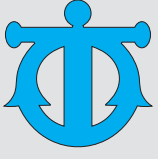


30. YIL / 30TH YEAR



İMEAK
Deniz Ticaret
Odası'nın
resmi yayınıdır.

Deniz Ticareti

ARALIK / OCAK 2014/15

DENİZCİLİK ÇALIŞTAYI'NDA YOL HARİTASI ÇIKARILDI

DOSYA: GEMİ İNŞA SANAYİMİZİN SON DURUMU

BAKAN LÜTFİ ELVAN STK'LARLA BİRARAYA GELDİ



A. DENİZ ERAYDIN
BUNKER 2015

HARUN ŞİŞMANYAZICI
**2014 GERÇEKLERİNDEN
2015 EKONOMİSİNE BAKIŞ**

İLKER MEŞE
YENİ NESİL FUEL OIL

UFUK TEKER
**2015 ŞUBAT AYI P&I
YENİLEMELERİ**

DR. BAŞAK AKDEMİR
**2015'E GİRERKEN
KÜRESELLEŞME**

DenizTicaret

30. YIL / 30TH YEAR ARALIK / OCAK 2014/15

EN İYİLERİN TERCİHİ JOTUN BOYA



6.000 kişilik konaklama kapasitesi ile Dünya'nın en büyük gemisinin Oasis of the Seas olduğunu biliyor muydunuz? 16 güvertesi olan bu geminin yüksekliği 72 metre. Boya tercihinin ise Jotun olması tesadüf değil.

Jotun 80 ülkede 8.000 çalışanı ile tek bir amaç için çalışır:

Jotun Yapıları Korur



metrobranding.no - © Michel Verdure/ RCCI

**Jotun
Yapıları
Korur**

jotun.com.tr



İnşaat Boyaları



Endüstri Boyaları



Deniz Boyaları



Toz Boyalar



As maritime needs grow, ClassNK has solutions.

As the world's economy grows and changes, the maritime industry is faced with ever greater challenges. With roughly 20% of the world's merchant fleet under class, we understand the requirements for the future of safe shipping, and we're working to develop new tools and technologies to meet the changing needs of the maritime industry. Learn more about our efforts to advance maritime safety and protect the marine environment at www.classnk.or.jp

Global Authority in Maritime Standards

ClassNK

www.classnk.or.jp

ANISINA...

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

M. ZİYA KALKAVAN



NİHAL GAMZE DEMİR

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



Yıl 30
ARALIK-OCAK 2014/15
Yayın Türü: Yaygın- Süreli Yayıdır. Ayda bir yayınlanır.

SAHİBİ

İMEAK DTO adına Yönetim Kurulu Başkanı: METİN KALKAVAN

Sorumlu Yazı İşleri Müdürü: BAHRİ METE

YAYIN KURULU

ALEV TUNÇ, PINAR KALKAVAN SESEL,
ERBİL ÖZKAYA, BAHRİ TURAN,
DR. BAŞAK AKDEMİR, BAHRİ METE,
AYGÜN ÖZGEN, İLKER MEŞE,
MUSTAFA YILMAZ, HARUN ŞİŞMANYAZICI,
YILMAZ DAĞCI

DANIŞMANLARIMIZ

DENİZ HUKUKU DERNEĞİ

İDARE MERKEZİ

İMEAK DTO: Meclis-i Mebusan Cd. No: 22 Salıpazarı 34427 Beyoğlu
İSTANBUL-TURKİYE

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

F: +90 212 293 79 35 dto@denizticaretodasi.org.tr

www.denizticaretodasi.org.tr

YAYINA HAZIRLIK

TAYF AJANS: Koşuyolu Mah. Katip Salih Sk. No:60 D:1-2

Validebağ / Kadıköy İSTANBUL-TURKİYE

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 USTAHÜSEYİNOĞLU

reklam@tayfajans.com Tel: +90 216 339 13 40/41

Reklam ve Halkla İlişkiler: BEGÜM ÇAKIM, HAYDAR ÖZDEN

reklam@virahaber.com www.virahaber.com Tel: +90 216 339 13 40/41

Editör: HÜLYA YÜCEL editör@tayfajans.com.

Muhabir: ÖZGÜR UZUN haber@virahaber.com

Art Direktör: GÜLSÜN DİREK

Katkıda Bulunanlar: ECEM KALKAVAN, SEVİM TARHAN ATASOY

Çeviri: SÜEDA SÖNMEZ, URARTU ÇEVİRİ

Baskı: PİRİNTAŞ BASIM SANAYİ VE TİCARET A.Ş.

Esenkent Mah.Dudullu Org.San.Bölgesi

2.Cad. No:5 Ümraniye/İstanbul

Tel: 0 216 645 63 63

maguduk@pirintas.com.tr www.pirintas.com.tr

Dergimizde yayınlanan yazılar, yazarların kişisel görüşleridir.

Bu yazılardan dolayı Deniz Ticareti Dergisi sorumluluk üstlenmez.

Kaynak belirtmek koşulu ile alıntı yapılabilir.

ISSN 1301 – 5907

Cepteki ileri teknoloji **artık beyaz!**

**Turkcell T50 beyaz rengi
ve inanılmaz fiyatıyla
Turkcell İletişim Merkezleri'nde**



**TURKCELL
T-Fit**
Akıllı bileklik

Türk Armatörler Birliği



**Türk Deniz Ticareti'nin 2015'te,
Büyük Atılım ve Yatırımlarla, İstenilen Seviyeye
Ulaşması ve Bol Kazançlı Bir Yıl Olması Dileğiyle.**

FOR GENERATIONS...



KAPTANOĞLU HOLDING

www.kaptanoglu.com

İÇİNDEKİLER

>> BAŞYAZI	06
>> DENİZCİLİK ÇALIŞTAYI	12
>> DENİZCİLİK SEKTÖRÜ	16
>> 2015'E GİRERKEN	21
>> MECLİS	32
>> ODADAN HABERLER	40
>> SEKTÖRDEN	52
<i>ŞADAN KALKAVAN: TÜRK ARMATÖRLER BİRLİĞİ'NDE YENİ YAPILANMA</i>	
>> EKONOMİ/ANALİZ	54
<i>HARUN ŞİŞMANYAZICI: 2014 GERÇEKLERİNDEN 2015 EKONOMİSİNE BAKIŞ</i>	
>> MAKALE	60
<i>A. DENİZ ERAYDIN: BUNKER 2015</i>	
>> P& I	64
<i>UFUK TEKER: 2015 ŞUBAT AYI P&I YENİLEMELERİ</i>	
>>MAKALE	68
<i>DR. BAŞAK AKDEMİR: 2015'E GİRERKEN KÜRESELLEŞME</i>	
>> TEKNOLOJİ/YENİ ÜRÜNLER	70
<i>İLKER MEŞE: YENİ NESİL FUEL OIL</i>	
>> DTO AB BÜLTENİ	74
>> SÖYLEŞİ	80
<i>TEZCAN YARAMANCI: 10 MİLYON ÇOCUĞA EĞİTİM VERDİK</i>	
>> AVRUPA BİRLİĞİ	82
<i>KEMAL BATTAL: AB YOLUNDA ÖNEMLİ BİR ADIM: ÇEVRE ETİKETİ</i>	
>> SÖYLEŞİ	84
<i>ERDAL KILIÇ: FARKIMIZ; İNSAN KAYNAĞIMIZ VE IT YAPIMIZ</i>	
>> MAKALE:	86
<i>HARUN ŞİŞMANYAZICI: KİRA SÖZLEŞMELERİNDEKİ BUZ KLOZLARI</i>	
>> SEKTÖR HABERLERİ	90
>> PİYASALAR/ANALİZ	118
<i>HARUN ŞİŞMANYAZICI: PETROL VE DİĞER EMTİA FİYATLARINDAKİ DÜŞMENİN NAVLUN PİYASALARINA ETKİSİ</i>	
>> IMO'DAN HABERLER	122
>> DÜNYADAN HABERLER	126
>> MARİNALAR	128
>> S&P	130
<i>SERDAR ÇOLAK: YENİ İNŞA, İKİNCİ EL VE HURDA GEMİ ALIM-SATIM PİYASALARININ DEĞERLENDİRMESİ</i>	

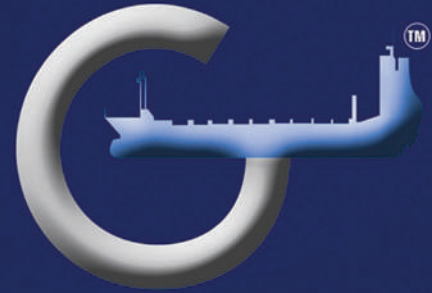


SOLID SOLUTIONS FOR HEAVY SEA CONDITIONS

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 - KOCAELI / 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





Metin KALKAVAN

İMEAK DTO/ Yönetim Kurulu Başkanı

YENİ BİR YILA GİRERKEN...

Amerika'da başlayan ve tüm dünya piyasalarını etkileyen küresel ekonomi fırtınası, bazı ülkelerde tsunami etkisi yaratırken, bazı ülkeler bu fırtınayı daha az hasarla atlattı. Fırtınanın üzerinden yedi yıl geçmiş olmasına rağmen krizin etkileri hala sürmektedir. Dünyada yaşanan bu kriz denizcilik sektörümüzde de ciddi sıkıntılara sebep olmuştur. 2008 yılının ikinci yarısında başlayan küresel fırtına, özellikle gemi inşa sanayimizde büyük bir tahribata neden olmuştur.

Denizcilik sektörü bu krizden çok etkilenmiştir, çünkü 2002-2008 yılları arasında kazandığımız paraların yatırıma dönüştürülmesi bu krizin derinliğini artırmıştır. Yine de sektörümüzün beklediğimizden daha güçlü çıktığını söyleyebiliriz. Bu da, Türkiye'de her yedi yılda bir yaşanan krizlerden çıkardığımız derslerden kaynaklanıyor. Ayrıca bu krizin geleceğini görmüştük, bu konuda sık sık sektörü de uyardığımızı hatırlatmak isterim. Aslında kriz geliyor dedim. Durgunlukla, hatta resesyona savaşan ABD ve AB ülkelerinde ekonomik krizin

çıkacağı söylentileri 2004 yılından beri dillendiriliyordu. 2007 yılının sonlarında ABD emlak piyasasındaki çökmelerin bankacılık sektörünü sallamasıyla başlayan ve tüm dünyaya sıçrayan kriz, elbette Türkiye'yi de etkiledi. Bu nedenle de birçok firma ne yazık ki kapanmak zorunda kaldı.

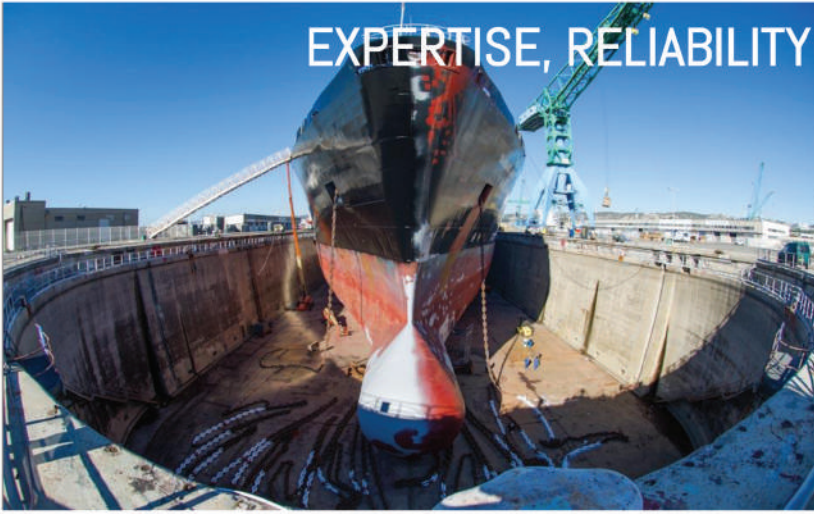
Yeni yıla gireceğimiz şu günlerde veriler, 2015 yılının da durgun geçeceğini gösteriyor. Kurumlarımızın tedbiri ellerinden bırakmalarını öneriyoruz. Aslında sadece kriz dönemlerinde değil, bütün dönemlerde tedbir almak; planlı yatırımlar yapmak, kurumsallaşmanın en önemli mihenk taşıdır. Dünya ticaretindeki daralma ve Ortadoğu'daki belirsizlikler, haziran ayında yapılacak olan genel seçimler 2015 yılına damgasını vuracak gibi görünüyor. Dileğimiz, elbette ki iyi bir yıl geçirmemiz, bereketli kazançlar elde etmemizdir. Türk denizcilik sektörü, uluslararası arenada çok işler başardı, çok güzel çalışmalara imza attı. Bu başarıda; sektördeki birlik beraberliğin, ortak akıl ve sinerjinin çok büyük bir

payı olduğunu söyleyebiliriz. Ayrıca hükümetimizin denizcilik sektörüne verdiği destek ve idarede işi iyi bilen denizcilerin olması bu başarıyı kaçınılmaz kılmıştır. Bu vesile ile emeği geçen herkese yürekten teşekkür ediyoruz. Denizciler kadirşinastır, asla bu katkı ve destekleri unutmayacaklardır. Denizcilik sektörü dünyada yeni bir sürece girmiştir. Sektörümüz artık kurumların rekabet edeceği bir alan olmaktan çıkmış, devletlerin rekabet ettiği bir noktaya gelmiştir. Denizcilik sektörü, stratejik bir sektör olmanın yanı sıra istihdam açısından da en önemli sektörlerden biridir. Denizci ülkelerin aldığı tedbirleri, hükümetimizde bir an önce alması gerekmektedir. Hem de hiç zaman kaybetmeden... 2015 yılının seçim yılı olduğunu düşündüğümüzde zaman kaybedilmeden denizcilik sektörü ile ilgili yapılması gerekenlerin bir an önce hayata geçirilmesi gerekmektedir. Bu konuda Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanımız Lütfi Elvan başkanlığında yaptığımız çalıştayın çok verimli geçtiğini söylemeliyiz. Bu vesile ile başta UDH Bakanımız Lütfi Elvan olmak üzere emeği geçen herkese teşekkür ediyoruz. Önümüzdeki süreçte yapılması gerekenleri masaya yatırdığımız toplantıda çıkan kararların yolunuzu aydınlatacağını düşünüyoruz. Aksi takdirde dünya denizlerinde kıran kırana rekabet yaşadığımız bir ortamda sektörümüz rekabet edemez noktaya gelebilir. Özellikle AB ülkelerinin denizcilik sektörüne getirdiği kolaylıkların bize de sağlanması durumunda, dün olduğu gibi bugünde, yarın da bu yarışta biz de olacağız.

Yeni yılın, başta ülkemize, milletimize ve sektörümüze hayırlar, bolluk ve bereket getirmesini temenni ediyoruz. Biliyoruz ki, bir yılı geride bırakırken, sorunları da geride bırakmıyoruz. Biz inanıyoruz ki, sektörümüzün birlik ve beraberliği devam ettiği sürece, idaremizle yaptığımız iş birliği neticesinde aşamayacağımız engel yoktur. Yeter ki, gemide ahenk olsun. Biz bütün fırtınaları aşarız. Çünkü Türk denizcilik sektörünün gemisi sağlam, mürettebatı deneyimlidir. Bizim sağ salimen limana varmamız için hiçbir neden yok.

Pruvanız neta, rüzgarınız kolayına olsun. Allah selamet versin...

EXPERTISE, RELIABILITY AND MAXI DRY-DOCK



CHANTIER NAVAL DE MARSEILLE

TERRE PLEIN DE MOUREPIANE - PORTE 4 - CS 40034 - 13344 MARSEILLE CEDEX 15 - FRANCE

Tél : +33(0)4 91 58 09 82 - Fax : +33(0)4 91 60 31 58 - info@cndm.eu

www.cndm.eu

TOP QUALITY SERVICE AND EXPERIENCED WORKFORCE



SAN GIORGIO DEL PORTO

CALATA BOCCARDO 8 - 16128 GENOVA - ITALY

Tel : +39 010 251 561 - Fax : +39 010 2461123 - segreteria@sgdp.it

www.sangiorgiodelporto.it

YOUR SHIP REPAIR AND CONVERSION POLE IN THE HEART OF THE MEDITERRANEAN

Strategically located in Genoa and Marseille

Close to major Mediterranean terminals

7 Dry-docks, more than 2 Km of equipped repair quays



Genova Industrie Navali



TURMAR SÖRVEY MÜŞAVİRLİK VE DENİZ TİC. A.Ş. - TURKEY, UKRAINE, RUSSIA (BLACKSEA) AGENT

İnönü Cad. Turaboğlu Sok. Hamdiye Yazgan İş Merkezi No.4 Kat.3 Kozyatağı 34742 İstanbul - Turkey

Phone : +90 216 411 45 75 (pbx) Fax : +90 216 302 50 87 / 467 00 71 • Web: www.turmarmarine.com

E-Mail: turmar@turmarmarine.com





Cengiz KAPTANOĞLU
DTO Meclis Başkanı

FİNANSMAN KAYNAĞINI ÜLKEMİZDE OLUŞTURMALIYIZ

Yeni bin yıla girişimizin üzerinden tam 14 yıl geçmiş. Şimdi 15. yılı karşılamaktayız. Aslında yeni bir yüzyılın da ilk çeyreğindeyiz. Bir gerçeği ya da bir iddiayı açıkça ortaya koymalıyız. İçerisinde bulunduğumuz 21. yüzyıl Türklerin ve Türkiye'nin yüzyılı olmalıdır, olacaktır da... Gelişen, büyüyen, zenginleşen Türkiye'mizin, dünyaya yön veren güce kavuşması özlemimiz ve inancımızdır. Bu bağlamda özellikle önümüzdeki süreçte, ülkemizin sahip bulunduğu doğal ve stratejik enstrümanları en iyi biçimde kullanmak ve değerlendirmek zorundayız.

Dünyanın en uzun deniz kıyılarına sahip, üstelik de dünya coğrafyasının en verimli su yollarının ortasında bulunan Türkiye'nin, denizciliği temel sektör olarak ön sıraya alması kaçınılmazdır.

İlk amaç Cumhuriyetimizin 100. yıldönümü olan 2023 yılı için ortaya koyduğumuz hedeflerin gerçekleştirilmesidir. 500 milyar dolar ihracat ve 750 milyar dolar ithalat isteniyorsa, bunun fiziki realizasyonunun en verimli ve en

karlı bir biçimde yapılabilmesi ancak bu işin hakkını verebilecek güçlü bir deniz ticaret filomuzun varlığı ile mümkündür.

Oysa Türk denizciliğinin bugünkü hali, bu kutsal amaca ulaşmak adına çok da iyi bir durumda bulunmamaktadır. Dünya navlun piyasasının yaşamakta olduğu, belki de tarihin en uzun süreli krizi, belimizi bükmüş, kolumuzu kanadımızı kırmıştır. Bu tabloya bağlı olarak, gemi inşa sanayimizin de durumu ortadadır. Gemi inşa sanayimiz bu krizden çok kötü etkilenmiştir. Türkiye'nin bu sektörlerden vazgeçmesi ya da bu sektörleri yok sayması söz konusu olamayacağına göre, meseleyi masaya yatırmak ve acil çözüm tedbirlerini hayata geçirmek zorundayız.

Öncelikle, denizciliğimizin tüm boyutlarıyla özel önem taşıyan sektörlerden sayılması sağlanmalıdır. Başta Eximbank olmak üzere finans kaynaklarını güçlendirmek durumundayız. Bu noktada devletin devreye girmesi ve tümüyle ülkemizin kendi kaynaklarından

oluşturulan bir finans modelini hayata geçirmemiz gerekmektedir. Hükümetimizin denizciliğin uluslararası önemini çok iyi görmesi, denizcilik sektörünün özelliklerini dikkate alarak bu sektörün gelişimine uygun politikaları uygulamaları gerekmektedir.

Finansman kaynağının ülkemizde yaratılması en azından elimizdekileri korumak adına çok önemlidir. Deniz ticaret filomuzda yaşanmakta olan ulusal bayraktan kaçış trendi de süratle tersine çevrilmeli ve bu anlamda teşvik edici tedbirler acilen alınmalıdır. Mevcut yabancı bayraklı gemileri Türk Bayrağı'na geçirecek ve Türk Bayraklı gemileri de ayakta tutacak bir finansman modeli şarttır.

İnsanlar yeni yıllara umutlarla ve sevinçlerle girmeyi arzularlar. Sorunlarımız, dertlerimiz hangi ölçüde olursa olsun, "ört ki ölem" diyecek halimiz yoktur. Hayata ve geleceğe inatla, gayretle asılan biz Türk denizcileri, 2015 yılının hayırlara vesile olmasını, ülkemize, İslam alemine ve tüm insanlığa barış ve huzur getirmesini Cenabı Allah'tan niyaz ederiz...

1978'den beri...

güvencemiz sektördeki tecrübemiz
gücümüz A'dan Z'ye hizmetimiz
kalitemiz uluslararası standardımız
işimiz işinizi kolaylaştırmak...



Taşımacılık • Gümrük • Lojistik



www.solmaz.com

DENİZCİLİK ÇALIŞTAYI

haberler... haberler... haberler... haberler... haberler... haberler... haberler... haberler... haberler... haberler...

DENİZCİLİK ÇALIŞTAYI'NDA YOL HARİTASI ÇIKARILDI

Deniz Ticaret Odası tarafından; Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanı Lütfi Elvan'ın başkanlığında düzenlenen Denizcilik Çalıştayı, sektör ve devlet temsilcilerini bir araya getirdi.



Denizcilik Çalıştayı 22 Kasım 2014 tarihinde düzenlendi.

Deniz Ticaret Odası'nın Ataköy Sheraton Otel'de düzenlediği Çalıştay'a; Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanı Lütfi Elvan, Müsteşar Yardımcısı Özkan Poyraz, Deniz ve İç Sular Düzenleme Genel Müdürü Mehdi Gönülalçak, Deniz Ticareti Genel Müdürü Mustafa Çalışkan, Tersaneler ve Kıyı Yapıları Genel Müdürü Mustafa Kırdıağlı, Kıyı Emniyeti Genel Müdürü Yaşar Duran Aytaş, İMEAK DTO Meclis Başkanı Cengiz Kaptanoğlu, Yönetim Kurulu Başkanı Metin Kalkavan, TOBB Başkan Vekili Halim Mete, DTO Yönetim Kurulu üyeleri, denizcilik sektöründen 40 temsilci ve bürokratlar katıldı. Çalıştay'ın başlığı ise, "Gemi İnşa, Limanlar ve Türk

Ticaret Filosu" olarak seçildi. Sektörden katılımcıların kendi alanlarına ait problemleri tek tek dile getirdiği toplantıda, genel olarak sektörün ekonomik sorunları ele alındı. Bakan Lütfi Elvan toplantıya katılan temsilcilerin sorunlarıyla tek tek ilgilenirken, sektörün ve bakanlığın sorunlar konusunda koordineli olmasını dile getirdi ve geliştirilen çözüm önerilerinin ortak mutabakat çerçevesinde ele alınması gerektiğini vurguladı.

2023 HEDEFİNDE DENİZCİLİĞİN PAYI BÜYÜK

Lütfi Elvan, Türkiye'nin 2023 hedefinde denizcilik sektörüne önemli bir sorumluluk yüklendiğini

dile getirerek, devletin sektöre bakışı konusunda da fikir vermiş oldu. Gündemlerinde üç büyük denizde, üç büyük liman yatırımı olduğunu söyleyen Elvan, bu yatırımlarla Türkiye'nin denizcilik konusunda marka haline geleceğini dile getirdi. Çalıştayda, gemi inşaat sektörü, Türk deniz ticaret filosu, gemi, sanayi ve liman işletmeciliği gibi önemli alanlarda yol haritalarını ortaya koymaya çalışacaklarını ifade eden Elvan, şunları söyledi:

"Hükümetlerimiz döneminde denizciliğin her alanında gelişmeler sağlanmış ve Türkiye'nin değişim ve dönüşüm sürecinde, denizciliğimizde de değişim ve dönüşüm süreci



sağlanmıştır. Bu gelişme sürecinde değerli paydaşlarımızın büyük katkıları vardır. Türkiye yeniden denizci millet kimliğini hatırlamışsa, bunda politikaları belirleyen ve buna yönelik düzenlemeler yapan başta bakanlığımız olmak üzere siz değerli sektör oyuncularımızın birlikte hareket etmesinin büyük payı olduğunu düşünüyorum. Dünya ticaretinin yüzde 80'i deniz yoluyla gerçekleştiriliyor. Türkiye'ye baktığınızda da dünyadaki eğilimlerden farklı bir eğilim içerisinde olmadığını görüyoruz, denizcilik dünya için ne kadar önemli ise Türkiye için de o kadar önemlidir”.

Lütfi Elvan, denizciliğin milli gelire, ödemeler dengesine, bütçeye olan etkilerinin çok iyi değerlendirilip ölçülmesi gerektiğini anlatarak, “Bugünkü çalıştayımızda da bu konular üzerinde kapsamlı olarak

tartışabileceğimizi düşünüyorum” dedi. Elvan, elde edilen çıktılardan da hemen ekonomi yönetimi ile paylaşılacağını, konuların üzerinden hızla geçeceklerini vurguladı.

DENİZCİLİK SEKTÖRÜ STRATEJİK BİR SEKTÖR

Bakanlığı doğrudan ilgilendiren hususlar varsa, bunları gerçekleştirme yönündeki adımları hızla atacıklarını da aktaran Bakan Elvan, daha fazla Türk bayraklı ve sahipli gemi işletmeyi, dünya deniz ticaretinden daha fazla pay almayı, cari açık üzerinde önemli etkileri olan navlun açığını kapatmayı hedeflediklerini dile getirdi. Elvan Türkiye'nin üç tarafının denizle çevrili olduğunu anımsatarak, denizciliğin stratejik bir sektör olduğunu ve bu sektörün stratejik bir yaklaşımla ele alınması gerektiğini kaydetti. Kara, hava, demiryolunun denizle bağlantısının önemine

işaret eden Elvan, sözlerine şöyle devam etti: “Özellikle ülkemizin rekabet gücünün artırılması, deniz ticaretinden alacağımız payın yukarıya çekilmesi açısından önemli olduğunu düşünüyorum. Hükümetlerimiz döneminde de önemli gelişmeler sağlandı.

ÖTV'siz yakıtta bugüne kadar yaklaşık 4,2 milyar liralık bir ödeme gerçekleştirildi. Yük elleçlemede son 10-11 yılda yüzde 103'lük bir artış söz konusu, konteyner elleçlemede yüzde 217, Ro-Ro taşımacılığında yüzde 98, kruvaziyer yolcu sayımızda ise yüzde 285'lik bir artış sağlandı. Kara Liste'den Beyaz Bayrak ülkeleri arasına girdik. Denizdeki her türlü hareketin anlık izlenmesi sağlandı”. Elvan, yat inşasında Türkiye'nin bir anlamda marka ülke haline geldiğinin altını çizerek, “Sipariş bazlı sıralamada dünyada üçüncülüğe yükselmiş bir ülkeyiz. Tuzla

DENİZCİLİK ÇALIŞTAYI

haberler... haberler... haberler... haberler... haberler... haberler... haberler... haberler... haberler... haberler...



Bölgesi'ne sıkışan tersaneciliğimizin bir plan çerçevesinde bütün kıyılarımıza yaygınlaştırılması sağlandı. Yetişmiş gemi adamlarına baktığımızda dünyada Çin'den sonra ikinci sırada yer alan bir ülke konumdayız" şeklinde konuştu.

3 BÜYÜK DENİZ, 3 BÜYÜK LİMAN

Bütün bunların başarı ve denizciliğin seyri açısından son derece önemli olduğunu, ancak yeterli gelmediğini ifade eden Bakan Elvan, sorunların çözülemeyecek, üstesinden gelinemeyecek noktada olmadığını kaydetti. Lütfi Elvan, bu çalışmayı düzenleyerek sorunları tespit edip, bu sorunların çözümüne yönelik hangi adımların atılması gerektiğine sektör paydaşları ile karar vermeyi istediklerini anlatarak, şöyle devam

etti: "Türkiye'nin 2023 hedefini hep birlikte biliyoruz. Bunda denizcilik sektörümüzün çok önemli payı olacak. Türkiye'nin dış ticarete navluna bağlılığı ortada. Ülkemizin bu durumu lehine çevirmesi için en kritik sektör denizciliktir. Bunun için gerekli yasal düzenleme dahil denetim, destek, alt yapı yatırımlarını eş zamanlı olarak gerçekleştirmek zorundayız. 3 büyük denizde 3 büyük liman gerçekleştireceğimizi ifade ettik. Bu limanların Türkiye'nin denizcilikte transit bir ülke konumuna gelmesine önemli katkı sağlayacağına inanıyorum. Bu büyük projeleri, demiryolu, karayolu, lojistik merkez projeleriyle entegre etmek zorundayız. Bugüne kadarki çalışmalar da bu yöndedir".Ulaştırma Denizcilik ve

Haberleşme bakanı Lütfi Elvan, bu toplantının bir ilk olduğunu, bundan sonraki süreçte ihtiyaç duyulduğunda ilave toplantıların gerçekleştirileceğini belirterek, "Denizcilik sektöründe yer alan çok sayıda sivil toplum kuruluşumuz var. STK'larla kapsamlı ve ayrıntılı, her şeyin tartışılacağı muhtemelen önümüzdeki ay toplantı yapacağız. Bu toplantıda da onların düşünce ve duygularını, sektöre yaklaşımlarını tespit etmeye çalışacağız" dedi.

Elvan'ın konuşmasının ardından çalıştay basına kapalı olarak gerçekleştirildi.

Çalıştayda sorunlar tespit edilip, çözüm önerileri üstünde çalışıldı ve sektör için bir yol haritası tespit edildi.



AMBARLI LİMANI TESİSLERİ VE HARAMİDERE AKARYAKIT TESİSLERİNDE KILAVUZLUK VE RÖMORKAJ HİZMETLERİ



KONTEYNER TERMİNALİ



KONTEYNER/GEN. KARGO TERMİNALİ



RO-RO/GEN. KARGO TERMİNALİ



KONTEYNER TERMİNALİ

KALİTELİ - GÜVENLİ - SÜRATLI - KESİNTİSİZ HİZMET



ARPAŞ AMBARLI RÖMORKAJ PİLOTAJ-TİC. A.Ş.

Ambarlı Liman Tesisleri, Marmara Mh. Liman Cd. No:49-İç Kapı No:96 Kat:5 34524 Beylikdüzü - İstanbul / Türkiye
Pilot İstasyonu Tel:(0 212) 875 40 50 (51 - 52) Fax:(0 212) 875 40 53 info@arpas-pilotaj.com.tr www.arpas-pilotaj.com.tr

DENİZCİLİK SEKTÖRÜ

haberler... haberler... haberler... haberler... haberler... haberler... haberler... haberler... haberler... haberler...

BAKAN LÜTFİ ELVAN STK'LARLA BİRARAYA GELDİ

Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanı Lütfi Elvan, GİSBİR'in Tuzla'daki merkezinde denizcilik sektöründen sivil toplum kuruluşları ile biraraya geldi. Yapılan toplantıda Bakan Lütfi Elvan 70'e yakın sivil toplum örgütünün sorunlarını dinledi. Çok samimi bir ortamda geçen toplantıda tüm STK'lar sorunlarını dile getirdi.



GİSBİR'in Tuzla'daki merkezinde düzenlenen toplantıya çok sayıda basın mensubu ve STK katılırken, UDH Bakanı Lütfi Elvan, Müsteşar Yardımcısı Özkan Poyraz, Tersaneler ve Kıyı Yapıları Genel Müdürü Mehmet Kırdaglı, toplantıya katılan STK'ların sorularını dinlediler. GİSBİR Yönetim Kurulu Başkanı Murat Kıran, 1971 yılında kurulan GİSBİR'in, Türkiye'nin en eski sivil toplum kuruluşlarından biri olduğunu, ulusal ve uluslararası platformlarda Türk gemi inşa sanayini temsil ettiğini ifade ederek başladığı açılış konuşmasında, Türk tersaneleri için büyük önem arz eden ve sorun sahalarından olan revizyon imar planı, tekne imal ve çekek yerleri ve ecri misil ödemeleri konusunda yaşanan sorunların çözüme ulaştırılması için UDH Bakanlığı'ndan destek almayı umduklarını dile getirdi. GİSBİR Yönetim Kurulu Başkanı



Murat Kıran, ayrıca Türk gemi inşa sanayindeki bilgi kirliliğinin önüne geçmek amacıyla UDHB ile imzalanan veri tabanı protokolü hakkında yürütülen çalışmaların olumlu seyretmesinin Türk gemi inşa sanayi için önem arz ettiğini ifade etti.

Soru-cevap kısmına geçmeden önce bir konuşma gerçekleştiren Bakan Lütfi Elvan da, dünya deniz ticaretinin yüzde 80'inin deniz yoluyla gerçekleştirildiğini, dünya ticaretinde söz sahibi olmak istiyorsak, denizcilikten vazgeçmenin düşünülemeyeceğini belirtti. Bakan



Lütfi Elvan daha sonra, sorulan sorular üzerine bazı açıklamalarda bulundu.

BALIKÇILIK BAKANLIĞIMIZA DEVREDİLEBİLİR

Bakan Lütfi Elvan, Gıda Tarım ve Hayvancılık Bakanlığı ile yürütülen

görüşmeler sonucunda yapılan ön çalışmalarla balıkçı barınakları ve balıkçılıkların sertifikalandırılması konusunu en kısa zamanda çözüme kavuşturulacağını belirtti. Balıkçılık faaliyetlerinin Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı'na devredilmesi konusunda bir girişim

olduğunu ve bir kesinlik olmamakla beraber girişimin ilerleyen günlerde neticelendirileceğini söyledi.

RO-RO TERMİNALI İÇİN YER BAKILIYOR

Bandırma-Mudanya ve Ambarlı-Marmara Ereğlisi arasında Ro-Ro terminali kurulması için çalışmaların aşama kaydettiğini ve önümüzdeki günlerde bu yerlerin açıklanacağını söyleyen Bakan Lütfi Elvan, spekülasyonlara sebep olmamak için terminal yerleri konusunda bir açıklamada bulunmadı. Lütfi Elvan, Deniz Güvenliği Eğitim Merkezleri'nin de ilki Tuzla'da olmak üzere 2015 yılında faaliyete geçeceğini belirtti.

YERLİ GEMİ MOTORU ÜRETİMİ

Yerli tersanelerimizin petrol platformu ve sondaj çalışmalarını çok rahatlıkla yapabileceğini söyleyen Bakan Lütfi Elvan, yerli gemi motoru üretimi konusunda da TÜDEMSAŞ'ın ürettiği motorların iki tanesinin Van'daki feribotlara takıldığını, bu üretimin yapılacak yatırımlarla daha da artırılabilirliğini söyledi.

GEDEN LINE



A NEW SPIRIT IN THE WORLD SHIPPING

www.gedenlines.com

**SEKTÖR
TEMSİLCİLERİNİN
YENİ YIL
MESAJLARI**

**MUTLU
YILLAR...**



İnanç Kendiroğlu
İMEAK DTO Antalya Şubesi
Yönetim Kurulu Başkanı

“ÜYELERİMİZE HİZMETİ ONURLA SÜRDÜRMEYE DEVAM EDECEĞİZ”

2015 yılında da bir önceki yılda olduğu gibi sektörümüzün menfaati için çalışmalarımıza devam ederek şeffaf, değer yaratan, yenilikçi, katılımcı ve sorumlu

olma felsefemizden hareketle belirlediğimiz hedeflerimize ulaşmak amacındayız. Odamızın artan başarıları ve daha da güçlenen yapısı ile üyelerimize hizmeti onurla

sürdürmeye devam edeceğiz. Deniz Ticaret Odası Antalya Şubesi olarak, 2015 yılının ülkemize ve dünyaya barış huzur ve refah getirmesi dileğiyle yeni yılınızı kutlarız.



Yusuf Öztürk
İMEAK DTO İzmir Şubesi
Yönetim Kurulu Başkanı

“TÜRKİYE’NİN 2023 HEDEFLERİ KAPSAMINDA SEKTÖRÜN AYRI BİR YERİ BULUNUYOR”

Türkiye Büyük Millet Meclisi’nde yapılan bütçe görüşmelerinde Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı’nın 2015 yılı bütçesinin 15.5 milyar dolar olarak ayrılması ve denizcilik sektörüne önemli yatırımlar yapılabileceği değerlendirilmiştir.

Yapılacak yatırımlar ve düzenlemelerle denizcilik sektörü için pek çok kriter hedeflenmiştir. Örneğin, limanlarda elleçlenen konteyner miktarının 7,9 milyon TEU’dan 13,8 milyon TEU’ya çıkarılması, demiryolu yük taşımacılığında özel sektörün

payının yüzde 27’den yüzde 30’a çıkarılması, 2018 yılına kadar demiryolu bağlantısı olan limanlarda elleçlenen yükün demiryolu ile taşınma oranının yüzde 7,8’den 15,4’e çıkarılması hedeflenmektedir. Bunun yanında, Türkiye’nin rekabet gücünde sağlanacak artış deniz ticaretinden alınacak pay ile doğru orantılıdır. Ülkemizde denizcilik sektörü, her geçen yıl önem kazanmaya devam etmektedir ve Türkiye’nin 2023 hedefleri kapsamında sektörün ayrı bir yeri bulunmaktadır. Bunun yanında ülke genelinde hayata geçirilecek yeni liman yatırımları

Türkiye’nin, denizcilikte transit ülke konumuna gelmesine önemli bir katkı sağlayacaktır. Ayrıca, bu tür yatırımların demiryolu, karayolu ve lojistik merkezlerle entegre edilmesi büyük önem taşımaktadır. İMEAK DTO İzmir Şubesi olarak, sektör ile ilgili yapılması gereken bütün bu çalışmaları her zaman çeşitli platformlarda dile getirmekte ve desteklemekteyiz.

2015 yılının sektör açısından iyi bir yıl olacağını dile getiriyor ve bu yöndeki umudumuzu biz denizcilerin hiçbir zaman kaybetmediğini vurgulamak istiyorum.



Gündüz Nalbantoğlu
İMEAK DTO Bodrum Şubesi
Yönetim Kurulu Başkanı

“HER YENİ YIL BİR ÖNCEKİ YILDAN KÖTÜ OLUYOR”

“Giden geleni aratmasın” derler ama maalesef deniz turizmi sektöründe son yıllarda her yeni yıl bir önceki yıldan kötü oluyor. 2014 yılında da sektörümüzün, bölgemizin sorunlarına kalıcı çözümler üretilmediği gibi tersine yenileri eklendi.

Bunları belgelemek amacıyla yazıya geçirelim ki önümüzdeki yıllarda yapacağımız geleneksel genel değerlendirmelerde karşılaştırma imkânımız olsun. İlk beş konuyu şöyle sıralayabiliriz:

1. Mavi yolculuğun ve özel yatçılığın yapıldığı koylarda yapılaşma giderek artıyor. Bakir ve doğal koylarımız giderek azalıyor. 2014 yılında Gökova'nın belki de en stratejik koyu olan Kissebükü-Adalıyalı da kurban edilmek istendi. Hem doğal hem de arkeolojik sit alanı olan bu koya tahsisle bin yataklı bir tesis yapılmaya çalışılıyor.

2. Gökova ve Bodrum Limanı'nda teknelerden sıvı atık alımı için gerekli altyapının yapılması ve geliştirilmesi konusunda bir ilerleme kaydedilmedi. Gökova' da hala Akyaka hariç bir tane bile atık alım tesisi/gemisi yok. Bodrum

Limanı'ndaki atık alım sistemi bu kez de Muğla'nın Büyükşehir olması sürecinde ortaya çıkan yetki ve finansman sorunları nedeniyle 2014'e yetişemedi. Bu iki sorun; koyların yok olması ve deniz kirliliği, orta ve uzun vadede Ege ve Akdeniz' deki tüm deniz turizmini etkileyecek, mürettebatlı ve mürettebatsız ticari tekneler ve özel yatlar açısından ülkemizi cazip kılan ve bize büyük rekabet avantajı sağlayan iki ana etkeni de kaybettirmiş olacak. 2014 sezonu boyunca bu iki etken dışında da bürokratik sorunlarla, altyapı yetersizlikleriyle mücadele ettik.

3. Sezonun tam ortasında çıkan bir tebliğ ile gündeme gelen yüksek teminatlı sigorta zorunluluğu sezon sonuna kadar Odamızın temel uğraşlarından oldu.

4. T.C. Muğla Valiliği ve MUÇEV' in Göcek Koyu'nda demirleyen yatlardan dondurmacılar aracılığıyla para toplama girişimi de Odamızın kurduğu diyaloglarla engellendi.

5. Ege'deki çekek yerleri bölgelerine ruhsat alınamaması 2015' de bizi bekleyen sorunlardan biri olacak. 2014'te hiç iyi bir şey olmadı mı dersenez, kültür ve sportif alanlarda

yüzümüzü güldüren şu etkinlikleri gerçekleştirdik:

1. Bodrum International Optimist Regatta' nın (BIOR) ikincisi geniş katılımı yapıldı.

2. Bodrum' dan 3 yelkencinin olduğu 5 kişilik Optimist Milli Takımı Avrupa Takım Şampiyonu oldu.

3. “Bodrum Cup” ahşap tekne yarışları 26. yaşına bastı.

4. Türkiye' de ilk defa Deniz Filmleri Festivali'ni düzenledik. Oldukça ilgi ve beğeni topladı.

5. Mavi Yolculuğun yaratıcısı Halikarnas Balıkçısı' nı bu yıl bir sergiyle andık.

Sonuç olarak 2015 yılına iyimser bakmamız mümkün gözüküyor. 2015'de de atık alım altyapısının bütünsel çözümü mümkün değil, ayrıca limanlardaki bağlama yeri yetersizliği de devam edecek. Bürokratik sorunlara nihai çözümler üretilmiyor, tedrici tedbirlerle idare ediliyor. Plansız, programsız uygulamalar ve kısa vadeli çıkarlarla sektörümüzün geleceğini karartıyoruz.

İyi seneler!



İrfan Erdem
İMEAK DTO Batı Karadeniz
Bölgesi Yönetim
Kurulu Başkanı

“SORUNLARIMIZ OLDUĞU GİBİ, BÜYÜK UMUTLARIMIZ VE HEDEFLERİMİZ DE VAR”

Müspet ve menfi gelişmeleriyle, acı ve tatlı hatıralarıyla 2014 yılını geride bırakırken, yeni umut ve beklentilerle 2015 yılına giriyoruz.

İMEAK Deniz Ticaret Odası Batı Karadeniz Bölgesi olarak, 2014 yılını yoğun bir gündemle geçirdik. Geride bıraktığımız yılda bölgemiz deniz ticareti, denizcilik eğitimi,

yetiştirilmiş personel açısından bölge insanımızın istihdamı ve üyelerimizin memnuniyetinin sağlanması adına önemli adımlar atıldı, yakın coğrafyamızdaki krizlere rağmen bölgemizde ekonomi alanında önemli gelişmeler sağlandı. Batı Karadeniz Bölgesi olarak ekonomik büyümemiz istikrarlı bir şekilde devam etti. Başta bölge tersanelerimizdeki işsizlik krizi

olmak üzere birtakım sorunlarımız olduğu gibi, büyük umutlarımız ve hedeflerimiz de var.

Yeni yılda bu hedeflerimizi gerçekleştireceğimiz inancı ile yeni yılınızı en samimi duygularla kutlar, 2015'in ülkemize, milletimize, tüm insanlığa, barış, huzur ve refah getirmesini dilerim.



Şaban Arıkan
İMEAK DTO Fethiye Şubesi
Yönetim Kurulu Başkanı

“MEVZUATLARDA ENGEL TEŞKİL EDİCİ HUSUSLARI GİDERMEK GÖREVİMİZ OLACAK”

Deniz Ticaret Odası Fethiye Şubesi olarak, Fethiye, Dalaman, Ortaca, Köyceğiz ve Seydikemer ilçelerini kapsayan toplam 822 kilometre uzunluğunda bir kıyı şeridinde hizmet vermekteyiz. Tüm üyelerimiz ve halkımızla, birlik ve beraberlik içinde bir yılı daha geride bıraktık. 2014 yılı üzüntüleriyle, beklentileriyle, sevinçleriyle geride kaldı. Türkiye Cumhuriyeti'nin kurucu önderi M. Kemal Atatürk'ün

“Denizciliği Türk'ün milli ülküsü olarak düşünmeli ve onu az zamanda başarmalıyız” sözünden hareketle 2015 yılında da görevimiz; Türk denizcilik sektörünün serbest ve iyi rekabet ortamında gelişmesi, uluslararası rekabet gücünün artması ve ülke kalkınmasına katkıda bulunması için, her gün gelişen hizmet anlayışıyla, üyelerimize doğru ve zamanında hizmet ve bilgi sunmak, uluslararası ve

ulusal mevzuatta deniz ticaretinin gelişmesine engel teşkil edici hususları gidermek olacaktır. Bu duygu ve düşüncelerle şahsım ve Yönetim Kurulu adına tüm üyelerimizin, onların değerli ailelerinin ve halkımızın yeni yılını kutluyorum. 2015 yılının daha fazla umut, daha fazla sevinç, daha fazla mutluluk getirmesi en büyük dileğimizdir. Her yeni gün bir önceki günden daha güzel olsun! İyi seneler!

