

koster

Yıl : 5 Sayı **18**
Nisan - Mayıs - Haziran

KOSTER ARMATÖRLERİ VE İŞLETMELERİ DERNEĞİ DERGİSİ

İkinci El Gemi Piyasası

Erhan Göçmen

Pandemi Gölgesinde Koster Piyasaları

Prof. Dr. Yasin Arslanoğlu

Otonom Gemi ve Yapay Zeka Teknolojileri İle
Denizcilikteki Yenilenme: COVID-19 Süreci

Dr. Öğr. Üyesi Hasan Bora Usluer

Doğu Akdeniz'de İkinci Önemli Mutabakat

Koronavirüsün Gemi Adanı
Yönetim Mekanizmasına Etkileri

Engin Koçak

ISTFIX

Osman Öndeş

Geçmiş Zaman Olur ki

RÖPORTAJ

Gamze Gezginci

Gemilerde İnternet ve Sosyal Medya Kullanımı

Atilla Alp Bölükbaşı

Fotoğraf Sanatçısının Objektifinden Denizler...





TÜRKİYE PETROLLERİ
MADENİ YAĞLARI

MAVİ SULARDA DA
YÜKSEK KALİTE ÜSTÜN PERFORMANS
İÇİN YENİ ROTA

TÜRKİYE PETROLLERİ DENİZ YAĞLARI

Türkiye'nin güçlü akaryakıt dağıtım şirketi
Türkiye Petrolleri, yeni marine yağlarıyla
artık denizde de yanınızda!



"Adımızda Ülkemiz Var!"

Yetkili Distribütör
LUPUS KİMYEVİ MADDELER VE PETROL ÜRÜNLER A.Ş.
+90 (212) 830 55 11
tpmarine@lupusol.com

[Facebook](#) [Instagram](#) [Twitter](#) [LinkedIn](#) /turkiyepetrolleri



LUPUS
MADENİ YAĞLAR

USTA BİR DOKUNUS



SON TEKNOLOJİ İLE ÜRETİLEN
LUPUS MARİNE YAĞLARI,
YÜKSEK KALİTE VE PERFORMANSI BİR ARAYA GETİREN
ÜRÜN PORTFÖYÜ İLE ROTANIZDA SİZE EŞLİK EDER.



LUPUS
MADENİ YAĞLAR

LUPUS KİMYEVİ MADDELER VE PETROL ÜRÜNLERİ A.Ş.
Esentepe Mah. Kore Şehitleri Cad. İstanbul No:16/1 K: 9 D: 66 34394 Şişli, İstanbul
+90 (212) 830 55 11 - tpmarine@lupusoil.com



6

Hüseyin Kocabaş
Küresel Ekonomi ve Denizcilik



20

Erhan Göçmen
Pandemi Gölgesinde Koster Piyasaları



21

Dr. E. Fırat Akgül
Yeni Normal: Kolektif Hareket



28

DOSYA
İkinci El Gemi Piyasası



34

Murat Bakal
Krizlerle Mücadele ve Geleceğe Dair Planlamalar



36

Hülya Güler
Dünyanın En Önemli İki Büyük Kanal Projesi:
Süveyş ve Panama Kanalı



42

**Koronavirüsün Gemi Adamı Yönetim
Mekanizmasına Etkileri**



Yıl: 5
Nisan - Mayıs - Haziran 2020
Yerel - Süreli
3 ayda bir yayınlanır

Sahibi

KOSTER Adına Yönetim Kurulu Başkanı
Hüseyin Kocabaş

Yazı İşleri Müdürü

Engin Koçak

Yayın Danışma Kurulu

Hüseyin Kocabaş, Burak Akartaş, Vehbi Koç,
Salih Zeki Çakır

İdare Merkezi

KOSTER ARMATÖRLERİ VE
İŞLETMELERİ DERNEĞİ
Küçüksu Cad. Kesim Sok. No:1
Temaş Plaza Kat:8
Daire: 15 Ümraniye - İstanbul
Tel: 444 43 86
Fax: +90 216 428 72 16
kosder@kosder.net
www.kosder.org

Yayına Hazırlık

İstanbul Denizcilik Araştırma, Geliştirme
Yayınlık ve Danışmanlık A.Ş.

Genel Yayın Yönetmeni ve Koordinatörü

Sedat Dumlu
sedatdumlu@kosder.net

Editör

Fatih Karadereli
fatihkaradereli@gmail.com

Art Director

Aslıhan Vural
aslihanvuralkaldi@gmail.com

Reklam Rezervasyon

kosder@kosder.net

Matbaa Baskı

ENTPA Basım Reklam Kağıt
San. Tic. LTD. ŞTİ.
Yavuz Selim Mah. Serdivan Cad. No:22/1
Beykoz / İstanbul

KOSTER Dergisi'nde yayınlanan tüm yazı ve fotoğrafların hakları, logosu ve isim hakkı KOSTER Dergisi'ne aittir. Dergimizde yayınlanan yazılar, yazarların kişisel görüşleridir. Bu yazılardan KOSTER Dergisi sorumluluk üstlenmez. Kaynak göstermek koşuluyla alıntı yapılabilir.

6	Hüseyin Kocabaş Küresel Ekonomi ve Denizcilik
8	'KOSDER Akademi Sektör Söyleşileri' Denizciliğin Nabzını Tuttu
10	Koronavirüsten Sonra Küresellik Algısı Değişti mi?
14	Mustafa Varank İMEAK Deniz Ticaret Odası Meclis Toplantısına Katıldı
15	Denizcilik ve Kabotaj Bayramı İstanbul'da Kutlandı
16	Salih Zeki Çakır Denizcilik Sektörünü Habertürk TV'de Anlattı
18	Adil Karaismailoğlu Temmuz Ayı Meclis Toplantısına Katıldı
20	Erhan Göçmen Pandemi Gölgesinde Koster Piyasaları
21	Dr. E. Fırat Akgül Yeni Normal: Kolektif Hareket
26	Faruk Emre Yıldırım Rusya, Kovid 19 ve Tahıl Piyasası
28	DOSYA İkinci El Gemi Piyasası
34	Murat Bakal Krizlerle Mücadele ve Geleceğe Dair Planlamalar
36	Hülya Güler Dünyanın En Önemli İki Büyük Kanal Projesi: Süveyş ve Panama Kanalı

40	Atilla Akbaş Geliştirilmiş Balast Yönetim Sistemi
42	Koronavirüsün Gemi Adamı Yönetim Mekanizmasına Etkileri
50	Ali Tevfik Çakır Torunum İçin!
54	Dr. Öğr. Üyesi Hasan Bora Usluer Doğu Akdeniz'de İkinci Önemli Mutabakat
57	Mehmet Uğur Yavuz Laid-Up Durumunda Kısa Çalışma Ödeneği ve Nakdi Ücret Desteği
58	Gamze Gezginci Gemilerde İnternet ve Sosyal Medya Kullanımı
60	Koronavirüs, Otonom Gemiler ve Denizcilikte Dijitalleşme
66	Atilla Alp Bölükbaşı Fotoğraf Sanatçısının Objektifinden Denizler...
70	Yasemin Coşkunöz Denizcilerde Meslek Hastalıkları ve Beslenme İlkeleri
73	Doç. Dr. Beyza H. Ulusoy Göremesek de Biliyoruz ki Bizimle Birlikte İyi, Kötü ve Çirkinler...
76	Osman Öndeş Geçmiş Zaman Olur ki...
80	Engin Koçak ISTFIX
85	Kitap Tanıtım



Dr. Öğr. Üyesi Hasan Bora Usluer
Doğu Akdeniz'de İkinci Önemli Mutabakat



Gamze Gezginci
Gemilerde İnternet ve Sosyal Medya Kullanımı



Atilla Alp Bölükbaşı
Fotoğraf Sanatçısının Objektifinden Denizler...



