

TÜRKİYE EKONOMİSİNİN BELKEMİĞİ:

Denizcilik

→ Hazırlayanlar: Gülder DEMİR - Handan KAZANCI

İthalat ve ihracat yüklerini taşıyarak, istihdam yaratarak, döviz girdisi sağlayarak Türkiye ekonomisinin büyümesine önemli katkı sağlayan denizcilik sektörü, yarattığı istihdam potansiyeli ile Türkiye'nin katma değeri en yüksek sektörlerinden biri.



Türkiye'de 1980 sonrasında ticarette de yaşanan liberalleşme ekonomik anlamda bir büyüme yaratmıştı. Ancak bu büyüme istikrarlı bir şekilde devam ettirilemeyerek ve 1990'ların başıyla birlikte ekonomik krizler hayatın bir parçası haline geldi. 2001 krizinin hemen ardından toparlanma süreci içinde en hızlı büyüme gösteren sektörlerden biri de denizcik oldu. İthalat ve ihracat yüklerini taşıyarak, istihdam yaratarak, döviz girdisi sağlayarak yakalanan bu büyümenin Türkiye ekonomisine katkısı ise yadsınamaz. Sektörün gelişebilmesi ve



Yıllara Göre Filo Kayıtları ve Ülkemiz Filosunun Dünya Sıralamasındaki Yeri (150 GT ve Üzeri)

YIL	ADET	DWT (X1000)	GT (X1000)	DÜNYA SIRALAMASI
1999	**1.242**	**10322**	**6.778**	**18**
2000	1.270	9.489	6.044	18
2001	**1.261**	**9.307**	**6.002**	**20**
2002	1.185	6.666	5.736	19
2003	**1.152**	**7.627**	**5.113**	**20**
2004	1.209	7.055	4.772	23
2005	**1.379**	**7.603**	**5.229**	**24**
2006	1.429	7.271	5.083	24
2007	**1.551**	**7.270**	**5.195**	**26**
2008*	1.631	7.386	5.560	25

* 2008 yılı verileri Ağustos ayı itibariyledir.

kendisiyle birlikte Türkiye ekonomisine de katkı sağlayabilmesi için; gemi sanayisine yapılan yatırımların sürdürülmesi, yüklerin denize kaydırılması için gerekli tedbirlerin alınması, yabancı bayrağa kaçışı önleyecek tedbirler alınarak güçlü ve genç bir deniz ticaret filosu oluşturulması gibi önlemler alınması istenmektedir. Türkiye, 1999 yılında bin 242 gemi ve on milyon 322 bin DWT ile dünya filo sıralamasında 18. sırada yer alırken, 2008 yılında bin 631 gemi ve yedi milyon 386 bin DWT ile 25. sırada yer almaktadır.

GÜVENSİZLİK FİNANSMANDA SORUNLAR YARATIYOR

Sektörün en önemli sorunlarından biri küresel gelişmeler ve güvensizlik nedeniyle cari açığın finansmanında sorunlar oluşturacak sermaye açığının ortaya çıkmasıdır.

Kabotaj taşımacılığında etkin bir politika izlenmesi, Karadeniz, Akdeniz çanağı ile kuzey Avrupa hattında deniz ticaret kural ve uygulamaları ile paralel standartları sağlayacak bir gemi tipi ve taşımacılık modeli oluşturulması ve transit konteyner deniz taşımacılığının desteklenmesi sektörün, cari açıkla yaşanan finansmanın sorununu en aza indirecektir. Üçüncü ülkeler arası taşımacılıkta elde edilecek navlun gelirlerinin artırılması amacıyla uluslararası taşımacılık yapan filonun modernizasyonun sağlanması gibi politikalar da Türk denizciliğinin istikrarını sağlanması için önemlidir.

Sektörün karılaştığı önemli sorunlardan bir diğeri ise firmaların dış dünyaya karşı yüksek Türk Lirası faizleri nedeniyle sermaye maliyeti dezavantajı ile karşılaşması. Yüksek faize karşı iç piyasada uzun süredir uygulanmaya çalışılan dezenflasyon politikası iç piyasada tüketimi daraltıcı etkisi nedeniyle üretimi de yavaşlatıcı etki de bulunuyor.