2015'E GİRERKEN



Şadan Kalkavan
Armatörler Birliği
Yönetim Kurulu Başkanı

“ARMATÖRLÜK ZOR MESLEKTİR, SÜREKLİ MÜCADELE ETMEK GEREKİR”

32 milyon DWT'a yaklaşmış olan Türk armatörünün filo büyüklüğü 30,4 milyon DWT'a düşmüş ve düşmeye devam etmektedir. Bu konuyu hükümetin bilgisine sunmak gibi bir görevimiz bulunmaktadır.

Geri kalanı hükümetimizin takdiridir. 2023 yılında 500 milyar

dolar ihracat yapma hedefimiz bulunmaktadır, bu da dış ticaret hacmimizin de 1,2 trilyon dolara çıkması anlamına geliyor. Yapmış olduğumuz hesaplamalar, 2013 yılında deniz taşımacılığı için takriben 35 milyar dolar ödeme yapılmasının mecburi olduğunu gösteriyor.

Armatörlük zor meslektir. Devamlı mücadeleyi gerektirir. Bu zorlukları aşmak için de elimizden gelen çabayı göstermeye devam edeceğiz.

Türk Armatörler Birliği Başkanı olarak, hepinizin yeni yılını kutluyor, 2015 yılının sağlık, başarı ve mutluluklar getirmesini diliyorum.

Recep Düzgit
Vapur Donatanları ve Acenteleri Derneği
Yönetim Kurulu Başkanı



“BİLGİ BİRİKİMİMİZE YENİLERİNİ KATARAK GELECEK YILA DEVRETTİK”

Koskoca bir yılı daha göz açıp kapayıncaya kadar geride bıraktık. Geriye dönüp baktığımızda; her birimiz için gerek ülkemizde ve dünyada yaşanan, gerekse bireysel olarak yaşadığımız birçok üzücü olayın varlığı olsa da üyelerimiz ve sektörümüzle iç içe, barış, mutluluk, huzur ve başarılarla dolu geçirdiğimiz bir yıl oldu. Aynı zamanda geçmişine damga vuracak geleceğine ümitle bakacak ilklerin yaşandığı bir yıl...

Derneğimiz 2013 yılında 111. yılını kutladı. Dile kolay, kesintisiz sürdürülen faaliyetle geçen, çok az kuruluşa nasip olan 111 yıl... 2014 yılında, böyle anlamlı bir

yıldönümünü taçlandırmak istedik ve 111 yıllık geçmişimizi bir kitap ile günümüze ve geleceğimize armağan ettik. Yanına da bugünümüzün üyelerini tanıtan ikinci bir kitap ekledik.

Her iki kitabımızı, Ocak ayında düzenlediğimiz, değerli üyelerimiz, saygıdeğer dostlarımız ve kıymetli Oda yöneticilerimiz ile kutladığımız dillere destan bir balo ile tanıttık.

Derneğimize emeği geçen ve ebediyete intikal etmiş olan her bir kişiyi minnetle andık, var olanları başımızın tacı yaptık... Katılımcı yönetim anlayışımızla, üyelerimizi bir araya getirerek sektörümüzün

sorunlarına geniş bir katılım ile sağlanan ortak akıllı çözümler ürettik. Tüm resmi kurumlar ile son derece yapıcı ve paylaşımcı ilişkiler içinde ortak çözümler aradık. En büyük sermayemiz olan bilgi birikimimize yenilerini katarak gelecek yıla devrettik...

Büyüklerimizden aldığımız bayrağı, hiç kaybetmediğimiz ümitlerimizle gelecek nesillere taşıdık. 2015'in tüm insanlığa ve ülkemize barış ve mutluluk getirmesi dileğiyle, yeni yılınızı kutlar, tüm beklentilerinizin gerçekleşmesini temenni ederim.

Her şey gönlünüzce olsun!
Mutlu Yıllar...



Murat Kıran
GİSBİR Yönetim Kurulu Başkanı

“KRİZDEN BU YANA, TÜRK GEMİ İNŞA SANAYİ ÇIKIŞINI SÜRDÜRMEKTEDİR”

Türkiye Gemi İnşa Sanayicileri Birliği (GİSBİR) tarafından gerçekleştirilen Tersanelerin Güncel Durumu Çalışması'nda tespit edildiği üzere; 2013 Ağustos – 2014 Ağustos döneminde Türk tersanelerinde 249 adet gemi inşa edilmiştir.

2014 yılı tamir-bakım, askeri projeler ve römorkör imalatının ön plana çıktığı bir yıl olmakla birlikte,

2009 yılındaki küresel krizden bu yana, Türk gemi inşa sanayi çıkışını sürdürmektedir.

Türkiye İstatistik Kurumu (TÜİK) verilerine göre 2013 yılında; 1,139 milyar USD gemi ve yat ihracatı yapılmışken, 2014 yılında Ekim sonu itibariyle bu rakam 1,043 milyon USD olarak gerçekleşmiştir. 2014 yılı sonunda 2013 yılı rakamının

yakalanacağı ve hatta bir miktar üzerine çıkabileceği öngörülmektedir.

Özellikle 2023 yılı hedefleri göze alındığında; 2015 yılı ihracat rakamlarının %10 - %15 oranında artış göstermesinin, 10 milyar USD hedefine ulaşabilmek için gerekli olduğunu değerlendirmekteyiz. 2015 yılının ülkemiz ve sektörümüz için hayırlı olmasını dileriz.



Başaran Bayrak
Gemi ve Yat İhracatçıları Birliği
Yönetim Kurulu Başkanı

“DEVLET DESTEĞİNE İHTİYACIMIZ VAR”

Sektörümüzü derinden etkileyen krizin üzerinden neredeyse altı yıl geçti, altı yeni yıl kutladık. Açık söylemek gerekirse, gelecek yılın geçtiğimiz yıldan pek farklı olacağını düşünmüyorum. Hatta ülkemizde ve çevremizde yaşanacak siyasi ve ekonomik belirsizlikler, ileriye görmek açısından daha sisli bir ortam yaratacak. Geçtiğimiz yıl gemi ve yat ihracatı açısından değerlendirdiğimizde, sadece ihracat oranı bağlamında, 2013'den az da olsa daha başarılı bir yıl geçirdiğimizi söyleyebiliriz fakat

asıl başarı ürün gamı açısından yaşadığımız değişikliktir. Artık müşteri talebine cevap verebilecek niş ve katma değeri yüksek ürünler ihraç ediyoruz. Kg-birim fiyatı olarak karşılaştığımızda bugün ihraç ettiğimiz ürünlerin fiyatları 2008 öncesine kıyasla neredeyse iki kat daha yüksek, ancak tabii ki işçilik fiyatlarımız da aynı ölçüde arttı. Bu fiyat artışımız, karlılığımızın arttığı anlamını taşıyor. Bu yıl 20 Aralık itibari ile toplam ihracatımız 1180 milyon USD'yi aşmış görünüyor. Geçen yıla göre yaklaşık % 4.6'lık

bir ihracat artışı sağladık. Bu, ileriye umutla bakabilmemiz için bir göstergedir. Altyapı yatırımlarımızı hemen hemen tamamladık ancak sermaye sorunumuz ve bir de rakip ülkelerin sahip olduğu haksız rekabete neden olan destekleri bizleri rekabet etmekten uzaklaştırıyor. Bu konuda devletin desteğine ihtiyacımız var.

2015 yılının ülkemize, sektörümüze ve tüm denizcilik camiasına hayırlar getirmesi dileği ile yeni yılınızı bir kez daha kutlar esenlikler dilerim.



Ziya Gökalp
GESAD Yönetim Kurulu Başkanı

“GEMİ SANAYİ ENVANTER TESPİTİ’NİN YAPILMASI GEREKİYOR”

2014 yılı ülkemizde olumlu gelişmeler yanında, özellikle gemi teçhizat üretimi ve gemi yan sanayimiz açısından olumsuzlukların devam ettiği bir yıl olarak geçti. Tersanelerimiz yeni gemi siparişi ve teslimi itibarıyla hala uluslararası kriz öncesi duruma ulaşamadılar. Ülkemizde artan gemi bakım, onarım işleri, kamusal kesimden gelen talepler ve askeri gemi siparişleri tersanelerimizde nispi artışlara sebep olmuştur. Gemi sanayimiz için yapılacak plan ve

programlarda kullanılmak üzere, “Gemi Sanayi Envanter Tespiti”nin ciddi bir proje çalışması olarak başlatılması zaruret halini almıştır. Ülkemiz gemi sanayinde yeterli veri tabanı tespit çalışmaları maalesef gerçekleştirilememiştir. Sağlıklı veri tabanı tespiti ve takibi yapılmalıdır. Gemi teçhizat üreticimiz ve gemi yan sanayicilerimiz, verimli ve uluslararası piyasalarda kendi markalarıyla söz sahibi olmak arzu ve gayreti içindeler. Tersanelerimizi ithalata dayalı bir montaj sanayi

olmaktan kurtaracak bir kümelenme projesi başlatıldı. Yalova’da hukuki kuruluşu tamamlanan “Gemi İhtisas Organize Sanayi Bölgesi”, idari engeller yüzünden kamulaştırma çalışmalarını maalesef tamamlayamamaktadır. Üç yıldır bütçe yatırım programına alınmış olmasına rağmen alt yapı çalışmaları başlatılmıyor. Bu projenin 2015 yılında başlatılabileceği ümidiyle, yeni yılda tüm Türk denizcilik sektörünün başarılarla dolu bir yıl geçirmesini diliyoruz.

Hasan Terzi
Gemi Trafik Operatörleri Derneği
Yönetim Kurulu Başkanı



“GEMİ TRAFİK HİZMETLERİ’Nİ POLİTİK VE STRATEJİK AÇILARDAN DA DEĞERLENDİRMELİYİZ”

Ülkemizin denizcilik faaliyetlerini, Gemi Trafik Hizmetleri (GTH) açısından değerlendirdiğimizde, Türk boğazlarından sonra, 2015 yılı içerisinde devreye girecek olan İzmit ve İzmir Gemi Trafik Hizmetleri ve sonrasında Mersin Gemi Trafik Hizmetleri ile Türkiye’nin Karadeniz kıyıları haricinde neredeyse tüm kıyıları GTH kapsama alanına girecektir. Bu gelişme, deniz trafik emniyetindeki artışla birlikte, deniz yetki alanları açısından tartışmaların

yaşandığı Ege Denizi ve Doğu Akdeniz’de de Türkiye’nin deniz yetki alanlarındaki hakimiyetini pekiştirmeyi beraberinde getirecektir. Bu gerçek dikkate alındığında artık, “Gemi Trafik Hizmetleri”ni sadece operasyonel, teknik ve ticari açılardan değil aynı zamanda politik ve stratejik açılardan da değerlendirmemiz gerektiği sonucu çok daha net bir biçimde ortaya çıkacaktır. Bu düşüncelerle 2015 yılının, GTH

alanlarında deniz trafik emniyeti, ticari ve ekonomik çıkarlar ve uzun vadeli ulusal çıkarların bir bütün olarak değerlendirildiği ve ortak menfaatlere yönelik uygulamaların yapıldığı bir yıl olmasını diliyoruz.

Ayrıca, 2015 yılının sadece ülkemizde değil tüm dünya denizlerinde kazasız, sorunsuz, bol kazançlı geçmesini temenni ediyor, tüm denizci meslektaşlarımıza “Allah selamet versin” diyoruz.

Fikret Köseoğlu
Gemi Brokerleri Derneği
Yönetim Kurulu Başkanı



“DENİZCİLİĞİMİZDEKİ YÜKSELİŞ GURUR VE ÖVÜNÇ KAYNAĞI OLMUŞTUR”

Zorlu bir süreçten geçen Türk denizciliğinin yükselerek çıktığını görmenin mutlu gururunu yaşamaktayız. Dünya denizciliğinde uzun yıllardan sonra göstermiş olduğumuz bu inanılmaz yükseliş, yurtdışı piyasaları en yakından takip

eden ve bu ilerleyişte payı olan biz brokerlere de gurur ve övünç kaynağı olmuştur.

İçinde bulunduğumuz bu zorlu ekonomik ve siyasal şartlar içerisinde, ülkemizin ve ulusumuzun

birlik ve beraberlik içinde olduğu, huzurun ve barışın eksik olmadığı yeni ve tertemiz bir yıl diliyoruz. 2015 yılında, bu ülkede yaşayan her ferdin, karanlığa isyan etmektense bir mum yakacağı güzel günlerin var olmasını umut ediyoruz.

Samim Ünan
Deniz Hukuku Derneği
Yönetim Kurulu Başkanı

“YARGI KARARLARINA HERKESİN KOLAYCA ERİŞİMİNİN SAĞLANMASINI DİLİYORUZ”

Deniz Hukuku Derneği (DHD) olarak üyesi olduğumuz Comité Maritime International'ın (CMI) yıllık toplantısı 2015 yılında İstanbul'da gerçekleşecektir. 6-9 Haziran 2015 yılında gerçekleştirilecek olan bu toplantıya DHD olarak ev sahipliği yapacağız. Bu kapsamda, Dr. Bülent Sözer'in başkanlığında bir organizasyon komitesi kurulmuştur. Denizcilik alanında oldukça önem taşıyacak bu etkinliğe ev sahipliği yapmanın heyecanı ve gururunu taşımaktayız. Tüm sektör temsilcilerini, öğretim üyelerini, avukatları ve ilgilileri aramızda görmekten mutluluk duyacağız. Toplantı ile ilgili hazırlıkların son aşamasına gelmiştir. Toplantı hakkında kapsamlı açıklama yakında

DHD'nin ve CMI'nın resmî internet sayfalarından sizlerle paylaşılacaktır. Türk Deniz Ticareti Hukuku'nun dünyada ileri bir noktaya ulaştığını göstermek 2015 yılı için en büyük dileğimizdir.

6102 sayılı Türk Ticaret Kanunu (TTK) 01.07.2012 tarihinde yürürlüğe girmiştir. Bu kanun kapsamında kararlar, ilk derece mahkemeleri tarafından verilmeye başlanmıştır. Bu kararlara erişimin sağlanması TTK'nın yeni hükümlerinin iyi bir şekilde uygulama alanı bulması için önem taşımaktadır. Bu kapsamda, mevcut uygulamadan farklı olarak, yargı kararlarına herkesin kolayca erişiminin sağlanması ve bu yönde

bir alt yapının kurulmasını diliyoruz. TTK'nın beşinci kitabı hazırlanırken, mehzaz olarak çok sayıda milletlerarası sözleşme esas alınmıştır. Kanun koyucunun mehzaz olarak aldığı birçok milletlerarası sözleşmeye Türkiye henüz taraf olmamıştır. Bu kapsamda, 1989 Kurtarma Sözleşmesi için 2014 yılında tamamlanan katılım işlemlerinin diğer milletlerarası sözleşmeler için de 2015 yılı içerisinde tamamlanması temennimizdir. Böylece TTK düzenlemesi ile öncelikli olarak uygulama alanı bulan milletlerarası sözleşmeler arasında oluşan farklılık ortadan kalkmış olacaktır.

2015 yılının tüm sektör ilgilileri için sağlık, huzur ve başarı getirmesini dileriz.

2015'E GİRERKEN



Bülend Temur
Denizcilik Federasyonu Başkanı

“2015 YILI, UMARIZ TÜRK DENİZCİLİĞİ İÇİN UMUTLARIMIZI SÖNDÜRMEZ”

2008 krizi sonrası gelecek her yılı umutla bekleyen denizcilik sektörü için 2014 yılının sonuna doğru düşen petrol fiyatları iyi bir haber oldu. Fakat bu aynı zamanda, 2015 yılı için dünya ekonomisinin durgunlaşmasına neden olacak gibi gözüküyor. Her sektörde olduğu gibi

arz talep dengesi navlun piyasasını etkilerken, önceki yıllara göre artan yeni inşa gemi kapasitesi 2015 yılında da dünya ticaret hacminin artışının üstünde seyredecek gibi...

Maalesef çok parlak görünmeyen 2015 yılı, umarız uzmanları yanlıtır

ve Türk denizciliği için umutlarımızı söndürmez.

Denizde, tersanelerde, limanlarda, ofislerde çalışan ve işveren tüm denizcilerimize ve sektörün tüm paydaşlarına hayallerinin ötesinde mutlu yıllar dilerim.



Sinem Dedetaş
TMMOB Gemi Mühendisleri Odası
Yönetim Kurulu Başkanı

“2015`DE ODALARIMIZI ZORLU GÜNLER BEKLİYOR”

Öncelikle yeni yılın denizcilik camiamız için beklentilerin karşılanacağı bir yıl olmasını dilerim. Denizleri doldurup kara parçası üretmeyecek bir zihniyete doğru evrilerek, denize ve denizci millet olma ülküsüne yaklaşacağımız bir yıl olur umarım.

Gemi Mühendisleri Odası'nda, gerek yönetimimizin, gerekse meslektaşlarımızın özverili çalışmalarıyla, her ortamda hem odamız hem de sektörümüz için birleştirici bir dil ile ortak çalışmayı etkin kıldık. Başlattığımız “Ulusal Gemi İnşa Sanayi Strateji Çalıştayı” bunun en güzel örneğidir. Bir fikir olarak başlayan yapı, sektörün

değerli ve kuvvetli bileşenlerinin desteği ile büyüdü ve bugünün amacı olan, sektörümüze ait strateji belgesi hazırlama noktasında çalışmalarına devam ediyor. Bunun yanı sıra odamızın kurumsal işleyişine katkı sunacak bir yazılım olan GMO-Yönsis uygulamasının çalışmalarına başlanması, işyeri temsilcilerinin aktifleştirilmesi, üye bilgilerinin güncellenmesi, bakanlıklar tarafından düzenlenen yönetmeliklerin takibi ve gemi mühendislerinin meslek alanlarının genişletilmesi, Türk-Loydu şirket ve vakıf senet çalışmaları, odamız yayını olan Gemi ve Deniz Teknolojisi dergimizin düzenli yayın periyoduna kavuşturulması, oda

yönetmeliklerinin güncellenmesi ve en önemli görevlerimizden olan meslek içi sürekli eğitimin verilmesi noktasında 2014 yılının başarılı geçtiğini düşünüyoruz.

TMMOB ve bağlı odaları açısından 2014`de yaşadıklarımız gösterdi ki, 2015`de odalarımızı zorlu günler bekliyor. 2015`in, mevcut politikalar nedeniyle TMMOB`ye bağlı tüm odalar için, tarafsız bağımsız uzman kuruluşlar olarak varlıklarını sürdürebilme mücadelesinin yılı olarak tarihe geçeceği şimdiden gözükmemekte. Yeni yılın hepimize, sağlık, mutluluk, dayanışma ve barış getirmesini temenni ediyor, kıymetli okurlarınızın ve camiamızın yeni yılını kutluyorum.



Ali Deniz Eraydın
Gemi Yakıt İkmalcileri Derneği
Yönetim Kurulu Başkanı

“2015 İÇİN “GEÇİŞ YILI” DEMEK YANLIŞ OLMAZ GÖRÜŞÜNDEYİM”

Sürprizlerle dolu 2014 yılını geride bıraktık...

2015, bir değişim ve gelişim yılı olacağını ve çok daha fazla sürprizlere gebe olduğunu göstererek geliyor. Dünya değişiyor ve hepimizin bu değişime hazırlıklı olması gerekiyor.

Büyük bir siyasi ve ticari değişim sürecinden geçiyoruz. Düşünün ki; geçmişte savaş çıktığında petrol fiyatları aylarca tavan yapardı, şimdi

savaş çıkıyor ve petrol fiyatlarında aylarca sert düşümlere şahit oluyoruz. Alışık olmadığımız bir işleyişe ayak uydurmamız gerekecek.

90'ların sonunda ve 2000'lerin başında, hepimize çok uzak gözükken birçok kural, kısıtlama ve standartlar 2015'de devreye girmeye başlıyor. Bu değişim 2025'e kadar aralıksız devam edecek gibi gözüküyor. Bu bağlamda 2015 için “geçiş yılı” demek yanlış olmaz görüşümdedir. Son beş yılda yaptıklarımız ve

hazırlıklarımız, bu geçişi ne kadar kolay veya sancılı geçireceğimizi belirleyecektir diyebiliriz.

Bu kadar değişim yaşanırken başarı; ana yoldan çıkmadan standartlar çerçevesinde yeni kurallara sadık kalarak işleyişini devam ettirebilenlerin olacak görüşü yanlış bir tespit olmaz.

2015'in Türk denizcilik camiamıza sağlık, başarı, mutluluk ve bol kazançlar getirmesini diliyorum.



Hakkı Şen
Deniz Kültürü Derneği
Yönetim Kurulu Başkanı

“HEM DENİZLERİMİZE HEM YERYÜZÜNE BEREKET VE HUZUR”...

Milyonlarca çocuğun deniz görmeden yaşadığı, onlarca çocuğun her yıl boğularak hayatını kaybettiği 8484 km sahil şeridinde sahip mavi vatanımız Türkiye'de; devletimizin, sektörümüzün, tüm STK'ların, halkımızın kol kola girerek

denizci bir millet olamayışımızın en büyük sebebi olan deniz sevgisinin oluşturulması için mücadele edeceğimiz yeni bir yıl temenni ediyorum.

Önümüzde uzun ve yorucu bir süreç var. Bu yüzden denizlerimizde

kötüye giden her şeye karşı, rüzgarımız kolayına olmasa da geçmişimize ve geleceğimize layık bir yıl geçirmeliyiz. Umarım 2015 yılı hem denizlerimize, hem yeryüzüne bereket ve huzur getirir.



- ÜRETİM- Bariyerler-Sorbentler-Yüzer Tanklar
- ACİL MÜDAHALE HİZMETİ
- ACİL MÜDAHALE PLAN HAZIRLAMA
- PETROL KİRLİLİĞİ MÜDAHALE EĞİTİMLERİ
- PETROL KİRLİLİĞİ TATBİKATLARI
- SU ALTI ÇALIŞMALARI
- GEMİLERDEN ATIK ALIM
- ÇÖP VE PETROL TOPLAMA GEMİ İNŞAA
- PETROL KİRLİLİKLERİNE MÜDAHALE VE TEMİZLİK

SEAGULL

Martı Deniz Temizliği Ltd. Şti.

Adres : Mumhane Cad. Çağlar Hn. No: 19 Karaköy / İstanbul
Tel : +90 212 243 48 82
Faks : +90 212 243 48 89
GSM : +90 532 284 65 03 (7/24)
E-mail : info@marticevre.com.tr



www.marticevre.com.tr

www.akcansaport.com

Limanlarımız ile dünya daha küçük!

Stratejik noktalarda toplam 50.000 m² alan...

Türkiye'nin lider yapı malzemeleri şirketi Akçansa, lojistik konusunda da ne kadar iddialı olduğunu Ambarlı'da bulunan limanıyla gösteriyor.

Akçansa, 3. şahıslara ve şirketlere verdiği bütünsel liman hizmetleriyle özellikle Ambarlı Limanı'nda önemli bir rol oynuyor. Ürünlerin ihtiyaç duyulan yerde ve istenen zamanda temin edilebilmesi için 24 saat işleyen limanlarında, birçok kuruluşun taşımacılığına destek veriyor ve Türkiye ekonomisine katkı sağlıyor.

AKÇANSA
PORT



HEIDELBERGCEMENT

AKÇANSA



YILIN SON MECLİS TOPLANTISI YAPILDI

İMEAK Deniz Ticaret Odası Aralık Ayı Olağan Meclis Toplantısı, Cengiz Kaptanoğlu başkanlığında gerçekleştirildi. Yoğun katılımın olduğu 2014'ün son meclis toplantısında sektördeki çeşitli sorunlar ele alındı.



Ümit Sandıkçı - Cengiz Kaptanoğlu



Cemalettin Şevli

Sektörün yoğun ilgi gösterdiği toplantıya Eski Deniz ve İç Sular Düzenleme Genel Müdürü Cemalettin Şevli, Eski Kıyı Yapıları ve Tersaneler Genel Müdürü Hızırreis Deniz, yeni göreve gelen Deniz Ticareti Genel Müdürü Mustafa Çalışkan da katıldı. İMEAK Deniz Ticaret Odası tarafından, Cemalettin Şevli ve Hızırreis Deniz'e denizcilik sektörüne verdikleri emek ve katkılardan dolayı birer plaket verildi.

Toplantı, İMEAK Deniz Ticaret Odası Meclis Başkanı Cengiz Kaptanoğlu'nun yaptığı kısa açılış konuşmasıyla başladı, ardından bütçe maddeleri oylandı. Bütçe maddelerinin kabulünün ardından DTO'nun aylık faaliyet raporunun bir özeti sunuldu.

“HER GÖREV KUTSALDIR”

Sektöre verdiği emek ve katkılardan dolayı kendisine plaket takdim edilen Eski Deniz

ve İç Sular Düzenleme Genel Müdürü Cemalettin Şevli kısa bir konuşma yaptı. 2003 yılında İstanbul Bölge Müdür Yardımcısı olarak göreve başlamasından önce de 15 yıllık deniz hayatının olduğunu ve esas tecrübeyi denizde çalışarak edindiğini ifade eden Şevli, “Tecrübemizi denizde edinmeseydik belki de sizinle bu kadar iyi bir frekans

yakalayamayabilirdik” dedi. Sekiz yıl İstanbul Bölge Müdürü olarak görev yaptığını ve kendisi için çok önem taşıyan denizcilik eğitimiyle ilgili çalışmalar yürüttüğünü belirten Şevli, “Görevler devam ediyor. Her görev kutsaldır ve ayırım yapılmaz. Her zaman denizciliğin hizmetindeyiz ve her zaman sizlerle birlikteyiz. Ben burada kendimi evimde hissediyorum. Hiçbir zaman makamımı önde tutmaya çalışmadım. Sorunlarda çözüm aramaya çalıştık. Kapımız herkese açıktı” diye konuştu.





Mustafa Çalışkan

Eski Kıyı Yapıları ve Tersaneler Genel Müdürü Hızırreis Deniz de kısa bir teşekkür konuşması yaptı. Deniz, “Odamızın bize yönelik hassasiyetinden dolayı teşekkür ediyorum. Ben kamu hizmetlisi olarak görev yaptım ve görevime devam ediyorum. Esas olan denizciliğin kendisidir. Sektörü çok önemsiyorum ve seviyorum. Geçmişim bu sektördeydi, geleceğim de bu sektörde olsun diye birtakım hedeflerim var. Devlette devamlılık esastır ve yenilenmesi gerekir. Yaptığımız her işi istişare ederek yaptık. Belli bir disiplin çerçevesinde sektöre hizmet ettik” ifadelerini kullandı.

Deniz Ticareti Genel Müdürü Mustafa Çalışkan ise Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü’nde uzun yıllar görev yaptığını belirterek, “Kendimi sizin içinizden biri olarak görüyorum. Deniz Ticareti Genel



Mustafa Yılmaz

Müdürlüğü olarak sektörle aynı hissiyatı paylaşmak istiyoruz. Birlikte çözüm odaklı projeler geliştirmeyi arzu ediyorum. Bunun için tüm ekibimle birlikte samimi bir gayret içinde bulunacağız. Sadece kamu olarak değil, hepimizin bir taraf olarak, denizcilik sektörünün uluslararası alanda rekabet gücünün artması için somut projeler geliştirmesi gerektiğine inanıyorum. Denizciliğimiz olması gereken noktada değil. Yapacak çok işimiz var” dedi.

“ÜYELER DTO’YU YETERİ KADAR TANIMIMYOR”

Mustafa Çalışkan’ın ardından kürsüye çıkan İMEAK DTO Meclis Üyesi Mustafa Yılmaz, üyesi olduğu Basın ve Toplumla İlişkiler Komisyonu’nun çalışmaları hakkında bir sunum gerçekleştirdi. Yılmaz, üyelerin DTO’yu yeteri kadar tanımadıklarını söyledi. Mustafa

Yılmaz, “DTO’nun yaklaşık 8 bin üyesi mevcuttur. 279 kişi Meclis Komite Üyesi’dir. Bunların içinden de 116 kişi Meclis Üyesi olarak görev yapmaktadır. Her meclis toplantımıza misafirlerimizle birlikte yaklaşık 150 kişi katılmaktadır.

Diğer binlerce üyemiz ise DTO’da olanlardan haberdar olamıyor. Odamızın sektörün değişik kollarıyla yapmış olduğu çalışmaları diğer üyelerimizin bilgisine sunamıyoruz. Üyelerimizde bir serzeniş var ve biz bunun çalışması içindeyiz” dedi.

Komisyon olarak DTO çalışmalarının tüm üyelere ulaştırılması için bir toplantı düzenlediklerini söyleyen Yılmaz, söz konusu toplantıya komite başkanları ya da herhangi bir üyesinin katılabileceğini aktardı. Yılmaz, “Üyelerimize ulaşmanın en doğru yolu komitelerdir. Yönetim Kurulu’nun onayıyla 27 Ekim Pazar günü DTO Meclis Salonu’nda bir toplantı yapmak için bir davetiye çıkardık. 47 komiteden 40’i katılacağını teyit etti. Fakat o gün son yılların en yoğun sağanak yağışını yaşadık. İstanbul trafiği felç oldu ve sadece 12 komiten temsilci gelebildi. Bu toplantıya katılan başkan ve üyelere teşekkür ederim. Bu toplantının amacı meclis ve komite dışındaki üyeleri de DTO’ya çekebilmektir” dedi.

DTO’nun, 47 komitenin tüm üyelerinin katılacağı toplantılar organize edeceğini, her komite için çarşamba günleri ayrı tarihler belirleneceğini aktaran Yılmaz, “Komite başkanları kendilerine verilen tarihe göre kendi komitelerinde görev dağılımı yapıp, tüm meslek grubu üyelerine davetiye çıkaracaktır. Bu aramalar yapılırken de, firma adres ve telefonlarının güncellenmesi sağlanacaktır. Değişiklikler varsa mevcut sistemde değiştirilecektir. Tavsiyeler dinlenecek, çalışılması istenilen konular raporlar halinde Oda’ya iletilecektir. Bunu bütün



ODADAN

meclis



Altan Köseoğlu



Kenan Türkantos



İrfan Erdem

komite toplantılarının genişletilmiş olarak düşünebiliriz” diye konuştu. Öte yandan, DTO’nun resmi yayın organı Deniz Ticaret Dergisi’ne komitelerce katkı yapılmasının önemli olduğunu ifade eden Yılmaz, komitelerden kendi iş alanlarıyla ilgili yazılar beklediklerini ifade etti. Yılmaz, “En temel amacımız üyelerimizin katılımcı olarak DTO’yu tanıması ve bizim de tüm üyelerimize yardımcı olmamızdır. Biz bir aileyiz. Üyelerimiz burada kendilerini rahat hissetmeli ve yöneticilerimiz de bunu sağlamalıdır” dedi.

“ÇOK DÜŞÜNÜP AZ MEVZUAT YAPALIM”

Toplantıda kürsüye çıkan diğer bir isim, İMEAK DTO Meclis Üyesi Altan Köseoğlu oldu. Önceki toplantıda 10-12 konuşmacının mevzuattan şikayet ettiğine işaret eden Köseoğlu, Mevzuat Komisyonu Başkanı olarak konuyla ilgili çalışmalar yaptığını ifade etti. Köseoğlu, “Tek bir şey söylemek istiyorum; Mevzuat Komisyonu’nu topladım. Komisyon, “Sıkıntılar bize gelsin inceleyelim” dedi.

Şu anda yalnız çalışıyorum. Benim yapmak istediğim şu: 20 yıldır özel sektördeyim. 34 yıldır da devlette görev yaptım. Bizim sektörün ihtiyacı olan mevzuatı bizim düzenlememiz ve teklif etmemiz lazım. Görev

bence böyle dağıtılmalıdır” dedi. Mekanizmanın doğru çalışmadığını söyleyen Köseoğlu, “Deniz Ticaret Odası’nın eğitime verdiği katkı her şeyin üstündedir. Gemi adamları eğitimiyle ilgili birkaç konuyu önünüze getireceğiz. Böylece, mevzuatın bizi ne kadar sıkıntıya soktuğunun farkında olursunuz. 2001’e kadar düzenlemeler yapılmış olan Gemi Adamları Yönetmeliği 91 maddeden ibaret. Biz kendimize özgü gemi adamı yetiştirdik. Gemi adamlarıyla ilgili sınırlandırmalar var. Eğitimler verildi, sertifikalar dağıtıldı. Tüm bu düzenlemeler miçodan başlar. Türkiye’de miçoluk kaldırılmıştır. İki seneyi de geçmiştir. 15 gün önce çıkan bir yönetmelikte ise miço ifadesi hala devam etmektedir. Dünyada miçonun olmadığı hiçbir ülke yok. Çünkü bu bir başlangıç noktası ve hepimizi ilgilendiren bir konu” diye konuştu.

Köseoğlu konuşmasını şöyle bitirdi:“Uluslararası kuralları değiştirip neden kendimize özgü düzen yaratma çabası içine giriyoruz? Bu yanlış bir şey... O kadar çok okul açıldı ki... Yetiştirilen çocukların ehliyet sorunları var. Türkiye’de çok fazla sivil kaptan var. Gemi Adamları Yönetmeliği’nin 91 maddesinin 65’i değiştirilmiştir. Bir düzenleme çıkıyorsa, bunun kurallarına uymak bile zaman alır. Çok düşünüp, az mevzuat yapalım.

Gemi adamlarının eğitiminde ciddi kalite problemi var. Bir başka ülkedeki gemi adamının standardının üzerinde bir standarda ihtiyacımız yok. Yabancı bayrağa geçişten şikayet ediyorsanız önce bu konuları düzeltin. İhtiyacımız olan bir düzenlemeyle devlete başvurabiliriz. Komisyonum ve ben hazırım”.

Altan Köseoğlu’nun ardından, İMEAK DTO Batı Karadeniz Bölgesi Yönetim Kurulu Başkanı İrfan Erdem kürsüye çıktı. Erdem, Batı Karadeniz Bölgesi’nin 2014 yılı faaliyetleri bütçe ve 2015 yılı hedefleri hakkında bilgi veren bir konuşma gerçekleştirdi, inşaatları devam eden Karasu ve Filyos limanları hakkında katılımcıları bilgilendirdi. Bu iki limanın, devletin üzerinde durduğu önemli projeler olduğunu söyleyen Erdem, limanların Karadeniz ticaretinin gelişimine katkı sağlayacağını ifade etti.

İMEAK DTO Meclis Üyesi Kenan Türkantos da söz alarak, aynı gün yapılan Meslek Komitesi Toplantısı’nda konuşulan bir konuyu aktarmak istediğini belirtti ve şöyle devam etti: “Geçmiş dönemde global teminat mektubuyla ilgili komitede görev yaptım. Dolayısıyla nasıl işlediğini biliyorum. Ancak firmalardan istenilen 3 yıllık bilanço, internetten alınan kağıt, tüm bu



Mahmut Aydın



İlker Meşe

alınacağını ve bunun kanuni hakları olduğunu belirtti. Kalkavan, “Biz nereden bilelim kimin ne olduğunu? Düşünsenize kaçakçı bir firmaya global teminat verdiğimizizi... Üyemiz olmayan birçok insan bize üye olmaya çalıştı. Bir baktık hepsi teminattan yararlanmak için üye olmaya çalışmışlar. Biz devlet için filtre görevi yapıyoruz. Biz bilançoları değerlendirmeye tabi tutmayacağız. Belli dosyalar oluşturuyoruz. Aynı paraya

belgeler özellikle yabancı ortaklı firmalar tarafından biraz mesafeli karşılanıyor. İhlal kağıdı istediğiniz firmaların zaten gümrükte dosyaları var. Bilançolarını incelemeye saygı duyarım. Hangi kritere göre inceleneceği konusunda şüpheler var. Kişisel görüşüm, ihlal kağıdına gerek yoktur. Gümrükteki dosyalar her yıl yenilenmektedir. Bugün ihlal kağıdı aldığınız kişi yarın yasadışı bir işe karışabilir. Bir faydasının olmayacağını düşünüyorum”.

DTO Meclis Üyesi Mahmut Aydın ise konuyla ilgili olarak, “Benim bu konuda tereddütlerim var. Ben bir acente olarak 20 bin TL’lik teminat mektubunu gümrüğe versem, bilanço, ihlal kağıdı gibi şeyler istemiyor gümrük. Bir de 20 bin ne şekilde belirlendi? Biraz hassas davranılması gerekir. Acente için 20 bin TL bana çok geldi. Kötü niyetli insanları engellemek için çok fazla teminat verilmesin. Biraz üzerinde çalışmakta fayda var” dedi.

Konuyla ilgili konuşan DTO Meclis Üyesi İlker Meşe ise “Bu çalışma Deniz Ticaret Odası’nın yapmış olduğu en güzel şeylerden biridir. Çünkü 55 bin adet gemi geçiyor Boğaz’dan. Bunun sadece yüzde 10’unu elleçleyebiliyoruz. Bu sayıyı arttırmanın en güzel yolu buydu. Çok güzel bir noktaya geldik. Sadece beyan kağıdıyla hiçbir şey yapmadan malımızı alabiliyoruz. Biz teminat mektubunu gümrüğe veriyoruz. Gümrükle DTO muhatap.



Metin Kalkavan

Siz de firma olarak DTO’yla muhatapsınız.

Bütün sorumluluk DTO’da. DTO da kendini korumak için bir şey istiyor. Bu da gayet normal. Adli sicil, 3 senelik bilanço ve sadece kayıt için senelik 500 TL. Bence bu iş için üzerinde durulmayacak rakamlar. DTO sizi firma olarak 20 bin TL ile sorumluluk altına alıyor” değerlendirmesini yaptı.

“DEVLET İÇİN FİLTRE GÖREVİ YAPIYORUZ”

Konuyla ilgili görüşünü dile getiren İMEAK DTO Yönetim Kurulu Başkanı Metin Kalkavan ise “İstesenez de istemesenez de biz gümrüğe bu teminatı vereceğiz. 500 TL’ye de itiraz ediyorsanız zaten, konuşmaya hakkın yok. Dünyanın parasını kazanıyorsun acente olarak, yıllık 500 TL’ye itiraz ediyorsun. Böyle bir şey yok” dedi. Temiz kayıt sağlamak için görevlerini yerine getirmek zorunda olduklarını söyleyen Kalkavan, tüm bilançolarını

yaptırabiliyorsanız bize başvurmayın. Global teminattan faydalanmak zorunda değilsiniz ki. “500 TL’yi vermeyeceğim” diyorsun. Ben alırım DTO adına. O kadar emek var ortada. Kayıt aşamasında gerekeni yapmak zorundayız. Sabıka kaydını da sorarız. Ben kefil oluyorum” şeklinde konuştu.

Kalkavan’ın ardından kürsüye çıkan ClassNK Gemi İnşa Sorumlusu Serdar Atukeren, Balast Suyu Yönetim Konvansiyonu’ndaki son gelişmeleri aktardığı bir sunum gerçekleştirdi. Belli kriterler sağlandıktan bir yıl sonra konvansiyonun yürürlüğe gireceği bilgisini aktaran Atukeren, en son Japonya ve Türkiye ile birlikte 43 ülkenin konvansiyona imza attığını söyledi. İmzalar atılsa bile yüzde 34’te takılı kaldığını, IMO kulislerinden gelen bilgiye göre Endonezya’nın da imzalama olasılığı olduğunu belirten Atukeren, Endonezya ile konvansiyonun kabul edilmiş olacağını ifade etti.

ODADAN

meclis



Serdar Atukeren



Bülend Temur



Ali Erkan Bezirgan

Toplantıda, İMEAK DTO Meclis Üyesi İlker Meşe de bir sunum gerçekleştirdi. Meşe, 2015 Ocak ayından itibaren EKA ve SEKA bölgelerinde belli ölçekte sülfürlü yakıt kullanılmak zorunda olduğunu belirterek, çeşitli alternatif yakıt türleri hakkında bilgi verdi.

“LNG TESİSİ İSTANBUL BOĞAZI İÇİN BÜYÜK TEHLİKE”

Denizcilik Federasyonu Başkanı Bülend Temur ise Ukrayna'nın Karadeniz'de bir LNG tesisi kurma projesi olduğunu belirterek, bu konuda bir sunum gerçekleştirdi. Denizcilik Federasyonu olarak kamuoyunun dikkatini bu konuya çekmek istediklerini belirten Temur, konuyla ilgili asıl sorunun İstanbul Boğazı olduğunu belirterek, “Şu anda 140 milyon ton tehlikeli yük Boğaz'dan geçiyor. Ama bunların hiçbiri LNG kadar tehlikeli değil. Bir LNG gemisinin enerjisi Hiroşima'ya atılan atom bombasınının 55 katı. Böyle bir sonucu kimsenin kabul edeceğini düşünmüyorum. Ukrayna'nın projesi 10 milyar metre küp. Hiçbir ülke maddi çıkarları için bizlerin yaşamını tehlikeye atamaz. Farklı çözüm yollarını değerlendirsinler” dedi.

Temur'un ardından söz alan İMEAK DTO Meclis Üyesi Kenan Türkantos, 12 yıldır çıkarılmayan Kılavuz ve Römorkaj Yönetmeliği'ne vurgu yaptı. Ortada halledilemeyen bir

sorun olduğunu belirten Türkantos, “Odamız, Brokerler Derneği ve Vapur Donatanları Derneği üyesi. Ben beş yıldır bu toplantılara katılıyorum. Son gelişme olarak, Liman Acenteleri Çalışma Grubu'na davet edildim. Dernek yönetimi de onayladı. Bunu paylaşmak istedim” dedi. Bulgaristan'da bir firmayla konuştuğunu ve kanalda çalışan 24 gemileri olduğunu aktaran Türkantos, “Kanalda gemi yok haberi yalan. Bulgarlar, “Romenlere ne gerek var” diyor. Asıl sıkıntı Macaristan'da. Çevre duyarlılığı nedeniyle sıkıntı var” diye konuştu. Türkantos son olarak, örnekler üzerinden yaşanan sıkıntıları da aktardı.

“ATIK BERTARAF İSTASYONLARI KURULMALI”

D-Marin Marinalar Koordinatörü Ali Erkan Bezirgan ise DTO koordinasyonluğunda Bodrum'da yapılan Mavi Kart Çalıştayı ile ilgili konuştu. Mavi Kart uygulamasına DTO'nun büyük destek verdiğini söyleyen Bezirgan şöyle devam etti: “Bir acı gerçeği bakanlık yetkilisi ağzından öğrenmiş bulunuyorum. Özellikle marinalar Mavi Kart için tank kapasitelerini artırdılar. Daha fazla atık almak için pompalar getirdik. Bakanlık talebiyle elektronik okuma sistemlerini de koyduk. Her şeye razıyız, yeter ki denizlerimizi temiz tutalım. Biz atıklarımızın hepsini kireç sanayine

veriyorduk. Bıktılar. Bakanlık, “Güllük Arıtma Tesisi'ne verin” dedi. Almıyorum derse ne yapacağımızı sordum, bizim sorunumuz olduğunu söylediler. Bu kadar yatırımı niye yaptık? Atığı bertaraf edemiyorsak sıkıntımız büyük. DTO öncülüğünde bakanlığa bertaraf istasyonlarının yaptırılması büyük önem arz ediyor”.

“ÜCRETSİZ YOLCU UYGULAMASININ SÜRDÜRÜLEBİLME ŞANSI YOK”

31. No'lu Meslek Komitesi adına konuşan Sina Şen, bağlama ve barınma yerleriyle ilgili konunun sadece yolcu taşımacılarını değil, bunkerleri, sualtı liman inşaatçıları ve acenteleri de ilgilendirdiğini söyledi. Konuyla ilgili toplantının 8 Aralık'a ertelendiği bilgisini aktaran Şen, DTO'nun bu konudaki kararlı duruşu sayesinde konunun çözümüyle ilgili çalışmalarını sürdürdüklerini ifade etti. Geçen toplantıda konu edilen 65 yaş üzeri yolcuların Türkiye genelinde ücretsiz taşınması konusunda komite olarak, ilgili bakanlıkla yazışmalara başladıklarını da ifade eden Şen, “Bu yük her geçen gün artarak özel sektörün üzerine yıkılıyor ve bu şekilde devam ediyor. 180 bin aylık yolcu taşıyan bir firma, 20 bin ücretsiz yolcu taşıyor. Ücretsiz yolcu uygulamasının sürdürülebilirlik şansı yoktur. Bu konuyu Aile ve Sosyal İşler Bakanlığı, Maliye Bakanlığı'na



Sina Şen

atacaktır. Ama Maliye Bakanlığı ile bu işler nasıl çözülecek? Bizlerin mağduriyeti her geçen gün artmaktadır” ifadelerini kullandı.