Engin Koçak
ISTFIX

Küresel Ekonomi ve Denizcilik

Hüseyin Kocabaş
KOSDER Yönetim Kurulu Başkanı



Denizler, maddi ve manevi kıymetini her çağda daha da artıran bir 'jeopolitik cevher' olarak varlığını koruyor. Tarihin derinliklerinde kaybolan çok sayıda değer varken, geçmişin yorgunluğuna, bugünün zorluğuna ve geleceğin belirsizliğine rağmen denizler, hala tüm dünyanın en önemli kaynaklarından birisini oluşturuyor. Değerli olan her şeyin zahmeti de beraberinde getirdiği düşünülürse; denizler aracılığıyla yapılan her türlü iş ve faaliyetin ne kadar meşakkatli olduğunu tezahür etmek oldukça kolaylaşıyor. Denizciliğin tüm bileşenlerinin yaşadığı zorlukların neticesi olan 'evrensel kolaylık ve küresel katkı'nın önemi bulunduğumuz zaman diliminde 'akıllara sığmayan' yaşananlarla daha da gün yüzüne çıktığı aşikar.

İnsanlığın beklenti ve ihtiyaçlarının sınırsız olması ve bu talepleri tedarik etmenin hayati önem taşıması, deniz taşımacılığının farklı bir şekilde konumlandırılması gerektiğini ortaya koyuyor. Dünya ticaretinin neredeyse yüzde 90'lık kısmının deniz yolu ile yapılması, bu gerekliliğin ne kadar haklı nedenlere bağlı olduğunu gösteriyor. Dünyanın yükünü sırtlayan gemiler, sınırları ortadan kaldırmanın yanında küresel ekonominin hassas dengelerini de ayakta tutmaya çalışıyor. Koronavirüs (Kovid-19) salgının hala etkilerini hissettiğimiz bu dönemde, önemini ifade etmeye çalıştığımız deniz taşımacılığı, ülke ekonomilerinin ve global ekonominin can simidi olmayı sürdürüyor. Kovid-19'un yaşattığı tüm olumsuzluklara rağmen deniz ticaret filosu, seyrüsefer yapmaya ve ticaretin merkezinde yer almaya devam ediyor. Diğer taraftan armatör ve işletmeciler, denizciliğin karmaşık yapısıyla birlikte salgın kaynaklı krizle mücadele etmeye ve geleceğe dair nihai planlamalarını uygulamaya koymaya gayret gösteriyor.

Deniz taşımacılığı kolektif yapısı gereği; sektör bileşenlerinin 'ortak payda' etrafında dayanışma mekanizma-

larını kurmalarını mecburi kılıyor. Denizcilik, temelde parasal değer ve mali kriterler üzerine inşa edilmiş olsa da sektörel bütünlük ve birliktelik de büyük bir öneme haiz. Kendi hedef ve değerleri dışında sektörümüzün tamamına hizmet etme, Koster Armatörleri ve İşletmecileri Derneği'nin (KOSDER) ana gayelerinden birini oluşturuyor. Bu çerçevede KOSDER, virüsün hayatın her aşamasını tesiri altına almasıyla birlikte, kriz yönetim programını harekete geçirerek, gerek üyelerini gerekse denizciliğimizin diğer paydaşlarını bir araya getirmeyi amaç edindi. Derneğimiz çatısı altında kurulan akademik ve sektörel çalışmalar yürüten, aynı zamanda 'denizcilik destek platformu' olan KOSDER AKADEMİ; video konferans yöntemiyle gerçekleştirdiği 'Karantina Söyleşileri' ile Türk denizcilerinin çözüm bekleyen sorunlarına çare bulma adına önemli bir rol üstlendi.

Malumunuz denizciliğimiz, şimdilerde olduğu gibi geçmişte de tarihimize iz bırakan gelişmelere şahit oldu. Sektörümüz için adeta bir dönüm noktası olma niteliğini taşıyan Kabotaj Kanunu, kendi karasularımızda 'egemenliğin' Türk denizcilerine ait olduğunu tüm dünyaya ilan etti. 94 yıl önce Gazi Mustafa Kemal Atatürk'ün bizlere kazandırdığı bu değer, günümüz denizciliğinin temellerinin atılmasını sağladı. Kanun ayrıca, gelecekte denizciliğin Türkiye'nin "Ulusal Ülküsü" olarak benimsetilmesi hedefini daha da anlamlandırdı. Bu duygu ve düşüncelerle 1 Temmuz Denizcilik ve Kabotaj Bayramı'nı kutluyor, başta Cumhuriyetimizin kurucusu Gazi Mustafa Kemal Atatürk olmak üzere tüm şehit ve gazilerimizi, denizciliğimize canı pahasına hizmet etmekten geri durmayan deniz emekçilerimizi saygı rahmet ve minnetle anıyorum.

Istanbul
London
New Jersey

kimileri hep **yol** gösterir.

Omni

IN PARTNERSHIP WITH



LOCKTON

Broking done differently

Marine Insurance Brokers
www.omnilt.com



KOSDER Akademi Sektör Söyleşileri Denizciliğin Nabzını Tuttu

Koster Armatörleri ve İşletmecileri Derneği (KOSDER) çatısı altında kurulan akademik ve sektörel çalışmalar yürüten, aynı zamanda 'denizcilik destek platformu' olan KOSDER Akademi; video konferans yöntemiyle gerçekleştirdiği 'Sektör Söyleşileri' ile Türk ve dünya denizciliğinin nabzını tuttu.

ISTFIX, Türk Deniz Medya ve Marbox deniz haber uygulaması sponsorluğunda gerçekleştirilen Sektör Söyleşileri'nin ilk başlığını deniz ticaret mekanizmasının en önemli dişlisi olan navlun piyasaları oluşturdu. Koronavirüsün (Kovid-19) navlun piyasalarına etkilerinin tartışıldığı söyleşide, 'piyasadaki düşüşe' neden olan diğer etmenler de sektörün önde gelen tecrübeli brokerlerinin perspektifinden ele alındı. ISTFIX Araştırma Müdürü Engin Koçak'ın moderatör olduğu etkinlikte, konuşmacı kadrosunu; Bahadır Tonguç, Erhan Göçmen, Faruk Emre Yıldırım, M. Aysu Gürkan, N. Sonay Üler, Seden Öztörün ve Serhan Özcan oluşturdu.

Denizyolu taşımacılığı içerisinde özel bir alt sektörü oluşturan tanker taşımacılığı, diğer bir söyleşinin ana konusunu oluşturdu. Söyleşide, gelişen endüstrilerle birlikte yeri daha da hassaslaşan bu özel taşımacılık faaliyeti 'Pandemi sürecinden nasıl etkilendi?'

sorusuna cevap arandı. Moderatörlüğünü Burtrans Genel Müdürü Gökhan Özcan'ın üstlendiği programda; Hüseyin Avni Şan, Metin Düzgüt, Şinasi Onur, Oktay Soner ve Ufuk Çetiner konuşmacı olarak yer aldı.