VASIFLI ELEMAN SIKINTISI

Türkiye ekonomisinin önemli sorunlarından biri işsizlik olmasına karşın denizcilik sektörü ciddi anlamda bir vasıflı eleman sıkıntısı çekmektedir. Sektör içinde kurulan vakıf ve dernekler veya özel denizcilik kursları ile bu açık kapatılmaya çalışılmaktadır. Son olarak Piri Reis Üniversitesi'nin kurulması sektörün geleceği için önemli bir adımdır. Öte yandan çalışma hayatının kalitesinin yükseltilmesi, iş emniyeti ve güvenliğinin sağlanması konusunda ciddi sorunlar bulunmaktadır.



TOBB DENİZCİLİK SEKTÖR MECLİS BAŞKANI M. EŞREF CERRAHGİL:

"Denizcilik Sektörüne Kredi ve Teminat İmkânları Artırılmalıdır"

TOBB Denizcilik Sektör Meclis Başkanı M. Eşref Cerrahgil, "sektörel tedbir paketi"nin hazırlanmasını beklediklerini ifade ederek, denizcilik sektörüne yönelik gelen kredilerin genel olarak uzun vadeli yatırımlar şeklinde düşünülmesi gerektiğine dikkat çekti. Cerrahgil Gemi İnşa ve Yan Sanayisi'nde siparişlerin gerilemesi devam ettiği takdirde, kızakta veya montajda yarım kalabilecek gemiler nedeniyle işçi çıkarma durumunun çok fazla öne çıkacağını söyledi.

Küresel finansal krizden en çok etkilenen sektörlerin başında gelen denizcilik sektörünün içinde bulunduğu durumu, Türkiye Odalar ve Borsalar Birliği (TOBB) Denizcilik Sektör Meclis Başkanı M. Eşref Cerrahgil ile görüştük. M. Eşref Cerrahgil, küresel mali krizin etkisi ile Türkiye'de denizcilik sektörü de dâhil, tüm reel sektör firmalarına yönelik finansman maliyetlerinin hızla yükseldiğini, buna paralel olarak navlunların hızla düşmüş olmasının, gelir beklentilerini olumsuz etkilediğini ve mali kesimin mevcut kredileri durdurma eğilimini artırdığına dikkat çektiği söyleşimizde, "Finansal açıdan, denizcilik sektörüne yönelik belirli kotalar itibariyle nakit sermaye sağlamak üzere kredi ve teminat imkânları artırılmalıdır. Bu amaçla, Eximbank'ın yanı sıra Ziraat Bankası vb. devlet bankaları devreye sokulmalıdır" açıklamasında bulunarak sektörün sorunları ve çözüm önerilerine yönelik sorularımızı şöyle yanıtladı.



● Türkiye'nin denizcilik sektöründeki durumunu değerlendirebilir misiniz?

2000 yılında 9,4 milyon dwt olan Türk Deniz Ticaret Filosu, 2008 yılı Kasım ayı itibariyle 7,5 Milyon Dwt'a gerilemiş, çeşitli nedenlerle Türk donatanlarca yabancı bayrağa geçiş yapılarak, yabancı bayraktaki gemi tonajı 855 bin DWT'dan yaklaşık 6,6milyon DWT'a yükselmiştir. Halen Türk armatör sahipli toplam filo 14 milyon DWT kapasiteye sahip olup, 1 Ocak 2008 itibariyle ulusal ve yabancı bayraktaki gemi tonajı Dünya Deniz Ticaret Filosu sıralamasında 17. sıradadır

Gemi inşa sanayisi sektöründe Türkiye genelinde, 2002 yılında 37 adet tersane mevcut iken 2008 Ekim ayı itibariyle, tersane sayısı 92'ye ulaşmış olup, tersane proje kapasitesi 2002 yılında 550 bin DWT iken 2008 yılı Ekim ayı itibariyle 3,05 milyon DWT'a çıkarak 5,5 kat büyüme sağlanmıştır. Ancak, tüm bu olumlu gelişmelere rağmen, dünyada yaşanan küresel kriz nede-

niyle denizcilik sektörümüz durma noktasına gelmiş, son dokuz ayda sadece 12 gemi siparişi alınmış, yaklaşık 2,5-3 milyar dolarlık iş kaybına yol açacağı belirtilen tersanelerimizde inşa aşamasındaki 122 geminin inşaatı durdurulmuştur.

