yaptıklarını belirten Alpaslan, kruvaziyer turizmde, 2016'da yaşanan daralmadan sonra 2018-2019 yılında tekrar eski potansiyeli kazanmaya yönelik bir talep ve artış olduğunu belirtti ve şunları söyledi: “Bu çerçevede işte hepimizin dört gözle beklediği ki Mart ayında sanırım hizmete geçecek Galataport projemiz ve hemen ardından belki 2022'de hizmete girecek Yenikapı'da yeni bir kruvaziyer yat limanı yap-işlet-devret modeli ile yapılacak limanla kruvaziyer turizmimizde 2013-2014'lerde gelen turist sayısı 2 milyon sayılarına ulaşmıştı. Biz 2023'te gerek yapacağımız çalışmalar yatırımlar ve tanıtım çalışmaları ile bu 2 milyonun çok rahatlıkla 4 milyonun üzerine çıkacağını ve ciddi bir turizm geliri elde edeceğimizi hesaplamaktayız. Yine sağlık turizmi ve golf turizmini çeşitlendirerek, artırarak, yeni mega yatırımlar yaparak Çeşme'de ve Didim'de, ki burada Çeşme ve Didim deniz turizmi açısından değerli yerler, orada da deniz turizmine yönelik ilave yatırımlar olacak.”

Burada bir turizm kenti konsepti ile çok büyük, mega alanların 100 bin, 150 bin dönümlük alanların, tamamen

turizm konsepti ile doğaya saygılı ve sürdürülebilir bir yaklaşımla, çok kısa zamanda, 2023'e kadar yatırımlarını tamamlayıp, Türkiye'nin turizm yatırımı portföyünde çok üst düzeylere çıkarmayı hedeflediklerini belirten Alpaslan şunları söyledi: “Turizm demek, sürdürülebilir çevre demek. Turizmimizin kalıcı ve devamlı yükselen bir trendde olabilmesi açısından da çevre sağlığı, çevre düzeni ve sürdürülebilirlik son derece önemli. Kirli, kötü ve çevresinde kent estetiği olmayan yerlerde turizmin gelişmesi beklenemez. Sunumda da gördüğümüz gibi Çevre Şehircilik Bakanlığımız tarafından da deniz kirliliğini önlemeye yönelik atılan adımları ben de memnuniyetle izledim. Şadan Kaptanoğlu başkanımızla da yaptığımız görüşmede kendisi buna yönelik çalışmaları daha detaylı bir TV programında ifade etmişti. Bu da son derece önemsedığımız bir husus. Biz de bakanlık olarak yine Haziran ayında yaptığımız kanuni değişiklikle özellikle turizm bölgelerimizde altyapı sorunlarını gidermeye yönelik olarak başta arıtma tesisleri olmak üzere çalışmalar başlattık.”

Van Gölü'nde yaşanan ciddi boyuttaki kirlenmeye dikkat çeken Alpaslan, Çevre ve Şehircilik Bakanlığının, başta Van olmak üzere Van Gölü'ne kıyısı olan şehirlerde temizliği artırmaya yönelik Kültür ve Turizm Bakanlığı ile de koordineli çalışmalar yaptığını söyledi ve: “Van Gölü gibi bir değerimizin kaybolmaması lazım. Maalesef o aşamalara gelmiş durumda. İnşallah yapılacak yatırımlar ve alınacak tedbirlerle bunların önüne geçeceğimizi ben düşünüyorum. Deniz Ticaret Odası olarak bu sürdürülebilir ve deniz kirliliğini önlemeye yönelik çalışmalarınızdan dolayı da ben şükranlarımı ve tebriklerimi sunuyorum. Başta ülkemizin turizm potansiyelini artırmaya ve deniz turizmini geliştirmeye yönelik ana hatlarıyla ifade ettiğim bu çalışmalar çerçevesinde biz 2023 yılında inşallah turizm gelirlerimizi 65 milyar dolara, gelen turist sayısını da 75 milyon kişiye ulaştırarak dünyanın ilk 5

ülkesi arasına girmeyi hedeflemekteyiz. Bu yasal altyapı turizm sektörünün devlet katında stratejik sektör ilan edilmesi Turizm Geliştirme Ajansı'nın kurulmuş olması gibi imkanlarımızla bu hedeflerimize ulaşacağız. Deniz turizmi de bunun önemli araçlarından bir tanesi olacak inşallah. Bu çalışmalarda sizlerle bundan sonra daha yakın, daha istişare içerisinde beraberce Türkiye'nin deniz turizmini geliştirme açısından neler yapabileceğimizi görüşüp, bundan sonra inşallah daha sıkça beraberce çalışıp bu hedeflere ulaşacağız. Ben bugün beni yine misafir ettiğiniz için şükranlarımı sunuyorum. 2020 yılının ülkemize, milletimize ve Deniz Ticaret Odamıza, deniz ticaretine, deniz turizmine hayırlara vesile olmasını diliyorum. Teşekkürlerimi, şükranlarımı sunuyorum” diyerek konuşmasını tamamladı.

Bakan yardımcısının konuşmasının ardından Meclis üyeleri bakan yardımcısına sorular yönelttiler. Soru cevap bölümünün ardından bakan yardımcısına katılımından dolayı Meclis Başkanı Salih Zeki Çakır ve Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kiran tarafından bir plaket verildi. Kültür ve Turizm Bakan Yardımcısı Nadir Alpaslan bundan sonra da beraberce çalışmayı dilediğini belirterek, kendisine takdim edilen plaket için teşekkür etti.

12 Aralık 2019 tarih ve 21 sayılı toplantı zabitlerinin onaylanması konusu oy birliği ile kabul edildi. Hesapları İnceleme Komisyonu Üyesi Yalçın Akın tarafından 2019 Kasım ayı mizanı ve fasıllar arası aktarımı okunarak Meclis'in onayına sunuldu. Meclis tarafından oy birliği ile kabul edildi.

KONŞİMENTO'NUN YOLCULUĞU

Meclis toplantısında Ahmet Aytoğan, konşimentonun yolculuğu hakkında bilgi verdiği bir konuşma yaptı. Meclis salonunun karşı salonunda bulunan sergi hakkında konuşan Ahmet Aytoğan şunları söyledi: “Ben Ahmet Aytoğan, 36 yıl, denizcilikle, dış ticaretle ilgili çalıştıktan sonra bu süre içinde 28 yılı bulan bir konşimento koleksiyonu



AHMET AYTOĞAN

yaptım. Bunun yanında gemi eskileri koleksiyonum var. Denizciliğe gönül vermiş bir insanım. 2014'te Beşiktaş'ta Deniz Müzesi'nde Türkiye'de ilk, dünyada da ilk sayılan bir konşimento sergisini açtım. Türkiye'de bu 7. sergim oluyor. Umudum, sizlerin de desteği ile denizciliğin beşiği olan İngiltere'de bu sergimizi açmak ve bunun bilimsel ve hukuksal yanlarıyla da takdire değer bir çalışma yapılarak dünya denizciliğine armağan edilmesi amacım var.” 750 taneden oluşan bu konşimento koleksiyonunun 1680 yılından başladığını, orijinallerinin ise kendisinde bulunduğunu belirten Aytoğan, bunları büyük çabalarla elde ettiklerinin, Türkiye'den de örneklerin olduğunu altını çizdi.

Aytoğan şöyle devam etti: “Denize özgü olan konşimentonun bazı diğer modlarda da konşimento adı altında kullanıldığını göreceksiniz, örneğin, 1960 yılı Türk Hava Yolları taşıma senedinin konşimento olarak tanımlandığını göreceksiniz sergide. Kanun dilinde konşimento biliyorsunuz, ama günlük dilde konşimento olarak kullanıyoruz, dünyadan çeşitli örnekleri, kompozisyonları mitolojik betimlemeler üzerinde bulunan sergiyi ziyaret etmenizi öneriyorum. Son olarak dileğim şu, bu koleksiyonun, Türkiye'den çıkan, bilimsel, hukuksal, mitolojik yanıyla da incelenen bir çalışma olarak dünyaya, dünya denizciliğine kazandırılması lazım. Bu görevin de Türkiye'nin denizcilerinin ve bunu yapacak yetkinlikte bilim insanlarımızın olduğunu da çok iyi

biliyorum.”

“FİYATLAR HENÜZ OTURMUŞ DEĞİL”

DTO Meclis Üyesi ve Gemi Brokerleri Derneği Başkanı Semih Dinçel piyasalar hakkında bir sunum yaptı. Sağlıklı, başarılı bir 2020 yılı dileyerek sözlerine başlayan Semih Dinçel, öncelikle tanker piyasası ile ilgili bilgi verdi. 2018'in bu piyasa açısından mükemmel geçtiğini belirten Dinçel, bağlantı raporlarında scrubber'lı gemi ve scrubber'ı olmayan gemi farklarının da ortaya çıkmaya başladığını söyledi ve şöyle devam etti: “Ben takip edebildiğim kadarıyla alıp burada sizinle paylaşmak istiyorum. Şimdi farkı 360 günle çarpmamız gerekiyor. 360 güne çarpınca yıldaki tasarrufu göstermek açısından scrubber'lı gemileri, bu şu anda az gemiyi kapsıyor. Bir de zaten olayın ne kadar sağlıklı olduğunu gösteriyor. Scrubber'ı gemilere monte ederken öngörülen beklenti süresi 18 ay ile 20 ay arasında yatırımın geri dönmesiydi. Şu anda öyle bir piyasa var ki, sonuçta bu rakamlar düşecek, bu fark düşecek ve bunun böyle 6 ayda çıkması mümkün değil. Olmaması lazım, demek ki bu fiyatlar henüz oturmuş fiyatlar değil. Dökmeciler için de yaz ortasında Çin'den gelen yoğun taleple tüm tonajlarda artış vardı. Arkadan onu 2018'den yani ortalamaya baktığınız zaman 2018'le aynı piyasaları yaşadık, fakat capelerde Ocak ayında piyasa çok kuvvetli bir şekilde aşağıya gidiyor. Piyasalarda bu kadar hızlı düşüşün, çabuk dönüşü olur diyerek ümit vermek istiyorum, çünkü future'larda da son 3 gündür yukarı doğru alımlar arttı.”

Kasım ayında Ekim ayı korelasyonunda da böyle olduğunu ve o zaman da bunu ifade ettiğini belirten Dinçel, burada bir uyumsuzluk olduğunu, eğer piyasalar düşüyorsa üretimin de düşmesi gerektiğini söyledi ve Aralık raporları açıklandığında her ikisinin de aşağıya doğru döndüğünün altını çizdi. Dinçel şöyle devam etti: “Dört büyük demir çelik ihracatçısının ihracat oranıyla capesize kazançları beraber hareket ediyorlar. Baltık Dry Endeks ile



SEMİH DİNÇEL

ilgili detaylı bilgi paylaşımında bulunan Dinçel, şöyle devam etti: “Kosterler için bir şey söylemek gerekirse 2019 kötü bir sene oldu koster armatörleri için. Kerch Boğazı'ndaki beklemelemlerde anormal bir gecikme yok, ama 2012'den bugüne nehir gemileri navlunları en düşük sezonunu yaşıyor.”

Ardından şube başkanları, meslek komite başkanları ve meclis üyelerinin sektörel, bölgesel görüş ve önerilerine geçildi.

“GEMİ ADAMLARININ EĞİTİMİ KONUSUNDA ÇALIŞMA YAPILMALI”

DTO Meclis Üyesi Levent Karaçelik meclis'te yaptığı konuşmada, Türk Denizcilik Camiası'nın bir mensubu olarak, Oda'nın Kanal İstanbul hakkındaki görüşünü tespit etmesini istediğini belirtti. Karaçelik, olağanüstü Meclis yapılmasını veya ilk Meclis toplantısında Oda'nın Kanal İstanbul konusunda menfi ya da müspet görüş bildirmesini, bu konunun tartışılmasını talep etti. Karaçelik ayrıca, İnce Denizcilik'in gemisinde yaşanan dehşet veren olayla ilgili de görüşünü belirtti. Bu konuda en iyi öneriyi Sayın Levent Akson'un yaptığını söyleyen Karaçelik, gemi adamlarının eğitimi konusunda gerekli çalışmaların yapılmasının şart olduğunu belirterek sözlerini noktaladı.

“ŞU ANDA KARABORSA BİR PİYASA YAŞANIYOR”

DTO Meclis Üyesi ve Armatörler Birliği Başkan Yardımcısı Cihan Ergenç, sektörün birlik ve beraberlik içinde kalmasını ve bu konuya



LEVENT KARAÇELİK

önem verilmesini dileyerek başladığı konuşmasında ahenkli, daha kardeşçe, daha birlik beraberlik içinde çalışmaya herkesin özen göstermesini istedi. Ergenç şunları söyledi: “Kurumlarımızı daha yüksek yerlere taşımamız lazım. Esas konu olarak Sulphur Cup Regülasyonu ile ilgili konuşmak istiyorum. IMO’nun aldığı bu kararlar ilgili Armatörler Birliği, DTO gibi kuruluşlar hepimiz biraz ihmal ettik diyebiliriz. 2020 geldi, dayandı. Biz armatörler herkesten fazla çevreciyiz. Herkesten fazla emniyetçiyiz. Elimizden gelenin en iyisini yapıyoruz. Bana göre dünyada da en üst düzeyde bu konuları başaran sektörlerden biriyiz, biz sektör olarak da çok güzel hazırlandık. Hazırlıklarımız konusunda yeterli görüyorum kendimizi. Fakat IMO bir karar alıyor, dünyada herkes bunu uygulamak mecburiyetinde. Havacılık ve denizcilikten başka böyle uygulanan kurallar yok. Bu kararın sırf armatörler tarafının olmaması lazım. Bu kararın diğer paydaşlara da yani petrol şirketleri, rafineriler, supply şirketleri, ana makineciler, yağ firmaları tarafı da olması lazım.”

En hazırlıklı tarafın burada armatörler tarafı olduğunu söyleyen Ergenç, ortada yeterince bulunmayan yakıtı almaya mecbur bırakıldıklarını söyleyerek şöyle devam etti: “IMO neye hizmet ediyor? Ben onu bilmiyorum. Dünya ekonomisiyle, dünya sorunu ile ilgili bunu gerçekten dile getirmek lazım. Bazıları çok büyük paralar götürdü, biz ne yapabiliriz burada, ilgili kuruluşlar olarak, Armatörler Birliği olarak.



CİHAN ERGENÇ

Yunanistan Armatörler Birliği ile ve başka armatörler birlikleri ile konuşuyoruz. İlgili yerlere, IMO’ya, ICS’e, BIMCO’ya gerekli yerlere hatta devletimize, bakanlığımıza gerekli şikayetleri yapacağız.” 80’li yılların öncesi gibi bir kara borsa yaşandığını belirten Ergenç: “Yakıt alamıyorsunuz, ana limanlardan bahsediyorum, Fujairah’ta mesela 300 ton veririm, 301 ton vermem diyorlar. Bugün fiyat soruyorsunuz 750 dolar, bir saat sonra dönüyorsunuz 775 dolar. Artık onu da bıraktılar, fiyat bile belirtmiyorlar. Önce talepte bulunacaksınız diyorlar. Arkadaşlar bu gerçekten kara borsa, çok güzel kazık attılar, bunlarla ilgili bir şeyler yapmamız, bir çözüm bulmamız lazım. Bu dünya ekonomisi için de tehlike... Teknik konulara hiç girmiyorum. Biz onların üstesinden geliriz” dedi.

"GÜZEL BİR GOL YEDİK"

Bazı armatörlerin demir atarak protesto etme önerilerini çözüm olarak görmediğini belirten Ergenç, konu hakkındaki önerisini şu şekilde sundu: “Bir knot daha ekonomik gidelim arkadaşlar. Bugünkü yakıt fiyatlarıyla ben 57 bin tonluk gemi için söylüyorum, 600 dolar daha fazla günde para kazanıyorsunuz. Eko gitmenin avantajı var, daha çok para kazanacaksınız, bunun detaylarını da verebilirim, tartışabiliriz de, çevreyi daha az kirleteceğiz, yakıtı daha az tüketiceğiz, yakıt arz talebi dengelenmeden bu fiyatlar aşağıya inmez. Tabi ki biz de çevreci yakıtı geçmek istiyoruz. Benim okuduğum, araştırdığım kadarıyla



YUNUS CAN

üretim maliyeti 3.5 kükürtle binde 5 kükürt arasındaki üretim maliyeti bugünkü teknolojide 38 dolar. Alternatif teknolojiler de var, geliyor, şimdi 38 dolar fiyat farkı olan bir yakıtta nasıl oluyor da fiyat 300 doların üstüne çıkıyor? Şimdi bunu tartışmamız lazım, güzel, bir gol yedik. 1 knot dahi eko giderseniz daha çok para kazanacaksınız, daha az yakıt yakacaksınız. Piyasalarımızın da normalleşmesini sağlayacağı için ben size bunu öneriyorum. Kelime bulamıyorum, bu şekilde kazık atanlar, bu şekilde kara borsa yapanlar utansın, neye hizmet ettiklerini sorguladığımızı bildirmek istiyorum.”

"YÜZDE 18 KDV BÜYÜK SORUN"

DTO Meclis Üyesi Yunus Can ise yaptığı konuşmada şunları söyledi: “Dahili sorunlarımızdan bir tanesi olan kabotajda ve kent içi deniz ulaşımında yolcu taşıyan gemilerin bilet fiyatları üzerinden tahsil edilmiş olan %18, hala tahsil edilmeye devam etmekte olan %18’lik KDV’nin kaldırılması için Maliye Bakanlığı’nın üst düzey temsilcilerle yapmış olduğumuz toplantıdan maalesef sağlıklı bir sonuç çıkmadı, çıkartamadık aldığım bilgi çerçevesinde söylemek istiyorum. Biz yıllardan beri bunu ifade etmiş olmamıza rağmen karşı taraf bunu anlamak istemediğinden böyle olduğunu düşünüyorum. Bizim bir temel çıkış noktamız var, fiyatları herkes bütün üreticilerden, hizmet edenlerden, hangi tür sektörde bulunursa bulunsun, fiyatları kendi maliyetlerini dikkate alarak ayarlıyorlar. Fiyatlarını yükseltebiliyorsunuz. Biz



SALİH ZEKİ ÇAKIR

diyoruz ki bu fiyatları belirleme şansımız bizim yok. Maliyetler ise bizim büyük külfetimizdir. Maliyetlerin tamamına eksiksiz katıyoruz. Ancak fiyat belirleme gibi bir şansımız yok. Toplu ulaşım yapılıyor, kent içi ulaşımıdır bu, mutlaka makul bir fiyatta halkın toplu ulaşımı kullanabilecek düzeyde bir fiyatta olmasını kabul ediyoruz, doğrudur. Ancak bunu yapan devlet, aynı zamanda bu hizmeti yapan kişiyi cezalandırmaz. Fiyatı ben belirleyebilecek olmuştum, samimiyetle söylüyorum, bugün Kadıköy'den Eminönü'ne 10 TL'ye gitmeniz lazımdı. Böyle bir şans yok. Dolayısıyla, böyle bir cezayı niye hak ediyoruz? Bunu ısrarla takip etmek durumundayız. Bu haksızlığın giderilmesi için biz inatla bunun takipçisi olacağız. Sizin de biliyorum Sayın Başkan, bunu takip edeceğinizi, ısrar edeceğiz, yani bu haksızlığın giderilmesi adına." İkinci konu olarak Kanal İstanbul Projesi hakkında mesleki bilgilere dayanarak, tarafsız olarak, Oda olarak fikir ortaya koymak gerektiğini söyleyen Yunus Can: "Mademki denize dönük olarak, emniyetle alakalı gerekçeyle böyle bir proje yapılıyor, o zaman İstanbul Boğazı'nın mevcut gemilerle seyir halinde ciddi tehlikeler altında olup olmadığını bu işin uzmanları açıkça ifade etmelidir" dedi.

"BİR DEVLET POLİTİKASI VAR"

Yunus Can'dan sonra söz alan DTO Meclis Başkanı Salih Zeki Çakır ise şöyle konuştu: "Yunus Bey epeydir konuşmuyordu. Heyecanlı bir konuşma yaptı. Tabii, ülkede demokrasi var.



MUSTAFA MUHTAROĞLU

Geldiğimiz nokta itibarıyla ülkemizde gerçekten çok etkili, iyi işleyen, özellikle seçim sistemine bağlı demokrasi var. Herkes her istediği görüşü burada da olduğu gibi söyleyebiliyor. Ben de bu süreci yakından takip ediyorum, konuşulmayan bilinmeyen bu hususta hiçbir şey yok. Bir devlet politikası var. Bu 3-5 kişinin veya tek kişinin keyfi bir kararı değil. Bunun altında çok ciddi bir çalışma var. Onlara saygı duymak lazım. Karşı görüşü olanlara da saygım var. Dediğim gibi ak diyen var, kara diyen var. Kara diyenlere de saygılıyız, ak diyene de. Ama bunun altında işleyen bir süreç var. Sabırla gözleyelim ve süreci bekleyelim. Sabredelim ama konuşulsun da. Çok böyle marjinal aykırı bir görüş varsa, konuşulsun. Tartışılmayan, konuşulmayan bir şey yok. Devlet muhakkak iyisini buradan çıkartacaktır. Süreci izleyelim, inşallah ülkemiz için denizciliğimiz için hayırlı olsun."

"ZOR BİR SÜREÇTEN GEÇİYORUZ"

2020'ye geçiş sürecinde her Meclis'te söz alarak bilgi paylaşmayı istediği için bunun devamı niteliğinde kürsüye çıktığını belirten DTO Meclis Üyesi Mustafa Muhtaroglu da, yakıt piyasalarında gerçekten sıkıntılı bir süreçten geçtiklerini belirtti. Bunu 3-4 meclistir her seferinde söylediğini hatırlatan Muhtaroglu şöyle devam etti: "Kayıtlarda da vardır. Söylediğiniz gibi bir rakam da yok. 38 dolarlık bir fark ekonomide yok açıkçası. Biz yakıt ikmalcileri olarak yakıt üretmiyoruz. Biz rafineri ne üretirse, onu alıp size verebiliriz. Yakıt ikmalcileri açıkçası



SAİM OĞUZLGEN

armatörlerin en yakın dostudur, yani yakıtın rafineriden alınıp sunulma sürecinde finansmanında ciddi pozisyon alırlar. Bakın ben 5 Aralık'ta para ödedim. Rusya da 15 Aralık'ta yükledi benim gemimi. Biz bunu ön ödemeli alıp, getirip size uzun vadeli sunan bir sektörden bahsediyoruz ve üstündeki yük de büyüktür. Bugün yakıt firmaları armatörlere her ay 10 milyar dolar verirler. Bu gayet unsecure bir kredidir. Bir maille, bir telefonla verilir. Onu toplarlar sonra bir daha verirler. Şimdi burada bu 20 milyar dolara çıkıyor. 75-80 milyar dolar para lazım. Bunu kim koyacak ortaya? Rafinerilerin üretim maliyetleriyle ilintili çok elimizde donör yok. 34 senedir ben bu işi yapıyorum, bir rafineri bir varil petrol alır, 60 dolar bunun ortalama fiyatı, bunu üretir, bunun içinden çıkan ürünleri satar. Fuel Oil'i bize rafineri çok uzun yıllardır 60 dolara aldığı ham petrolü 40 dolara satıyordu. 20 dolar sonunda 100, 120 dolar zarar ediyordu. Şimdi rafineriler dediler ki; bu farklı bir ürün. Sülfürünün 05 yapılmasını istiyorsun, bunun için kullandığım malzemeler var ya da yapmam gereken yatırım var. TÜPRAŞ fuel oil dönüşüm ünitesi yaptı, 3 milyar dolar yatırdı. Hakikaten doğru, yakıt fiyatları 300 dolar olurken, ben burada hep söyledim bir zamanlar bu fiyat 600-700 dolara çıktı, ama bu kadar feryat olacağını da beklemiyordum. 2013'te 1000 dolardı, 2008'de 1500 dolardı. Hiç kimse feryat etmiyordu. Şimdi yine bakarsanız capesize rakamlarına, oldukça iyi navlunlar var. Burada hakikaten yakıtçıları haksız suçlamamız lazım, iyi bir hizmet vermeye gayret ediyorlar.

Evet rafineriler farklı bir ürün üretiyorlar, burada IMO nezdinde rafinerilere hiç gidilmedi, ikincisi armatörler de hiç lobi yapmadılar. Ben son dönemdeki yakıt fiyatlarının da 700-750 dolar olmasından en fazla bizim rahatsız olduğumuzu söyleyerek bitirmek istiyorum. Bizim açımızdan da durum kötü, aynı işi yaparken 100 kişi çalışırken şimdi iki katı para bulmak durumundayım. Hakikaten zor bir süreç...”

“DENİZCİLİK KÜLTÜRÜMÜZ ÇÖKTÜ”

Çok önemli iki konuyu mümkün olduğu kadar kısaltarak gündeme getireceğini söyleyerek konuşmasına başlayan Kaptan Saim Oğuzülgen şöyle konuştu: “Tarih 20 Aralık 2019. Şanlı Türk bayrağımızı Kaptan Bora Ekşi'nin yönetiminde Hint Okyanusu'nda seyir halinde olan İnce Karadeniz Gemisi'nin gönderinde dalgalanırken ve bizler bu kaptanımız ve denizcilerimizle gurur duyarken maalesef içlerinden biri kaptanın kamarasına girer, içeriden kapıyı kilitlet ve o an uyumakta olan kaptanın gırtlığını keserek bıçak darbeleriyle hayatına son verir. Bu arada kaptana yardım için gelmekte olanların üzerine saldırır. Onlardan da en az 4 -5 kişiyi yaralar.

Daha sonra yangın mücadele tüpleriyle beraber kontrol altına alınır. Biz Kaptan Bora Ekşi'yi defnettik. Hakikaten çok üzgünüm. Ben artık ülkemizde denizcilere kıymet verilmesini istiyorum. Sayın sermayedarlarımızın mal varlığını emanet ettikleri insanlardan birisi benim. Ülkemizin Türk bayrağını emanet ettiği şerefli kaptanlardan birisiyim. Bizim denizcilik kültürümüz çöktü arkadaşlar. Ben denize başladığım zaman daha doğrusu denizcilik okulundayken biz bir üst sınıfın olduğu bölüme müsaade ile geçerdik. Gemilerde çalışırken kaptan katına müsaade ile girer çıkardık. Gemiciler ise zabitan tarafına kolay kolay gelmezlerdi ancak güverte lostromosu ile gelirdiler.”

Bu olayın Oda'da çok iyi bir şekilde masaya yatırılıp gerekenlerin yapılmasının şart olduğunu söyleyen



Oğuzülgen, bu noktada Oda'ya çok büyük görev düştüğünün altını çizdi ve şöyle devam etti: “Ben kardeşimizi bir meslek şehidi olarak görüyorum. Bu arada Odamızın da çok güzel şeyler yaptığının bilinci içindeyim, tahmin ediyorum çok yakın bir zamanda Sarayburnu'nda belediyemizle beraber bir şehitler anıtının oluşma safahatının ilerlediğini biliyorum ve kardeşimizin de isminin orada şehitler anıtına yazılmasıyla beraber kendisini uğurluyor İnce Denizciliği yönetimine, denizcilik sektörümüze, ailesine ve tüm denizlere başsağlığı diliyorum.”

Oğuzülgen Kanal İstanbul ile ilgili de şunları söyledi: “Kanal İstanbul ile ilgili medyada en çok konuşan benim. Ben kılavuz kaptanlık meslek hayatımda bir hesap yaptım. 30 yılda günde 4 tane gemiye binsem 25000 tane gemiyi İstanbul Boğazı'ndan geçirmişim. Demek ki bu konuda tecrübe sahibiyim, dolayısıyla şu cümlelerimle konuşmamı bitireceğim: Kanal İstanbul'un yapılmasının ya da yapılmamasının tarafı değilim.

Ülkemizin, devletimizin, vatandaşlarımızın ve geleceğimizin yararına olacak her oluşumu tabii ki bir Türk vatandaşı olarak desteklerim. Öncelikle bir gemi kaptanı ve 1982-

2011 yılları arasında 30 yıl Türk boğazlarında kılavuz kaptanlık yapmış bir denizci olarak Kanal İstanbul'un yapılması için devletimizin ve hükümetimizin sayın yetkililerinin ve ilgililerin kamuoyuna sundukları gerekçeleri tatmin edici bulamadım. Bilgi dokümanlarında da yeterli bilgiye erişemediğim için tereddütler ve endişeler bulunduğundan dolayı bu kararın icrası aşamasında belki yardımcı olabilirim. Tecrübelerimle destek verebilirim diye konuşmak istiyorum. Kanal İstanbul herkes tarafından farklı değerlendirilebilir, ben tamamen teknik olarak değerlendiriyorum. Biz denizciler altında emniyet üssü olan, çevresinde yeterli alan bulunan her gemiyi her yerde geçiririz kimse merak etmesin. O gemileri her yere yanaştırırız. Ama emniyetli yanaştırırız. Sizlerin mal varlığınız olan o milyonlarca dolarlık gemileri ve çevreyi tehlikeye atmadan yanaştırırız. Bir de şunu söylemek istiyorum: İstanbul Boğazı'nda tehlike var deniyor tamam ama alınan emniyet tedbirleri ile bu minimuma indirilmiş vaziyette.

Birkaç ilave emniyet tedbiri alınır ve bu sifra yakın değere indirilir, peki şunu sormamız gerekmez mi? Şu anda İstanbul Boğazı'nda tehlike varsa Kanal İstanbul'un



yapılışı en az 10 yıl sürecek, biz bu tehlike ile 10 yıl beraber mi yaşayacağız? Bir yasal düzenleme yapılır o tehlikeyi bertaraf edecek kurallar getirilir ve olay çözülür. Deniz Ticaret Odası'nın çatısı altında bütün sivil toplum kuruluşları toplanarak teknik bir rapor hazırlayalım. Devletimize sunalım, kararı onlar versin.”

“KURU YÜK PİYASASINDA ANORMAL BİR HAREKET VAR”

Meclis Toplantısı'nın kapanış konuşmasını yapmak üzere tekrar söz alan Tamer Kiran şunları söyledi: “Öncelikle Cihan Bey'e teşekkür ederim, güzel bir konuşma yaptı. Olması gerekeni söyledi teşekkür ediyorum. Şu anda 1 Ocak'tan beri özellikle kuru yük piyasasında, ki benim takip ettiğim piyasa kuru yük piyasası, açık söyleyeyim kuru yük piyasasında anormal ve açıklanamayacak bir hareket var. Nedir bu? Capesize Brezilya, Çin 18 bin dolara bağlanırken, 31 Aralık- 1 Ocak'ta scrubbersiz gemiler sebebiyle günde yaklaşık 10 bin dolar fark ediyor. Şöyle hesap ediyorduk. 18 bin dolar 10 bin dolar eksi olur scrubber olmayanlarda. 8 bin dolara bağlarız. Ne oldu biliyor musunuz? O 18 bin dolardakiler 12 bin dolara düştüler. Onlar 12 bin dolara düşünce scrubber olmayanlar 2 bin dolara düştü. Siz 18 bindekiler scrubberiniz var takmışsınız niye düşüyorsunuz 12 bine?”

Yani açıklanamayan anlamlandırmakta zorlanılan bir hikaye dönüyor. Dolayısıyla Cihan Bey'in söylemi çok doğru. Ve ICS'e bu konuda talep yapmaya karar verdik. Burada bir garip durum var. Bu hayatın olağan akışıyla doğru orantılı

değil. Bütün kiracılar gemileri iade ettiler. Gemilerin üzerinde yakıtlar kaldı. Onları yakmak, bertaraf etmek için millet nasıl uğraşiyor. Mustafa bey armatörler lobi yapmadı demeyin. Öyle bir lobi yaptılar ki, ama başarılı olamadılar. Çünkü öbür lobi daha kuvvetliydi. Buraya geçen sene Violete Bluch geldi, Avrupa Birliği'nde denizcilikten sorumlu komiser. Ne dedi biliyor musunuz? Brüksel'deki odamda her gün birkaç tane Yunanlı armatör var dedi. Bunu uygulamaya koymayın. Bunun uygulanabilir bir tarafı yok. Hakikaten bütün bu lobiye karşı, öbür lobi daha ağır bastı ve erteleme bile olmadan konu yürürlüğe girdi. 2012'de 4,5'ten 3,5'e gelmişti yakıt. Kimse bir şey anlamadı mı? 3,5'lik yakıt üretildi fuel oil ve piyasaya verildi.

Herkes onu yakmaya başladı. Kiracılar tabi bunu avantaja çeviriyorlar. Ne kadar gidecek, sorun bu... Şu anda kuru yük piyasasında konuşuyorum gemilerin %10'u scrubberli. Yani %90'ı scrubbersiz. Bu yükler kaybolacak diye bir şey yok, yine taşınacak. Dolayısıyla bu oturacak, ama 3 ayda mı oturacak, 9 ay da mı oturacak onu göreceğiz.

“KDV İNDİRİMİ İSTEMEYECEĞİZ, BAŞKA ÇÖZÜM BULACAĞIZ”

Yunus Bey güzel bir bilgi aldık. İstanbul'da 2019 yılı yaklaşık verileriyle toplu taşıma sistemini kullanan, 1 yıl içerisinde 2 milyar 81 milyon kez kart basılmış. 2 milyar 81 milyon kart basımının 51 milyon 500 bini deniz yolu. Bunu söylediğimiz anda maliye bakan yardımcımız ne yaptı biliyor musunuz? Raylı sistem dedi 1 milyar 219 milyon, özel halk otobüsleri 811 milyon. Dedi ki,

ben sana 51 milyon için %1'e indirsem geriye kalan 2 milyar 30 milyon ertesi sabah benim kapıma gelmeyecek mi? Gelecek. Dolayısıyla KDV indirimi olmaz. Onun yerine başka tür bir destek formülü bulun gelin isteyin dedi. Şimdi her sektör KDV indirimi istiyor. Biz artık KDV indirimi istemeyeceğiz. Ev ödevi aldık. Başka bir formülle, taşımacılığı denize kaydırıyoruz felsefesiyle başka bir formül bulacağız.”