Şehir Hatları'nın gemi yaptırıp, filosunu modernize ettiğini söyleyen Şen, 'yap, işlet, devret' modeliyle tersanelerin de bu işin içine katılmak istendiğini belirtti.

Şen, “Ben Başaran Bey'e teşekkür ediyorum. 'Biz işletmeci değiliz' diye beyanatta bulunuyorlar. 76 adet hatla ilgili olarak, mağduriyetlerin giderilmesi, istihdamın ve denizdeki ulaşım payının artırılması anlamında yapılması gerekenler varken, gemi sayısının artırılmasının ne mantığı olabilir?” değerlendirmesinde bulundu.

Gemi Yakıt İkmalcileri Derneği Başkanı Ali Deniz Eraydın da toplantıda söz alan isimler arasında yer aldı. 13 ve 28 No'lu meslek komiteleri olarak, 18 Aralık'ta DTO Meclis Salonu'nda genişletilmiş bir toplantı yapmayı düşündüklerini ifade eden Eraydın, “2015'te devreye girecek kuralları inceleyip şirketlerimizi zor duruma düşürmemek için nelere dikkat etmemiz gerektiğini gözden geçireceğiz. Armatörlerin düzgün kalitede yakıt almaları için satış anlaşmalarına hangi teknik maddeleri eklemeleri gerektiğini duyuracağız” dedi.

Petrol fiyatlarının düştüğünü ve bunun biraz siyasi bir düşüş olduğunu kaydeden Eraydın, “Bu



A. Deniz Eraydın

durumun ne kadar süreceğini, kendini kanıtlamış senaryolar üzerinden tartışacağız. 7 Kasım'da dünyanın en büyük bunker şirketi iflas etti. Sıcak bir gelişme... Önümüzdeki 6-7 ayda, gelişmelerden ötürü bir takım etkilere maruz kalacağız. Birçok kişi bunun farkında değil” dedi.

Oyunun kuralının değiştirildiğini ve piyasada güven zincirinin kırıldığını söyleyen Eraydın, “Anlaşmalara yeni şekil verilmesi gerekiyor. Bu gelişmeleri 18 Aralık'taki toplantıda ele alıp anlatmaya çalışacağız. Gemi yakıt ikmaliyle ilgili uluslararası sefer yapan gemileri ilgilendiren bir toplantı olacak. Herkese kapımız açık. Yeni yerler var. Buralara eski yollarla gitmek mümkün değil” şeklinde konuştu. Yılın son toplantısında kısa bir kapanış konuşması yapan

İMEAK DTO Yönetim Kurulu Başkanı Metin Kalkavan, “Hepinize iyi yıllar diliyorum” dedi. Diyalogun sürdürülebilmesinin her zaman çok önemli olduğunu vurgulayan Kalkavan, “Daire Başkanlığı önemli bir konu. Denizcilik Çalıştayı bizim için çok önemliydi. Sayın bakanımız 4 saat bizimleydi. Çalıştay, sorun çözmekten ziyade ilerisi için yapıldı. Gemi inşa ve limanlar konuşuldu. Vizyonel bir toplantıydı. Navlun açığı çok önemli bir konuydu. Bilimsel olarak ispat etmeye çalışıyoruz. Çoğu kişinin farkında olmadığı bir alan” ifadelerini kullandı.

Ali Erkan Bezirgan'a cevap vermek istediğini de söyleyen Metin Kalkavan, “Onu devlet öyle söylemiyor. Bir kişi öyle söyledi diye devlet öyle düşünmez. Devlet aksine bertaraf tesislerinin yapılacağını ve bunun özellikle Muğla pilot bölgede olacağını söylüyor. Sayın valimizi ziyaret ettik. Atık toplama sistemine talip olduk. Bütün Muğla'ya talip oluyoruz. Bu sistemin önemli bir ayağı karaya bertaraf tesislerinin kurulması. Belediyelerle hemfikiriz. Muğla Büyükşehir Belediyesi ile çok iyi çalışıyoruz. Bu ay içinde çok ciddi önemli gelişmeler olacak. Güzel bir sistem olacak. Bu sisteme DTO taliptir. Sistemi, önce Muğla sonra diğer sahil illerine yaymaya çalışacağız” şeklinde konuştu.



FAALİYET RAPORU

İMEAK Deniz Ticaret Odası tarafından 6 Kasım – 30 Aralık 2014 tarihleri arasında yapılan faaliyetler Yönetim Kurulu Üyesi Erbil Özkaya tarafından sunuldu.



İMEAK Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Üyesi ERBİL ÖZKAYA

İMO VE UDHB İŞBİRLİĞİ KAPSAMINDA SEMİNER YAPILDI

11 - 13 Kasım 2014 tarihlerinde, Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO) – UDHB işbirliği ile "Gemilere limanlarda uygulanacak işlemlerin elektronik yolla yerine getirilmesi ve tek pencere sistemi" konulu seminere DTO tarafından katılım sağlandı. IMO'dan danışman ve IMO Kolaylaştırma Dairesi Deniz Güvenlik Bölümü tarafından sunumlar yapıldı. Seminerde özetle; "Tek Pencere Sistemi"nin, ticaret, gümrük ve ulaştırma işlemleri sırasında istenen tüm bilgi ve belgelerin standart bir format halinde tek noktadan temin edilmesini sağlayan "e-belge" aşaması ile diğer kurumlara ilişkin taleplerin tek noktaya yapılmasını sağlayan "e-başvuru" aşamasından oluşan bir sistem olduğu belirtildi.

İMEAK DTO "A" MÜKEMMEL SEVİYESİNDE DEĞERLENDİRİLDİ

19 – 20 Kasım 2014 tarihlerinde, 1. dönemde akredite olarak "5 yıldızlı hizmet" yarışına ilk başlayan

odalardan biri olan İMEAK DTO'da 3 yıllık belge süresinin dolmasını müteakiben Oda/Borsa Akreditasyon Sistemi belge yenileme denetimi gerçekleştirilmiştir. İMEAK DTO Kalite Yönetim Temsilcisi Halim Mete'nin de katılımlarıyla gerçekleştirilen denetimin kapanış toplantısında denetçi, Akreditasyon Kılavuzu'ndaki puanlama sistemine

göre DTO'yu "A" mükemmel seviyesinde değerlendirdiğini ve Akreditasyon Sertifikası'nın "A" mükemmel seviyesinde yenilenmesini TOBB Akreditasyon Kurulu'na önereceğini ifade etti.

HOLLANDA-TÜRKİYE İŞBİRLİĞİ PROGRAMI KAPSAMINDA TOPLANTI YAPILDI

20 Kasım 2014 tarihinde, UDHB Deniz Ticareti Genel Müdürlüğü ile DTO'nun katılımı ve Hollanda Altyapı ve Çevre Bakanlığı Uluslararası İlişkiler Genel Müdür Yardımcısı başkanlığındaki Hollanda heyeti ile Hollanda-Türkiye İşbirliği Programı (Maritime focus on Turkey 2010-2015) kapsamında bir toplantı gerçekleştirildi. Toplantıda, Türkiye'de Ro-Ro terminali gelişim planlaması konusunda bilgi paylaşımı, kısa mesafeli denizyolu taşımacılığında İng/Çift yakıtlı makinelerin kullanımı için "Hibrit



Hollanda-Türkiye işbirliği programı kapsamında toplantı yapıldı

elektrikli tahrik sistemi”, Liman Mesleki Eğitim Merkezi, limanların lojistik merkezlere entegrasyonu, Türkiye’de Yeşil Ödül tanıtımı ve Türk limanları için kamu-özel işbirliği yapısının geliştirilmesi konularında çeşitli sunumlar gerçekleştirildi.

STRATEJİ BELİRLEME ÇALIŞTAYI YAPILDI

22 Kasım 2014 tarihinde, “deniz taşımacılığı, gemi inşa sanayii ve limancılığımız konularında Strateji Belirleme Çalıştayı UDH Bakanı Lütfi Elvan başkanlığında denizcilik sektöründen yaklaşık 40 temsilcinin katılımıyla İstanbul’da gerçekleştirildi. Çalıştay’da Gemi inşa, Limanlar ve Türk deniz ticareti ana başlıkları altında sektörün öncelikleri, sorunları ve çözüm önerileri detaylı olarak gündeme geldi.

NORVEÇ HEYETİ AĞIRLANDI

2 Aralık 2014 tarihinde, Norveç Ticaret, Sanayi ve Balıkçılık Bakanlığı’nca Norveç heyeti DTO’ya bir ziyaret gerçekleştirdi. Heyet, Yönetim Kurulu tarafından ağırlandık, kendilerine DTO’nun yapısı, işleyişi ve sektörel faaliyetler ile eğitime yönelik olarak PRÜ ve üniversite ile ilgili gelişmeler hakkında sunum ve bilgilendirme gerçekleştirildi.

I. GEMİ TRAFİK HİZMETLERİ KONGRESİ DÜZENLENDİ

08-09 Aralık 2014 tarihlerinde, İTÜ Süleyman Demirel Kongre Merkezi’nde deniz trafik operatörleri ve İTÜ Denizcilik Fakültesi tarafından “1. Ulusal Gemi Trafik Hizmetleri Kongresi” düzenlendi. Kongreye Yönetim Kurulu Üyesi Kpt. M. Alev Tunç ile birlikte Sekreteryaya tarafından katılım sağlandı. Kongrede Kpt. M. Alev Tunç tarafından Montreux Sözleşmesi ve deniz ticareti



Strateji Belirleme Çalıştayı yapıldı



Norveç heyeti ağırlandı

yönleriyle Türk boğazlarının önemini belirtir bir sunum yapıldı. Ayrıca, Türkiye’de gemi trafik hizmetleri süreci, arama kurtarma, Türk boğazlarında acentelik ve yerel deniz trafiği açısından gemi trafik hizmetleri konularının yanı sıra, Türk boğazlarında gerçekleşen deniz kazaları ve çatışma tehlikesi olasılık analizleri ile Türk boğazları’nda seyir, can ve çevre emniyeti için yapılabilecek çalışmalar konularında sunumlar gerçekleştirildi.

ULUSLARARASI GEMİ YAKIT İKMAL SEKTÖRÜNDEKİ GELİŞMELER

18 Aralık 2014 tarihinde, DTO Meclis Salonu’nda Yönetim Kurulu Yedek Üyesi Deniz Eraydın

tarafından, “Uluslararası gemi yakıt ikmal sektöründeki gelişmeler” konulu bir toplantı düzenlendi. Toplantıda, 01.01.2015 tarihinden itibaren ECA bölgelerinde yürürlüğe girecek olan kükürt/yakıt kısıtlamaları ile Yönetim Kurulu Yedek Üyesi İlker Meşe tarafından gerçekleştirilen “Bunker sektöründeki yeni yakıt türleri” (HDME 50 - Heavy Distillate Marine ECA 50 - gibi) sunumu ile son gelişmeler, satın alma anlaşmaları, bunker ikmal prosedürleri ve petrol piyasaları konularında sektöre bilgilendirme sunumları gerçekleştirildi.



limanı değil. 50 bin geçen gemiden 15 binine ikmal yapılıyorsa iyi bir ikmal limanı değiliz. En az yüzde 50 veya 60'a çıkmamız gerekiyor. Katma değeri çok yüksek bir sektöüz. 2023 hedefi 500 milyar dolarlık ihracat rakamı kesinlikle yanlış bir rakam değil. Sadece yakıt ikmal sektörü olarak biz 500 milyar doların yüzde 1.5'ine talibiz. 7.5 milyar dolar ihracatı sadece yakıt ikmalcileri gerçekleştirebilir. Biz tüm bu sorunları 12 Mart 2013'de masaya yatırdık" ifadelerini kullandı. DTO yönetimiyle çalışmak için bir yol haritası çizdiklerini de söyleyen Eraydın, dünyada İstanbul gibi önemli suyolları bulunduğunu belirterek, "Singapur, Cebelitarık'ta bulunan suyolları potansiyelinin yüzde 80'ini kullanıyor. Yakıt ikmalinden önemli bir pay alıyorlar. Biz bu rakamları resmi makamlara anlattık. İhracatımızın ekonomiye olan katkısını ilgili mercilere aktardık" dedi.

"ORTAK ÇALIŞMALAR MEMNUN EDİCİ"

Meslek komitelerinin kendi bünyelerinin dışında ortak çalışmalarının çok memnun edici olduğunu belirten İMEAK Deniz Ticaret Odası Meclis Başkanı Cengiz Kaptanoğlu, "Komitelerin etkin çalışmaları yöneticilerin de önünü açıyor. Sizlere tavsiyem birbirinize her zaman yardımcı olmanız. Denizcilik sektöründe herhangi bir konuda muhatabınızı ikna ettiğiniz

zaman, meselenize de hakimseniz, iyi anlattığınız taktirde yolunuz her zaman açık olur. Diğer meslek komitelerinden de aynı çalışmalarını bekliyoruz" dedi.

"LNG EN İDEAL ÇÖZÜM ANCAK ALTYAPI YETERSİZ"

Gemilerde kullanılacak yeni yakıt türleri ve uygulamalarla ilgili katılımcılara bilgi veren İMEAK Deniz Ticaret Odası Meclis Üyesi ve İlkfer Grup Kurucu Ortağı İlker Meşe ise özetle şunları aktardı:

"Emisyon Kontrol Alanı'nda (ECA) 1 Ocak 2015 tarihinde sülfür değeri yüzde 0.10 olarak tanımlandı. IMO kurallarına göre, Kuzey Amerika'da 200 mil içinde seyahat eden gemiler ve Baltık, Kuzey denizlerindeki gemiler için sülfür emisyon limitinin yüzde 1'den yüzde 0,01'e düşürülmesi gerekiyor. Bu durumda gemilerin dört alternatifi bulunuyor; sülfür değeri yüzde 0.10 veya yüzde 0.10'dan düşük olan damıtılmış yakıt (MGO) kullanmak, sülfür içerikli ağır yakıt kullanılmasına devam etmek için baca içersine temizleyiciler kurmak, yakıtı LNG'ye dönüştürmek, sülfür değeri yüzde 0.10'dan düşük olan yeni nesil yakıt kullanmak. Bu dört seçenekten MGO en yüksek maliyetli seçenek. LNG en ideal çözüm ancak altyapı yetersiz ve birçok durumda kargo alanı kaybı olarak görülmekte. Scrubber operasyonu yüksek sermaye gerektirmektedir.



Cengiz Kaptanoğlu



İlker meşe

Yeni tanımlanmış düşük sülfürlü yakıtlar ise, MGO yakıtına nazaran 50 dolar daha ucuzdur ve bu nedenle yenilenmiş yakıtlar da çok pahalı bir alternatif olarak gözükmemektedir. Bu yakıtı sunan en az yedi tedarikçi mevcut. Bunlar Exxon Mobile, Luk oil, Cepsa Marine, BP, Shell, Gazprom ve Neste Oil'dir. Bu ürün fiyatlandırması, LSMGO fiyatlarından 50 dolardan daha düşük teklif veren Exxon Mobile dışında ilan edilmedi".

NATURE INSPIRES US, WE INSPIRE DESIGNS



We are proud to present our new design Turkey's 1st Seismic Research Vessel.

Seismic Research Vessel is a multi-purpose research vessel that the scientists will have the opportunity to perform geophysical, geotechnical, bathymetric, hydrographical and oceanographic, hydro-acoustic researches in addition to her 2D and 3D Seismic research capability.

The vessel is equipped with an 8 x 8 of streamer winches, towing points, and gun winches.

She has an excellent hull form and dual redundant diesel electric propulsion system and azimuth type thrusters to get the best speed and fuel consumption performances.

Deck layout accommodates a fully automated deployment and recovery equipment handling system for research equipment.

The Seismic is designed by 100% Turkish Engineers.

However, we created this document in English. Because;
Ülkemizde de ileri teknoloji deniz platformlarının tasarlanabileceğini ve insanlarımızın imkan verildiğinde neler başarabileceğini farklı bir dilde de anlatmak istedik.

seft®

Phone: +90 216 447 2800 Pbx Website: www.seft.com.tr Email: info@seft.com.tr
Address: Teknopark Istanbul | Sanayi Mah. Teknopark Bulvarı No:1/4A Kat:2 Kapı:303 - 34906 Pendik-Istanbul, Türkiye

ŞUBELERİMİZDEN

haberler... haberler... haberler... haberler... haberler... haberler... haberler... haberler... haberler... haberler...

İZMİR ALSANCAK LİMANI'NA YENİ VİNÇLER GELDİ

Uzun süredir yatırım yapılmasını bekleyen İzmir Alsancak Limanı'nın yüzü, 3 adet gantry crane vincinin gelmesiyle güldü.



Uzun süredir yatırım yapılmasını bekleyen İzmir Alsancak Limanı'nın yüzü, 3 adet gantry crane vincinin gelmesiyle güldü.

İMEAK DTO İzmir Şubesi Yönetim Kurulu Başkanı Yusuf Öztürk, Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı tarafından gönderilen vinçlerin, limanın kapasitesini artıracığını belirterek, "Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı tarafından bugün Alsancak

Limanı'na gönderilen vinçler biz denizciler için önemlidir. Yeni gelen gantry crane vinçleri ile limanın elleçleme kapasitesi önemli miktarda artacaktır. Yeni vinçlerin gelmesi konusunda emeği geçen herkese teşekkür ediyorum" diye konuştu.

Yusuf Öztürk ayrıca, hem kruvaziyer hem de konteyner gemilerine hizmet veren liman ile ilgili yatırımların devam etmesi gerektiğini de vurguladı. **(DTO İzmir Şubesi)**

ENGELLİLER İÇİN HAZIRLANAN İLK YELKENLİ

Alanya Marina'daki törende engelliler için özel olarak "Hayata Yelken Aç" Projesi kapsamında hazırlanan ilk yelkenli "Engelsiz 1" alkışlar eşliğinde denize indirildi.



Alanya Marina'daki törende engelliler için özel olarak hazırlanan yelkenli, alkışlar eşliğinde denize indirildi. 'Hayata Yelken Aç Projesi'nin Alanya Marina'da yapılan tanıtım törenine Alanya Kaymakamı Hasan Tanrıseven, Alanya Belediye Başkanı Adem Murat Yücel, Alanya Emniyet Müdürü Mehmet Ömür Saka, Antalya Deniz Ticaret Odası Başkanı B. İnanç Kendiroğlu, Alanya Ticaret Odası (ALTSO) Başkanı Mehmet Şahin, Alanya Turistik İşletmeciler



Derneği (ALTİD) Başkanı Burhan Sili, Alanya Yat ve Yelken Kulübü Başkanı Cemal Özdiyar, resmi kurum amirleri, turizmciler ve sivil toplum kuruluşu temsilcileri katıldı.

"PROJENİN BİZİM İÇİN AYRI BİR ÖNEMİ VAR"

Alanya Belediyesi'ne 2,4mR sınıfı yelkenli teknesini hibe eden Antalya Deniz Ticaret Odası Başkanı Kendiroğlu ise, "Oda olarak birçok projeye destek veriyoruz ancak bu projenin bizim için her anlamda daha ayrı bir değeri ve önemi var. Oda olarak bundan sonra da sosyal projelerin desteklenmesi konusunda çalışmalarımız sürecektir" diye konuştu. Konuşmaların ardından engelliler için özel olarak hazırlanan 2,4 mR paralimpik 'Engelsiz 1' adlı yelkenli törenle suya indirildi. Kolu ampute olan engelli paralimpik sporcu Ruhi Kısır, yelkenliyle denize açılarak projenin tanıtımını yaptı. **(DTO Antalya Şubesi)**

CertAsig - Denizcilik Sektöründeki Güvenilir Sigorta Firmanız



CertAsig, istikrarlı bir şekilde sunduğu rekabetçi sigorta çözümleri ile denizcilik alanındaki risklerinizi teminat altına almaktadır. Ana ürünlerimiz içerisinde, tekne & makine sigortası, koruma & tazmin sigortası, yük sigortası bulunmaktadır.

Güçlü Yanlarımız:

- Teklif, hasar tespit & tazmini gibi isteklere hızlı ve çözüm odaklı hizmet.
- Bağlı olduğumuz güvenilir reasürans şirketleri ve firma ortaklarından aldığımız yüksek finansal gücümüz.
- Londra pazarı ile aynı özelliklerde ve şartlarda hizmet veriyor olmamız.
- CertAsig Türkiye'de, P&I sigortası hizmeti için Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı tarafından tanınmış ilk Romanya şirkettir.

Lütfen bizimle tercih ettiğiniz broker aracılığı ile irtibata geçiniz.



Bükreş - Romanya

Adres: 61B Nicolae Caramfil Street,
1st district
Bucharest, Romania 014142
Telefon: +9040 21 311 91 04

Köstence - Romanya

Adres: 251 - 253 Mamaia Blv,
2nd floor,
Constanta, Romania, 900546
Telefon: +40 241 64 52 66

Istanbul - Türkiye

Address: Istanbul Liaison Office
Bebek Mah. Kucuk Bebek Cad.
Emek Apt. No.30 D.2
Bebek 34342, Istanbul TURKEY
Phone:+90 212 257 10 72 Gsm:+90 533 088 87 46

www.certasig.ro

DOĞU MARMARA KALKINMA AJANSI'NA ZİYARET

Deniz Ticaret Odası Kocaeli Temsilcisi Avukat Vedat Doğusel, Doğu Marmara Kalkınma Ajansı Genel Sekreteri Dr. Fatih Akbulut'u ziyaret etti.

Oda faaliyetleri ve hedefleri hakkında bilgi veren Doğusel yaptığı konuşmada; "Biz Deniz Ticaret Odası olarak uluslararası alanda tüm taşıma modundaki ulusal ve uluslararası gelişmeleri ve sorunları yakından takip etmekte ve sorunların çözümüne yönelik görüş ve önerileri dile getirerek kamu nezdinde girişimlerimizi sürdürmekteyiz. Bizim görevimiz, Türk deniz yolu taşımacılığının gelişmesi ve büyümesi, sorunlarının çözüme kavuşturulması noktasında önemli bir adım olmasıdır" dedi. Doğu Marmara Kalkınma Ajansı (MARKA) Genel Sekreteri Dr. Fatih Akbulut, Doğusel'in ziyaretinden duyduğu memnuniyeti dile getirirken, MARKA faaliyetleri hakkında da bilgi verdi. Akbulut ziyarette MARKA'nın Kocaeli, Sakarya, Düzce, Bolu ve Yalova'da sürdürdüğü çalışmalar, faaliyetleri, mevcut durum, ilin gelişimi için vizyon projeler, sorunlar ve çözüm önerileri konusunda bilgiler verildi.

Görüşmede, Deniz Ticaret Odası ve MARKA'nın işbirliği yaparak projeler üretmesi de gündeme geldi.

DTO KOCAELİ TEMSİLCİSİ KÖRFEZ KAYMAKAMINI DA ZİYARET ETTİ

Deniz Ticaret Odası (DTO) Kocaeli Temsilcisi Av. Vedat Doğusel, Körfez'de kaymakamlık görevine yeni başlayan Dr. Hasan Hüseyin Can'ı makamında ziyaret etti. Doğusel'in gerçekleştirdiği ziyarette, denizcilik sektörüyle alakalı konular, liman yatırımları ve deniz ticaretinin geliştirilmesine yönelik konular konuşuldu. Doğusel ardından, kaymakam Can'a isminin yazılı olduğu sanatsal bir hediye sundu.



Av. Vedat Doğusel kaymakam Can ile yaptığı görüşmede; "İlimizde bulunan liman ve deniz işletmeciliği göz ardı edilemeyecek durumda... Bizler Deniz Ticaret Odası olarak üyelerimizle ve iş alanlarımızla her zaman ilgili olduk. Gelişen teknoloji ile birlikte çalışmalarımıza hız

vereceğiz. Denizcilik, sadece yükün bir yerden bir yere taşınması olarak algılanmaktadır. Deniz bir güçtür. Vatanın mavi bir parçasıdır. Denizci bir millet olmalı ve var gücümüzle çalışmalıyız" dedi.

(DTO Kocaeli Temsilciliği)

FAS HEYETİ, YATIRIM ŞARTLARINI ARAŞTIRIYOR

2. Türk Arap Gıda ve Gıda Teknolojileri Zirvesi' ne katılmak üzere Türkiye'ye gelen Fas Heyeti, İMEAK DTO İzmir Şubesi'ni ziyaret etti.



Türk Arap İş Adamları Derneği İzmir Şubesi Başkanı Sabuhi Attar'ın organizasyonu ile gerçekleşen ziyarete katılan deniz ürünleri ticareti ile ilgili heyet, İzmir'e gelmekten ve denizcilik sektörü yetkilileri ile tanışmaktan büyük mutluluk duyduklarını belirttiler.

Fas'ta su ürünleri üretimi yapan Said Derhem, Türkiye ile bu alanda işbirliğini artırmak istediklerini

söyledi. İki ülke arasında bu alanda karşılıklı alışverişin olması gerektiğini vurgulayan Derhem, ağırlıklı olarak ton balığı yetiştirdiklerini ve Türkiye'deki büyük firmalarla çalıştıklarını ifade etti. Norveç ile Türkiye arasında uygulanan vergi kolaylığının her iki ülke arasında da uygulanması gerektiğine dikkat çeken Derhem, "Türkiye ve Fas arasında ithalat ve ihracatta artış yaşanması için bu konuda adım atılması gerekiyor" dedi. Heyet ayrıca, Türkiye'de balıkçı teknelerinin azalması için neden devlet tarafından teşvik verildiğini sordu.

İMEAK DTO İzmir Şubesi Yönetim Kurulu Başkanı Yusuf Öztürk,

Gıda, Tarım ve Hayvancılık Bakanlığı'nca denizlerde su ürünleri varlığını korumak amacıyla balıkçı teknelerini azaltma programı uygulandığını belirterek, "Balıkçılık sektöründe avcılık yapan ruhsatlı tekne sayısı azaltılarak su ürünleri üzerindeki av baskısının ortadan kaldırılması hedefleniyor" dedi.

Konuşmasında Deniz Ticaret Odası hakkında bilgi veren Öztürk, marina, balıkçı, armatör, acente, kısaca denizden geçimini sağlayan tüm kişi ve firmaların Deniz Ticaret Odası'na üye olduğunu vurgulayarak Odanın aynı zamanda devlet ile üyeler arasındaki köprü vazifesini gören bir kurum olduğunu ifade etti. **(DTO İzmir Şubesi)**

BOAT DÜSSELDORF FUARI'NDA, DENİZ TURİZMİ TANITILACAK

İMEAK DTO İzmir Şubesi, su sporları, yatçılık ve tekne alanında dünyanın en prestijli fuarlarından biri olarak kabul edilen "Boot Düsseldorf 2015 Fuarı"na katılacak.

İMEAK Deniz Ticaret Odası İzmir Şubesi; su sporları, yatçılık ve tekne alanında dünyanın en prestijli fuarlarından biri olarak kabul edilen "Boot Düsseldorf 2015 Fuarı"na katılacak. Fuar, yeni yılda 17-25 Ocak tarihleri arasında Almanya'nın Düsseldorf kentinde gerçekleşecek.

İMEAK DTO İzmir Şubesi Yönetim Kurulu Başkanı Yusuf Öztürk, fuara bu yıl bölgede bulunan rüzgar sörf okulları, dalış okulları, marinalar kısaca deniz turizmi ile ilgili üyelerin de katılacağını söyledi. Öztürk ayrıca fuarda, Alaçatı'daki sörf turizminin ve bu alanda yeni potansiyel olan Dikili'nin de tanıtımının

yapılabileceğini ifade etti. Öztürk, "Almanya'da gerçekleştirilecek olan 'Boot Düsseldorf 2015' sektör için çok önemli bir fuar. Merkez Yönetim Kurulu kararı ile fuarda bu yıl ülkemizi, İMEAK DTO İzmir Şubesi ve Antalya Şubesi'nin tanıtmasına karar verildi. Fuara marinalar, rüzgar sörf okulları, dalış okulları yani deniz turizmine hizmet veren ve bu alanda uğraşan üyelerimiz de katılacak. Fuarda, ülkemizin ve bölgemizin tanıtımı yapılırken aynı zamanda deniz turizmi hakkında görüşmeler yapılabilecek. Yeni yatırımlar ve pazarlama olanakları görüşülebilecek" diye konuştu.



Öztürk ayrıca, fuara katılacak üyelerle periyodik aralıklarla bir araya gelerek hazırlık çalışmalarını sürdürdüklerini belirtti. **(DTO İzmir Şubesi)**

Managing Environmental Solutions

Reliability Centered Maintenance

Regulatory Compliance

Hull Inspection



ENERGY EFFICIENCY

EMISSIONS



Risk-Based Inspection

PROTECTING THE ENVIRONMENT

MAINTENANCE & REPAIR

Life Extension



ABS

www.eagle.org

ŞUBELERİMİZDEN

haberler... haberler... haberler... haberler... haberler... haberler... haberler... haberler... haberler... haberler...

İMEAK DTO'DA ISO 10002 STANDARDI EĞİTİMİ VERİLDİ

İMEAK DTO çalışanlarına Türk Loydu Vakfı Eğitmeni Banu Yüksel tarafından, "ISO 10002 Müşteri Memnuniyeti ve Şikayetleri Yönetim Sistemi Bilgilendirme ve Uygulama Eğitimi" verildi.



A Seviye Akredite bir Oda olarak, İMEAK DTO yönetiminin hizmet kalitesini sürekli iyileştirmek, üye memnuniyetini artırmak ve "Kalite Yönetim Sistemi"ni geliştirmek

amacıyla, 9 Aralık 2014 tarihinde Oda çalışanlarına, Türk Loydu Vakfı Eğitmeni Banu Yüksel tarafından "ISO 10002 Müşteri Memnuniyeti ve Şikayetleri Yönetim Sistemi Bilgilendirme ve Uygulama Eğitimi" verildi.

DTO'nun 30 çalışanı, eğitim programı süresince standardın müşteri geri bildirimlerinin etkin bir şekilde yönetilmesine nasıl yardımcı olacağını öğrenerek, müşteri geri bildirimlerinin önemini irdeledi. Katılımcılar, bu yönetim sistemini kurmak için temel gereklilikleri ve

süreçleri kavrayarak, müşteri geri bildirimlerinin değeri ve yararları hakkında bilgi edindi. Program süresince sistemin uygulamasına yönelik örnekler de ele alındı.

İMEAK DTO Kalite Yönetim Sistemi eğitimleri, 2015 yılında "ISO 27001 Bilgi Güvenliği Yönetim Sistemi", "Süreç Yönetimi ve İyileştirilmesi Eğitimi ve Atölye Çalışması", "Oda/Borsa Akreditasyon Sistemi Eğitimleri", "Akreditasyon Çalıştayları" konularıyla Kalite Birimi koordinesinde devam edecek. (İMEAK DTO)

ALIAĞA LİMANLARI ZİYARET EDİLDİ

İMEAK DTO İzmir Şubesi Yönetim Kurulu tarafından Aliağa'da bulunan Tüpraş, Milangaz, Petkim, Petrol Ofisi, Total, Ege Gaz ve Alpet limanları ziyaret edildi.



Ziyaret sırasında liman yetkilileri tarafından sunumlar gerçekleştirildi ve çalışmalar hakkında bilgi verildi.

İMEAK DTO İzmir Şubesi Yönetim Kurulu Başkanı Yusuf Öztürk, bölgede yaşanan yol sorununa değinerek, "Yolları kimse sahiplenmediği için bakımı da yapılamıyor" dedi. Bölgede çalışan kamyonların bu nedenle sürekli tehlike yarattığına dikkat çeken

Öztürk, yol ile ilgili sorunun en kısa sürede çözülmesi gerektiğini ifade etti.

Öztürk, "Denizcilik sektörünün gecesi-gündüzü, tatili, bayramı yoktur. Sektör 24 saat çalışır. Nemrut Limanlar Bölgesi'ndeki bağlantı yollarının satıh bozukluğu, trafik yoğunluğu can ve mal emniyeti bakımından ciddi riskler oluşturuyor. Şu anda limanlara giden anayolun

ve bağlantı yolunun yeterli olmaması ve plansız olmasından dolayı yoğun bir trafik sorunu yaşıyor. Bununla birlikte geri hizmet ve depolama alanlarının yetersiz olması ya da hiç bulunmaması ciddi sorunlara neden olmaktadır" diye konuştu. Akşam için düzenlenen yemekli toplantıda üyelerle biraraya gelen Öztürk, karşılıklı görüş alışverişinde bulunarak, "İMEAK DTO İzmir Şubesi olarak üyelerimizle ilgili her türlü probleme değinmeye çalışıyoruz. Lokomotif sektörlerden biri olan denizcilik, ülke ekonomisi için son derece önemli bir yere sahip ve en fazla mevzuatın yenilendiği bir sektör. O yüzden her dakika sektörün henüz hazır olamadığı yeni bir uygulama ile karşılaşılabilir. Görevimiz idaremizi bu konularda bilgilendirmektir" dedi. (DTO İzmir Şubesi)



- Ship Owning and Ship Management • Chartering and Brokering Services
- Port Management • Bonded Warehouse Services • Agency Services



MARDENİZ



MARDAŞ



KARDENİZ

Ambarlı liman tesisleri, Mardaş iskelesi, Yakuplu, Beylikdüzü 34524 İstanbul/TÜRKİYE

Tel: +90 (212) 875 27 32 pbx - Faks: +90 (212) 875 27 38-39

Tlx: 31702 mrds tr e-mail: info@mardas.com.tr

www.mardas.com.tr

TÜRK ARMATÖRLER BİRLİĞİ'NDE YENİ YAPILANMA



Şadan KALKAVAN
Armatörler Birliği Yönetim Kurulu Başkanı

Armatörler Birliği Yönetim Kurulu Başkanı Şadan Kalkavan, Armatörler Birliği'nde yeni bir yapılanmaya gidildiğini belirterek, sektör ile ilgili önemli konulara değindi.

2013 yılı şubat ayında yapılan Türk Armatörler Birliği Olağan Genel Kurul Toplantısı sonrasında, birliğimizin yeni bir yapılanma ile daha aktif olması için çalışmalar yapılması kararlaştırılmıştır.

2014 yılının sonuna yaklaştığımız bugünlerde, çalışmalarımızın tüm üyelerimiz tarafından görülmeye ve anlaşılmaya başladığını düşünüyoruz.

3 Aralık 2014 tarihinde gerçekleştirdiğimiz Yönetim Kurulu Toplantısı'nda piyasalarda yaşanan olayları bir bütün halinde değerlendirdik. Yine bu toplantıda bazı arkadaşlarımıza çalışma yapma görevi verdik ve 25 Aralık 2014 tarihinde yeniden toplanacak olan Yönetim Kurulu'nda yeni bir değerlendirme yapıp, Türk armatörünün piyasalardaki olumsuzluklardan etkilenmesini önlemeye yönelik talep ve önerilerimizi tespit ederek hükümetimize iletme kararında

olacağız. Öncelikle hem dünyada, hem de Türkiye'de armatörler, 2014 yılında maalesef geçen yıldan daha iyi olamamışlardır. Hatta bazı şirketlerin bilançolarının 2013 yılına göre daha da kötü duruma gittiğini belirtmek isterim.

Denizcilik, global ekonomik krizin verdiği etkilerden kendini kurtarabilmiş değildir. 'Privat Equity' (Özel Sermaye) ve Hedge Fon'ların daha güçlü hale gelmesi ve vermiş oldukları yeni gemi siparişleri denizciliğimiz için tehdit oluşturmaktadır. Özel sermaye ve Hedge Fon'larının yeni gemi inşa siparişleri vermek suretiyle, denizcilik sektörüne 2014 yılında yatırdıkları meblağ 40 milyar dolar ile yeni bir zirve yapmıştır.

"Geri dönüşlerin düşük olduğu, buna karşılık yüksek risk taşıyan bir sektör olan armatörlükte, sadece uzun dönemli hesaplar ile başarı elde etmek mümkündür" ifadesi bugün her zamankinden daha geçerli bir söylem haline gelmiştir.

Tanker piyasası için yapmış olduğumuz değerlendirmelerde; yaşanan sert kış koşullarının yarattığı ilave taleple birlikte günlük kazançlarda önemli artışlar sağlandığı görülmüştür. VLCC kazançları çok artmıştır. Burada ana sebep yeni tanker siparişlerindeki düşüşlerdir. Örneğin, Suezmax tanker siparişleri bugünkü kadar düşük seviyeye inmemiştir. Product tankerler için aynı şeyleri söylemek mümkün değildir. Her şeye rağmen, tankerlerdeki bu duruma karşın, kuru yük piyasası için aynı şeyleri söylemek maalesef mümkün değildir. 2014 yılı bekleneni vermediği gibi kötü geçmiş olmasına karşın, 2015 yılının daha da kötü olacağından bahsedilmektedir. 2015 yılında teslim edilecek yeni kuru yük gemileri ile birlikte armatörlerin endişe içerisinde beklemelerini normal karşılamak gerekecektir.

Enteresan bir dönem yaşamaktayız. Dünyanın lokomotifi konumundaki Amerikan ekonomisi büyüme trendinde, ham madde fiyatları ile birlikte armatörlerimiz için çok önemli olan petrol fiyatları düşmektedir. Bizleri olumlu düşünmeye iten bu pozitif gelişmelere rağmen Çin ekonomisindeki yavaşlama bizlere istediğimiz beklentileri verememektedir. Konteyner piyasalarına baktığımızda ise bir tarafta ilginç birleşmeler, diğer

tarafta Çin'in Maersk, MSC ve CMA CGM şirketlerinin birleşmelerini reddetmesi gibi olaylara şahit olduk.

FİLO BÜYÜKLÜĞÜMÜZ 30,4 MİLYON DWT'A DÜŞTÜ

Armatörlerimizi bekleyen iki önemli husus bulunmaktadır. Bunlardan biri uluslararası regülasyonlara uyma mecburiyetimizdir. Kuzey Denizi, Baltık Denizi ve İngiliz Kanalı'nda bir müddettir uygulanmakta olan "düşük sülfürlü yakıt" kullanma mecburiyeti, 01.01.2015 tarihinden itibaren sülfür oranının yüzde 0,1 oranına düşürülmesi gibi yeni bir kısıtlama getirmektedir. Kısaca ECA (Emisyon Kontrol Bölgesi) olarak adlandırılan bölgede gemi çalıştırmak oldukça zor olacaktır. Bazı armatörler gemilerinde yakıt olarak LNG kullanımına yönelmiş bulunmaktadırlar. İkinci husus; gemileri ballast (safra) olarak alınmakta olan deniz sularının bir arıtmaya tabi tutularak denize basılmalarını öngören "Arıtma Sistemi"nin monte edilmesi, armatörlere yeni bir yük getirmektedir.

Türk Armatörü, global ekonomik kriz öncesi iyi günlerde yaratmış olduğu kapitali filosunu yenilemek ve büyümek için yeniden denizciliğe yatırmıştır. Ancak, 2008 yılında yaşanan global ekonomik kriz her şeyi silip süpürmüştür. Öyle ki, gemi fiyatlarında meydana gelen

aşırı düşüşler nedeniyle bankalar karşısında (ki bunların çoğu yabancı finans kuruluşudur) teminatsız kalmışlardır. İmkanlar dahilinde verilebilecek ilave teminatlar verilmiş olmasına karşın, verebilecek bir ilave teminat kalmamıştır. Bu durum bazı bankaları agresif davranmaya itmekte ve gemileri satışa zorlamaktadırlar. Bu durumda armatör vermiş olduğu öz kaynak, ilave kaynak vs. durumları kaybettiği gibi gemisini de kaybetmektedir.

32 milyon DWT'a yaklaşmış olan Türk armatörünün filo büyüklüğü 30,4 milyon DWT'a düşmüş ve düşmeye devam etmektedir. Bu konuyu hükümetin bilgisine sunmak gibi bir görevimiz bulunmaktadır.

Geri kalanı hükümetimizin takdiridir. 2023 yılında 500 milyar dolar ihracat yapma hedefimiz bulunmaktadır, bu da dış ticaret hacmimizin de 1,2 trilyon dolara çıkması anlamına geliyor. Yapmış olduğumuz hesaplamalar, 2013 yılında deniz taşımacılığı için takriben 35 milyar dolar ödeme yapılmasının mecburi olduğunu gösteriyor.

Armatörlük zor meslektir. Devamlı mücadeleyi gerektirir. Bu zorlukları aşmak için de elimizden gelen çabayı göstermeye devam edeceğiz. Türk Armatörler Birliği Başkanı olarak, hepinizin yeni yılını kutluyor, 2015 yılının sağlık, başarı ve mutluluklar getirmesini diliyorum.



HARUN ŞİŞMANYAZICI *

2014 gerçeklerinden 2015 ekonomisine bakış

Bilindiği üzere bir kaç ülke hariç (ABD, İngiltere, İrlanda, Meksika, eskisi gibi olmasa da Çin, 2014'ün ikinci yarısından itibaren Hindistan vb.) dünya ekonomisi daralma trendine girmiştir. Daha doğrusu büyüme oranı azalmaya başlamıştır. Küresel GSYİH 2010'daki seviyesi olan yüzde 5'lerden bu yıl yüzde 3.3'lere düşecektir (IMF tahmini). IMF 2015 yılı için ise, tahminini 2014'e göre biraz daha iyi olarak yüzde 3.8 olarak belirlemiştir.

Önceleri ekonomi uzmanlarının bunu iyimser bir rakam olarak değerlendirmelerine ve bu tahmine şüphe ile bakmalarına rağmen düşen emtia fiyatları, özellikle düşük petrol fiyatları bu tahmini daha akılcı hale getirmiştir. Düşen emtia fiyatları nedeni ile ihracatçı gelişme yolundaki ülkeler bundan zarar görürken, gelişmiş zengin ekonomiler başta olmak üzere, ithalatçı ülkeler bundan

menfaat sağlayacaklar ve bu küresel kazanç/kayıp hesabının net bakiyesi dünya GSYİH'nin minimum yüzde 0.5 artmasına neden olacaktır. Bazı kaynaklarda bu artış oranı yüzde 1.2'ye kadar olmak üzere daha büyük oranlarda hesaplanmaktadır.

Ancak meseleye negatif yaklaşanlar kısa dönemde fiyat düşüşleri küresel ekonomiye katkı sağlasa da emtia fiyatlarındaki düşmenin bir nedeninin de dünya ekonomisindeki soğuma ve deflasyonist baskılar olduğundan bahisle uzun dönemde bunun ters etki yapacağını ileri sürmektedirler. IMF'ye göre Japon ekonomisi önümüzdeki yıl yüzde 0.8, Çin ise yüzde 7.1 büyüyecektir. Bu büyüme oranı Japonya için ciddi bir durgunluk demektir.

R.S. Platou'nun çeşitli kaynaklardan derlediği belli başlı

ülkelerin 2014 ve 2015 GSYİH oranları Ekim 2014 raporunda aşağıdaki şekilde yer almıştır:

Japonya'daki durgunluk ve resesyon riski ise bütçe açığını azaltmak için tüketim (satış) vergilerinin yüzde 8'den yüzde 10'a çıkarılmasından kaynaklanmış ve iç talep düşmüştür. Diğer taraftan Japonya'da üretim endeksi iyi olsa da cari denge fazlası beklenenden daha fazla düşmüştür. (Ağustos'da 2.7 milyar)

Japonya'daki resesyon riski ya da beklenenden daha derin bir durgunluk, hükümeti erken seçime götürmektedir. Temmuz ayından beri Yen'in USD karşısındaki değer kaybı ciddi sıkıntı yaratmaktadır. Geleneksel olarak Japonya'nın en büyük problemi GSYİH'nin yüzde 200'ünü aşan kamu borç stoku ve bütçe açıklarıdır.