● Sektörün içinde bulunduğu bu durumdan çıkması için sizce ne tür tedbirler alınmalı?

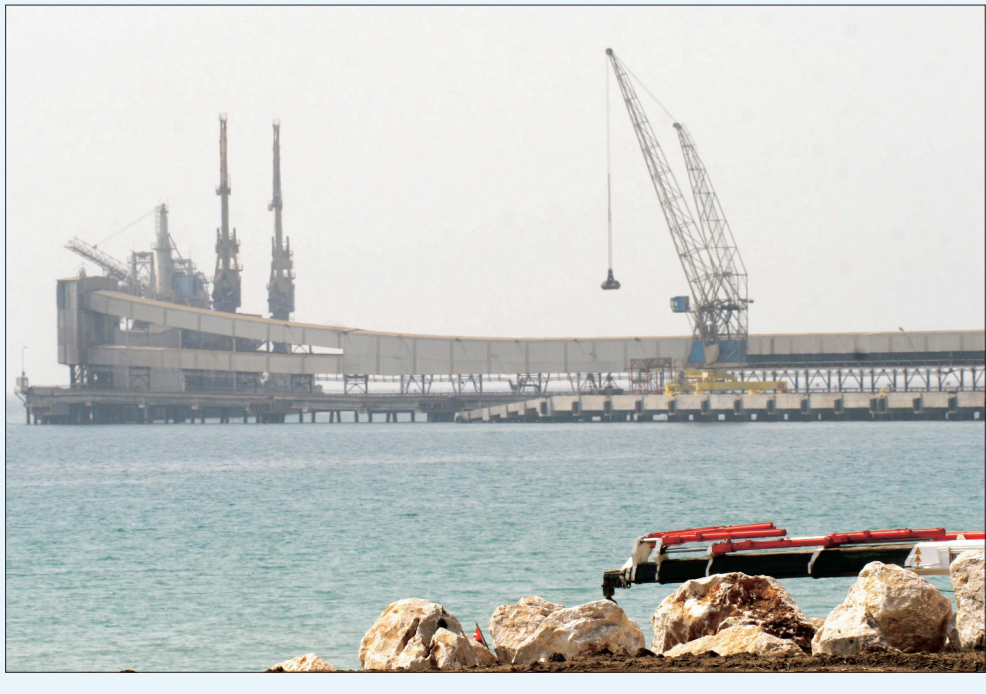
Yaşanan küresel mali krizin yaratacağı zararların mümkün olan en az düzeye indirilebileceği, denizcilik sektörünün Türkiye'nin cari açığının/milli gelire oranının düşürülmesi yönünde daha fazla katkı sağlayacağı göz önüne alınmalıdır. Türk sahipli ve Türk bayraklı deniz taşımacılık filosunun artırılması halinde dış dünyaya yapılan taşımacılıkta Türkiye'nin navlun giderlerinin azaltılması mümkündür. Bu maksatla sorunları önce başlıklarıyla özetlemek gerekirse şöyle sıralayabilirim. Türk Uluslararası Gemi Sicili Kanunu'nun çıkarılış amacı ve gerekçesine uygun tatbiki, Türk Bayraklı gemilerde SSK giderlerinin yüksekliği, Türk Uluslararası Gemi Sicili'nde çalışan gemilere yabancı gemi adamı temininde karşılaşılan bürokratik güçlükler, Türk Uluslararası Gemi Sicili'ne kayıtlı gemilerin satış ve ihracında karşılaşılan güçlükler, Türk bayraklı gemilerde Türk uyruklu makine ve güverte zabiti bulabilme konusundaki güçlükler. Bütün bu sorunların aşılması için şu tedbirler alınmalıdır: Yurtiçi yük ve yolcu taşımacılığında etkin bir politika ile denizyolu taşımacılığının payı artırılmalıdır. Karadeniz, Akdeniz Çanağı ile Kuzey Avrupa "Continent Hattı"nda deniz ticaret kural ve uygulamaları ile paralel standartları sağlayacak bir gemi tipi ve taşımacılık modeli oluşturarak, filonun yenilenmesi ve tonajının artırılması desteklenmelidir. Transit Konteyner Deniz Taşımacılığı geliştirilmelidir. Diğer taşıma modlarından alınmayan, sadece denizyolu taşımacılığından alınan serbest sağlık resmi ücretleri kaldırılmalıdır. Fener ücretlerinde indirim sağlanmalıdır. Üçüncü ülkeler arası (cross trade) taşımacılık yapan filonun modernizasyonu ve büyütülmesine destek verilmelidir. Türkiye, kimyasal tanker ve yat inşaasında marka haline gelmiştir. Bu imajın getirdiği ciddi bir gemi yapım siparişi bulunmakta olup, bunun sürdürülmesi desteklenmelidir. Denizcilik sektörüne yönelik gelen krediler genel olarak uzun vadeli yatırımlar şeklinde düşünülmelidir. Transit rejimine tâbi eşyanın muayenesine dayanak teşkil eden ihbar ve şüphe hali ilgili mevzuatta tanım-