Kanal İstanbul ile ilgili Oda'nın görüşünün sorulup sorulmadığı ile ilgili soruya: “Oda'nın görüşünün sorulmadığı şeklinde yanıt veren Tamer Kiran, Kanal İstanbul'un kişilerin, şahısların, kurumların değil, bir devlet, bir ülke projesi olduğunu belirtti ve konuyla ilgili şunları söyleyerek konuşmasını tamamladı: “2-3 ay öncesine kadar böyle bir tartışma yoktu.”

Son 2-3 aydır her kanalda, gazetede, her gün sosyal medyada milyonlarca kişi belki bu konu hakkında yazıyor, çiziyor. Doğru bulan var, yanlış bulan var. Bu arada devletimizin resmi açıklamaları var. Bu son derece ciddi bir konu... Bizi ilgilendiren tarafı deniz ticareti tarafı. 180 derece farklı raporlar var. Biz kendi mesleğimiz olmayan bir konuda, bu kadar farklı raporların olduğu bir yerde kalkıp da burası çevresel açıdan şöyledir böyledir diyebilir miyiz? Diyemeyiz.

Bu makam ya da burasının görevi değildir. Burası bir meslek örgütü. Mesleğin gelişmesi için faaliyetler yapar. Burası mesleğin üyelerinin sorunlarını çözmekle yükümlüdür. Dolayısıyla böyle ciddi bir konuda benim öyle çıkıp da ben şöyle düşünüyorum böyle düşünüyorum diye tek başıma bir şey söylemem son derece yanlış olur.

Biz bunu tartışıyoruz. Deniz ticareti açısından tartışıyoruz. 2. bir kanal olmasının faydaları neler olabilir, neler olamaz, ne getirir, ne götürür? Bu açıdan bakmaya çalışıyoruz, ama hayatını ilime, bilime adanmış profesörlerin bile her akşam farklı bir şey söylediği bir konuda takdir edersiniz ki bir şey söylemek zor.”



Lighthouse Ship Brokers Ltd.



www.lighthousebroker.net

Phone: +90 216 449 22 32

Fax: +90 216 449 22 31

Shipbrokers & Consultants since 2006

FAALİYET RAPORU FAALİYET RAPORU FAALİYET RAPORU

İMEAK Deniz Ticaret Odası'nın Ocak ayında gerçekleştirdiği ve yer aldığı faaliyetler kapsamında düzenlenen toplantı ve ziyaretlerden bazıları şöyle:

DEPREM FELAKETİNİN YAŞANDIĞI ELAZIĞ VE MALATYA ZİYARET EDİLDİ

TOBB Başkan Yardımcısı ve İMEAK Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kiran'ın da yer aldığı Türkiye - AB Karma İstişare Komitesi Türkiye kanadı üyeleri, 24 Ocak Cuma günü meydana gelen Elazığ merkezli 6,8 büyüklüğündeki depremde, can ve mal kayıplarının yaşandığı bölgelere ziyaretlerde bulundu. Daha sonra Malatya'nın Doğanyol ilçesine gelen Türkiye - AB Karma İstişare Komitesi Türkiye kanadı üyeleri, burada Adalet Bakanı Abdulhamit Gül ile birlikte depremde hayatını kaybedenlerin ailelerine taziye ziyaretinde bulundu.

TÜRKLİM GENEL KURULU'NA KATILIM GERÇEKLEŞTİRİLDİ

Türkiye Liman İşletmecileri Derneği'nin (TÜRKLİM) 23. Olağan Genel Kurul Toplantısı, 24 Ocak 2020 Cuma günü, Fenerbahçe Spor Kulübü Faruk Ilgaz Tesisleri'nde gerçekleştirildi.

Genel Kurul'da bir konuşma yapan İMEAK Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kiran, göreve geldikten sonra geçen 2 yıllık süreçte TÜRKLİM ile fevkalade başarılı çalışmalar gerçekleştirdiklerini belirtti. Liman işletmeciliğinin önemine değinen Tamer Kiran, Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı'nın yayımladığı 2017 yılı istatistiklerine göre, denizcilik sektörünün ekonomiye katkısına bakıldığında deniz taşımacılığının yüzde 35 ile ilk sırada, gemi inşa ve tamir bakım sanayinin

yüzde 27 ile ikinci, limanlarımızın ise yüzde 16 ile 3. sırada yer aldığını kaydetti. TÜRKLİM Genel Kurulu'nda, 2019 yılı için Yönetim ve Denetim Kurulu ibra edildi, 2020 yılı Bütçesi ve Yönetim Programı oy birliğiyle kabul edildi.

DÜNYANIN İLK HİDROLİK HİBRİT RÖMORKÖRÜNÜN HİZMETE ALINMASI DOLAYISIYLA TÖREN DÜZENLENDİ

İMEAK Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kiran, Ulaştırma ve Altyapı Bakanı Mehmet Cahit Turhan ile birlikte dünyanın ilk Advanced Variable Drive (AVD) teknolojisine sahip Hidrolik Hibrit Römorkörü olan BOĞAÇAY XXXVIII'in hizmete alınması dolayısıyla SANMAR Altınova Tersanesi'nde, 11 Ocak 2020 Cumartesi günü düzenlenen törene katıldı. Bakan Cahit Turhan ve Tamer Kiran, törenin ardından bölgedeki tersaneleri de gezdiler. Turhan ve Kiran, Yalova-Altınova Tersane Girişimcileri San. ve Tic. A.Ş.'de bakanlık bürokratları ve İMEAK DTO Yönetim Kurulu Üyeleri'nin katılımıyla bir toplantı yaptılar.

İMEAK'TAN KOMUTANLARA ZİYARET

İMEAK DTO Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kiran, Ankara'da Deniz Kuvvetleri Komutanı Oramiral Adnan Özbal'ı ziyaret etti. İMEAK Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kiran ve Oda Yönetimi, 14 Ocak 2020 Salı günü, Ankara'da Deniz Kuvvetleri Komutanı Oramiral Adnan Özbal'ı ziyaret etti. Tamer

Kiran, ziyaret sırasında Oramiral Adnan Özbal'a plaket sundu.

İMEAK DTO Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kiran ve Oda Yönetimi, 10 Ocak 2020 Cuma günü, Donanma Komutanı Koramiral Ercüment Tatlıoğlu'nu ziyaret etti. Gölçük'teki Komutanlık'ta gerçekleşen ziyarette, Tamer Kiran, Koramiral Ercüment Tatlıoğlu'na plaket sundu. Tamer Kiran, daha sonra Koramiral Ercüment Tatlıoğlu ile birlikte T.C.G. Kınalıada Korveti'ni gezdi, MİLGEM projesi hakkında bilgi alışverişinde bulunuldu.

İMEAK Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kiran ve Yönetim Kurulu Üyeleri, 10 Ocak 2020 Cuma günü, Kuzey Deniz Saha Komutanı Tümamiral Tayyar Ertem'i ziyaret etti. Kasımpaşa'daki Komutanlık'ta gerçekleşen ziyarette, Tamer Kiran, Tümamiral Tayyar Ertem'e plaket sundu.

TİCARET BAKANI RUHSAR PEKCAN'DAN, TOBB BAŞKAN YARDIMCISI TAMER KIRAN'A ÖDÜL

Dünya Gümrük Günü Etkinliği ve Ödül Töreni, 29 Ocak 2020 Çarşamba günü, Ticaret Bakanlığı Eskişehir Yolu Yerleşkesi'nde yapıldı.

Törende, Ticaret Bakanı Ruhsar Pekcan, Türkiye Odalar ve Borsalar Birliği (TOBB) Yönetim Kurulu Başkan Yardımcısı ve TIR Komitesi Başkanı Tamer Kiran'a, Dünya Gümrük Örgütü Liyakat Sertifikası verdi.



EFE MARINE SAFETY

- Güverte Ekipman Yük Testi
- Filika/Kurtarma Botu Mataforası
- FreeFall Mataforası
- Provision/Kumanya Krenleri
- Deck/Kargo Krenleri
- Ağırlık Ölçümü ve Sertifikalandırma
- Filika Servisi
- Her Türlü Ekipman Tedariği



Evliya Çelebi Mah. Fersah Sok. Tuzla Gemi Yan Sanayi Sitesi B Blok 2. Kat No: 36 Tuzla İSTANBUL/TÜRKİYE

Tel: +90 (216) 395 23 96 • Email: info@efemarinesafety.com

www.efemarinesafety.com



MİLLETİMİZİN BAŞI SAĞ OLSUN

İMEAK DTO Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran, Elazığ merkezli deprem felaketinden dolayı büyük üzüntü duyduğunu belirterek, başsağlığı dileğinde bulundu. Tamer Kıran, deprem felaketi dolayısıyla yayımladığı mesajda şunları kaydetti: “Elazığ’ın Sivrice ilçesinde meydana gelen, çevre illerden hissedilen, can ve mal kayıplarına neden olan deprem felaketinden büyük üzüntü duymaktayız. Bölge halkımıza başsağlığı ve geçmiş olsun dilekelerimizi iletiyoruz. Hayatını kaybeden vatandaşlarımıza Allah’tan rahmet, yakınlarına sabır, yaralılarımıza da acil şifalar diliyoruz. Bölgedeki, arama ve kurtarma çalışmalarının başarıyla tamamlanmasını canı gönülden temenni ediyoruz.

Böylesi zor günlerin birlik, beraberlik ve dayanışma ruhuyla el ele vererek, sabırla aşılabacağına inanıyoruz. Tüm dualarımızla ve kalbimizle bölge halkımızın yanındayız. Allah, bu tür acıları bir kez daha yaşatmasın. Elazığ ve Malatya başta olmak üzere tüm milletimizin başı sağ olsun.”

DEPREM FELAKETİNİN YAŞANDIĞI ELAZIĞ VE MALATYA’YA ZİYARET

TOBB Başkan Yardımcısı ve İMEAK Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran’ın da yer aldığı Türkiye - AB Karma İstişare Komitesi Türkiye kanadı üyeleri deprem bölgesini ziyaret etti.



TOBB Başkan Yardımcısı ve İMEAK Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran’ın da yer aldığı Türkiye - AB Karma İstişare Komitesi Türkiye kanadı üyeleri, 24 Ocak Cuma günü meydana gelen Elazığ merkezli 6,8 büyüklüğündeki depremde, can ve mal kayıplarının yaşandığı bölgelere ziyaretlerde bulundu. TOBB Başkanı M. Rifat Hisarcıklıoğlu’nun başkanlığındaki Türkiye - AB KİK Türkiye kanadını oluşturan Hak İşçi Sendikaları Konfederasyonu (HAK-İŞ), Memur Sendikaları Konfederasyonu (MEMUR-SEN), Türkiye Esnaf ve Sanatkarlar Konfederasyonu (TESK),

Türkiye İşçi Sendikaları Konfederasyonu (TÜRK-İŞ), Türkiye İşveren Sendikaları Konfederasyonu (TİSK), Türkiye Kamu



Çalışanları Sendikaları Konfederasyonu (KAMU-SEN) ve Türkiye Odalar ve

Borsalar Birliği (TOBB) başkanları, deprem afetinin yaşandığı Elazığ ve Malatya’ya gitti.

Elazığ Fethi Sekin Şehir Hastanesi’nde yaralıları ziyaret eden ve geçmiş olsun dileğinde bulunan üyeler, Elazığ Sürsürü Mahallesinde depremde çöken bina enkazına gitti, AFAD yetkililerinden bilgi aldılar. Heyet üyeleri, daha sonra Elazığ Valiliği İl Afet ve Acil Durum Müdürlüğü’ne giderek, İçişleri Bakanı Süleyman Soylu, Sağlık Bakanı Dr. Fahrettin Koca, Elazığ Valisi Çetin Oktay Kaldırım ve AFAD Başkanı Mehmet Güllüoğlu ile bir araya geldi. Heyet, Elazığ Ticaret ve Sanayi Odası, Elazığ Ticaret Borsası ile Elazığ Esnaf ve Sanatkarlar Odası’nı da ziyaret ettiler.

Daha sonra Malatya’nın Doğanoyol ilçesine gelen Türkiye - AB Karma İstişare Komitesi Türkiye kanadı üyeleri, burada Adalet Bakanı Abdülhamit Gül ile birlikte depremde hayatını kaybedenlerin ailelerine taziye ziyaretinde bulundular.

DÜNYANIN İLK HİDROLİK HİBRİT RÖMORKÖRÜ HİZMETE ALINDI

İMEAK DTO Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran, Ulaştırma ve Altyapı Bakanı Turhan ile birlikte dünyanın ilk hidrolik hibrit römorkörünün hizmete alınması törenine katıldı.



İMEAK Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran, Ulaştırma ve Altyapı Bakanı Mehmet Cahit Turhan ile birlikte dünyanın ilk Advanced Variable Drive (AVD) teknolojisine sahip Hidrolik Hibrit Römorkörü olan BOĞAÇAY XXXVIII'in hizmete alınması dolayısıyla SANMAR Altınova Tersanesi'nde, 11 Ocak 2020 Cumartesi günü düzenlenen törene katıldı.

Törende konuşan Ulaştırma ve Altyapı Bakanı Turhan, Türkiye'nin, pek çok alanda olduğu gibi tersanecilik sektöründe de son dönemde önemli ilerlemeler kaydettiğini belirtti. Bakanlık olarak denizcilerimizin bahtını ak, yolunu açık etmek için ne gerekiyorsa yaptıklarını belirten Turhan: "Türkiye'nin, Türk milletinin denizci

millet özelliğini hatırlaması için her türlü desteği verdik, vermeye devam ediyoruz, devam edeceğiz" dedi.

GEMİ İNŞA SANAYİSİNDE SÖZ SAHİBİ ÜLKELERDEN BİRİYİZ

Tüm bunların yanında gemi inşa sanayisinde de devrim niteliğinde atılımlar yapıldığını anlatan Cahit Turhan, şunları söyledi: "Bugün çok şükür dünya ölçeğinde gemi inşa sanayisinde söz sahibi ülkelerden biri haline geldik. Bunda tersaneciliğimizin önünü, sıkışmış olduğu Tuzla'dan tüm kıyılarımızı kapsayacak şekilde açmamızın rolü büyüktür. Tabii ki tersanecilik hizmeti veren özel sektörümüzün, girişimcilerimizin de bunda çok önemli katkısı ve payı vardır. Yıllar içerisinde devletimizin yaptığı yatırımlar

ve kapsamı genişletilen tasarım desteği, tersanelerin kira sürelerinin 49 yıla çıkartılarak yatırımların önünün açılması, devlete ödedikleri kira bedelleri yerine hasıllattan pay alınması, ecrimisil ödeme zorluklarının kaldırılması tersanelerimizin irtifak hakkı konulan alanları teminat olarak gösterilebilmesinin önünün açılarak kredibilitelerinin de yükseltilmesi tersanelerimizin ÇED raporlarının ve imar planlarının onaylanması gibi önemli atılımlar yaptık. Bu ve benzeri adımlarla gemi inşa sanayimizin şaha kalkmasını sağladık. Neticede bugün gemi inşa sanayimiz en son teknolojiyi kullanarak çevreye duyarlı gemiler inşa edebilen önemli bir sektör konumuna geldi." İMEAK Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran da yaptığı konuşmada, Türkiye'nin, gemi

DTO'DA GEMİADAMLARINA YÖNELİK PANEL YAPILDI

İMEAK Deniz Ticaret Odası tarafından Türkiye Denizcilik Federasyonu (TÜRDEF) işbirliğiyle düzenlenen, “Gemiadamları Sağlık Yönergesi ile Mürettebat Eğitimi ve Deniz Yaşamına Uyum Koşullarının Değerlendirilmesi” konulu panel, DTO Meclis Salonu'nda yapıldı.



Türkiye Odalar ve Borsalar Birliği'ndeki (TOBB) görevi dolayısıyla İstanbul dışında olan İMEAK Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran, panele Skype aracılığıyla görüntülü olarak katıldı. Kıran, yaptığı konuşmada, geçtiğimiz yıl Aralık ayında İnce Denizcilik'e ait “M/V İnce Karadeniz” gemisinin Kaptanı Bora Ekşi'nin, gemi seyir halindeyken kamarasında menfur bir saldırı sonucu öldürülmesinden büyük üzüntü duyduklarını ifade etti.

Böyle bir olayın bir daha olmaması için ne tür tedbirler alınması gerektiğinin önemine değinen Tamer Kıran, düzenlenen panelin neticeye götüreceği birtakım sonuçlar üretmesini diledi.

“DTO OLARAK ÜZERİMİZE DÜŞENİ YAPMAYA HAZIRIZ”

Tamer Kıran, “Biz, Deniz Ticaret Odası olarak idaremizle, yanı Ulaştırma ve Altyapı, Sağlık, Aile, Çalışma ve Sosyal Hizmetler bakanlıkları ile bu konuda

üzerimize düşeni yapmaya hazırız. Kurlarsa kural, yönetmelik değişikliği ise yönetmelik değişikliği, her ne gerektiğine kanaat getirirseniz biz o anlamda çalışmaya, onu takip etmeye hazır olduğumuzu bilginize sunuyorum. Merhum kaptanımız Bora Ekşi'ye tekrar Allah'tan rahmet diliyorum. İnşallah, sektörümüzde böyle acı olayların yaşanmamasını diliyorum.” diye konuştu.

Panelin açılış konuşmasını İMEAK Deniz Ticaret Odası Meclis Başkanı Salih Zeki Çakır yaptı. Salih Zeki Çakır, yaptığı konuşmada: “Bora Ekşi kardeşimizin uğradığı saldırıya binaen ilgili komite ve Denizcilik Federasyonunun yaptığı çalışma ile özellikle gemi adamlarının seçimi, belgelendirmesi ve eğitiminde oluşan aksaklıkları masaya yatırılıp farkındalık oluşturulması ve personel müdürlerimizden yeniden bilgilerinin güncellenmesi ve süreçlerde yaşanan aksaklıkların masaya yatırılması

temasıyla böyle bir çalışma yapıldı. “ ifadelerini kullandı.

Salih Zeki Çakır'ın konuşması ardından Türkiye Denizcilik Federasyonu (TÜRDEF) Yönetim Kurulu Başkanı Erkan Dereli ise, dünyada ve Türkiye'de alkol ve madde bağımlılığının giderek arttığını ve kullanım yaşının da düştüğünü söyledi.

“32 GÜNLÜK EĞİTİMLE GEMİCİ OLUNUYOR”

Türkiye'de gemiadamlarının örgün eğitimlerle yetiştirilemediğini belirten Dereli, “Önceki yıllarda devlet teşekkülleri vardı. Oralar adeta bir okuldu. Orada yetişen mürettebatlar armatör gemilerinde ve yabancı gemilere gittiler. 32 günlük eğitimle yağcı – gemici raporu aralık sağlık raporu ile birlikte gemilerde çalışabiliyor. Bu konuyu irdelememiz gerekiyor. Kaliteli deniz insanlarını yetiştirip ihraç etmek amacımız olmalıdır” diye konuştu.

Türkiye Denizcilik Federasyonu (TÜRDEF) Başkanı Erkan Dereli'nin de bir konuşma yaptığı panelde, Dr. Psikiyatr Tulga Tolun Şatır “Gemiadamlarının İşe Alım Süreçlerinde Psikiyatrik Değerlendirmeler ve Takip eden Değerlendirmeler ile Karşılaşılan Sorunlar”, Prof. Dr. Özcan Arslan “Gemiadamlarının İşe Alım Süreçleri ile Çalışma Performanslarının Değerlendirilmesi”, BMG Denizcilikten Barış Ziya Kaya “Denizcilik Şirketlerindeki Gemiadamlarının İşe Alım Süreçleri” konularında bilgi verdiler.

TEMAR DENİZCİLİK, KARADA VE DENİZDE GÜVENLE...



TEMAR DENİZCİLİK
— DENİZCİLİK VE TİCARET A.Ş. —

[f](#) [in](#) /temardenizcilik

HER ZAMAN EN İYİ HİZMETİ SUNMAK İÇİN...

Temar Denizcilik, denizcilik sektöründeki deniz araçlarına ÖTV' siz akaryakıt, madeni yağ ve deniz boya larını temin edebilmek ve hizmet sunabilmek için 1997 yılında İstanbul'da kurulmuştur.

Türkiye'nin önde gelen denizcilik firmalarına hizmet veren şirketimiz kaliteli hizmet sunabilmek ve iş verimliliğini arttırabilmek için müşteri odaklı bir politika izlemektedir. Her bir müşterimize olan sorumluluğumuzun bilincinde hareket ederek, seri hizmet ve teknik düzeydeki donanımımızı kullanmakta, müşterilerimizin 24 saat bize ulaşabilecekleri iletişim ağıımız ile zamanı en iyi şekilde değerlendirmekteyiz. Çözümüne yönelik hizmetler sunuyoruz.

Ülkemizin tüm liman ve sahil bölgelerinde deniz araçlarına ve farklı pek çok sektöre çeşitli hizmetleri ile ulaşan şirketimiz, ÖTV' siz akaryakıt, transit ve ÖTV'li, KDV'li akaryakıt bayisi olarak hizmet vermektedir.



AKARYAKIT



BOYA



YAĞ



ULAŞILABİLİR

ŞUBELER VE MAĞAZALAR



Merkez Ofis

0216 582 00 52
info@temar.com.tr
İçmeler Mah. Aydınlı yolu Cad. No:34/4
Tuzla / İSTANBUL



Trabzon Mağaza

0 462 752 25 61
Yeni Ay Mah. Liman Kumru Cd. Engin
Terzioğlu Apt. No:104/B
Sürmene / Trabzon



Teos Marina

0 232 743 24 41
Sığacık Mah. Akkum Cad.
No:4/29
Seferihisar / İzmir



Sarıyer Ofis

0212 342 09 56
Zekeriyaköy Mah. Acarlar Sitesi Kasımpatı
Sk. No: 10/B
Sarıyer - İstanbul



Tuzla Mağaza

0216 582 00 52
Evlia Çelebi Mah. Mehmet Akif Sk.
No:3/1
Tuzla / İstanbul



Akçakoca İstasyon

0 380 618 86 64
Ayazlı Mah. Ereğli Cad.
No:142/1
Akçakoca / Düzce

AVRUPA'NIN EN BÜYÜK DENİZCİLİK FUARINDA TÜRKİYE RÜZGÂRI

İMEAK Deniz Ticaret Odası, her yıl çeyrek milyon ziyaretçinin gezdiği, 90 ülkeden iki bine yakın firmanın katıldığı Boot Düsseldorf Fuarı'na dalış ve su sporları hollerinde açtığı standlarla katıldı.



Tarım ve Orman Bakanı Bekir Pakdemirli ve GİSBİR Başkan Yardımcısı (en sağda) Orhan Torlak, Boot Düsseldorf Fuarı'nda İMEAK Deniz Ticaret Odası standını ziyaret etti.



Uluslararası Yelken Okulları Birliği Başkanı Tomasz Lipski (ortada) ve Tanıtım Sorumlusu Weiding Zhang (solda).

Denizciler, 2020 sezonunda Türkiye'nin deniz turizmi ve su sporlarındaki tanıtımına hızlı başladı. 18-26 Ocak tarihlerinde açık olacak Avrupa'nın en büyük deniz turizmi fuarındaki Oda standı, ziyaretçilerden ve profesyonel katılımcılardan büyük ilgi gördü.

Tarım ve Orman Bakanı Bekir Pakdemirli de, İMEAK Deniz Ticaret Odası'nın standına sürpriz bir ziyarette bulundu. Bakan Pakdemirli, Türkiye'nin fuarda tanıtıldığını görmekten memnun olduğunu belirtirken, fuarda yapılan faaliyetler hakkında bilgi aldı. Pakdemirli, Türkiye'nin su sporları ve deniz turizmi alanındaki başarılarından memnuniyet duyduklarını ifade etti.

İMEAK Deniz Ticaret Odası İzmir Şubesi Yönetim Kurulu Başkanı Yusuf Öztürk, İMEAK DTO standını ziyaret eden Tarım ve Orman Bakanı Bekir Pakdemirli'ye verdiği destekten dolayı teşekkür etti. Öztürk: "Almanya bizim deniz turizmi ve su sporlarında en büyük pazarlarımızdan biri.

Boot Düsseldorf Fuarı'nda beş yıldızlı marinalarımız, ülkemizin su sporlarındaki ve dalış turizmindeki potansiyeli büyük dikkat çekiyor. Ziyaretçiler dalış turizminin yanı sıra rüzgâr sörfü ve kitesörfe ilgi gösteriyor. Küresel turizmde 2019 yılı Türkiye yılı oldu. 2020 sezonu rezervasyonları ise daha büyük umut veriyor. Ülkemizin

turizm gelirlerini ve ziyaretçi sayısını artırmak için tanıtıma ara vermeden devam edeceğiz" dedi.

RÜZGÂR SÖRFÜNDE ADRES TÜRKİYE

Fuarda Türkiye Gemi İnşa Sanayicileri Birliği (GİSBİR) Başkan Yardımcısı Orhan Torlak, Uluslararası Yelken Okulları Birliği Başkanı Tomasz Lipski ve Tanıtım Sorumlusu Weiding Zhang İMEAK DTO standını ziyaret ederken; uluslararası rüzgâr sörfü yarışları organize eden sörfçü Ruben Petrie, Türkiye'de yapılması planlanan EFPT Free Style Windsörf Yarışları için bilgi alışverişinde bulundu.

(DTO İzmir Şubesi)

Working together to deliver decarbonised shipping.

Collaborate with us as a strategic partner to enable the transition to a cleaner, safer and more sustainable world.

Engage with us at lr.org



Lloyd's Register and variants of it are trading names of Lloyd's Register Group Limited, its subsidiaries and affiliates. Copyright © Lloyd's Register Group Limited, 2019. A member of the Lloyd's Register group.



TURMEPA BODRUM ŞUBESİ'NDE GÖREV DEĞİŞİMİ

Deniz Temiz Derneği/ TURMEPA Bodrum Şubesi Yönetim Kurulu Başkanı Orhan Dinç oldu.



TURMEPA Bodrum Şubesi Olağanüstü Genel Kurulu 11 Ocak 2020 tarihinde yapıldı. 8 yıldır TURMEPA Bodrum Şubesi Yönetim Kurulu Başkanlığı'nı yürüten Yaman Olgaç'a teşekkür plakettinin verildiği Genel Kurul'da yeni yönetim belirlendi. Aynı zamanda İMEAK Deniz Ticaret Odası Bodrum Şubesi Başkanı olan Orhan Dinç, TURMEPA Bodrum Şubesi Yönetim Kurulu Başkanlığı'na seçildi.

Genel Kurulun açılış konuşmasını yapan TURMEPA Genel Müdürü Semiha Öztürk: "TURMEPA, 25 yıl önce mavi yolculuğuna başladı. Çeyrek asırdır sürdürdüğümüz bu yolculukta, 8 milyon 330 bin öğrenciye çevre dersleri verdik, mavi eğitimlerimizin dalga dalga yayılması için 18 bin 500 eğitimci yetiştirdik. Atık toplama teknelerimizle cennet koylarımızda 37 milyon 800 bin litre atık suyun denize karışmasını önledik, 8 bini aşkın gönüllüye eriştik. Projelerimiz, farkındalık çalışmalarımızla 52 milyon kişi tarafından görüldük. Türkiye'de bugüne kadar deniz odaklı en az 40 projeyi hayata geçiren TURMEPA'nın Bodrum Şubesi ise 2011 yılının sonunda kuruldu. 2012 yılı itibarıyla Sayın Yaman Olgaç şube

başkanlığını üstlenerek Bodrum'un mavi kalması için çok başarılı çalışmalar gerçekleştirdi. Kendisine ve bu süreçte emeği geçen tüm yönetim kurulu üyelerimize çok teşekkür ederiz" diyerek Olgaç'a teşekkür plaketi takdim etti. Şubenin geçmiş dönem faaliyetleri hakkında bilgi veren Yaman Olgaç, sekiz yılın ardından artık bir kan değişiminin gerektiğini belirterek tüm üyelere katılımları için teşekkür etti. Olgaç başkanlığındaki Yönetim Kurulu, geçmiş dönem faaliyetleri için oy birliğiyle ibra edildi.

Genel Kurul'un Divan Başkanlığı'nı Baran Akcan üstlenirken diğer Divan Heyeti Üyeleri Doğan Güneri, Sinem Çınar ve Aslı Dinç oldu. Genel Kurul sonrası ilk toplantısını yapan Şube Yönetim Kurulu, tüzük gereği kendi aralarında görev dağılımı yaparak Orhan Dinç'i TURMEPA Bodrum Şubesi Yönetim Kurulu Başkanı olarak belirledi. TURMEPA Bodrum Şubesi Yönetim Kurulu Başkanı olan Orhan Dinç şunları söyledi: "İMEAK Deniz Ticaret Odası Bodrum Şube olarak halihazırda, ücretsiz hizmet veren katı atık alım teknemiz bulunmakta. Biz bu teknemizi çalıştırmaya başladığımız ilk

günden itibaren birçok koy ve kıyıda 5000 poşet katı atık topladık. Bu bizim halihazırda olan farkındalığımızı. Şimdi Deniz Temiz Derneği/ TURMEPA Bodrum Şube Başkanı olarak da yoğun bir şekilde çalışmalara devam edeceğimizi belirtmek istiyorum. Projeler üretip eğitimler vererek bu anlamda farkındalık yaratacağız. Ekmek yediğimiz denizlerimiz ve kıyılarımızın temiz olması bizim en değerli mirasımızdır. Görevimizi bize yakışır bir şekilde yerine getireceğiz. Hayırlı, uğurlu olsun. Bodrum'da mavi kazanacak." TURMEPA Bodrum Şubesi Yönetim Kurulu Asil ve Yedek Üyeleri ile Denetim Kurulu Asil ve Yedek Üyeleri şu şekilde:

Yönetim Kurulu Asil Üyeler

Orhan Dinç - Yönetim Kurulu Başkanı
Taner Özdoğan - Yönetim Kurulu Başkan Vekili
Numan Özyurt - Sayman Üye
Hasan Güneri - Sekreter Üye
Şebnem Akcan - Üye

Yönetim Kurulu Yedek Üyeler

Ufuk Esen
Betül Emine Oduncuoğlu
Nurcihan Güneri
Aslı Dinç
Sonay Çınar

Denetim Kurulu Asil Üyeler

Doğan Güneri - Denetim Kurulu Başkanı
Mehmet Ali Ünsal - Sözcü
Erdem Ağan - Üye

Denetim Kurulu Yedek Üyeler

Derya Akbaş
İbrahim Özsavran
Namaz Çelenk

(DTO Bodrum Şubesi)



- ⚓ Life Saving Appliance
- ⚓ Fire Fighting Equipment
- ⚓ Medical Equipment
- ⚓ Gas Detectors & Spare Parts
- ⚓ Chemical Equipment
- ⚓ IMO Signs & Safety Posters
- ⚓ Nautical Equipment
- ⚓ National Flags
- ⚓ Liferaft Service Station
- ⚓ LSA and Deck Crane Load Test
- ⚓ Lifeboat and Launching Appliances Inspections
- ⚓ Fire Extinguisher Service Station Approved by IACS



TEC DENİZCİLİK YANGIN ve GÜVENLİK SİSTEMLERİ SAN. LTD. ŞTİ.

Aydıntepe Mh. Sahil Bulvarı Denizciler Ticaret Merkezi No:126/10 Pk:34947 Tuzla / İstanbul / TÜRKİYE
Tel : +90 216 494 1076 | Fax : +90 216 494 1077 | Web : www.tec-marine.com | Mail : info@tec-marine.com

İZMİR'E SU ALTINDAN TANITIM

İzmirli su altı fotoğraf sanatçısı Murat Kaptan'ın İzmir'de ve yurt dışında çektiği su altı fotoğraflarından oluşan "Kaptan'ın Seyir Defteri" sergisi İzmir Adnan Menderes Havalimanı iç hatlar terminali giden yolcu katında açıldı.



İzmirli su altı fotoğraf sanatçısı Murat Kaptan'ın İzmir'de ve yurt dışında çektiği su altı fotoğraflarından oluşan "Kaptan'ın Seyir Defteri" sergisi, İzmir Büyükşehir Belediyesi, İMEAK Deniz Ticaret Odası İzmir Şubesi ve TAV Havalimanları desteği ile Ankara Esenboğa Havalimanı'ndan sonra İzmir Adnan Menderes Havalimanı iç hatlar terminali giden yolcu katında açıldı.

Bir ay boyunca ziyarete açık kalacak serginin açılış törenine İzmir Vali Yardımcısı Aydın Memük, İzmir Liman Başkanı Erdoğan Bayram, İZDENİZ Yönetim Kurulu Başkanı Turgay Bozoğlu, İZDENİZ Genel Müdürü İlyas Murtezaoğlu, İMEAK Deniz Ticaret Odası İzmir Şubesi Meclis Başkanı Kenan Yalavaç ve Yönetim Kurulu Başkanı Yusuf Öztürk, İZSU Genel Müdürü Raif Canbek, TAV İzmir Müdürü Erkan Balcı, İzmir Büyükşehir Belediyesi Gençlik ve Spor Kulübü Başkanı Ersan Odaman ve fotoğraf sanatçıları katıldı.