DÜNYA GSYİH YILLIK BÜYÜME ORANI (%)

Küresel GSYİH Büyümesi	2013	2014	2015
ABD	2.2	2.1	3.1
EURO BÖLGESİ	0.4	0.8	1.3
ÇİN	7.7	7.3 (7.5)	7.1
JAPONYA	1.5	1.1	1.2
HİNDİSTAN	4.7	5.8	6.4
DÜNYA	3.2	3.2	3.7
DÜNYA TİCARETİ	3.0	3.8 (4.0)	5.0 (5.3)



AB ENFLASYONU YÜZDE 2'NİN ALTINDA TUTMAK İSTİYOR

Euro Bölgesi bu yılın başında geçen seneden gelen bir ivme ile iyi bir momentum yakalamışken, Rusya-Ukrayna krizi ve buna bağlı olarak AB-ABD'nin Rusya ya karşı uygulamış oldukları ekonomik yaptırımlar ve buna Rusya'nın aynı tonda cevap vermesi, başta Almanya olmak üzere tüm Euro Bölgesi'ni ters yönde etkilemiştir. Euro Bölgesi'nin lokomotifini olan Almanya bile artık katar olmaya dönüşmüştür (İşsizliği düşürmeyi başarsa ve hala pozitif büyüme rakamı olsa bile yüzde 1.2). Euro Bölgesi bu yıl yüzde 0.8 büyüyecektir. Bazı kaynaklarda 0.1 puan daha düşüktür. Normalde AB'nin hedefi enflasyonu yüzde 2'nin biraz altında tutmak olmasına rağmen (%1.8-1.9), enflasyon yüzde 0.7'lerden 0.4'lere ve en nihayet 0.3'lere düşmüştür (2014 hedefi 0.7 enflasyon ve yüzde 1 büyümedir). Bu henüz deflasyon olmasa da, durgunluk ve dezenflasyon demek olup, parasal genişleme ile fiyatların acilen

yüzde 2'lere doğru yükseltilmesi gerekmektedir. Şu an Avrupa henüz bir deflasyon ile karşılaşmasa da, bir dezenflasyon döneminde olup resesyon eşiğindedir (Bazı AB ülkeleri ise şimdiden resesyondadır).

Bilindiği üzere önemli bir demir cevheri, soya fasulyesi, mısır, şeker, kahve, petrol üreticisi olan Brezilya'da ekonomi, 2014'ün ikinci çeyreğinde bir önceki yılın ikinci çeyreğine göre yüzde 0.9 küçülmüş, üçüncü çeyreğinde ise bu küçülme yüzde 0.2 olmuştur. Bu küçülme de diğer hususlar yanında emtia fiyatlarındaki düşmede önemli rol oynamıştır. Hindistan bu yılın ikinci yarısına hükümet değişikliği ve yeni merkez bankası başkanının akılcı ekonomi politikaları ile olumlu girmiş ve Hindistan için beklentiler gelecek için olumlu yöne dönmüştür. Ancak içinde bulunduğumuz aylarda, petrol ve diğer emtia fiyatlarındaki düşmeye rağmen, ihracattaki azalma ve altın ithaline getirilen gevşek uygulamalar ile cari açık

artmaya başlamıştır. Buna rağmen Hindistan yakın gelecekte ABD ve Çin'in ardından üçüncü büyük ekonomi olacaktır.

ASYA GENELİNDE FİYAT DÜŞÜŞLERİ KEMİKLEŞMEYE BAŞLADI

Çin bilindiği üzere ham madde sevkiyatları bakımından lokomotif rol oynamaktadır. Bu yıl yüzde 7.3 büyümesi beklenen Çin'in (Belki biraz altı olabilir), dünyanın ikinci büyük ekonomisi olarak bu büyümesinin altında parasal genişleme, sosyal yardımlar, düşük emek ücretlerine dayanan katma değeri düşük üretim ve iç talebe dayalı kalkınma bulunmaktadır (Yeni Başbakan 18 aydır bu politikayı değiştirmeye çalışmaktadır). Nitekim Çin piyasasında anormal bir para arzı bulunmaktadır. M2 yani piyasadaki para miktarı GSYİH'nın yüzde 200'üne (100 trilyon CYN) yükselmiştir. İç borç gerek halkın, gerekse yerel hükümetlerin borcu olarak hat safhaya ulaşmıştır. Çin'in sosyal politikaları nedeni ile

iç borç GSYİH'nın yüzde 73'üne yükselmiştir. Bütçe açığı ise yüzde 12.5 olup, 221 milyar USD'dir. Mevcut emlak balonuna ilave, bu günlerde Çin hisse senetlerinde bir balon oluşmaktadır. Hisse senedi piyasaları bakımından Çin Asya borsalarında pozitif olarak ayrılmaktadır. Ancak bunun reel olmadığı ileri sürülmektedir. Çin hükümeti finansal sıkılaştırma tedbirleri, vergi reformları ile ekonomiyi yavaşça küçültmeye, emlak piyasasındaki aşırı değerlenmeyi düşürmeye, gerek bu alanda, gerekse sanayi alanında aşırı kapasiteyi küçültmeye çalışmaktadır. Ancak tüm bunları yaparken hedeflenen yüzde 7.5'lük büyüme oranını ve işsizlik rakamlarını da takip etmekte, ihtiyaç olduğunda küçük teşvik tedbirleri uygulamaktadır.

Hal böyle olmakla beraber Çin'in kasım ayı ekonomik verileri yeni yapmış olduğu faiz indirimine rağmen çok olumlu çıkmamıştır. Çin imalat sanayi endeksi mayıs ayından beri ilk defa küçülmüştür. Dışarıdan gelen müşteri talepleri de hız kesmiştir. Composite Output Index, kasım ayında 51.7'den 51.1'e düşmüştür. Marjinal büyüme oranı son 6 ayın en düşüğü olmuştur. Son 6 ayda ilk defa üretim düşmüştür. Servis sektörü ise ekim ayına göre biraz artmıştır. 52.9'dan 53'e çıkmıştır. Girdi ve çıktı fiyatları ve TÜFE düşmüştür.

Son aylarda dile getirildiği gibi Çin de, dezenflasyon sürecine girmiştir. Bu ise, düşük imalat maliyeti nedeni ile küresel ölçekte yeniden dünyanın Çin malları tarafından işgal edilmesine ve küresel ekonomide görülen durgunluğun daha da artmasına neden olmaktadır. Yeni yapılan faiz indiriminin etkisinin önümüzdeki aylarda görüleceği ve daha da ötesinde bu durumun Çin

hükümeti nezdinde parasal genişleme baskılarının artacağı beklenmektedir. Ayrıca Morgen Stanley'in kasım raporuna göre; Asya genelinde fiyat düşüşleri yani dezenflasyon kemikleşmeye başlamıştır. Ancak tüm bu yukarıdaki negatif hususlara rağmen dünya ekonomisi resesyonda değildir. Dünya ekonomisi hala yüzde 3.3 büyümektedir. Gelecek yıl ise, yüzde 3.8 büyüyecektir. Ayrıca Sahra Altı Afrika'nın doğal kaynaklar bakımından zengin ülkeleri yüzde 7 büyümektedir.

KÜRESEL DÜNYA TİCARETİ DÜŞMEKTEDİR

Dünya GSYİH'da olduğu gibi dünya ticaret hacmi de düşmektedir. Eskiden dünya GSYİH oranından daha fazla artan dünya ticaret hacmi (Örneğin 2010'da dünya GSYİH'ı yüzde 5 artarken, dünya ticaret hacmi yüzde 12.8 artmıştır.) son 4 yıldır dünya GSYİH'sı kadar ya da biraz üstünde ve altında artmaya başlamış ve GSYİH'nın yüzde 24-25'i kadar bir büyüklükte sıkışıp kalmıştır. 2011'de dünya ticareti yüzde 6.2, 2013'de ise yüzde 3 artmıştır. Bu yıl Dünya Ticaret Örgütü, dünya ticaret artışını yüzde 4.7 olarak tahmin etmiş, ancak daha sonra bunu revize ederek aşağıya indirmiştir. Bu yıl bunun 3.8 olması beklenmektedir. Bu rakam geçen seneye göre 0.8 daha büyüktür. Önümüzdeki sene ise, yüzde 5 olacağı tahmin edilmektedir.

Dikkat edilirse dünya ticareti 2010-2011 ve 2008 yılı öncesine göre düşmekte, ancak 2012-2013'e göre biraz yükselmektedir.

Dünya ticaretinin deniz taşımacılığı ile yakın ilişkisi izahtan varestedir. Dünya ticaretinin volume yani miktar olarak yüzde 75'i, parasal olarak ise yüzde 60'ı deniz

yolu ile taşınmaktadır. Dünya ticareti arttıkça, normal ve teorik olarak dünya deniz taşımacılığı da artmaktadır. Dünya Ticaret Örgütü'nün dünya ticaret oranını aşağı yönlü revize etmesinin nedeni, emtia ihraç eden ülkelerin ithalatlarındaki zayıflamadan kaynaklanmaktadır. Gerek iktisaden dünya ekonomisindeki küçülme ve üstüne üstlük emtia fiyatlarındaki düşme bu malları ihraç eden ülkelerin ekonomilerini ters yönde etkilemekte ve parasal olarak ihracat miktarını düşürmektedir. Dünya küresel üretiminin yüzde 13'ünü yaratan Euro Bölgesi'ndeki deflasyonist baskılar ve yaşanan dezenflasyon, dünyanın ikinci büyük ekonomisi ve ham madde ithalatının en önde giden lideri Çin'deki yeni ekonomik politikalar gereği iç talebin düşmesi, hammadde yoğun yatırımlardan, yatırımların teknoloji yoğun alanlarda odaklanması, iki haneli büyüme oranlarından bu yılki hedefi olan yüzde 7.5'lara gerileyerek ekonomiyi yumuşak bir şekilde küçültmeye çalışması ve finansal açıdan istikrarlı bir yapıya kavuşmak istemesi, Japonya'nın iktisaden soğuması, üretici fiyatı dezenflasyonu yaşaması ve resesyon riski altında bulunması, Ukrayna'nın yüzde 8 küçülmesi, Rusya'nın ancak yüzde 0.4 büyüebilmesi, şu an dünyada parası en fazla değer kaybeden ikinci ülke olması bunda önemli rol oynamıştır.

Ancak bu negatif unsurlara rağmen emtia fiyatlarındaki düşme Çin'in ihraç amaçlı demir çelik üretmek üzere demir cevheri ithalatını, Hindistan'ın kömür ithalatını, LPG taşımacılığını artırmıştır. Son aylarda petrol fiyatlarındaki düşmeden de özellikle Venezüella, İran, Rusya, Brezilya çok etkilenmişlerdir. Rusya'da üstüne üstlük Ruble de değer kaybetmiştir (Ekim 2014'de

Rus Merkez Bankası Ruble'nin düşmesini önlemek için 7 Milyar USD harcamasına rağmen başarılı olamamış ve Ruble en düşük seviyesine inmiştir). 2014 yılında şu an için USD karşısındaki değer kaybı yüzde 37'dir. Bank of Amerika, petrol fiyatlarının da etkisi ile Rus ekonomisinin 2015'de yüzde 1.5 küçüleceğini öngörmektedir. Kısaca güçlü parasal rezervlerine rağmen (500 milyar USD üstünde) Rusya da bir iktisadi daralma tehdidi altındadır. Çünkü petrol ve doğal gaz gelirleri bütçesinin yüzde 50'sine katkı sağlamaktadır. Bütçe dengliği için petrol fiyatlarının USD 105 PB olması gerekmektedir. İran için bu rakam USD 138 PB'dir.

Bununla birlikte Rusya'da beklenen bu küçülme hemen görülmeyecektir. Çünkü Rusya petrol fiyatlarının yüksek olduğu dönemde yukarıda da söylenildiği gibi büyük rezervler oluşturmuştur. Bu rezervleri kullanacak ve hükümet harcamalarını kısıcaştır. Söz konusu etkileme petrol fiyatlarındaki düşme devam ederse, sonraki dönemlerde etkisini gösterecektir. 2008 krizindeki gibi hemen şimdiden böyle bir durumla karşılaşılacaktır.

2015'DE NELER OLACAK?

Yukarıda dünya ekonomisi ve dünya ticaretindeki durum ortaya konulmaya çalışılmıştır. Diğer taraftan gerek dünya ekonomisindeki durgunluk, gerekse birçok emtia üretimindeki artış nedeni ile fiyatlar 2014'ün ikinci yarısından itibaren aşağıya düşmeye başlamıştır. 8 Aralık itibari ile petrol pazarından pay alma savaşı Suudi Arabistan'ı son 14 yıldır en düşük fiyat kotasyonu yapmaya zorlamıştır. Bu fiyat düşürme politikasına İran ve Irak da katılmıştır. Sonuç olarak; WTI USD 63.05 PB, Brent ise USD

66.19 PB'e düşmüştür. Bunun USD 43 PB'ye kadar düşmesi beklenmektedir. Ayrıca en az 6 ay bu petrol fiyatlarının düşük düzeyde kalacağı iddia edilmektedir. Söz konusu düşük petrol ve emtia fiyatları bir taraftan hammadde ithal eden ülkeler için olumlu bir durum yaratırken, öbür taraftan ihracat eden ülkeler için negatif sonuçlar doğurmaktadır. Üstelik iktisadi refah, tüketimi büyük genç nüfus ülkelerinden bir iki istisna hariç, nüfusu yaşlı doygun ekonomi ülkelerine kaymaktadır. İthalci gelişme yolundaki ülkelerde ise, güçlü USD ve vergi uygulamaları nedeni ile bu fiyat düşüşlerinin halka yansımaya ve küresel ekonomide bir dönem sonra genişlemeden ziyade daralma yaratacağı ileri sürülmektedir. Bazı ekonomistler ise tersine bu fiyat düşmelerinin bir vergi indirimi gibi ekonomide en az yüzde 0.5'lik bir canlanma yaratacağını düşünmektedirler (IMF hesaplamaları da bu yöndedir). Ülke ve bölge itibari ile söz konusu emtia fiyatlarının etkileri de farklı olacaktır.

AB bir dezenflasyon yaşarken, bu petrol ve emtia fiyatlarındaki düşmeyi karşı karşıya oldukları deflasyon riskini hızlandıracak bir tehdit unsuru olarak görmektedir. Avrupa Merkez Bankası Başkanı Mario Draghi, ekonomide müdahale etmeden bir iyileşmenin olmayacağını görerek, parasal genişlemenin şart olduğunu vurgulamış ve önce varlığa dayalı bir finansal genişleme planı uygulanırken sonra bunun kapsamının genişleteceği sinyallerini vermiştir. Avrupa Merkez Bankası şimdiden Varlığa Dayalı Senetleri (Asset Backed Securities-ABS) almak sureti ile bankaların kredi genişlemesini ve bu yolla ekonomiyi canlandırmaya çalışmaktadır. Avrupa, bu maksatla 1.704 milyar Euro (USD 2.200

milyar) tahsis etmiştir. Draghi, bu "Varlığa Dayalı Senet" alımlarının tek başına yeterli olmayacağını, ilaveten kanalları daha da genişleteceğini ve devlet tahvillerini almayı da düşüneceklerini ve bunu programlarından çıkarmadıklarını beyan etmiştir.

Bilindiği üzere şimdiye kadar Avrupa Merkez Bankası Euro Bölgesi'nin büyük ekonomilerinin (Örneğin Almanya) muhalefeti ve itirazı nedeni ile ABD, Japonya, İngiltere'nin yaptığı gibi devlet bonolarının alımlarına sıcak bakmıyordu. Draghi'nin devlet tahvilleri alımını da yapacakları yönündeki beyanı; İspanya, Yunanistan gibi ekonomik olarak kötü durumda olan AB üyelerinin devlet tahvillerinin alımının uzun vadede AB için risk yaratacağı düşüncesi ile AB Merkez Bankası'nın bu politikası ekonomistlerce endişe ile karşılanmıştır.

Ancak AB Merkez Bankası'nın bunu yapacağı, elinin buna mahkum olduğu belirtilmektedir. Avrupa Komisyonu, Fransa ve İtalya'nın aşırı bütçe açıklarına da ekim ayında göz yummuş, ancak kasım ayı ortalarında Euro ülkelerinin bir borç değerlendirilmesine tabii tutulacaklarını belirterek, bu ülkeleri aşırı açılmamaları konusunda uyarılmıştır. AB'nin faiz düşürme politikası da devam edecektir. ABD ekonomisi ise, son derece iyi bir seyir izlemektedir. Gelecek yıl ABD ekonomisi 2005 yılından beri ilk defa yüzde 3.5 büyüyecektir. İşsizlik önemli ölçüde düşmüştür. Cari açık azalmıştır. Petrol fiyatlarının etkisi bakımından ise, ABD ile ilgili iki farklı senaryo ortaya çıkmaktadır.

Bazı senaryolarda düşük petrol fiyatlarının tüketimi ve bunun da

enflasyonu artıracığını, bu nedenle Janet Yellen'in faiz artırımını ve sıkılaştırma uygulamalarını öne alacağı iddia edilmektedir. Diğerleri ise, emtia fiyatlarındaki düşmenin enflasyon üzerindeki baskıyı düşüreceğini ve bunun USD'nin aşırı değer kazanmasından ve global ölçekteki durgunluktan rahatsız olan Yellen'e parasal genişlemeyi devam ettirme ve faiz artırımını erteleme imkanı vereceğini ileri sürmektedirler. Bu ise Türkiye dahil birçok ülke için oldukça fayda sağlayacaktır. Ancak ABD'de son iktisadi verilerin iyi çıkması, enflasyon korkusu ile faiz artırımının öne çekileceği düşüncesinin ağırlık kazanmasına yol açmıştır. Bunun söylentisi bile cari açık veren ve dış kaynağa ihtiyaç duyan ekonomilerde ters etki yapmaya başlamıştır.

Çin, ABD'nin parasal sıkılaştırma politikasından hoşlanmamakta ve "Washington'un yaramaz çocukları, daha fazla tahribat yapmadan tavuk oyununu terk etmelidirler" şeklindeki bir söylem ile bu politikaları eleştirmektedir. Çin de her ne kadar finansal genişlemeden hoşlanmasa da, ufak ölçekte bazı teşvik tedbirleri uygulamasına devam etmektedir. Çin'de finansal genişleme ve ilave teşvik tedbirleri konusundaki baskı önümüzdeki günlerde artacaktır. Dünya Bankası Rusya'nın 2015'de 0.7 küçüleceğini (Başka kaynaklarda yüzde 1.5'dur) 2016'da ise yüzde 0.3 büyüyeceğini belirtmektedir. Türkiye açısından ise en önemli sorunlar; cari açık, yüksek faiz, düşük tasarruf oranı, iki haneli işsizlik ve 1/3 genç işsiz oranı, yüksek enflasyon, düşük büyümedir. Bu sorunların bazıları diğerlerinin de nedeni olmaktadır.

Diğer önemli sorunumuz ise Euro ile kazanıp, dolar ile harcamamız ve USD'nin Türk Lirası ve Euro karşısında değer kazanmasıdır.

Diğer sorunumuz ise, bölgemizdeki jeopolitik riskler ve bu yıl görülen kuraklıktır. 2015'e girerken petrol fiyatlarındaki düşme cari açığımızın düşmesinde önemli bir katkı sağlamıştır. Bunun önümüzdeki aydan itibaren enflasyonu da düşüreceği ve bu olumlu gelişmelerin Faiz indirimi hususunda Merkez Bankası'nın elini güçlendireceği beklenmektedir. Ancak buradaki tek tehdit FED'in faiz artırım kararını öne çekmesi ve güçlenen USD olacaktır. Türkiye açısından diğer olumlu gelişme ise vergi gelirlerinin GSYİH'ya oranının yüzde 5 artmasıdır (Büyük bölümü vergi barışı ve sıkı vergi takibi nedeni ile gerçekleşmiştir).

SONUÇ

Sonuç itibari ile 2015'e kötü bir durumdan olumlu beklentiler ile girilmekte ve 2015'in 2014'den biraz daha iyi olacağı beklenmektedir. Sonuçta 2015 sonuna doğru petrol fiyatlarının da USD 80-90 PB'de dengeye geleceği umulmaktadır. Ancak 2015'in küresel iktisadi durumunu aşağıdaki hususlar belirleyecektir:

- Emtia ve petrol fiyatlarındaki düşüşün ne kadar devam edeceği ve hangi noktada dengeye geleceği,
- AB'nin uygulayacağı parasal genişleme tedbirlerinin 2015 yılında AB ekonomisinin yüzde 1'in üstünde büyümesine ve enflasyonun ise yüzde 1.5 üstüne çıkmasına katkı sağlayıp sağlamaması,
- Çin'in tedbiri elden bırakmadan katı sıkı para politikasını gevşetmesine, Çin'in Hong Kong'daki demokrasi eylemlerini söndürüp söndüremeyeceğine, komşuları ile ilgili ihtilaflarının silahlı çatışmaya dönüşüp dönüşmeyeceği,
- Japonya'da yapılacak olan seçimlerin ve Japonya'nın, yeni ekonomi politikasına ne derece katkı sağlayacağı,

- Rusya ile ABD/AB'nin Ukrayna konusunda anlaşmasına. Rusya'nın komşuları ile ilgili ihtilaflarının silahlı çatışmaya dönüşüp dönüşmeyeceği,
- Ebola salgınının yayılıp yayılmaması,
- Orta Doğu'daki jeopolitik risklerin daha da keskinleşmemesine,
- FED'in finansal sıkılaştırma ve faiz artırım uygulamasını öne çekip çekmemesi,
- Mayıs ayında İngiltere'de yapılacak olan seçimlerin İngiltere'yi AB'den ayırıp ayırmayacağına,
- Dünya genelindeki jeolojik ve meteorolojik risklerin gerçekleşip gerçekleşmemesi,
- Araştırma ve geliştirme sonucu bulunan yeni üretim teknikleri ve ekipmanları ve yeni farklı malların yaratılması ve üretilmesi,
- Petrol fiyatlarındaki düşmenin İran'ı iktisaden köşeye sıkıştırarak, nükleer çalışma ve projelerini askıya alarak batı ile uzlaşması ve bunun sonucu olarak İran'a uygulanan yaptırımların kaldırılması.

Dikkat edilirse, ekonomik kriterlerin dışındaki belirleyici unsurlar daha ağırlık kazanmaktadır.

Yazarın notu: "Bu yazı hazırlandıktan sonra yayınlanan Aralık ayı öncü index verilerine göre; ABD'de sonuçlar kötü gelmeye başlamış ve enflasyonist bir baskı yerine fiyatlar aşağı yönlü bir seyir izlemiştir. Bunun nedeni ise ABD vatandaşlarının gerek ülke içinde, gerekse ülke dışında görülen ekonomik belirsizlikler ve jeopolitik riskler nedeni ile pozisyon olarak harcamalarını kısımlarından kaynaklanmıştır. Resesyon içinde olan Japonya'da ise tersi bir durum ile tüm veriler olumlu çıkmaya başlamıştır. Mr. ABE yapılan seçimleri kazanmış ve vaat ettiği genişlemeci ve enflasyonist ekonomi politikaları ile halkın tercihine mazhar olmuştur. Bu bir anlamda deregülasyon ve reflationary ekonomi politikalarının yani ABENOMICS'in Japon halkı tarafından onaylanması demektir".

*Harun Şişmanyazıcı
DTO YKB Danışmanı



Bureau Veritas
your reliable partner for
ships classification and certification

For further details please contact us:

Bureau Veritas

Deniz ve Gemi Sınıflandırma Hizmetleri Ltd.Sti.

Centrum İş Merkezi - Aydınevler Sanayi Cd. - No 3/1

34854 Kucukyali Maltepe - İstanbul

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



A. DENİZ ERAYDIN *

BUNKER 2015

Dünya değişiyor, uygulamalar gelişiyor, işleyişler belli standartlar çerçevesinde yapılıyor. Daha modern yöntemleri benimsemeli, çok daha rafine bir çalışma içinde olmalıyız. “MARPOL 73/78 ANNEX VI bunker ikmal prosedürleri, iyi niyetli armatörleri ve bunker ikmalcilerini koruyan bir uygulamadır” demek yanlış olmaz.

Gemileri hareket ettiren güç konusunda geçtiğimiz 300 yıl boyunca her yüzyılda bir teknoloji gelişmesi olmuş. 1700’lerde rüzgar enerjisi ve yelkenliler kullanılırken, 1800’lerde kömür ana yakıt olmuş ve buharlı gemiler kullanılmış. 1912’de M/V SELANDIA gemisinin Kopenhag Limanı’ndan Uzakdoğu limanlarına ilk seferi yapması ile sıvı fosil yakıtların gemi yakıtı olarak kullanılması dönemi başladı. Tesadüf budur ki aradan 100 yıl geçiyor ve 2011 yılı LNG’nin gemi yakıtı olarak kabul görmeye başladığı yıl oluyor. Dünyada yılda 350 milyon ton gemi yakıtı tüketiliyor. Gemi yakıtlarının ikmalini ve miktarını belirleyen uluslararası ticaret yollarıdır. Ticari deniz yollarını belirleyen en önemli unsurlar da, uluslararası ticaret ve stratejik dar boğazlardır. Dünya da 8 adet stratejik dar boğaz bulunuyor, bunların ikisi Türk boğazlarıdır. Günümüzde uluslararası ticarete, dolayısıyla uluslararası ticaret yollarına yön veren ülkeler: ABD, AB ülkeleri ve Çin’dir.

Günümüzde korsanlar da, deniz yollarının yönlendirilmesinde belirleyici rol oynamaktadır. Kuzey geçişleri bu günlerde daha sık kullanılıyor diyebiliriz.

Dünya ticaretini elinde bulunduran ülkeler, çevre kirliliği ve sağlığa zararlı etkinlikler konusunda da başı çekiyorlar.

Dünya ticaretinin yüzde 90 oranında deniz yolu ile yapılması, toplam CO2 salınımının neredeyse yüzde 3’ünün gemi emisyonları kaynaklı olması ve bu emisyonların çevreye ve insan sağlığına verdiği zararlar bilimsel raporlarla kanıtlandı. Çok özet olarak; bunun üzerine IMO ve bağlantılı kurum ve ülkeler bu olumsuzluğun önüne geçmek amaçlı bir dizi hareket planı hazırladılar.

1990’larda hazırlanan önlemler silsilesi 2004’den itibaren sıkı şekilde uygulanmaya başladı. Dünyanın değişik bölgelerinde “Emisyon Kontrol Bölgeleri” (ECA - SECA) oluşturuldu. Bu bölgelerde daha



düşük oranda kükürt içeren gemi yakıtları kullanılması için lokal kanunlar yürürlüğe kondu ve IMO ile birlikte uygulaması başlatıldı.

TÜM DÜNYA DENİZLERİNDE;

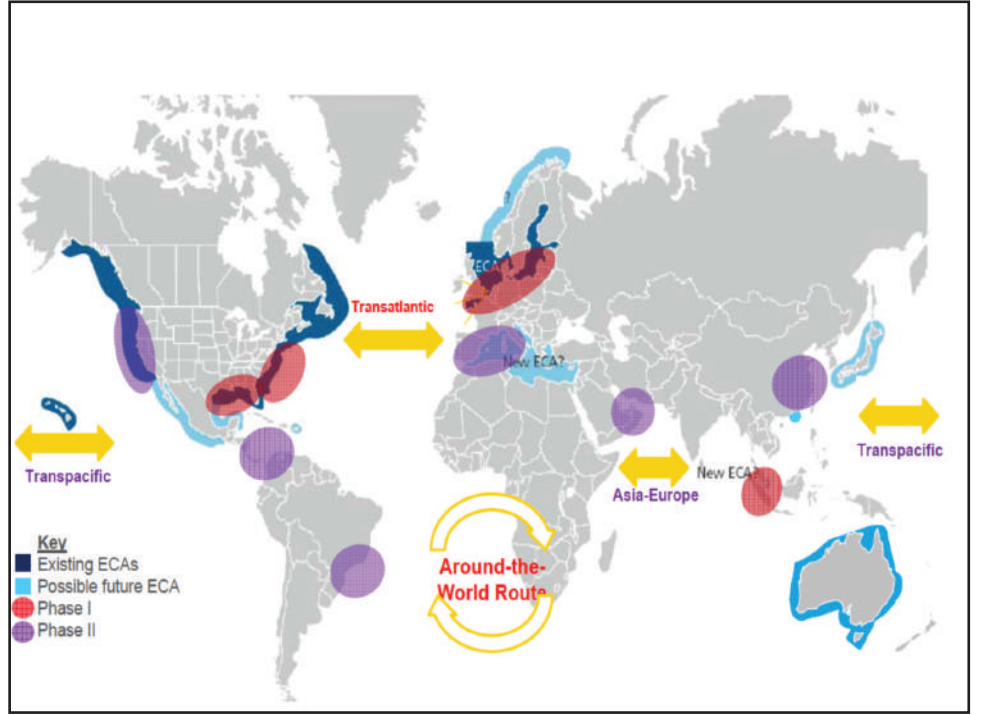
2004 yılında IMO'nun MARPOL ANNEX VI kurallarını onaylamasını takiben, 2005 yılında bütün dünyada yakıtlarda kükürt limiti yüzde 4.5 ile kısıtlandı. 2012 yılında bu limit yüzde 3.5'e düşürüldü. 2020 -2025'de bu limitin yüzde 0.5'e düşürülmesi planlanıyor.

ECA VE SECA'LARDA;

2006 ve 2007 yıllarında kükürt limitleri yüzde 1.5'e düşürüldü. 2010'da kükürt limiti yüzde 1'e çekildi. 2012'de ABD, doğu ve batı kıyı şeridini 200'nm açığından itibaren ECA bölgesi ilan etti ve denetimlere başladı. 01.01.2015'den itibaren kükürt limiti ECA bölgelerinin tümünde yüzde 0.1 olarak belirlendi. 1990'larda planlanan ve 2004'den itibaren uygulanmaya başlanan bu yapılanma aslında gemi yakıtlarında önümüzdeki 10 yılda ağır ve yüksek kükürtlü yakıtlardan, daha hafifi ve kükürtsüz yakıtlara doğru geçişi açıkça gösteriyor.

01.01.2015'den itibaren gemi yakıtları konusunda ECA bölgelerinde yeni kısıtlamalar yürürlüğe giriyor.

Armatörlerin ve bunkercilerin 01.01.2015'den itibaren dikkat etmesi gereken basit detaylar var. Düşük kükürtlü yakıt almış olmanız, bu yakıtı ikmal etmiş olmanız veya bu yakıtı kullanıyor olmanız sizi cezalardan uzak tutmak için yeterli olmayabilir. Doğru yakıtı aldığınızı veya ikmal ettiğinizi standart dokümanlar veya analiz raporları ile belgelemeniz gerekebilir. Talep edilen belgeleri sunamamanız durumunda bir takım yaptırımlarla karşılaşmanız muhtemeldir. Başta Danimarka hükümeti olmak üzere ABD Sahil güvenliği ve birçok benzeri kurum önümüzdeki



haftalarda, "Emisyon Kontrolleri" ile ilgili denetimleri artıracaklarını ve caydırıcılığı öne çıkartmak için ciddi yaptırımlar uygulamaya koyacaklarını birçok kanaldan duyurdular.

Sevimsiz yaptırımlarla karşılaşmamak için başlangıç olarak aşağıdaki basit bir kaç öneriyi dikkate almanızı tavsiye ederiz:

1- Devreye giren ECA bölgelerini ve yakın gelecekte devreye girecek yakıt kısıtlamalarını takibe alınız.

2- Bunker satın almalarınızı daha kalite ve standartları tarif ederek yapınız:

3- Daha en baştan satın alma anlaşmanızda "MARPOL 73/78 ANNEX VI" uygulamalarının esas alınacağını belirtiniz.

Bunker ikmallerinde miktar için "bunker barç" ölçüleri esastır. Diğer taraftan yakıt numunesi "yakıt alan geminin manifoldu"ndan alınır. Yakıt alacak geminin manifoldunda damlama usulü numune almak için uygun aparat yoksa, bunu daha anlaşma aşamasında yazılı olarak belirtmeli ve damlama usulü numunenin bunker barcının manifoldundan kurallara uygun şekilde alınması için talep yapılmalıdır.

MARPOL 73/78 ANNEX VI'ya göre yapılan bunker ikmallerinde, "ikmal öncesi", "ikmal sırasında" ve "ikmal sonrasında" takip edilmesi gereken bir dizi ikmal prosedürü vardır. Bu prosedürlerin amacı ikmal kayıtlarını tutmak ve gerektiğinde bu bilgileri kullanmaktır.

4- Bunker ikmal öncesi:

Bunker barcının bütün tanklarının mühürlü olduğu, en az bir gemi ve bir bunker barcı temsilcisi ile birlikte tespit edilmelidir. Mühürler temsilcilerle beraber sökülmemelidir. Bunker barcı, MSDS formları, bunker barç tanklarının kalibrasyon cetvelini (mühürlü ve güncel) ve ürün kalite sertifikalarını ikmalden önce gemi temsilcisine sunmalıdır. İkmal boyunca damlama usulü numune almak için gerekli aparat geminin manifolduna monte edilir. Eğer geminin manifoldu bu aparat için uygun değilse veya gemide bu aparat yoksa gemi kaptanı damlama usulü numunenin bunker barç manifoldundan alınması için talepte bulunur.

Yakıt ikmal için hortumların manifoldlara montajı sırasında hem gemi personeli, hem de bunker barç

MAKALE

personeli “deniz kirliliği”ni önlemek için azami tedbirleri almalıdırlar. Numune aparatı ve hortumlar takıldıktan sonra ikmale başlamak için gemi talimatı beklenir.

5- Bunker ikmalı sırasında:

Bunker ürün pompalaması sırasında, damlama usulü numune aparatının başında bunker barcından ve alıcı gemiden en az birer temsilci bulunmak zorundadır. İkmal başlamadan bunker barç tanklarından alınan numuneler, önceden hazırlanmış numuneler, temsilci bulunmadan alınan numuneler şahit numune olarak kabul edilemez. Şahit numune büyük bir adet temiz ve boş kaba alınır.

6- Bunker ikmalı sonunda:

Şahit numune pompalama bitince en az üç ayrı numune kabına bölüştürülür. Numune kapları mühürlenir. Numunelerin etiketlerinin üzerine mühür numaraları, manifold seçeneği (barç veya gemi), gemi ismi ve tarih yazılmalı, gemi ve bunker barcı tarafından mühürlenmelidir. Geminin numunesi ve MARPOL numunesi gemi temsilcisine teslim edilir. En az bir numune bunker barcına teslim edilir.

BDN (Bunker Delivery Note) doldurulmadan önce, tanklar gemi ve bunker barcı temsilcisi ile birlikte ölçülmeli ve ikmal yapılan yakıtın tam miktarı tespit edilmelidir. Tespit edilen miktar, numune mühür numaraları ve kalite detayları muhakkak BDN’e yazılmalıdır. Hortum sökümü sonrası bunker barcı, kalkış için gemi kaptanından talimat bekler.

Yukarıda anlatılan ikmal prosedürleri aslında yıllardır uyguladığımız, birçok geminin halihazırda bildiği basit prosedürlerdir. Denetimlerin sıklaştırıldığı ve uygunsuz yakıt tespiti durumunda yaptırımların çok ağırlaştırıldığı şu günlerde, ikmal öncesi, ikmal sırasında ve ikmal

- Yakıt talebi yapılırken yakıtın teknik ismi kullanılmalıdır (RME 180, RMG 380, MGO DMA ...)
- Yakıtın hangi standartlar çerçevesinde olması gerektiği belirtilmelidir. (ISO 8217:2005, ISO 8217:2012 ...)
- Gemiye, ana makinaya, çalışılan bölgeye göre ilave limitler talep edilmelidir. (max density 0.95 veya sulphur %3.00 (max)...))
- ISO 8217:2005 ve sonrasında çıkan kalite çerçevesi esas alınmalıdır:



ISO 8217:2005
ISO 8217:2010
ISO 8217:2012(E)

ÖRNEK:

100 MT RME 180 (ISO 8217:2010) max sulphur %3.00
50 MT MGO DMA (ISO 8217:2005) max sulphur %0.1 , max density 0.86

MARPOL 73/78 ANNEX VI PROSEDÜRLERİ VE DÖKÜMANTASYONU ESAS ALINMALIDIR.

BUNKER BARCI TARAFINDAN HAZIR BULUNDURULMASI GEREKENLER:

BUNKER ÜRÜNÜNÜN YÜKLEME BELGELERİ (MİKTAR VE CİNS)
ÜRÜN KALİTE BELGESİ
MSDS FORMLARI
TESLİMAT ÖNCESİ DURUM TESPİT TUTANAKLARI
1 BÜYÜK + EN AZ 3 ADET NUMUNE ŞİŞESİ
NUMUNE MÜHÜRLERİ
BDN (BUNKER DELIVERY NOTE)
MANİFOLT DAN DAMLAMA USULÜ NUMUNE ALMA APARATI

sonrasında izlenen prosedürleri usulüne uygun yapmanız durumunda, suçunuz yok ise, size kesilecek cezaları sizi yanıltarak bunker ürünü ikmal eden şirketlere rücu etme imkanınız olacaktır.

Diğer taraftan usulüne uygun alınmayan şahit numune, özensiz doldurulan tespit tutanakları ve detaylandırılmamış ürün kaliteleri er veya geç başınıza dert olacaktır. Eğer geminizde yok ise kullanımı kolay, ömrü uzun olan basit bir damlama usulü numune alma aparatı edinmenizi, nacizane, tavsiye ederim.

“Yeni yerlere gitmek için eski yolları kullanamayız”.

Dünya değişiyor, uygulamalar geliyor, işleyişler belli standartlar

çerçevesinde yapılıyor. Daha modern yöntemleri benimsemeli, çok daha rafine bir çalışma içinde olmalıyız.

“MARPOL 73/78 ANNEX VI bunker ikmal prosedürleri, iyi niyetli armatörleri ve bunker ikmalcilerini koruyan bir uygulamadır” demek yanlış olmaz.

Bir sonraki yazımızda, dünyadaki gelişmeler ışığında masaya gelen alternatif gemi yakıtlarına değineceğiz.

Makalenin daha geniş versiyonuna İMEAK DTO'nun web sitesinden <http://www.denizticaretodasi.org.tr/Sayfalar/Anasayfa.aspx#> linkinden ulaşabilirsiniz.

*A. Deniz Eraydın
İMEAK DTO Meclis Üyesi
Gemi Yakıt İkmalcileri Derneği Başkanı

CYE

since 1988



Geleceğin BUNKER İKMAL teknolojisi... Bugün!



Gemi Yakıt İkmallerinde kalite ve miktarı kusursuz ölçen, belgeleyen, sertifikalı;
" EMERSON Coriolis Mass Flow Meter "
kullanan ilk ve tek Türk Bunker Şirketi

CYE PETROL TIC LTD STI
BAGDAT CAD. NO:91 KAT:3 KADIKOY 34724 ISTANBUL/TURKEY
T: +90 216 345 47 00 (PBX) | F: +90 216 330 50 68 (PBX)
E-MAIL: cye@cyepetrol.com.tr
www.cyepetrol.com.tr



UFUK TEKER *

2015 Şubat ayı P&I yenilemeleri

Sigortacılıkta hangi miktarda ve hangi sayıda hasarın ne kadarlık zaman dilimine yayılacağı kesin olarak bilinmesi imkansız olduğu için, dünyada en büyük finansal güce sahip P&I sigortacıları ve kulüpleri için bile güçlü bir reasürans koruması vazgeçilmez bir unsurdur.

Bir yıl daha geride kalıyor. Denizciliğin ve ekonominin geçen yılına bakıp bir sonraki yıl için öngörülerimizi oluşturmanın zamanı geldi. Biz de kendi konumuz olan P&I sigortaları perspektifinden 2014 yılının nasıl geçtiği ve 2015 yılından neler beklemeliyiz konularında öngörülerimizi paylaşmak isteriz. Deniz ticaretinde çarkların aksamadan dönmesi için temel kavramlar olarak kabul edilen güvenilirlik, finansal güç ve işinin ehli olarak en üst kalitede hizmet sunabilme yeterliliği, armatörlerin gemilerini yürütmek için aldıkları tüm hizmetlerde olduğu gibi, P&I sigortası satın alırken de göz önünde tutulmalıdır.

Armatörün P&I sigortasına ihtiyaç duyacağı hallerde zararını tazmin edebilme gücü, ancak sigortacısının sahip olduğu finansal kuvvet ile sınırlı olmaktadır. Bu yüzden, armatörün aslında mesleğini sigortalayan P&I sigortacısının seçiminde, sigorta şirketinin güvenilir bir şöhrete ve piyasada zaten ispatlanmış, yeterliliği mali otoritelerce onaylanmış finansal kuvvete sahip olduğundan emin olması, muhakkak kendi menfaatine olmaktadır.

Günümüzde deniz alacaklarından doğan tazminatların genel yükseliş trendinde olması ve basit nitelikli P&I poliçelerinin bile yüzlerce milyon dolara ulaşan limitlerle düzenlenmesi, armatörler için yıkıcı olabilecek zararların P&I sigortacılarına da ciddi mali yük getirmesine neden olabilmektedir.

Bu noktada, P&I sigortacılarının arka planda başka risk taşıyıcılara dağıtmak suretiyle kendilerini korumak için satın aldığı reasürans teminatlarının da güvenilir olması büyük önem kazanmaktadır. Sigortacılıkta hangi miktarda ve hangi sayıda hasarın ne kadarlık zaman dilimine yayılacağı kesin olarak bilinmesi imkansız olduğu için, dünyada en büyük finansal güce sahip P&I sigortacıları ve kulüpleri için bile güçlü bir reasürans koruması vazgeçilmez bir unsurdur. Yeterli reasürans korumasına sahip olmayan ve bu yeterliliği finansal otoriteler tarafından düzenli olarak kontrol edilmeyen bir P&I sigortacısının, hasar ödeme gücünü koruması ve sigortaladığı armatörlere karşı tazmin yükümlülüğünü yerine getirebilmesi mümkün değildir. Bu tür bir olumsuzluğun sonucunda ise P&I sigorta poliçesini satın alan armatörün nihai menfaattar olarak mağdur olmaması mümkün değildir.

P&I sigortalarında hizmet yeterliliğinin önemli bir sac ayağı olan temsilcilik (P&I correspondent) makamı da P&I sigortacısının etkin yerel hizmet vermesinde son derece önemli bir araç rolünü oynamaktadır. Özellikle acil müdahale gerektiren hasar süreçleri ve garanti talepleri gibi rollerde, armatörün çalıştığı P&I sigortacısının bu konularda aktif rol oynayabilecek bir temsilcisinin bölgede yer alması, P&I poliçelerinin görevini eksiksiz yerine getirmesi için vazgeçilmez bir husustur.

P&I sigortacılarının doğal bir uzantısı



olarak çalışan yerel temsilciler dışında, sigorta hizmetinin satın alınması ve armatör adına etkili bir şekilde yürütülmesine destek olan sigorta brokerlerinin konusundaki yetkinliği de armatörün P&I sigorta programının sağlıklı bir şekilde çalışması için çok önemlidir. Armatörün, P&I sigortaları üzerine uzman bir kadro tahsis etmemiş, P&I sigorta piyasalarına geniş kapsamlı erişimi olmayan bir sigorta aracı ile çalışması, satın alınan P&I poliçesinden beklenen faydanın sağlanmasını ciddi şekilde engelleyebilir. Denizcilik işletmelerinin kendi sahip olduğu uzmanlık alanı çoğu zaman denizcilik sigortalarından ayrı bir konu olduğundan, armatörlerin kendi işlerine rahatlıkla odaklanabilmeleri için, konusunda uzman bir sigorta brokeri ile çalışmaları, hem P&I sigorta programının en iyi fayda / maliyet oranı ile oluşturulması hem de hasar sürecinde hasar elleçleme hizmetinin en başarılı şekilde alınmasını sağlayacaktır.

Özetlemek gerekirse, 2015 yenilemeleriniz öncesinde:

1) P&I sigortacınızın tonaj ve çalışma sahanızda uzman olduğundan emin olmalısınız.

2) P&I sigortacınızın finansal durumunun bilindiğinden ve düzenli denetlendiğinden emin olmanız gerekmektedir.

3) P&I sigortacınızın sahip olduğu reasürans programının sizin ihtiyaçlarınız ile uyumlu olduğundan emin olmanız gerekmektedir.

4) Sefer yapmakta olduğunuz bölgelerde bulunan P&I sigortacınızın yerel temsilcileri ve sövreyörlerinin size iyi servis verebilecek kadar uzman olduklarından emin olmalısınız ve size yeterince seçenek tanındığından emin olmalısınız.

2015 YILI HEDEF VE BEKLENTİLERİ

Konuya P&I sigorta piyasalarının 2015 yılı hedef ve beklentileri açısından bakıldığında ise, dünyadaki aktif tonajın büyük kısmının P&I sigortalarını üstlenen International Group of P&I Clubs, ve bu grup klüplerinin 20 Şubat 2015 odaklı yenileme stratejileri büyük önem kazanmaktadır. Havuz sistemi ile çalışan bu grubun çalışma mantığı sabit primli P&I sigorta piyasalarına göre farklılık gösterse bile, tüm P&I sigorta piyasalarının dünyada tabii olduğu global finans sistemi, grup klüplerinin bazı sabit primli P&I sigorta olanaklarını

sunduğu reasürans hizmeti, sabit primli sigortacılar ile kısmen aynı piyasalardan satın alınan reasürans ve retrosesyon anlaşmalarının yanı sıra, denizcilik piyasalarındaki genel trendler, sadece grup klüpleri için değil, tüm P&I sigorta piyasaları için geçerli olmaktadır. Dolayısıyla, grup klüplerinin Şubat yenilemelerinde gösterdikleri genel yaklaşım, yılın geri kalanında global P&I piyasalarında yansımaları olacak genel fiyatlandırma ve iş kabul stratejilerinin de erken bir yansımaları olmaktadır.