lanarak gümrük idarelerinin risk almamak adına konteynerleri açıp muayene etme eğilimleri önlenmelidir. Yeni kruvaziyer limanların faaliyete geçirilmesi yanında mevcut limanlar da (Antalya -Fethiye-İstanbul- İzmir gibi) kruvaziyer gemilerinin ihtiyaçlarına uygun olarak iyileştirilmelidir.

● Çin pek çok alanda olduğu gibi denizcilikte de önemli bir yere sahip. Denizcilik sektörünün Çin ile rekabet edebilmek için neler yapması gerekiyor?

Yılda gemi inşa yan sanayisi ile birlikte beş milyar dolar katma değer sağlayan Türk gemi inşa sanayisi, küresel krizle birlikte çökme noktasına gelmiş olup, günümüzdeki işçilik ve imalat maliyetleri ve Çin'deki devlet desteği çerçevesinde Çin





ile rekabette başarı sağlanması mümkün görülmemektedir. Gemi siparişlerine yönelik yatırımların çoğunlukla rotatif finansman ile sağlanması nedeniyle, halen kredi geri ödemelerinin yatırıma göre küçük tutarda bile olsa, yeni krediler ile döndürülememesi sorunu yaşanmaktadır. Gemi inşa ve yan sanayisinde siparişlerin gerilemesi devam ettiği takdirde ve aynı zamanda kızakta veya montajda yarım kalabilecek gemiler nedeniyle işçi çıkarma durumu çok fazla öne çıkmaktadır. Yine finans ayağındaki sorun nedeniyle sosyal sorun olasılığı hızla artmaktadır. Kredibilitesi yüksek, belirli kontratlara dayalı gemi inşa yatırımlarının sürdürülebilmesi için rotatif kredilere ilişkin geri ödemelerde prefinansman imkânları belirlenmelidir. Mevcut yapımı süren tüm gemilere ilişkin ara finans imkânlarının sağlanması düşünülmelidir. İstihdamdan kaynaklanan işveren mali yükünün belirli süre için azaltılması tedbirleri dikkate alınmalıdır. Kriterleri sağlayan firmalara finans imkânları sunulmalı ve buna karşın işçi çıkarılmaması yönünde sınırlar tanımlanmalıdır.

● **Sektörün en önemli sorunlarından biri de yetişmiş işgücü. DTO'da önemli tartışmalara neden olan bu sorunun giderilmesi için neler yapılabilir?**

Deniz Ticaret Odası (DTO) hâlihazır durum itibariyle Avrupa Birliği Hibe Projeleri (IPA) kapsamında, biri proje lideri olmak üzere iki projede aktif olarak rol almaktadır. Halen Merkezi Finans İhale Birimi tarafından değerlendirmekte olan bu iki projenin odak noktası, sektöre eğitimli/yetişmiş işgücü sağlanması ve bu vesileyle iş kazalarının minimuma indirilmesi ve sektörde yaşanan eğitimli personel sıkıntısının giderilmesidir. Bu nedenle DTO'ca yetişmiş işgücü sağlanmasında bütün imkânlar kullanılmaktadır. Bu çerçevede, DTO'nın kurucusu ve destekleyicisi olduğu Türk Denizcilik Eğitim Vakfı (TÜDEV) vasıtasıyla 2008 yılı içinde denizcilik sektörüne kaliteli işgücü kazandırmak amacıyla Piri Reis Üniversitesi kurulmuştur.