DALIŞ TURİZMİNDE CAZİBE MERKEZİ OLUYORUZ

İMEAK Deniz Ticaret Odası İzmir Şubesi Yönetim Kurulu Başkanı Yusuf Öztürk, İzmir'deki tüm kurumların iş

birliği ile Ege kıyılarının dalış turizmi için önemli bir merkez haline gelmeye başladığını söyledi. Öztürk: "İzmir'in doğal resifler ve tarihi batıklardan oluşan deniz altı zenginliği, son yıllarda



hayata geçirilen yapay resif projeleriyle beraber daha da arttı. Dikili, Karaburun, Foça, Çeşme, Seferihisar, Menderes, Kuşadası kıyıları, dünyanın dört bir yanındaki dalış tutkunları için cazibe merkezine dönüşüyor. Kızıldeniz, Uzak Doğu, Antalya-Kaş gibi dünyaca bilinen dalış merkezlerinin arasına girmek

için daha fazla tanıtım yapmalıyız. Böylece milyarlarca dolarlık bu turizm dalından daha fazla pay alabiliriz. Sualtı fotoğrafçısı Murat Kaptan'ın her yıl milyonlarca yolcunun seyahat ettiği İzmir Adnan Menderes Havalimanı'nda açtığı sergi ile İzmir'in dalış turizmindeki potansiyeli gözler önüne serilecek. Sergiye destek veren tüm kuruluşlara ve fotoğraf sanatçısı Murat Kaptan'a teşekkür ediyoruz" dedi.

Fotoğraf sanatçısı Murat Kaptan ise, serginin amacının çocukların doğaya ve denizlere olan farkındalığını artırmak ve çevre bilinci olan bireyler kazandırmak olduğunu söyledi. Kaptan, "Bölgemiz için önemli olan dalış noktalarının tanıtımını yapıp dalış

turizmini güçlendirmek, serginin diğer amacı. İzmir Körfezi'nin temizlenmeye başladığını gösteren fotoğraflar ise yaşayan körfez hedefine ulaştığımızı ortaya koyuyor" diye konuştu.

(*DTO İzmir Şubesi*)



A. RIZA KINAY
VAPUR ACENTELEĞİ
VE TİCARET A.Ş.



KINAY
TAŞIMACILIK & LOJİSTİK A.Ş.



KINAY ULUSLARARASI
TAŞIMACILIK & TİCARET A.Ş.



KINAY DENİZCİLİK A.Ş.



LİMSER LİMAN SERVİSLERİ
VE TİC. LTD. ŞTİ.



HASAT DIŞ TİCARET VE
MÜEŞSİLLİK LTD. ŞTİ.



Taşımacılıkta çözüm ortağınız...

TÜRKİYE • İSTANBUL • İZMİR • ALIĞA • BURSA • ANKARA • İZMİT • KARASU
• BANDIRMA • MERSİN • ESKİŞEHİR • ADANA • GAZİANTEP • KAYSERİ
• İSKENDERUN • UKRAYNA • KIEV • ODESSA • DNIPRO • BORYSPİL
AVUSTRALYA • MELBOURNE • ÇİN • ŞENZEN • İNGİLTERE • SOUTHAMPTON



kinaygroup.com

Ocak ayının ardından Düşük Sülfür Regülasyonu...



HÜSEYİN ÇINAR *

Düşük sülfür regülasyonu Ocak 2020 itibarıyla artısıyla eksisiyle yürürlüğe girdi. Gemilerimiz bu konuyu tecrübe etme aşamasını sonlandırmaya başladılar diyebiliriz. Türk Armatörler Birliği olarak da biz bu tecrübeleri firmalarımızdan almaya devam ediyoruz.

Bu regülasyonu sadece yakıt bazlı olarak düşünmek, bu uygulamaya yaklaşım açısından yeterli olmayabilir. Örneğin, filomuzun bir kısmı scrubber kullanmaya başladı. Gemilerinde scrubber kullanan firmalar bu tercihlerine olumlu olarak yaklaşırken, bazı sıkıntılarını da dile getirmektedirler. Örneğin, scrubberlere ilişkin kritik yedek parça tedarikinin güçlüğünden bahsedilmektedir. Eğer gemiler stoklarında bu parçaları bulundurmazlarsa ki birçok gemi maliyet açısından yedek parça stoku yapmamakta, bu durumda onarım konusunda önemli problemler ortaya çıkabilmektedir. Bir sistem

pompası eğer stoklarınızda yoksa bu durumda 3-4 aydan önce parça temin edilememektedir. O nedenle scrubber kullanan gemilerin kritik yedek parçalarını stoklarında bulundurmaları önem arz etmektedir. Diğer bir husus da personel eğitimi ve arıza onarımlarının etkinliğidir. Firma personeline scrubber montajı öncesinde işletme ve onarım konusunda eğitimler verilmekte, ancak her iki durum da belli bir süre tecrübeyi ihtiyaç olarak ortaya çıkarmaktadır. Dolayısıyla geçiş aşamasında hem işletme ve hem de onarım anlamında gemiler bazı sorunlarla karşılaşabilmektedirler. Hala şirket planlamaları dahilinde scrubber montajına devam eden firmalar bulunmaktadır. Bir scrubberin montajı çok iyi bir dizayn planlaması yapıldığı takdirde 32 gün civarında sürmektedir. Burada karşılaşılan sorun ise dizayn planlamasının yeterli bilgi ve beceri ile yapılamaması durumunda bu sürenin daha da uzayabileceği yönündedir.

Şu andaki koşullar çerçevesinde bu cihazları kullanan firmalar yakıt maliyeti açısından hiçbir sıkıntı yaşamadıklarını ve scrubberlerin sülfür oranını %0,1'e düşürebilmesi nedeniyle ECA bölgelerine girişte çok kolaylık yaşadığını da ifade etmektedirler.

Diğer bir taraftan her ne kadar genelleme yapmamak gerekirse de, yakıtlar ile ilgili şu geri beslemeleri elde ediyoruz: Bilindiği gibi regülasyonun yürürlüğe girmesine yakın bir zaman kala VLSFO ve MGO fiyatları inanılmaz bir şekilde yükselmiş ve 750 USD, hatta 800'lere kadar tırmanmıştı. İlk baştaki bu arz talep dengesizliği ve talebe yönelik anlık bir tepki ile fiyatlar bu seviyelere çıkmışsa da, şu anda %15-20 oranında

bir düşüş gözlenmektedir. Ocak 2020'nin ilk çeyreğinde korkutan bu fiyatlar armatörleri de büyük endişeye sevk etmişti, ancak şu andaki hava bu gevşemenin devam edebileceği yönünde. Tabi bu fiyat belirsizliğinin



en önemli sebebi rafinerilerin VLSFO yakıtı üretmemeleri, hatta talep bazlı üretmemeleridir. İlerleyen periyotta rafineriler bu yatırımlarını tamamladıkça ve arz talep dengesi oturmaya başladıkça IFO ile VLSFO arasındaki fiyat farkının 50 USD'ye kadar inebileceğine inanılmaktadır.

YAKITLARIN MAKİNELER ÜZERİNDEKİ ETKİSİ KORKTUĞUMUZ GİBİ OLMADI

Armatörler geçtiğimiz sene içerisinde belirsizliğin yarattığı ortam ile de bu konunun deniz taşımacılığında önemli aksamalara yol açacağını düşünmüşlerdi, ancak korkulan olmadı. Çok yoğun hazırlıklar yapıldı ve hatta Türk Armatörler Birliği olarak hem şirket personeline ve hem de gemi mühendislerine çok

da olmaktadır. Örneğin, yakıtların makineler üzerindeki etkisi bizlerin korktuğu gibi olmadı. Biz öncesinde inanılmaz kötü senaryolara hazırlandık, ama şimdilik sorunların çok fazla çıkmayacağını düşünmeye başladık. VLSFO'da yakıt kalitesiyle ilgili bir sorun olmadığı bilgisini alıyoruz. Örneğin, biz yağlama yağlarının da bizlere sıkıntı yaratacağını düşünüyorduk ama o da beklediğimiz gibi kötü bir sonuç vermedi.

** Yüksek pour point

** Aşırı parrafın bulunması

** Silindirlerde aşırı liner aşınmalar

Burada uyguladığımız tedbirler var. Hiçbir yakıt tanklarında birbiriyle karıştırılmıyor. Ya da bilinen firmalardan yakıt alınıyor. Bazı firmalarımız özellikle Houston ve Hollanda'dan yakıt almak istemediklerini, çok düzensiz bir sistemlerinin olduğunu ifade etmektedirler. Yakıt konusunda en beğenilen yerin Singapur olduğu da ayrıca belirtilmektedir. Her ne kadar regülasyon konusuyla ilgili olmasa da bunker konusunda Singapur'daki bir uygulama armatörlerimizin dikkatini çekmektedir. Burada yakıt ikmal hizmeti veren firmalar için bir lisanslama sistemi geliştirilmiş ve bu sistem ile hizmetlerin standardı yükseltilmiştir. Aynı çalışma Rotterdam ve Antwerp limanları için de başlatılmış olup, bu uygulamanın bir AB uygulaması haline getirilmesi de planlanmaktadır.

Yakıtın tedarikinde Uzak Doğu'da veya Uzak Doğu'dan sefer yapan gemilerimizin çok sıkıntı ile karşılaşmadıkları, ancak Avrupa'da zaman zaman bu konuda sıkıntı ile karşılaşıldığı belirtilmektedir. Diğer bir konu ise Asya ile Avrupa arasında VLSFO ve MGO fiyatlarındaki makasın açılıyor olmasıdır. Neredeyse Avrupa ile Asya arasında 100 USD'lik bir fark ortaya çıkmaktadır.

Konuya bir de navlun açısından bakıldığında, böylesine rekabetçi bir ortamda armatörler yakıttan gelen maliyet artışını hala navlunlara yansıtamadılar (konteyner taşımacılığı dışında) ve bunun belli bir zaman alacağı da değerlendirilmektedir. İlerleyen zamanda yavaş yavaş bu maliyetlerin navlunlara yansıtacağı da değerlendirilmektedir.

* ARMATÖRLER BİRLİĞİ GENEL SEKRETERİ



önemli eğitimler verdik. Bunların da şu anki duruma katkısının olduğunu değerlendirmekteyiz.

Genel anlamda regülasyonun getirdiği uygulama standartlarında şu anda çok büyük sıkıntılar yaşanmamaktadır. Tabii ki spesifik bazı menfi olaylar

Teknik anlamda ise nadiren de olsa şu sorunlar ortaya çıkabilmektedir:

** Gemi Seperatör içinde ağır çamur oluşumu ve buna bağlı Seperatör sorunları

** Yakıtın donması

YÜZDE 0,5 KÜKÜRT ÜST LİMİTİ DÜNYA ÇAPINDA YÜRÜRLÜĞE GİRDİ

1 Ocak 2020'den itibaren, deniz yakıtlarının maksimum sülfür içeriğinin küresel olarak %3,5'ten %0,5'e düşürülmesi tüm dünyada uygulanmaya başladı.



Gemilerin yanmalı motorlarından kaynaklanan sülfür oksit (SOx) emisyonları, asit yağmurlarına neden olmakta, solunum ve kardiyovasküler hastalıklara ve kısalan yaşam sürelerine neden olabilecek ince tozlar oluşturmaktadır. 1 Ocak 2020'den itibaren, deniz yakıtlarının maksimum sülfür içeriğinin küresel olarak %3,5'ten % 0,5'e düşürülmesi ile ilgili olarak AB Ulaştırma Sorumlu Komiseri Adina Vclean şunları söyledi: "Deniz taşımacılığı küresel bir sektördür ve denizcilik sektöründen kaynaklanan emisyonların azaltılması küresel çözümler gerektirir.

Küresel sülfür üst limitinin yürürlüğe girmesi tüm denizcilik sektörü için önemli bir kilometre taşı olup, zararlı hava kirleticilerinin salınımının azaltılmasına katkı sunarak, Güney Avrupa kıyılarımızdakiler de dâhil olmak üzere, dünyanın dört bir yanındaki şehirlere ve topluluklara

doğrudan fayda sağlayacaktır. Küresel sülfür üst limiti aynı zamanda, AB ve Uluslararası Denizcilik Örgütü'nün (IMO) ortak çabalarının sektörden gelen güçlü bağlılık ile birlikte çevreye ve vatandaşlarımızın sağlığına önemli faydalar sağlayabileceğini göstermektedir."

Çevre, Okyanuslar ve Balıkçılık Komiseri Virginijus Sinkevicius da konuyla ilgili şunlara dikkat çekti: "Avrupa Yeşil Anlaşması, hem iklim tarafsızlığı hem de toksik olmayan bir çevre için sıfır kirlilik kararlılığı sunmaya hazırlanıyor. AB'nin söz konusu kararlılığı, vatandaşlarımızın refahını korumanın yanı sıra deniz taşımacılığı da dâhil olmak üzere tüm taraflar için karbonsuz ve sürdürülebilir bir mavi ekonomide sağlıklı ve temiz ortamlar, denizler ve okyanuslar sağlar. Daha fazla AB kıyı vatandaşının temiz hava solması için hem Emisyon Kontrol Alanlarında (ECA) ve hem de küresel olarak düşük

kükürt standartlarını memnuniyetle karşılıyoruz."

Gemiler, geleneksel olarak %3.5'e kadar sülfür içeriğine sahip olabilen akaryakıt kullanmaktadırlar. Karşılaştırma yapmak gerekirse, kamyonlarda veya binek otomobillerde kullanılan yakıtların sülfür içeriği %0.001'i geçmemelidir. AB, 2012'den bu yana Sülfür Direktifi ile deniz yakıtlarının sülfür içeriğini azaltmak için sağlam bir adım atmıştır.

2016 yılında revize edilen 2012 Sülfür Direktifi, deniz yakıtları için maksimum sülfür içeriği seviyeleri belirleyerek SOx emisyonlarını azaltmış ve IMO'nun yeni standartlarını AB yasalarına derç etmiştir. Ayrıca, Baltık Denizi ve Kuzey Denizi gibi "Sülfür Oksit Emisyon Kontrol Alanları" (SECA) olarak adlandırılan bazı çok hassas ekosistemlerde, maksimum sülfür içeriği 2015 yılında %0.10'a düşürülmüştür. SECA'ların çevresinde SOx konsantrasyonlarını yarıya indirip kıyı bölgelerindeki ve limanlardaki insanlara sağlık açısından faydalar sağlayan söz konusu sülfür sınırlamalarının, sektör üzerindeki genel ekonomik etkileri asgari düzeyde kalmıştır.

Emisyon Kontrol Alanı limitlerinin başarılı bir şekilde uygulanmasına dayanarak, küresel sülfür limitinin uygulanmasının da benzer sonuçlar getirmesi beklenmektedir. AB ayrıca, Akdeniz gibi diğer AB sularında IMO tarafından ileride olası ECA'ların belirlenmesi için Barcelona Konvansiyonu bağlamında da aktif olarak çalışmaktadır.

(Kaynak: Avrupa Komisyonu)

SEKTÖR KURULUŞLARINDAN AR-GE FONU ÖNERİSİ

Sektör kuruluşları, deniz taşımacılığını karbondan arındırmak için 5 milyar dolarlık bir Ar-Ge fonu önerdi.



Esben Poulsson

Denizcilik birlikleri, 5 milyar dolar değerinde bir sera gazı azaltma, araştırma ve geliştirme programının kurulması için IMO'ya teklif sundular. Düşük karbonlu ve sıfır karbonlu teknolojilerin ve yakıtların kullanımını hızlandırmayı hedefleyen söz konusu Ar-Ge programı, denizcilik sektörünün emisyonları azaltmasına yönelik artan baskılar ile örtüşüyor. Şu anda dünyanın antropojenik CO2 emisyonlarının yaklaşık yüzde ikisinden sorumlu olan uluslararası deniz taşımacılığı küresel ticaretin yaklaşık yüzde 90'ını taşımakta. Deniz taşımacılığının küresel düzenleyici örgütü olan IMO, ticari büyümeye bakılmaksızın, sektörün toplam sera gazı emisyonlarında 2050 yılına kadar en az %50 oranında bir azaltım hedefi belirlemiş, bir sonraki aşama olarak ise kısa bir süre içerisinde karbondan tam arınmayı hedeflemiştir.

BIMCO, CLIA, ICS, INTERTANKO, INTERCARGO, INTERFERRY, IPTA ve WSC tarafından desteklenen fon teklifi kapsamında temel finansman, tüketilmek üzere satın alınan akaryakıtın tonu başına zorunlu bir Ar-Ge katkısı yoluyla toplanacaktır. Uluslararası Deniz Ticaret Odası Genel Sekreter Yardımcısı Simon Bennett konu ile ilgili olarak şunları söyledi: "Ticaret büyümesi için ihtiyatlı tahminler yapılsa bile, 2050

yılına kadar CO2 emisyonlarında toplam yüzde 50'lik bir azaltma ancak dünya filonunun karbon verimliliğinin yaklaşık yüzde 90 oranında artırılmasıyla elde edilebilir. Bu da, ancak filonun büyük bir kısmının ticari olarak uygun sıfır karbonlu yakıtları kullanması halinde mümkün olacaktır. Uygulamada filonun büyük bir kısmının 2050 yılına kadar sıfır karbonlu yakıtları kullanmasıyla %50 hedefine ulaşırsa, tüm dünya filosu da bu yakıtları çok kısa bir süre sonra kullanacak ve denizcilik sektörünün hedefi olan yüzde 100 karbonsuzlaşma mümkün hale gelecektir. Dünya filonunun yılda yaklaşık 250 milyon ton toplam yakıt tüketimi yaptığı düşünülürse, on yıllık bir süre boyunca ton başına iki ABD Doları alınması halinde yaklaşık 5 milyar dolar elde edilecektir. Bu tutarın da, IMO tarafından kararlaştırılan iddialı zaman çizelgesi içerisinde sektörümüzü karbondan tamamen arındırmak için ihtiyacımız olan yoğun Ar-Ge çabalarına ivme kazandırmak için yeterli olduğuna inanıyoruz."

Uluslararası Deniz Araştırma ve Geliştirme Kurulu (International Maritime Research and Development Board-IMRB), bütçesinin onaylanması da dahil olmak üzere, faaliyetlerinin denetimini sağlamak için Deniz Çevresini Koruma Komitesi (MEPC) tarafından kurulan temsili bir IMO üye devletleri organına rapor verecek, söz konusu denetim organı da MEPC'ye bildirimde bulunacaktır. Bahse konu Ar-Ge fonunun 10 ile 15 yıl arasında bir ömrünün olabileceğini öngören kuruluşlar: "Teklif edilen program, IMO Sera Gazı Stratejisi'nde ortaya konulan 2050 ve ötesine yönelik kararlılık

düzeylerine ulaşmak için kritik öneme sahiptir. Bu ölçekte bir çabanın, 2030 ve sonrasında denizcilik sektörüne sıfır emisyonlu gemilerin girmesine yol açabilecek bir veya daha fazla teknik yolun belirlenmesinde başarılı olması beklenmektedir" görüşündedir.

Geliştirilmekte olan başka sıfır emisyonlu projeler de bulunmaktadır. Ancak asıl zorluk, sıfır emisyonlu çözümlerin üretimini ölçeklendirmek ve bunları başta okyanus ötesi seferlerde olmak üzere uluslararası deniz taşımacılığının yaygın kullanımı için ticari açıdan uygun hale getirmektir.

Bununla birlikte paydaşlara göre, sektörün bir bütün olarak karbondan arındırılmasına ilişkin sorumluluk denizcilik şirketlerinin tek sorumluluğu değildir ve geniş bir paydaş grubu tarafından yürütülmelidir.

ICS Başkanı Esben Poulsson söz konusu Ar-Ge fonu için şunları belirtti: "Bu teklifin arkasındaki sektör kuruluşlarının koalisyonu gerçek bir liderlik göstermektedir. Denizcilik sektörü, IMO'nun belirlediği iddialı hedefe ulaşmak için CO2 emisyonlarını azaltmalıdır. Eğer 4. Sanayi Devrimi'ni güçlendirecek teknolojileri geliştireceksek, inovasyon hayati önem taşımaktadır. Söz konusu teklif basit, hesap verebilir ve gerçekleştirilebilir ve umuyoruz ki hükümetler bu cesur hamleyi destekleyecektir."

Denizcilik sektörünün bahse konu teklifi MEPC'nin 2020 Mart ayında gerçekleştirilecek olan bir sonraki toplantısında ele alınacak.

(Kaynak: World Maritime News)

**all in
ONE**

7/24 Fast & High Quality Service

**KUZEY STAR
SHIPYARD**



all in ONE - Marine Technical Services



max. 8m of Docking Draft

Handymax & Panamax Docks (max. 22.000) TLC)



Kuzey Star Shipyard Denizcilik Sanayi & Ticaret A.Ş.
Tuzla / Evliya Çelebi M. Tersaneler C. No 14 Tuzla, İstanbul
Yalova / Tersaneler Bölgesi Çavuşçiftliği No: A/2 Altınova, Yalova
P:+90 216 392 6210 F:+90 216 392 6212

marketing@kuzeystar.com

www.kuzeystar.com

DENİZCİLİK SEKTÖRÜ HİDROJEN TAŞIMACILIĞI İÇİN BİR ARAYA GELDİ

Belçika'da CO2 emisyonlarını azaltmaya yardımcı olacak bir enerji türü olarak hidrojeni teşvik etmek amacıyla denizcilik sektörünün yedi paydaşı güçlerini birleştirdi.

Anvers Limanı, Zeebrugge Limanı, Deme, Engie, Exmar, Fluxys ve Waterstof Net'ten oluşan paydaşlar geçtiğimiz günlerde uzmanlıklarını koordineli bir şekilde bir araya getirmek ve "Belçika hidrojen ekonomisine" doğru adımlar atmak için bir iş birliği anlaşması imzaladılar. Paydaşlar ilk aşamada tüm hidrojen ithalat ve taşıma zincirinin müşterek bir analizini yapacaklar. Amaç; özellikle üretim, yükleme ve boşaltma, deniz yolu ve boru hatları ile ulaşım gibi lojistik zincirindeki çeşitli bileşenlerin finansal, teknik ve düzenleyici yönlerini planlamak. Analiz sonuçları, hidrojeni enerji ve kimya sektörlerindeki çeşitli uygulamalar için taşımanın en iyi yolunu gösteren bir yol haritası sağlayacak ve yaklaşık bir yıl içinde hazır olması beklenen sonuçlar, somut projelere giden köprüyü oluşturacak.

Deme CEO'su Luc Vandebulcke konu ile ilgili olarak şu yorumda bulundu: "Hidrojenin CO2 içermeyen enerji geçişinde önemli bir rol oynayabileceğine inanıyoruz. Yenilenebilir enerji kaynaklarından yeşil hidrojenin üretimi, taşınması ve depolanması konusundaki uzmanlığımızdan tam olarak yararlanmak istiyoruz. Limanların ve sektörün bu eşsiz ortaklığı sayesinde Belçika, yeşil hidrojen ekonomisinde lider bir rol oynayabilir ve CO2 emisyonlarını daha da azaltabilir."

Exmar CEO'su Nicolas Saverys'de: "Doğal gaz, LPG, amonyak ve diğer petrokimya gazların uluslararası taşıyıcısı olarak Exmar, geleceğe odaklanıyor. Hidrojen gazı taşıma zincirinin en verimli ve ekonomik şekilde nasıl geliştirilebileceğinin



araştırılmasına yardımcı olmak istiyoruz" dedi. Anvers Limanı CEO'su Jacques Vandermeiren de konuyla ilgili: "Bir enerji taşıyıcısı, temel kimya elementi ve yakıt olarak hidrojene her türlü şansı vermeyi ve böylece hidrojen ekonomisinin aktif bir öncüsü olmayı üstleniyoruz" şeklinde konuştu. Zeebrugge Limanı Genel Müdürü Joachim Coens ise şu değerlendirmede bulundu: "Önümüzdeki yıllarda rüzgâr, güneş ve gelgitlerden büyük miktarda değişken yenilenebilir enerji biriktireceğiz.

Zor olan, büyük miktarlardaki bu yeşil enerjiyi taşımak ve depolamaktır. Bu noktada Zeebrugge Limanı'nın çok işlevli bir enerji merkezi olarak oynayacağı bir rol bulunmaktadır. Hidrojen, enerji taşıma ve depolama için bir çözüm olabilirse eğer, bu

çözüm Zeebrugge'da mükemmel bir şekilde gerçekleştirilebilir." Bir hidrojen ekonomisinde hidrojen, yenilenebilir enerjinin elektrik ve ısı üretimi, hareketlilik ve yakıt üretimi için önemli bir taşıyıcısıdır ve endüstriyel üretim için hammadDEDİR. Bir hidrojen ekonomisinin uygulanabilirliğinde önemli olan ise hidrojen üretimi için yeterli yenilenebilir elektriğin üretilmesidir.

Belçika'da rüzgâr ve güneş enerjisinin yeterince bulunmaması nedeniyle, ihtiyaç duyulan yenilenebilir enerjinin bir kısmının ithal edilmesi gerekmektedir. Hidrojenin ithalatı, taşınması ve depolanması için verimli ve ekonomik çözümlerin özel uzmanlık gerektirmesi ise söz konusu 7 endüstri ortağının bir araya gelmesini sağladı.

(Kaynak: World Maritime News)

AVRUPA DENİZCİLİK HAFTASI ŞUBAT AYINDA DÜZENLENİYOR

Avrupa Denizcilik Haftası'nın üçüncüsü, 17-21 Şubat 2020 tarihleri arasında Brüksel'de The Hotel'de gerçekleştirilecek.



Denizcilik Haftası, deniz taşımacılığı dünyasından ve Avrupa kurumlarından yüksek profilli açılış konuşmacıları ile bir dizi etkinliğe sahne olacak. Haftanın ilk üç günü farklı temalara sahip olacak

ve o günlerdeki tüm etkinliklerde o konu başlığı ile ilgili sorunlar ele alınacak

- 17 Şubat 2020 Pazartesi - Ticaret ve rekabet gücü
 - 18 Şubat 2020 Salı - Emniyetli ve sosyal deniz taşımacılığı
 - 19 Şubat 2020 Çarşamba – Deniz taşımacılığı ve çevre
 - 20 Şubat 2020 Perşembe – Ana Konferans ve Gala Yemeği
- Her günün sonunda gerçekleştirilecek olan özet bölümde, 20 Şubat 2020 Perşembe günü yapılacak olan büyük konferansta daha detaylı incelenilmeleri için günün tüm önemli mesajları bir araya getirilecek. Bu

temaların tamamı, Avrupa ve küresel deniz taşımacılığının karşı karşıya kaldığı birçok zorluğu ele alacak. Hem ana konferans hem de gala yemeği üst düzey network kurmak için ideal bir fırsat sunacak; Avrupa Komisyonu, Avrupa Parlamentosu ve Avrupa Konseyi gibi Brüksel'deki yasa koyucularla Avrupa ve küresel deniz taşımacılığının önemli oyuncularını bir araya getirecek. 21 Şubat Cuma günü ise Anvers Limanı'na isteğe bağlı bir ziyaret yapılacak.

(Kaynak: <https://europeanshippingweek.eu/>)

Hazırlayan ve İngilizce'den tercüme eden: Selin YELESER, İMEAK DTO Dış İlişkiler Müdürü



LEO MARINE



Biz sizin
Limana
nasıl ulaştığınızı
ile ilgileniyoruz



www.leomarine.com.tr

LEO MARINE DENİZCİLİK A.Ş.
Evliya Çelebi Mah. Okur Sok. Mercan Park Sİt. No. 1/ BA
info@leomarine.com.tr



Chevron Yetkili Dist.

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.



POMARINE

petrolofisi.com.tr

pobunker@petrolofisi.com.tr

denizsatislari@petrolofisi.com.tr



Petrol Ofisi

1 - 27 Ocak 2020 itibariyle Türk Bayraklı gemilerin Memorandumlar kapsamında güncel tutulma tabloları aşağıdaki gibidir. 1-27 Ocak 2020 tarihleri arasında herhangi bir Memorandumda Türk Bayraklı gemi tutuklanması yaşanmamıştır.

LİMAN DEVLETİ KONTROL BÖLGELERİNE GÖRE TÜRK BAYRAKLI GEMİ TUTULMALARI

LİMAN DEVLETİ KONTROL BÖLGELERİ	HAZİRAN 2019	TEMMUZ 2019	AĞUSTOS 2019	EYLÜL 2019	EKİM 2019	KASIM 2019	ARALIK 2019	OCAK 2020
PARİS LİMAN DEVLETİ MUTABAKATI ZAPTI (PARIS MOU)	TUTULMA YOK	YUNANİSTAN (ELİFSİS)	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK	İTALYA (TRİESTE)	YUNANİSTAN (RESMO/GİRİT)	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK
TOKYO LİMAN DEVLETİ MUTABAKATI ZAPTI (TOKYO MOU)	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK	ÇİN (ŞANGAY)	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK
KARADENİZ LİMAN DEVLETİ MUTABAKATI ZAPTI (BLACK SEA MOU)	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK
AKDENİZ LİMAN DEVLETİ MUTABAKATI ZAPTI (MEDITERRANEAN MOU)	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK
AMERİKA BİRLEŞİK DEVLETLERİ SAHİL GÜVENLİK (USCG)	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK

YILLARA GÖRE TUTULMA TABLOSU (2013-2020 OCAK) *

LİMAN DEVLETİ KONTROL BÖLGELERİ	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019 (ARALIK)	2019 (ARALIK)
PARİS MOU	15	20	24	21	14	7	4 (252 Denetleme)	0 (23 Denetleme)
TOKYO MOU	4	2	1	2	3	0	2 (50 Denetleme)	0 (1 Denetleme)
BS MOU	14	14	31	39	11	2	0 (331 Denetleme)	0 (16 Denetleme)
MED MOU	9	6	1	1	0	5	0 (151 Denetleme)	0 (6 Denetleme)
USCG	1	1	-	-	-	1	0 Tutulma	0 Tutulma **

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

**USCG Web Sitesi'nden denetleme rakamlarına ulaşılamamaktadır.

****İMEAK Deniz Ticaret Odası Dış İlişkiler Genel Sekreter Yardımcılığı bünyesinde hazırlanmıştır.
Hazırlayan: Serkan İNAL – Deniz Emniyeti ve Kısa Mesafeli Deniz Taşımacılığı Müdürü**



MCE KARGO

SHIP MANAGERS & CHARTERING BROKERS

www.MCEKARGO.com

Denizcilik işletmelerinde gemi adamlarının bireysel iyi oluşu(1)¹



AZİZ MUSLU *

Denizcilik işletmelerinde gemi adamlarının yönetimi, işletmenin başarısının en önemli unsurlarındandır. Dünya Denizcilik Örgütü'nün (IMO) yük gemilerindeki kaza istatistikleri deniz kazalarının yüzde 80'inin insan hatalarından dolayı ortaya çıktığını göstermektedir. Bu nedenle son yıllarda gemi adamlarının yönetimi ile ilgili hususlarda çalışmalar artmıştır. İşletmeler için insan kaynakları sermayesi ve psikolojik sermaye konuları önem kazanmaktadır. Denizcilikte insan unsurunun teknolojik gelişmelere karşın her geçen gün önem kazandığı günümüzde bireysel iyi oluş, insan sermayesinin niteliğinde en önemli belirleyicidir. Gemi işletmeciliği başarılı takım yönetimi gerektiren bir ekip işinden meydana gelmektedir. Gemi adamlarının zorlu çalışma koşulları gemi yönetimi için bir dizi sıkıntıyı beraberinde getirmektedir. Gemi adamları küresel olarak en çok izole edilmiş demografik meslek gruplarındandır (Oldenborg, 2010). Günün 24 saatini aynı çalışma yerinde geçirmek zorundadırlar. Bu nedenle taşımacılık operasyonlarının sağlıklı yürütülmesi mevcut ekibe ve ekip üyelerinin bireysel iyi oluşuna bağlıdır.

Gemi yönetiminde bireysel iyi oluş; iş performansının artması, işletmenin prestiji ve personel devir oranının azalmasına neden olurken, gemi adamlarının disiplinsiz davranışlarına ve kötü alışkanlıklarına (Alkol, uyuşturucu bağımlılığı vb. gibi) engel olmaktadır. Gemi adamlarının bireysel iyi oluşlarına örgütsel ve yönetsel konuların dışında gemi adamının kişilik özellikleri, çevresel koşullar ve ergonomi etki etmektedir. Gemi adamı bir dizi olumsuz etkiye maruz kalmaktadır. Bunlar zorlu doğa koşullarıyla mücadele, mevsim değişiklikleri, geminin hareketinden kaynaklanan manyetik etkilere maruz kalma, sosyal yaşamdan uzak kalmaktır. Taşımacılık işinin yapısı gereği önemli kalite göstergelerinden doğru zamanlama, yükleme boşaltma operasyonlarının sorunsuz gerçekleştirilmesi, varılması gereken tarihlerde limanda alıcılara yükün teslimi, satıcılardan yükün alınması gibi hususlar zabitan düzeyinde gemi adamlarının üzerinde stres oluşturmakta ve bireysel iyi oluşlarını etkilemektedir. İntihar, depresyon ve daha şiddetli sağlıksız durumlar işletmelere ve denizcilik sektörüne hesapta olmayan çok yüksek masraflar açabilmektedir.