Bünyesinde halihazırda 'İnsan Kaynakları Departmanı' bulunduran ve gemi insanları hususunda anlık veya uzun vadede çözüm odaklı çalışmalar yürüten KOSDER, bu konuyu Sektör Söyleşileri'nin de gündemine taşıdı. Denizciliğin diğer katmanlarında olduğu gibi personel birimleri için de tehdit unsuru olan Kovid-19'un 'personel istihdam ve yönetimine yansımaları' personel müdürlerinin bilgilendirmeleri çerçevesinde tartışmaya açıldı. KOSDER Dernek Müdürü ve İnsan Kaynakları Danışmanı Tıbet Özay'ın yönettiği programın konuşmacıları; Barış Kızıltaş, Fatih Ağman, Hüseyin Aygüneş, Murat Şahin ve Recep Odabaş oldu.

KOSDER Akademi Sektör Söyleşileri'nde armatör ve işletmecilerimizin pek de yabancı olmadığı 'kriz yönetimi' hususu da detaylı bir şekilde konuşuldu. Küresel salgın sürecinin denizcilik işletmelerinde oluşturduğu kriz ortamının nasıl yönetildiği ve ileride oluşabilecek risk faktörleri sektörel ve akademik analizlerle değerlendirildi. Moderatörlüğünü Engin Koçak'ın yaptığı söyleşide; A. İbrahim Kontaytekin, Adnan Keven, Murat Bakal ve Dr. Okan Duru konuşmacı olarak hazır bulundu.

Sektör Söyleşileri'nde son olarak; 94. yıl önce yürürlüğe giren, denizciliğimizin geçmişini şekillendiren ve geleceğine ışık tutan Kabotaj Kanunu'nun dünü, bugünü ve yarını ele alındı. KOSDER Yönetim Kurulu Başkanı Hüseyin Kocabaş'ın yönetiminde gerçekleştirilen söyleşiye; Adil Göksu, Harun Şişmanyazıcı ve Mahmut Turan konuşmacı olarak katılım sağladı.



Koronavirüsten Sonra Küresellik Algısı Değişti mi?

Koronavirüs salgını hakkında yapılan çalışmaları konunun uzmanı olan akademisyenlere analiz ettiren Dışişleri Bakanlığı Stratejik Araştırmalar Merkezi (SAM) geleceğe ışık tutacak bir dosya hazırladı.

2019'un aralık ayında ilk olarak Çin'in Wuhan kentinde görülen Koronavirüs (Kovid-19) bu zamana kadar uygulanmamış en geniş seyahat kısıtlamasına rağmen kısa sürede milyarlarca insanı doğrudan veya dolaylı olarak etkisi altına aldı. Dünya Sağlık Örgütü'nün Kovid-19'u 'pandemi' olarak ilan etmesiyle birlikte virüsün etkilerinin 'Küresel Çapta' neler olacağı konusu toplum, siyaset ve iktisat bilimciler tarafından irdelenmeye ve elde edilen veriler ışığında analiz edilmeye başlandı. Özellikle salgının oluşturduğu belirsizlik ve ortaya çıkardığı kriz dalgasının uzun vadede küresel bazda neleri tetikleyeceği konusunu da tartışmaya açtı. Bu kapsamda Kovid-19 salgını hakkında yapılan çalışmaları konunun uzmanı olan akademisyenlere analiz ettiren Dışişleri Bakanlığı Stratejik Araştırmalar Merkezi (SAM) geleceğe ışık tutacak bir dosya hazırladı.

Kovid-19 sonrasında 'güçlü devlet' kavramı yeniden değerlendirilecek

SAM araştırmacılarından Ufuk Ulutaş'ın kaleme aldığı makalede; salgının hayatın her alanında etkisini göstermesiyle küresel siyasette de dönüşüme neden olacağına dikkat çekiliyor.

Kovid-19 salgınının dünya ölçeğinde sistemleri değiştirecek bir etkiyi tetikleyecek olmasının düşük bir ihtimal olmasının yanında, finansal bir krizin beraberinde getirdiği uluslararası sistem tartışmalarına neden olacağı öngörülüyor.

Geçmişte Kovid-19 benzeri salgınlarla bulduğumuz yüz yıl insanların tanıştığı bilirse de küresel salgının getirdiği tehdit algısı ve kapsamı daha da korkutucu düzeyde. Çalışmada devletlerin küresel salgın sürecinde yaptıklarının yanında yapamadıklarının da gelecekleri adına belirleyici olacağı vurgulanıyor. Bu kapsamda özellikle küresel siyasetin şekillenmesinde ulusların virüsle mücadele konusunda gösterdikleri performansın cevapsız kalan soruları aydınlatacağı düşüncesi ortaya çıkıyor.

Kovid-19 süresince ulusal ve uluslararası düzeyde alınan önlemler "devlet algısı"nın yeniden tartışılmasına neden olmuştu. Kovid-19 sonrasında "güçlü devlet" kavramının yeniden değerlendirilip itibarının artacağını belirten Ufuk Ulutaş, karşılaşılan mevcut durumun devlete duyulan ihtiyaç ve yönelime katkı sunacağını dile getiriyor. Ulutaş, Dünya Sağlık Örgütü (DSÖ) ve AB gibi örgütlerin üstlendikleri misyonu pandemide tam olarak yerine getiremediklerini vurgulayarak, bu durumun kendi kendine yeten devlet ve güçlü devlet arasındaki bağıllığın güçlenmesinin de önünü açacağını ifade ediyor.

Pandeminin sonuçları arasında güç değerlendirmelerinin tekrardan ele alınması fikrinin ortaya çıktığını savunan SAM Araştırmacısı Ufuk Ulutaş gelecekte sağlık sistemi, tedarik zinciri ve acil durum kapasitesi gibi krizlerin yoğun bir şekilde gündemde tutulacağını dile getiriyor.

Kovid-19 sonrası hiç şüphe yok ki küresel sistem tartışmalarının odağındaki en önemli başlığın "Ekonomi" olduğu biliniyor. Bu çerçevede salgının tam olarak kestirilemeyen iktisadi etkilerinin olduğunu belirten Ufuk Ulutaş, küresel ekonominin yeniden yapılandırılması için önemli aktörlerin devreye gireceğini fikrini ortaya atıyor. Aynı zamanda kırılgan ekonomik yapıya sahip devletlerin kendilerine yapılacak yardımlarla birlikte buldukları siyasi konumu değiştirip değiştirmeyecekleri de merak konusu. Bu noktada ABD-Çin arasında oluşması muhtemel bir rekabet durumuna da değinen Ulutaş, küresel tedarik zincirindeki önemini artıran ülkelerin Kovid-19 sonrasında da etkinliğinin daha da ivme kazanacağını savunuyor. Elde olan ve henüz daha çok taze olan veriler çerçevesinde pandemi sürecini iyi yönetmesi nedeniyle Çin'in bu rekabette bir adım önde olduğu düşünülüyor. Ancak bu avantajın yanında Çin'in beklenenin aksine sıkıntılı bir döneme girebileceğini de ekleyen Ufuk Ulutaş, ABD'nin Batı da Çin şüphesizliği kullanarak kendi içindeki problemlerin çözüme kavuşmasıyla birlikte bu yarışa ortak olabileceğini belirtiyor.