Her sigorta branşında olduğu gibi P&I sigortalarında da her risk kendi niteliklerine göre değerlendirilmekte, sigortacılar tarafından iş kabul ve yenileme stratejileri de buna göre tespit edilmektedir. Buna rağmen geçtiğimiz 12 ay içerisinde P&I piyasalarında üretilen primin, ödenen hasarları karşılama yeterliliğinin nispeten daha makul düzeyde seyrettiği gözlemlenmiştir. Ayrıca yüksek montanlı zararların sayısının azalarak sigortacıların arka planda risklerini dağıttıklarını reasürörlerin "hasar fazlası ödeme" esaslı anlaşmalardan daha az zarar gördüğüne ve 2015 yılında P&I piyasaları için fiyatlandırma ve prim artış beklentilerinin makul düzeyde

P&I CLUB	2015 / 2016 ARTIŞ ORANLARI	İLAVE NOTLAR
American	+4.5%	Muafiyetlerinde çeşitli değişiklikler uygulayacaklardır.
Britannia	+2.5%	Muafiyetleri mevcut yıl şartlarındaki gibi olacaktır.
Gard	+2.5%	Kurallar kitapçığında belirtilen muafiyetlerin altındaki muafiyetler 1,000 USD arttırılacaktır.
Japan		Henüz açıklama temin edilemedi.
London	+6%	Muafiyetler temsilci ve sövvey ücretlerine de uygulanacak ve tüm 15,000 USD altındaki muafiyetler 2,000 USD arttırılacaktır.
North of England	+4.75%	Personel ve yük muafiyetlerinden 25,000 USD altında olanlar 2,000 USD arttırılacaktır.
Shipowners	0%	Muafiyetleri mevcut yıl şartlarındaki gibi olacaktır.
Skuld		Genel artış oranı belirtilmemiştir. Fakat tüm üyeler geçmiş yıl performansına göre değerlendirilecektir. Ayrıca, kurallar kitapçığında belirtilen muafiyetler 2,500 USD arttırılacaktır.
Standard Europe	+5%	Temsilci ve sövvey ücretlerine muafiyet uygulanacaktır. Ayrıca tüm muafiyetler 10% oranında arttırılacaktır. Mevcut muafiyet tutarı 10,000 USD ve altında ise zorunlu olarak 1,000 USD arttırılacaktır.
Standard Europe (London)	0%	Muafiyetleri mevcut yıl şartlarındaki gibi olacaktır.
Steamship	0%	Muafiyetleri mevcut yıl şartlarındaki gibi olacaktır.
Swedish		Henüz açıklama temin edilemedi.
UK P&I	+6.5%	Kurallar kitapçığında belirtilen 8,500 USD tutarındaki muafiyetler 10,000 USD olarak değiştirilecektir.
West Of England	+2.5%	Muafiyetler 10% oranında arttırılacaktır. Artış oranı 1,000 USD den az 2,000 USD den fazla olmayacaktır.

kalacağına işaret etmektedir. Bu genel trendler dışında, her bir sigortalının kendi hasar kaydı doğrultusunda yenileme prim yükümlülüğünün artması ve diğer işletme riskleri gibi faktörler, her zaman olduğu gibi muhakkak P&I sigortacılarının büyük önem vereceği hususlar olacaktır.

Aşağıdaki tabloda Grup Kulüpleri tarafından yayınlanan sirkülerler marifeti ile 2015/2016 yenileme dönemi için tüm üyelerine uygulayacakları şartları görebilirsiniz. Bu çerçeveden bakıldığında, tüm dünyadaki P&I yenileme artış oranlarının, hasar kaydı olumsuz seyir izlemeyen ve istisnai bir risk artış durumu olmayan denizcilik işletmeleri için tek haneli rakamlarda kalacağı ön görülmektedir.

Bu yılın diğer yıllardan farkı ise Türk Denizciliği'ne hizmet etmek üzere kurulmuş olan Türk P&I'nın da alternatif P&I teminatı sağlayan şirketlerin arasında yer almasıdır. Bizler, her zaman olduğu gibi ülkemiz denizciliği ve ekonomik gerçekleri karşısında sigortalısını korumak yaklaşımı ile hareket edeceğiz, P&I primlerinde süregelen uzun vadeli artan maliyet trendinden sigortalılarının en az seviyede etkilenmesi için elimizden çabayı göstereceğiz. Türk P&I'nın beklentisi, 2015 yılı içerisinde Gros Ton / USD bazında temel P&I prim maliyetlerinin %2.5 - %5 aralığında artışı göstermesidir. Bu artış sadece şirketin reasürans maliyetlerinin karşılanması amacı ile uygulanacaktır ve diğer yenileme stratejileri arasında %6.5'a kadar

varan oranların her halükarda altındadır. Türkiye'de faaliyet gösteren ilk P&I sigorta şirketi olan Türk P&I, aynı zamanda hedef sigortalı kitlesi ile aynı kanun ve mahkemelere tabi olan, yani Türk armatörlerin P&I poliçeleri hakkındaki olası sorunlarında kendi ülkelerinin yasal süreçlerini işletebilecekleri yegane sigorta şirkettir. Ülkemizin milli hedeflerine doğru ilerlediği bu yolda, Türk P&I, denizcilik sektörümüzün P&I sigorta gereksinimlerine cevap verebilmek adına üstlendiği bu özel görevin farkındadır ve Türk denizcilik camiasının bu kıymetli tevccühüne nail olmayı umarak, 2015 yılı ve sonrasında Türk denizciliğine gönül vermiş armatörlerimize hizmet sunmaya devam edecektir.

**Ufuk Teker
Türk P&I Genel Müdür*

Doğu Akdeniz'in Dünyaya Açılan Kapısı Toros Ceyhan Terminali Kapasitesiyle, Hizmetleriyle Geleceğe Hazır

Toros Ceyhan Terminali, geleceğin "Enerji Depolama ve Aktarım Merkezi" olarak planlanan Ceyhan'da konumlanıyor. Depolama kapasitesi, elleçleme hızı, farklı yük çeşitlerine yönelik geniş hizmet alanı ile bugün, Doğu Akdeniz'in en büyük limanları arasında yer alıyor.

Toros Ceyhan Terminali, GAP Bölgesi ve Adana Yumurtalık Serbest Bölgesi ile komşu konumda. Tarsus - Adana - Gaziantep (TAG) Otoyolu bağlantısıyla; Akdeniz Bölgesi'nin en işlek transit geçiş yolu üzerindeki konumuyla benzersiz bir lojistik avantaja sahip.

- Limancılık sektöründe 33 yıllık güven, deneyim ve kalite
- 365 gün 24 saat kesintisiz hizmet
- Pilotaj, römorkör ve kılavuzluk hizmetlerinden gemi acenteliğine kadar farklı ihtiyaçlara yönelik çözümler



Toros Tarım Sanayi ve Ticaret A.Ş.
Tekfen Tower, Büyükdere Cad. No: 209 34394 4. Levent - Şişli / İstanbul
T: (0212) 357 02 02 F: (0212) 357 02 31 toros@toros.com.tr www.toros.com.tr



TOROS TERMINAL



Dr. BAŞAK AKDEMİR *

2015'e girerken küreselleşme

“2015'e girerken dünya, giderek artan oranda, ülkelerin ve şirketlerin birbirlerinden daha çok etkilendiği ve birbirlerine daha çok bağımlı olduğu küresel bir ekonomiye dönüşmektedir”.

Günümüzün en önemli ekonomik gerçeklerinden biri olan “Küreselleşme”yi, Dünya Ticaret Örgütü'nün “Made in The World” açılımı çok iyi anlatmaktadır. Mal ve hizmetlerin üretimi, giderek daha büyük oranda birden fazla ülkede gerçekleşmektedir. Ülkeler birbirlerine üretimin her safhasında; hammadde temininden ucuz ve kaliteli işgücüne, hesaplı ve verimli üretim aracından, gerekli finansal kaynağın sağlanmasına kadar giderek daha fazla ihtiyaç duymaktadır. John Lennon'ın sınırlarla ayrılmamış dünyası bir gün gerçekleşir mi bilinmez ama global ekonomik dünyada paranın sınırı yoktur. Başka bir ülkede rakibi, tedarikçisi veya müşterisi olmayan sektör kalmamıştır. Çinli “Alibaba” hisseleri Amerika Birleşik Devletleri'nde rekor bir değerle halka arz edilmiş, Amerika Birleşik Devletleri'nin en değerli altıncı şirketi ve Amerika'da yerleşik olmayan en büyük şirket olmuştur. Bill Gates ve Warren Buffet'in ardından telekomünikasyon sektörüne hakim Meksikalı işadamı Carlos Slim Helu dünyanın en varlıklı üçüncü, perakende sektöründen İspanyol Amancio Ortega dünyanın en varlıklı dördüncü kişisidir.

Amerikalı Phil Knight ve Bill Bowerman, 1964 yılında ucuz ve kaliteli üretim imkanları sunan Japonya'da Nike spor ayakkabılarını üretmeye başladıklarından beri imalat modeli kökünden değişmiştir. Şirketler artık tesis ve ekipmana yatırım yapmak yerine,

mal ve hizmeti rekabetçi fiyatlarla üretebilecek ülkelerde anlaşmalar yapmaktadır. Bu model, ürünün daha ucuza elde edilebilmesinin yanı sıra; finansal kaynakların başka yatırımlar, araştırma-geliştirme ve pazarlama için de kullanılabilmesine imkan sağlamaktadır.

KÜRESEL BÜYÜMENİN 2015 YILINDA YÜZDE 3.3'DEN, YÜZDE 3.5'E YÜKSELMESİ BEKLENİYOR

Küresel ekonominin tarafları ülke ekonomilerini incelediğimizde, modelin bu ülke ekonomilerine faydalı olduğunu görmekteyiz. Yeni teknolojilerin, serbestleşen ticaretin ve yatırım için yabancı sermayenin daha kolay hareket edebilmesi bu modelin en önemli neticelerindedir. Ekonomilerin birbirinden etkileneceklerinin arttığı küresel modelde, bir taraftan güçlü ekonomilerin, ama aynı zamanda sıkıntıya düşebileceklerin de yakın takibi önemlidir.

Küresel büyümenin 2015 yılında yüzde 3.3'den, yüzde 3.5'e yükselmesini beklemekteyiz. En yüksek büyüme hızını 2014'de yüzde 2.2 büyüyen Amerika Birleşik Devletleri'nin 2015'de yüzde 2.9 büyümesinde göreceğiz. Bunun önemli nedeni, tüketici ve ticari faaliyet harcamalarındaki artış olacaktır. Eurozone'un da bu yıl geçen seneye oranla daha fazla büyümesi beklenmekte, 2014'deki yüzde 0.8'lik büyümenin 2015'de yüzde 1.2'ye ulaşması öngörülmektedir. Bu büyüme Amerikan ekonomisindeki



büyüme, ev içi tüketimdeki artış ve genişletilmiş mali politika ile desteklenecektir. 2015 yılında İngiltere, İspanya ve Almanya ekonomileri beklentilerin üstünde, İtalya ve Fransa yine beklentilerin altında performans gösterecektir. Çin ekonomisinin 2015 yılında 2014'deki yüzde 7.3 büyümesinin, yüzde 6.8'e düşmesi ama bu büyüme oranının sürdürülebilir olması beklenmektedir. Asya ekonomilerinin çoğunun yavaşlaması, fakat Hindistan ve Japonya ekonomilerinde büyüme beklenmektedir. Asya'nın yüzde 5.7, Latin Amerika'nın yüzde 1.4, Avrupa, Orta Doğu ve Afrika'nın (EMEA) yüzde 2.4 büyümesi beklenmektedir. Küresel enflasyon baskısının emtia fiyatlarındaki şiddetli düşüşün etkisi ile düşük seviyede devam edeceği, Amerika Birleşik Devletleri'nde

enflasyonun hedef yüzde 2'ye yakın yüzde 1.8 olması öngörülmektedir.

PIYASALARDAKİ HER HAREKETİ DİKKATLİ TAKİP ETMEK GEREKİYOR

Aralık 2014'de petrol fiyatları, haziran ayındaki değerlerinden yüzde 44 gerilemiştir. Bu sıra dışı gelişme bütün beklentileri bir ülkeden diğerine, bir kıtadan ötekine olumlu veya olumsuz etkileyecektir. Normal ekonomik koşullarda petrol fiyatlarındaki böyle bir gerilemenin büyüme hızlarını ciddi oranlarda arttırmaması beklenir. Ama maalesef bunun gerçekleşeceğini gösteren altın bir kural yoktur. Oxford Economics, genel olarak, yakıt fiyatlarındaki her 20 USD'lik düşüşün, dünya ekonomisinde önümüzdeki 2- 3 yıl içinde yüzde 0.4 büyüme olarak hesaplamaktadır. Petrol fiyatlarındaki düşüşün etkisinin yüksek enerji tüketen ve yakıt ithalatına bağımlı olan ülkelerde daha fazla olması ve gelişmekte olan ülkelerin petrol fiyatlarından en çok yararlanan ülkeler olması beklenmektedir. Petrol ihraç eden ülkelerde ise, durumun tam tersi

olması beklenmektedir. Moody's'in analizlerine göre Venezuela ve Rusya'nın en kötü etkilenen ülkeler olması, Suudi Arabistan'ın, birikimi fazla olduğundan, daha az etkilenmesi öngörülmektedir.

Küreselleşen dünyanın, paranın sınır tanımadan dolaştığı küreselleşen ekonomilerinde, piyasalardaki her hareketi çok dikkatli takip etmek gerekiyor. On yıl önce FED kararları, bunu biraz daha yakından takip edenler için Amerikan ekonomisinin yönü konusunda sinyaller veriyordu. Bugün FED başkanı Bayan Yellen, futbolcu Messi kadar tanınıyor ve FED kararlarındaki bir kelime ile ülkelerin paraları değer kazanmakta ya da kaybetmektedir.

2015'e girerken dünya, giderek artan oranda, ülkelerin ve şirketlerin birbirlerinden daha çok etkilendiği ve birbirlerine daha çok bağımlı olduğu küresel bir ekonomiye dönüşmektedir.

**Dr. Başak Akdemir
Piri Reis Üniversitesi
Mütevelli Heyeti Üyesi*

TEKNOLOJİ/YENİ ÜRÜNLER



İLKER MEŞE*

Yeni nesil fuel oil

Yeni LSFO yakıtı sunan en az 7 tedarikçi mevcut. Bunlar Exxon Mobile, Luk oil, Cepsa Marine, BP, Shell, Gazprom ve Neste Oil'dir. Bu ürün fiyatlandırması, LSMGO fiyatlarından 50 dolardan (USD) daha düşük teklif veren Exxon Mobile dışında ilan edilmedi.

Emisyon Kontrol Alanı'nda (ECA) 1 Ocak 2015 tarihinde sülfür değeri %0.10 olarak tanımlandı. IMO kurallarına göre Kuzey Amerika'da 200 mil içinde seyahat eden gemiler ve Baltık, Kuzey denizlerindeki gemiler için ise sülfür emisyon limiti %1'den %0,01 limitine düşecek.

Bu durumda, gemilerin dört seçeneği olacaktır:
1- Sülfür değeri %0.10 ve ya %0.10'dan düşük olan damıtılmış yakıt (MGO) kullanmak.
2- Sülfür içerikli ağır yakıt kullanılmasına devam etmek için baca içerisine temizleyiciler (scrubber) kurmak.
3- Yakıtı LNG'ye dönüştürmek.
4- Sülfür değeri %0.10'dan düşük olan yeni nesil yakıt kullanmak.

Yukarıdaki dört seçenekten MGO, en yüksek maliyetli seçenek olarak görülüyor. LNG en ideal çözüm olmakla birlikte altyapısı yetersiz ve birçok durumda

kargo alanı kaybı olarak görülüyor. Scrubber operasyonu yüksek sermaye masrafı taşımakta. Emisyon kontrol alanlarında düzenli sefer yapan gemilerin % 40'ından fazlası harcanan sermaye masrafını iki sene ya da daha az bir zamanda geri alabiliyor.

Yeni tanımlanmış düşük sülfürlü yakıtlar MGO yakıtına nazaran 50 dolar daha ucuz ve bu nedenle yenilenmiş yakıtlar da çok pahalı bir alternatif olarak gözüküyor.

YENİ LSFO YAKITLAR, BUNLARI TEKLİF EDEN FİRMALAR

Yeni LSFO yakıtı sunan en az 7 tedarikçi mevcut. Bunlar Exxon Mobile, Luk oil, Cepsa Marine, BP, Shell, Gazprom ve Neste Oil'dir. Bu ürün fiyatlandırması, LSMGO fiyatlarından 50 dolardan (USD) daha düşük teklif veren Exxon Mobile dışında ilan edilmedi. HDME50 kullanımını MAN B&W iki zamanlı ve B&W HOLEBY jeneratör

	EXXON MOBIL HDME 50	LUKOIL	CEPSA	BP
Density	908.8	886	868	845.4
Viscosity	53.9	16	8.8	8.8
Micro Carbon (MCR)	0.28	0.1	0.1	0.1
Sulfur	0.08	0.07	0.05	0.03
Pour Point	6	18	-12	21
Flash Point	175	165	72	>70
Water	0.05	0.05	0.004	0.01
Acid Number	0.1	0.5	0.27	0.04
Vanadium	3	1	NA	<1
Al+Si	2	2	NA	<1
Lubricity	264	270	410	326
CCAI	794	793	NA	765
ECN	60	NA	NA	80.4

makine tiplerinde denendi ve MAN firmasından herhangi bir olumsuzluk bildirilmedi.

Marketteki yeni yakıtların dördü ve tedarikçilerin belirttiği gibi spesifikasyonlar aşağıdaki gibi listelendi. Listede Exxon Mobile'den alınan, HDME 50 numunesini test etme, ateşleme ve tutuşma özellikleri mevcut. Diğer tüm analizler tedarikçiler tarafından sağlandı.

MAKİNE ÜRETİCİLERİ İÇİN KABUL EDİLENLER

Exxon Mobil, Man Diesel şirketinden herhangi bir itiraz mektubu almadı. Yeni yakıtın tedarikçileri ile ilgili başka herhangi bir bilgi mevcut değil. Yeni yakıt ile ilgili olumlu ve olumsuz bakış açıları şunlardır:

1- Akma noktası: Yeni yakıtların bazıları soğuk su ile alakalı olarak yüksek akma noktasına (Pour point) sahip. Pour point ile ilgili problemler tankta oluşmaktadır. Eğer tanklar bordoya bitişik ise ve deniz suyu sıcaklığı pour pointin altına düşmeye devam ediyorsa (istenildiği düzeyde), parafin kristalleri şekillenecek ve en sonunda tankın donmasına neden olacaktır. Tank ısınmasının çok etkili ve hatasız olması gerekiyor. Parafin kristalleri şekil yaparsa, pour pointe dönen ısınma yeterli olmayacaktır. Parafin mumunun tekrar erimesi için tank sıcaklığının en az 10- 15 C arası artırılması gerekiyor.

2- Yağlama özelliği: Çoğu yeni yakıtlarda normal görünüyor ancak risk almamak için, tedarikçilerin birinin sonucunda 400 mikron değerinin sınır olarak kabul edilmesi gerekir.

3- Ateşleme ve tutuşma özelliği: Exxon Mobile yakıtlarının ateşleme ve tutuşma özellikleri ECN 60 ile çok etkiliydi. Bu süper tutuşma özelliği olan bir yakıttır. Bu yakıtı 6 ay kullanmış bir armatörden gelen geri bildirimde göre ,düşük devirli 2-zamanlı makinesinde herhangi

HDME50 YAKILARI İÇİNDE ATEŞLEME VE TUTUŞMA SONUÇLARI

Ignition Delay	3.23 ms
Main Combustion Delay	3.52 ms
End of Main Combustion	9.37 ms
End of Combustion	13.31 ms
Pre Combustion Period	0.29 ms
Main Combustion Period	5.85 ms
After Burning Period	3.94 ms
Maximum ROHR (Rate of heat release)	3.35 Bar/ms
Position of max ROHR	3.74 ms
Accumulated ROHR	7.38 (arb. Unit)
Maximum Pressure Increase	7.52 bar

bir problem olmamıştır. BP yakıtı yüksek ECN'ye sahipse erken ateşleme ve dizelde vuruntuya neden olmadığı görülmüştür.

4- Mevcut bunkerlerle uyumluluk: Bu yakıtlar genel olarak yüksek parafinlidir. Bu demek oluyor ki, bu yakıtların diğer yakıtlarla uyumluluk

göstermesi çok zordur.Yüksek seviyede karıştırmayı tolere edemiyorlar. Seviyenin %5 ile %10 daha azı kabul edilebilir. Yapılan uygunluk testine göre; Exxon Mobile LSMGO %2'den fazla karıştığında sonuç değişkenlik gösterebilir demek mümkün.

UYUMLULUK TEST SONUÇLARI

BLENDING RATIO		TEST RESULT	RESULTS
ROTTERDAM RMK 700	HDME 50	TEST RESULT	RESULTS
50	50	5	NOT COMPATIBLE
80	20	2	BORDERLINE COMPATIBLE
NEW YORK RMK 500	HDME 50	TEST RESULT	RESULTS
50	50	2	BORDERLINE COMPATIBLE
80	20	1	COMPATIBLE
HOUSTON RMK 500	HDME 50	TEST RESULT	RESULTS
50	50	2	BORDERLINE COMPATIBLE
80	20	1	COMPATIBLE
ROTTERDAM 380 LS	HDME 50	TEST RESULT	RESULTS
50	50	4	NOT COMPATIBLE
80	20	1	COMPATIBLE
MURMANSK 380 LS	HDME 50	TEST RESULT	RESULTS
50	50	2	BORDERLINE COMPATIBLE
90	10	1	COMPATIBLE
VALENCIA 380 LS	HDME 50	TEST RESULT	RESULTS
50	50	5	NOT COMPATIBLE
90	10	1	COMPATIBLE
MONTREAL RMG 380 LS	HDME 50	TEST RESULT	RESULTS
50	50	2	BORDERLINE COMPATIBLE
90	10	1	COMPATIBLE
SANTOS RMG 380 LS	HDME 50	TEST RESULT	RESULTS
50	50	2	BORDERLINE COMPATIBLE
80	20	1	COMPATIBLE
SYROS-GREECE 380	HDME 50	TEST RESULT	RESULTS
50	50	5	NOT COMPATIBLE
80	20	1	COMPATIBLE
HOUSTON 380	HDME 50	TEST RESULT	RESULTS
50	50	2	BORDERLINE COMPATIBLE
80	20	1	COMPATIBLE
CEUTA-SPAIN 380	HDME 50	TEST RESULT	RESULTS
50	50	5	NOT COMPATIBLE
80	20	1	COMPATIBLE
LONG BEACH LSMGO (0.01%)	HDME 50	TEST RESULT	RESULTS
90	10	4	NOT COMPATIBLE
HOUSTON LSMGO (0.09%)	HDME 50	TEST RESULT	RESULTS
90	10	4	NOT COMPATIBLE
LUANDA MGO	HDME 50	TEST RESULT	RESULTS
50	50	4	NOT COMPATIBLE
80	20	4	NOT COMPATIBLE

TEKNOLOJİ/YENİ ÜRÜNLER



YENİ YAKITLAR İÇİN DİĞER NOTLAR

A) Bu yakıtların kullanıma uygun olduğu varsayılsa bile uluslararası bulunabilirliğinin araştırılması önemli. Şu anda dünyada bu yakıt sınırlı olarak temin edilebiliyor.

B) Markette sunulan yeni yakıtın özelliklerine bakıldığında; ISO 8217 altındaki HFO kategorilerinin altına gelebilmesi ve en az iki tanesinin MDO kategorizasyonuna girebilmesi gerekir.

C) Diğer önemli nokta ise yeni yakıtları kullanmaya karar veren kiracıların yakıt anlaşmasındaki uslubudur. Viswa Lab bu konuda öneriler sağlamaya aday.

D) Yağlama ve pour point problemlerinin potansiyeline rağmen problemleri azaltan katkı maddelerini kullanımlarını ve fiyatlarını (v.b) bilmek de çok önemli.

E) Yağ tedarikçileri yeni yakıtı %0.10 LS yakıtlar ile değiştirdiler. Son zamanlarda Exxon Mobile (Mobilgard 525 CLO), Chevron (Tara Special HT LF 2 zamanlı) ve Delo SHP (4 zamanlı) Shell (Alexia S3) and Total Lubmarine (Talusia LS 25) tanıtılan yeni yağlardır. 25 civarında TBN içeren bu yağlar, gemilerde görünen düşük sülfür oranları yakıt kullanıldığı zaman oluşan depozit deformasyonları ve aşındırma gibi yakıt problemlerini en aza indirir ve ECA'nın kullanılmasını istediği limanlarda bulunabilir.

F) Düşük vizkozite ve yağlama problemleri için, soğutucular dikkate alınabilir (soğutucu tercihinde göre) yüksek sıcaklıkta, düşük sülfür ve yüksek sülfür tanklarının bitişik bulundurulması gerekiyor.

G) Yeni yakıtlar için özel bir tanka ihtiyaç vardır. Ortak karıştırma tavsiye

edilmez. Tanklar ve boru hatları orta miktarda yüksek sülfürün, spec dışındaki düşük sülfürlü yakıtı karışması ile oluşacak riski en aza indirmek için temiz olmalı.

H) Yakıt aktarım prosedürleri açık bir şekilde belirlenmeli ve gemi personeline aktarılmalı.

REGÜLASYON VE YÜRÜRLÜLÜK

Başlık ayrıca diğer tanıtım sayfasında işlenecektir . Sık sorulan soruları da içeren bir başlık açacağız ve sizin istediğiniz tanımlamalar, sorular, sorunları işleyeceğiz. Sorularınız olursa bizlere sorabilirsiniz. FAQ (Frequently Asked Question) başlığı ile cevaplayıp sizler ile paylaşabiliriz.

Makalenin daha geniş versiyonuna İMEAK DTO'nun web sitesinden <http://www.denizticaretodasi.org.tr/Sayfalar/Anasayfa.aspx#> linkinden ulaşabilirsiniz.

**İlker Meşe
İLKFER DENİZCİLİK*

PEGASUS

DENİZCİLİK A.Ş.



Since 1992

COOPERATION WITH PEGASUS IS ALWAYS YOUR BENEFIT



KOŞUYOLU MAH. MAHMUT YESARİ CAD. NO:72 KOŞUYOLU/KADIKÖY/İSTANBUL 34718

TEL: 0216 5460770 FAX: 0216 5460834

pegasus@pegasus.com.tr

www.pegasus.com.tr

Çevre Bakanı Gian Luca Galletti, "Çevreci ve dairesel bir ekonomiye (circular economy) geçiş; Avrupa'nın kalkınması için gerçek bir imkan, krizlerle mücadele etmek için etkili bir araç ve milyonlarca yeni işin yaratılması için odaklanılması gereken yeni bir faaliyet alanıdır" şeklinde konuştu.

Avrupa Birliği'nin 2030 yılına kadar emisyonları 1990 yılı seviyelerine oranla yüzde 40'a kadar azaltmaya ilişkin aldığı kararı takiben, Amerika Birleşik Devletleri ve Çin de sera gazı emisyonlarını 2025 yılına kadar azaltacaklarına dair iki taraflı bir anlaşma yaptıklarını ilan etmişlerdi. Buna göre, ABD 2025 yılına kadar emisyon seviyelerini 2005 yılındakinden yüzde 26-28'e kadar azaltma güvencesi verdi. Çin ise,

2030 yılına kadar sıfır-emisyonlu kaynaklardan elde edilen enerjiyi yaygınlaştıracığını taahhüt etti. 1 - 14 Aralık 2014 tarihleri arasında Peru'da gerçekleşen bahse konu İklim Değişikliği Zirvesi'ne 195 ülkeden 10 binin üzerinde katılım sağlandı. Zirvede esas olarak, 2015 yılında Paris'te imzalanarak 2020 yılında Kyoto Anlaşması'nın yerini alması öngörülen yeni anlaşmanın unsurlarına ve ülkelerin ulusal katkılarına odaklanıldı. Zirvede; ulusal bildirimler, iki yıllık raporlar, adaptasyon fonu, kayıp ve zarara ilişkin Varşova Uluslararası Mekanizması, Kyoto Protokolü mekanizmaları ve finans mekanizması gibi idari ve teknik konularda çeşitli kararlar alınmış ve 2015 yılı sonunda Paris'te düzenlenecek olan İklim Değişikliği



Konferansı'nın 2016 yılında Fas'ta düzenlenmesine karar verilmiştir. Zirvede Türkiye adına alınan karara göre ise, Türkiye'ye en azından 2020 yılına kadar gelişmiş ülkelerce finans, teknoloji transferi ve kapasite desteği sağlanmasının önü açılmış bulunuyor.

Kaynak: European Voice, TC Çevre ve Şehircilik Bakanlığı

GEMİ KAYNAKLI CO² EMİSYONLARINDA GÖZLER IMO'YA ÇEVİRİLDİ

Avrupa Konseyi, gemilerden kaynaklanan CO² emisyonlarını izleme, bildirme ve doğrulamaya (Monitoring, Reporting and Verification - MRV) ilişkin AB çapındaki yeni kuralları saptayan siyasi bir anlaşmaya ulaştı.

Uluslararası deniz taşımacılığı, AB'nin sera gazı emisyonlarını azaltma taahhüdüne dahil olmayan tek taşımacılık türüdür. Bu bağlamda, gemilerden kaynaklanan CO² emisyonlarının izlenmesi, denizcilik sektöründeki sera gazı emisyonlarının azaltılmasına yönelik aşamalı bir yaklaşımın ilk adımını oluşturmaktadır. Yeni düzenleme, yakıt tüketimi, taşıma işleri ve gemilerin enerji etkinliği ile ilgili CO² emisyonları hakkındaki bilgiyi artıracaktır. Söz konusu durum, emisyon eğilimlerini incelemeyi ve gemilerin performanslarını değerlendirmeyi mümkün kılacaktır.

Bahse konu anlaşma, AB limanlarına gelen ve AB limanlarından ayrılan 5000 gros tonun üzerindeki gemilere bayrağına ya da armatörüne bakılmaksızın uygulanacaktır. Savaş gemileri, donanmaya ait

yardımcı gemiler, balık avlama veya işleme gemileri, ilkel yapıları ahşap deniz taşıtları, mekanik vasıtalarla sevk edilmeyen deniz taşıtları ve hükümlere ait ticari amaçlarla kullanılmayan gemiler bu uygulamanın dışında tutulacaktır. Müzakereciler, kuralın CO² emisyonları ve seyredilen uzaklık ile birlikte, gemilerin yük ile ilgili bilgilerini bildirmeleri gerekliliği hususunda da uzlaşmışlardır. ECSA Genel Sekreteri Patrick Verhoeven, yük ile ilgili bilginin dahil edilmesinin gemilerin enerji verimliliğinin ölçülebilmesine olanak tanıdığını; fakat verilerin güvenilirliği ve gizliliği ve aynı şekilde bildirim sorumlulukları ve yükümlülükler ile ilgili endişelerin bulunduğunu ve bu nedenle IMO'nun söz konusu hususa büyük bir özenle yaklaştığını ifade etmiştir. Verhoeven ayrıca, uluslararası bir MRV sisteminin



oluşturulması ortak amacına ulaşılabilmesi için, AB üyesi olmayan IMO üyesi devletlerle güven inşası oluşturulmasında Avrupa Komisyonu'nun aktif şekilde yer almasını istemektedir. Düzenleme resmi olarak kabul edilmezse, 1 Temmuz 2015 tarihinden itibaren yürürlüğe girecek. Armatörler 1 Ocak 2018 tarihinden itibaren, sefer ve yıllık bazda her bir gemi için emisyonları izlemekle yükümlü olacaklar.

Kaynak: ECSA

KÜKÜRT DİREKTİFİ İÇİN ANKET YAPILDI

Avrupalı armatörler, Avrupa Emisyon Kontrol Bölgeleri'nde (ECAs) faaliyet gösteren gemilere yönelik olarak, 2015'de yürürlüğe girecek olan yüzde 0.1 kükürt gerekliliklerinin ekonomik etkilerini izlemek amacıyla bir anket başlattı.



Avrupalı armatörler, Avrupa Emisyon Kontrol Bölgeleri'nde (ECAs) faaliyet gösteren gemilere yönelik olarak, değiştirilmiş 2012 AB Kükürt Direktifi'nde öngörüldüğü şekilde, 1 Ocak 2015 tarihinde yürürlüğe girecek olan % 0.1 kükürt

gerekliliklerinin ekonomik etkilerini izlemek amacıyla bir anket başlattı. Anılan anket, Avrupa ECA'larında (Kuzey Denizi, Baltık Denizi ve Manş Denizi) faaliyet gösteren gemi işletmecilerinden gerçek bilgiler toplayarak, yakında yürürlüğe girecek olan kükürt gerekliliklerinin ekonomik etkisini ortaya çıkarmayı amaçlayan yaklaşımın bir parçası. Belirtilen yaklaşım, Avrupa Komisyonu tarafından, deniz yakıtlarındaki kükürt içeriğine ilişkin yeni gerekliliklere uyum gösterilmesine dair gelişmeleri değerlendirmek, iyi uygulamaları teati etmek ve koordinasyon sağlamak amacıyla oluşturulan çok

paydaşlı bir platform olan Avrupa Sürdürülebilir Denizcilik Forumu'nda (European Sustainable Shipping Forum – ESSF) kabul edildi.

30 Kasım 2014 tarihine kadar sürdürülen bahse konu anket, tümüyle ya da kısmen Avrupa ECA'larında faaliyet gösteren gemi işletmecilerine yönelik olup, 2015 yılında üç ayda bir tekrar edilecek. Ankete verilen cevaplar, denizcilik sektörünün yeni yakıt kalitesi standartlarına uyum göstermesinin etkilerini yakından takip etmekle görevli olan Avrupa Komisyonu için bir bilgi kaynağı olacak.

Kaynak: ECSA

SÜRDÜRÜLEBİLİR DENİZ TURİZMİ ÖNEMLİ

Çevre, Denizcilik ve Balıkçılık Avrupa Birliği Komiseri Karmenu Vella, Deniz Alanı Planlaması ve Turizmi Konferansı'nın açılışında yaptığı konuşmasında sürdürülebilir deniz turizminin önemine işaret etti. Sürdürülebilir deniz turizmi ile Avrupa kıyı bölgelerinin ekonomilerinin canlandırılabilmesine dikkat çekildi.



Çevre, Denizcilik ve Balıkçılık Avrupa Birliği Komiseri Karmenu Vella, Avrupa Komisyonu tarafından Kasım ayında İtalya'nın Venedik kentinde gerçekleştirilen Deniz Alanı Planlaması ve Turizmi Konferansı'nın açılışında yaptığı konuşmasında; sağlıklı bir çevreye ve uygun bir yönetime bağlı olan sürdürülebilir deniz turizmi ile Avrupa kıyı bölgelerinin ekonomilerinin canlandırılabilmesini ifade etti.

Vella, kıyı ve deniz turizminin diğer denizcilik faaliyetleriyle birarada var olmasının ve denizlerin gelecekteki kullanımını göz önünde bulundurmak için uzun vadeli ortak planlama yapmanın ve bunların deniz ekosistemleri üzerindeki etkilerinin önemine vurgu yaptı.

Kaynak: Avrupa Komisyonu

**Tüm hayallerinizin
gerçekleştiği ve
tüm çabalarınızın
büyük başarılarla
dönüştüğü bir yıl
geçirmeniz
dileğiyle...**

**Yeni yılınız
kutlu olsun!**



ÇELEBİ BANDIRMA LİMANI

ÇELEBİ BANDIRMA ULUSLARARASI
LİMANI İŞLETMECİLİĞİ A.Ş.

2015



AKDENİZ'DE AŞIRI AVLANMA SORUNU

Avrupa Komisyonu Denizcilik ve Balıkçılık Genel Müdürü Lowri Evans, İtalya Başkanlığı ve Avrupa Komisyonu tarafından 30 Ekim 2014 tarihinde Sicilya'da düzenlenen "Mavi Gün" (Blue Day) etkinliğinde bir konuşma yaptı.



Avrupa Komisyonu Denizcilik ve Balıkçılık Genel Müdürü Lowri Evans, İtalya Başkanlığı ve Avrupa Komisyonu tarafından 30 Ekim 2014 tarihinde Sicilya'da düzenlenen "Mavi Gün" (Blue Day) etkinliğinde bir konuşma yaptı.

Denizcilik sektöründe bazı durumların değiştirilmesiyle pek çok yeni ilave iş yaratabileceğini söyleyen Evans, bunun için ilk olarak, ekonomik zorunluluk ile çevresel zorunluluk arasındaki doğru dengeyi kurmak gerektiğini belirtti. Evans, "Bunu sadece gezegenin hatırı için yapmayacağız. Balıkçılık mesleğinin bir sonraki nesile aktarılabilmesi için denizin canlı kalması gerekmektedir. Otellerin gelişmesi ve dünya pazarında rekabet edebilmesi için kıyıların güzelliğini koruması gerekir. Sağlıklı bir deniz olmadan denizcilik

sektöründe kalıcı bir meslek olmayacaktır" dedi.

İlk adım olarak Denizcilik Stratejisi Çerçeve Direktifi'ni (Marine Strategy Framework Directive) birkaç yıl önce yürürlüğe koyduklarını ifade eden Evans, "Şimdi ise çok etkili ve dünyada benzeri olmayan yeni bir hukuki aracı yürürlüğe koyduk: Deniz Alanı Planlaması Direktifi (Maritime Spatial Planning Directive), AB üyesi ülkelerin alan için rekabetini yönetmelerine, insan etkisini kümülatif yolla değerlendirmelerine ve doğru faaliyetleri seçmelerine imkan verecektir" diye konuştu.

Açık ve dikkatli deniz alanı planlaması gibi, emniyetli ve güvenli bir çevrenin de yasal kesinliğe katkıda bulunarak, daha fazla iş yaratabilecek iyi bir yatırım ortamının oluşmasına yardımcı olacağını ifade eden Evans, en çok denizcilik yatırımının şüphesiz ki özel sektörden geleceğine vurgu yaptı. Bunu öne çıkarmayı hedefleyen güçlü bir halk desteğinin AB düzeyinde bulunduğunu söyleyen Evans, yenilik ve araştırmanın finanse edilmesi için AB'nin 80 milyar Euro'luk programı Mavi Büyüme (Blue Growth) Horizon

2020'in önemli bir öge olduğunun altını çizdi. Akdeniz'de çözülmesi gereken en acil konulardan birinin aşırı avlanma sorunu olduğunu ve Akdeniz balık stoklarının kötü bir durumda bulunduğunu aktaran Lowri Evans, bu duruma acilen müdahale edilmesi gerektiğini ifade etti. Avrupa Komisyonu Denizcilik ve Balıkçılık Genel Müdürü Lowri Evans konuşmasını şu sözlerle bitirdi: "Balıkçılık mavi ekonominin önemli bir parçası olup, bilim bize bu konuda zamanının tükenmekte olduğunu söylemektedir. Akdeniz'de stokların ve balıkçılık alanlarının önemli bir kısmını üçüncü ülkelerle paylaşıyoruz. Akdeniz için Genel Balıkçılık Komisyonu (General Fisheries Commission) adında bir idaremi bulunmakta ve söz konusu İdarenin daha güçlü olması, balık stokları için uygun yönetim planları oluşturması ve yasadışı ve kaçak balıkçılığa karşı koordine edilmiş bir faaliyet başlatması gerekmektedir. Fakat kendi AB karasularımızda etkili sistemlerin işe yarar örneklerine bir ilerleme dayanağı olarak ihtiyaç duymaktayız. Birlik içinde ilerleme kaydetmek önkoşuldur ve AB içindeki ilerleme uluslararası ilerleme ile bir arada gitmektedir".

Kaynak: Avrupa Komisyonu

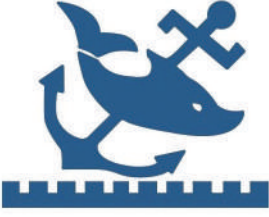
01.01.2014-03.12.2014 TARİHLERİ ARASINDAKİ GEMİ TUTULMALARI

01.01.2014 - 03.12.2014 tarihleri arasında Paris Memorandumu (Paris MoU) üye limanlarında 19 Türk Bayraklı gemi (Yunanistan / Kos, Yunanistan / Nea Karvali,

Yunanistan / Astypalaia, Yunanistan / Rodos, Yunanistan / Sakız Adası, Bulgaristan /Burgaz, İtalya / Porto Santo Stefano, İtalya / Palermo, İtalya / Monfalcone, İtalya / Taranto,

İtalya / Salerno, İtalya / Venedik (2), İtalya / Portoscuso, İspanya / Tarragona, İspanya / Sevilla, Romanya / Constanta (2), İngiltere / Ipswich) tutuldu.

İMEAK Deniz Ticaret Odası Dış İlişkiler Genel Sekreter Yardımcılığı bünyesinde hazırlanmıştır.



ÜÇEL
DENİZCİLİK VE TİCARET
ANONİM ŞİRKETİ

ÜÇEL DENİZCİLİK ve TİCARET A.Ş.
Güzelyalı, Sahil Yolu Cad. Bekçi Sok.
No.2 / 3 Pendik - İSTANBUL
Tel: +90 216 494 4962 (3 lines)
Fax : +90 216 392 4171
ucel@uceldenizcilik.com

1-RÖMORKAJ



M/TUG ÜÇEL ANA BOYUTLAR

- *GEMİ ÇEKİMİ
- *GEMİ KURTARMA
- *BATIK İŞLERİ

LOA	: 45.67 m
LPP	: 41,68 m
B max	: 9,4 m
D	: 5 m
Main Engine	: 2x600 BHP
Towing Power	: 17 ton
Class	: Türk Loydu



2-TERSANE ve HAVUZ HİZMETLERİ



- *GEMİ İNDİRME
- *GEMİ ONARIMI
- *ÖZEL TAŞIMALAR

HAVUZ II ANA BOYUTLAR

LENGTH	:67.00 m	SIDE WALL HEIGHT	: 9.20 m
BREADTH	:28.40 m	LIFTING CAPACITY	: 2500 ton
PONTOON DEPTH	:3.10 m	DRAUGHT	: 0.80 m
MAX IMMERSION DEPTH		PLACE	: DEARSAN
FROM PONTOON DECK:	6.50 m		



3-YÜZER VİNÇ HİZMETLERİ



*DOĞA-1

LENGTH	:36 m
BREADTH	:18 m
CAPACITY	:65 t
DEPTH	:3.10 m



4-KESON SİSTEMLİ



- *KURU HAVUZ İMALATI
- *YÜZER HAVUZ İMALATI
- *LİMAN İNŞAATLARI VE TARAMA
- *RAYLI KIZAK İMALATI



SÖYLEŞİ



Denizlerimizin geleceğini düşünen bir sivil toplum kuruluşu olan TURMEPA'nın Yönetim Kurulu Başkanı Tezcan Yaramancı ile hem yürüttükleri faaliyetleri hem de Türkiye ekonomisini ve sektörü konuştuk...

Sizce önümüzdeki süreçte hangi sektörler gelişim gösterecek?

Şimdi öyle konular var ki her zaman olmaya devam edecek. Bunların başında gıda, ulaşım gelir. Bugün dünyadaki ekonomik varlığın yüzde 20'si ulaşımdan oluşuyor. Enerji ve yeni gelişmekte olan enerji türleri Türkiye'nin ilgilenmesi gereken bir konu. Şimdi kendi uçağımızı yapmaya kalkışırsak, yıllardır bu işi yapan Boeing, Airbus gibi devlerle uğraşacağız. Ama insansız uçak yaparsak, yeni gelişmekte olan bir alan olduğu için birçok ülkeyle aynı noktada başlayacağız. İnovasyon içeren bir yaklaşım. Boşluk olan alanları yakalamak lazım. Böylece bütün dünyaya hitap edilebilir. Biz bu para bolluğunu katma değeri yüksek, ihracata yönelik yatırımlara dönüştüremedik. Amerikalılar da eskisi gibi para basıp ortalığa atmayacağını söyledi. Para kıtlaşacak. Avrupa da ekonomisini geliştirmek için Amerika'nın yaptığını yapmaya karar verdi. Avrupa Merkez Bankası para basacağını söylüyor. Ani para

10 milyon çocuğa eğitim verdik



TEZCAN YARAMANCI/ TURMEPA Yönetim Kurulu Başkanı

azalması bu yıl ve önümüzdeki yıl olmayacak. Doların azalmasını Euro telafi edecek. Gönül ister ki ekonomimizi yönlendirenler bu bolluktan yararlansınlar. Kaçırduğumuz yatırım fırsatlarına yeniden başlayalım. Bunu da kaçırırsak 2016'dan sonra Türkiye'yi çok kötü günler bekler.