BİREYSEL İYİ OLUŞ KAVRAMI

Bireysel iyi oluş kişinin pozitif duyguları daha sık, negatif duyguları daha az olarak yaşama ve hayattan daha çok doyum alması olarak ifade edilmektedir (Myers ve Diener, 1995). İyi oluş konusunda yapılan araştırmalarda iyi oluş genel kavramının yanında öznel iyi oluş, psikolojik iyi oluş, iyilik hali (wellness), yaşam kalitesi, yaşam doyumu ve olumlu duygulanım gibi çeşitli kavramların yer aldığı görülmektedir. Bu kavramların hepsi bireyin olumlu işlevselliğini ve mutluluğunu sağlayan koşullarla ilgilidir, dolayısıyla anlamları tamamen birbirleriyle aynı olmamasına rağmen,

büyük oranda ilişkilidirler (Tuzgöl Dost, 2005: 104-105).

Bireysel iyi oluşta, kişinin hayatını duyuşsal ve bilişsel bakımdan değerlendirmesinden söz edilir. Bu açıdan bireysel iyi oluş, hayattan tatmin, pozitif duyguları sık ve negatif duyguları az yaşama biçiminde tanımlanmaktadır (Argyle, Martin ve Crossland, 1989; Diener, 1984). Psikolojik iyi oluş: "Mutluluğun genelleştirilmiş bir ifadesi" olarak tanımlanmaktadır. Bununla birlikte yaşam boyunca meydana gelen sürekli bir gelişimi de çağrıştırmaktadır. (Ryff, 1995). Lyubomirsky (2007) ise, öznel iyi oluşu, neşe, doyum veya refah ile hayattan alınan memnuniyet bileşimi olarak ifade etmektedir.

Lyken ve Tellegen yaptıkları araştırmada genetik yatkınlıktan kaynaklanan öznel iyi oluşun %44 - %52 arasında olduğunu belirtmiştir. (Lyken ve Tellegen, 1996). Psikolojik iyi oluş veya mutluluğun irsi bir yanı vardır. Bu nedenle yaratılıştan bazı kişilerin psikolojik iyi oluş halleri daha fazladır. Fakat önemli bir bölümü de öğrenilebilir veya sonradan elde edilebilir. Özerklik, yaşam amacı belirleme, özsaygı ve stresle başa çıkma ve kişiler arası ilişkiler benzeri özellikler, yüksek oranda öğrenme neticesinde ortaya çıkan özelliklerdir (Doğan, 2018). Genetik dışı faktörler olarak yaşanan yerin örgüt iklimi, dini inanç, beslenme, sosyal statü, saygınlık, amaçların olması, sosyal ilişkiler büyük oranda etkilemektedir. Bireylerin yalnızlık duygusu öznel iyi oluşları gibi kişilik özellikleri, kendine güven, sosyal ilişkiler, demografik faktörler (cinsiyet, medeni durum, gelir, yaş vb.) ile ilişkilidir (Peplau ve Perlman, 1981: 43, Cheng ve Furnham, 2002)

Öznel iyi oluşu etkileyen, öznel iyi oluşun belirleyicisi konumundaki

faktörler üç ana başlıkta toplanmıştır: Yaşam şartları, amaca yönelik etkinlikler ve genetik faktörler. Buna göre yaşam şartları (yaş cinsiyet, eğitim, gelir düzeyi gibi demografik değişkenler) öznel iyi oluşun %10'unu açıklamaktadır. Amaca yönelik etkinlikler (başarılı olma, yaşam amaçları oluşturma ve bunları gerçekleştirme, sosyal ilişkiler kurma, yaşama farklı anlamlar yükleme, dini inancın gereğini yerine getirme vb.) yani iki boyutlu benlik saygısı ve öznel iyi oluş arasındaki ilişkilerin incelenmesi, bireyin bilerek ve isteyerek gerçekleştirdiği davranışlar öznel iyi oluşun %40'ını açıklamaktadır. Geriye kalan %50'lik bölümü ise genetik özellikler ve kişilik açıklamaktadır (Lyubomirsky, 2001; Lyubomirsky, Sheldon ve Schkade, 2005; Lyubomirsky, 2007).

Ryan ve Deci (2001), iyi oluşu anlamaya yönelik yaklaşımları, psikolojik işlevsellik (eudamonik) ve hazcılık (hedonik) şeklinde iki farklı ve temel bakış açısına ayırarak, iyi oluşla ilgili bu kavram karmaşasını netleştirmeye çalışmışlardır (Ryan ve Deci, 2001 aktaran Yavuz, 2006: 13). Ryff'in ortaya koymuş olduğu çok boyutlu psikolojik esenlik modelinde de özerklik, çevresel hâkimiyet, yaşamın anlamı ve yaşam amacının varlığı, kendi varlığını kabul etme, diğer insanlarla olan ilişkiler ve bireysel gelişim, psikolojik esenliği ortaya çıkaran kavramlar olarak tarif edilmiştir (Esen, 2016). Yeni bireysel iyi oluş teorisi beş ana unsura dayanmaktadır, sadakat, duygu, anlam ve başarı ve ilişkiler (Seligman, 2011).

Deci ve Ryan (2000), insanın gelişimi, sağlığı ve kişisel bütünlüğü için en az üç tür besinin olması gerektiğine vurgu yapmışlardır. İfade edilen üç temel besin; yeterlik, özerklik ve ilişkililik ihtiyacıdır. Seligman ise yeni bireysel iyi oluş teorisini beş ana unsura dayandırmaktadır, sadakat, duygu, anlam ve başarı ve ilişkiler (Seligman, 2011). Diener bireysel iyi oluşu duygusal ve bilişsel iyi oluş olarak, iki boyutta ele almaktadır; kişinin olumlu yaşadıklarının olumsuz duygu yaşantısından çok olmasıyla duygusal iyi oluş belirlenirken, bilişsel boyutta



bireysel iyi oluş ise okuldan, hayattan, evlilikten, işten, veya başka alanlardan alınan yaşama tatminine ilişkin özel yaşama ve öznel yargılara dayanır (Diener, 1984)

Görülüyor ki, bireysel iyi oluşla ilgili net bir tanım olmamasına karşın kişinin yaşamıyla ilgili olan akıl sağlığının yerinde olmasını sağlayan çalışma yaşamına doğrudan etki eden önemli bir durum olduğudur. "Ruh sağlığı" ve "akıl hastalığı" terimleri kişilerin sosyal, psikolojik ve duygusal öznel iyi oluşuna referanstır (National Maritime Occupational Health and Safety Committee, 2018). Denizcilikte bir sonraki aşama gemi adamlarının bireysel ve zihinsel iyi oluşu hususudur, özellikle deniz yaşamının artan talepler ve bölgeden gelen baskılar ile hayati şekilde önem kazanmıştır (Crew Connect Global, 2018:3). Bu açıdan baktığımızda bireysel iyi oluş sağlıklı iş gücü için önemli bir referanstır. Denizcilik endüstrisinde son yıllarda bireysel iyi oluşun denizcilik sektörü için önemi anlaşılmıştır. Denizciliğin gelişmiş olduğu ülkeler olarak Norveç, İsveç ve İngiltere bireysel iyi oluşun üzerine özellikle eğilerek çalışmalar yapmaya başlamışlardır.

İŞ YAŞAMINDA BİREYSEL İYİ OLUŞ VE GEMİ ADAMLARININ BİREYSEL İYİ OLUŞU

Çalışma yeri ve çalışma ilişkileri bireysel iyi oluşla doğrudan ilişki halindedir. Gemi adamının bireysel iyi

oluşu gemi yönetimine etken olan ve etkilenen bir süreçtir. Gemi adamının bireysel iyi oluşu geminin diğer çalışanlarını da etkiler, gemi yönetimi bir ekip işidir.

Bireysel iyi oluş ile çalışanların yaşam enerjilerinin ve yaratıcılıklarının arttığı, bağımsız sistemlerinin güçlendiği, iş yaşamında daha verimli oldukları ve böylelikle yaşam sürelerinin uzadığı belirtilmektedir (Lyubomirsky, King ve Diener, 2005). Yaşam kalitesi ise fiziksel iyi oluş, samimiyet, sağlık, mutluluk ve güvenlik kişinin içinde yaşamış olduğu topluluğa aidiyet hislerini içeren objektif ve subjektif unsurların birleşmesinden meydana gelmektedir (Veenhoven, 2000). Olumlu psikolojik işlevsellik şeklinde ifade edilen psikolojik iyi oluş, altı evrensel ihtiyacın birleşimi olarak kabul edilmektedir. Bu ihtiyaçlar psikolojik iyi oluşun temel boyutları olarak da kabul edilmekte olup kendini kabul, başkalarıyla olumlu ilişkiler, çevresel hâkimiyet, özerklik/otonomi, yaşam amacı ve kişisel gelişim şeklinde sıralanmaktadır. Tüm bu boyutların bir arada değerlendirilmesi, bireyin psikolojik iyi oluş seviyesi ile ilgili bir değerlendirme yapılmasına imkân sağlamaktadır (Akdoğan ve Polatçı, 2013: 278). Yetişkinler için yüksek yaşam tatmininin kişilerarası ilişkiler (interpersonal), kişinin kendi iç dünyası (intrapersonal), işi, fiziksel ve psikolojik sağlığı ile eğitim durumundaki olumlu çıktılarla ilgili olduğu belirtilmiştir

(Marques, vd., 2007). Deci ve Ryan'a (2000) göre, bir sosyal çevre bireyin yeterli ihtiyacını karşılıyor fakat ilişkililik ihtiyacını beslemede başarısız oluyorsa, kişinin iyi oluşu olumsuz yönde etkilenecektir. Araştırmalar, bireysel iyi oluş düzeyinin yüksek olduğu bireylerde sadece kişinin kendisini iyi hissetmekle kalmayarak, insan ilişkilerinde daha fazla başarılı olduğunu ortaya çıkarmaktadır (Diener ve Seligman, 2002).

İş yerinde çalışanların yalnızlık duygusu öznel iyi olma hallerini olumsuz etkilemektedir (Erdil ve Ertoşun, 2011). Öznel iyi oluşu yüksek olan bireyler, yüksek düzeyde yaratıcılık, sebat etme, iyimserlik, sosyallik, güven, yardımseverlik, daha az düşmanlık ve daha az benmerkezcilik gösterme eğilimindedir (Diener, 2000). Bireysel iyi oluşun çevre üzerinde yaratmış olduğu olumlu etki ile verimli çalışma ortamları oluşturulabilecektir. Emniyetin kritik öneme sahip olduğu gemilerde gemi adamlarının bireysel iyi oluşuna geminin selameti için ihtiyaç vardır. Gemi izole edilmiş ve sınırları çizilmiş bir ortamdır, emniyetin kritik olduğu bir organizasyon olarak ve denize özgü yaygın stres yaratıcı unsurları barındırmaktadır. Gemilerdeki sosyal ilişkiler ve gemi adamlarının bireysel iyi oluşu diğer çalışma ortamlarına oranla daha önemlidir. Hemmingsson ve diğ. (1997) İsveçli denizcilere yönelik mesleki ve sosyal faktörleri inceleyen bir çalışmada, denizcilerin karadaki işçilere oranla akıl sağlığı sorunları ile ilgili riskin arttığını bulmuşlardır. Denizdeki depresyon deneyimini ilk elden ele alan Londra Liman Başkanı Dan Thompson, bu durumun, sıklıkla, şişirilmiş klasik maço gemi adamlarının zayıf düşme korkusuyla, akıl sağlığı sorunlarıyla başa çıkamayacakları bir durum olduğunu vurgulamıştır (Wellness at Sea, 2018).

Gemilerdeki standartlarda ve çalışma ortamlarında önemli iyileştirmeler olmuştur. Çalışma ortamında yaşanan değişiklik, artan konfor; zararlı fiziksel, kimyasal ve biyolojik tehlikelere maruz kalmanın azaltılması, gürültü ve titreşimin azalması, klima tesisatı, tek kişilik kamara, yaşam

alanlarındaki artışlar gibi bir kısmı yasal düzenlemelerle getirilmiş olumlu gelişmelerdir. Bu olumlu gelişmelere karşın gemi adamlarının bireysel iyi oluşu ile ilgili sorunlar hala görülmektedir. Gemi adamlarının zihinsel ve fiziksel iş yükü, uzun çalışma saatleri, egzersiz eksikliği ve sıklıkla sağlıksız diyetler bireysel iyi oluşu olumsuz etkilemektedir. Oldenburg tarafından yapılan bir çalışmada 134 erkek gemi adamından oluşan örneklemedeki, görüşmeciler en önemli stres nedenlerini bildirdi. Ailelerinden ayrılma, gemide zaman baskısı, uzun çalışma günleri, ısınma, iş yerleri ve ast personelin yetersiz nitelikleri olarak ifade edilmiştir (Oldenburg, 2009). İsveç ticaret filosunda 685 makine zabiti ile yapılan çalışmada Rydstedt ve Lundh eski makine zabitlerinin genç meslektaşları ile karşılaştırıldığında eski zabitlerin, algılanan stresinin anlamlı derecede yüksek olduğunu bildirdi (Rydstedt ve Lundh, 2012). Cardiff Üniversitesi, SIRC Araştırmacısı Neil Ellis yaptığı çalışmada, gemi adamlarının zayıf akıl sağlıklarına neden olan üç ana faktörü aşağıdaki şekilde ifade etmektedir.

- Sosyal İzolasyon: İzolasyon ve yalnızlık
- Yenilenme eksikliği: Uzun çalışma saatleri, uzun seferler, yorgunluk, uyku eksikliği, liman izni eksikliği, hızlı dönüş süreleri
- Stres: İş yerinde stres, iş baskısı, zorbalık, kriminalizasyon korkusu, kontratın yenilenmemesi ile ilgili endişeler.

Elbette gemi adamının zayıf iyi oluşuna yol açan başka faktörler de vardır, fakat yukarıdaki üç ana faktör sosyal izolasyona en sık neden olanlardır ve gemi adamlarının karşılaştıkları üç önemli anahtar kaygıdır. Bu kaygılar göz önüne alınmaz ve mücadele edilmez ise, şiddetli sonuçlar doğurabilir. Gemi adamlarının denizde buldukları son derece kısıtlayıcı ortam düzeyi göz önüne alındığında, bu faktörlerin olumsuz vuku bulması sonucunda hayatı onlar için inanılmaz derecede zorlaştırabileceğini görmek zor değildir

(Wellness at Sea, 2018). Uykusuzluk, ışık, gürültü gibi nedenlerle oluşan yorgunluk bireysel iyi oluşu negatif olarak etkilemektedir. İş yerinde kötü muamele gibi çalışma ilişkilerinden kaynaklanan sorunlar da gemi adamının bireysel iyi oluşunu olumsuz etkilemektedir. İş yeri kabalığının, bireylerin üretkenliğini, performansını, motivasyonunu, yaratıcılığını ve yardım davranışlarını azalttığı belirtilmektedir. Ayrıca, çalışanların içine kapanmaları, sinir, üzüntü, endişe, huzursuzluk gibi zarar verici duygular yaşamalarına yol açtığı da söylenmektedir. Böylece çalışanların, ruhsal ve fiziksel sağlığı bozulabilmekte, daha fazla üretkenlik karşıtı iş davranışları görülebilmektedir (Pearson & Porath, 2005: 7; Cortina vd., 2001: 64). Deniz çalışma yaşamında kaba davranış, mobbing, iş yeri zorbalığı gibi olumsuz davranışların gemi emniyeti için yöneticilerce göz önüne alınıp, engellenmesi gerekmektedir.

İyi bir bireysel iyi oluşa sahip olan gemi adamları daha iyi iş performansı gösterirler, denizcilik işinin gereği yüksek gayret gösterilmesi gereken işler ile başa çıkmak için daha donanımlıdır. Gemi adamlarının bireysel iyi oluşu, emniyetli gemi yönetimini doğrudan etkiler. Kalifiye gemi adamının istihdam edilmesini sağlar ve gemi adamlarının işe bağlılık ve sadakat duygusunu geliştirir. Personel devir oranını ve sağlıksız gemi adamı davranışını azaltır (uyuşturucu ve sağlıksız alkol tüketimi gibi).

GEMİ İŞLETME MALİYETLERİ AÇISINDAN BİREYSEL İYİ OLUŞ

Tanıdık bir ifade olan "mutlu gemi" bize iş tatmini sunmakta, iş tatmini denizcilik organizasyonları için can alıcı bir önem taşımaktadır (Bergheim v. diğ. 2015). Çalışanlarda iş tatmininin oluşturulması işletmeler ve gemiler için önemli ekonomik kazanımlar sağlamaktadır. İş tatmini bireysel iyi oluşla etkileşimli bir ilişki halindedir. Gemi adamlarının intiharları şirketler için ayrıca bir maliyet oluşturmaktadır. Denizci intiharları hakkındaki rakamlar, çoğu zaman denizcilerin ruh sağlığının çok kötü ve genellikle ölümcül olmaya devam ettiğini gösteriyor.

Roberts v.dig. (2013), denizciliğin son 30 yılda Birleşik Krallık'taki tüm mesleklerin içinde ikinci en yüksek intihar oranlarına sahip olduğunu bildirmişlerdir. Ticari gemilerde meydana gelen ölümler, geniş çaplı bir şekilde rapor edildiğinde, intiharın sebep olduğu depresyon nedeniyle denizcilerin, ailelerinin ve gemi sahiplerinin zararları göz ardı edilemez boyutlara ulaşmıştır. Uluslararası deniz taşımacılığı endüstrisi ile ilgili herkesin bu konuda bir şeyler yapması gerektiğini istatistikler göstermektedir. Denizcilerin akıl sağlığı ve ekonomik iyi oluşunun sonucunda denizcilik endüstrisi gelişecektir (Iversen, 2012). Progoulaki ve Roe (2011), yetkin, dinlenmiş ve iyi motive olmuş bir gemi personelinin, verimliliği artırarak, emniyetli operasyonları ve armatörün yüksek maliyetli gemilerinde ve ekipmanlarında yatırımlarını koruyarak işletme maliyetlerini azaltmada önemli bir faktör olduğunu ileri sürmektedir.

UK P&I kulübün gemi adamı Sağlık Direktörü Sophia Bullard, UK P&I kulübün 2003-2012 yılları arasında toplam 1,74 milyar dolar tazminat ödediğini işaret etmiştir. Bunun % 40, 48 ile en yüksek oranlı kısmı insanlarla ilgili ödenen tazminattır ve 703,6 milyon dolardır. Akıl sağlığı ile ilişkili olarak 355 tazmin talebinin 278'i akıl hastalığı, 77'si intihar nedeniyledir. Toplam harcama 5,6 milyon dolardır. Bu tutarın 3,7 milyonu akıl sağlığı, 1,9 milyon doları intihar tazmin talebi nedeniyledir (Wellness at Sea, 2018).

Inmarsatın SVP Market Stratejisti Drew Brandy, bu görüşü destekleyerek, şirketlerin mürettebatını korumak istemeleri halinde internet bağlantısı sağlamaları gerektiğini savunmaktadır. Bağlantı sağlamak, toplam işletme maliyetlerinin %1'inden daha azdır; bu da, iyi bir internet sağlamanın faydalarının, kurulum maliyetlerinden çok daha fazla olduğunu göstermektedir (Wellness at Sea, 2018). Dijital gelecekte denizcilik için hem tehditler, hem de fırsatlar olacak, bu yüzden işe alımdan bireysel iyi oluşa kadar her şey hakkında farklı düşünmemiz ve farklı yaklaşımlar geliştirmemiz gerekiyor (Crew Connect Global, 2018:3).

Gemi işletmecilerinin bireysel iyi oluş için teknolojiye yatırım yapması gerekmektedir. Yapılacak bu yatırımlar sonucunda gemi adamlarının bireysel iyi oluşuyla ilgili pozitif çıktılar olacak, zararlar azaltılacaktır.

1960–2009 yılları arasında denizcilerin ölümleri ile ilgili istatistiklerdeki 17.026 adet ölüm incelendiğinde 1.011 denizcinin intihar sonucu öldüğü görülmektedir. Bu oran toplam oran içinde % 5,9'dur. Hastalık bu oran toplam oran içinde % 13,1'dir. Denizlerde kaybolarak ölen denizcilerin % 50'sinin eklenmesi durumunda bu oranlar daha yüksek olacaktır. Denizcilik sektöründeki rakamlara göre, 2012 yılında 3.000–4.000 TEU konteyner gemisi günlük işletme maliyetleri 7.825 ABD Doları ve 10.000 TEU'luk bir konteyner gemisi için 10.944 ABD dolarıdır. Bu maliyetlere yakıt harcamaları da dâhil değildir. 2011'de Avustralya açıklarında kaybolan bir gemi kaptanından dolayı oluşacak gecikme ve rota değiştirme, gemi sahibine 50.000 ABD Doları ile 100.000 ABD Doları arasında ekstra bir masrafa sebep olacaktır (Iversen, 2012).

¹ Bu çalışma *Issues in Tourism, Human Rights & Sustainable Environment* isimli kitapta İJOPEC yayınevi tarafından yayınlanmıştır. CUDES 2018 Ekim Sosyal Bilimler Kongresi'nde sunulmuştur.

Kaynakça

Akdoğan, A. & Polatçı, S. (2013). *Psikolojik Sermayenin Performans Üzerindeki Etkisinde İş Aile Yayılımı ve Psikolojik İyi Oluşun Etkisi*. Atatürk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi, 17(1), 273-293.

Argyle, M., Martin, M., & Crossland, J. (1989). *Happiness as a function of personality and social encounters*. In J.P. Forgas & J.M. Innes (Eds.), *Recent advances in social psychology: An international perspective* (pp. 189- 203). Amsterdam: North Hbolland, Elsevier Science.

Bergheim, K., Nielsen, M. B., Mearns, K., & Eid, J. (2015). *The relationship between psychological capital, job satisfaction, and safety perceptions in the maritime industry*. *SafetyScience*, 74,27–36. doi:10.1016/j.ssci.2014.11.024

Cheng, H., Furnham, A. (2002) "Personality, Peer Relations, And Self-Confidence As Predictors Of Happiness And Loneliness". *Journal of Adolescence*, 25, 327–339.

Cortina, L. M. & Magley, V. J. (2009). *Patterns and profiles of response to incivility in the workplace*. *Journal of Occupational Health Psychology*, 14(3), 272–288

Diener, E. (2000). *Subjective well-being. The science of happiness and a proposal for a national index*. *American Psychologist*, 55(1), 34-43

Diener, E. ve Seligman, M. (2002). *Very happy people*. *American Psychological Society*, 13 (1), 81-84.

Deci, E. L., & Ryan, R. M. (2000). *The "what" and "why" of goal pursuits: Human needs and the self-determination of behavior*. *Psychological Inquiry*, 11(4), 227–268.

Diener, E. (1984). *Subjective well-being*. *Psychological Bulletin*,95(3), 542-575.

Diener, E., Lucas, R. E. & Oishi, S. (2002). *Subjective well-being: The science of happiness and life satisfaction*. *The Handbook of Positive Psychology*, 5, 63-73.

Esen, E. (2016), *Esenlikler...* , <https://hbirturkiye.com/blog/esenlikler> (Erişim Tarihi 18 Ağustos 2018)

Guidelines to shipping companies on mental health awareness (2018). *National Maritime Occupational health and Safety Committee*, https://www.ukchamberofshipping.com/documents/1086/Mental_health_guidelines_-_2_-_full_document_-_2018.pdf (Erişim Tarihi 16 Ağustos 2018).

Lyubomirsky S (2001) *Why are some people happier than others: The role of cognitive and motivational processes in wellbeing*. *American Psychologist*, 56, 239-249.

Lyubomirsky, S., King, L. & Diener, E. (2005). *The benefits of frequent positive affect: Does happiness lead to success?* *Psychological Bulletin*, 131, 803-855.

Doğan, T. (2018), *Pozitif Psikoloji Ve Psikolojik İyi Oluş*, <https://nbeyin.com.tr/pozitif-psikoloji-psikolojik-iyi-ulus/> (Erişim Tarihi 18 Ağustos 2018).

Erdil O., Ertosun Ö. G. (2011) "The Relationship between Social Climate and Loneliness in the Workplace and Effects on Employee Well-Being". *Procedia Social and Behavioral Sciences* 24, 505525

IMO, 2015. *Internet on ships a key to recruiting and retaining seafarers*, *IMO symposium told*. *IMO Briefing: 40, 25/09/2015*.

Iversen R.T.B. ,(2012), *International Service Committee, Rotary Club of Melbourne South, The Mental Health of Seafarers2012* *Via Medica* ISSN 1641–9251

Editörün Notu: Ordu Üniversitesi Öğretim Görevlisi Dr. Aziz Muslu'nun makalesinin 2. bölümü bir sonraki sayımızda yayınlanacaktır.

TFRS 16 KİRALAMALAR STANDARDI'NIN DENİZCİLİK SEKTÖRÜNDEKİ FİRMALAR ÜZERİNDEKİ OLASI ETKİLERİ



DR. SEDA PEREK *

GİRİŞ

2016'nın başlarında yayınlanmış olan Türkiye Finansal Raporlama Standardı 16 "Kiralamalar" (TFRS 16) 1 Ocak 2019 itibarıyla yürürlüğe girmiş ve aşağıdaki standart ve yorumların yerini almıştır:

- TMS 17 Kiralama İşlemleri,
- TFRS Yorum 4 Bir Anlaşmanın Kiralama İşlemi İçerip İçermediğinin Belirlenmesi,
- TMS Yorum 15 Faaliyet Kiralamaları – Teşvikler ve
- TMS Yorum 27 Yasal Açısından Kiralama Görünümündeki İşlemlerin Özünün Değerlendirilmesi.

Türkiye Muhasebe Standardı 17 "Kiralama İşlemleri" (TMS 17) standardındaki rehberliğe göre

kiracıların finansal kiralamalar ile faaliyet kiralamaları arasında bir ayırım yapmaları gerekmekte idi. Finansal kiralama olarak tanımlanan sözleşmeler finansal durum tablosunu (bilanço) etkilerken faaliyet kiralamaları ise finansal durum tablosuna yansımamakta idi. TFRS 16 ile yürürlüğe giren model ise neredeyse tüm kiralama sözleşmelerinin finansal durum tablosunda muhasebeleştirilmesini gerektirmektedir. Bunun istisnaları ise belirli kısa vadeli kiralamalar ile düşük değerli varlıkların kiralamasında seçimlik olarak sağlanmıştır. Bu durumun, sözleşmelerini TMS 17'ye göre faaliyet kiralaması olarak sınıflandırmış olan kiracıların finansal tablolarında önemli ölçüde etkilerinin olması beklenmektedir. Günümüz deniz taşımacılığında gemi inşa veya satın alma yolu yerine kiralama yoluna gidilmesi de sıkça rastlanan bir durum olduğundan yeni standardın denizcilik firmalarının finansal tabloları üzerinde de önemli etkileri olması beklenmektedir.

STANDARDIN KAPSAMI

İşletmeler, UFRS 16 Standardını, aşağıdakiler hariç, bir alt kiralamadaki kullanım hakkı varlıklarına ilişkin kiralamalar da dahil olmak üzere tüm kiralama işlemlerine uygulayacaklardır: (a) Maden, petrol, doğalgaz ve benzeri yenilenemeyen kaynakların araştırılması ve kullanılmasına ilişkin kiralamalar, (b) Kiracı tarafından elde tutulan TMS 41 tarımsal faaliyetler kapsamındaki canlı varlıklara ilişkin kiralamalar, (c) TFRS yorum 12 imtiyazlı hizmet anlaşmaları kapsamındaki imtiyazlı hizmet anlaşmaları,

(d) TFRS 15 Müşteri sözleşmelerinden hasılat kapsamında kiraya veren tarafından verilen fikri mülkiyet lisansları ve (e) TMS 38 maddi olmayan duran varlıklar kapsamındaki lisans anlaşmaları çerçevesinde kiracı tarafından elde tutulan sinema filmleri, videokasetler, oyunlar, el yazmaları, patentler ve telif hakları gibi unsurlara ilişkin haklar.

Kiracılar, zorunlu olmamakla birlikte, bu standardı belirli maddi olmayan duran varlıklar dışındaki maddi olmayan duran varlıklara ilişkin kiralamalara uygulayabilirler.

Bir sözleşmenin kiralama sözleşmesi olarak tanımlanması TFRS 16'nın uygulanması açısından önem arz etmektedir. Bir sözleşmenin, bir bedel karşılığında tanımlanan varlığın kullanımını kontrol etme hakkını belirli bir süre için devretmesi durumunda bu sözleşme, bir kiralama sözleşmesidir ya da bir kiralama işlemi içerir ve TFRS 16 hükümlerine tabi olur. Varlığın tanımlanması açıkça veya zımni olarak yapılabilir. Varlığın tanımlanmış olması durumunda bile varlığın sahibinin bunun yerine alternatif bir varlığı koyabilme hakkı var ise işlem bu standardın kapsamında bir kiralama işlemi olarak tanımlanmayacaktır. Ancak yalnızca yerine başka bir varlığı koyma hakkı yeterli değildir, varlığın sahibinin sözleşme süresi içerisinde bunu yapma kabiliyetinin olması ve bu yerine koymanın ekonomik bir faydasının olması gerekmektedir. Örneğin, bir gemi bir kiracı tarafından kiralanmışsa ve kiraya verenin bunun yerine alternatif bir gemi koyma hakkı

mevcut ise böyle bir değişimin kiraya veren tarafa ekonomik bir faydası olmadığı sürece işlem bu standardın kapsamındaki bir kiralama işlemi olarak tanımlanacaktır. (BDO raporu)

Standart açısından kiralama işleminin tanımlanması için varlığın kullanımının belirlenmesi dolayısıyla “kontrol” önemlidir. Örneğin, deniz taşımacılığı işletmeleri açısından kiracının geminin gideceği rotaları belirleyebilmesi, kimin yükünün taşınacağına karar verebilmesi, hangi yükün taşınacağına karar verebilmesi, geminin hangi hızda

içerisinde değerlendirilmelidir. Gemi kiralalarında rotanın belirlenmesi hakkı oldukça önemlidir zira kiracının rotayı belirleme serbestliği yok ise bu bir kiralama işlemi sayılmayacaktır. Örneğin, bir sözleşme yalnızca yükün belirli limanlar arasında taşınması işlemi için yapılmış ise bu durumda bu bir servis sözleşmesi olacaktır (örneğin, navlun sözleşmeleri). Bir sözleşmenin bu standart kapsamında kiralama sözleşmesi olup olmadığını belirlemek için işletmeler aşağıdaki akış şemasından yararlanabilirler.

bir varlık vardır. Müşteri geminin kullanımından sağlanan ekonomik faydanın tamamını elde edecektir. Ancak müşterinin, geminin nasıl ve ne için kullanılacağını belirlemeye dair bir hakkı yoktur.

Müşterinin gemiyi işletme hakkı da olmadığı veya gemiyi kendisi tasarlamadığı için sözleşme kiralama sözleşmesi değildir. Aynı senaryoda müşterinin kullanım süresi boyunca hangi yüklerin taşınacağını ve hangi limanlara ve ne zaman gidileceğini belirleme hakkı olsa idi varlığın nasıl ve hangi amaçla kullanılacağı önceden belirlenmiş olmadığı için sözleşme kiralama işlemi içeriyor olacaktır.

SÖZLEŞMELERDE FARKLI UNSURLARIN AYRIŞTIRILMASI

Sözleşme farklı unsurları içeriyor ise kiracı farklı unsurları ayırıp her birini uygun bir şekilde muhasebeleştirir. Ancak bu ayırımın yapılabilmesi için kiracının, dayanak varlığın tek başına veya kullanıma hazır diğer kaynaklarla birlikte kullanımından fayda sağlayabilmesi ve dayanak varlığın, büyük ölçüde başka dayanak varlıklara bağlı olmaması veya büyük ölçüde başka dayanak varlıkları ilişkili olmaması gerekir. Bu duruma örnek olarak bir gemi kiralama sözleşmesinin çıplak gemi kiralama sözleşmesi yerine, zamanla sınırlı gemi kiralama sözleşmesi olması durumu gösterilebilir.

Bir geminin işletilmesi için mürettebata ve bakım-onarıma ihtiyacı olsa da bunlar hali hazırda ulaşılabilir kaynaklardır ve dolayısıyla zamanla sınırlı gemi kiralama sözleşmelerinde sözleşme, varlığın kiralama için ödenecek tutar ile işletme maliyetlerine ödenecek tutara ayrıştırılabilir. Bu ayrıştırmada kiracı, bir kiralama bileşeni ile bir veya daha fazla ilave kiralama bileşeni veya kiralama niteliği taşımayan bileşen içeren bir sözleşme için, sözleşmede yer alan bedeli, kiralama bileşeninin nispi tek başına fiyatını ve kiralama niteliği taşımayan

seyahat edeceğini belirleyebilmesi gibi durumlar kiracının varlık üzerinde kontrolü olduğunu gösterecektir. Varlığın sahibinin kendi menfaatlerini korumak için koyduğu bazı kısıtlamalar olabilir ancak eğer bunlar korsanlık sayılacak bölgelerden geçilmemesi veya yasaklanan bazı ürünlerin taşınmaması gibi kısıtlamalar ise bu kısıtlamalar kiracının kontrolünün olmadığını göstermeyecek ve sözleşme yine bu standardın hükümlerine tabi olacaktır. Her bir anlaşma kendi koşulları

Örnek: Bir gemi sahibi ile imzalanan bir kargo taşıma sözleşmesinde gemi açıkça belirtilmiştir ve gemi sahibinin ikame hakkı yoktur. Kargo geminin kapasitesinin neredeyse tamamını işgal edecektir. Sözleşme taşınacak kargoyu, kargonun alınacağı tarihi ve yeri, kargonun teslim edileceği tarihi ve yeri belirtmektedir. Sözleşme süresince geminin sahibi gemiyi işletmektedir ve müşteri başka bir operatör seçme ya da gemiyi kendisi işletme hakkına sahip değildir. Bu örnekte, tanımlanmış



bileşenlerin toplam tek başına fiyatını esas alarak her bir kiralama bileşenine dağıtır. Fiyatlar, kiraya verenin veya benzer bir tedarikçinin ilgili bileşen ya da benzer bir bileşen için işletmeye vereceği fiyat esas alınarak belirlenir. Gözlemlenebilir tek başına fiyata kolayca ulaşılamaması durumunda kiracı, gözlemlenebilir bilgilerin kullanımını azami seviyeye çıkararak tek başına fiyatı tahmin eder.