İnsanlığın ortak çıkarları ve tehlikenin büyüklüğü yeni bir fayda-maliyet analizi yapılmasının önünü açacak

Koronavirüs salgınının beraberinde gündeme gelen bir diğer husus ise; alınan tüm uluslararası güvenlik önlemlerine rağmen bu kriz dalgasının karşısında yaşanan "küresel mağ-

lubiyet". Halihazırda ülkelerin yapmadıklarını değil ağırlıkla yapması gerekenler üzerinde görüş bildiren Sabancı Üniversitesi Öğretim Üyesi Meltem Müftüler Baç, öncelikle dünyanın en az hasar ve can kaybıyla salgını bertaraf ederek benzer krizlerin önlenmesi adına çalışmaların yapılmasının elzem olduğunu dile getiriyor. Küresel sistemin oturmuş temellerinin Kovid-19'la birlikte sarsıldığını iddia eden Meltem Müftüler Baç, her alanda var olan azami yeterliliklerine rağmen kendi halklarını bile pandemi karşısında güvenliğini sağlayamadıklarını işaret ediyor.

Baç, Uluslararası iş birliği ve dayanışma mekanizmasının zayıflığının da virüsle birlikte beklenmedik bir şekilde belirginleştiği belirterek, bu durumun yapıdaki kırılmanın ispatı niteliğinde olduğunu belirtiyor.

Meltem Müftüler Baç, Küresel yönetim aktörlerinin salgın sonrasında yol ayrımı yaşayabilmeleri durumunda sınırlarını koruma odaklı ülkelerin kendi uluslararası iç politikalarına yönelerek uluslararası dayanışmayı artırıcı iş birliği mekanizmalarını kurmalarının mümkün olacağını söylüyor. İnsanlığın ortak çıkarları ve tehlikenin büyüklüğünün yeni bir fayda maliyet analizi yapılmasının önünü açabileceğini iddia ediyor.

İvme kazanan küresel entegrasyon ve iş birliği süreci salgın nedeniyle geriye gidecek

Tarihe daha şimdiden damgasını vuran pandeminin gelecekte hangi değişimlerin ve yeniliklerin müsebbibi olacağı konusu da cevaplanmayı bekleyen sorulardan birisi.

Gerçekleşmesi muhtemel değişimlerin kapsamının da ayrıca bilinmezliğini koruduğu mevcut durumun ve varyasyonların salgının seyriyle birlikte şekilleneceği ön görülüyor.

Princeton Üniversitesi Öğretim Üyesi M. Şükrü Hanioglu Kovid-19'un oluşturacağı dalgayla birçok alanda benzer değişim hareketlerinin görülebileceğinin anlamlı bir beklenti olabileceğine değiniyor ve özellikle küresel düzen üzerinde göz ardı edilemeyecek tesiri olacağını savunuyor.

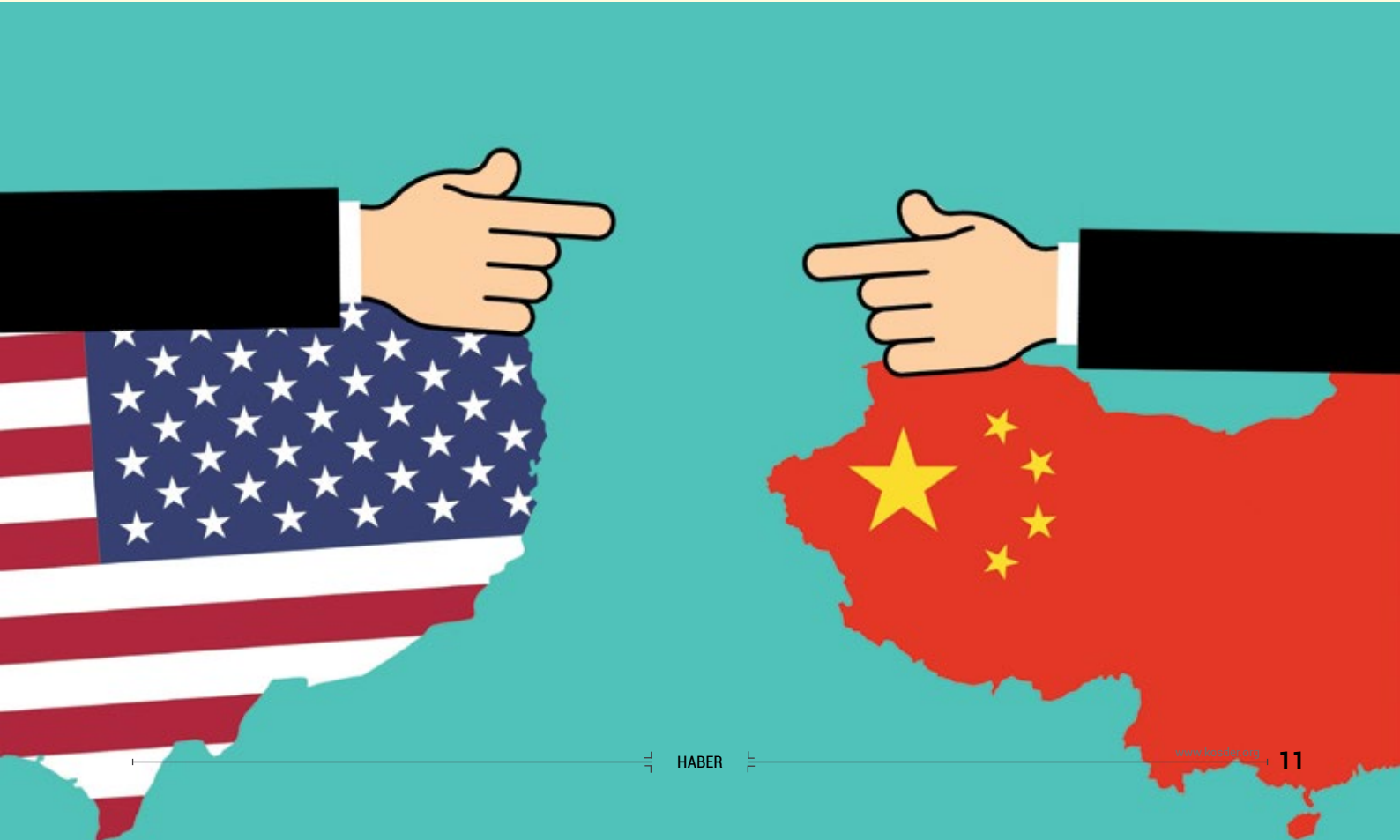
Şükrü Hanioglu, Kovid-19'un milyarlarca insanı dolaylı ve doğrudan etkisi altına almasına rağmen uluslararası ilişkilerde kapsamlı değişim düşüncesinin karşılık bulmasına fayda sağlamasının düşük bir ihtimal olduğuna değiniyor. İvme kazanan küresel entegrasyon ve iş birliği sürecinin salgın nedeniyle her durumda geriye gideceğini söyleyen Hanioglu, Kovid-19 sonrasında aşırı liberal, ekonomik ve

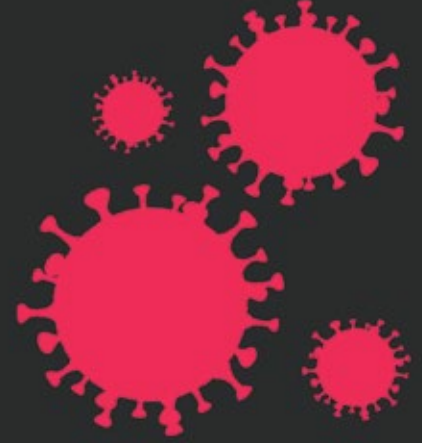
politik gerçeklikten uzak idealist yaklaşımların pasif kalacağını belirtiyor.