Ayrıca, denizcilik sektörünün Türkiye'nin istihdam sorununun çözülmesine daha fazla katkı sağlaması için alınması gereken tedbirleri bulunmakta. Dolayısıyla üniversite, yüksek okul, meslek okulları ve ilgili enstitülerin geleceğe yönelik planlar belirlenerek geliştirilmesi beklenmektedir. Tüm dünyada denizlerde çalışan personele önemli talep devam etmektedir. Zabitan ve makineci yetiştirilmesi suretiyle küresel talebe yönelik arz sağlanmalıdır. Gemi inşa ve yan sanayisinde hızla artan yatırımlara karşın yeterli kalifiye istihdamın sağlanması yönünde yapılan eğitim atılımları sürdürülmelidir. Öğretim kadrolarının disiplinli, denizcilik prensiplerini ve kültürünü bilen uzman kadrolarla güçlendirilmesi gerekmektedir. İş güvenliğine yönelik reform nitelikli yasanın bir an evvel tamamlanması temel gereklilikler arasındadır.

● **Sektöre yönelik çalışmalarınızda TOBB'dan beklentileriniz neler ve bu konuda yapılan çalışmalar hakkında bizi bilgilendirir misiniz?**

DTO'ca denizcilik sektörünün gelişimini engelleyen sorunlar, çözüm önerileri ile birlikte her ay yapılmakta olan TOBB Denizcilik Sektör Meclisi çalışmaları, yılda iki defa yapılmakta olan TOBB Deniz Ticaret Odaları Konsey Toplantıları kapsamında TOBB aracılığı ile hükümet ve ilgili bakanlıklara iletilmekte. Ayrıca, akut sorunlarla karşılaşılması durumunda doğrudan yine TOBB aracılığı ile ilgili merciler nezdinde girişimlerle sorunlara çözüm bulma yönünde gayretler sürdürülmektedir. Sektörümüz dünya denizciliğindeki tüm teknolojik gelişmeleri, International Maritime Organisation (IMO) kural ve kararlarını takip etmekte olduğundan, ortaya konan her türlü teknolojik gelişmelerin uygulanması, gerekli sistemler ve malzemelerin kullanımı sektörümüze yansıtılmaktadır. DTO bu faaliyetleri Denizcilik Müsteşarlığı ile birlikte çok yakından izlemektedir.

● **Türkiye denizcilik sektörü Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO) ve pek çok ülke ile ikili anlaşmalara sahip, sektörün Avrupa standartlarına yönelik sıkıntıları var mı?**

Denizciliğin evrensel bir yapıya sahip olması nedeniyle International Maritime Organisation'un ortaya koymuş olduğu standartların uygulanması sonucunda AB standartlarına uyumda bir sıkıntı yaşanmamaktadır. Dolayısıyla bu standartların yakalanması ve uygulanmasında sektörümüz açısından bir problem söz konusu değildir. Ayrıca odamız Uluslararası Deniz Ticaret Odası (ICS), BIMCO ve danışman kuruluşlar nezdinde müşterek çalışma faaliyetleri sürdürdüğünden, AB'nce ortaya konan standartları yakından takip etmekte ve zamanında sektörümüze yansıtmaktadır. Bu çerçevede AB Müktesebatı kapsamında sektörümüze yönelik büyük çapta mevzuat düzenlemeleri gerçekleştirilmiştir.



MERSİN DTO YÖNETİM KURULU BAŞKAN YARDIMCISI JOZEF ATAT:

"Kriz, Denizcilik Yan Sanayisi İçin Fırsat Olabilir"

Mersin Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkan Yardımcısı Jozef Atat, küresel anlamda yaşanan krizin iyi değerlendirilirse denizcilik yan sanayisi için bir fırsata dönüştürülebileceğini söyledi.