Kolaylaştırıcı bir uygulama olarak kiracı, dayanak varlık sınıfı bazında, kiralama niteliği taşımayan bileşenleri kiralama bileşenlerinden ayırmamayı ve tüm bileşenleri tek bir kiralama bileşeni olarak muhasebeleştirilmeyi tercih edebilir. Ancak, bu durumda kiralama borcu ve kullanım hakkı varlığının muhasebeleştirilen tutarı artacaktır.

FINANSAL TABLOLAR ÜZERİNDEKİ OLASI ETKİLER

Kiralamaların neredeyse tamamının finansal kiralama olarak tanımlanması önceki dönemlerde faaliyet kiralaması yapmakta olan firmaların bilançolarını ve bilançoyla ilişkili finansal oranlarını etkileyecektir. Bu standarda göre kiralama olarak tanımlanan sözleşmeler bilançoda duran varlıklar altında kullanım hakkı varlıkları adı altında bir varlık kalemi oluşturulmasına ve yükümlülükler arasında da bir kısmı kısa bir kısmı ise uzun vadeli olacak şekilde kiralamalara ilişkin borç kalemlerinin oluşturulmasına neden olacaktır.

Söz konusu bu borçlar finansal borçlar başlığı altında raporlanacaktır. Bu durumdan işletmenin cari oranı, asit-test oranı, nakit oran gibi likidite oranları, finansal borç/öz kaynak gibi mali yapı oranları etkilenecektir. Ayrıca, son zamanlarda bankaların kredi sözleşmelerinde sıkça kullandıkları ve kilit göstergelerde de dikkat edilen net borç (finansal borçlar – nakit ve nakit benzerleri) tutarı değişecektir.

Bunun yanı sıra, yeni standart ile

işletmeler kiralama borcu (kira ödemeleri yapma yükümlülüğü) için faiz gideri ve kullanım hakkı varlıkları (kiralanan varlığı kullanma hakkını yansıtan bir varlık hesabı) için de amortisman gideri kaydedeceklerinden gelir tabloları da etkilenecektir. Dolayısıyla, daha önce faaliyet kiralaması olarak sınıflandırılan sözleşmeler için kiralama döneminin başında kaydedilen giderler TMS 17 ile karşılaştırıldığında daha yüksek olacaktır. TMS 17 kullanan firmalar ilgili sözleşmeler için kira gideri muhasebeleştirirken, TFRS 16 kullanıldığında bunun yerine faiz gideri ve amortisman gideri muhasebeleştirilecektir. İlk yıllarda özellikle faizin yüksek yazılmasından dolayı amortisman ve faiz gideri toplamı kira giderinden yüksek olacaktır.

Ancak, Faiz ve Vergi Öncesi Kar (FVÖK/EBIT) ve Faiz, Vergi Ve Amortisman Öncesi Kar (FVAÖK/EBITDA) tutarları daha yüksek hesaplanacaktır. Daha önceki uygulamada EBITDA hesaplamasında dikkate alınan kira giderleri yerine EBITDA hesaplamasında dikkate alınmayan amortisman ve kira giderleri gelecektir. Dolayısıyla EBITDA içeren tüm oranlar, göstergeler ve ölçütler değişecektir. Özellikle EBITDA'nın satışlara bölünmesi ile hesaplanan EBITDA marjı pay artarken paydanın değişmemesinden ötürü önemli ölçüde artacaktır. Ayrıca hem yapı hem de paydası etkilenen EBITDA/Faiz Giderleri, Finansal Borçlar/EBITDA gibi önemli oranlar da değişikliğe uğrayacaktır.

Nakit akış tablosu da yeni uygulamadan etkilenecektir. Daha önceki dönemlerde faaliyet kiralaması olarak tanımlanmış olan sözleşmelere ilişkin ödemelerin tamamı artık işletme faaliyetlerinden nakit akışları içerisinde raporlanmayacaktır. Bu ödemelerin sadece kiralama borcuna ilişkin faiz ödemelerini yansıtan kısmı işletme faaliyetlerinden nakit akışı olarak

sınıflandırılacaktır (işletme muhasebe politikası olarak faiz gelir ve giderlerini faaliyetlerden kaynaklanan nakit akışı olarak sınıflandırmayı seçmiş ise). Dolayısıyla, bu durumun işletme faaliyetlerinden nakit akışları üzerinde pozitif bir etkisi olacaktır. Kiralama borcunun anaparasına ilişkin ödemeler finansman faaliyetlerinden nakit akışlarının arasında sınıflandırılacaktır. Bu durumda, finansman faaliyetlerinden sağlanan nakit kısmı da TMS 17 raporları ile kıyaslandığında negatif manada etkilenecektir. İşletme faaliyetlerinden sağlanan nakit/finansal borçlar, işletme faaliyetlerinden sağlanan nakit/ortalama kısa vadeli yükümlülükler gibi göstergeler önemli ölçüde etkilenecektir.

Kiraya verenler açısından muhasebeleştirme neredeyse tamamen aynı kalmış olsa da kiraya verenlerin de kiralamanın tanımlanması, alt kiralamalar ve satış ve geri kiralama işlemleri hakkında rehberlikleri takip etmeleri önemli olacaktır. Yeni standart, hem kiracılar hem de kiraya verenler açısından yeni ve genişletilmiş açıklama gereklilikleri de getirmektedir.

Yararlanılan Kaynaklar:

Türkiye Finansal Raporlama Standardı 16 Kiralamalar

Türkiye Muhasebe Standardı 17 Kiralama İşlemleri

PwC Report (2016) A Look at Current Financial Reporting Issues, Feb. 2016 No. INT2016-01

<https://www.pwc.com/gx/en/audit-services/ifrs/publications/ifrs-16/ifrs-in-depth-a-new-era.pdf>

BDO Report (2019) IFRS 16 Leases – An Introduction for Shipping, July 2019

<https://www.bdo.co.uk/getmedia/ce6d7ba4-48a5-449a-a8c2-8695078505b3/IFRS-16-Leases-An-introduction-For-Shipping.pdf.aspx>



ONURSAN



500 sq meter service station
open for 7 days, 24 hours

Liferaft Service

We are the only USCG approved service station in Turkey. Our liferaft services consist of wide range of different reliable manufacturers such as **Survitec**, **Zodiac** and **Plastimo** brands.

Having a liferaft serviced in ONURSAN has always been very easy and cost effective for our customers since we proudly offer these services within the largest and the **best service station in Turkey**.



Your Liferaft on board



SAVE MORE TIME



Our Rental Liferaft

Why you should have your liferaft serviced by an approved service station?

We have not only the **facility** to carry out your liferaft service but also we have the proper **trained personel** using the **approved spare parts** by the manufacturers.

Approvals



You may contact us for the latest approvals for liferafts



A İcmeler, Rauf Orbay Caddesi, Güldere Sokak No:8 Tuzla / İstanbul / TÜRKİYE
T +90 216 395 87 80 F +90 216 395 04 60

www.onursan.net | onursan@onursan.net

Denizle ne zaman ve nasıl tanıştım?



HALİM METE

1946 senesinin bir eylül ayında, bizim bölgede en güzel mevsimde RİZE'nin İyidere isimli bir DENİZCI kasabasında doğdum. Dört yaşından itibaren olanları hatırlıyorum. Hep deniz konuşuluyordu:

- “Baban kışın gemiyi bırakıp gurbetten dönecek.”
- Rahmetli babam babası ölünce dört kardeşiyle beraber YETİM kalmış ve 9 yaşında yani 1935 yılında gemilerde çalışmak için gurbete çıkmıştı. İlk gidişte aşçı yamaklığı, sonra gemicilik ve 15/16 yaşlarında da MAKİNİST olmuştu. Daha sonra kendisi ortaklarıyla birlikte satın aldığı TAKA'da KAPTAN'lık da yapmıştı.
- “Geçen günler Tahsin KAPTAN'ın gemisi bir hava yedi, bir hava yedi ki (sert fırtınaya yakalanmak)” “denizde zor tutundu”, çok zor limana sığınabildiler.

Bunun gibi birçok sözler bebekliğimizden beri bizi denizcilik



kültürüyle yoğuruyordu. İlk denizle buluşmamız altın sarısı kumların ve çakıl taşların üzerinden denize girmek ve her sahil çocuğu gibi yüzmeyi öğrenmekle oldu. Bunun için doğduğum kasaba olan İYİDERE çok iyi sahillere sahipti. (1955'te çekilmiş İyidere fotoğrafı / bir kar yağışı peşinden çekilmiş Kalkavanlar'ın sahilinin fotoğrafı) Yüzmeyi öğrendikten sonra ilk işimiz DALGA KAPMAK veya karnımızın altına bir tahta parçası alarak SÖRF YAPMAK, o günkü adıyla dalga kaparak sahile çıkmak, arkadaşlarımızla denizde BATIRMACA oynayarak eğlenmek.

KÜREK ÇEKMEK VE BALIK TUTMAK

Çocukluğumuzun en önemli olayı ise KÜREK ÇEKMEYİ öğrenmekti. Büyüklüğümüzden rica ederek aldığımız sandalları 8/9 yaşlarındaki çocuklar suya atarak kendi kendimize kürek çekmeyi öğrendik. Çünkü kürek

çekebilmenin denizciliğin ilk şartı olduğunu öğretmişti bize büyüklerimiz. Sahilden uzakta olan köylerden gelenlerin birçoğu yüzmeyi bilmediği gibi, kürek çekmeyi de bilmezdi. Biz de kürek çekmeyi bilmeyenlere HURMA KÖYLÜ derdik.



Kürek çekmeyi öğrendikten sonra (ki 8/10 yaşlarındaydık) ilk işimiz ağla, oltayla, zokayla, saçmayla BALIK



tutmayı öğrenmekti. Balık tutmayı da öğrenince biraz daha denizci



oluyorduk. Sandalla balığa gidip sahile geri dönenler kayıklarını da sahile çekmeye öğrenmek zorundaydılar. Bunun için kıyıda hemen hemen her ağ sahibinin bir AHŞAP IRGATI vardı. Çocukluğumuzun bize göre en güzel oyuncaklarından biriydi bu ırgatlar. Deniz benim gibi sahil kasabalarında yaşayanların geçim kaynağı, yiyeceği, hatta YAKACAĞIDIR. 1950/60 senelerinde derelerin toparlayarak denize sürükledikleri ağaçlar zaman

OSMAN isimli gemiyi satın alarak çalışmaya başladı.

DENİZ BİR YAŞAM BİÇİMİDİR

Biz kardeşler küçük yaşlardan itibaren hep babamızla birlikte çalıştık. Önce 1976'da annemizi, sonra da 1980 yılında 53 yaşındayken babamızı kaybettik. Babam 9 yaşındayken 1935 yılında girdiği denizden tam 44 sene sonra 53 yaşındayken öteki dünyaya geç ederek çıktı. Bizler o gün bugün

- İMEAK Deniz Ticaret Odası en çok görev yaptığımız kurumlar oldu. Buğday ekmeği bulamayıp PİLEKİ TAŞINDA pişen Mısır ekmeği yiyerek, kışın tenekelere tuzladığımız hamsileri yazın hamsili ekmeğe (HAMSİKOLİ) yaparak, odunu denizden toplayarak, neredeyse tek gıdamız gibi olan balık tutup beslenerek, yamaçlardan topladığımız hamuçıra (yaban çileği), fuska (böğürtlen)'ları yiyerek, yakaladığımız martı kuşlarının kanatlarından olta



içerisinde parçalanarak dalgalarla kıyıya vururlar, kıyıya vuran bu ağaç parçaları, yerel adıyla KARKALAÇI'lar halk tarafından toplanır ve YAKACAK olarak kullanılır. Bu arada ilkokul bitiyor, İYİDERE'den ayrılıp RİZE'nin içindeki ortaokulu bitirip İstanbul'a gidiyorum. Lise ve yüksek öğrenimimi İstanbul'da tamamliyorum.

Babam 1956'da YENİ HAYAT takasını almıştı, ben 1961 yılında İstanbul'a geldiğimde yeni ortaklarıyla İMAMOĞLU isimli bir çektirme sahibi olmuştu. Sonra babam 1967 yılında yine ortaklarıyla DÜZGİDER isimli bir ALGARNA tipi gemi, sonra da YETİM

İyidere'de girdiğimiz denizden, orada öğrendiğimiz etkinliklerden henüz kurtulamadık. Deniz bizim için ve bizim gibi tüm denizciler için artık bir YAŞAM BİÇİMİ oldu. Denize girilir ama çıkılmazmış, hele bizim yöreden olup da KANININ YARISI DENİZ SUYU olanlar, ancak bu dünyadan göçünce denizden kurtulabiliyor. Denizcilik işiyle iştiğal ederken bir yandan denizle ilgi meslek kuruluşlarında görev almaktan geri kalmadık, şöyle ki:

- İstanbul Kumcular Derneği,
- İstanbul Anadolu Yakası Kumcular Kooperatifi

yaparak başladığımız DENİZCİLİĞE tutkulu olarak zamanımızı bitiriyoruz.

Allah iyi ki bizleri denizci ailelerin çocuğu olarak yaratmış. Denizci paylaşıdır, yardıma koşandır, yardım sevendir, AŞIKTIR, kime mi? Ailesine, tüm dünya denizcilerine ve tabii ki BAYRAĞINA ve ÜLKESİNE...

Çünkü gemisiyle dünyayı dolaşırken gemisinin kışında TÜRK BAYRAĞINI dalgalandırır. NE MUTLU TÜRK'ÜM DİYENE...

27.01.2020

2020'YE POZİTİF BAKIYORUM



KORAY KARAGÖZ
MARINE LINE TÜRKİYE GENEL MÜDÜRÜ

Türkiye'de yaklaşık 750 projeye imza atan Marine Line Türkiye'nin Genel Müdürü ve Kurucu Ortağı Kaptan Koray Karagöz ile hizmet verdikleri sektörlerden, gerçekleştirdikleri projelere, yurt içi-yurt dışı satış hacminden 2020 yılına dair gelecek hedeflerine kadar birçok konuyu konuştuk. Koray Karagöz; 2020 yılından umutlu olduğunu söyledi.

Amerika merkezli bir şirketin Türkiye'deki partneri olarak önemli projelere imza atmışsınız. Bize biraz yaptığınız işlerden bahsedebilir misiniz?

Şirketin ana firması Avon, USA'da bulunan Advanced Polymer Coatings firması olarak çalışmaktadır. Marine Line Türkiye de, Advanced Polymer Coatings USA - Türk ortaklı bir firma. Advanced Polymer Coatings 2001 yılında Türkiye pazarına girdi. Türkiye'de yaklaşık 750 projeye imza attık. 2006 yılında Marine Line Türkiye kuruldu. 2011 yılında da endüstri bölümünü açtık. Yaklaşık 1800 metrekare alanda kara tankerleri, reaktörler, taşınabilecek tankların kaplamasını yapıyoruz. Oraya da TSE (Türk Standartları Enstitüsü)'nden onay aldık. Hidroklorik asit, sodyum

hidroklorik asit, hidrojen peroksit gibi çok agresif kimyasallara karşı kaplama onayı alan Türkiye'deki tek firma biziz. O konuda da çalışmalarımıza devam ediyoruz.

Türkiye'de son 15 yılda yeni inşa yaklaşık olarak 580 adet kimyasal tanker yapıldı. Bunun yaklaşık olarak 500 tanesini Marine Line kapladı. Tersaneler, armatörler bildiğimiz tüm kimyasal tanker kargo tankı kaplaması üzerinde %85,4 gibi pazar payına hakimiz. Bizi diğerlerinden farklı kılan kendimize özgü bir kaplamamız olması. Bu kaplama; dünyada kimyasal korozyona karşı dayanıklı ve çapraz bağlar sebebiyle en iyi kaplama olarak dikkat çekiyor. Kimyasal tankerlerin yerli ve yabancı

olmak üzere hepsi uluslararası raporlara göre Marine Line tarafından yapıldı. Bu şekilde sektörün lideri durumundayız.

Şirketin genel müdürü olarak görev yapıyorsunuz, sizin yol hikayenizi öğrenebilir miyiz?

Ben 1997 İstanbul Teknik Üniversitesi Denizcilik Fakültesi Güverte Bölümü mezunuyum. 1997-2004 yılları arasında kimyasal tankerlerde çalıştım. Tek bir yerde çalıştım o da Aksay Denizcilik'te. 2004 yılında Amerika merkezli olan Advanced Polymer Coatings'de Coating inspektörü olarak çalışmaya başladım. 2006 yılında Marine Line Türkiye kurulduğunda da şirketin hem kurucu ortağı, hem de genel müdürü oldum. Yaklaşık 16 yıldır Advanced Polymer Coatings ile birlikteyim. Denizcilikle

ilgili sivil toplum kuruluşlarında üyeliklerim var. Türkiye Denizcilik Federasyonu Başkan Yardımcısıyım, Türk Uzak Yol Kaptanlar Derneği 2. Başkanımı, İTÜ Denizcilik Fakültesi mezunlar Derneği Vakfı Yönetim Kurulu Üyesiyim. Aynı zamanda İstanbul Teknik Üniversitesi'nde Deniz Ulaştırma Yöntemi dalında yüksek lisans yapıyorum.

Hem denizcilik, hem de endüstriyel alanda hizmetleriniz var. Önce denizcilik sektörüne yönelik yaptığınız projeleri anlatır mısınız?

Denizcilik sektöründe hem yeni inşa, hem de hali hazırda çalışan kimyasal tankerlerin, kargo tanklarının kaplamasını yapıyoruz. Kaplama malzemesini sağlıyoruz. Kaplama uygulaması sırasında denetim hizmetini veriyoruz. Ayıca finalde ısıtma işlemi yapıyor; onu da kendi ekibimiz ve ekipmanlarımız ile yapıyoruz. Bazen havuz zamanında tamire gelen gemiler oluyor. O gemileri de başka bir kaplamadan, Marine Line kaplamaya dönüştürüyoruz. Advanced Polymer Coatings'in dünyanın birçok yerinde merkezi var. Türkiye de bu merkezlerden bir tanesi. Bu ülkeler arasında Türkiye dışında İngiltere, Hollanda, Çin, Japonya, Kore, Singapur gibi ülkeler var. Orta Doğu ve Doğu Avrupa, Rusya ve Türkiye cumhuriyetlerinde proje olursa, bunları Marine Line Türkiye olarak biz gerçekleştiriyoruz.

Gelelim endüstriyel alana, bu alandaki projelerden de bahsedebilir misiniz?

Endüstriyel alanda her türlü kimyasal korozyona karşı olan projeleri gerçekleştiriyoruz. Mesela termik santrallerin bacalarında gaz kanalı dediğimiz belli bölümler var. Oralardan çok yüksek sıcaklıkta belli maddeler geçiyor. Onlara karşı kaplamalar yapıyoruz. Ayrıca depolama tanklarında çalışmalarımız var. Kimyasal madde depolayan firmalarla çalışıyoruz. Onun dışında kara taşımacılığı yapan tankerler var. Kara taşımacılığı yapan tankerlerin içlerine kaplama yapıyoruz. Beton zeminlerin kaplamasını yapıyoruz. Çalıştığımız firmalara örnek verecek

olursak; Çalık Enerji, PETKİM, Eren Enerji, Modern Karton, Atlas Enerji, TÜPRAŞ, Solventaş, Likit Kimya, LİMAŞ gibi kurumları sayabiliriz. Genel olarak hemen hemen bütün tersanelerle çalışıyoruz. Türkiye'de toplam 15 yeni inşa var. Bunların 14'ününü kaplamasını biz yapıyoruz.

Denizcilik sektöründe uluslararası kurallar geçerli, tabii yeni kurallar da devreye giriyor. Sizin ürünlerinizde öne çıkan unsurlar neler?

Bizim ürünümüzün diğer ürünlerden en büyük farkı ana maddesinin farklı olması. Ana maddesi siloxirane diye bir madde. Bu maddeyi sadece Advanced Polymer Coatings kullanabiliyor. Firmanın kendi icadı olan bir kaplama. Firma sahibi Donald Keehan'ın kendisinin bulduğu bir kaplama ürünü kullanıyoruz. Bu kaplamamız moleküler çapraz bağları diğer bütün kaplamalardan 28x784 kat daha fazla olduğu için hiçbir agresif kimyasal absorbe etmiyor ve bu özelliği sayesinde korozyonu engelliyor, herhangi bir sınırlama yok. Isıtma işlemi yapıldığında, kaplamayı bir sonraki gün kullanabiliyorsunuz. Bu bizim avantajımız. Regülasyon olarak da devlet yeni yönetmelik yayınladı. Boya yönetmeliğine göre; boya yapılması sırasında enspektörün, tersanedekilerin ve yetkililerin bununla ilgili yeterli sertifikasının olması gerekiyor. Bizim tüm çalıştığımız enspektörlerin en yüksek dereceden uluslararası sertifikaları mevcut. O yüzden bizim için herhangi bir kısıtlama yok. Biz bu şekilde hiçbir problem olmadan çalışmaya devam ediyoruz. Biz zaten çıkarılan yönetmeliğe 10 yıl önce de uyuyorduk, şimdi de uyuyoruz. Bu yönetmelik sadece bizi pekiştirmiş oldu.

Sadece Türkiye'ye değil, yurt dışına da çalışıyorsunuz. Bu anlamda nerelere ihracat gerçekleştiriyorsunuz?

Türkiye merkezli Orta Doğu'ya ve Doğu Avrupa'ya, Rusya ve Türkiye Cumhuriyetleri'ne hizmet veriyoruz. Proje yaptığımız ülkeler arasında Türkmenistan, Gürcistan, Suudi Arabistan, Bahreyn, Dubai, Hırvatistan,

Yunanistan, Polonya, İspanya, Libya, Cezayir, Hollanda, Belçika ve Almanya var. Bu projelerin hepsi Advanced Polymer Coatings tarafından Marine Line Türkiye üzerinden yapılıyor.

Ar-Ge çalışmalarına önem verdiğinizi biliyoruz. Bize bu çalışmalardan da bahsedebilir misiniz?

TSE ile üç yıl birlikte çalışma yaptık. TSE, TÜBİTAK ve Marine Line Türkiye/Advanced Polymer Coatings olarak. TSE, bizim kaplama onayımızı vermesi için çeşitli testler istedi. O yüzden de biz kendi kaplama merkezimizi kurduk. Kendi kaplama merkezimizin uygulama biriminde pilot bir alan yaptık. Yani gemilerde yaptığımız uygulamanın prototipini kendi uygulama merkezimizde yaptık. Bu uygulamayı daha sonra TSE'ye gönderdik. TSE onun üzerine 3 yıl boyunca testler yaptı. Test sonuçlarına göre bir onay verdi. Ayrıca TÜBİTAK'tan da kaplamamızın doğruluğuna karşı bir rapor isteyip aldık. Uygulamalarımız hala devam ediyor. Çalışan 9 arkadaşımız var. Advanced Polymer Coatings'in kendi kaplama alanlarında en iyisi olduğunu söyleyebilirim.

2019 yılını geride bırakıyoruz. Sizin için 2019 yılı nasıl geçti. 2020 yılından beklentileriniz ve hedefleriniz neler?

2019 yılı bizim için gayet güzel geçti, sekiz adedi yurt dışı olmak üzere toplamda 60 proje gerçekleştirdik. Ballast Water Treatment ve scrubber sistem koyma sırasında birçok gemi geldi ülkemize. Türkiye bu anlamda lojistik olarak da, işçilik olarak da çok iyi yerde... Gemiler gelince nasıl olsa bir aylık bir süreç var; diyorlar ki, "Hadi kaplamalarını da yaptıralım". Bu bizim için bir fırsat haline geliyor. 2020 yılında içinde bu sürecin devam edeceğini düşünüyorum. Gemiler gelmeye devam edecek, sistemin oturması zaman alacaktır. Yine biz kaplamalarımıza devam edeceğiz. Pozitif bakıyorum o yüzden yeni yıla karşı. Benim için iş hayatında önemli olan personelime ayın başında maaşını verebilmektir. Eğer verdimsem her şey yolundadır ve o ay benim için başarılı geçmiştir.

YENİ KURULAN DENİZCİLİK GENEL MÜDÜRLÜĞÜNÜN MÜDÜRÜ BELLİ OLDU

Cumhurbaşkanlığı Kararnamesi ile Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı'nda kurulan Denizcilik Genel Müdürlüğü'nde Genel Müdürlük görevine Ahmet Selçuk Sert getirildi.



Cumhurbaşkanlığı Kararnamesi ile Deniz Ticareti Genel Müdürlüğü ve Deniz İç Sular Genel Müdürlüğü kaldırılarak yerine Denizcilik Genel Müdürlüğü kurulmuştur. Kapatılan Altyapı Bakanlığı Deniz ve İç Sular Düzenleme Genel Müdürlüğü'nün yerine açılan Denizcilik Genel Müdürlüğü görevine Cumhurbaşkanlığı Kararnamesi ile Ahmet Selçuk Sert

getirildi. Deniz ve İç Sular Düzenleme Genel Müdürlüğü'nün Eski Genel Müdürü olan Sert'in Genel Müdür Yardımcılığı görevlerini ise Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Deniz ve İç Sular Düzenleme Genel Müdürlüğü eski Genel Müdür Yardımcısı Taner Keskin ile Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Eğitim ve Belgelendirme Dairesi Eski Başkanı Cem Erdem yapacak.

UZMAR ACT İLKLERLE DÖNDÜ

UZMAR ACT. (İklim Aksiyon Takımı), Kuzey Kutbu'ndaki çalışmalarının ardından Türkiye'ye döndü.

“Harekete Geç, Gezegenini Kurtar” diyerek Kuzey Kutbu seyahatine başlayan UZMAR ACT. ekibi yurda döndü. Takım, İstanbul Sabiha Gökçen Uluslararası Havalimanı'na Kopenhag aktarmalı geldi.

Engin Hınçer, dış hatlar geliş katında, takım adına, basın mensuplarına yaptığı açıklamada, İklim Aksiyon Takımı olarak Türkiye'yi temsil etmek adına Grönland'da, Kuzey Kutbu'nda bazı ilkleri gerçekleştirdiklerini söyledi.

Hınçer: “Amacımız küresel ısınmaya ve iklim değişikliğine birazcık da olsun dikkat çekmekti. Neler yapabiliriz, oradaki iklim şartları neler onları gözlemledik. Doğal yaşamı gözlemledik.” diye konuştu.

78 DERECE MERİDYENİNDE BULUNAN ŞEHRE GİDEN İLK TÜRK EKİP

Bölgedeki yerel insanlarla görüştiklerini ve röportajlar yaptıklarını dile getiren Hınçer: “Çok fazla video ve fotoğraf



çektik. Tabii ki bu bir ekspedisyondur. Bu ekspedisyondun içerisinde ilk olarak Grönland'ın en kuzeyinde bulunan ve son şehri olan 78 derece meridyeninde bulunan şehre giden ilk Türk ekip olduk” ifadesini kullandı.

Hınçer, sözlerini şöyle sürdürdü: “Orada buzul vadisini kızaklarla geçen ilk Türk ekip olma şansını yakaladık. Kuzeyde eksi 40'ları gördük, biraz daha güneye indiğimizde eksi 30'ları gördüğümüz

zamanlar oldu. Buzul dalışı yapan ilk Türk ekip olduk. Kuzeyde donmuş buz dağlarının arasında vadi geçişi yaptık ve buz dağlarının üzerine tırmanış yapan ilk Türk ekip olduk. Gözlemler yaptık. Bunları da belgeledik.

İnsanlarla paylaşacağız. Umarız UZMAR İklim Aksiyon Takımı olarak bir faydamız olur.” Hınçer, ilerleyen tarihlerde, günlerdir yangınla mücadele eden Avustralya'ya da gideceklerini kaydetti.



BSAMI 10. GENEL KURUL TOPLANTISI YAPILDI

Karadeniz Denizcilik Üniversiteleri Organizasyonu 10. Genel Kurul Toplantısı'nda Piri Reis Üniversitesi Rektörü Prof. Dr. Oral Erdoğan'ın başkanlık süresi 2021'in Ekim ayına kadar uzatıldı.



BSAMI (Black Sea Association of Maritime Institutions-Karadeniz Denizcilik Üniversiteleri Organizasyonu) 10. Genel Kurul Toplantısı; BSAMI Başkanlığını yürütmekte olan Piri Reis Üniversitesi Rektörü Prof. Dr. Oral Erdoğan başkanlığında, 22 Ocak 2020 tarihinde, Piri Reis Üniversitesinde yapıldı. Toplantıya, BSAMI üyesi olan Rusya, Ukrayna, Gürcistan, Romanya, Bulgaristan denizcilik akademileri ve İTÜ Denizcilik Fakültesi Dekanı ve temsilcisi katıldı. Toplantıda BSAMI üyesi bölge ülkelerinin denizcilik alanındaki işbirliğinin geliştirilmesi ve ortak projeler yapılması, diğer ülkelerin denizcilik kurumları ile yeni ilişkiler geliştirilerek etkinliğinin artırılması ve etki alanının genişletilmesi konuları görüşüldü. Ayrıca, BSAMI 2019 toplantısında alınan kararlar her ülke tarafından imzalanarak onaylandı ve bir sonraki toplantı için yol haritası oluşturuldu.

Piri Reis tarafından ortaklığa alınması önerilen Türkiye, Romanya ve Gürcistan'dan 3 yeni üyenin BSAMI'ye katılımı da onaylandı. Çevresel Deniz Bölgeleri Birliği-Conference of Peripheral Maritime Regions, CPMR (Fransa) ile MoU imzalanması için prensip anlaşması sağlandı. Toplantıda tüm ülkelerin oy birliği ile BSAMI başkanlığı görevinin 2021 Ekim ayına kadar Piri Reis Üniversitesi Rektörü Prof. Dr. Oral Erdoğan başkanlığında yürütülmesine karar verildi.



Key Benefits:

- Cylinder oil Flexibility
- Lower feed rate & reduced deposits
- Continuously renewed system oil
- Cold Corrosion can be reduced by higher BN

MFT - BLENDING ON BOARD SYSTEM



elizya

Gümüşsuyu Mah. Kutlu Sok. No: 8 34437 Taksim/İstanbul
Tel. +90 212 243 93 94
Merkez: Aydıntepe Mah. Güzin Sok. No:17/9 (Gemdok Sanayi Sitesi)
Tuzla/İstanbul - Tel. +90 212 243 93 94

www.elizya.com

BOOTDÜSSELDORF DÜNYA DENİZCİLERİNİ AĞIRLADI

51 yıldır dünya denizcilerini bir araya getiren BootDüsseldorf, görkemli bir açılışla kapılarını dünya denizcilerine açtı.



Toplam 24 holde ziyaretçilerini ağırlayan, dünyanın karada yapılan en büyük boot show fuarı olan BootDüsseldorf'a ilgi çok yoğundu. Katılımın en üst

sayıları artırdı. Her bölgeden katılımın kolaylıkla gerçekleştiği fuarda, toplu taşımada kullanılan fuar bileti de kullanıldı. Bundan dolayı Düsseldorf'un



seviyelerde olduğu BootDüsseldorf için muhteşem bir reklam kampanyasının yanı sıra ulaşım kolaylığı sağlamak için belediye tarafından otobüs seferlerinin



yanı sıra, çevre şehirlerden, Duisburg, Köln, Essen ve Solingen gibi yakın şehirlerde de ulaşım sağlandı.



Toplamda 24 holde hizmet veren fuara, Türk firmaları üç holde toplamda 41 firma olarak katılım gösterdi. Fuar olma özelliğinin yanı sıra, deniz turizmi tanıtımı için büyük önem taşıyan BootDüsseldorf'a katılan ülkeler tanıtımlarını en üst seviyelerde gerçekleştirme imkanı buldular. Fuarın en önemli özelliklerinden biri de her holün ayrı bir segmente ayrılmış olması.

Mega yat, yelkenli, motor yat, aksesuar, su altı ve sörf ile ilgili sergilerin ayrı ayrı salonlarda yer aldığı fuar, dünyanın en düzenli fuarı konumundaydı. BootDüsseldorf ayrıca sosyal aktivitelerin uluslararası, sörf, yelken, kano yarışlarının da yapıldığı bir etkinlik alanı oldu. Fuarda katılımcı firmalara %10 - %20 oranında indirim sağlandı.

Türkiye Deniz Turizmini tanıtan tek kaynak olan ve yoğun ilgi gören İMEAK DTO'nun Resmi Yayın Organı Deniz Ticareti Dergisi BootDüsseldorf için özel hazırlanan İngilizce içeriği ile fuarda yerini aldı.

BORA EKŞİ İÇİN STK'LAR ORTAK BASIN AÇIKLAMASI YAPTI

Bora Ekşi cinayeti için bugün tüm Denizcilik Sivil Toplum Kuruluşları ortak bir basın bildirisi yayınladı.