ABD ve Çin arasındaki ticaret savaşları haricinde virüs kaynaklı yaşanacak ikinci bir mücadele global çapta bir düzensizlik artışının önünü açacak

Dünyada neredeyse tüm insanlığı sosyal izolasyon kapsamına alan küresel salgın, halihazırda toplumsal yaşamı ciddi oranda şekillendirdi. Bu şekillenmenin kalıcı nitelikte olup olmayacağı tartışılmaya devam ediliyor. Diğer yandan liberal dünya düzeninin bu farklılaşmadan ne denli etkileneceği de ayrıca merak uyandıran önemli bir husus.

ABD ve Çin'in arasındaki liderlik savaşları ve Rusya'nın bu iki süper güç arasındaki var olma mücadelesi her dönemde dünya gündeminin ilk sırasında yer alıyordu, ta ki Kovid-19 ortaya çıkana kadar. 'Büyük güçlerin' pandemi sonrasında nasıl bir tavır içerisinde olacaklarını ya da neye evrilecekleri konusunu yorumlayan SETA Genel Koordinatörü Burhanettin Duran, planlamalarını aksine bir durum yaşamış olmalarına rağmen bu ülkelerin büyük ölçüde buldukları konumu koruyacakları iddiasında bulunuyor. Özellikle ABD ve Çin'in iş birliği yapmalarının uluslararası sistemde büyük önem taşıdığını vurgulayan





Burhanettin Duran, ikili arasında ticaret savaşları haricinde virüs kaynaklı yaşanacak ikinci bir mücadelenin global çapta bir düzensizlik artışının önünü açacağı fikrini ortaya atıyor.

Küresel sistem radikal bir değişim yaşayacak

Bulduğumuz zaman dilimine kadar küresel sistem, gerek içerisinde oluşturduğu düzen gerekse uluslararası mücadelelerden kaynaklı düzensizliğiyle varlığını devam ettiriyordu. Covid-19'un yerelinde sınırlı kalmayan ve tüm dünyayı etkileyen yapısı gelecekte küreselleşmenin akıbetini belirlemede etkili olacağı benziyor. Daha kesin bir ifadeyle durumu ele almak gerekirse 'Salgınla birlikte küreselleşmenin sonu mu geldi?' sorusunun yanıt bulması konunun kavranması adına büyük bir adım olacaktır.

Uluslararası sistem tartışmalarının gölgesinde temel olarak Covid-19'un küreselleşmenin sonunu getirip getiremeyeceği sorusu üzerinde yoğunlaşıldığı konusunda görüş bildiren Boğaziçi Üniversitesi Asya Çalışmaları Merkezi Uzmanı ve Atılı Global Kurucu Direktörü Altay Atılı, küresel sistemin radikal bir değişim içerisinde bulunduğunu kaydediyor.

Temel olarak ekonomik, sosyal, kültü-

rel, teknolojik ve siyasi alanda dünya çapında yaşanan değişimler, bunlarla ilintili olan diğer sahalarda da etkisini gösteren küreselleşmenin bu radikal değişimden hangi oranda etkileneceği düşünürler tarafından irdelenmeye ve izah edilmeye çalışılıyor. Konuyu kendi perspektifinden yorumlayan Altay Atılı, küreselleşmenin sonunun geldiğini ilan etmek için yeterince sebebin var olduğuna dikkat çekse de bu durumun radikal değişimlerle sınırlı kalacağını düşünüyor. İddiasını daha da kuvvetlendiren Atılı, yoğun bakımda olan küreselleşmenin taburcu olduktan sonra hem virüs kaynaklı sıkıntılardan arınacağına bunun yanında virüs öncesi problemlerinden de kurtulacağına işaret ediyor.

Savunma projelerinin tedarik zincirinde belirsizlik ortaya çıkacak

Geçmişten günümüze görülen salgın hastalıkların en bariz şekilde buluştukları ortak payda ekonomiden tutun toplumsal psikolojisine kadar hemen hemen yaşamın her alanında yıkıcı bir etkiye sahip olmalarıdır. Virüsler başlı başına bir biyolojik silah olarak kullanılabilirler gibi oluşturdukları etkiyle de insanlığı tümüyle tahrip edecek bir potansiyeli içlerinde barındırıyorlar. Öyle ki, koronavirüs salgınının yüksek yayılım hızı tüm dünyada belirgin bir hal almaya başlamasıyla

virüs insan yapısı mı yoksa doğal bir durumun neticesinde mi ortaya çıktı tartışmaları alevlenmişti.

Güvenlik ve savunma denildiği zaman ilk akla gelen askeri alandaki çalışmalar ve bu kapsamdaki stratejiler oluyor. EDAM Güvenlik ve Savunma Programı Direktörü Can Kasapoğlu, global ekonomiye yön veren ülkelerin kriz girdabındaki durumları göz önüne alındığında özellikle askeri harcamalarda düşüşün kaçınılmaz olduğu sonucuna varıyor. Özellikle ABD savunma bütçesinin on yıllık zaman zarfında 350 milyar dolar ile 600 milyar dolar arasında kesintiye uğramasının olası olduğunu bildiren Can Kasapoğlu, diğer tüm ülkelerin de bu durumu dikkatle takip edeceği fikrini ortaya atıyor.

Öte yandan maliyet ve teknoloji bakımından büyük bütçeler ayrılan uluslararası savunma projelerinin tedarik zincirlerinde bir bilinmezlik havasının ortaya çıkacağı düşüncesi hakim. Kasapoğlu Covid-19 sonrasında savunma ekonomilerindeki daralmayla birlikte geniş ölçekli üretim ağlarının korunmasının sıkıntılı bir hal alacağına değiniyor. Anlatılanlar çerçevesinde orta büyüklükte devlet olduğu öne sürülen Türkiye'nin bu konuda nasıl bir politika koyacağı şimdiden merak konusu.