Denizcilik sektörü her zaman devlete 'Bize destek olun' der. Küresel oyuncularla rekabet sağlayacak koşulları ister.

Denizcilik sektörü her zaman 'devlet bize destek olsun' der. Anlattığınız durum bu şekilde de anlaşılabilir mi?

Gayet tabii. Her sektörün kendine özgü desteklere ihtiyacı var. Devletin dağıtacağı miktar, bu talepleri karşılayacak tutarda olmaz. Devletin, ekonomisini planlarken tercih yapması lazım. Bu tercihlerin başında da istihdamı görüyorum. Türkiye gibi nüfusu fazla, işsizliği büyük bir ülkede istihdam yaratan iş kolları çok önemlidir. Uluslararası

standartlarda çalışan iş gücü vardır. Bizde çalışabilir iş gücüne iş arayanlar sokuluyor: Ben işsizim, iş aramıyorum. Dolayısıyla iş arayanlar kategorisinde değilim. Bunun için de işsizlik rakamları açıklananların çok üstünde. Bunun için ihracata yönelik iş kollarına öncelik verilmesi gerekiyor. Gemi inşa bu söylediğimin tam önünde bir sektör. Hem iş hem katma değer katıyor. Bu yüzden ilk önce desteklenmesi gereken sektörlerin başında görüyorum gemi inşa sanayiye. Siz TURMEPA'nın başındasınız.

Maalesef artık denizin dibine görmek mümkün değil. Bunu koruyamayan bir bilinç eksikliği var. TURMEPA olarak neler yapıyorsunuz?

Ben insanların bakış açısını iki kalıba oturtuyorum. Bir tanesi avcı diğeri de çiftçi kültürüdür. Avcı, av üretmeyi düşünmez. Var olanı tüketir. Çiftçi ise üretmeye odaklıdır. Biz Orta Asya'dan beri avcı kültürünü bırakmadık. Bunun son hedefi de İstanbul olmuştur.

Anadolu insanı da avlanmak için İstanbul'a gelmiş. Ama artık çiftçi kültürünün başlama zamanı geldi. Av arayacağımız yer kalmadı. Çiftçi gibi düşünmeye başlayalım. O zaman denizi nasıl koruyacağımızı düşünmeye başlarız. TURMEPA, dünyadaki çevre duyarlılığının Türkiye'ye bir yansımasıdır. Önce bu bilinç karada başladı. Kesilen ağaçlar buna örnek. Denizler biraz uzak kaldı. Türkiye'de yeşile dönük girişimler ufak ufak başladı, 1980'den sonra TEMA'yla hızlandı. Ben de TEMA'nın mensubuyum.

O zamanlar bir avuç denizsever de denizler için ortaya çıkmış. Bu işin bayraktarlığını da o tarihlerde Rahmi Koç yapıyor. Ama buraya damgasını asıl vuran Deniz Ticaret Odası. Başarılı olduğumuz nokta, turistik yörelerimizde, özellikle deniz turizmine yönelik yörelerde bu bilinci pekiştirmiş olmamız. Bunun sonucu da kirlenmeden oraların korunması. Göcek bunların başında geliyor. Denizin denizden gelen kirlenme payı yüzde 10'dur.

Karadan gelen kirlilik artan oranda devam ediyor. TURMEPA olarak ne kadar çaba sarf ettiysek de henüz istenilen neticeye ulaşamadık. İstanbul, atık su alım tesis yatırımlarına hız verdi. Ama hala biyolojik olarak arıtılan su, toplam atık suyun yüzde 30'udur. İstanbul'da günde 3 milyon tona yakın atık su oluşuyor. Bunun sadece 900 bin tonu arıtmadan geçirilebiliyor. Yani ciddi bir arıtma eksikliği var. Umuyorum belediyeler gereken yatırımları yaparlar.

Denizin kirlenmesini engellemek, kirlenmiş denizi temizlemekten 10 kat daha ucuzdur. Japonlar 1870'ten beri deniz temizliği konusunda yaptıkları olayları anlattılar. 1870'ten beri... Biz henüz 15 yıldır konuşuyoruz. Sadece belediye olarak değil

hükümet programı çerçevesinde, özellikle sahil belediyelerinin altyapı çalışmalarını tamamlaması gerektiğini düşünüyorum. Hükümet bir tendon koymalıdır. Ona göre bütçeler yapılmalı. 2000'ne yakın sahil belediyesi var. Sadece 600'ünde artıma var. 400'ünde kanalizasyon bile yok. Tehlike bu kadar büyük. Devlet kademesi tarafından ele alınması lazım. Biz sivil toplum örgütü olarak bilinç oluşturmaya çalışıyoruz. Kitlelerin talebi çok çok önemli. Denizlere bugün sahip çıkmalıyız. 10 milyondan fazla ilk ve ortaokul kuşağındaki çocuklara eğitim verdik. İnternet sayfamızda her an erişilebilir eğitim programlarımız var. Senede bir kere okula gidip eğitim vermektense her an eğitim alabilirler artık. En geç 10 yıl sonra deniz bilinci daha fazla olacak. 15 yıldır, 3 seçimdir başkan adaylarıyla toplantı yapmayı istedik ama hiç olumlu cevap alamadık. Fakat bir gün biri çıkıp "Deniz için ne yapacaksınız?" diye soracak ve biz o gün emeğimizin karşılığını almış olacağız. Bu bilinç ağaçlarda oluştu. Ama denizde bu bilince ulaşamadık henüz. İnsanlarımız denize uzak. İstanbul'da 200 bin, denizi canlı görmemiş çocuk var. 23 Nisan'da tekneyle gösteriyoruz çocuklara denizi. TURMEPA olarak bundan sonra geniş halk katmanlarında bu bilinci yaratacak çalışmalara giriyoruz. İlk önce elit bir grubun önderliğinde başlamış bu hareketi daha geniş bir tabana yayıp taban tarafından benimsenmesine çalışıyoruz. Balıkçılık dernekleri çok yardımcı oldular. DTO'nun temsilcileri daha geniş kitlelere ulaşmamızı sağladı. Denizi zenginlik hobbisi olmaktan çıkardık.

Ulaşım bakımından denizi yeteri kadar kullanıyor muyuz peki?

Biz Tuzla'da 1995'e kadar denize giriyorduk. Şu anda kimyevi kirlilik çok arttı. Kolibasili ölçümü yapıyor her sene. Oran 2 bini aştı. Ertesi sene 1200'e düştü. Tuzla'da deri sanayi de çok yaygın ve onların

atıkları çok ağır. Kolibasili de o şekilde öldü. O kadar ağır metal var atıklarda. Marmara'nın tümü kimyevi bakımdan kirlenmiştir. Çok ciddi bir kirlilikle karşı karşıyayız. Marmara'da avlanan balıktaki kimyevi kirlilik, Türkiye standartlarının bile çok üstünde. Maliyet yüzünden, arıtma tesisi olduğu halde çalıştırmayan sanayi tesislerimiz var. Bunu da gidermek lazım. O da denetimle olur. Çevre konusundaki düzenlemelerin elden geçmesi gerekiyor. Bu işi sonuçlandırarak olan kamudur. Biz sivil toplum kuruluşu olarak kamuyu yerden yere vurarak hiçbir aşama kaydedemeyiz. Ben kol kola gitme taraftarıyım. Bizim kamudan ricamız çevreye ve denize öncelik vermeleri. İyi iş yapan insanlara teşekkür etmemiz lazım. Ben İBB'nin son dört yıldır arıtma ve atık alımla ilgili yaptıkları çalışmalarını takdirle anıyorum. Yeterli mi, değil. Ama teşekkür ediyorum.

Göcek'te Mavi Kart uygulamasına geçildi. TURMEPA ve DTO'nun bu işin içinde daha fazla olması söz konusu...

Türkiye'de bu tür sorunları çözmenin yolu, sivil toplum örgütlerine kanuni bir dayanak ve mevzuat içinde de belli bir sorumluluk, yetki vermek. Dernekler gönüllüdür. Kamusal öncülüğe sahip değiller. Biz bir kamu kurumu değiliz. Ama denizlerimiz sorunları kamusal değerdedir. DTO bu amaçla kurulup yetkilendirilmiştir. Çok doğru bir adımdır.

TURMEPA'nın engelleri aşamadığı noktada DTO çok önemli kamu rolü oynuyor. Onların ağırlığıyla biz sorunları daha rahat dile getirebiliyoruz. DTO'nun çok büyük bir yararı var. DTO'nun çevreyle ilgilenmesi, bizim daha fazla ön plana çıkmamızı sağlıyor. Bize çok büyük destekleri oldu. İdeallerimizin gerçeğe dönmesinde çok önemli adımlar atıyorlar. Başta Metin Kalkavan ve Cengiz Kaptanoğlu çok sevdiğim dostlarım ve bizi çok önemsiyorlar. Onların da vasıtasıyla bütün DTO mensuplarını saygıyla selamlıyorum.



M. KEMAL BATTAL *

AB yolunda önemli bir adım: Çevre etiketi

Türkiye’de ekonomik büyüme, nüfus artışı, üretim ve tüketim alışkanlıklarının çevre üzerindeki baskıları artan oranda çevre kirliliği tehditleri oluşturmaktadır. Bu nedenle çevrenin iyileştirilmesi için alınacak ve uygulanacak tedbirlerin sadece mevcut durumu değil, bu tehditlerin artan etkisini de sönmümlendirecek seviyede olması zorunludur.

62. Hükümet Programı’nda AB’ye tam üyelik yolunda daha kararlı ve istikrarlı politikalar uygulanması yönünde güçlü bir irade ortaya konulması ve müteakiben üyeliğe giden yolun önündeki engellerin aşılması ve tam üyelik yolunda daha kararlı ve istikrarlı ilerlenmesi temelinde hazırlanan Türkiye’nin Yeni AB Stratejisi paralelinde önemli bir adım daha atılıyor.

Çevre ve Şehircilik Bakanlığı tarafından yaklaşık bir buçuk yıldır yürütülen ve temel hedefi AB müktesebat ve uygulamalarına uyum olan Çevre Etkiketi Projesi Ekim 2014 ayında tamamlandı. Proje ile; AB’ye paralel olarak Ulusal Çevresel Etiket Sistemi’nin kurulmasına yönelik altyapı oluşturulması maksadıyla; sistem kurgusu ve mevzuatın hazırlanması, logo tasarımı, düzenleyici etki analizi, sistem yazılım ihtiyaç analizi çalışmaları yapıldı ve eğitim seminerleri ile çalıştaylar icra edildi. Başarılı sonuçların ortaya çıktığı proje ile hazırlanan ulusal çevre etiketi sistemi önümüzdeki dönemde Bakanlık tarafından yürürlüğe konulacak ve uygulanacak.

ÇEVRE ETİKETİNİN ANLAMI

Çevre etiketi sistemi; ürün, hizmet ve endüstriyel sistemlerin doğal kaynak kullanımı/hammadde seçimi aşamasından başlamak üzere üretim/imalat, tüketim/kullanım, geri dönüşüm gibi



safhaları da dahil, nihai bertaraf aşamasına kadar geçen yaşam döngüsünün bütün safhalarının, ekosistemlerin bozulmasını, doğal kaynak tüketimini ve insan sağlığını da dikkate alarak, potansiyel çevresel etkilerinin sistematik analizi ve değerlendirmesi temelinde tüketim ve üretimin çevre, sağlık, iklim ve doğal kaynaklar üzerindeki olumsuz etkilerini azaltmayı amaçlıyor.

Çevre etiketine sahip bir ürün; hammaddesinin eldesinden başlamak üzere üretim, kullanım ve kullanım ömrünü tamamladıktan sonra bertaraf edilmesini de içeren yaşam döngüsü sürecinde, aynı ürün/hizmet grubunda yer alan diğer ürün/hizmetlere nazaran çevreye karşı olumsuz etkileri azaltılmış ve bu etkilerin ürün/hizmet grubuna göre belirlenmiş kriterlere uygunluğu bilimsel temellere dayalı ölçülebilir verilerle

kanıtlanmış anlamındadır. Bu özelliği ile çevre etiketi temsil ettiği ürün/hizmetlerin çevreye duyarlı/çevre dostu olduğunu göstermektedir.

ÇEVRE ETİKETİ SİSTEMİNİN TÜRKİYE İÇİN ÖNEMİ

Türkiye’de ekonomik büyüme, nüfus artışı, üretim ve tüketim alışkanlıklarının çevre üzerindeki baskıları artan oranda çevre kirliliği tehditleri oluşturmaktadır. Bu nedenle çevrenin iyileştirilmesi için alınacak ve uygulanacak tedbirlerin sadece mevcut durumu değil bu tehditlerin artan etkisini de sönmümlendirecek seviyede olması zorunludur. Bu nedenle uygulanan teknik tedbirlerin yanı sıra sürdürülebilir üretim ve çevre için çevre ve doğal kaynak yönetiminde planlama, uygulama, izleme ve denetimin geliştirilmesi gerekmektedir. Bu durum, Türkiye’de çevrenin korunması gayretlerinin çevre etiketi gibi sistemlerle desteklenmesini zorunlu kılmaktadır.

Çevre etiketi sisteminin uygulanma gerekçelerinden biri de Türkiye’nin AB’ye katılımı sürecinde AB müktesebat ve uygulamalarına uyum yükümlülüğüdür. Halen açık olan Çevre faslı için Türkiye tarafından sunulan müzakere pozisyon belgesinde AB Çevre Etiketi Hakkında (AT) 66/2010 sayılı tüzüğe uyum ve bu maksatla AB Çevre Etiketi Sistemi ile tam uyum içinde olan bir ulusal çevre etiketi sisteminin uygulamaya geçirilmesi taahhüt etmiştir.

SİSTEM KURGUSU VE MEVZUAT TASLAKLARI

Proje kapsamında yapılan çalışmalarla ürün ve hizmetlere çevre etiketi verilmesi amacıyla ISO 14024 Tip I standardına dayanan ulusal çevre etiketi sisteminin

unsurları ve işleyişi belirlendi. Sistem kurgusu ve işleyişine hukuki temel oluşturmak amacıyla Taslak Çevre Etiketi Yönetmeliği hazırlandı. Ağırlıklı olarak sektör temsilcilerinin katıldığı çalıştaylarla sistem kurgusu ve işleyişi ile taslak yönetmeliğin uygulanabilirliği tartışıldı.

İlgili kamu otoritesi olan Çevre ve Şehircilik Bakanlığı’nın kontrolünde bağımsız karar vericilerin ve akredite değerlendiricilerin yer aldığı sistemin aynı zamanda AB’ye katılım ile AB Çevre Etiketini de verebilecek bir yapı olması hedeflendi.

EĞİTİMLER VE SEMİNERLER

Çevreye duyarlı/çevre dostu ürün ve hizmet özelliği gösteren ürün ve hizmetlerin, uluslararası kabul gören ulusal çevre etiketi ile ödüllendirilmesine ilişkin gönüllülük esasına dayalı ulusal çevre etiketi sisteminin altyapısının oluşturulmasını amaçlayan projenin önemli çıktılarında biri de ulusal çevre etiketi sistemini uygulayacak olan Çevre ve Şehircilik Bakanlığı’nın teknik kapasitesinin geliştirilmesi ve sektör tarafında farkındalığın artırılması amacıyla uygulanan eğitimler ve seminerler oldu. Bu kapsamda; başta Bakanlık mensupları olmak üzere ilgili kamu kuruluşları, kamu meslek kuruluşları, sivil toplum kuruluşları ve ilgili sektör temsilcilerinin katılımı ile eğitimler ve seminerler düzenlendi. Eğitimlerin bir kısmı çevre etiket sistemini iyi uygulayan AB üyesi ülkeler olan İspanya ve Çek Cumhuriyeti’nin uygulayıcıları tarafından verildi.

UYGULAMA EYLEM PLANI

Proje kapsamında; öncelikli olduğu tespit edilen ürün/hizmetlerin tanıtımı ve ulusal/uluslararası pazar paylarının artırılması için çevre etiketinin hızlı ve sağlıklı

tanıtılması, çevre etiketi taşıyan ürünlere talebin artırılması için yapılması gerekenlerin planlanması ve geliştirilmesi amacıyla yapılacak iş ve işlemleri belirten bir eylem planı hazırlandı. Eylem planında ayrıca; planlanan faaliyetlerin hangi kurum/kuruluş tarafından, hangi süreçlerde yerine getirileceği belirlendi.

Eylem Planı’nın uygulanması kapsamında; çevre etiketinin kullanımının özendirilmesi ve bu etiket ile ödüllendirilmiş ürün ve hizmetlerin yaygınlaştırılması sağlanacak ve çevre etiketi alan ürün/hizmetlerin tanıtımı ve ulusal/uluslararası pazar paylarının artırılması için çalışmalar yapılacaktır.

SONUÇ

Sürdürülebilir kalkınmanın önemli bir parçası olan sürdürülebilir çevre kapsamında ele alınan çevre kirliliğini önleme, çevre standartlarını yükseltme, iklim değişikliği ile mücadele etme ve tabiat varlıklarını koruyarak geliştirme ülkemizin çevre politikalarının stratejik amaç ve hedeflerinden en önemlisidir. Ürün ve hizmetlere çevre etiketi alınması teşvik edilerek bunlara talebin artırılması bu hedeflere ulaşmada en etkin yöntemdir. Günümüzde özellikle batılı ülkelerin halklarında çevre etiketi taşıyan ürünlere talep duyarlılığı çevre etiketini rekabetin vazgeçilmez aracı haline getirmiştir. İhracatımızın büyük bir kısmının bu ülkelere yapıldığı dikkate alındığında ulusal çevre etiket sisteminin hızla işler hale getirilerek bu ülkelerde tanıtılması ve ihracat ürünlerimize çevre etiketi alınması üretimin rekabet gücünü artırarak ülke ekonomisine ciddi katkılar sağlayacaktır.

**M. Kemal Battal
Deniz Hukuku Uzmanı*

SÖYLEŞİ

“Farkımız; insan kaynağımız ve IT yapımız”



ERDAL KILIÇ/ Etis Lojistik Genel Müdürü

Taşımacılık, depolama ve terminal hizmetleri alanında faaliyet yürüten Etis Lojistik, genç bir firma olarak Negmar Grubu şirketleri arasında yer alıyor. Etis Lojistik Genel Müdür'ü Erdal Kılıç ile firmanın yürüttüğü faaliyetleri ve sektörü mercek altına alan bir söyleşi gerçekleştirdik...

Etis Lojistik'le buluşmanız nasıl oldu?

Yaklaşık üç yıldır Etis Lojistik'te genel müdürlük yapıyorum. Daha önce de bilişim ve telekomünikasyon şirketlerinde yöneticilik yaptım. İşletmeler hakkında genel kanaat sahibi olan belli sektörler vardır; bilişim ve finansal hizmetler gibi... Her işletmenin mutlaka yazılım ihtiyacı var. IT uzmanlığı her şirkette olmazsa olmaz bir alandır. Son dönemde şirketlerde yönetim sorumluluğu olan insanlardan şu bekleniyor: Kendi kaynaklarını düzgün yöneten, işleri arasındaki bilgi akışını düzgün yöneten sistemler kurmak. Bunun için de IT bakış açısı gerekiyor. Bilişim zihni teknik anlamda sahip olunması

gereken kriterlerden birisi. Siz eğer yönettiğiniz işleri bilişim süzgecinden geçiremezseniz çağın gerisinde kalırsınız. Problemlerinizi düzgün çözemezsiniz. Etis'e de bu kimliği kazandırıyoruz. Lojistiğin IT'ye bakış açısında bilişimden bir farkı yok.

Etis Lojistik taşımacılıkta ne gibi hizmetler veriyor?

Biz Negmar Grubu şirketleriyiz. Negmar'ın lojistik fonksiyonlarını Etis icra ediyor. Negmar'n diğer şirketleri de denizcilik alanında faaliyet gösteriyor. Kuruyük, Ro-Ro, amonyak taşıyan LPG tankerlerimiz var. Etis, büyük bir lojistik grubunun bir parçası aslında. Biz de kendi alanımızda entegre lojistik hizmetleri

yürütüyoruz. Üç sac ayağımız var: Dökme yük, üretime dayalı endüstri paletli yük taşımacılığı ve tarım lojistiği. Tarladan fabrikaya, fabrikadan markete... Tarım lojistiği bu. Karayolu, demir yolu ve iç denizlerde de denizi kullanıyoruz. Denizi çok ciddi kullanıyoruz. Marmara'dan Doğu Anadolu'ya bir taşımamız varsa ve belli bir hacmi de yakalayabiliyorsak, bu taşımaları denizle yapıyoruz. Hem bize de tasarruf sağlıyor. Denizci kimliğe sahibiz.

Hangi bölgelerde faaliyet yürütüyorsunuz?

Etis'in yabancı bir operasyonu yok. Etis operasyonları limanlardan başlayarak içeri doğru gidiyor. İthalat lojistiği yapıyoruz. 12 adet lojistik alanımız var. İkisi deniz görmeyen alanlar olarak Kütahya ve Bursa'da. Kalanların hepsi liman arkasında yer alıyor. Derince, Tekirdağ, Bandırma, Gemlik, İzmir, Mersin ve Samsun'un tamamında alanlarımız var. Ciddi alt yapı faaliyetleri sürdürüyoruz. Birçok lojistik operasyonu birlikte yürütebiliyoruz. Bu hizmet anlayışında faaliyet gösteren çok fazla şirket yok. Bir günde 40 bin ton sevkiyat yapabiliyoruz. 10'dan fazla gemiyi yükleyebiliriz. Bu alanlarda bütün limanlarda, bizim gibi ulusal ölçekte hizmet veren bir firma yok. Hizmet ağıımız çok geniş. Farklı yerlerde aynı anda operasyon yapabiliyoruz. Farkımız insan kaynağımız ve IT yapımız. Sektörde bu alanda bir kalite problemi var.

Yaygın hizmet anlayışında kilit unsur nedir?

Etis kendisini bir lojistik organizatör olarak konumlandırıyor. Tüm işlemleri biz yapacağız diye bir iddiamız yok. Çeşitli ortaklıklarımız var. Uzmanlara güveniyoruz ve işlerimizi yayıyoruz. Bu uzmanlıkları kullanıyoruz. Bu anlamda bütün Türkiye'de çalışan 350 çalışanımız var. Ortaklıklarla birlikte 800'ün üzerinde çalışan mevcut. İş ortaklıklarımızı geliştirmek istiyoruz.

Her işi kendiniz yapamazsınız. Kalite seviyeniz düşer. Finansal yükümlülükleriniz de artıyor... İskenderun limanları, Marmara Körfezi, Hereke, Dilovası ve Derince limanlarında yıllık 2 milyon tona yakın bir elleçleme kapasitemiz var. Her limanla özel ilişkilerimiz mevcut. Merkezimiz Kozyatağı'nda bulunuyor ve 12 adet lojistik merkezimiz var. Türkiye'nin bütün büyük limanlarında varız.

Mevcut olandan farklı, yeni projeleriniz var mı?

Entegre lojistik dışında, dağıtım lojistiğine de başlayacağız. İlk projemiz Hamidiye sularını taşıyacağız. İkincisi büyük perakende marketlerin yüklerini taşıyacağız. Bu da bizim için yeni bir alan. İnsani yardım lojistiğinde de uzmanlaşıyoruz. Kızılay'ın Somali operasyonlarında rol aldık. AFAD'la çalışıyoruz. Afet malzemelerinin depolanmasıyla ilgili projeler geliştirdik. Sosyal sorumluluk tarafı da var şüphesiz. Türkiye büyüyor ve bölgede sorumlulukları da artıyor. Bu tür lojistik alp yapının olması lazım. Biz bu alanda hazırız.

Denizdeki faaliyetlerinizi anlatır mısınız?

Etis ayda 60'a varan içdeniz taşıması yapıyor. Çok ciddi bir hareketimiz var. Limanların arkasında da operasyonlarımız var. Toplamda dört gemimiz var. Üçü uluslararası taşıma yapıyor. İçsularda Türk armatörlerini tercih ediyoruz. İlk beş yılda entegre lojistik alanında yurtiçi ve yurtdışında büyük operasyonları olan, yatırımları olan, dağıtım ağına sahip ve bu ağı ihracat bakışlı operasyonlarda çok etkin olan, dış ticarete destek olacak büyük bir lojistik ağ olmayı hedefliyoruz. Her zaman ihracatçıya destek vermek istiyoruz.

Ciro hedefleriniz nedir?

Biz bu yılı yüzde 60'lık bir büyümeyle, 210 milyon TL ciro ile

tamamlamayı hedefliyoruz. Çok genç bir şirketiz. Geçen sene yüzde 52 büyüdük. Seneye yüzde 25'lik bir hedef var. Türkiye ortalamasının üstünde büyüme hedefimiz devam edecek...

Sektörü nasıl değerlendiriyorsunuz? Geleceğini nasıl görüyorsunuz?

Lojistik savaşta da barışta da lazım... Ülkemiz ve etraftaki ülkelerin ekonomisi gelişirse lojistik de artıyor. Türkiye dinamik ve büyüyen bir ülke. 2023 hedeflerini paylaşıyoruz ve inanıyoruz. Bu bizim için bir motivasyon kaynağı. Olumsuz olmayı gerektirecek bir durum yok. Ölçek ekonomisi bu dünyanın yeni paradigması. Benzer iş yapanların bir araya gelmesi ortak alanlar oluşturması bir gereklilik. Bunları kullanmazsanız rekabetçi pozisyon sağlayamazsınız. Lojistik kamuya bağlı alt yapıların kullanılmasına bağlıdır Liman, karayolu, havalimanı gibi. Bunlara ne kadar kolay ulaşabilirsek sektörün büyümesi de o kadar fazla olur. Lojistik merkezler ve köyler doğru dizayn edilmeli. Sektörün ihtiyaçlarını karşılaması gerekiyor. Sektörün bütün taraflarını bir araya getirmek lazım.

Çevresel koruma için ne gibi çalışmalar yürütüyorsunuz?

Lojistik kirletici bir sektördür. Ticaretin gerçekleşmesi için de gerekli bir sektör. Taşıma araçlarımızın hepsini yeni nesil seçmeye çalışıyoruz. Ciddi yakıt sarfiyatı olan, karbon salınımı daha az olan araçları kullanıyoruz. Yakıt kullanımını düşürecek teknikler kullanıyoruz ve teşvik ediyoruz. Doğalgaz kullanacak yaklaşımlarımız var. İnsanları eğitiyoruz, çevre bilinci oluşturmaya çalışıyoruz. Bu şekilde çevresel sorumluluklarımızı yerine getirmeye çalışıyoruz.

Fidan dikimleri yapıyoruz. Çevre organizasyonlarına da destek oluyoruz. Sponsorluklarımız var.



HARUN ŞİŞMANYAZICI *

Kira sözleşmelerindeki buz klozları

Bir kira sözleşmesinin müzakeresi sırasında taraflar, mevcut durumun şartlarını dikkate alarak proforma Ch/P'nin matbu buz klozunu çıkartarak aralarındaki pazarlığa göre farklı bir buz klozu oluşturabilmektedirler. Bunu yaparken de, hazırladıkları bu maddenin ihtiyaçlarına cevap vereceğini sanmaktadırlar. Oysa sefer hiç de umdukları gibi sonuçlanmamaktadır.

İlk etapta taşıyanlar ile taşıtanlar arasındaki ilişki gibi görülen durum, olayların şekline göre, nihai konşimento hamili, tekne ve makine, yük sigortacıları ve Pandl'nin işin içine dahil olduğu bir duruma dönüşerek ilgili tarafların sayısını artırmaktadır. Ancak, bunların içinde öncelikli taraflar armatör (taşıyan), taşıtan (kiracı) ve yük sahipleridir. Soğuk sularda, buzlu alanlarda çalışan gemiler, tekne hasarı, buz içinde sıkışma, buz kütesine çarpma, limanlardan buzlanma nedeni ile çıkamama, limana girememe, buz kırıcıyı takip ederken başka gemiye çarpma, su altında kalan buz kütesinin geminin teknesini yırtması, yeni yapılan karine boyasının kazınması, zorunlu deviasyon yapılıp rota değiştirilmesi gibi bir kısmı ticari olan riskler ile karşı karşıya kalırken, seyir sırasında bu soğuk ve kötü hava şartları navigasyonel riskler de yaratmaktadır.

Diğer önemli olan husus ise; bu ilişkinin hukuken düzenlendiği keyfiyet olmaktadır. Bu konuda elimizdeki en önemli unsur, tarafların özgür iradeleri ile üzerinde mutabakat tesis ettikleri Proforma Ch/P olmaktadır. Bu Charter Party'ler buzlanma ile ilgili maddeleri içerebilecekleri gibi, bunlar çıkartılıp yerine başka 'buz klozları' da konulabilmekte ya da mevcut 'buzlanma klozu' değiştirilebilmektedir. Bu Ch/P'nin suskun kaldığı ya da yetersiz olduğu durumlarda veya söz konusu mukaveleye göre değil de haksız fiil

nedeni ile dava açılması durumunda, bu olaya uygulanacak olan yasa hükümleri geçerli olmaktadır. IWL Institute Chartered Underwritersin London, UK tarafından revize edilerek ve INL (International Navigation Limits/International Navigation Conditions) olarak yeniden isimlendirilerek 2003 yılında uygulamaya konulmuştur.

KİRA SÖZLEŞMELERİNDEKİ BUZ KLOZLARI

Yukarıda da sözü edildiği üzere birçok Porforma Ch/P'de buz klozları bulunmaktadır. Zaman içinde birçok buz klozu hazırlanarak test edilmiş ve eksiklikleri görülerek revize edilmiştir.

Gencon 94 Kloz 18 Genel Buz Klozu: Yükleme Limanı:

(a) Geminin bulunduğu son limandan yükleme limanına yapacağı yolculuğa hazır olduğu anda veya yolculuğun herhangi bir anında veya geminin yükleme limanına ulaşması anında, buzlanma sebebiyle buraya girmek mümkün değilse, ya da geminin buraya ulaşmasından sonra buzlanmanın başlaması halinde don endişesi varsa, kaptan yükü almadan burayı terk etmekte serbesttir ve bu halde sözleşme geçersiz olacaktır. (b) Kaptana göre; yükleme sırasında geminin buzlanma sebebiyle limanda mahzur kalmasını engellemek için yüklenebilen miktar ile limanı terk etmek gerekiyorsa, kendisi buradan ayrılmakta ve herhangi bir başka limana ya da limanlara taşınmak üzere boş kalan yerlere taşıyan hesabına yük almak amacıyla,

herhangi bir limana ya da limanlara gitmekte serbesttir. Sözleşmenin diğer şartlarına hanel gelmeksizin, teslim edilen yük miktarına (götürü navlun halinde orana) göre hesaplanan navlun karşılığında, masraflar gemiye ait olmak üzere ve taşıyandan ilave bir masraf talep edilmeksizin, bu sözleşme gereğince alınan kısmı yük varma yerine ulaştırılacaktır.

(c) Birden fazla yükleme limanı olup, bunlardan bir ya da bir kaç buzlanma sebebiyle kapalı ise kaptan ya da taşıyan kısmı, yükü açık olan limanda yükleyip, (b)'de belirtilen şekilde, boş kalan yerlere taşıyan hesabına yük almakta veya açık olan limanda taşıyan tam yük vermeye razı olmazsa, sözleşmeyi geçersiz olarak ilan etmekte serbesttir.

Boşaltma limanı:

(a) Buzlanma sebebiyle gemi boşaltma limanına ulaşamıyorsa, gönderilenin gemiyi sürastarya ücreti karşılığında alan açılana kadar bekletme ya da kaptan ya da taşıyanın taşıyana buzlanma halini ihbar etmelerinden itibaren 48 saat içinde, yükün buzlanma tehlikesi olmadan güvenli bir şekilde boşaltılabileceği güvenli ve derhal ulaşılabilir bir limana gönderme hakkı vardır.

(b) Kaptana göre; boşaltma sırasında geminin buzlanma sebebiyle limanda mahzur kalmasını engellemek için kalan miktar ile limanı terk etmek gerekiyorsa, kendisi oradan ayrılmakta ve yükün güvenli bir şekilde boşaltılabileceği en yakın ulaşılabilir limana gitmekte serbesttir.

(c) Yükün böyle bir limanda teslim edilmesi halinde konşimentodaki şartlara hanel gelmeksizin, boşaltma orijinal limanda yapılmışçasına aynı miktarda navlun tahakkuk edecektir. Sonradan tayin edilen limana mesafe 100 deniz milinden fazla ise, burada tahliye edilen yük üzerinden tahakkuk eden navlun bu oranda artırılabilecektir.

Bu klozun, "Yükleme Limanı" (a) ve (c) maddelerine göre sözleşme fesih edilirse, armatörün ölü navluna hak kazanıp kazanamayacağına ilişkin bir hüküm mevcut değildir. Yine bu yükleme limanı ile ilgili bölümde eğer limana emniyetli bir şekilde buz kırıcıyı takiben giriliyorsa, bu şekilde girilmesinin taşıyanın opsiyonunda olması ya da bunun tamamı ile reddi "owner/master will not be obliged to force ice and follow ice breaker in order to enter in to any ice bound port/area" şeklinde bir hüküm ile ortaya konmamıştır.

Yine bu yükleme limanı ile ilgili bölümde eğer buzlanma nedeni ile yükleme limanına girilemiyorsa kiracıdan yakın bir emin liman tayin etmesinin talep edilmesi hükme bağlanmamıştır. Bunun Gencon 94'deki "soncarto" klozuna bırakıldığı düşünülmektedir. Gemi, yükleme limanına girerken ya da çıkarken bir kazaya uğrarsa ya da buz gemiye zarar verirse, bunun kiracının hesabına olup olmayacağı da bu maddede açık değildir. Böyle bir durumda mukavelenin diğer maddelerine bakılacak, bu maddelerde bu bakımdan suskun ise bu kira sözleşmesine uygulanacak hukuk sisteminin bu konudaki maddeleri geçerli olacaktır.

Tahliye limanı ile ilgili olarak:

Madde (a)' da buz nedeni ile gemi, kira sözleşmesinde yer alan tahliye limanına giremiyorsa; kiracıya liman açılıncaya kadar demmuragerate'i üzerinden bir ücret ödemek sureti ile geminin burada kalmasını kabul etmesi ya da gemiyi tahliye etmek üzere emin bir limana yollaması hususunda opsiyon tanınmaktadır. Ancak kiracı ikinci opsiyonu seçip gemiyi başka bir limana yollarsa, bunun ilave masrafının hem zaman, hem yakıt vs. bakımından kime ait olacağı bu maddede yer almamaktadır. Madde (b) ile ilgili olarak, (c) maddesi bu konuya çözüm getirirse de, (c) maddesi

hem ifadesi, hem de sıralaması ile aynı hükmü (a) maddesi içinde getirmemektedir. Ya da en azından ben böyle anlıyorum. Sayın Fehmi Ülgener'in de anlayışı bu yönde olup (c) maddesini sadece (b) maddesi ile ilişkilendirmektedir. (Kaynak: M. Fehmi Ülgener Charter Sözleşmeleri Sf 636)

BIMCO Ice Cloz 2005:

Yukarıda da söylenildiği üzere BIMCO, 2005 yılı başında hem "Time Charter", hem de "Sefer Esası" ile bağlantılarda kullanılacak buz klozlarını revize etmiştir. Bu klozlarda getirilen yenilik ve özellikler aşağıda belirtilmiştir (Bkz BIMCO SpecialCircular No 1 2005, 24 February 2005): Önce, her iki klozun girişinde bir genel ifade olarak; geminin buza karşı koyarak, zorlayarak (toforceice) seyretmeye mecbur olmadığı, ancak mantıken aynı büyüklük, klas, inşa/yapıya sahip diğer gemilerin yaptığı gibi buz kırıcıyı takip etmesinin bu gemiden beklenebileceği hükme bağlanmıştır.

SEFER ESASI İLE İLGİLİ BIMCO REVİZE BUZ KLOZU (2005)

Şayet, buz geminin limana varmasını engelliyorsa, bu kloz kiracıya üç opsiyon sunmaktadır:

- 1) Alternatif emin ve girilebilir bir yeni limanın tayin edilmesi.
- 2) Zaman sayımının limana girilebilir bir liman gibi işlemesinin kabulü, yani limana girmek için beklemlerin kiracı hesabına olması.
- 3) Kira sözleşmesinin iptal edilmesi ve bunun ilanı.

Kiracı tarafından söz konusu düzenlemelerin yapılması için yeterli olacağı düşüncesi ile 48 saatlik süre tespit edilmiştir.

TIME CHARTER BAĞLANTI İLE İLGİLİ BIMCO REVİZE BUZ KLOZU (2005)

BIMCO'nun Time Charter Party'ler için hazırladığı buz klozu geçmiş yıllarda hazırladığı klozlar ile hemen hemen aynı olup, normal şartlar altında buzlu bir limana ya da

alanlara emniyetli bir şekilde girilip ve orada kalınip kalınamayacağına kararının verilmesindeki tek yetkilinin gemi kaptanı olduğunu hükme bağlamaktadır (inthemaster's sole discretion "toassess.....").

Ayrıca, bu klozda buz nedeni ile yapılacak olan bir sapma nedeni ile geminin "offhire" olmayacağını belirlemektedir. Time Charter bir bağlantıda kiracı (contracting ya da contractualcarrier), ticari idare ve zaman riski kendi üstünde olan bir işletici olarak, bu buz maddesinin muhtevasını da dikkate alarak ticari kararları verecektir. Bu kararı verirken de üstleneceği muhtemel riskleri dikkate alacaktır.

Bu klozun (d) maddesine göre; geminin buzlu bölge ya da limanlara girmesi ve orada kalması nedeniyle, geminin sigortacılarının talep ettiği ekstra ya da ilave prim ya da taksit, kiracı hesabına olacaktır. Ancak takdir edileceği üzere, özellikle "Sefer" esaslı ile bağlantı için hazırlanan BIMCO'nun buz klozunda hala eksiklikler olup birçok husus dikkate alınmamıştır.

KİRA SÖZLEŞMELERİNDE YER VERİLEN TERZİ İŞİ BUZ KLOZLARI

Bir kira sözleşmesinin müzakeresi sırasında taraflar, mevcut durumun şartlarını dikkate alarak proforma Ch/P'nin matbu buz klozunu çıkartarak aralarındaki pazarlığa göre farklı bir buz klozu oluşturabilmektedirler. Bunu yaparken de hazırladıkları bu maddenin ihtiyaçlarına cevap vereceğini sanmaktadırlar. Oysa sefer hiç de umdukları gibi sonuçlanmamaktadır. Bunun bir örneği, yukarıda da sözünü ettiğimiz Rostov on Don -1 Akdeniz Limanı seferini kapsayan sefer esaslı bağlantıda ortaya çıkmıştır. Bu mukavelede yer alan buz klozunun serbest tercümesi aşağıda verilmiştir:

Buz Klozu:

A-Yükleme ve tahliye limanı yolundaki buzlanma rüsumu ve buz kırıcı yardımı ücreti armatör

hesabınadır.

B- Buzlanma sınırına varıldığında ya da yükleme limanından hareketten önce buz kırıcıyı beklemek için geçen birbirini takip eden kesintisiz 72 saati aşan zaman kaybı kiracı hesabına olacaktır. Bu zaman kaybı süresi, SSHINC yani Cumartesi, Pazar ve tatil günleri dahil olmak üzere hesaplanacak ve demmuragerate'i üzerinden ödeme yapılacaktır. Ancak limana girmek ya da limandan çıkmak için kaybedilecek süre için zaman saymayacaktır.

C-Buz kırıcıyı beklemek için geçen zamanın hesaplanmasında, geminin yükleme limanına seyretmesi durumunda; geminin logbook'unda belirtildiği şekilde, SSHINC (Cumartesi, Pazar ve tatil günleri dahil olmak üzere) esaslı ile buz sınırına vardığı andan itibaren, yükleme limanından hareket edilmesi durumunda ise geminin hareketi ile ilgili nor'un kiracının acentelerine bildirildiği andan itibaren zaman saymaya başlayacaktır.

İlaveten, bu olayda zaman kaybı için tüm vurgu buz kırıcının yardımını beklemek için kaybedilen süreye hasredilmiş ve buz kırıcı peşinde hareketten sonra meydana gelecek olan beklemeler, bu limana yanaşma ve kalkma hareketi ve seyri sırasında geminin uğrayacağı kayıp ve zararlar ihmal edilmiştir. Ayrıca, armatör bu limanın ve bölgenin buzlanma riskini bildiği için sonradan buranın emin liman olmadığını da iddia edemeyecektir. Kaldı ki, kiracı aşağıdaki bağlantı şartlarından da görüldüğü gibi limanı emin olarak tayin etmemiştir.

Bu komplike ve karmaşık olayda, buzlanma nedeni ile kayıpların kiracı hesabına mı yoksa armatör hesabına mı olacağı hususunda ya da daha doğru bir ifade ile bu zaman kaybının nasıl bölüşüleceği hususunda ihtilaf çıkmıştır. Armatör yukarıda verilen buz klozuna dayanarak, kiracıyı

sorumlu tutup kaybedilen süre için demmurage ya da alternatif olarak detention'a hak kazandığını iddia etmiştir. Kiracı ise armatörün ilk iddiası ile ilgili olarak buz klozunun bir astarya sürastarya rejimi ile ilgili bir hüküm ihtiva etmediğini, bunun için bu konuda açık bir ifadenin olması gerektiğini iddia ederek armatörün Rostov Limanı'ndan 400 mil uzaktaki bir mevkiden verdiği nor'un geçersiz olduğunu iddia etmiştir. Buna göre başka bir nor da verilmediğinden, asarya/sürastarya rejimine göre, zamanın ancak geminin Rostov Limanı'na yanaştığı 29 Mart'tan itibaren sayması gerektiğini iddia etmiştir.

Mahkeme tüm hususları dikkate alarak;

1-Armatörün ilk iddiası ile ilgili olarak WIPON ve mukavelenin diğer hükümlerini dikkate alarak, 29 Ocak'ta 455 No.lu demir yerinden vermiş olduğu hazırlık mektubunun geçersiz olduğuna hükmetmiştir.

2-Ancak, armatörün ikinci alternatif iddiasındaki detention talebi ile ilgili olarak ise ICE EDGE'i yani buz sınırını buzlanmanın başladığı yer olarak değil, bu nedenle liman otoritelerinin geminin beklemesini talimatlandıkları yer olan 455 No'lu demir yeri olarak kabul ederek, SSHINC esaslı ile bu buz kırıcıyı bekleme süresinin geminin buraya vardığı andan itibaren başlamasına hükmetmiştir. Ayrıca, kiracının daha önce armatöre ödediği 31.963 doların (USD) geri ödenmesini ise gerekli hukuki hususları yerine getirmediği için, bu konuda haklı olmasına rağmen kabul etmemiştir. Sonuç olarak her iki tarafın da iddiası tam olarak kabul edilmemiştir. Bu olay bize farklı niyetlerle hazırlanan bir buz klozunun pratikte nasıl başka bir sonuç doğurduğunu ortaya koymaktadır.

*Harun Şişmanyazıcı
DTO YKB Danışmanı/Ekonomist

GREASE-FREE RUDDER BEARINGS, BUILT TO LAST!

15-Year New Build Wear Life Guarantee

Maximum 10-Year Guarantee on Conversions

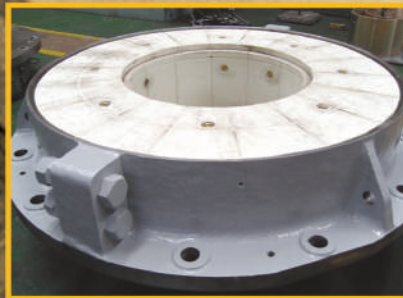
Dry or Water Lubricated

Resistant to Abrasion, Shock Loading & Vibration

For Pintle, Stock and Carrier Disc Applications

THORDON

www.ThordonBearings.com



Thordon Bearings is an industry leader in the design, manufacture, supply and installation of high performance, pollution-free, bearing systems.

ZEROPOLLUTION | HIGH PERFORMANCE | BEARING SYSTEMS



MUGESAN

☎ : +90-216-411 54 66 Pbx

☎ : +90-216-386 42 48

✉ : info@mugesan.com

🌐 : www.mugesan.com

Doğru Ekipman Doğru Ekip Denizler Bizimle Temiz



Most Denizcilik olarak, petrol döküntüsü konusunda planlama, eğitim, tatbikat ve operasyonel müdahalenin gerçekleştirilmesi amacı ile kurulduk. Türkiye'nin en hassas 12 kilit noktasından, haftanın her günü, günün her saatinde hizmet vermeye hazırız. Açık deniz bariyerleri, sorbent emici malzemeler, sıyrıcılar, yüzer depolama tanklarını da kapsayan tüm ileri teknoloji altyapımızla ve uzman kadromuzla; çevreyle, ülkemizi üç yandan kucaklayan denizlerimizle dostuz.