Kaptan Bora Ekşi'nin gemide görevi başında iken elim bir cinayete kurban gitmesi ile sonuçlanan süreçte yapılan hatalar ve çözüm önerileri için Kadıköy Gündüz Aybay Denizcilik Merkezi'nde, İTÜ Denizcilik Fakültesi Mezunları Derneği (DEFAMED), Gemi Makineleri İşletme Mühendisleri Odası (GEMİMO), İTÜ Denizcilik Fakültesi Mezunları Sosyal Yardım Vakfı (DEFAV) Türk Uzakyol Gemi Kaptanları Derneği (TÜRKKAPDER), Türk Kılavuz Kaptanlar Derneği (TKKD), Deniz Çalışanları Dayanışma Derneği (DADDER) ve diğer STK'ların katılımıyla ortak basın bildirisi yayınlandı. Yayımlanan basın bildirisinde Bora Ekşi'nin gemide görevi başında iken elim bir cinayete kurban gitmesi ile sonuçlanan süreçte yapılan hatalar ve çözüm önerileri sıralandı. Ortak basın bildirisindeki açıklamaların tamamı aşağıda olduğu gibidir:

1. Şirketlerin personel politikası değişmelidir,
2. Personelin sağlık uygulamasında, kurumsal şirketlerin, örneğin tanker firmalarında talep ettiği sağlık yoklamasına geçilmelidir,
3. Gemi adamı cüzdancında muhakkak çalıştığı gemileri ve şirketleri gösteren bir sayfa yer almalıdır. Personel müdürleri referans için bütün şirketlere ulaşabilmelidir,
4. Donatanlar, gemilerini donatırken, özellikle Zabitan kadrolarının güçlü olmasına dikkat etmelidirler.

Denizcilik sektörümüze zabıt yetiştiren kaynakların sayısının kısa sürede makul seviyeye indirilmesi ve aynı tipte/yeterlilikte eğitimin verilmesi sağlanmalıdır. Gemi zabitanı eğer birbirini anlarsa, tanırsa aynı eğitimi almışsa, personeline kumanda etmekte her zaman birlikte hareket edecek ve personel de aynı şekilde karşılık verecektir. Bu nedenle, donatanlarımızın zabitan sınıfını zayıflatacak hiçbir uygulama içerisinde olmamaları gerekir.



PISTON RINGS FOR 2 STROKE ENGINES Made In Sweden



CERMET COATED PISTON RINGS

elizya

Gümüşsuyu Mah. Kutlu Sok. No: 8 34437 Taksim/İstanbul
Tel. +90 212 243 93 94

Merkez: Aydıntepe Mah. Güzin Sok. No:17/9 (Gemdok Sanayi Sitesi)
Tuzla/İstanbul - Tel. +90 212 243 93 94

www.elizya.com

ABS TÜRKİYE'DEN DENİZCİLİKTE DİJİTAL UYGULAMALAR SEMİNERİ

ABS tarafından Marriott - Asia Otel'de düzenlenen "Denizcilikte Dijital Uygulamaları" konu alan seminerde ABS'in denizcilik sektörüne yönelik getirdiği yenilikler konusunda sektöre bilgi verildi.



ABS tarafından Marriott-Asia Otel'de düzenlenen "Denizcilikte Dijital Uygulamaları" konu alan seminerde ABS Türkiye & Hazar Bölgesi Direktörü Seyfettin Tatlı bir sunum yaparak sektörü bilgilendirdi.

Seyfettin Tatlı, ABS'in denizcilikte dijital gelişmeler ve uygulamaları konusunda da önderlik ettiğini belirterek, ABS'in denizcilik sektörüne iki önemli konuda yenilik getirdiğini, bunlardan bir tanesinin şu an itibarıyla Remote Survey (Uzaktan Sörvey) uygulaması olduğunu söyledi.

Yedi farklı sörvey tipinde kendi klaslarındaki gemilerden gelen taleplere göre ve gemilerin kayıtlı olduğu Bayrak Devleti'nin de onay vermesi ile uygulama başlayacak. Remote Survey uygulaması için, ABS

içinde şu anda dünyada dört merkez ofis (Amerika, Singapur, Dubai-BAE, Şangay-Çin) görevlendirildi. Seyfettin Tatlı; bu merkezlerdeki Remote Survey ekiplerine talep gönderilmesini takiben, taleplerin değerlendirilerek uygun görülmesi durumunda gemiye söz konusu surveylerin (Tailshaft survey uzatılması, kazan survey uzatılması, basit hasar ve tamir surveyleri, CMS-Continuous Machinery surveyleri, OSR & OSD remark kapatma surveyleri, tankerler için uygulanan çoklu Load Line – Concurrent Load Line surveyleri ve Petrol platformlarındaki su altı muayeneleri) gemilerdeki yetkili personelin sağladığı birtakım belgeler ile kabul edildiğini belirtirken, IMO ve Bayrak Devleti adına yapılan kontrollerin kabul edilmesi için de mutlaka Bayrak Devleti'nin yetkisi olması gerektiğinin altını çizdi.

Gemi ve deniz yapılarının kontrol ve surveylerinde dikkat çeken bir diğer yenilik ise, RIT (Remote Inspection Technologies) adı verilen, gemilerin ve deniz yapılarının su altı kısımlarını, yük ambarları, balast ve yük tanklarının erişilmesi zor ya da tehlikeli bölümlerinde yeterlilikleri kabul edilmiş ve gerekli sertifikalara sahip uzman teknisyenler tarafından kullanılan Uzaktan Kumandalı Ekipmanlar (ROV), İnsansız Hava Araçları (UAV - Drone), robotik paletli araçlar, uzaktan kontrollü kameralar gibi gelişmiş ekipmanların kullanılması gemilerin kontrol ve surveyleri sırasındaki zaman kayıplarını azaltmakla birlikte hem de maliyeti düşürerek ve aynı zamanda denizde ve tersanelerde iş kazalarını engellemeye katkı sağlamaktadır.

Seminerde, denizcilikte dijital uygulamaların kullanılmasında dikkati çeken bir diğer yeniliğin ise, ABS'in kurulduğundan bu yana yaklaşık 160 senedir alışımlı kağıt sertifikasyondan elektronik sertifikasyona geçmiş olması olduğu vurgulandı.

Seminere ABS'in Dijital Çözümler Departman Yöneticileri Senior Başkan Yardımcısı Kash Mahmood ve Başkan Yardımcısı Dr. Christina Wang'ın önderliğinde ABS Merkez Ofis'ten katılan Seth Collins, Lance Suvans ve Meenakshi Bhatia ise, kendi uzmanlık konularında denizcilikte dijital yenilikler ve uygulamaların faydaları ile ilgili sunumlar yaptılar. Türk denizcilik endüstrisinden 120 kişinin katılımı ile düzenlenen seminer Denizcilikte Siber Emniyet (Cyber Security) ve Sürdürülebilirlik (Sustainability) konuları ile son buldu.

AB'DEN OTONOM GEMİ PROJELERİNE HİBE DESTEĞİ

Kongsberg, otonom gemi (AUTOSHIP) projesi için AB Horizon2020 programından 20.1 milyon Euro (200 milyon NOK) destek aldı.

Kongsberg, otonom gemi (AUTOSHIP) projesi için AB Horizon2020 programından 20.1 milyon Euro (200 milyon NOK) destek aldı. Bu destek, AB'nin bugüne kadar Horizon2020 programından verilen en büyük hibelerden birisi oldu. Projeye Norveç Araştırma Konseyi de destek veriyor. Alınan bu destek ile iki gemi otonom teknoloji ile donatılacak. Donatılacak iki gemiden biri olan Eidsvaag Pioneer, Norveç kıyısı boyunca balık yemlerinin balık çiftliklerine taşıdığı savunmasız fiyort alanlarında faaliyet gösteriyor.

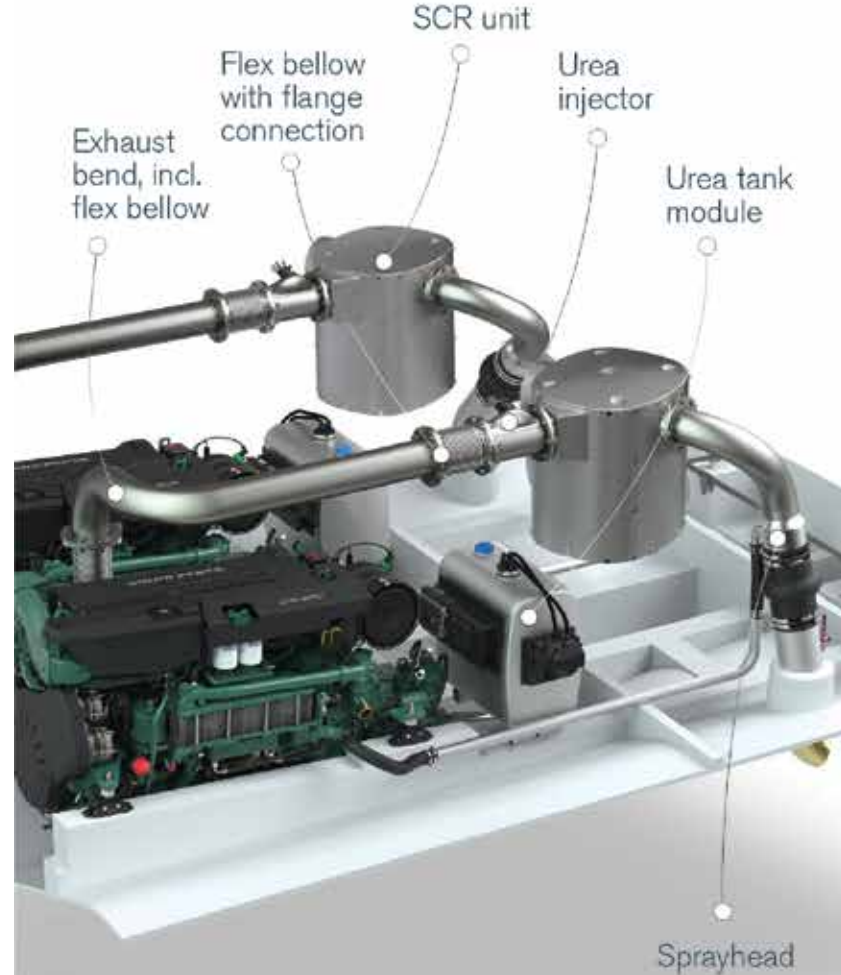
7.500 KAMYON YOLDAN ÇEKİLİYOR

Otonom teknoloji ile donatılacak diğer gemi, Blue Line Logistics, NV'ye ait bir Belçika palet mekik mavnası. Avrupa'da iç su yollarında kullanılacak yeni teknoloji ile birlikte büyük çevresel kazanımlar elde edilmesi bekleniyor. Operasyon ile birlikte özerk bir mavnanın her yıl yollardan yaklaşık 7.500 kamyon çekmesi bekleniyor. Böylece hem trafik sıkışıklığında hem de emisyonlarda azalma sağlanacak.

OTONOM GEMİLERİN İNŞASI HIZLANACAK

Kongsberg Denizcilik CEO'su Egil Haugsdal konuyla ilgili açıklamasında: "AUTOSHIP projesi ile gelecek kuşak otonom gemilerin inşasını hızlandıracaktır. Önümüzdeki beş yıl içinde AB'de otonom nakliyyeyi ticarileştirmek için bir yol haritası oluşturacak olan konumumuzu daha da güçlendireceğiz. Bu önemli bir potansiyele sahip bir pazar. Karadan birkaç gemiyi uzaktan işletmenin mümkün olduğunu göstereceğiz" ifadelerini kullandı. Kongsberg Digital CEO'su Hege Skryseth ise açıklamasında: "Projenin amacı; tamamen otonom navigasyon sistemleri, akıllı makine sistemleri, kendi kendine teşhis, prognostik ve operasyon planlaması ile bağlantılı önemli teknolojiyi test etmek ve daha da geliştirmektir. Ayrıca önemli bir siber güvenlik seviyesi entegre etmek, otonom gemilerin güvenli ve optimum şekilde çalışmasını sağlamak ve test etmek için bulut tabanlı iletişim sistemleri ve gelişmiş simülasyonlar geliştirerek katkıda bulunacağız" dedi.

VOLVO PENTA INBOARD IMO III PACKAGE



The Volvo Penta IMO Tier III solution is robust and designed for tough marine conditions. Based on SCR exhaust aftertreatment technology, our solution is available for IPS, inboard, genset and auxiliary applications. It is designed for flexibility, ease of installation and space-efficient configuration.

See more at www.volvopenta.com

TÜRK LOYDU'NA TAM NOT

Türk Loydu tarafından düzenlenen “Yüksek Danışma Kurulu Toplantısı”, savunma sanayinin lider kuruluşlarının katılımı ile 16 Ocak Perşembe günü Crowne Plaza İstanbul Asia Hotel’de gerçekleştirildi.



Türk Loydu Vakfı tarafından ikinci kez düzenlenen Türk Loydu Vakfı Yüksek Danışma Kurulu Toplantısı'na; Savunma Sanayi Başkan Yardımcısı Serdar Demirel, Savunma Sanayi Başkanlığı Deniz Araçları Daire Başkanı Alper Köse, İstanbul Tersanesi Komutanı Tuğamiral Erdinç Yetkin, Gölçük Tersanesi Komutanı Tuğamiral Aydın Eker, Havelsan Siber Güvenlik Direktörü Mehmet Borga Erbil, Tüdemsaş Genel Müdürü Mehmet Başoğlu, Asfat Strateji Direktörü Barış Duman, Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Genel Müdür Vekili Halil Yıldız, Gemi Mühendisleri Odası Başkanı Salih Bostancı, İBB Şehir Hatları Genel Müdürü Sinem Dedetaş, İstanbul Liman Başkanı Ahmet Erdoğan, Tuzla Liman Başkanı Burhan Kuş, İstanbul Teknik Üniversitesi Gemi İnşaatı ve Deniz Bilimleri Fakültesi Dekanı Prof. Dr. Ahmet Ergin, Yıldız Teknik Üniversitesi Gemi İnşaatı ve Denizcilik Fakültesi Dekanı Prof. Dr. Hüseyin Yılmaz, Türk Loydu Vakfı'nın mevcut ve eski yönetim kurulu üyeleri, Türk Loydu yönetici ve çalışanları ile sektör kurumlarından temsilciler katıldı.

Açılış konuşmasını Türk Loydu Vakfı Yönetim Kurulu Başkanı Cem Melikoğlu yaptı. Ardından Kars Milletvekili, 65. Dönem Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanı Türk Loydu eski Yönetim Kurulu Üyesi Ahmet Arslan'ın başarı dileklerini içeren mesajını okudu.

TMMOB Gemi Mühendisleri Odası Yönetim Kurulu Başkanı Salih Bostancı yaptığı konuşmada: “1962 yılında, çağının ötesinde bir karar alarak, Türk Loydu'nun kurulmasına giden yolu açan Gemi Mühendisleri Odası olarak, bugün burada Türk Loydu'nu nasıl daha ileriye taşıyabiliriz, bu kuruma ne kadar katkı yapabiliriz onları konuşacak olmaktan dolayı çok mutluyuz” dedi.

Ardından kürsüye gelen Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Genel Müdürü Halil Yıldız; insanlık tarihi boyunca ticaretin önemini altını çizirken, ticaretin ve özellikle deniz ticaretinin güvenle yapılabilmesi için gereken önemli görevlerden birisini Türk Loydu'nun gerçekleştirdiğini ifade etti. Türk Loydu'nun bugüne kadar Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı ile birlikte birçok proje gerçekleştirdiğinin altını çizen Halil Yıldız, Türk Loydu'nun Endüstri 4.0 üzerine bakanlık tarafından geliştirilecek çalışmalara da katkı sağlamasını beklediklerini söyledi. Halil Yıldız'ın ardından kürsüye gelen Savunma Sanayi Başkanlığı Başkan Yardımcısı Serdar Demirel ise; dünya deniz ticaretinde hizmet veren klas kuruluşlarının ve Türk Loydu'nun güven kavramı üzerine kurulduğunu ve bu güveni fazlasıyla sağlayan Türk Loydu'na teşekkür ettiklerini ve tüm kurucularını rahmet ile andıklarını ifade ederek sözlerine başladı. Serdar Demirel konuşmasının devamında; 1962'de kurulan Türk Loydu'nun emsallerine göre daha geç bir tarihte kurulmasına rağmen bugüne kadar gösterdiği ilerleme ve gelişmenin gerçekten kayda değer olduğunu ve Savunma Sanayi Başkanlığı olarak bu ilerleme sürecine ellerinden geldiği kadar destek olduklarını ifade etti.

“REFERANSIMIZI ÜST SEVİYEYE TAŞIYACAĞIZ”

Konuşmaların ardından tekrar kürsüye gelen Cem Melikoğlu, Türk Loydu'nun

savunma sanayi faaliyetlerine ise şu sözlerle değindi: “Türk Loydu olarak Türkiye’de son 20 yıldır inşa edilen neredeyse tüm askeri gemi inşa projelerinde yer aldık. Bugüne kadar hem Türk Deniz Kuvvetleri için hem de uluslararası diğer projelerde toplam 150’ye yakın askeri gemi klaslamış dünya çapında iddialı bir kuruluş konumundayız.

Türk Loydu olarak yer alacağımız Milli Denizaltı (MILDEN) Projesi ile Denizaltı Kurallarımızın geliştirilmesi için çalışmalarımızı başlatmış bulunuyoruz. Böylece savunma sanayi alanında edinmiş olduğumuz geniş referans ve tecrübeyi bir üst seviyeye taşıma imkânına da sahip olmuş olacağız.

Türk Loydu Savunma Sanayi alanında sadece Türkiye’de değil uluslararası arenada da söz sahibi olmak için önemli adımlar atmaya devam ediyor. Buna yönelik yaptığımız çalışmalardan en önemlilerinden iki tanesi ise savunma sanayinin denizcilik alanında kurulmuş NSCA (Uluslararası Askeri Gemi Klas Kuruluşları Birliği) ve INSA (Uluslararası Askeri Gemi Emniyeti Birliği) gibi iki önemli uluslararası kuruluşta üst düzey görevler üstlenmek oldu.

Bu sene Almanya’da gerçekleşen toplantılarda zorlu bir seçim sürecinden sonra INSA’da 5 üyeden oluşan Konsey’e seçildik. Savunma sanayinde rüştünü ispatlamış, dünya çapında bir klas kuruluşu olmak mutluluk verici. Bu seviyeye gelmemizde gerek Deniz Kuvvetlerimizin gerek Savunma Sanayi Başkanlığımızın büyük katkıları var, Türk Loydu’na olan destek ve güvenlerine layık olabilmek mutluluk verici.

Türk Loydu Vakfı Yüksek Danışma Kurulu Toplantısı, hatıra fotoğrafının çekilmesi ve birlikte yenen yemeğin ardından sonra erdi.

SAFIPORT DERİNCE EN BÜYÜK KAPASİTELİ X-RAY CİHAZINI ALDI

Safiport Derince 2019 yılında siparişini verdiği gümrük operasyonlarında en hızlı olan sistemle çalışan x-ray cihazını aldı.



Tüm yatırımlarında sektöründe lider markalarla çalışan Safiport Derince, 2019'da siparişi verilen Rapiscan Eagle ile gümrük operasyonlarında da en hızlı olan sistemi çok yakında devreye sokacak.

Son teknoloji ile donatılmış, limanlar arasında en büyük kapasiteye sahip x-ray sistemi ile konteyner ve içindeki yüklerin görüntüsü, yüksek çözünürlük ve hassasiyetle, kesintisiz olarak elde edilecek. Safiport Derince'nin almış olduğu x-ray, saatte 100 konteyner tarayabiliyor. Konteyner tarama operasyonları, tarama işlemini otomatik yapan cihazla, araçların durma ve beklemlerine gerek kalmadan, yalnızca portal cihaz altından geçmesiyle, en verimli ve güvenli şekilde yapılacak.

Tarama cihazı; otomatik kontrollü çift enerji sistemi, farklı yoğunluklu yükler için operatör asistan sistemi gibi pek çok yenilikçi özelliği de bünyesinde barındırıyor. Safiport Derince ilk konteyner tarama operasyonunu Şubat ayında gerçekleştirecek.

Meeting Point of All Routes



TUNA
Ship Supply

Safety & Fire & Bridge

Your Safety Partner in TURKEY

- Admiralty Charts & Publications
- IMO/ITU/ICS/TSO Publications
- Life Saving & Fire Fighting Equipment
- Bridge & Navigational Equipment
- Communication Equipment
- Personal Protection Equipment
- Oil Pollution (Marpol) Equipment
- Security (ISPS) Equipment
- Test & Measurement Equipment
- Medical Equipment
- IMO Symbols & Safety Posters, Flags
- Pilot & Embarkation Ladders

TUNA GEMİ İKMAL SAN. TİC. LTD. ŞTİ.

Evliya Çelebi Mah. Genç Osman Cad. No.44A/1

Tuzla, 34944 İstanbul / TURKEY

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

supply@tunashipping.com / www.tunashipping.com

2020, denizcilik sektöründe herkesi yakından ilgilendiren bir milat... Eski yakıtlar 1 Ocak 2020 tarihinden itibaren kullanılamayacak. Siz bu değişime hazır mısınız?

IMO 2020 regülasyonunda alınan karar doğrultusunda düşük sülfürlü denizcilik yakıtları sektöre birtakım zorluklar getirmiştir.

Ancak bayiliklerini yaptığımız dağıtım firmalarımız sürece hazır olmaları sebebiyle şirketimiz ikmal, operasyon ve müşteri memnuniyeti konusunda herhangi bir zorluk yaşamayacaktır.

Öngördüğünüz olası sıkıntılar noktasında çözüm önerileriniz hazır mı?

Şirketimizin müşteri portföyünün büyük bir kısmı balıkçı tekneleri ve dâhili hatta çalışan gemiler olması sebebiyle IMO 2020 değişimleri çok ciddi sıkıntılar yaşatmayacaktır. Ancak sektörün bütününe baktığımızda değişimler her zaman sancılı geçmiştir.

Uzun süredir hem armatör tarafında, hem de ikmal tarafında gerekli hazırlıkların yapıldığını düşünüyoruz. Genel olarak baktığımızda düşük sülfürlü yakıtların temini, ikmali ve fiyat artışları müşterilerimiz üzerinde olumsuz etki yaratacaktır.

İstanbul önemli bir liman ve ciddi bir büyüme potansiyeli var. Aldığımız payın büyümesi için sizce devlet ve sektörün yapması gerekenler neler?

İstanbul yakıt ikmali noktasında çok önemli yerlere geldi. Ancak yakıt ikmal noktalarının sınırlı olması ve özellikle demir bölgesinde deniz tankeri (barge) ile yapılması zaman zaman sıkıntılara sebebiyet vermektedir.

Marmara Bölgesi'nde yük almaya, boşaltmaya gelen gemilerin liman sahalarında kara yolu ile de ikmal yapılmasına daha fazla olanak sağlanmalıdır. Tabii gerek özel, gerek devlet kullanımında bulunan liman ücretlerinin ve standartlarının da belirlenmesi gerekmektedir. Aksi durumlar yakıt alım maliyetlerine olumsuz etki etmektedir.



Teknik anlamda armatörlerin yaşayabilecekleri sıkıntılara çözüm noktasında teknik kadronuz hakkında bilgi verir misiniz?

IMO 2020 değişim süreçleri ile ilgili tüm hazırlıkların armatörler ve ikmalciler tarafından tamamlanması gerekmektedir. Diğer taraftan müşterilerimizin bilgilendirilmesi hazırlıklarının yapılması ile ilgili sürekli geri bildirimlerde bulunmaktayız. Teknik anlamda üzerimize düşen her türlü görev ve sorumluluklardan kaçmayan bir firma olduğumuzu belirtiyim.

Hizmet verdiğiniz İstanbul haricinde başka bölgeler var mı?

Tüm işlerimizi kapsayan bir bayi ve şube yapılanmamız mevcut. İstanbul Tuzla'da Genel Müdürlük - Boya/ Madeni Yağ Satış Mağazası, Sarıyer şubemiz Denizcilik Yakıt Ofisi, Trabzon ve Düzce Akçakoca'da Gemi Boya ve Sarf Malzemeleri satış mağazaları bulunmaktadır. Bunun dışında iki bölge de Düzce Akçakoca'da Alpet Akaryakıt İstasyonu, İzmir Seferihisar Sığacık'ta Petrol Ofisi Teos Marina istasyon işletmeciliğimiz bulunmaktadır. Moritanya'da hizmet verdiğimiz madeni yağ ve gemi boyaları satış noktamız bulunmaktadır. Türkiye'den Moritanya'ya giden balıkçı teknelerine yakıt ikmali, madeni yağ

ve gemi boyaları satışlarını yapan ilk ve tek Türk firmasıyız. Bu proje bize geldiğinde yapılan görüşmeler neticesinde balıkçı teknelerinin yakıt ikmallerini Petrol Ofisi ile birlikte yürüttük ve bugüne kadar başarılı bir şekilde getirdik. Yakıt ikmalleri sonrasında Petrol Ofisi Moritanya Ülke Distribütörlüğü'nü alarak Petrol Ofisi Madeni Yağlarını Moritanya'da denizcilik, kara ve endüstriyel yağ satışları olarak yürütmeye başladık. Bunların yanı sıra Rize'den Samandağ'na kadar limanlarda ve bölgelerde yani akaryakıtın verildiği tüm bölgelerde bugüne kadar hizmet ettik ve etmeye devam edeceğiz.

Türkiye'deki aracı bayilerden ilk üç firma içerisindeyiz. Birçok görünmeyen projede de biz vardık. Örneğin, Türkiye'de tek seferde yapılmış olan 1.500.000 LT yakıt verme işini biz yaptık. Önemli projelerden olan Osmangazi Köprüsü, şu anda yapımı devam eden Çanakkale Köprüsü; her ikisinde de deniz araçlarına yakıt ikmallerini yaptık, hizmet sağladık. Bu tarz işlerimiz var ve hala aynı şekilde devam ediyor.

Türkiye genelinde iki akaryakıt istasyonumuz var. Bunun bir tanesi Seferihisar İzmir Teos Marina, diğeri ise Düzce Akçakoca Bölgesi'nde



Alpet Akaryakıt İstasyonu. Tuzla Bölgesi'nde bir satış mağazamız var. Trabzon Sürmene'de de yine aynı şekilde Hempel boyaları ve hırdavat malzemelerinin olduğu bir satış ofisimiz var.

Genellikle Alpet, Opet ve Petrol Ofisi gibi firmaların akaryakıt dağıtım aracı bayiliğini yapıyoruz. Türkiye genelinde 32.000 metreköplük bir satışımız var. Bunun yanı sıra Moritanya Bölgesi'nde Petrol Ofisi ile birlikte 2017 yılından beri Türk balıkçılarına hizmet ediyoruz. 2019 yılı itibarıyla Petrol Ofisi ile yine Moritanya Bölgesi ile alakalı bir madeni yağ distribütörlüğü aldık. 1 Aralık tarihi itibarıyla Moritanya'ya Petrol Ofisi yağlarını biz pazarlayacağız. Moritanya, yaklaşık 4 buçuk milyon kişinin yaşadığı bir ülke.

Moritanya'da önemli bir potansiyel var değil mi?

Son iki yılda Moritanya Bölgesi'nde, Türk balıkçılarımızın oraya gitmesi ile birlikte güzel bir iş birliği yaptık. Oradaki yakıtın kirli olmasından dolayı, bize talepte bulundular. Sonuçta bizden 100 yıl geride bir ülkeden bahsediyoruz. Petrol Ofisi Deniz Satışları Müdürü Celal Ersan Bey'in destekleri ile Petrol Ofisi'yle güzel bir

iş birliği yaparak, Moritanya'da 13 milyon litre civarında bir yakıt ikmali sağladık.

Bu operasyonu Türkiye'den yönettik. Ülkemize bu iki sene içerisinde ciddi bir döviz ve kazanç getirdik. Bizim son dönemdeki yaptığımız en büyük işlerden bir tanesi buydu. Yapmış olduğumuz bu operasyonlar Petrol Ofisi'nin Moritanya ülke distribütörlüğünü almamızı sağladı.

Temar Denizcilik adına ilerleyen yıllardaki atılımlar açısından çok büyük bir ivme kazandırdı. Bizim ufkumuzu değiştirecek gibi gözüküyor. Burada Petrol Ofisi Madeni Yağ Deniz Satışları Müdürü Özgecan Albayrak adını da özellikle belirtmek isterim. Onun da katkısı oldu. Petrol Ofisi üst yönetiminin bu iş birliğinde katkısı ile güzel bir iş birliği yaptık. Sonuçta yeni bir ülkeye giriyorsunuz, bu yağlar Türkiye'de üretiliyor.

Sahra Çölü'nün altındaki bir ülkede Petrol Ofisi yağlarını ülkeye tanıtmaya, yaygınlaşmasını sağlamaya ve pazarlamaya başlıyorsunuz. Zaten bizim akaryakıt işimiz de Moritanya'da böyle başlamıştı. Orada karşılığını aldık. Tabii bunu devam ettirmemiz gerekiyor. Hala balıkçılarımız orada yollarına devam ediyor, bölgede iyi sonuçlar elde edeceğimizi düşünüyorum.

Firmanız farklı kılan yönünüz nedir?

Bizim müşteri portföyümüzün %40'ı balıkçı, Biz de balıkçılıktan gelme bir aileyiz. Bu sektörde kurumsallık başarıyı getirir gibi gözükse de, biz esnaf ruhumuzu hiçbir zaman kaybetmiyoruz. Her zaman sahadayız ve işleri büyüterek gitmemizin sebebi de, adımlarımızı yavaş atmamız. Bazı şeyler yapabilmek için o doğru anı beklemek gerekiyor.

Örneğin, 2019 yılının Ekim ayında Enerji Piyasası Denetleme Kurulu'ndan İhrakiye Teslim Lisansı aldık. 2020 yılının Nisan ayı gibi bizler transit akaryakıt işine daha fazla adapte



olacağız. Transit yakıt işi bizi daha farklı noktalara getirebilecek ve heyecanlandırıcı bir iş. Bunun yanı sıra faturalandırma konusunda da Enerji Piyasası'nın ilan etmiş olduğu koşullara uygun duruma geliyoruz. Yakında kendi araçlarımızla ikmal noktalarımız olan Göcek, Fethiye ve Bodrum'da transit akaryakıt dağıtımına da gireceğiz.

Son olarak yeni bir yıla girdik? Ne söylemek istersiniz?

2019 yılını, büyüme trendinde ve yenilikler ile tamamladık. Bu büyüme sürecinde adımlarımızı her zaman sağlam, düzgün ve sürdürülebilir atmak istedik.

Bu zamana kadar da aynı şekilde getirdiğimizi düşünüyorum. Her ne kadar sektörel bazda bir daralma gözükse de; faizlerin yükseldiği, ekonominin kötüye gittiği bir süreç olsa da, aslında tüm bunlar bizi kendimize getirdi. Biraz daha sağlam adımlar atmaya, bankanın parasıyla iş yapamayacağını anlamaya başladık. 2020 yılının inşallah hem bizim için, hem denizcilik sektörü, hem de diğer sektörler için hayırlı bir yıl olmasını dilerim. Sektörel bazdaki genel hareketlilikten dolayı iyi bir yıl olacağını düşünüyorum...

ENERGY



Kaliteyi Seçin

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



www.energypetrol.com • 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

Kuşak ve yol Türkiye üzerinden Afrika'ya yapılan ihracatı artıracak



EMRE ELDENER *

Kuşak ve Yol Projesi, 2013 yılından bu yana hem Türk lojistik sektörünün, hem de UTİKAD'ın gündeminde önemli bir yer tutuyor. Yıllar içinde söz aldığımız hemen her platformda Bir Kuşak Bir Yol Projesi'nin ülkemiz için önemine dikkat çekmeye çalıştık. Çünkü bu projenin bir parçası olabilmenin ülkemizin dış ticareti ve lojistik sektörünün uluslararası aktarma merkezi olma hedefi açısından önemi büyüktür. Bilindiği üzere projede Çin ile Avrupa bağlantısı çoğunlukla Rusya üzerinden sağlanmaktadır. Ancak o hat üzerinde zaman içinde yoğun bir trafik oluşmuş bulunmaktadır; özellikle de varış terminallerinde trenlerin çok ciddi bekleme durumu söz konusudur. Bu sebeplerden dolayı Çin'in, bu operasyonun Türkiye üzerinden yapılıp yapılamayacağı noktasında bir arayış içinde olduğunu söylemek mümkündür. Bunun yapılabilirliği de geçtiğimiz günlerde gerçekleştirilen test treniyle de ortaya konmuş oldu. 15 Ekim 2019 tarihinde Çin'in Şian Şehri'nden yola çıkan yük treni 5 Kasım'da Kars'tan Türkiye'ye giriş yaptı. Yaklaşık 42 TIR'a eşdeğer elektronik ürün yükünü taşıyan China Railway Ekspres, toplam uzunluğu 820 metre olan 42 adet konteyner yüklü vagonla; 2 kıta, 10 ülke, 2 denizi aşarak, 12 günde 11 bin 483 kilometre yol kat etti. Bu taşıma ile Çin'den Avrupa'ya Demir İpek Yolu Orta Koridor ve Türkiye üzerinden yapılan ilk tren seferi düzenlenmiş ve ayrıca Marmaray tüp geçitten Avrupa yakasına geçen ilk uluslararası yük treni deneyimlenmiş oldu. Projenin Türkiye ekonomisini nasıl etkileyeceğine dair

çok ciddi tartışmalar da yapılmaktadır. Piyasalarda "Kuşak-Yol, Çin malının Avrupa'ya Türkiye üzerinden ucuza gitmesine imkan vereceği için Türkiye Avrupa'daki rekabetçiliğinde zarara uğrayacak" endişesi yaşandığını da biliyoruz. Bu noktada "Kuşak ve Yol'un ekonomik ve kültürel açıdan ülkemize yapacağı olumlu ve olumsuz etkileri incelemek için DEİK tarafından "Türkiye'nin Kuşak ve Yol Girişimi'ndeki Konumlandırılması Raporu" hazırlanmıştır. Bu raporun sonucunda Kuşak ve Yol Projesi'nin ülkemize birçok anlamda yarar sağlayacağı ortaya konulmaktadır. Bir Kuşak Bir Yol Projesi öncelikle ekonomik olarak ülkemize büyük bir yatırım potansiyeli sağlamaktadır. Çin son zamanlarda klasik mal üretiminden yüksek teknolojiye üretime geçiş yapmıştır ancak bunun yanında dünyada özellikle de Afrika'da klasik yöntemlerle üretilen ürünlere hala büyük ihtiyaç bulunmaktadır. Bu açıdan Çin, ülkemizi Afrika ve Güneydoğu Avrupa'ya yönelik bir üretim üssü olarak değerlendirmektedir. Rapordan çıkarılan tespitlerden birine göre Kuşak ve Yol, Türkiye'nin Afrika'ya yapacağı ihracatını da artıracaktır. Çin dünyanın değişik coğrafyalarına gerçekleştirdiği ihracatı artırırken, Afrika yüzde 3'lük oranıyla en az ihracat artışının yaşandığı kıta olmuştur. Tahminlerin tam tersine Afrika'ya olan ihracatın düşük olmasında Çin ile Afrika kültürlerinin uyuşmaması ve buna bağlı olarak Çin ürünlerine gösterilen direnç etkili olmuştur. Bu durum ise Türkiye'ye büyük bir potansiyel sunmaktadır.