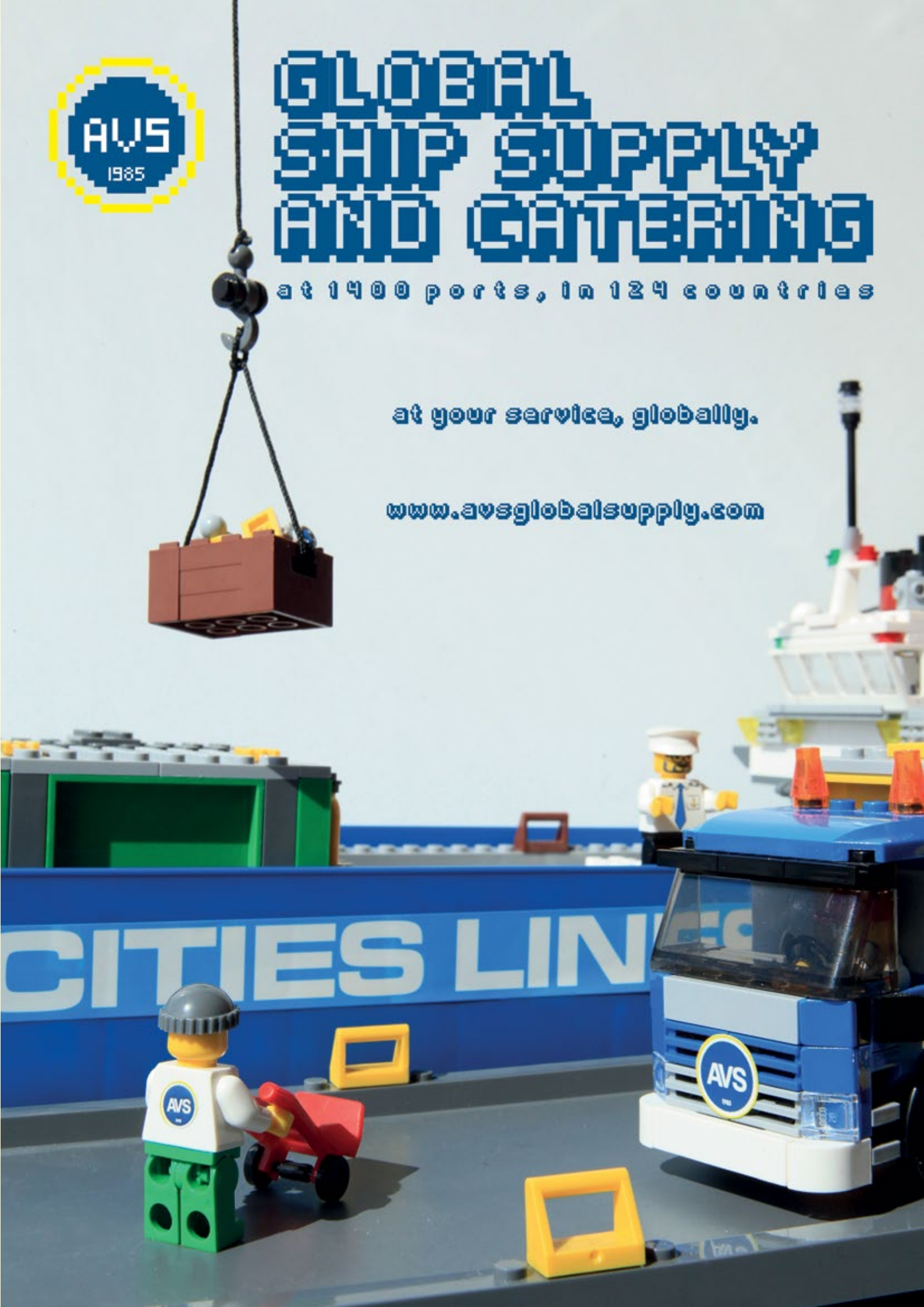


GLOBAL SHIP SUPPLY AND CATERING

at 1400 ports, in 124 countries

at your service, globally.

www.avsglobalsupply.com





Mustafa Varank İMEAK Deniz Ticaret Odası Meclis Toplantısına Katıldı

Telekonferans sistemi ile yapılan haziran ayı meclis toplantısına Sanayi ve Teknoloji Bakanı Mustafa Varank da katıldı.

Toplantının başında İMEAK Deniz Ticaret Odası Meclis Başkanı Salih Zeki Çakır, bir konuşma yaptı.

Sanayi ve Teknoloji Bakanı Mustafa Varank'ın da katılımıyla meclis toplantısında Salih Zeki Çakır, pandemi sürecinde idarenin denizcilik sektörü ile ilgili aldığı kararları memnuniyetle karşıladıklarını söyledi.

Salih Zeki Çakır'ın ardından İMEAK Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran söz aldı.

Tamer Kıran: "KOSGEB tarafından uygun koşullarda finansal destek sağlanması hakkındaki karar 3 Nisan tarihli Resmi Gazete'de yayımlanarak yürürlüğe girdi. Koster Yenileme Projesi'nin finansmanı için yapılan bu değişiklik sonrası zatielinizin 'Bu desteği koster filosunun yenilenmesi için kullanılmak istiyoruz' açıklaması sektörümüzü ve kostercilerimizi çok memnun etmiştir." dedi.

Daha sonra Sanayi ve Teknoloji Bakanı Mustafa Varank, meclise hitap etti. Türkiye'nin koster filosunu güçlendirmek için, Cumhurbaşkanlığı kararnamesiyle KOSGEB Kredi Faiz Desteği Yönetmeliğinde değişiklik yapıldığını söyleyen Mustafa Varank, "Projenin ilk yılında 10 kosteri desteklemeyi ve programın nasıl çalışacağını görme-

yi planlıyoruz. 5 yıl süresince her bir gemi için yıllık azami 3 milyon lira kredi finansman desteği vereceğiz. Bankalarla görüşmeyi KOSGEB yapacak. Elbette koster sahipleri de bankalarla görüşebilir. Koster yapımı için aldığınız krediye, KGF kefaleti sağlanması için KOSGEB yine devreye girecek. Elbette gemilerin Türkiye tersanelerinde inşa edilmesini şart koşacağız." İfadelerini kullandı.

Mustafa Varank'a konuşmalarının ardından İMEAK Deniz Ticaret Odası Meclis Başkanı Salih Zeki Çakır ve Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran, günün anısına daha sonra kendilerine ulaştırılması için bir hediye takdim etti.

Barbaros Hayrettin ile ilgili dizi projesi...

Mustafa Varank, TRT'de Barbaros Hayrettin Paşa ile ilgili bir dizi projesi olduğunu açıkladı. Tüm dünyada marka oluşturması istenen dizi için Deniz Ticaret Odası'nın destek vermesini istedi. Salih Zeki Çakır, Yönetim Kurulu'nun bu konuda elinden geleni yapabileceğini söyledi. Tamer Kıran da Mustafa Varank ve kurmaylarına meclis toplantısına katılımından dolayı teşekkür etti.

Daha sonra meclis toplantısında

07.05.2020 tarih ve 26 sayılı toplantı zabıtları ve 2020 Nisan ayı mizanı oy birliğiyle kabul edildi.

Oylamadan sonra denizcilik sektörü envanter çalışmalarının son durumu hakkında Prof. Dr. Ruhi Kaykayöğlü bir sunum gerçekleştirdi.

Şube başkanları, meslek komite başkanları ve meclis üyelerinin sektörel, bölgesel görüş ve önerilerinin ardından Deniz Ticaret Odası'nın mayıs ayı faaliyetlerinin sunumu meclis üyeleri ile paylaşıldı.

Toplantının sonunda İMEAK Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran bir kez daha söz aldı ve meclisi bilgilendirdi.



Denizcilik ve Kabotaj Bayramı İstanbul'da Kutlandı

1 Temmuz Denizcilik ve Kabotaj Bayramı kutlamaları Beşiktaş'taki Barbaros Anıtı önünde yapılan etkinliklerle kutlandı.

Törene İstanbul Vali Yardımcısı Mehmet Kalyoncu, Kıyı Emniyeti Genel Müdürü Durmuş Ünüvar, İMEAK Deniz Ticaret Odası Meclis Başkanı Salih Zeki Çakır, İMEAK Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran, Deniz Müzesi Komutanı Deniz Albay İlyas Gültaş ve Sahil Güvenlik, Marmara ve Boğazlar Bölge Komutanı Albay Tayfun Paşaoğlu katıldı.