Mersin Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkan Yardımcısı ve TOBB Denizcilik Meclisi Üyesi Jozef Atat, Çin'in dünyanın demir cevheri taşımalarının yaklaşık yüzde 42'sini yaptığını söyleyerek, "Tersanelerimizde belli tonajın üzerinde gemi inşa ve havuzlamalarının yapılamaması nedeniyle inşa ve onarım konularında halen rekabet edemez durumdayız. Özetle rekabetin ilk şartı kalite, sürat ve hız. Dolayısıyla acele ederek fırsatları değerlendirmemiz gerekiyor" dedi. Dünyada yaşanan mali krizin sektör ve özellikle denizcilik yan sanayisi için bir fırsata dönüştürüleceğini ifade eden Jozef Atat Ekonomik Forum'un sorularını yanıtladı.



● Küresel krizin denizcilik sektörüne nasıl bir etkisi olacak?

Denizcilik tamamen uluslararası bir sektör. ABD ve dünyada yaşanan krizden sektörümüzün etkilenmemesi mümkün değil. Dünyada gemi kiraları ve navlunların krize bağlı olarak birkaç katı gibi düşmesi ve bu sürecin oldukça uzun süreceği düşünülür ise sektörün de süratle tedbir alması gerekiyor. Burada önemli olan özellikle yeni kredi alırken bu kriterleri dikkate alarak yeni yatırım yapmanın risklerini görebilmek. Gemi yaptırmak, gemi satın almak eskiye oranla daha avantajlı. Gemi navlun ve kiralarının düşük olacağı gerçeğinden hareketle giderlerin kısılması, yatırımların kontrol edilmesi gerekir. Kredi borçlarının, gelirler ve özkaynaklarla karşılanması sıkıntılı ise belki mevcut gemilerin kargo ve navlun değerlendirmelerine göre elden çıkarılarak riskin asgariye indirilmesi ve devletin de sektöre destek vererek bu dönemi ülke olarak asgari zayiatla atlatmanın yolları aranmalıdır. Bu krizden tersanelerimiz ve gemi işletmecilerimizin öncelikle etkileneceği değerlendirilmektedir.

● Sektörün en önemli sorunlarından biri de yetişmiş iş gücü. DTO'da önemli tartışmalara neden olan bu sorunun giderilmesi için neler yapılabilir?

Türk deniz ticaret filomuzda bugün 7,5 milyon DWT'a yakın bir kapasite var. Bunun yanında yaklaşık 4,5 milyon DWT kapasiteli gemilerimiz ise çeşitli nedenlerle yabancı bayraklı olarak işletiliyor. Bu anlamda gemilerimizin gemi adamı ihtiyacı ve gemi adamlarımızın kalitesi filomuzun kara listeden gri listeye ve bilahare beyaz listeye geçmesinde büyük önem arz ediyor. Gemi adamlarımıza gereken önemi ver-