HIZLI İŞLEM YAPILABİLEN AKTARMA MERKEZLERİ OLUŞTURULMALI

Projenin, lojistik sektörü özelinde de çok büyük avantajları bulunmaktadır. Güzergaha baktığımızda Türkiye ile Çin arasında Kafkasya Bölgesi dikkat çekmektedir. Kafkasya, ülkemizin ihracatını artırmak istediği bir yer olup, ancak şu ana kadar yalnızca karayoluyla ulaştığımız bir bölgedir. Karayolu da bildiği üzere çok maliyetli bir süreçtir. Tren hatlarının çalışmaya başlamasıyla karşılıklı taşımaların artması ve navlunların düşmesi öngörülmektedir.

UTİKAD olarak ülkemizin bu önemli projeden maksimum düzeyde yararlanabilmesi ve rekabetçi olabilmesine ilişkin görüş ve önerilerimiz de önümüzdeki dönemde kamu ile paylaşacağız. Bu noktada tüm hatların sinyalizasyon ve elektrifikasyonunun tamamlanması büyük önem arz etmektedir. Ayrıca yük trenlerinin İstanbul Boğaz geçişinin Marmaray ve/veya Yavuz Sultan Selim Köprüsü üzerinden demiryoluyla kesintisiz ve düzenli yapılmasının sağlanması, İpekyolu güzergahında yeterli sayıda ve hızlı işlem yapılabilen aktarma merkezlerinin oluşturulması ile limanlarımız, istasyonlarımız ve lojistik merkezlerimizin vagon ve yük aktarma operasyonlarına cevap verecek şekilde kurgulanması gerekmektedir. Karadeniz limanlarının kapasitelerinin artması ve konteyner gemi hatlarının güçlenmesiyle birlikte Karadeniz Hattı hem daha ucuz hem de yüksek adetler ile taşıma yapabilecektir. Böylece Rusya'dan geçen Kuzey Koridor ve Türkiye üzerinden geçecek Orta Koridor'a çok ciddi bir alternatif oluşturacaktır. Türkiye bu rekabeti aşabilmek için mutlaka kendi üzerinden geçen güzergahtaki transit hızını artırmalı ve aktarma merkezlerindeki operasyon hızını ve servis kalitesini yükseltmelidir. Eğer İran üzerindeki ambargo kalkar ise BTK hattına ciddi bir rakip de İran üzerinden geçen Güney Koridoru olacaktır. Çok önemli bir kapasiteye sahip olacak bu koridor Türkmenistan, Özbekistan ve Tacikistan yüklerinin Kazakistan üstünden daha uzun yoldan taşınması yerine, daha hızlı ve ucuz olan İran güzergahından taşınmasını sağlayacaktır. Türkiye ambargo nedeniyle henüz etkin olmayan bu hat için şimdiden hazırlıklı olmalı, Van geçişleri, İstanbul Boğaz/Marmara geçişleri hızlandırılmalı ve güçlendirilmelidir. Ayrıca bu hatlarla Türkiye'ye ulaşan Asya yüklerinin Samsun, Mersin, İskenderun, İzmir, Aliğa, Gemlik, İzmir ve İstanbul limanları üzerinden bölge ülkelerine aktarılması için gerek mevzuat gerekse altyapı hazırlıklarının yapılması gerekmektedir.

* UTİKAD YÖNETİM KURULU BAŞKANI

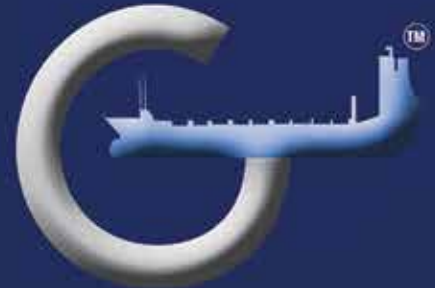


SOLID SOLUTIONS FOR HEAVY SEA CONDITIONS

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



Yeni normal...



SINAN UTLU *

Değerli okurlar, 1 Ocak 2020 tarihinde Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO)'nün kararı ile tüm dünya üzerinde gemilerin kullanacağı denizcilik yakıtlarındaki sülfür oranının %3,5'tan %0,5'e indirilmesini öngören düzenleme yürürlüğe girdi. Sülfür oranındaki bu keskin değişim/dönüşümle beraber sektörde gözle görülür değişiklikler de belirlemeye başladı. Sektörün beklentilerine karşılık çoğu limanlarda temin edilebilirlik, yakıt kalitesi ve normalin üzerinde fiyat dalgalanmaları görülmeye başladı. Singapur gibi ana limanlarda 2019'un son aylarında VLSFO/Gasoiil farkı eksi 50 \$ civarı iken, 2020 başlarında artı 100 \$'dan sunulmaya başlandı. Kısa vadede oluşan bu gelişme genel anlamda sektördeki herkesi etkiledi.

2019 ortalarında bir çok analist VLSFO/HSFO farkının 150-250 \$ olacağını beklerken, şu andaki fark 330-350 \$. Bu farkın 2020 sonunda ortalama 350-400 \$ civarında olması bekleniyor. Bu bahis kısaca denizcilik sektöründe "Yeni Normalin" görünen tarafı. Şu an

henüz daha etkisini görmediğimiz diğer başlıklar ise; kredi kısıtlamaları, kredi sigorta şirketlerinin etkisi ve son olarak da bankaların sektöre vereceği destekler.

FİNANSA ERİŞİM

Denizcilik sektörünün her noktasında nakit ve finansmanın büyük önemi olmakla birlikte gemi inşaa sanayisinin gelişiminde, armatörlerin filo yenilemelerinde, ikmal şirketlerinin kargo alımı ve sektöre uygun vade sunabilmesinin arkasında yatan ana faktör finansmandır. Gelişen ve dönüşen dünyada Türk sahipli filo 2003'te 8,8 milyon DWT kapasiteyle dünyada 19'uncu sırada iken, geçen yıl itibarıyla 28,6 milyon DWT kapasitesiyle 15'inci sıraya yükseldi. Bu hızlı yükseliş finansmana ulaşımın kolaylaştığına işaret etmektedir. Ancak madalyonun diğer yüzü biraz daha farklı...

Geçtiğimiz 15 yılda dünyada düşük faiz sistemi her sektörde olduğu gibi denizcilik sektörünü de ilk etapta pozitif ve daha sonra ilerleyen süreçte negatif etkilemeye başladı. Bazı armatörler para politikalarının esnekliği nedeniyle büyük yatırımlar yaparak, arz-talep dengesinin armatörden yük sahipleri lehine dönüşmesine neden oldu. Finansman maliyetleri, düşük navlun gelirleri, dünyada yaşanan ticari gerilimler son 5-6 senede sektörde "too big to fail" denilebilecek büyük şirketlerin iflas ederek, bankaların sektörün genel risk yönetimini sorgulamasına neden oldu (Hansa Heavy lift, Hanjin, Macoil, Rickkmers, Dolphin Drilling) genel anlamda finansman faktörü son 3-4 yılda en çok konuşulan ve sıkıntı yaratan konu olmaya devam etmektedir. IMO 2020 ile birlikte bankaların hem armatör hem de ikmalci tarafında belirli kısıtlamalara gitmesine neden oldu. Mevcut durumda sektörün yakıt tarafında 50 milyar dolar kredi açığı olmasına rağmen bankaların bu riske sıcak baktığı söylenemez. Kaynağa erişememe durumu global arenada ilk

olarak küçük ölçekteki armatörleri ve trader şirketleri etkilemesi bekleniyor. Bu da hem satıcı, hem de alıcı tarafını daha şeffaf bir yönetim sunmaya zorlamaktadır. Armatörlerin bunker alımlarında fiyattan ziyade ikmalcinin finansal durumu, güvenilirliği ve sunulan hizmetin daha da önem vereceği bir döneme geçiyoruz. Öte yandan ikmalciler ise ellerindeki sermayeyi en iyi şekilde kullanmak adına daha disiplinli bir strateji ve seleksiyona doğru evrilecektir.

KREDİ SİGORTASI

Bugün, uluslararası bunker şirketlerinin çoğu kredi sigorta şirketleriyle çalışmaktadır. Ticari alacak sigortası, nakit akışını korumak için bunker şirketlerinin alacaklarını garanti altına alan bir sistemdir. Armatör tarafında aynı hizmetleri sunan şirketler de bulunmaktadır. Bu kurumlar bunker şirketlerinden bağımsız çalışan ve hizmet veren kurumlardır. Avrupa'da ikmalcilerin çoğu bu kurumlarla anlaşmalıdır ve tamamen sigorta şirketlerinden gelen geri bildirimlere göre hareket etmektedir. Bir anlamda Avrupa'daki birçok ikmalci risk yönetimini sigorta şirketlerine bırakmış durumdadır.

IMO 2020 bu kurumların önemini daha da artırmıştır. Sigorta şirketleri risk değerlendirmelerini genel olarak finansal bilançolara göre şekillendirmektedirler. Finansal tablolar olmadan risk değerlendirmelerinde çok acımasız kararlar verdikleri de görülmüştür. Mesela 2019'da risk değerlendirmelerine göre şirkete X bir rakam veya en fazla USD 500.000 sigorta yapan bu kurumlar doğal olarak IMO 2020'nin getirdiği 2-3 kata çıkan yakıt maliyetini karşılaması beklenmemektedir. Bu da hem armatör tarafını, hem de küçük ölçekte trade yapan şirketleri geniş çapta etkileyeceğini gösteriyor.

Eskiye nazaran bazı armatörler kredi bulma sıkıntısı ve normalin üzerinde yakıt fiyatları ödemek zorunda kalabilirler. İkmalci tarafında benzer etkilerin olması da bekleniyor. Belirtildiği üzere kredi sigortası kısıtlamaları nedeniyle birtakım ikmalciler şirket içi kredi politikaları doğrultusunda vadelerini %50 nakit %50 vade şeklinde düzenlemeye gitmek durumunda kalacaktır. Bu durum ise armatörde olan baskıyı daha da artıracaktır. Armatörlerin proaktif ve finansal şeffaflık göstermeleri yukarıda bahsedilen kısıtlamaları önleme konusunda yararına olacaktır. Başlığımızda kullanmış olduğum "Yeni Normal" terimi, ikmalcileri daha disiplinli, armatörleri de daha şeffaf olmaya davet ediyor.

KREDİ VE VADE DİSİPLİNİ

2020 öncesi en çok konuşulan konulardan birisi ikmalcilerin finansal gücü ve buna ilaveten olası kredi kısıtlamaları. Öncelikle belirtilmelidir ki, bunker sektörü genel anlamda şirketlerin risk profiline göre değişik vadeler sunarak senelerdir denizcilik

sektörüne hizmet ve desteğini sunmaktadır. Kredi değerlendirmeleri, şirket içi kredi politikaları ve risk profiline göre değişmektedir. Uluslararası ikmalcilerin risk yönetimi de bilanço içi yöntemlerin yanı sıra bilanço dışı parametrelerde analiz edilmektedir.

IMO 2020'nin getirdiği yeni değişimle beraber, bunker şirketlerinin kredi limitlerindeki baskılar birinci çeyrek içinde görünmeye başlayacaktır. Eskiden uzun vadeler sunan, bunker şirketlerini banker gibi gören trader şirketleri eskiye nazaran aynı volumu satmakta/sunmakta zorlanacakları aşikardır. Petrol fiyatlarının 80\$ civarına ulaşması sonucu ise, bu traderların hareket alanı genel anlamda oldukça kısıtlanacaktır. Kolay olmasa da armatörlere bugün düşen görev; vadeleri düşürmek, finansal şeffaflık göstermek ve bu gibi yapılardan uzaklaşıp daha sağlıklı ve finansal güçlü yapılara yaklaşmak olacaktır.

Kredi bolluğu, vade esnekliği ve ucuz borçlanma faizleri uzun zamandır

bunker sektörünü "Buyers market" (alıcı pazarı) olarak tanımladı. Şu anda geldiğimiz nokta sektör içinde borçlanma faizleri düşük olsa da bankaların sektöre verdiği destek 2020'nin getirdiği ekstra yükü kaldırabilecek durumda olmamaktadır. Tüm bunlarla beraber bunker sektörü, önümüzdeki zaman içinde kredi talebinin arzı aştığı, yani satıcının hakim olduğu "Sellers Market" piyasa olmaya doğru gitmektedir.

DEĞERLENDİRME

Kesin olarak IMO 2020 denizcilik sektöründe büyük değişiklikler getirecektir. Genel anlamda bunların aşılabilmesi için, eskiye nazaran hem armatörlere, hem ikmalcilere ve sektörü finanse eden bankalara büyük sorumluluklar düşmektedir. Önümüzdeki dönemde yakıt fiyatlarındaki dalgalanma, finansman ve kredi politikaları konuşulmaya devam ededursun, 2020 IMO kararlarının neler getireceğini hep birlikte izleyelim...

*MONJASA KREDİ MÜDÜRÜ

OCAK 2020 YAKIT FİYATLARI

01.01.2020				08.01.2020			22.01.2020		
	HSFO	VLSFO	MGO	HSFO	VLSFO	MGO	HSFO	VLSFO	MGO
İstanbul	394.000	730.000	765.000	432.000	725.000	745.000	425.000	685.000	745.000
Piraeus	362.000	690.000	705.000	365.000	681.000	692.000	362.000	600.000	692.000
Malta	389.000	674.000	685.000	410.000	678.000	692.000	357.000	584.000	692.000
Novorossissk	350.000	650.000	670.000	365.000	670.000	700.000	377.000	595.000	700.000
Ceuta	369.000	674.000	689.000	384.000	700.000	710.000	357.000	600.000	710.000
Gibraltar	369.000	674.000	689.000	384.000	700.000	710.000	357.000	600.000	710.000
Rotterdam	282.000	578.000	593.000	286.000	570.000	583.000	293.000	511.000	583.000
Fujairah	292.000	745.000	765.000	330.000	740.000	765.000	299.000	640.000	765.000
Singapore	347.000	700.000	701.000	390.000	725.000	735.000	355.000	635.000	735.000
Brent 66.41			Brent 65.44			Brent 63.21			

15.01.2020			
	HSFO	VLSFO	MGO
İstanbul	429.000	700.000	718.000
Piraeus	347.000	622.000	632.000
Malta	363.000	613.000	618.000
Novorossissk	367.000	620.000	645.000
Ceuta	364.000	620.000	630.000
Gibraltar	364.000	620.000	630.000
Rotterdam	293.000	526.000	553.000
Fujairah	295.000	675.000	725.000
Singapore	348.000	665.000	670.000
Brent 64.00			

29.01.2020			
	HSFO	VLSFO	MGO
İstanbul	408.000	660.000	665.000
Piraeus	333.000	585.000	592.000
Malta	343.000	530.000	540.000
Novorossissk	376.000	575.000	635.000
Ceuta	343.000	530.000	547.000
Gibraltar	343.000	530.000	547.000
Rotterdam	281.000	470.000	482.000
Fujairah	312.000	620.000	700.000
Singapore	363.000	620.000	620.000
Brent 58.58			

KAYNAK: BU SAYFA ENERGY PETROL TARAFINDAN HAZIRLANMIŞTIR.



ULUÇ KEDME**

Piyasalardaki aşağı yönlü hareketin ve belirsizliklerin devam etmekte olduğunu ve buna özellikle piyasaların beklediği Uzak Doğu tatillerinin bitişinin muhtemel Coronavirus sebebi ile uzayacak olmasının da etkisi olduğundan bahsedebiliriz.

Piyasalar aşağı yönde hareket ediyor

Market endekslerine baktığımızda başta Capesize Endeksi olmak üzere Handysize Endekse kadar sert düşüşleri gözlemlemekteyiz ki; özellikle bize daha yakın olması sebebi ile Baltık Supramax Endeksi'nde son bir ay içerisinde %25 düşüş, üç ay öncesine göre ise %55'e yakın düşüş gözlenmektedir.

Baltık Handysize Endeksi'nde ise son bir ay içerisinde %26 civarı, üç ay öncesine göre ise yaklaşık %46 civarı düşüş göze çarpmaktadır. Tüm endekslerin merkezi olan Baltık Kuruyük Endeksi'nde de haliyle benzeri düşüşü söylememiz mümkündür.

Brent petrol tarafında özellikle Çin'de çıkan virüs sebebi ile sert düşüş olduğunu gözlemlemekteyiz, bunun temelinde ölümcül olarak nitelendirilen

virüsün özellikle Çin ekonomisinde ciddi zarara yol açacağı ve beraberinde enerji tüketimine azalma olarak etki edeceğinin bekleniyor olmasını söyleyebiliriz. Demir çelik ve hurda fiyatlarında ise stabil seyir devam etmektedir, ancak özellikle Hindistan ve Bangladeş bölgesinde geçtiğimiz aylara göre daha hareketli bir piyasadan bahsedebiliriz.

Gemi alım-satım piyasalarına baktığımızda başta büyük tonajlı gemiler olmak üzere marketin gemi fiyatlarına olumsuz etkisi dikkati çekmektedir. Bunun beraberinde alım-satımları da etkilediğinden söz edebiliriz. Özellikle mart sonrası umut edilen toparlanmanın olmaması halinde fiyatlara olan bu yansımının devamlılığının gelmesi muhtemel bir olasılıktır.

OCAK 2020 SATIŞI RAPOR EDİLEN GEMİLER

Gemi İsmi	DWT	İnşa Yılı	İnşa Ülkesi	Gemi Tipi	Alıcı Ülkesi	Fiyat US\$ M
OCEAN SAPPHIRE	93.029	2012	CHINA	BULK	GREEK	13,00
SUNNY YOUNG	81.967	2011	KOREA	BULK	GREEK	15,50
AFTERHOURS	74.456	2007	CHINA	BULK	GREEK	9,00
TR OMAHA	63.581	2014	CHINA	BULK	NA	18,20
NOVA GORICA	53.100	2008	CHINA	BULK	VIETNAMESE	8,00
VANESSA OLDENDORFF	38.165	2015	JAPAN	BULK	GREEK	17,50
MARUIDO	56.020	2003	JAPAN	BULK	INDONESIAN	9,45
GEORGIOS S	55.725	2006	JAPAN	BULK	VIETNAMESE	9,85
COOS BAY	28.214	2012	JAPAN	BULK	MIDDLE EAST	8,30
QI XIANG 22	75.658	2012	CHINA	BULK	CHINESE	14,42
TSUNEISHI ZHOUSHAN SS-214	63.700	2019	CHINA	BULK	JAPANESE	28,00
DRACO OCEAN	58.605	2013	CHINA	BULK	HONG KONG	14,70
ZEA MAHAWELI	12.349	2010	CHINA	MPP	GERMAN	4,80*
ZEA KELANI	12.325	2010	CHINA	MPP	GERMAN	4,80*
DANITA	6.405	2005	CHINA	MPP	ESTONIAN	4,75

JOHANNE-S.	34.330	2008	CHINA	CONT.	GERMAN	7,45
CHELSEA	300.000	2020	KOREA	TANKER	NA	106,00
SCF ALTAI	159.167	2001	KOREA	TANKER	GREEK	17,75
RICH WIND	47.401	2009	JAPAN	TANKER	DANISH	16,80
KAIROS	47.358		CROATIA	TANKER	FAR EASTERN	6,50
MOUNT KIBO	37.843	2010	KOREA	TANKER	CYPRIT	14,90*
MOUNT EVEREST	37.817	2010	KOREA	TANKER	CYPRIT	14,90*
PETROPVLOVSK	106.532	2002	JAPAN	TANKER	NA	13,80
GRACE VICTORIA	74.998	2007	JAPAN	TANKER	GREEK	14,90
DS PROMOTER	70.392	2002	JAPAN	TANKER	GREEK	7,50
FREJA BALTIC	47.548	2008	JAPAN	TANKER	GREEK	16,00
TORM LOIRE	37.106	2004	KOREA	TANKER	NA	9,30
SOUTHERN JAGUAR	19.997	2009	JAPAN	TANKER	KOREAN	14,00
BLACK LEADER	4.999	2008	CHINA	TANKER	MIDDLE EASTERN	2,55

*Enbloc satışı ifade eder

ÜLKE	Dökme		
	Kuruyük (per T/LTD)	Tanker (per T/LTD)	Konteyner (per T/LTD)
BANGLADEŞ	US\$ 375-385	US\$ 385-395	US\$ 395-405
HİNDİSTAN	US\$ 385-395	US\$ 395-405	US\$ 405-415
PAKİSTAN	US\$ 365-375	US\$ 375-385	US\$ 385-395
TÜRKİYE	US\$ 225-235	US\$ 235-245	US\$ 235-245

OCAK 2020 RAPOR EDİLEN HURDA SATIŞLARI

Gemi İsmi	DWT	LWT	İnşa Yılı	Gemi Tipi	Alicı Ülkesi	USD per T/Lwt
UNIVERSAL GREEN	54.053	10.463	2002	BULK	INDIA	415
UNI HARVEST	46.899	9.483	1991	BULK	BANGLADESH	381
UNI GLORY	44.679	9.264	1991	BULK	BANGLADESH	381
APL THAILAND	66.520	24.250	1995	CONT	AS IS SINGAPORE	395
NEAPOLIS	21.152	7.213	2000	CONT	AS IS SINGAPORE	421
LIEN LI 57	7.838	2.754	1981	TANKER	BANGLADESH	356
V. L. 5	2.223	1.028	1988	TANKER	BANGLADESH	367

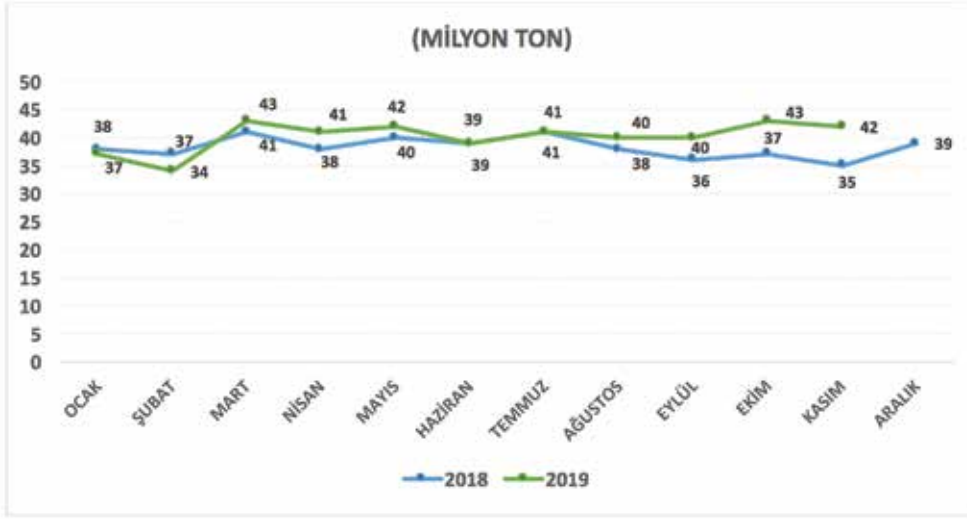
*Enbloc satışı ifade eder

** Kaynaklar: KERTE Denizcilik broker ağı, IHS-Seaweb, Equasis

2018 - 2019 YÜK İSTATİSTİKLERİ

Limanlarımızda gerçekleşen toplam yük elleçleme miktarı 2019 yılı Kasım ayında bir önceki yılın aynı ayına göre %18,12 artış göstererek 41.668.707 ton olmuştur.

Limanlarımızda Gerçekleştirilen Toplam Yük Elleçlemesi, Kasım 2019



Denizyolu ile yapılan dış ticaret 2019 yılı Kasım ayında bir önceki yılın aynı ayına göre %21,57 arttı.

- Limanlarımızda gerçekleştirilen ihracat amaçlı yükleme miktarı 2019 yılı Kasım ayında bir önceki yılın aynı ayına göre %15,39 artarak 11.332.884 tona,
- Limanlarımızda gerçekleştirilen ithalat amaçlı boşaltma miktarı 2019 yılı Kasım ayında bir önceki yılın aynı ayına göre %25,59 artarak 18.999.848 tona,
- Dış ticaret taşımacılığında (ithalat+ihracat) toplam yük miktarı bir önceki yılın aynı ayına göre %21,57 artarak 30.332.732 ton olmuştur.

DENİZYOLU İLE DIŞ TİCARET							
Aylar	Yıl	İHRACAT		İTHALAT		DIŞ TİCARET	
		Miktar	Değişim (%)	Miktar	Değişim (%)	Miktar	Değişim (%)
Eylül	2018	9.821.252	15,39%	15.128.767	25,59%	24.950.019	21,57%
	2019	11.332.884		18.999.848		30.332.732	
Ocak - Eylül	2018	99.466.871	22,04%	200.799.720	0,04%	300.266.591	7,33%
	2019	121.386.583		200.887.615		322.274.198	

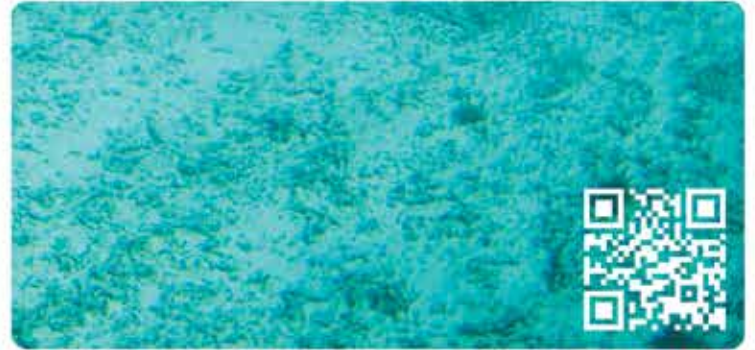
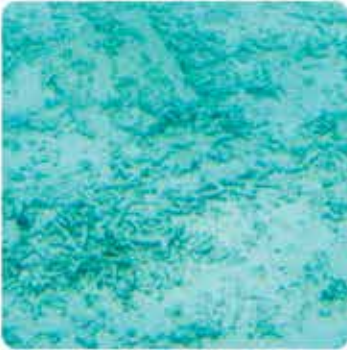
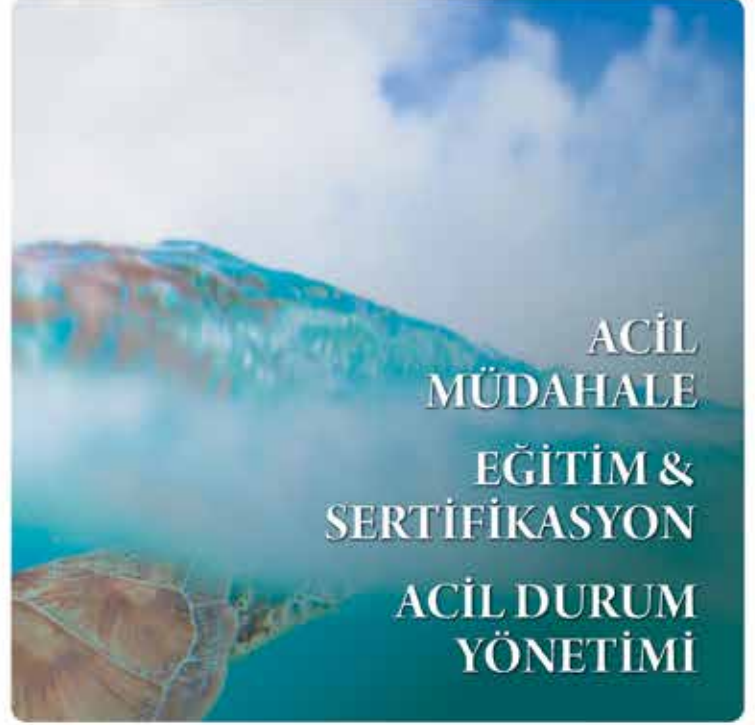
Hazırlayan: Metin AK (Sektörel Araştırmalar Uzmanı)

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

MEKE



ÇOCUKLARIMIZA TEMİZ DENİZLER BIRAKALIM



DENİZLERİMİZ MEKE İLE GÜVENDE!

Meke Marine Teknoloji A.Ş.
Cumhuriyet Cad. No: 1/4 Taksim 34437 Beyoğlu, İstanbul
444 MEKE (6353) 7/24 | www.meke.com.tr | info@meke.com.tr

#mekemarine



27.01.2020

5. HAFTA KOSTER PAZAR RAPORU & DEĞERLENDİRMELER

ISTFIX Bileşik Endeks bu hafta ciddi bir düşüş daha kaydetti. Endeks 36 puan düşerek 468 puana geriledi. Bu gerileme yüzde 7 civarı bir düşüş anlamına geliyor. Endeks geçen hafta da yüzde 11 düşüş kaydetmişti.



ISTFIX Haftalık Birleşik Endeks 2008-2020



ISTFIX – Son 1 yıl

HABERLER

Avrupa ve Birleşik Devletler

Çin ekonomisi 2019 yılının üçüncü çeyreğinde son 30 yılın en yavaş büyümesini kaydetmesinin ardından dördüncü çeyrekte yüzde 6 büyüdü. Çin geçen seneki yüzde 6.6'lık büyümenin altında kalsa da hükümetin büyüme hedefi tutturulmuş oldu. Çin ve Birleşik Devletler hükümetleri ticaret anlaşmasının birinci fazı üzerinde anlaşma sağladıktan sonra Birleşik Devletler'de hisseler tüm zamanların en yüksek seviyesine çıktı. Bu arada ticaret anlaşmasının detayları da netleşmeye başladı. Detaylara göre Çin iki sene içinde ABD'den alımlarını 200 milyar dolar artırmayı kabul etti. Bu suretle ABD'nin Çin'e olan ihracatı 2020 yılında 263 milyar dolara 2021'de ise 309 milyar dolara ulaşacak.

Birleşik Devletler'de perakende satışlar Aralık ayında üst üste üçüncü defa yükseldi. Aralık ayında satış miktarı yüzde 0,7 artarak Temmuz ayından beri en hızlı artışa sahne oldu.

Almanya ekonomisi 2019 yılında, imalattaki bozulma ve ülkenin resesyonun eşiğine kadar gelmesi ile

birlikte son altı yılın en zayıf büyümesini gerçekleştirdi. Ekonomi ticaret savaşlarının gölgesinde kalırken küresel yavaşlamadan da etkilendi ve sadece yüzde 0,6 büyüdü. Avrupa'dan gelen diğer haberlere bakıldığında, Avrupa İstatistik Ofisi (Eurostat) verilerine göre 19 üyeli avro bölgesinde sanayi üretimi Kasım ayında bir önceki yılın aynı ayına göre yüzde 1,5 düşüş kaydetti ve böylelikle evvelce açıklanan imalat verilerine paralel hareket etmiş oldu.

Emtia Haberleri

Petrol fiyatları bu hafta düşüşe devam etti. Batı Teksas tipi ham petrol 55 dolar/varil civarına çekilirken Brent de 62 dolar/varile düştü.

Rus istatistik servisi Rosstat'a göre ülke bu yıl 121 milyon tonun biraz altında bir tahıl üretimi gerçekleştirecek. Bu rakama mısır da dahil. Buna ek olarak, ayçiçeği hasadı da 15,1 milyon tona çıkarak geçen seneye göre yüzde 18,4'lük bir artış kaydedecek.