Tören, saygı duruşu ve İstiklal Marşı ile başladı. Ardından Barbaros Hayrettin Paşa Türbesi ziyaret edildi. Kur'an-ı Kerim tilavetinin ardından İstanbul Vali Yardımcısı Mehmet Kalyoncu, Barbaros Hayrettin Paşa Türbesi önünde Vali Ali Yerlikaya'nın Denizcilik ve Kabotaj Bayramı mesajını okudu.

Mehmet Kalyoncu, mesajda şu ifadeleri aktardı: "1 Temmuz 1926'da yürürlüğe giren Kabotaj Kanunu ile Türkiye limanları arasındaki yük ve yolcu taşımacılığı millileştirilmiş, deniz ticaretinin Türk vatandaşları ve Türk bayrağı taşıyan gemilerce yapılması kabul edilmiştir. Böylece 94. yılını kutladığımız Kabotaj Kanunu, denizlerimize sahip çıkma bilincini insanımıza aşlamış, denizciliğimizin gelişip büyümesinde önemli rol oynamıştır. Unutmayalım ki denize ve denizcilik verilecek önem ölçüsünde Türkiye Cumhuriyeti büyüyecek ve güçlenecektir. Aziz Barbaros Hayrettin Pa-

şa'nın "Denizlere hakim olan, cihan hakim olur" sözünden ilham alıyoruz. Cumhuriyetimizin banisi Atatürk'ün "Denizciliği Türk'ün milli ülküsü olarak benimsemeli ve onu az zamanda başarmalıyız." sözünü kendimize rehber ediniyoruz. Bu vesile ile denizciliğin dünya çapındaki önemini yüz yıllar önce ortaya koyan şahsınızı, bu müstesna günü bize kazandıran Gazi Mustafa Kemal Atatürk'ü ve ebediyete

intikal eden tüm denizcilerimiz rahmet, minnet ve şükranla anıyorum."

Tören, protokol üyelerinin deniz şehitleri anısına denize çelenk bırakmasıyla sona erdi.





Salih Zeki Çakır

Denizcilik Sektörünü Habertürk TV'de Anlattı

İMEAK Deniz Ticaret Odası Meclis Başkanı Salih Zeki Çakır ve Türk P&I Genel Müdürü Ufuk Teker, Habertürk TV'de yayınlanan ve Noyan Doğan'ın sunduğu 'Bakış' programında denizcilik sektörünün son durumunu değerlendirdi.

Le Vapeur Magique'de yapılan programda denizciliğin ekonomi ve istihdama katkıları ile deniz turizmi konuları konuşuldu. Salih Zeki Çakır, programın başında denizcilik sektörünün oluşturduğu istihdama değinerek İMEAK Deniz Ticaret Odası çatısı altında sürdürülen envanter çalışmasının önemine vurgu yaptı ve şu ifadeleri kullandı: "Deniz Ticaret Odası'nda önceki yıllarda ihmal edilmiş bir çalışma başlattık. Eksik olan bir konuydu. Denizcilik sektörünün bütüncül yaklaşımla envanterinin çıkarılması. Profesyonel bir ekiple çalışma yapıldı. Ön çalışmalar tamamlandı. Önümüzdeki ay muhtemelen sonuçlar kamuoyu ile paylaşılacak. Biz uzun yıllardır denizciliğin büyüklüğünü tabiri caizse kaç paralık sektör olduğumuzu bilmezdik. Akademisyenler, araştırmacılar, sektör mensupları farklı farklı rakamlar kullanırdı. Bu da algı oluşturarak denizciliğin anlaşılmasında bir kafa karışıklığına sebebiyet verirdi. Sektörde istihdam sayımız tam olarak bilinmezdi. Oluşturduğumuz ekonomi; doğrudan ve dolaylı olarak tam bilinmezdi. Denizciliğin alt açılımlarında, alt meslek gruplarında kim ne kadar istihdam edilir bunlar bilinmezdi. Bu çalışmalar nihayete ermek üzere. Önümüzdeki haftalarda kamuoyu ile paylaşacağız. Deniz Ticaret Odası merkezli veriler olacak. Güncel, güvenli ve doğru verilere bizim sektörümüzde olduğu gibi her sektörün ihtiyacı var. Biz yıllardır yabancı araştırma şirketlerinin verileri ile iş yapmaya, yatırım yapmaya çalışırız ve yanılırız. Fizibilitelelerin tutmamasının sebebini de ben buna yorumlarım. Bu anlamda denizcilik sektörü

olarak iyi bir çalışma yapıyoruz. Sağlıklı rakamları paylaşacağız."

"Denizciliğinin üç ana lokomotif faaliyet alanı var"

Denizcilik sektörünün üç ana başlıkta toplandığını ifade eden Meclis Başkanı Salih Zeki Çakır: "Birincisi deniz taşımacılığıdır. Armatörlük faaliyetleri; her tonaj geminin ortaya koyduğu ürettiği navlun gelirlerinin oluşturduğu bir ekonomi. İkincisi gemi inşa ve ona bağlı yan sanayi ile tamir bakım faaliyetleridir. Üçüncüsü de deniz turizmidir. Diğer hizmet kolları yapıya hizmet eder. Onun dışında pek çok alt hizmet kolu vardır. Deniz Ticaret Odası'nda bunlar 48 Meslek Komitesi olarak yapılandırılmıştır." dedi.

"Sektördeki istihdam 300 bin civarında"

Denizcilik sektörünün doğrudan oluşturduğu istihdamın 300 bin civarında olduğunu dile getiren Salih Zeki Çakır, sözlerini şöyle sürdürdü: "Şu an itibariyle takriben doğrudan istihdam; son çalışmamıza göre 300 bin civarında. Bir gerçeğimiz var. Türk sahipli yabancı bayraklı filomuz var. Bazı rakamlarla envantere dahil değil ama biz onun da çalışmasını yapıyoruz. Gemi inşa çalışan bir kişiye dışarıda yedi kişi hizmet eder. Diğer sektörlerde bir istihdamın karşılığı birse denizcilik sektöründe bire üçtür. Bazı meslek gruplarında beyaz yakalarda bazen beşir bazen de ondur. 300 bin kişilik istihdam diğer sektörlerden Çok büyük bir katma değeri olan çok

büyük bir ekonomi oluşturmaktadır. İstihdam sayısı olarak ağırlık gemi inşadadır. Gemi inşa istihdam yoğun bir sektör. Gemilerin getirisi daha yüksek ancak çalışan sayısı azdır. Getiri olarak baktığımızda gemilerdeki navlun getirisi diğer sektörlerle göre daha fazla ve denizcilik istihdam yoğun bir sektördür. İstihdamın yoğun bir kısmı gemi inşa sanayindedir."

Gemi inşa sanayinde tespit edilebilir, kayda geçmiş resmi rakamlar olduğunu söyleyen Çakır şunları kaydetti: "Gemi inşa sanayinde doğrudan ihracat geliri olarak, tamir, bakım-onarım kalemlerinde somut veriler var. Gemi inşadan 2019 rakamlarıyla yıllık 1 milyar dolar civarında gemi inşa ihracatında gelir var. 500-600 milyon dolar da bakım onarımdan gelen gelir var. Yan sanayi üretiminden ihracat edilen belli bir oranın da 100-150 milyon dolar civarında olduğu tahmin ediliyor."