mezsek gemilere yapılan yatırımın bir anlamı kalmaz. Gemilerimizde genel anlamda iki tür personel çalışıyor; Zabitler ve tayfalar. Ülkemizde zabitler denizcilik ile ilgili IMO'nun STCW konvansiyonu gereği gerekli eğitimleri veren eğitim kurumlarında yetişiyor. Ancak tayfalarımız tamamen alaylı dediğimiz sistemle yetişiyor ve başta denizcilik İngilizcesi olmak üzere temel denizcilik eğitimi açısından zayıflar. Bu anlamda sorunları takip eden denizcilik idaremiz miçoların STCW Sertifika eğitimini aldıktan ve gemilerde ay ay fiilen çalıştıktan sonra gemici yeterliliğine yükselmeleri yerine, yetki verilen eğitim kurumlarında Gemi Adamları Yönetmeliğimiz gereği miçoların alması gerekli eğitimleri alarak gemici olmaları yönünde düzenlemeler yapıyor. Yakın bir süreçte bunlar sektöre duyurulacak. Tayfa sınıfı gemi adamlarımızı yetiştirmek üzere yaygın eğitim kurumlarında, denizcilik meslek liselerimizde yeni düzenlemeler yapılması, tayfa sınıfı gemi adamlarımızın kalitelerini yükseltir. Halen Türk bayraklı veya Türk armatörlere ait gemilerde tayfa sınıfı gemi adamı açısından çok önemli bir sorun yoktur. Sadece tayfaların kalitesinin yükseltilmesi STCW eğitimlerine ilaveten, temel denizcilik ve özellikle İngilizce bilgilerinin artırılması yönünde Milli Eğitim Bakanlığı ve Denizcilik Müsteşarlığı nezdinde ivedi tedbir alınmalıdır. 1980'lerde zabitler meslek yaşamlarının nerede ise tamamını (20 yıl ve daha fazlasını) gemilerde geçirmekteyken bugün gemilerde çalışma ortalaması ülkemizde 4-5 yıla inmiştir. Okuldan mezun olan bir zabitin yirmi yıl denizde çalışma yapması beklenirken sadece beş yıl çalışması halinde ya her yıl zabit yetiştiren okullara dört katı öğrenci alınmalı (fiilen mümkün değil) ya da yurt dışından kaliteli zabit ithal ederek gemilerimizde çalıştırılmalı. Başka bir çözüm de mesleğe çok yakın ve ortak eğitimleri almış mezunlara (makine mühendisi, gemi inşa, su ürünleri, deniz liman işletme) IMO müfredatına göre yine fark derslerini mevcut denizcilik eğitim kurumlarında almalarını sağlayarak gemilerde çalışmalarına imkân sağlanması olabilir. Mevcut durum daha fazla denizcilik meslek lisesi ve denizcilik yüksekokullarına ihtiyaç duyulduğu gerçeğidir. Kısa vadeli çözümler bazında uygulanan yabancı ülke gemi adamı ithalinde ise Çalışma Bakanlığımızın çalışma izni vermeleri gerekeceğinden bu anlamda yasal düzenleme yapılması beklenmektedir.



● **Teknoloji her alanda olduğu gibi denizcilikte de gelişiyor. Türkiye'de sektör ne ölçüde takip edebiliyor teknolojideki gelişmeleri?**

IMO ve AB regülâsyonları gereği, denizcilik her geçen gün teknolojik ve ilave elektrik-elektronik sistemlere sahip olmakta, uydu haberleşmesi, güvenlik ve emniyet gereklilikleri anlamında devamlı yeni ilaveler gündeme gelmektedir. AIS, ISPS, LRIT, ISM ve gündemdeki bir dizi uluslararası sözleşmeler gereği sektörde ve gemilerde bir dizi teknik ilerleme olmakta, bu ise gerek gemi işletmecilerimizi gerekse gemi malzemesi ithal ve imal eden firmalarımızı yakından ilgilendirmektedir. Denizcilikteki tüm bu ihtiyaçların ülkemizden temini ve döviz çıktısının azaltılması madalyonun diğer bir yüzüdür. Teknolojiye ayak uydurmak üzere AB ülkelerinden sistem ve cihaz almak yerine ülkemizde bu anlamda üretim ve IT sistemlerinin yerli orijinli olması çok önemli bir konu. Dolayısı ile denizcilik sektörümüz başta tersanelerimiz olmak üzere teknolojiyi takip ediyor ve etmek zorunda.

● **Deniz Ticaret Odası TOBB içindeki en önemli odalardan biri. Sektör olarak TOBB ile ilişkileriniz nasıl?**

Sektör olarak TOBB ile ilişkilerimiz gayet olumlu. Odalar olarak gerek TOBB Deniz Ticaret Odaları Konseyi, gerekse Denizcilik Sektör Meclisi gibi oluşumlarda TOBB ve Deniz Ticaret Odaları müşterek çalışmalar yapıyor. Ayrıca TOBB- AB Odaları akreditasyon projeleri kapsamında odalarımızın AB odaları ile eğitimi ve akreditasyonu TOBB aracılığı ile yürütülüyor. Konu ile ilgili ulaştırma projelerinde (Meda MOS, Short Sea Shipping, Tina, Traseca, Marco Polo II) ve benzer proje çalışmalarında sürekli temas halindeyiz. Sektörün ulusal ya da uluslararası gündeminde TOBB'un daima desteğini alıyoruz.¨