"1949'dan günümüze"



"sıcak hizmet"

Termosifon & Boiler

Türkiye'nin ilk
Germanischer Lloyd Sertifikalı
Marin Su Isıtıcıları İmalatçısı

www.dikomarine.com



SICAK - SOĞUK
SU TEMİN SETİ



MARINE TİP SERPANTİNLİ
SERPANTİNSİZ
ELEKTRİKLİ BOILER



NAVY TİP YATIK MODEL
ELEKTRİKLİ BOILER



GEMİ TİPİ
ELEKTRİKLİ BOILER

Diko Elektrikli Cihazlar San. ve Tic. A.Ş

İMES Sanayi Sitesi B Blok 206. Sok. No:6 Dudullu, İSTANBUL T+90 216 314 26 26 F+90 216 420 49 01 E info@dikomarine.com



KARAVELİOĞLU GROUP SINCE 1916
INEBOLU SHIPYARD



YOUR BLACK SEA REPAIR BASE



Our vision is:
To treat our
customer as
guests and our
workers as
human beings.

- ✓ Make a reservation in advance with us!
- ✓ Work will be delivered on time!
- ✓ You can save money and be sure of quality and friendship!
- ✓ The only shipyard with a floating dock at the Turkish Black Sea Coast!



Call Us Now!
+90 216 337 55 01



Alesta diving company

En iyilerin tercihi



Alesta

Alesta Dalgiçlık ve Sualtı Hizmetleri
San.Tic.Ltd.Şti.



- Sualtı survey hizmetleri
- Kilistin temizliği ve pervane temizliği
- Sondaj işlemleri
- Gemi dolun ve boşaltım sistemleri
- petrol boru hatların bakım onarım hizmetleri
- Şamandıra bakım onarım hizmetleri
- Gemi kurtarma batık çıkarma
- Hasarlı gemi kaynak kesimi bakım onarım hizmetleri
- Rov hizmetleri
- Fiberoptik koblo döşeme
- Çapa çıkarma işlemi
- Otomatik kanca sistemleri
(usturmaça montaj ve demontaj)

DNV·GL

**20 YILLIK SU ALTI TECRÜBEMİZ VE
PROFESYONEL KADROMUZLA
KALİTELİ HİZMET VERMEKTEYİZ.**

Kavacık Mahallesi Ekinciler Caddesi Uluer Plaza No:2 Kat: 5-6 Beykoz / İSTANBUL
T. 0 216 680 46 76 – F. 0 216 693 15 07 – E. info@alestadalgiclik.com

www.alestadalgiclik.com



TÜRK LOYDU
BAĞIMSIZ, TARAFSIZ, GÜVENİLİR, UZMAN



1962 **TÜRK** **LOYDU** 2012

www.turkloydu.org
Ulusal kuruluş, uluslararası başarı...



GENEL MERKEZ: Tersaneler Cad. No: 26 34944 Tuzla-İSTANBUL; Tel: +90 216 581 37 00; Fax: +90 216 581 38 00
ANKARA: Eskişehir Yolu Mustafa Kemal Mah. 2159. Sokak No:6/4 Çankaya - ANKARA; Tel: +90 312 219 56 34; Fax: +90 312 219 69 72
İZMİR: Atatürk Cad. No:378 Kat: 4 D: 402Kavalalılar Apt. 35220 Alsancak-İZMİR; Tel: +90 232 464 29 88; Fax: +90 232 464 87 51
ADANA: Çınarlı Mh. Atatürk Cad. Aziz Naci İş Merkezi No:5 K:1 D:2 Seyhan -ADANA; Tel: +90 322 363 30 12; Fax: +90 322 363 30 19
MARMARİS: Atatürk Cad. 99. Sok. No:15 D:6 Marmaris- MUĞLA; Tel: +90 252 412 46 55; Fax: +90 252 412 46 54

Kötü Gerçekleri Hayal Etmeyiz,

YAŞARIZ!

Sigortasız Yaşamamak için;

www.eraysigorta.com



• Nakliyat sigortaları •

Emtea ve Kıymet Nakliyatı sigortaları, Yat sigortaları, Tekne ve Navlun sigortaları, Sorumluluk sigortaları

Marine Insurance

Cargo, Yacht, Hull Freight, Marine Liability Insurances.

20 Yıllık tecrübemizle hizmetinizdeyiz.

We do not dream worst realities, we experience them.

We are ready to offer you our insurance services with our experience of 20 years in Marine Industry.

Experience worst realities with INSURANCE



ER-AY

SİGORTA AÇENTELİK HİZMETLERİ LTD. ŞTİ.

Zuhuratbaba Mah.İncirli Cad. Dr. Salih Zeki Sok. Hızalan Sitesi

C1 Blok D:1 Bakırköy/İstanbul

Tel:(212) 571 72 25 Fax: (212) 542 29 20

Mail:info@eraysigorta.com

SEKTÖR HABERLERİ

haberler... haberler... haberler... haberler... haberler... haberler... haberler... haberler... haberler... haberler... haberler... haberler...

KCT, ELEKTRO HİDROLİK HURDA POLİPLERİNİ UÇAKLA GÖNDERDİ

KCT Kepçe Mak. S.Arabistan'ın Cidde Limanı'nda kullanılmak üzere iki adet toplam 13 ton ağırlığındaki 4.0 m³ Elektro Hidrolik Hurda poliplerini hava kargo ile gönderdi.



KCT Kepçe Mak. S.Arabistan'ın Cidde Limanı'nda kullanılmak üzere iki adet toplam 13 ton ağırlığındaki 4.0 m³ Elektro Hidrolik Hurda poliplerini hava kargo ile gönderdi. Konuyla ilgili açıklama yapan KCT Kepçe Genel Müdürü Kapt. Atilla Kocataş, "Müşterimizin Cidde limanına hurda getiren gemisinin yolda olması nedeniyle varışından önce hurda poliplerini yetiştirmek için yoğun bir çaba gösterdik. Yaklaşık 20 günde tamamlayarak hava kargo ile gönderip; müşterimizin iş günü ve ekonomik kaybını önledik. Böylece Türk ihracatçısının ciddi çalışmalarına ve güvenilirliğine katkıda bulunduğumuz için mutluyuz" değerlendirmesinde bulundu.

SANMAR, SVITZER'E, İKİNCİ RÖMORKÖRÜNÜ TESLİM EDİYOR

Türk römorkör üreticisi Sanmar A.Ş., yaptığı teslimatlarla dünya pazarının lideri Svitzer Tyne'e römorkör tedarik etmeye devam ediyor.

Türk römorkör üreticisi Sanmar A.Ş., yaptığı teslimatlarla dünya pazarının lideri Svitzer Tyne'e römorkör tedarik etmeye devam ediyor.

Geminin adından da anlaşılacağı üzere, Redwise teslimat ekibinin bir jesti olarak, kuzeydoğu İngiliz kıyısındaki Tyne limanına

doğru yola çıktı. Bu siparişi, Peru'daki Svitzer'e, yaz mevsiminde kardeş bir geminin teslim edilmesi izleyecek.

Sipariş verilen tarihe göre olağanüstü hızlı bir şekilde teslimat yapılması, iki sözleşme ödülünü de beraberinde getirdi.

Her iki gemi de her biri 1,800 devir/dk'da 1,765kW güç üreten bir çift 3512 CHD Caterpillar motordan elde edilen, 60 tonluk çeki gücü ile 24.4m x 11.25m ölçülerindeki, Boğaçay sınıfı gemiler.

Önde gelen Kanadalı gemi inşa şirketi Robert Allan Ltd. tarafından tasarlanan ve



diğerlerine göre daha seçkin olan Boğaçay modeli, özellikle Sanmar Tersanesi için geliştirilen Ramparts 2400SX serisine dayanıyor.

Bu yeni seri, oldukça başarılı olan Ulupınar serisine çok yakın, ancak, olumsuz deniz şartlarına maruz kalan alanlar için yüksek derecede stabilite ile MLC 2006 uyumluluğunu sağlamak üzere 2 metrelik ilave kiriş ve bağ kasaraya sahip.

TYNE NEHRİ'NDE ÜÇ RÖMORKÖRLÜK FİLO

Svitzer Avrupa'nın Kuzey İngiltere Genel Müdürü Phil Dulson şunları söyledi: "Tyne limanı, Kuzey Denizi kıyısında olması nedeniyle, çoğunlukla, İngiltere'de görülen çetin hava şartlarının biraz daha fazlasına maruz kalıyor. Svitzer Tyne, 60 tonluk çeki gücüyle, Tyne limanının ihtiyaçlarını karşılamak üzere sipariş edildi ve yapıldı."

Svitzer, 1833 yılından bu yana, denizde emniyeti ve desteği sağlıyor. Mevcut 4000 çalışanı ve 400'den fazla gemiye sahip filosu ile tüm dünyada faaliyet gösteriyor. Svitzer'in son gelecek gemilerle birlikte, Tyne Nehri'nde faaliyet gösteren üç römorkörlük bir filosu olmuş olacak.

POWER FOR MARINE PROFESSIONALS VOLVO PENTA D16: A TECHNOLOGICAL SHIFT



- RELIABLE :** Designed for durability and tested for thousands of hours in heavy conditions.
- POWERFUL :** More power and up to 60% improved torque.
- EFFICIENT :** Total electronic control, high-pressure injectors and 4-valve technology for impressive fuel economy.
- CLEAN :** Complies with I O, EPA2, Rhine River Step 2 and DNV's Clean Design.

The new D16 marine diesel from Volvo Penta.
It's a technological shift.

Engine:	D16-750 Propulsion	D16MG Marine Genset
Crankshaft power:	750 hp/551 kW	477kW
Max torque:	3263 Nm	-
Displacement:	16.12 litres	16.12 litres

VOLVO PENTA

www.volvopenta.com

VOLVO GROUP OTOMOTİV TİC. LTD. ŞTİ.

Volvo İş Merkezi

İçerenköy Mahallesi Engin Sokak No: 9 34752 Ataşehir - İstanbul
Tel : 90 216 655 75 00 • Fax : 90 216 469 29 72



ONURSAN



RKI is partnered with Riken Keiki Co. Ltd.,

the world leader in gas detection and sensor technologies. In business for over 70 years, Riken has sold over 800,000 portable and fixed gas monitors worldwide.



INSTRUMENTS



Gas Detector Calibration



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

www.onursan.net | onursan@onursan.net



SECURİŞÖHLEN DENİZ KOMANDOLARI İLE GÜVENLİ SEYİRLER



**SOMALİ KORSANLARINA KARŞI
RAHAT BİR NEFES, SECURİŞÖHLEN**



SECURİŞÖHLEN

DENİZ ÖZEL GÜVENLİK HİZMETLERİ

İSTANBUL - TURKEY

Phone : +90 216 380 69 50

Gsm : +90 530 245 03 38

: +90 533 448 91 66

E-mail : info@securisohlen.com

Web : www.securisohlen.com



TERMOTRANS

TRANER İSVEÇ PLAKALI ISI EŞANJÖRLERİ TÜRKİYE GENEL SATIŞ, SERVİS VE YEDEK PARÇA DİSTRİBÜTÖRÜ

TÜRKİYE'NİN HER YERİNDE, HER MARKA PLAKALI ISI EŞANJÖRÜNE YEDEK PLAKA, CONTA (İSVEÇ'TEN İTHAL) VE SERVİS HİZMETLERİ

HER MARKA EVA'YA (FRESH WATER GENERATOR) TİTANYUM PLAKA, CONTA, SERVİS, BAKIM

SWEP İSVEÇ PBHES TÜRKİYE GENEL SATIŞ VE SERVİS DİSTRİBÜTÖRÜ



TERMOTRANS MAKİNA DIŞ TİCARET VE SANAYİ LİMİTED ŞİRKETİ

DES Sanayi Sitesi 101. Sokak No:46 34775
Yukarıdudullu / Ümraniye / İstanbul / TURKEY
Tel: 444 16 74 Türkiye'nin her yerinden
Tel: +90 216 428 11 20 Fax: +90 216 428 11 21
e-mail : info@termotrans.com

e

emniyet, kalite ve estetikte 31 yıl...



 **ensar**[®] *31 Yıl*
GEMİ VE YAN SANAYİ LTD. ŞTİ.



İstasyon Mah. Hatboyu Cad. No:55 Tuzla-İstanbul / Türkiye
Tel: +90 216 395 81 62-395 49 37 Faks: +90 216 395 99 79
ensar@ensargemi.com www.ensargemi.com

ATM PRODUKSİYON

SEKTÖR HABERLERİ

haberler... haberler... haberler... haberler... haberler... haberler... haberler... haberler... haberler... haberler... haberler...

1. ULUSAL GEMİ TRAFİK HİZMETLERİ KONGRESİ YAPILDI

İstanbul Teknik Üniversitesi (İTÜ) Denizcilik Fakültesi ve Deniz Trafik Operatörleri Derneği'nin işbirliği ile düzenlenen 1. Ulusal Gemi Trafik Hizmetleri Kongresi, İTÜ Süleyman Demirel Konferans Salonu'nda düzenlendi.



Türk boğazlarında seyir ve çevre emniyeti, boğazlardaki deniz trafiği, gemilerden kaynaklanan çevre kirliliğinin azaltılması gibi konuların masaya yatırıldığı 1. Ulusal Gemi Trafik Hizmetleri Kongresi'ne, Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı Müsteşar Yardımcısı Dr. Kapt. Özkan Poyraz, İMEAK Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu ve Meclis üyeleri, sivil toplum kuruluşlarının temsilcileri ve akademisyenler katıldı.

“BOĞAZLAR ULUSAL MİRASIMIZ”

Kongrenin açılış konuşmasını yapan ve Türk boğazlarının stratejik konumu ve ticari önemi açısından korunmasının gerekliliğine dikkat çeken Deniz Trafik Operatörleri Derneği (DTOD) Yönetim Kurulu Başkanı Dr. Hasan Terzi konuşmasında, “Deniz ve boğazlarımızda yaşanan her türlü olumsuzluk sektörümüzü etkiler. Bu nedenle seyir ve çevre güvenliği büyük



Dr. Kapt. Özkan Poyraz



HARUN ŞİŞMANYAZICI *

Petrol ve diğer emtia fiyatlarındaki düşmenin navlun piyasalarına etkisi

Emtia fiyatlarındaki düşmenin deniz taşımacılığına katkısını iki başlık altında incelemek gerekmektedir.

Birinci başlık, emtia fiyatlarındaki düşmenin özellikle yakıt fiyatlarındaki düşmenin deniz nakliye şirketlerinin maliyetlerine olan olumlu katkısıdır. İkincisi de, emtia fiyatlarındaki düşmenin yaratacağı ilave mal talebinin/ticaretinin deniz taşımacılığında yaratacağı ilave türev taleptir.

Emtia fiyatlarındaki düşmenin, özellikle yakıt fiyatlarındaki düşmenin deniz nakliye şirketlerinin maliyetlerine olan olumlu katkısına bakarsak:

Seyirde 24 ton HSFO 380 Cst yakan bir geminin yıllık yakıt gideri, bu yakıtın Rotterdam teslim fiyatının USD 578 pmts'dan USD 412 pmts'a düştüğü tarihte 1 milyon USD düşmüştür. Burada seyirdeki süre yüzde 70, yani 255 gün olarak hesaplanmıştır. Bu hesaplamada aşağıdaki değerler dikkate alınmıştır: 2014'ün ilk yarısında USD 578 pmts, 1 ay önceki yeni fiyat USD 412 pmts, fark USD 166 pmts, günlük yakıt tüketimi 24 ton /gün, seyir süresi 255 gün /yıl. Buna göre 166 USD x 24 ton /gün x 255 gün =1.015.920 USD yıl tasarruf çıkmaktadır. Bu düşüş dünya denizcilik endüstrisinin toplam yakıt giderini günde 117 milyon USD düşürmüştür. (MDO, MGO kullanımı hesaba katılmadan)

Denizcilik endüstrisinde spot fiyatla satın alınan yıllık yakıt tüketimi 257 milyon tondur .

257 milyon ton x USD 166 pmts =42.662.000.000 USD/ yıl tasarruf, günlük tasarruf ise, 42.662.000.000. / 365 =116.8 milyon USD olmaktadır. (Yaklaşık 117 Milyon USD) 8 Aralık 2014 itibari ile Rotterdam HSFO 380 Cst fiyatı USD 351 pmts olmuştur. Bu yeni fiyata göre tasarruf USD 587 pmts – usd 351 pmts = USD 236 pmts olmaktadır. Bugün itibari ile sektörün tasarruf miktarı ise 257 Milyon ton x USD 236 pmts = USD 60.652.000.000 yaklaşık 60.6 Milyar USD'dir. Günlük kazanç ise 166 Milyon USD'dir. Firma ölçeğinde gemi başına tasarruf ise USD 236 pmts x 24 ton x 255 gün = 1.444.320 USD'dir.

Kısaca petrol fiyatlarının yüzde 40 düşüş ile WTI'nin 65.84 perbaril, Brent Crude'un USD 69.07'e düşmesi, günlük 24 ton HSFO 380 CST yakıt tüketimi olan bir HANDYMAX geminin yıllık yakıt giderini yaklaşık 1.5 Milyon USD düşürmektedir. Günlük tasarruf ise 5664 USD olmaktadır. Takdir edileceği üzere bu çok önemli bir tasarruftur. Burada önemli olan husus; "Acaba bu yakıt fiyatlarındaki düşüş navlunlarda aşağı yönlü bir baskı yaratacak mıdır?" sorusunun cevabıdır. Burada akla gelen ise, yakıt fiyatlarının yüksekliği nedeni ile uygulanan slow steaming politikasının devam edip etmeyeceğidir.

Yakıt fiyatlarındaki tasarrufun USD 166 pmts olduğu dönemde, USD 412 pmts'un hala yüksek bir fiyat olması nedeni ile (Günlük yakıt maliyeti USD 412 pmts x 24 mts = usd 9.888 pmts gün, günlük ortalama USD 5.500 olan OPEX maliyetinin 2 katıdır) bu yavaş seyir politikasına devam edileceği ileri sürülmekteydi. Gerekçe olarak ise, hala yakıt fiyatlarının yüksek olduğu gösterilmekteydi. Ancak yeni durumda yakıt fiyatları OPEX maliyetleri ile mukayese edildiğinde USD 8424 day ile OPEX maliyetinin 1.5 katına inmiştir.

KONTEYNER PİYASASINDA YILLIK POTANSİYEL YÜZDE 5'İN ÜSTÜNDE BÜYÜMEMEKTEDİR

Firmalar özellikle konteyner şirketleri, yakıt fiyatındaki düşmenin avantajını hız artırımı yolu ile yıllık taşıma kapasitesini artırarak navlundaki düşmeye rağmen toplamda kazançlarını artırmayı planlayabilirler. Ancak unutulmamalıdır ki konteyner piyasasında yıllık potansiyel yüzde 5'in üstünde büyümektedir. Hız artırımı ile ortada taşınacak fazladan bir kapasite bulunmamaktadır. Konteyner taşıma navlunlarının düşmesi ise, global ekonomide ve dolayısı ile konteyner taşıma talebinde bir artışa neden olmamaktadır (Konteyner taşıma ücreti malın CIF bedelinin yüzde 1-3' ü arasındadır). Ayrıca yakıt fiyatları önemli ölçüde düşse de, hala

yüksek düzeydedir. 1990-2000 arası bunker fiyatı 1990-1991 dönemini çıkartırsak, USD 100 pmts civarında seyretmiştir. 2000-2005 yılları arasında ise USD 100-200 pmts civarında bir seyir izlemiştir.

Şimdi yakıt fiyatlarındaki düşme nedeni ile hız artırımını diğer taraftan piyasaya girecek olan talep ile alakalı bir husus olacaktır. Bu ise aşağıdaki (ii) maddenin konusu olmaktadır.

ii) Emtia fiyatlarındaki düşmenin yaratacağı ilave mal talebinin/ ticaretinin deniz taşımacılığında yaratacağı türev talep:

Emtia fiyatlarındaki düşme dünya ekonomisindeki genel durgunluğa rağmen deniz ticaretinde bazı mal cinsleri bakımından taşıma talebinin artmasına neden olmuştur. Örneğin denizyolu ile demir cevheri taşımaları yüzde 9 artmıştır. Çin'in demir cevheri ithalatının 2014'ün ilk 9 ayında yüzde 16 yükselmesi, 2014 son aylarında Brezilya'dan yapılan sevkiyatlar ile ilgili problemlerin halledilmesi ile Brezilya'dan yapılan taşımaların artması bu artışa önemli katkı sağlamıştır. Kuru dökme yükte yıl bazında artış yüzdesi 2014'ün ilk çeyreğinde yüzde 8.8, ikinci çeyreğinde yüzde 3.1, 2014'ün ilk 8 ayı için ise yüzde 4.3 olmuştur.

ARTIŞ GÖRÜLEN DİĞER MAL CİNSİ İSE LPG'DİR

Platou'nun Ekim 2014 raporunda deniz yolu ile yapılan LPG taşımalarının yüzde 10 arttığı yer almıştır. Ancak bunun tam tersi olarak bu yılın ilk yarısında OilTrade zayıf kalmış, ikinci yarısında ise Brezilya ve Libya'nın petrol üretim artışı ve ihracatı ile yükselmeye başlamıştır. Deniz yolu ile yapılan petrol taşımalarının yıllık değişim yüzdesi 2014'ün birinci çeyreğinde -1.7, ikinci çeyreğinde -3.3, 2014'ün 8 ayı için ise -3.1 olarak gerçekleşmiştir.

Petrol fiyatlarının düşmesinin etkisi ile bu yıl sonu ve 2015 başı

DÜNYA TİCARET FİLOSU YOY % DEĞİŞİM

	2013	2014 Tahmini	2015 Tahmini
Tonaj Talebi	5.5	4.4	5.6
Filo Büyümesi	5.2	4.2	4.1
Utilizasyon	84.3	84.5	85.7

Kaynak: Platou Ekim 2014 Raporu

kış koşullarının da erken gelmesi ile birlikte tanker sektörünün tüm segmentlerinde durum iyi olacaktır. Dünya rafineri üretimi de artmakta olup (%2) uzun süre ürün tankerlerine talebi artıracaktır. LPG ticareti gelişmeye devam edecektir. Bunun nedeni ABD petrol ve doğalgaz üretimindeki artıştır. Ekim ayında tanker piyasasında artan petrol ve rafine ürün miktarı mevcut filo kapasitesini aşarak Handysize tankerlere kadar inen her segment de navlunların artmasına neden olmuştur. Ham petrol taşıyan VLCC'lerin günlük Time Charter rateleri USD 50.000 gün olmuştur. Suezmaxlar ise ekim ayı sonu USD 28-29.000 güne yükselmiştir. Tüm bunlar yakıt fiyatlarının düştüğü bir dönemde gerçekleşmiştir.

Dökme cephesinde ise ekim ayında capesize rateleri önemli ölçüde artmıştır. Bunun ana nedeni Brezilya'dan Asya'ya yapılan taşımalar olmuştur. Panamax tonajı da, mukayeseli olarak geçmişe göre iyileşmiştir. Bunun nedeni ise; Hindistan'ın kömür alımlarındaki artış ve Atlantik tahıl taşımalarındaki hareketlilikten kaynaklanmıştır. Supramax ve Handysize sektörün de ise navlunlar ay boyunca gevşemiştir. Bunun nedeni ise çelik, nikel ve boksit taşımalarındaki azalmanın devam etmesinden kaynaklanmıştır (Bunda ise nikel bakımından Endonezya'nın koymuş olduğu yasaklama, Çin'in bunu delme çabalarına rağmen etkili olmuştur). İçinde bulunduğumuz dönemde ise BDI 982 puana gerileyerek bu

yıl yeniden psikolojik sınırın altına düşmüştür. Bu birleşik indeksi oluşturan tüm tonaj segmentlerinde bir gerileme görülmektedir. Bu gerilemenin nedeni ise, diğer hususlar meyanında Çin'de görülen dezenflasyon ve sanayi üretimi artış hızındaki Mayıs ayından beri görülen ilk küçülmedir. Gelecek yıl için beklenti birçok analistin üzerinde ittifak tesis ettiği şekilde bu yıla göre biraz daha iyi olacaktır. Bunun nedenlerinden en önemlisi gelecek yıl dünya GSYİH'nın bu yıla göre yüzde 0.5 artış ile yüzde 3.8 olmasının beklenmesidir. Dünyanın en büyük ekonomisi ABD, 2015 yılında, 2005 yılından beri ilk defa yüzde 3'ün üstünde büyüyecektir. (%3.5) Çin, AB ve Japonya'nın ekonomilerini canlandırma politikaları kaçınılmaz olmaktadır.

Dünya ticaret hacmi de bu yılın yüzde 3.8 büyümesine göre 2015'de yüzde 5 artacaktır. Düşük emtia fiyatlarının yaratacağı ilave hane halkı gelirinin ekonomiye girmesi birçok ülke ve bölgede canlanma yaratacaktır. Düşük emtia fiyatları bunları daha yüksek maliyetler ile üreten ülkeleri ithalata zorlayacak ve deniz taşımacılığına talep artacaktır. Talep cephesindeki bu olumlu gelişmelere karşın arz cephesinde piyasaya giren gemi tonajı arzında azalma ve kapasite kullanım oranında artma meydana gelecektir. Bu durum aşağıdaki tablodan daha iyi anlaşılacaktır. Tonaj talebi giderek artarken, tonaj arzı artışı giderek azalmaktadır. Bunun doğal sonucu olarak ise utilizasyon artmaktadır.

PİYASALAR/ANALİZ

Slow Steamingin en fazla görüldüğü konteyner taşımacılığında ise, iki farklı görüş bulunmaktadır. Bir kısım analist, hala talebe göre arz fazlalığını ileri sürerek Slow Steaming'in devam edeceğini; diğer bir kısmı ise bunun bizimde yukarıda belirttiğimiz gibi yakıt maliyetine bağlı olduğunu ve yakıt fiyatlarının USD 400'ün altına düşmesi halinde, geminin hızının biraz artırılacağını, USD 300 ve altına inerse, (Bu noktaya yaklaşmaktadır) gemilerin 21 knot servis hızı ile çalışacaklarını belirtmektedirler.

Ayrıca aslında konteyner ve liner taşımacılıkta BAF uygulaması olsa da, hatlar yakıt maliyetlerindeki artışın tamamını yükleyicilere ya da taşıtanlara yansıtamamakta, bunun ancak toplamda yarısını uygulayabilmektedirler. Büyük çapta yük potansiyeli olan taşıtanlar BAF FREE "ALL IN" esaslı miktar mukaveleleri yani "Genel Taşıma Sözleşmeleri" yaparak bundan kurtulmaktadır. Şimdi bu taşıtanlar düşen yakıt fiyatlarını da dikkate alarak söz konusu mukavelelerde taşıma ücretini aşağı çekeceklerdir. Ancak şu an piyasada görülen eğilim, konteyner hatlarının yakıtın yükseldiği dönemde bunu sineye çekip çoklukla navlunlara yansıtamadıkları için şimdi yakıt fiyatlarındaki düşmenin navlunlara yansıtılmaması ve navlunların düşürülmemesi yönündedir. Fakat buna ne kadar dayanabileceklerini piyasa gösterecektir. Anti tröst yasaları gereği konteyner firmaları navlun politikaları konusunda müşterek hareket edemeyecekleri için, kendilerine can suyu olan bu yakıt fiyatlarındaki düşmenin avantajını birbirlerinden bağımsız olarak yükleyici ya da taşıtanlar karşısında direnmeleri ile sağlayacaklardır. Üzerinde durulması gereken diğer husus ise, yakıt fiyatlarındaki düşmeden deniz taşımacılığında en fazla kimin fayda sağladığıdır. Yukarıdan da görüleceği üzere; yakıt fiyatları yüzde 40 düşmüştür. Time Charter bir bağlantıda, kiralarındaki Time Charter gemiler ile kendi mallarını

taşıyan üretici ya da tüccarlar veya uzun dönem mukaveleli operatörler, yakıt giderleri kendi hesaplarına olduğundan bundan büyük kar sağlamaktadırlar. Yine Contract of Affreightment ile taşıma anlaşması yapan taşıyanlar mukavelelerinde, yakıt fiyatları ile ilgili çift yönlü birescalasyon maddesi yoksa bundan karlı çıkacaklardır.

Trip Timecharter piyasasında ise, yakıt fiyatlarının düşüklüğü zaten kiracının ton başı maliyetini düşüreceğinden, bir de bunu Time Charter ratelerini düşürmek bakımından zorlamayacaktır. Tam tersine armatörler kiracının yakıt fiyatından sağlayacağı avantajı dikkate alarak günlük Time Charter kira birimlerini yükselteceklerdir. Nitekim ekim ortasında daha fiyatlar bu kadar düşmemişken bile dökme yük taşımalarında Trans Atlantik Round Voyage kira birimleri USD 5000/Gün'den, USD 6500 /Gün'e yükselmiştir. Kısa ya da uzun süreli Time Charter bağlantılarda da armatörler düşük yakıt fiyatlarının kiracıya sağlayacağı avantajı dikkate alarak, bunu bahane ederek günlük kira birimlerini yükseltme imkanı elde etmektedirler. Düşük yakıt fiyatının nihai tüketiciye nihai konşimento hamiline yansıtılması ise, zaten emtia fiyatlarının çok düşük olduğu dönemde kiracılar bakımından çok rasyonel olmayacaktır.

Diğer taraftan kendi kontrollerinde gemi olan kiracılar için mallarını FOB satmakla CIF satmak arasındaki farkta ihracatçının toplam karı bakımından açılmaya başlamıştır. Spot taşımalarda ise taşıma ücreti her bir segment ve zaman dilimi için normal olarak gemi arzı ve talebine göre oluşmaktadır. Ancak teorik olarak doğru olan bu husus pratikte her zaman gerçekleşmemektedir. Ekim ortalarında Kuzeybatı Avrupa iç rotalarında gemi tonajı arzı ile talebi arasında çok büyük bir fark olmamasına rağmen yakıt fiyatlarındaki düşme nedeni ile (o tarihlerde bu güne göre daha ılımlı bir düşme vardı) kiracılar navlunların

düşürülmesi hususunda bir baskı uygulamışlar ve Ventspills, Latviadan Rotterdam'a 70.000 mts kömür taşıma navlunları panamaxlar için USD 0.25 PMTS düşerek, USD 6.25 pmt olmuştur. Tanker piyasasında da ekim ayında aframaxların WS değerleri Akdeniz piyasasında WS 5 puan düşmüştür. Bununla birlikte şu an Baltık piyasasında yakıt fiyatları çok daha düşmesine rağmen, koster navlunları Euro 2-2.5 ton artmıştır. Keza Karadeniz, Akdeniz koster piyasasında sezonsal olarak yakıt fiyatlarındaki düşme, navlunları şimdilik çok aşağı baskılamamaktadır.

Ancak gerek teoride, gerekse diğer bazı alanlarda spot piyasada armatörler, sağladıkları yakıt avantajını rakiplerine karşı bir rekabet unsuru olarak kullanarak, navlunları biraz düşürmektedirler. Çünkü yüksek yakıt fiyatlarının olduğu dönemdeki günlük Time Charter Equivelant (TCE), navlunlar aynı kalırken yakıt fiyatlarının düşmesi ve yakıtın sefer maliyeti içindeki payının gemi tipine göre yüzde 50-70'lere kadar yüksek yer tutması nedeni ile bu yeni yakıt fiyatları ile çok yükselmekte ve armatörler bundan fedakarlık yapabilmektedirler. Ancak bu hareketlerin sıklaşması ve arz ve talep arasındaki arz lehine fark nedeni ile navlunların spot piyasada aşağı baskılanması, piyasadaki Time Charter Rate'ler de spot navlunlara göre oluştuğundan Time Charter Rate'lerini de zamanla aşağıya çekecektir.

Nitekim son piyasa raporlarına göre; içinde bulunduğumuz dönemde yakıt fiyatlarında görülen aşırı düşmeler, kış şartlarının ve kötü hava /deniz şartlarının tonaj arzını düşürücü etkisine rağmen, küresel soğumanın talep üzerindeki olumsuz baskısı ile birçok alanda navlunlar düşmeye başlamıştır.

**Harun Şişmanyazıcı
DTO YKB Danışmanı*

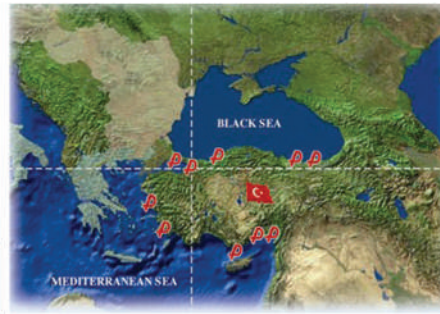
1980'den Beri Denizlerdeyiz



DALSAN



Dalsan Tersaneler
Limanı - Tuzla



- ✓ Liman kompleksi ve marina inşaatı
- ✓ Keson sistemi ile rıhtım, iskele ve dalgakıran inşaatı
- ✓ Deniz dibi tarama ve dolgu inşaat
- ✓ Beton boru imalatı

- ✓ Beton yüzer ve kuru havuz inşaatı
- ✓ Genel sualtı hizmetleri
- ✓ Survey hizmetleri

DALSAN ŞİRKETLER GRUBU

Evliya Çelebi Mah. Tersaneler Cad. Tuzla Dalsan Tersanesi NO: 23/1
Tuzla İstanbul / TÜRKİYE
Telefon: +90 (216) 447 40 83 (4 hat) Fax: +90 (216) 447 40 87
dalsan@dalsangrup.com



ISO 9001:2008



TGA TRÄGERGEMEINSCHAFT FÜR AKKREDITIERUNG
GERMAN ASSOCIATION FOR ACCREDITATION GMBH

IMO-DENİZ GÜVENLİĞİ KOMİTESİ LONDRA'DA TOPLANDI

Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO) Deniz Güvenliği Komitesi'nin (MSC) 94. Dönem Toplantısı 180 ülkenin katılımıyla Londra'da bulunan merkez binada yapıldı. Türkiye'yi kalabalık bir heyet temsil etti.



Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO) Deniz Güvenliği Komitesi'nin (MSC) 94. Dönem Toplantısı 17-21 Kasım 2014 tarihleri arasında Londra'da yapıldı. IMO Genel Sekreteri Koji Sekimizu'nun açılış konuşması ile başlayan IMO-MSC 94. Dönem Toplantısı'nda, geçmiş dönemlerde IMO'da alınan kararların üye ülkeler tarafından uygulanması tavsiyesinde bulunuldu.

Kutuplarda seyir yapan gemilerin emniyetli bir şekilde geçişini belirleyen Polar Kod konusu çalışma gruplarına sevk edilirken, IACS'ın IMO'nun yüksek hızlı teknelerin teknik kondisyonlarını düzenleyen 2000 tarihli HSC 2000 kodunda yüksek hızlı teknelerde bulunması gereken kurtarma botlarına ilişkin düzenleme yapılması istendi.

MSC 94. dönem toplantısında, konuyu bir belge sunarak gündeme getiren IACS, her iki maddenin birbiri ile tutarlı olmadığını iddia ederek, 30 m altındaki hız tekneleri için kurtarma botu bulundurma gerekliliğinin ortadan kaldırılmasını önerdi.

Ancak, anılan kod istisna durumlarını anarken kurtarma botuna ilişkin bir istisnayı önceki maddelerinde

öngörmediğinden ve emniyet öncelikli prensiplerin temel alınması gerekliliğinden dolayı, daha evvel alt komite toplantılarında Hollanda tarafından dile getirilen uyumsuzluğa ilişkin MSC 94'te bir eylem gerçekleştirilmesine gerek görülmedi.

IGF KOD'A İLİŞKİN UYGULAMA ESASLARI

MSC ikinci gün sabahki oturumunda "Gazlar veya diğer düşük parlama noktalı yakıtlar kullanan gemilerin güvenliği için uluslararası kod"a (IGF Code) ilişkin uygulama esasları üzerine görüşmeler yapıldı. Anılan Kod henüz yürürlükte olmamakla birlikte, yürürlüğe geçmesiyle gemilerde kullanılan yakıtların gemi emniyetini üst düzeyde tutacak şekilde etkin kullanımının sağlanabilmesi yönünde anılan kodun uygulama prensiplerinin geliştirilmesine odaklı görüşmeler yapıldı.

IGF ve Polar Kod'a ilişkin görüşmelerin yapıldığı çalışma grubu, çalışmasını tamamlayıp raporunu Genel Kurul'a iletecek. Her iki kodun da yürürlük tarihine ilişkin ilanına çalışma grubu raporunda yer verilmesi bekleniyor.

Öğlenden sonraki oturumda ise; MSC Komitesi; deniz güvenliğinin düzenlenmesine ilişkin kurulan yazışma grubu raporu ile son hali verilen Ulusal Deniz Güvenlik Mevzuatı'nın geliştirilmesi için bir rehber hazırladı ve bu taslak rehberin Genel Kurul tarafından onaylanması konuları görüşüldü. Konuya ilişkin son hal, komitenin nihai raporunda yer alacak. Ülkeler için zorunlu olmayacak bu rehberin mevzuat geliştirmede tavsiye niteliğinde yardımcı bir rehber olması üzerine bir çalışma yapıldı.

SİBER SALDIRILARA KARŞI GÜVENLİK

Diğer yandan gerek üye ülkelerden gerekse ilgili uluslararası örgütlerin deniz güvenliği konularındaki paylaşımlarına genel kurulda yer verildi. Bu noktada Kanada ve ABD'nin gemilerin ve gemilerle ilgili unsurların siber saldırılara karşı güvenlik yeteneklerini geliştirilmesine yönelik önerileri dikkat çekici bulundu.

Diğer yandan gemilere karşı gerçekleştirilen son güncel korsanlık ve silahlı soygun ile ilgili gelişmeler üye ülkelerle paylaşılırken, ülkelerin anılan konulara ilişkin son güncel durumu değerlendirdiği ifade edildi.

Siber saldırılara karşı denizciliğe ait menfaatlerin korunması konusunda bir rehber hazırlanması teklifi ülkelerden beklenen desteği bulamadı. Konunun Birleşmiş Milletler'in üst bir çatısında değerlendirilmesi gerektiği ve konunun sadece denizciliği değil aynı zamanda ticaretin tüm unsurlarını ve ulaştırmanın diğer unsurlarını da tehdit etmesi nedeniyle, konunun üst bir BM birimince değerlendirilmesinin daha yerinde olacağı ancak bu karar için de önerinin gelecek dönem çalışma grubunda değerlendirilmesinin yerinde olacağı önerildi.

Toplantıda kaçak yolcuların gemiye binmelerini önlemek üzere IMO nazarında yapılan çalışmalar da anlatıldı, bu kapsamda iki bölgesel seminerin Afrika'da düzenlendiği ve gemiye kaçak yolla binen insanların liman ve gemi boyutunda nasıl önlenmesi gerektiğine ilişkin teknik desteğin sağlandığı belirtildi.

KORSANLIKLA MÜCADELE

Korsanlıkla mücadele kapsamında ise bir regülasyon yayımlandığı ve bu regülasyona göre Somali'deki güvenlik güçlerinin güçlendirilerek yerel unsurların bölgedeki korsanlık saldırılara karşı kullanılması ve silahlandırılıp eğitilmek üzere korsanlığa karşı etkinliklerinin artırılması hususları dillendirildi. Bu regülasyon BM ve IMO resmi sitelerinde yayınlandı. Gine Körfezi ve Somali sahillerinden kaynaklı korsan saldırılarına karşı alınacak tedbirlerin desteklenmesi konusunda

oluşturulan fona katkı sağlayan ülkelere teşekkür edildi. Bu fon ile bölge ülkelerinde IMO kanalı ile yapılan faaliyetler neticesinde bölgede korsanlık olaylarında ciddi azalma meydana geldiği ve bu faaliyetlere sürdürülebilir bir fayda sağlamak adına devam edilmesi ve bölge ülkelerinde konuya ilişkin bilincin sürekli taze tutulmasının gerekliliğine değinildi. Ancak, bazı ülkelerin korsanlık riski yüksek bölge olarak tanımlanmaktan kaynaklı ticari kayba uğradıkları nedeniyle riskli bölge ilanlarının çok hassas

kriterler dahilinde belirlenmesi ve sık güncellenmesinin gerekliliğine değinildi.

TÜRKİYE, KALABALIK BİR HEYETLE TEMSİL EDİLDİ

IMO -MSC 94. Dönem Toplantısı'na, Türkiye; Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı, Genelkurmay Başkanlığı, Deniz Kuvvetleri Komutanlığı, Sahil Güvenlik Komutanlığı, Türk Loydu ve Dışişleri Bakanlığı yetkililerinin de bulunduğu kalabalık bir heyet tarafından temsil edildi.

IMO, KUTUP SULARINDA GEMİLER İÇİN ZORUNLU KURALLARI KABUL ETTİ

IMO, Kutup Sularında Faaliyet Gösteren Gemiler İçin Uluslararası Kodu'nu (Kutup Kodu) ve bunun uygulanmasını zorunlu hale getirmek üzere Denizde Can Güvenliği Uluslararası Sözleşmesi'nin (SOLAS) ilgili değişikliklerini kabul etti.

Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO), gemileri ve gemilerdeki insanları, (hem denizciler hem de yolcular) iki kutup bölgesi çevresindeki suların zorlu koşullarından korumak için, Örgütün çalışmalarında tarihi bir kilometre taşı oluşturan Kutup Sularında Faaliyet Gösteren Gemiler İçin Uluslararası Kodu'nu (Kutup Kodu) ve bunun uygulanmasını zorunlu hale getirmek üzere Denizde Can Güvenliği Uluslararası Sözleşmesi'nin (SOLAS) ilgili değişikliklerini kabul etti.

Kutup Kodu ve SOLAS değişiklikleri, 17-21 Kasım 2014 tarihleri arasında, Örgüt'ün Londra merkezinde yapılan IMO Deniz Güvenliği Komitesi'nin (MSC) 94. oturumunda kabul edildi.

Kutup Kodu, iki kutup çevresindeki sularda faaliyet gösteren gemiler ile ilgili tasarım, inşa, ekipman, operasyon, eğitim, arama ve kurtarma ve çevrenin korunması gibi çeşitli konuları kapsıyor. Kutup bölgelerinde ticaret yapan gemiler, IMO tarafından kabul edilen tüm ilgili uluslararası standartlara uymak zorundadır; ancak, SOLAS'ın yeni kabul edilen "Kutup sularında faaliyet gösteren gemiler için güvenlik

tedbirleri" isimli 14. bölümü, Kutup Kodu'nu (Başlangıç, Giriş ve Bölüm 1-A (Emniyet tedbirleri)) zorunlu hale getirerek ek gereklilikler getiriyor.

Kutup Kodu, buzullar, uzaklık, hızla değişen ve zorlu hava koşulları gibi kutup bölgelerinde çalışmanın getirdiği potansiyel tehlikelerin altını çiziyor ve Kuzey Kutbu ve Antarktika sularında faaliyet gösteren gemilere ilişkin gemi tasarımı, gemi yapımı, ekipman, faaliyet, eğitim ve arama ve kurtarma ile ilgili hedefler ve işlevsel gereklilikler getiriyor.

Bölüm 1-B'de, zorunlu hükümlere ek olarak tavsiyeler de bulunuyor.

SOLAS değişikliklerinin, zımnı kabul prosedürleri kapsamında, 1 Ocak 2017 tarihinde yürürlüğe girmesi bekleniyor. Değişiklikler, bu tarihten sonra yapılan yeni gemiler için geçerli olacak. 1 Ocak 2017 tarihinden önce yapılan gemilerin, 1 Ocak 2018 tarihinden sonra, ilk ara incelemede veya yenileme incelemesinde (hangisi daha önce ise) Kutup Kodu'nun ilgili gerekliliklerini karşılaması gerekiyor.

Kutup Kodu, hem emniyetle hem de çevre ile ilgili hükümler



Kutup Kodu, iki kutup çevresindeki sularda faaliyet gösteren gemiler ile ilgili tasarım, inşa, ekipman, operasyon, eğitim, arama ve kurtarma ve çevrenin korunması gibi çeşitli konuları kapsıyor.

içerdiği için SOLAS ve Gemilerden Kaynaklanan Kirliliğin Önlenmesi Uluslararası Sözleşmesi (MARPOL) kapsamında zorunlu olacak. Ekim 2014'de, IMO'nun Deniz Çevresinin Korunması Komitesi (MEPC), Kutup Kodu'ndaki çevre hükümlerini, MARPOL kapsamında zorunlu hale getirmek için gerekli tasarı değişikliklerini onaylamıştı. MEPC'nin, Mayıs 2015 tarihindeki bir sonraki oturumunda, SOLAS değişiklikleri ile aynı tarihte yürürlüğe girecek şekilde, Kutup Kodu'nu ve ilgili MARPOL değişikliklerini kabul etmesi bekleniyor.