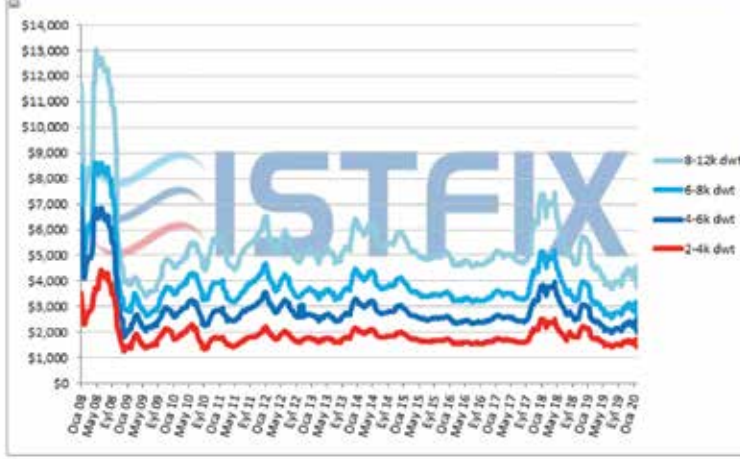
Devlet mali hizmetlerinin tahminine göre Ukrayna hububat ve baklagil ihracatı 2019-2020 hasat yılının ilk 6 ayını kapsayan 2020 yılı Ocak dönemi itibarıyla 31 milyon tonu bulmuş

durumda. Bu rakam, 2018-2019 hasat yılının aynı dönemine göre yüzde 34'lük artışa tekabül ediyor. Yine son istatistiklere göre buğday ihracatı 15 milyon tona ulaşarak yüzde 44'lük artış kaydetmiş bulunurken mısır ihracatı da 12 milyon ton ile geçen sene kırılan rekorun dahi yüzde 31 üzerinde. Arpa ihracatı da artmış durumda ve 3,7 milyon ton ile geçen senenin yüzde 17,5 üzerinde kalıyor. Türkiye Çimento Müstahsilleri Birliği (TÇMB)'nin son verilerine göre Türkiye çimento ihracatı 2019 yılının ilk 10 ayında yüzde 46 arttı. 2018'in aynı döneminde ihracat 6,3 milyon ton ile sınırlıyken, 2019'da bu miktar 9,3 milyon tona çıktı. Bu rakamın neredeyse tamamına yakını deniz yoluyla ihracat yapılan kıyı bölgelerinden gerçekleşti. Marmara, Ege ve Akdeniz'den yapılan ihracat 6 milyon tondan 9 milyon tona çıktı.

Gübre haberlerine baktığımızda Tunus'taki fosfat üretiminin 2019 yılında 2,8 milyon tondan 3,8 milyon tona çıkması bekleniyor. Buna paralel olarak ihracatların da halihazırda artış eğiliminde olduğu gözleniyor. Sonuç itibarıyla 2019 yılı sonunda fosfat ihracatının yüzde 21,3 artacağı öngörülmekte.

NAVLUNLAR

USD / gün	2-4k dwt	4-6k dwt	6-8k dwt	8-12k dwt
Bu Hafta	1,419	2,028	2,626	3,769
Geçen Hafta	1,528	2,184	2,828	4,059
Geçen Ay	1,655	2,366	3,064	4,397
Geçen Yıl	1,851	2,581	3,342	4,796



ISTFIX Haftalık Navlunlar 2008-2020

S&P ve HURDA

Bu haftanın koster satışlarında Danita (2005, Çin inşası, DNVGL klaslı, 2x 60 ton kreyanlı) 4,75 milyon dolara satıldı.

TEMSİLİ YÜK BAĞLANTILARI

Tonnage	Cargo	LOAD. - DISCH. PORT	L/D Rate (t/day)	Freight (\$/tonne)
1,000	STEEL BARS	NEMRUT-CONSTANTA	750/750	22.00
1,650	RICE BRAN	TEMRYUK-SAMSUN	1000/1000	23.00
1,700	SOYBEANS (50')	CONSTANTA-BATUMI	1000/1000	19.50
2,300	HRC	NEMRUT-CATANIA	1000/1000	20.00
2,500	SCRAP (65')	NIKOLAEV-NEMRUT	1000/1000	26.00
2,900	STEELS	EREGLI-AVEIRO	1500/1500	35.00
3,000	BARLEY (56')	MARIUPOL-ALEXANDRIA	1500/1000	24.00
3,000	PADDY RICE (60')	THESSALONIKI-MARMARA	1000/1000	15.00
3,000	BULK WHEAT	YEISK (PARTIAL LOAD)-SAGUNTO	1000/1000	38.00
3,500	SFS (87')	TEMRYUK-VARNA	1000/1000	28.00
4,500	SFS (75')	IZMAIL-SEVILLE	1000/1000	38.00
5,000	STEEL DEBARS	NEMRUT-RAVENNA	1500/1500	19.00
5,000	BAGGED MINERALS	FOS-NADOR	1000/1000	22.00
5,000	BAUXITE	NEMRUT-NANTES	1500/1500	35.00
5,000	STEEL PRODUCTS	CONSTANTA-EREGLI	2000/2000	11.50
5,500	STEEL BILLETS	NIKOLAEV-RADES	3500/2000	27.00
5,900	WHEAT	NEA PERAMOS-ANCONA	2000/2000	18.00
5,900	WHEAT	NEA PERAMOS-RAVENNA	2000/2000	19.00
6,000	WHEAT	THESSALONIKI-SALERNO	2000/2000	20.00
6,000	BHF	MARMARA-BOURGAS	3000/2000	10.00
6,000	STEEL PRODUCTS	ALIAGA-HAIFA (LO 10 USD/TONNE)	1500/1500	26.00
6,000	SOYBEANS (50')	NIKOLAEV-IZMIR	2000/1750	18.50
6,000	PUMICE	YALI ISLAND-ASHDOD	2000/2000	12.50
6,100	HRC	HEREKE-BARI	1500/1500	16.00
6,600	CORN	VARNA-POZZALLO	1500/1500	19.00
8,500	HRC	DILISKELESİ-ALEXANDRIA	1500/1500	13.00

Yukarıdaki 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 asgari 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 geçerlidir. ISTFIX, alıcı tarafından bu raporun herhangi bir şekilde kullanımından doğabilecek olası bir sorumluluğu kabul etmemektedir.

TÜRKİYE'DE GEMİ SÖKÜM

(Bayrak Ülkelerine Göre Listelenmiştir.) / OCAK – KASIM 2019

SIRA NO	IMO NO	GEMİ ADI	TİPİ	BAYRAK	TONAJI GT	TONAJI DWT	TONAJI LDT	İNŞA YILI	GELİŞ TARİHİ
1	9047740	IRON CHIEFTAIN	KURUYÜK	AVUSTURALYA	34.422	50.587	12.170	1993	18.06.2019
2	8010934	STADACONA	KARGO	BAHAMALAR	22.931	32.452	10.148	1982	8.08.2019
3	8866319	MAXIM	KURUYÜK	BELİZE	3.994	3.640	1.500	1972	22.03.2019
4	6816334	IOANNIS M	SU TANKERİ	BELİZE	477	1.321	468	1968	5.08.2019
5	8750584	BYFORD DOLPHIN	PLATFORM	BERMUDA	11.972	-	15.820	1974	6.12.2019
6	7104635	JOLLY	DENİZ DİBİ TARAMA	COOK ADALARI	281	317	280	1971	12.04.2019
7	8918930	TRANSPORTER	AĞIR YÜK	CURAÇAO	42.609	53.818	21.091	1991	2.06.2019
8	8113554	SWIFT	AĞIR YÜK TAŞIMA	CURAÇAO	22.835	32.187	11.707	1983	10.02.2019
9	8617940	TREASURE	AĞIR YÜK TAŞIMA	CURAÇAO	42.515	53.818	22.137	1990	7.02.2019
10	8113566	TEAL	AĞIR YÜK TAŞIMA	CURAÇAO	22.835	32.101	11.793	1983	4.02.2019
11	8918942	TALISMAN	AĞIR YÜK	CURAÇAO	42.515	53.000	22.177	1991	13.05.2019
12	9183609	DAN EAGLE	TANKER	DANIMARKA	28.448	46.186	10.844	1999	4.09.2019
13	7306221	GOLD ROVER	TANKER	İNGİLTERE	7.894	6.692	5.088	1974	2.09.2019
14	7329338	BLACK ROVER	TANKER	İNGİLTERE	7.892	6.692	4.901	1974	2.09.2019
15	9435466	NORMAN ATLANTIC	RORO KARGO	İTALYA	26.904	7.800	9.958	2009	19.07.2019
16	8765266	EIRIK RAUDE	PLATFORM	KAMERUN	36.898	-	31.036	2002	26.06.2019
17	7800540	ABERDEEN	RO-RO	KAMERUN	4.234	3.041	2.430	1979	23.09.2019
18	6523951	MARTI	RO-RO	KAMERUN	785	700	429	1965	27.08.2019
19	8755338	NOBLE HOMER FERRINGTON	PLATFORM	KAMERUN	14.401	-	15.764	1984	24.12.2019
20	-	THERESE STRAUB	TANKER	KAMERUN	2.377	-	360	1970	16.12.2019
21	7814486	SEAMAR CHALLENGE	ÇİMENTO BARCI	KOMORLAR	11.108	12.000	4.681	1979	5.07.2019
22	7814498	SEABULK PATIENCE	ÇİMENTO BARCI	KOMORLAR	10.596	12.000	4.681	1979	24.06.2019
23	7431131	MURAT	KURUYÜK	KOMORLAR	2.920	2.156	1.616	1977	23.04.2019
24	6815225	OLYMPIC	TANKER	KOMORLAR	961	1.575	1.127	1970	15.04.2019
25	9022269	SAMOHODEN SHALAN-35	ÇAMUR	KOMORLAR	418	782	466	1979	18.03.2019
26	9141455	RAMFORM CHALLENGER	ARAŞTIRMA	KOMORLAR	9.209	3.854	5.741	1996	20.10.2019
27	6916201	OCEAN SPARKLE	ÇİMENTO	KOMORLAR	13.475	18.607	6.442	1969	25.09.2019
28	9044920	LADY MELIS	KURUYÜK	KOMORLAR	16.145	25.739	6.563	1992	13.05.2019
29	8841565	ATLANTIC SURVEYOR	AÇIK DENİZ DESTEK	KOMORLAR	748	440	904	1973	5.12.2019
30	6405161	ELENA THI	KURUYÜK	KOMORLAR	496	1.400	677	1965	18.12.2019
31	9050670	SONNY	TANKER	LİBERYA	1.773	6.417	2.484	1994	24.01.2019
32	9045613	TK ROTTERDAM	KURUYÜK	LİBERYA	6.036	8.861	3.398	2001	19.07.2019
33	8755144	TRANSOCEAN 706	SONDAJ PLATFORMU	LİBERYA	17.164	-	16.758	1976	25.03.2019
34	7708285	WARDEH	CANLI HAYVAN	LÜBNAN	8.393	4.378	4.705	1978	3.06.2019
35	8405892	AMT EXPLORER	BARÇ	MALTA	5.814	13.980	2.262	1984	21.08.2019
36	-	LALIBELA	YAT	MALTA	312	-	301	1971	1.03.2019
37	7393822	ASSO ZEJT 1	ROMORKÖR	MALTA	1.243	1.039	1.110	1975	12.12.2019
38	9212797	DISCOVERER SPIRIT	PLATFORM	MARSHALL ADALARI	63.190	-	34.688	1999	23.12.2019
39	9541198	OCEAN RIG PAROS	SONDAJ GEMİSİ	MARSHALL ADALARI	60.316	61.619	34.885	2011	6.09.2019

40	7310973	DANA 1	KURUYÜK	MOLDOVA	1.494	1.885	952	1973	25.04.2019
41	8890401	SOTRA	KURUYÜK	MOLDOVA	1.528	2.155	895	1994	19.02.2019
42	8136506	ARION	ROMORKÖR	MOLDOVA	330	118	447	1982	16.12.2019
43	8309830	STAR FUJİ	KURUYÜK	NORVEÇ	25.345	40.850	10.100	1985	21.08.2019
44	8510673	VENTURER	ARAŞTIRMA	NORVEÇ	3.935	2.000	2.795	1986	8.04.2019
45	8420799	STAR GRAN	KURUYÜK	NORVEÇ	27.192	43.759	10.550	1986	20.02.2019
46	8881266	ARKADAS	KARGO	PALAU	1.846	2.755	1.067	1983	7.08.2019
47	6510253	ALKYON	RO-RO	PALAU	1.217	381	1.589	1965	22.02.2019
48	8901406	WONDER I	KONTEYNER	PANAMA	6.299	6.533	3.250	1990	18.09.2019
49	7026871	PHOENIX I	HAYVAN TAŞIMA	PANAMA	3.356	3.089	1.671	1970	20.08.2019
50	7720192	TWENTY SIX	KURUYÜK	PANAMA	1.995	3.747	1.026	1994	23.05.2019
51	8211966	MED SCOUT	ARAŞTIRMA	PANAMA	639	627	646	1983	12.04.2019
52	7912812	SEABULK TIMS 1	ROMORKÖR	PANAMA	1.424	1.499	1.370	1979	9.04.2019
53	-	TAEGIL 5	DUBA	PANAMA	3.028	-	1.628	1979	23.02.2019
54	7924255	ATLANTIC EXPLORER	KARGO-ARAŞTIRMA	PANAMA	1.420	685	1.419	1981	7.11.2019
55	8418746	MIA	KURUYÜK	PANAMA	17.458	26.264	7.077	1992	16.12.2019
56	8904393	MEKHANIK SEMAKOV	KURUYÜK	RUSYA	2.489	2.650	1.549	1991	27.08.2019
57	7614599	SOLIDAT	KURUYÜK	RUSYA	1.590	2.155	1.045	1970	5.12.2019
58	7910216	GOWO	KARGO	SIERRA LEONE	22.021	31.355	8.433	1981	2.06.2019
59	5103974	EDA	DÖKME YÜK-KARGO	SIERRA LEONE	18.531	29.591	7.894	1959	26.08.2019
60	7047344	LAL	KURUYÜK	SIERRA LEONE	1.560	1.278	937	1971	16.07.2019
61	8006323	ENRY	KURUYÜK	SIERRA LEONE	19.643	32.254	8.400	1981	26.06.2019
62	7203637	HORIZON	RORO-YOLCU	SIERRA LEONE	7.707	1.520	4.041	1971	9.01.2019
63	8202355	ARABIAN BREEZE	ARABA TAŞIYICI	SİNGAPUR	29.874	-	9.577	1983	7.05.2019
64	7342469	CHL INNOVATOR	ŞEKER TAŞIYICI	SİNGAPUR	19.426	26.931	7.168	1976	22.04.2019
65	8756332	BREDFORD DOPLHIN	SONDAJ PLATFORMU	SİNGAPUR	13.819	-	14.349	1976	27.03.2019
66	8312590	BALTIC BREEZE	ARABA GEMİSİ	SİNGAPUR	29.979	12.466	9.438	1983	5.02.2019
67	9034901	ALMIROS II	KARGO	ST VİNCENT	2.962	3.326	888	1992	4.09.2019
68	8110581	SHAHAF	DİP TARAMA	ST VİNCENT	9.770	12.290	7.819	1982	10.03.2019
69	8410184	SANDWAY	DİP TARAMA	ST VİNCENT	12.962	22.664	9.144	1986	7.03.2019
70	7615608	CAPRICORN	DİP TARAMA	ST VİNCENT	3.256	1.180	5.164	1977	1.03.2019
71	7118404	ADRIANA	YOLCU-KARGO	ST.KITTS&NEVIS	4.490	1.100	3.180	1972	1.08.2019
72	8001517	YARA-J	KURUYÜK	SURİYE	4.052	6.623	2.037	1980	16.07.2019
73	8872617	BOONDOCKS	KURUYÜK	SURİYE	2.576	1.065	1.166	1972	10.05.2019
74	7646750	AMR R	KURUYÜK	TANZANYA	5.370	6.070	3.887	1977	27.08.2019
75	7229552	AYATT	KURUYÜK	TANZANYA	2.526	4.244	2.017	1972	7.08.2019
76	6620010	HAWK	TARAK	TANZANYA	498	711	149	1967	13.07.2019
77	6810055	BON	YAĞ TANKERİ	TANZANYA	1.580	2.654	974	1967	13.07.2019
78	6417748	JAG	YAĞ TANKERİ	TANZANYA	1.132	1.890	566	1964	13.07.2019
79	7702918	ABDALKARIM	KURUYÜK	TANZANYA	1.951	3.214	1.033	1978	7.07.2019
80	8211801	MEGALOCHARI	KURUYÜK	TANZANYA	1.316	2.175	771	1983	5.07.2019
81	9145279	AVONMOOR	KONTEYNER	TANZANYA	7.171	8.918	4.170	1998	8.06.2019

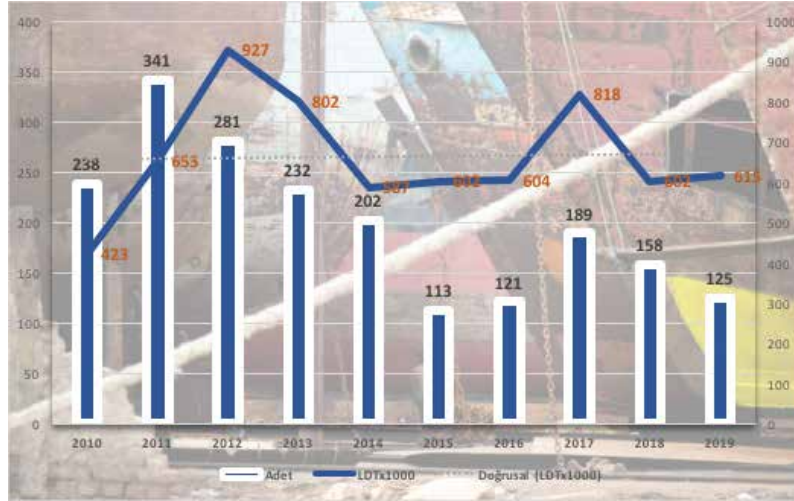
82	6523016	FALCON 1	CANLI HAYVAN	TANZANYA	861	-	700	1965	4.02.2019
83	8813130	EKO 3	TANKER	TOGO	2.041	3.223	1.351	1989	4.09.2019
84	7702748	ALICAN KARTAL	KURUYÜK	TOGO	865	1.409	590	1979	15.08.2019
85	8308757	RAFİF	KARGO	TOGO	4.366	5.900	2.645	1984	15.08.2019
86	7422180	SNOW WHITE	KURUYÜK	TOGO	2.791	3.357	1.531	1975	1.06.2019
87	5225904	TIGHNABRUAICH	KURUYÜK	TOGO	603	817	408	1957	20.05.2019
88	-	LOUGHBOROUGH	ARAŞTIRMA	TOGO	128	-	147	1966	20.05.2019
89	8862789	ILVA	KURUYÜK	TOGO	2.600	3.566	1.195	1970	13.05.2019
90	7721952	MARK	KURUYÜK	TOGO	2.383	4.195	1.203	1978	3.05.2019
91	7735109	COMIR	TEDARİK GEMİSİ	TOGO	627	1.320	687	1961	26.04.2019
92	-	OLYMPUS	DUBA	TOGO	2.152	-	2.711	1973	27.03.2019
93	3402154	SYMI I	BARÇ	TOGO	527	-	341	1999	27.03.2019
94	9333913	EIRINI II	BARÇ	TOGO	238	-	250	1977	27.03.2019
95	7435046	DIAMOND K	KURUYÜK	TOGO	1.685	3.905	1.078	1977	8.03.2019
96	8230314	NILA	KURUYÜK	TOGO	2.457	3.637	1.251	1983	7.03.2019
97	8756590	SONGA DELTA	SONDAJ PLATFORMU	TOGO	24.024	-	23.150	2012	4.02.2019
98	8123638	PARAMACAY	LPG TANKER	TOGO	11.979	11.800	5.505	1983	12.12.2019
99	8123626	YAVIRE	LPG TANKER	TOGO	11.979	11.800	5.505	1983	12.12.2019
100	7819450	SERVET KA	KURUYÜK	TÜRKİYE	1.814	2.893	924	1980	29.07.2019
101	7937874	YUSUF CELAL	KURUYÜK	TÜRKİYE	994	1.720	771	1978	9.07.2019
102	8003852	EGE M	KURUYÜK	TÜRKİYE	970	1.571	577	1980	13.06.2019
103	7531785	KUZEY 1	KURUYÜK	TÜRKİYE	1.993	3.465	1.190	1977	20.05.2019
104	-	MG 69	SAHİL GÜVENLİK	TÜRKİYE	-	-	141	-	7.05.2019
105	7946863	SENGUL K	KURUYÜK	TÜRKİYE	498	892	350	1977	3.05.2019
106	-	MG 63	SAHİL GÜVENLİK BOTU	TÜRKİYE	100	-	141	-	3.05.2019
107	-	MG 67	SAHİL GÜVENLİK	TÜRKİYE	-	-	109	-	30.04.2019
108	7303815	KAPTAN TEOMAN	ROMORKÖR	TÜRKİYE	358	178	380	1972	18.04.2019
109	8208426	HABAŞ	LPG TANKER	TÜRKİYE	6.529	5.999	4.239	1984	8.04.2019
110	8214346	KILIÇ-1	KURUYÜK	TÜRKİYE	1.892	2.887	860	1982	27.03.2019
111	7901801	DENİZ ER B	KURUYÜK	TÜRKİYE	1.973	3.192	1.013	1983	19.11.2019
112	8887856	SLAVUTICH 18	KURUYÜK	UKRAYNA	2.193	3.750	658	1992	22.08.2019
113	8328692	BSEC MARMARA 1	TANKER	UKRAYNA	1.963	3.265	1.364	1983	1.07.2019
114	8230027	EFA	KURUYÜK	VANUATU	2.547	2.907	1.171	1972	7.06.2019
115	9189835	GSF.C.R LUIGS	SONDAJ	VANUATU	47.079	-	31.350	1998	30.01.2019
116	5391545	KAPETAN GIANNIS	ROMORKÖR	YUNANİSTAN	198	20	400	1959	16.07.2019
117	5224546	DİMİTRA	SU TANKERİ	YUNANİSTAN	491	1.422	485	1943	25.06.2019
118	6816384	AGIA PARASKEVI	SU TANKERİ	YUNANİSTAN	497	1.375	639	1968	24.06.2019
119	7355272	EXPRES	RO-RO YOLCU	YUNANİSTAN	15.074	5.432	7.689	1974	29.01.2019
120	6913340	TAXIARCHIS S	KURUYÜK	YUNANİSTAN	1.428	1.464	946	1952	24.01.2019
121	7333457	NESTOR	BARÇ	YUNANİSTAN	372	500	290	1970	21.01.2019
122	5071547	MACEDONIA	ROMORKÖR	YUNANİSTAN	179	400	230	1952	21.01.2019

123	-	ARZ I	KURUYÜK	ZAMBİYA	750	-	725	-	6.11.2019
124	9005479	CANDY	TANKER	ZANZİBAR	3.693	4.444	2.200	1992	1.08.2019
125	9068299	CARLA 1	KURUYÜK	ZANZİBAR	570	892	385	1969	8.03.2019

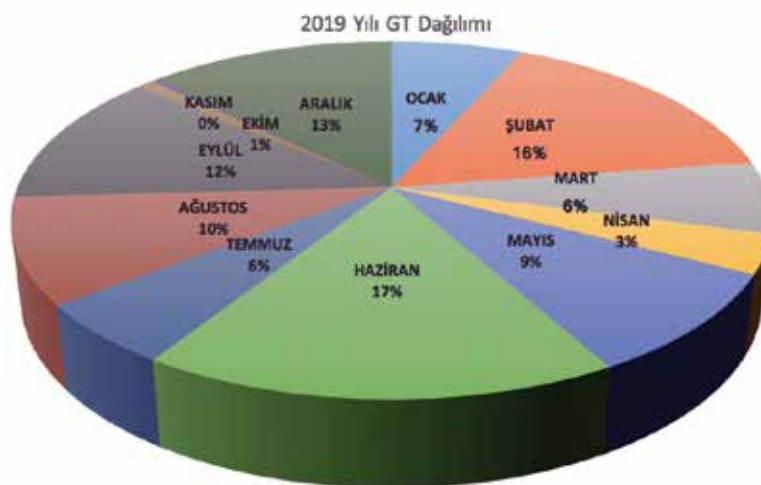
Kaynak: Gemisander

*Renklendirilen gemiler Ekim 2019 tarihinde sökümeye gelen gemilerdir.

TÜRKİYE'DE YILLAR İTİBARIYLA GEMİ GERİ DÖNÜŞÜME TABİ TUTULAN GEMİLER (Adet ve LTD) 2010-2019



2019 YILI AYLARA GÖRE SÖKÜME GELEN GEMİLERİN GT DAĞILIMLARI

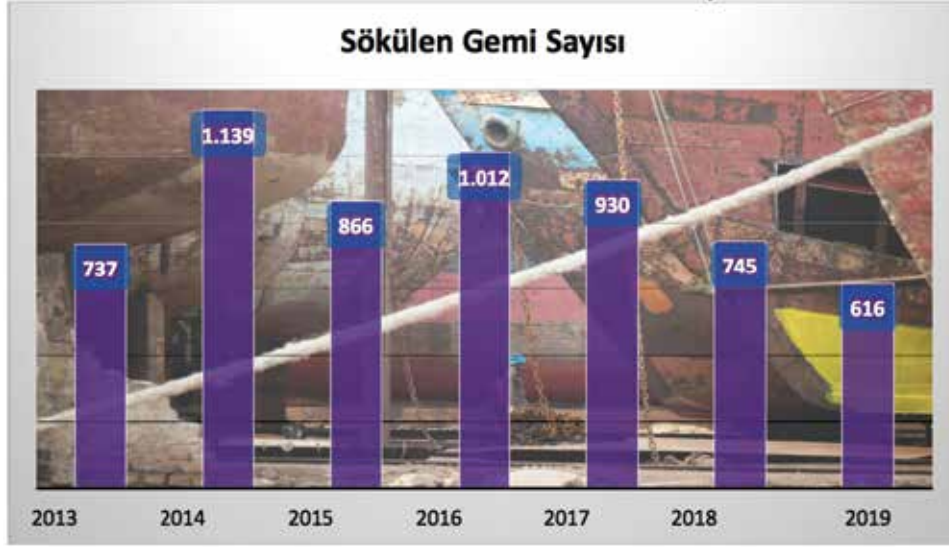


2019 YILI (Ekim-Aralık) GEMİ TİPLERİNE GÖRE GEMİ GERİ DÖNÜŞÜM

Gemi Tipi	EKİM			KASIM			ARALIK		
	Adet	DWT	Yaş Ortalaması	Adet	DWT	Yaş Ortalaması	Adet	DWT	Yaş Ortalaması
AHT	0	0	0	1	39	1.479	1	20	838
AHTS	1	36	1.121	1	20	1.990	2	42	2.939
Bulk	5	27,6	307.529	8	30,5	463.304	4	30	111.502
Cement	0	0	0	0	0	0	1	42	23.500
Chem & Oil	3	27,3	69.619	7	28,1	195.975	5	32	35.931
Chip	0	0	0	0	0	0	1	30	42.692
Container	2	28,5	45.930	8	25	153.564	4	23	85.692
FSO	0	0	0	1	36	63.155	1	27	299.700
CS/BW Dredger	0	0	0	1	31	583	0	0	0
Drillship	0	0	0	1	9	96.000	0	0	0
FPSO	1	43	254.658	0	0	0	1	36	94.238
GCargo	0	0	0	1	37	3.274	3	40	4.957
Hydrographic	0	0	0	0	0	0	1	47	1.250
LPG	0	0	0	1	36	11.800	4	37	41.352
Maintenance	1	44	2.000	0	0	0	0	0	0
Methanol	0	0	0	0	0	0	1	31	19.997
Misc. Bulk	1	56	300	0	0	0	0	0	0
MPP	2	25,5	29.957	1	25	23.683	3	20	50.469
MSV	0	0	0	0	0	0	1	21	3.300
Ore	1	26	289.889	1	24	260.723	1	30	290.160
Pass	0	0	0	1	51	556	0	0	0
Pass/Car F.	1	30	5.491	0	0	0	0	0	0
PCC	0	0	0	1	32	12.084	1	30	17.032
Phosphoric A.	1	19	24.668	0	0	0	0	0	0
Products	4	36,8	53.757	1	37	3.517	3	31	14.507
PSV	1	3	3.835	1	43	2.215	2	43	1.562
Reefer	2	30,5	19.072	2	36	12.337	0	0	0
Research	0	0	0	1	38	685	0	0	0
Standby Safety	0	0	0	1	49	1.727	0	0	0
Shuttle	0	0	0	0	0	0	1	21	126.873
Supply	0	0	0	0	0	0	1	36	1.061
Ro-Ro	1	40	3.041	1	22	4.849	0	0	0
Ro-Ro/Lo-Lo	1	40	3.356	0	0	0	0	0	0
Tanker	6	29,5	348.171	3	24,7	254.328	1	24	44.783
TSH Dredger	2	28	13.510	0	0	0	1	39	5.115
Tug	0	0	0	0	0	0	1	38	118
Waste	0	0	0	1	58	585	0	0	0
Toplam	36	30,7	1.475.904	45	30,5	1.568.413	45	32	1.319.568

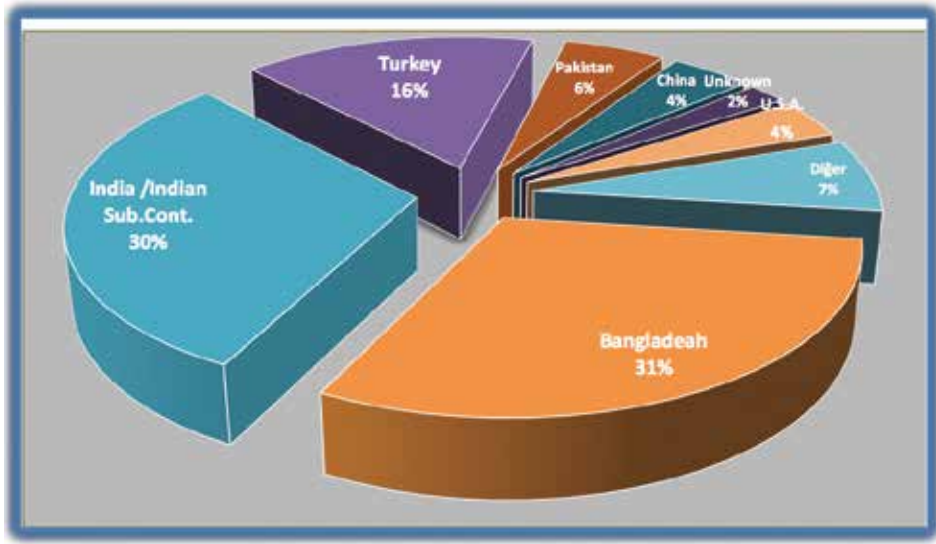
Kaynak: Clarksons Research Services Limited

2019 YILI DÜNYADA GEMİ GERİ DÖNÜŞÜM



Kaynak: Clarksons Research Services Limited

2019 YILI DÜNYADA GEMİ GERİ DÖNÜŞÜM DWT DAĞILIMI



Kaynak: Clarksons Research Services Limited

HAZIRLAYANLAR: 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

www.pirireis.edu.tr

**BU ÜNİVERSİTEDE
İŞ VAR!**



Denizcilik Fakültesi

Deniz Ulaştırma İşletme Mühendisliği
Gemi Makineleri İşletme Mühendisliği

Hukuk Fakültesi

Hukuk

İktisadi İdari Bilimler Fakültesi

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

Mühendislik Fakültesi

Gemi İnşaatı ve Gemi Makineleri Müh.
Elektrik-Elektronik Mühendisliği
Makine Mühendisliği
Endüstri Mühendisliği
Bilişim Sistemleri Mühendisliği

Denizcilik Meslek Yüksekokulu

Deniz Ulaştırma İşletme
Deniz ve Liman İşletmeciliği
Gemi Makineleri İşletme
Gemi İnşaatı
Mekatronik
Marina ve Yat İşletmeciliği
Bilgisayar Programcılığı
Deniz Brokerliği
Lojistik
Aşçılık Programı

Enstitüler

Sosyal Bilimler Enstitüsü
Fen Bilimleri Enstitüsü



**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

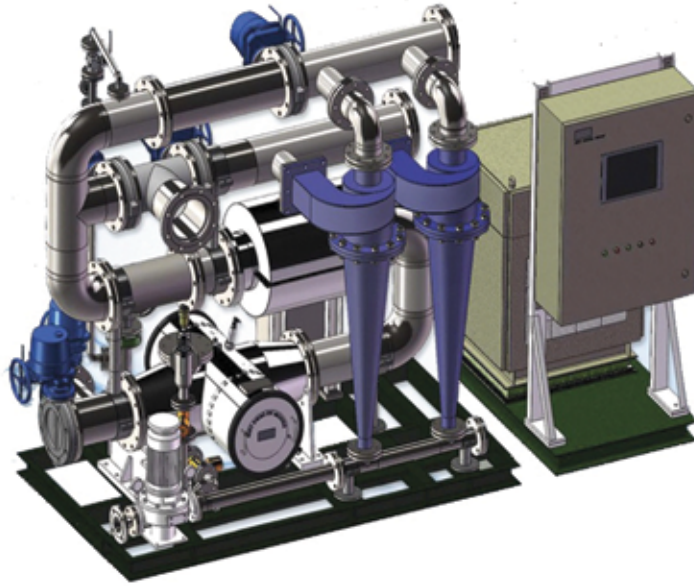
P: +90 216 346 17 00-03
F: +90 216 346 00 02
M: sales@mesimarine.com
W: www.mesimarine.com

in mesimarine
@ mesimarineinc



BSKY

BSKY IS THE ONLY ONE IN THE WORLD
CREATING HIGH EFFICIENT HYDROCYLONE FOR BWMS



ZERO MAINTENANCE

NO REPLACEMENT

NO CLOGGING

YAF DIESEL SHIP SPARE PARTS TRADING LTD. CO
EVLIYA CELEBI MAH. MEHMET AKIF SOK. NO: 1 TUZLA I ISTANBUL

0090 216 494 49 02
0090 533 281 24 77
0090 850 225 23 00

info@yafdiesel.com.tr
www.yafdiesel.com.tr