IMO'DAN HABERLER

.. haberler... haberler... haberler... haberler... haberler... haberler...haberler...haberler...haberler... haberler... hab

ÖZKAN POYRAZ, IMSO DİREKTÖRÜ'NÜ ZİYARET ETTİ

IMO Konsey Toplantısı için Londra'da bulunan Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı Müsteşar Yardımcısı Özkan Poyraz, Uluslararası Uyduyla Haberleşme Örgütü (IMSO) Direktörü Esteban Pacha- Vincente'yi ziyaret etti.



Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO) 113. Dönem Konsey Toplantısı için İngiltere'nin Başkenti Londra'da bulunan Ulaştırma, Denizcilik ve

Haberleşme Bakanlığı Müsteşar Yardımcısı Kaptan. Dr. Özkan Poyraz, Uluslararası Uyduyla Haberleşme Örgütü (IMSO) Direktörü Esteban Vincente Pacha'yı makamında ziyaret etti. IMSO Genel Merkezi'nde yapılan görüşmeye IMSO'da görev yapan Kaptan Halil Kesgin ve Kaptan Özkan İstanbullu da katıldı.

Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı Müsteşar

Yardımcısı Dr. Özkan Poyraz'a LRIT ve GMDSS konularında bilgi verilen görüşmede, deniz ulaşımının verimliliği ve deniz güvenliğinde haberleşmenin önemine vurgu yapıldı.

Görüşme sonrası IMSO Direktörü Esteban Pacha-Vincente, Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı Müsteşar Yardımcısı Dr. Özkan Poyraz'a ziyaret anısına bir plaket takdim etti.

IMO, ENERJİ VERİMLİLİĞİ KONUSUNDAKİ DEĞİŞİKLİKLERİ ONAYLADI

IMO, MARPOL Ek VI, 4.bölümde yer alan enerji verimliliği gerekliliklerinde yapılan değişiklikleri kabul etti.

IMO, MARPOL Ek VI, 4.bölümde yer alan enerji verimliliği gerekliliklerinde yapılan değişiklikleri kabul etti:

ENERJİ VERİMLİLİĞİ DİZAYN İNDEKSİ (EEDI)

Yönetmelikler 20 ve 21'de yer alan, EEDI gerekliliklerinde yapılan aşağıdaki değişiklikler, 1 Eylül 2015 tarihinde yürürlüğe girecek.

1. Alınan EEDI ve/veya gerekli EEDI, ilave olarak aşağıdaki gemi tipleri için geçerli olacak:

- LNG taşıyıcıları (geleneksel veya geleneksel olmayan şekilde çalıştırılan) - alınan EEDI ve gerekli EEDI
- Ro-Ro yük gemileri (araç taşıyıcıları) - gerekli EEDI (alınan EEDI halihazırda uygulanmış)
- Ro-Ro yük gemileri - gerekli EEDI (alınan EEDI halihazırda uygulanmış)
- Ro-Ro yolcu gemileri - gerekli

EEDI (alınan EEDI halihazırda uygulanmış)

- Kruvazör yolcu gemileri (geleneksel olmayan tahrikli) - alınan EEDI ve gerekli EEDI. Gereklilikler, özellikle aşağıdaki gemiler için geçerli olacak:
- Yapım sözleşmesi 01 Eylül 2015 ve sonrasında imzalananlar veya herhangi bir sözleşme olmaması durumunda, gemi omurgası 01 Mart 2016 ve sonrasında oluşturulanlar veya benzer bir yapım aşamasında olan gemiler veya
- 01 Eylül 2019 veya sonrasında teslim edilenler.
- 2. EEDI gereklilikleri, aşağıdakiler için geçerli değildir:
- Geleneksel olmayan tahrik sistemini kullanan gemiler (kruvazör yolcu gemileri ve LNG taşıyıcıları dışında)
- Buz kırma özelliğine sahip yük gemileri.

3. 'Gaz taşıyıcı' tanımı 'LNG taşıyıcıları' için geçerli değildir. LNG taşıyıcılar, EEDI gereklilikleri kapsamında artık ayrı bir gemi tipi olarak kabul edilmektedir.

GEMİ ENERJİ VERİMLİLİĞİ YÖNETİM PLANI

Gemi Enerji Verimliliği Yönetim Planı (SEEMP) EEDI değişikliklerine ek olarak, IMO genelgesi MEPC.1/Circ.795/Rev.1., aşağıdakilerin, gemide bir SEEMP bulundurmalarına gerek olmadığı konusuna açıklık getirdi:

- Tahrik sistemi olmayan gemiler
- Tahrik sistemlerine bakılmaksızın platformlar (FPSO'lar ve FSU'lar dahil) ve sondaj makineleri.

SEEMP bulundurmalarına gerek olmayan gemilerin, Uluslararası Enerji Verimliliği Belgesi almaları gerekmiyor..

EUROPORT İSTANBUL 11 - 14 MART 2015

13. Uluslararası Denizcilik Fuarı

**Türkiye'nin lider
denizcilik fuarında siz de yerinizi alın**

İSTANBUL FUAR MERKEZİ - YEŞİLKÖY
HALL 9-10

EXPOSHIPPING



On-line Davetiye

www.europort-istanbul.com

Destekleyen



Organizasyon



Tel : +90 (216) 425 63 00
Fax : +90 (216) 425 63 02
www.europort-istanbul.com
info@europort-istanbul.com

DÜNYADAN HABERLER

.. haberler... haberler... haberler... haberler... haberler... haberler...haberler...haberler...haberler... haberler... habes

FRANSA, KORSANLARA TAZMİNAT ÖDEYECEK

Avrupa İnsan Hakları Mahkemesi iki ayrı başvuruda, Somalili korsanları, zamanında sorgu hakimi karşısına çıkartmayan Fransa'yı mahkum etti.

AİHM, "Le Ponant" ve "Le Carre d'As" isimli iki turistik Fransız teknesini 2008 yılının Nisan ve Eylül aylarında kaçıran Somalili korsanların, Fransız topraklarına getirildikten sonra hemen sorgu hakimi karşısına çıkartılmamaları yüzünden Avrupa İnsan Hakları Sözleşmesi'nin 5. maddesinin ihlal edildiğine hükmetti.

AİHM'nin kararı gereği Fransa, iki ayrı başvuruyla ilgili 10 korsana yaklaşık 50 bin Euro tazminat ödeyecek. AİHM'nin gerekçeli kararında, Fransız donanması tarafından yakalandıktan sonra Fransa'ya getirilen korsanların hemen hakim karşısına çıkarılmamasının "insan hakları ihlali" olduğu bildirildi. İlk korsan kafilesinin Fransa'ya getirilmesi 4 gün 20 saat, ikinci korsan kafilesinin getirilmesi ise 6 gün 16 saat sürmüştü. AİHM, bu sürenin üzerine korsanların



Fransa'da hakim karşısına çıkmadan önce 48 saat daha bekletilmesinin kabul edilemeyeceğine hükmetti.

Somalili korsanlar, 4 Nisan 2008 tarihinde Somali-Yemen açıklarında "Le Ponant" isimli lüks Fransız teknesini 30 kişilik mürettebatıyla fide istemek için kaçırmıştı. Korsanlar 2 milyon 150 dolar karşılığında rehinelere serbest bırakılmış, ardından düzenlenen

operasyonla ele geçirilmişti. Korsanlar, Somali hükümetinin izniyle daha sonra havayoluyla Fransa'ya getirilmişti. Fransız "Carre d'As" isimli lüks tekneyi Somali açıklarında 3 Eylül 2008'de kaçıran korsanlar, 5 Eylül'de düzenlenen operasyonla yakalanmıştı. İki askeri operasyon da BM Güvenlik Konseyi'nin, Somali deniz sularında korsanlara yönelik operasyonlara 6 aylığına izin vermesi üzerine düzenlenmişti.

AB'DEN GEMİLERE EMİSYON ÖLÇME ZORUNLULUĞU

Avrupa Birliği'nde varılan anlaşma çerçevesinde denizcilik sektörüne ilk kez, karbon emisyonlarını ölçme zorunluluğu getiriliyor.



Uluslararası Denizcilik Örgütü'nün (IMO) tahminlerine göre sektör, tüm dünyada karbon emisyonlarının yüzde 3'ünü oluşturuyor ve yeni düzenlemeler getirilmemesi halinde bu pay 2050'de yüzde 18'e ulaşabilir.

AB'de anlaşmaya varılan düzenlemeler, denizcilik sektörünü Emisyon Ticaret

Sistemi (ETS) kapsamına almıyor. Ancak AB yetkilileri, yeni yasanın yine de bu doğrultuda atılmış bir adım olduğunu söyledi.

AB dönem başkanı İtalya'nın Çevre Bakanı Gian Luca Galletti, gemilerin yol açtığı emisyonun takip edilmesi ve bildirilmesini sağlayacak yeni bir mekanizma getiren anlaşmanın 'teknik olduğu kadar büyük bir siyasi değeri olduğunu' söyledi.

Önümüzdeki yıl Birleşmiş Milletler düzeyinde sağlanmaya çalışacak bir anlaşma öncesinde AB, geçtiğimiz ay 2030 için yeni iklim hedefleri belirlemiştir.

Emisyonların azaltılması için IMO ve BM düzeyinde, denizcilik sektöründe de emisyonları azaltmaya yönelik bağlayıcılığı bulunan bir anlaşma sağlamak için yürütülen görüşmeler şu ana kadar sonuçsuz kaldı.

AB'de varılan anlaşmaya göre gemilerin yol açtığı emisyonlar 1 Ocak 2018'den itibaren takip edilecek ve yalnızca 5 bin grostonun üzerindeki gemiler bu sisteme dahil olacak. Denizcilikten kaynaklanan emisyonlarla ilgili olarak uluslararası bir anlaşmaya varılması halinde Avrupa Komisyonu'nun, düzenlemelerde değişikliğe gitmesi gerekecek.

berler... haberler... haberler... haberler... haberler...ha

KORSANLAR ASKERİ BİR TEKNEYİ KAÇIRDI

Nijerya'nın Delta bölgesindeki Bayelsa eyaleti açıklarında korsanların askeri bir tekneyi kaçırmalarının ardından, teknedeki 3 askerin kaybolduğu bildirildi.



Halkı Koruma Operasyonu Birleşik Görev Gücü'nün sözcüsü Mustafa Anka, yaptığı açıklamada "Nembe yakınlarında saldırıya uğradığımızda 3 askerimiz kayboldu" dedi.

Askerlerin hayatlarını kaybettiğini söylemenin erken olduğunu belirten Anka, kayıplar için arama-kurtarma ekibinin oluşturulduğunu ifade etti. Adını vermek istemeyen bir petrol tesisi çalışanı, "Askerler, Nijerya Agip Petrol Şirketi'nin korumaları gibidir. Saldırıya uğradıklarında Harcourt Limanı'ndan Bayelsa'daki Nembe'ye gidiyorlardı" dedi.

Halkı Koruma Operasyonu, Nijerya'nın petrol bakımından zengin Delta bölgesinde bulunan petrol tesislerini korumayı hedefliyor. Ülkenin petrol bakımından zengin Delta bölgesinde neredeyse her gün korsan saldırılar gerçekleşiyor. Saldırıların arkasında yerel siyasetçiler de dahil bölgede uzun zamandır var olan çıkar gruplarının olduğundan şüpheleniliyor.



Vela Maritime

Reliable Agency in
Tekirdağ & Marmara Ereğlisi
TEKİRDAĞ (TDİ) - ASYAPORT - BARBAROS
MARTAŞ - OPET - BÜTANGAZ - BOTAŞ

Vela Ship & Port Agency Service

VELA Maritime Company

vela@velaship.com

www.velaship.com

+90 282 261 00 40

+90 505 653 97 87

Hükümet Cad. No:11 / 59100 TEKİRDAĞ

MARİNALAR

Marinalar – Sosyal medya denizinde yolculuk

Genel bir kural olarak, her marinanın, en azından, bir Facebook sayfasının ve bir Twitter hesabının olmasını öneriyorum. Bunlara sahip olduktan sonra ise sırada, onları kullanmanın en iyi yolunu bulmak geliyor. Şimdiye kadar, bunlara sahip olmasıyla beni etkileyen pek fazla marinaya rastlamadım.



Hashbrown'ları (patates mücveri) bilirim. Ama "Hashtag"ler... Kabul etmeliyim ki, sosyal medya ile ilgili pek bir şey bilmiyorum ama öğreniyorum. Tekne gezisi ve denizcilik dünyasında, son olarak yaptığım resmi olmayan araştırmalarıma dayanarak söylüyorum; bunları öğrenmesi gereken tek kişi ben değilim!

Sosyal medya, bir tanışma ortamından, arkadaşlarınızla irtibat kurmaktan ya da ünlüleri takip etmekten daha fazlasıdır. Aynı zamanda, iş dünyası ile ilgili trendleri, tepkileri, tanıtımları ve çok daha fazlasını öğrenmek için giderek önem kazanan bir araçtır. Örneğin, bir zamanlar ölçü birimi ya da sayı miktarı olarak kullanılan "# işaretleri, #Marinalar'da olduğu gibi, şimdi herhangi bir kelimeyi

ya da söz grubunu bir hashtag'e dönüştürebiliyor. Peki hashtag'in amacı nedir? Eğer bir Twitter kullanıcısıysanız (yoksa Tweetçi mi?) muhtemelen bilirsiniz. Ve eğer hem tekneci hem de Twitter kullanıcısıysanız, "#JoesMarina, #LongIslandSound'da #denizeaçılmak için muhteşem bir gün" şeklinde bir tweet atmışsınızdır. Peki, ne düşünüyorsunuz?

Hashtag'ler, daha sonra onu aranabilir kılan ve tweet'inizi konuyla ilgili diğerleri ile bir gruba sokarak potansiyel (bazen hemen) bir online sohbet ortamı oluşturan, bir tweet'e anahtar bir kelime bırakma şeklindedir. [Benim de sonradan dahil olmam gibi, hashtag'ler artık diğer sosyal medya ortamlarında da kullanılıyor, fakat Twitter bunun ilkiydi ve hala lider durumda] "Twitter trendi" denildiği zaman, bu, belirli bir konu, etkinlik, yer vs. için bir hashtag içeren birçok tweet anlamına geliyor. İster büyük, ister küçük çapta olsun, bu aynı zamanda bir trendi başlatabilmenin bir yoludur.

Yukarıdaki Joe'nun Marina örneğinde olduğu gibi #LongIslandSound yazarak bir tweet atmam, "Sound" kelimesi ile ilgili gönderileri arayan birinin arama sonuçlarında görünecektir. Bu şekilde bir arama yaptığımda, konuyla ilgili resmi kurumların ya da çevre gruplarının gönderileri, teknecilerin koyduğu fotoğraflar, sahil dalgaları ve bazı yeni makaleler ile karşılaşırım.

Aslında bu şekilde yapılan bir arama, işinizi etkileyebilecek, işinize yarayabilecek, belki de beklenmedik bir şey gibi olaylar ya da haberler hakkındaki son gelişmelerden haberdar olmanın harika bir yolu. #LongIslandSound aramamda, içinde #CampHalfBloodTshirt (CampHalfBlood Tişörtü) geçen bir tweet ile de karşılaştım (LI Sound kıyılarındaki efsanevi kamp yeri). Çalışma arkadaşlarımdan birinin çocuğunun, Percy Jackson kitaplarının hayranı olduğunu bildiğimden, onu yanıma çağırdım ve dakikalar sonra tişört siparişi verilmişti ve yakında, hediye paketi içerisinde teslim edilecekti. Bu, bir çeşit hayali kurulan çapraz bağlı bağlantılık... Twitter'a #SkiVermont yazın ve kayak alanlarının ve kayakçıların tüm gönderileri önünüze gelsin. #BoatRhodeIsland 'The Ocean State' yazarsanız, aramanıza hiçbir sonuç gelmez. #BoatCalifornia yazdığınızda ise yine sadece bir sonuç ile karşılaşsınız. #LongIslandSound aramamda neyin karşıma çıkmadığını tahmin edin. Tek bir marina, tekne limanı ya da yat kulübü ile doğrudan alakalı olan bir şey - LI Sound'un doğu kıyılarındaki en kalabalık teknecilik bölgesi olmasına rağmen.

Peki neden böyle oldu? Bence bu kısmen, marina sektörünün Sosyal Medyaya pek dahil olmadığı ve Sosyal Medya inancına sahip olmadığı için, belki de gerçek şu ki marinanın mevcut müşterilerinin çoğunun,

Twitter veya diğer sosyal medya platformlarını pek kullanmadığı için. Konuyla ilgili olarak, en son Fort Lauderdale Tekne Fuarı'nda olmak üzere, insanlarla ilgili gayri resmi bir araştırma yapıyorum. Çoğu, kişisel kullanımları için şahsi bir Facebook veya benzer bir sosyal medya hesabı olduğunu kabul edecektir. Birçok marina sahibinden veya işletmecisinden, işleri ile ilgili aldığım cevap ise şöyle: "Evet, bir Twitter hesabımız ve bir Facebook sayfamız var. Çünkü olması gerektiğini düşünüyoruz, fakat fazla ilgilenmiyoruz. Bunun faydasını hiç tam anlamıyla görmedik", ya da "Elimizden geleni yapıyoruz, fakat ne zaman bu hesaplara girseniz karşınıza, büyük vaatlerde bulunan bir başka platform veya program çıkıyor. Biz, vaat edilen sonuçları alamıyoruz". Gerçekten birçok sosyal medya platformu var. Facebook, Twitter, YouTube and LinkedIn gibi en büyük isimlerin yanı sıra, bir kaçını saymak gerekirse bunlar: Pinterest, Tumblr, Instagram, Snapchat, Google+, Reddit, StumbleUpon, Digg, ve Foursquare. Sizi, tüm bunlarla ilgilenmenize yardım edeceği konusunda ikna etmeye çalışabilecek programlardan bazıları ise HootSuite, TweetDeck veya HubSpot'tır.

Ne yazık ki, sosyal medya ve web sayfalarını azami sayıya çıkarmak ve onlara, tesisinizi ön plana çıkaracak şekilde bağlanmak karmaşık bir hale gelebilir, özellikle de benim gibiyse. Tüm bunlar sizi, profesyonel bir yardım almaya itebilir. Elbette, kalite ve ücrette büyük farklarla bu tür yardım sunan birçok şirket var ve uygun maliyetlisini bulmak için gerçekten ne istediğinizi iyi düşünmeniz gerekiyor. Marina web sayfaları hakkında yaptığım resmi olmayan araştırmalarımda, Facebook'a referans yapan ciddi bir rakam

ve Twitter'a referans yapan daha az bir rakam görüyorum. Diğerlerine referans yapan ise yok (ve bu hesaplardan birine sahipseniz bunları web sayfanıza da yazın). Her ikisine de sahip olanlar, Twitter "takipçilerindense" Facebook "beğenilerine" daha çok önem veriyor.

HER MARINAYA BİR FACEBOOK SAYFASI VE BİR TWITTER HESABI

Genel bir kural olarak, her marinanın, en azından, bir Facebook sayfasının ve bir Twitter hesabının olmasını öneriyorum. Bunlara sahip olduktan sonra ise sırada, onları kullanmanın en iyi yolunu bulmak geliyor. Şimdiye kadar, bunlara sahip olmasıyla beni etkileyen pek fazla marinaya rastlamadım. Genellikle, çok uzun süredir var olan ama çok az gönderisi olan sayfalar görüyorum. Bunun tam tersi örneğinde ise çok fazla gönderi yayınlayanlar var; özellikle, sürekli marina, teknecilik veya yerel haberlerle hiçbir ilgisi olmayan şeyler yayınlayanlar... Takipçilerinin beğenide bulunmamasına ya da takibi bırakmalarına sebep oluyorlar. İşin hilesi ise çekilmez hale gelmeden insanların dikkatinde kalmayı başaracak dengeyi bulmaktır. Müşterilerinizin ilk etapta sayfanızı beğenmeleri veya sizi takip etmeye başlamaları da işin diğer hilesi. Boston'un dışındaki küçük bir otel ile ilgili şöyle bir hikaye var. Otel, misafirlerinin attığı tweet'leri inceliyordu ve Breaking Bad dizisinin son bölümünün yayınlandığını yazan bir tweet'e denk geldi. Tweet'i atan kişi oteldeydi, fakat otelde dizinin yayınlandığı kanal yoktu. Otel, derhal bir Breaking Bad paketi oluşturdu ve paketi, final bölümünü izleme partisi veren yerel bir barın adresi ile birlikte otel odalarına koydu. İşte müşteri hizmetleri! Bu hizmet, büyük bir

beğeni ve tanıtımla ödüllendirildi. Otel zincirleri ve diğerleri, müşterilerin, tweet'leriyle ya da gönderileriyle işletmeye katkı sağladıkları için barda bir içecek ikramı, odaya çiçek gönderilmesi ve bunun gibi şeylerle ödüllendirildiği (genellikle rasgele) programlar uygulamaya başladı. Kulağa, marinalar için de kolaylıkla uygulanabilecek bir şey gibi geliyor. Bu tip ödüller aynı zamanda, sayfa beğenilmesi ya da takip edilmeye başlanması için de verilebilir. Marinalar ve daha büyük teknecilik sektörleri (sektör kuruluşları da dahil) sosyal medyaya fazla önem vermedikleri takdirde, fazla bir faydasını da görmemeleri şaşılacak bir şey mi? Şikayetlerin bir çoğuna hak vermekle birlikte, üstesinden gelinmesi gereken birçok problemin meydana geldiğini de kabul ediyorum; fakat şu düşünceyi de aklımdan çıkaramıyorum. Marinaların halihazırda çoğu müşterisi "beğenmez", "tweet atmaz", "takip etmez" veya "görüntülememez", gelecekteki müşteriler, özellikle de gelecek kuşak müşterileriniz bunları nasıl yapacak? Tüm dünyada neredeyse ekranlarına yapışmış vaziyetler, hiçbir zaman yedi yaşındaki bir çocuk kadar teknoloji meraklısı olmayacağım gibi, oyunun içinde yer almanın değerini anlayacak kadar da meraklıyım. Ve eğer tweet atıyorsanız, hashtag eklemeyi unutmayın, belki yanına biraz süs de ekleyebilirsiniz. #MutluTekneGezileri.

Dan Natchez, dünya çapında marina tasarımı ve marina dinlenme tesisleri konularında uzmanlaşmış, önde gelen uluslararası çevresel kordon tasarım danışmanlığı şirketi olan DANIEL S. NATCHEZ and ASSOCIATES Inc. şirketinin başkanıdır. Yorum ve sorularınızı 914/698-5678 numaralı telefon, 914/698-7321 numaralı faks ya da dan.n@dsnainc.com e-posta adresi veya www.dsnainc.com aracılığıyla gönderebilirsiniz.



SERDAR ÇOLAK *

Yeni inşa, ikinci el ve hurda gemi alım-satım piyasalarının değerlendirilmesi

2014 Aralık ayı ikinci el gemi alım satım piyasalarında özellikle Japon Yeni'nin dolar karşısındaki değer kaybı nedeni ile satılık Japon armatör gemileri marketi domine etmeye başladı. Hurda fiyatları ise dünya genelinde bu ay düşüşte görünüyor.

Japon Yeni'nin 2007'den bu yana dolar karşısında en düşük değerine düşmesi ile beraber markette satılık ikinci el Japon gemileri oldukça fazla sayıda bulunuyor ve Japon armatörler pazarlığa açık satıcı durumundalar.

Bu ay satışı raporlanan Japon sahipli gemilerden; Mv Ruby Halo (58,086 dwt, 2011 blt Truneishi Cebu) supramax gemi Tayvan'lı alıcı Steamship'e 27 milyon dolara, Mv Brilliant Moira (28,384 dwt, 2014 blt I-S shipyard) Yunan alıcılara 18.1 milyon dolara, MV Mokara Clossus (58500 dwt ,blt 2006 Kawasaki) 14.5 milyon dolara satışı raporlanan gemilerdi. Yeni inşa siparişleri, Aralık ayında da geçtiğimiz yıla göre oldukça düşük kaldı. Yatırımcılar daha çok hemen teslim alabilecekleri ikinci el Japon inşası gemileri tercih ediyorlar.

Gemi hurda fiyatları geçtiğimiz aya göre düşüşte görünüyor.



Hurda gemi alım fiyatlarında bu ayda bir gerileme söz konusu. Bunun en büyük nedeni ise Çin'den ithal edilen ucuz kütük demirin çelik fabrikaları için çok daha cazip olması. Bununla beraber iç piyasalardaki talebin az olması, marketteki belirsizlikler ve hurda tersanelerinin kredi bulma konusunda sıkıntıları, Hindistan'da rupi /dolar paritesi gibi nedenler ile bu ay hurda fiyatları geriledi. Türkiye'de ise fiyatlar geçtiğimiz aylarda yaşanan düşüşün ardından bu ay stabil ve 270 dolar (USD) seviyelerindeydi.

Güncel hurda fiyatları aşağıdaki gibidir:

51.HAFTA DÜNYA GENELİ HURDA GEMİ ALIM FİYATLARI

	Bulkers \$/LDT	Tankers \$/LDT	Container \$/LDT
Türkiye	260-275	270-280	260-275
Bangladesh	425-435	455-465	455-465
Hindistan	430-440	455-465	455-465
Pakistan	425-435	450-460	----
Çin	220-230	250-260	250-260

Kaynaklar: Bu yazı, Clarksons Research, SSY, GMS, Allied Shipbrokers, Azimuth Shipbroking, RS Platou, Galbitras, Weber Shipbrokers, Breamar Seascope gibi piyasa değerlendirme yapan birçok rapordan faydalanılarak hazırlanmıştır.

Hafta / Week 48, 49, 50, 51

ARALIK 2014 AYI İÇERİSİNDE SATIŞI RAPORLANAN GEMİLER

Raporlanan Bulk Carrier Satışları:

DWT	BLT	TEU	COUNTRY	VESSEL	TYPE	PRICE/USD	BUYER
8484	2001		China	CLIPPER COPENHAGEN	Bc	Undisclosed	Undisclosed
8719	1999		China	CLIPPER CRISTOBAL	Bc	Undisclosed	Undisclosed
18500	2008		Japan	PORTO MANIA	Bc	8 M (pre-auction)	Aruba
22332	2001		Japan	TROPICAL PEGASUS	Bc	3,3 M	Asian based
26500	1997		Japan	IMPERIUS	Bc	6,75 M	Greek
27827	1997		China	NIKI T.	Bc	4,7 M (auction)	Piraeus
28437	2007		Japan	PACIFIC WIND	Bc	13 M	Hong Kong Buyers
28500	2005		Japan	LAUREL ISLAND	Bc	10,5 M	Undisclosed
29671	2011		Japan	HUDSON BAY	Bc	18 M	Greek
31931	2007		Japan	DIAMOND OCEAN	Bc	14 M	Undisclosed
32545	2005		Japan	DURBAN BULKER	Bc	13,4 M	Undisclosed
53299	2005		China	ACS DIAMOND	Bc	10,5 M	Greek
53489	2006		Japan	OCEAN PIONEER	Bc	14,3 M	Undisclosed
55781	2006		Japan	MOKARA COLOSSUS	Bc	14,5 M	Undisclosed
55848	2012		Japan	SANSHO	Bc	rgn 24,75 M	European
71600	1996		Japan	OINOUSSIAN LION	Bc	7,25 M	Samios Maritime
72824	1997		S.Korea	COAL AGE	Bc	7 M / Auction	Undisclosed
73049	1997		Japan	CAPE	Bc	6,75 M	Chinese
73049	1997		S.Korea	CAPE	Bc	6,5-7 M	Chinese

Raporlanan Container, General Cargo, Reefer, Mpp, Ro-Ro ve Ropax Gemi Satışları:

DWT	BLT	TEU	COUNTRY	VESSEL	TYPE	PRICE/USD	BUYER
4253	2003		S. Korea	E.R. YANTIAN	Container	12,5 M	Greek
4452	1991		Germany	SERENO	Gc	1,1 M	Syrian
4452	1991		Germany	SOAVE	Gc	1,1 M	Syrian
4452	1991		Germany	KLENODEN	Gc	1,1 M	Syrian
4455	1991	372 TEU	Germany	LEO I	Gc	1,1 M	Syrian
8441	2001	705 TEU	Germany	VEERSEDIJK	Container	2 M	Chinese
8904	1998	779 TEU	China	CONSOUTH	Container	2,2 M each	Clients of GMS
8937	1998	779 TEU	China	CONEAST	Container	2,2 M each	Clients of GMS
8965	1998	779 TEU	China	CONWEST	Container	2,2 M each	Clients of GMS
8965	1998	737 TEU	China	CONNORTH	Container	2,2 M each	Clients of GMS
12744	2009	655 TEU	China	HR FREQUENCY	Gc	12,1 M	Chilean
12744	2009	655 TEU	China	HR FACILITY	Gc	12,1 M	Chilean
22994	1997	1730 TEU	Poland	ADRIAN	Container	2 M	Dubai Based
25008	1997		Japan	GLOBAL FORWARDER	Gc	5,1 M	Greek

Raporlanan Tanker ve LPG Gemi Satışları :

DWT	BL T	TEU	COUNTRY	VESSEL	TYPE	PRICE/USD	BUYER
3453	2012		China	FENG XIANG	Asphalt Tanker	6 M	Woqod
6502	1995		Japan	KEOJE TIGER	Tanker	4,3 M	Taiwanese
6634	2001		Japan	GAS PREMIERSHIP	Gas Tanker	14,2 M	Undisclosed
7340	1984		Japan	ASILAH	Tanker	2,2 M	Undisclosed
7478	2009		Netherlands	WISBY WAVE	Tanker	Undisclosed	Undisclosed
7695	2006		China	SP BELGRADE	Tanker	3,5 M	Undisclosed
8125	2005		Turkey	ESHIPS BAINUNAH	Tanker	Undisclosed	Clients of Monjasa
11490	2007		Turkey	OZAY-5	Tanker	9 M each	Undisclosed
11490	2008		Turkey	OZAY-6	Tanker	9 M each	Undisclosed
19805	2004		Japan	LAUREL GALAXY	Tanker	19 M	Clients of Glovis Hyundai
35024	1999		China	CHEMTRANS RHINE	Tanker	7,4 M	Indian
40081	2003		S.Korea	OCEAN FORCE	Tanker	32 M	Lomar
40081	2003		S.Korea	OCEAN SPIRIT	Tanker	32 M	Lomar
40150	2006		S. Korea	MONTENERO	Tanker	17,5 M	Sea World Mngt.
40791	1996		Croatia	ORE	Tanker	Undisclosed	Undisclosed
45200	1996		Japan	CHINOOK MAIDEN	Tanker	7 M	Vietnamese

Raporlanan Hurda Satışları:

DWT	BLT	LDT	Vessel	TYPE	USD per Tone	BUYER	WEEK
23899	1984	5260	ARGENMAR AUSTRAL	Bc	295	As is Montevideo	201448
6025	1984	1936	BRIGHT FUTURE	Gc	395	Bangladesh	201448
70242	1989	9161	PRINCESS NATALIE	Bc	Undisclosed	PAKISTAN	201448
68192	1986	10784	SEA HARVEST	Bc	Undisclosed	Old Sale	201448
42244	1985	8275	WAN LI	Bc	Undisclosed	PAKISTAN	201448
31434	1991		STOLT MARKLAND	Tanker	Undisclosed	India	201448
24150	1986	7755	DONG FENG	Bc	Undisclosed	China	201448
23440	1983	5847	ALBARELLA	Bc	Undisclosed	AS IS TANZANIA	201448
23270	1989	5823	DENNY Z	Bc	Undisclosed	AS IS S.AFRICA	201448
23220	1985	5995	PRINCESS K	Bc	Undisclosed	AS IS INDIAN OCEAN	201448
15844	1992		EURUS LONDON	Container	Undisclosed	India	201448
12007	2000	4529	FALSHOEFT	Gc	Undisclosed	India	201448
11372	1983	4057	SOUTHERN SEA	Bc	Undisclosed	India	201448
9350	1997	3663	FREEDOM	Gc	380	Bangladesh	201448
8702	1998		MPP SHIELD	Gc	Undisclosed	India	201448
7596	1979	3728	LYUTOGA	Ro-Ro	Undisclosed	China	201448
1775	1984		SCI-03	Tug	Undisclosed	Old Sale	201448
1135	1976		TOURMALINE	Tug	Undisclosed	India	201448
923	1974		OFFSHORE SUPPLIER	Offshore	Undisclosed	Old Sale	201448

Serdar Çolak / Marvel Consultancy & Shipping Inc. / Sale & Purchase Broker / Naval Architect & Marine Engineer
www.marveldanismanlik.com.tr
-e-mail: snp@marvelsnp.com
Bu raporda geçen bilgiler farklı pazar kaynaklarından elde edilmiştir. Doğruluklarına inanmakla birlikte kesinlikleri konusunda garanti veremeyiz.

*Serdar Çolak / Marvel Consultancy & Shipping Inc. Sale & Purchase Broker
www.marveldanismanlik.com.tr snp@marvelsnp.com

► BAZI İŞLER ŞAKAYA GELMEZ

artık dalgaların üzerinde sörf yapma dönemi bitti,
şimdi o dalgaları yaratan rüzgar olma zamanı

- Ulusal ve Uluslararası Organizasyonlar
- PR Çalışmaları (Basın ve Halkla ilişkiler)
- TV Programları
- Belgesel, Tanıtım ve Reklam Filmi
- Kurumsal Kimlik Çalışması
- Buroşür ve Katalog Çalışması
- Tasarım

TAYFAJANS

Koşuyolu Cad. Katip Salih Sok. No:60
Kat:1 D:1 Validebağ-Kadıköy/ İSTANBUL
Tel: 0216 339 13 40-41
www.tayfajans.com

vira
DENİZ KÜLTÜRÜ VE HABER YORUM DERGİSİ

2015 DÜNYA DENİZCİLİK FUAR VE ETKİNLİK TAKVİMİ

HOUSTON BOAT, SPORT & TRAVEL SHOW

Houston, Texas, ABD
2 - 11 Ocak 2015
www.houstonboatshows.com

PHUKET INTERNATIONAL BOAT SHOW (PIMEX)

Royal Phuket Marina, Phuket,
Tayland
8 Ocak - 11 Ocak 2015
www.phuketboatshow.com

CWM FX LONDON INTERNATIONAL BOAT SHOW

Exel, Londra
9 - 18 Ocak 2015
www.londonboatshow.com

TORONTO INTERNATIONAL BOAT SHOW

Direct Energy Centre, Toronto,
Kanada
10-18 Ocak 2015
www.torontoboatshow.com

MIAMI YACHT AND BROKERAGE SHOW

Indian Creek Waterway, Miami
Beach, ABD
12 Ocak - 16 Şubat 2015
www.miamiboatshow.com

CHICAGO BOAT SHOW

McCormick Place, Chicago, Illinois,
ABD
14 - 18 Ocak 2015
www.chicagoboatshow.com

BOOT DUSSELDORF

Dusseldorf Exhibition Centre,
Nordrhein-Westfalen, Almanya
17 - 25 Ocak 2015
www.boat-duesseldorf.com

NEW YORK BOAT SHOW

Javits Center, New York, ABD
21 - 25 Ocak 2015
www.nyboatshow.com

GOTEBORG BOAT SHOW

Svenska Massan, Goteborg, İsveç
31 Ocak - 8 Şubat 2015
www.batmassan.se

BOOT HOLLAND

WTC Expo, Leeuwarden, Hollanda
6 - 11 Şubat 2015
en.boot-holland.nl

HELSINKI INTERNATIONAL BOAT SHOW

Helsinki Fair Centre, Helsinki,
Finlandiya
6 - 15 Şubat 2015
www.messukeskus.com

MIAMI BOAT SHOW

Miami Beach Convention Center,
Miami Beach, Florida, ABD
12 - 16 Şubat 2015
www.miamiboatshow.com

BELGIAN BOAT SHOW

Flanders Expo, Maaltekouter 1,
Belçika
14-16 Şubat, 20-22 Şubat 2015
www.belgianboatshow.be

CNR EURASIA BOAT SHOW

Istanbul, Türkiye
14 - 22 Şubat 2015
www.cnrvrasyaboatshow.com

RYA SUZUKI DINGHY SHOW

Alexandra Palace, Londra, İngiltere
28 Şubat - 1 Mart 2015
www.rya.org.uk

STOCKHOLM INTERNATIONAL BOAT SHOW

Stockholm International Fairs,
Stockholm, İsveç
28 Şubat - 8 Mart 2015
www.alltforsjon.se

DUBAI INTERNATIONAL BOAT SHOW

Dubai International Marine Club,
Mina Seyahi, Dubai,
3 - 7 Mart 2015
www.boatshowdubai.com

JAPAN INTERNATIONAL BOAT SHOW

PacificoYokohama and Yokohama
Bayside, Japonya
5 - 8 Mart 2015
www.marine-jbia.or.jp

MOSCOW BOAT SHOW

Expo IEC, Moscow, Rusya
10 - 15 Mart 2015
www.mosboatshow.ru/boat

LORO PIANA CARIBBEAN SUPERYACHT REGATTA & RENDEZVOUS

Virgin Gorda, İngiliz Virgin Adaları
11 - 14 Mart 2015
www.loropianasuperyachtregattaandrendezvous.com

HISWA AMSTERDAM BOAT SHOW

Amsterdam RAI, Amsterdam,
Hollanda
11 - 15 Mart 2015
www.hiswarai.nl

NORWAY INTERNATIONAL BOAT SHOW

Norway Trade Fairs, Lillestrom,
Norveç
18 - 22 Mart 2015
www.norboat.no

EXPOSHIPPING EUROPORT ISTANBUL

Istanbul Fuar merkezi, İstanbul
18 - 21 Mart 2015
www.europort-istanbul.com

PALM BEACH INTERNATIONAL BOAT SHOW

West Palm Beach, Florida, ABD
26 - 29 Mart 2015
www.showmanagement.com

CHINA (SHANGHAI) INTERNATIONAL BOAT SHOW

9 - 12 Nisan 2015
www.boatshowchina.com

İZFAŞ BOAT SHOW İZMİR "3.TEKNE, YAT VE DENİZCİLİK FUARI"

İzmir
8-12 Nisan 2015
www.izfas.com.tr

YACHT AND LIFESTYLE HINDELOOPEN

Hindelooper, Hollanda
18 - 19 Nisan 2015
www.yachtandlifestylehindeloopen.nl

SINGAPORE YACHT SHOW

Marine Club, Sentosa Cove, Singapur
23 - 26 Nisan 2015
www.singaporeyachtshow.com

SALON DU BATEAU D'OCCASION

Port de Mandelieu, La Napoule,
Fransa
23 - 27 Nisan 2015
www.salondubateau.fr

MYBA CHARTER SHOW

Genoa, İtalya
27 Nisan - 1 Mayıs 2015
www.mybashow.com

BOAT CHINA & WATER SPORTS EXPO

Guangzhou, Çin
28 Nisan - 4 Mayıs 2015
www.chinaboatshow.org/en

PALMA SUPERYACHT SHOW

Palma de Mallorca, Mallorca,
İspanya
30 Nisan - 4 Mayıs 2015
www.palmasuperyachtshow.com

MEDITERRANEAN YACHT SHOW

Nafplion, Yunanistan
2 - 6 Mayıs 2015
www.mediterraneyachtshow.gr

**IDEF 2015 12.ULUSLARARASI SAVUNMA
SANAYİ FUARI**

Tüyap Fuar ve Kongre Merkezi,
İstanbul
www.idef15.com

WEEK OF WATERSPORT

Hollanda
2 - 9 Mayıs 2015
www.weekvandewatersport.nl

**HALIÇ KONGRE MERKEZİ BOAT SHOW
İSTANBUL**

Haliç Kongre Merkezi, İstanbul
6-10 Mayıs 2015
www.boatshow.com.tr

**INTERNAUTICA INTERNATIONAL BOAT
SHOW ADRIATIC**

Portoroz, Slovenya
6 - 10 Mayıs 2015
www.internautica.net

**GOLD COAST INTERNATIONAL MARINE
EXPO**

Gold Coast Marine Precinct,
Coomera, Avustralya
21 - 24 Mayıs 2015
gcmarineexpo.com.au

KOREA INTERNATIONAL BOAT SHOW

Goyang, Güney Kore
28 - 31 Mayıs 2015
koreaboatshow.org

İSTANBUL BUNKER KONFERANSI

İstanbul
28 - 30 Mayıs 2015
www.gyid.org.tr

PANAMA INTERNATIONAL BOAT SHOW

Flamenco Marina, Panama City,
Panama
29 - 31 Mayıs 2015
www.showmanagement.com

NOR-SHIPPIG/ NORVEÇ

Lillestrom, Norveç
2-5 Haziran 2015
www.messe.no

ALL WALES BOAT SHOW

Conwy Quay Marina, Conwy, Kuzey
Galler
5 - 7 Haziran 2015
www.allwalesboatshow.com

NEWPORT CHARTER SHOW

Newport Yachting Centre, Newport ,
ABD
15 - 25 Haziran 2015
www.newportchartershow.com

**PROGRESSİVE SAN DIEGO INTERNATIONAL
BOAT SHOW**

Sheraton San Diego Hotel and
Marina, San Diego, ABD
18 - 21 Haziran 2015
www.sandiegointernationalboatshow.com

SO! DALIAN (ÇHINA)

East Port Marina, Dalian, Çin
18 - 21 Haziran 2015
www.sodalian.com

SYDNEY INTERNATIONAL BOAT SHOW

New Sydney Exhibition Centre,
Sydney, Avustralya
30 Temmuz - 3 Ağustos 2015
www.sydneyboatshow.com.au

ORUST OPEN YARDS

Island of Orust, İsveç
21 - 23 Ağustos 2015
www.opnnavarv.nu

**CANNES YACHTING FESTIVAL (FESTIVAL
DE LA PLAISANCE)**

Vieux Port & Port Pierre Canto,
Cannes, Fransa
8 - 13 Eylül 2015
www.cannesyachtingfestival.com

**PSP SOUTHAMPTON INTERNATIONAL
BOAT SHOW**

Mayflower Park, Western Esplanade,
Southampton, İngiltere
11 - 20 Eylül 2015
www.southamptonboatshow.com

MONACO YACHT SHOW

Port Hercule, Monaco
16 - 19 Eylül 2015
www.monacoyachtshow.com

AUKLAND ON WATER BOAT SHOW

Viaduct Harbour, Auckland, Yeni
Zelanda
24 - 27 Eylül 2015
www.auckland-boatshow.com

**ATLANTIC CITY IN-WATER POWER BOAT
SHOW**

Farley State Marina, Atlantic City,
New Jersey, ABD
24 - 27 Eylül 2015
www.acinwaterboatshow.com

HAMBURG OFFSHORE WIND CONFERENCE

Hamburg, Almanya
30 Eylül - 01 Ekim
www.dnvgl.com

**NEVA 2015, INTERNATIONAL MARITIME
EXHIBITION AND CONFERENCES**

St Petersburg, Rusya
22-25 Eylül 2015
neva.transtec-neva.com

**FORT LAUDERDALE INTERNATIONAL BOAT
SHOW**

Fort Lauderdale, Florida, ABD
5 - 9 Ekim 2015
www.lauderdaleboatshow.com

HAMBURG INTERNATIONAL BOAT SHOW

Hamburg, Almanya
24 Ekim - 1 Kasım 2015
hanseboot.de/en

EUROPORT ROTTERDAM 2015

Ahoy Rotterdam, Hollanda
3-6 Kasım 2015
www.europort.nl

LOGIST EURASIA 2015 İSTANBUL

Tüyap Fuar ve Kongre Merkezi,
İstanbul
21-24 Kasım 2015
www.tuyap.com.tr

ANTIGUA CHARTER SHOW

Falmouth Harbour Marina, Antigua
4 - 10 Aralık 2015
www.antiguayachtshow.com

MARINTEC CHINA

Şangay, Çin
1-4 Aralık 2015
www.marintecchina.com



EVYAPPORT
www.evyapport.com



Ticaretin güvenli limanı

İstanbul Anadolu Yakası, Kocaeli ve Adapazarı sanayi bölgelerine en yakın çıkış noktasındaki EVYAPPORT, Türkiye sanayisinin tam kalbinde yer alıyor. İleri teknoloji ekipmanları, profesyonel operasyon kadrosu ve liman otomasyon sistemiyle EVYAPPORT, yılın 365 günü 24 saat dünya standartlarında hizmet sunmaktadır.



More Than You're Looking For...



ATAKÖY MARINA
İSTANBUL  TÜRKİYE

ATAKÖY **MARINA**  company.
İSTANBUL  TÜRKİYE

Sahil Yolu, 34158 İstanbul/Turkey
Phone: +90 212 560 42 70 (20 Lines) Fax: +90 212 560 72 70
www.atakoymarina.com.tr marina@atakoymarina.com.tr