"Alınacak mesafe ve yapacak çok işimiz var"

Türk denizciliği olarak filonun 100 milyon DWT'ye çıkartılması gerektiğine dikkat çeken Salih Zeki Çakır: "Deniz taşımacılığında 30 milyon DWT tonajın kazandığı döviz var. Yaptığımız çalışma sonucunda elimizde tam sağlıklı henüz bir veri yok ama bunun da oldukça büyük bir miktar olduğunu düşünüyoruz. Çalışmalarımız tamamlandığında bu da ortaya çıkacak. Navlun geliri olarak baktığımızda bu en öndedir. Dünya ölçeğine kıyasladığımızda da bu anlamda tonaj olarak deniz taşımacılığını sınıflandır-

diğımızda dünya sıralamasında biz 14. sırada yer almaktayız. Ülkemizin dünyada ilk 10 ekonomi arasına girme hedefleri var. 14'ten 10'a gelmek için 100 milyon DWT'ye ulaşmamız gerekiyor. Alınacak mesafe ve yapacak çok işimiz var." dedi.

Çakır, sözlerini şöyle sürdürdü: "Gemi inşa sanayisinde dünyada adet olarak 9. sıradayız. Değer olarak daha alt sıralamadayız. Biz katma değeri yüksek olarak son yıllarda daha iyi gemiler imal etmeye başladık. Bunların daha da ileriye taşınması lazım. Denizcilik sektörü ve İMEAK Deniz Ticaret Odası olarak ortaya koyduğumuz hedefler çerçevesinde gemi inşa sanayimizin gelirini 10 milyar dolara, deniz taşımacılığı olarak da yük kapasitemizi 100 milyon DWT'ye çıkarmamız ülkemize büyük katkı sağlayacaktır. Bu çalışmalarda ülke cari açığına ciddi bir geri dönüş ortaya çıkmaktadır. Denizcilikten kazanılan döviz ihracat geliri olarak kabul edilmektedir. Sektörümüzün katma değeri diğer sektörlere göre çok daha yüksektir."

Deniz turizmindeki son gelişmelere de değinen Çakır deniz turizminin son yıllarda çok geliştiğini ve Bakanlıkların bu konuda gerekli çalışmaları yaptığı bilgisini verdi.

"İlk 10'a girebilmemiz bile büyük bir başarıdır"

Salih Zeki Çakır Türk denizciliği olarak hedeflerinin dünyada ilk 10'a girmek olduğunu söyleyerek sözlerini şöyle sürdürdü: "Denizcilikte ilk 10'a girebilmemiz bile çok büyük bir aşamadır. Biz ona da razıyız. 10. bile olabilsek çok büyük bir aşama. Geçmişle kıyasladığımızda şu anda çok iyi bir konumdayız. Ben son 40 yılını bütün aşamalarını çok iyi yaşadım ve tüm süreçleri biliyorum. Çok iyi niyetlerle dönem dönem iyi teşvikler sektöre yapılmıştır. Cumhuriyet kurulduktan sonra yürürlüğe giren Kabotaj Kanunu başlı başına ilk teşvik olarak kabul edilebilir. Sonrasında da gemi inşa sanayine yönelik teşvikler, Özal hükümetleri zamanında navlun primi ile dış ticaret firmalarına verilen teşvikler ve AK Parti hükümetinin gemi inşa sanayine yönelik yaptığı düzenleme ve teşvikler sektöre ciddi ivme kazandırmıştır. "

"En büyük sıkıntımız finansaya erişim"

Sektörün en önemli sorunlarından birinin finansaya erişebilirlik olduğunu

söyleyen Salih Zeki Çakır: "Denizcilik ağırlıklı olarak finans yoğun bir sektör. Nitelikli gemilere yatırım yaparsanız uluslararası rekabete açık bir sahada çalışma yaparsanız büyük meblağlı gemilere, filolara yatırım yapmak zorundasınız. En büyük sorunumuz finansaya erişebilirlik olmuştur. Bu sorun aşılmadığı sürece bugüne kadar yapılmış kazanımlardan geriye gitmek kaçınılmazdır. Bunun aşılması lazım. Bizim rahatlıkla yerli ve yabancı bankalarda rahat kredi bulabilir yatırım yapabilir hale gelmemiz lazım. Çok büyük bir piyasa ama burada böyle bir açmazımız var. Büyük sermaye gruplarının denizcilığe daha fazla yatırım yapması gerekiyor. Son yıllarda oldu ama bana göre yetersiz. Uluslararası bir iş kolunda büyük oluşumlara karşı rekabet etmek gerekiyor. Bu da büyük sermaye gerektiren bir konu. Bu aşılamadığı sürece büyümemiz sınırlı olacaktır. " diye konuştu.

"Denizde çalışanlar yıpranma haklarını tekrar istiyor"

Denizde çalışanlarının yıpranma haklarını tekrar istediğini söyleyen Türk P&I Genel Müdürü Ufuk Teker ise şu açıklamalarda bulundu: "Pasifikte 48 bin tonluk bir geminin kaptanı bana ulaştı. Kaptanın bir talebi var. Tüm denizciler adına dile getirmemi istedi. 2008 yılı öncesinde deniz çalışanları-

nın yıpranma hakkı vardı. 2008 yılından itibaren bu yıpranma hakkı askıya alındı çıkan 5510 sayılı kanunla. Deniz çalışanları buradan onların taleplerini dile getirmemizi istiyor. 100 binin üzerinde denizde fiilen çalışan ve gemi inşa ile turizm sanayi ile birlikte 300 binin üzerinde bir kitle var. Pandemi sürecinde aylarca evlerinden uzak kaldılar. 4 aylık bir sürede gemide çalışan bir personelin 17 volt enerji yüklendiği bilimsel olarak kanıtlandı. Dünya Denizcilik Örgütü'nün de denizde çalışmanın meslek soğumasına sebebiyet verdiği yönünde yayınları bulunuyor. Denizde çalışmak gerçekten meşakkat ve emek gerektiriyor. O yüzden deniz çalışanlarının sesi olmaya gayret etmek istiyoruz."

"230 milyar dolarlık teminat ile deniz ticaretine destek veriyoruz"

Ufuk Teker ayrıca: "Biz her bir gemi başına 1 milyar dolarlık teminat sağlıyoruz. Bazı gemi tiplerinde bu teminat olmadığı zaman ticaret devam etmiyor. 230 milyar dolarlık teminat ile deniz ticaretine destek veriyoruz. Verilere göre dünyada yüzde 107 ile yüzde 110 arasında değişen hasar primleri var. Sigortacılar 100 lira prim alırken 110 lira hasar ödüyor. Bizim özeliğimizde hasar prim oranı yüzde 167. Bu anlamda sektörün diğer kurumlarından biraz daha iyi durumdayız." dedi.





Adil Karaismailoğlu Temmuz Ayı Meclis Toplantısına Katıldı

Ulaştırma ve Altyapı Bakanı Adil Karaismailoğlu, İMEAK Deniz Ticaret Odası temmuz ayı meclis toplantısına katıldı.

Adil Karaismailoğlu, Piri Reis Üniversitesi'nde yapılan meclis toplantısında önemli açıklamalar yaptı.

Denizcilik sektörünün geleceği için eğitime büyük önem verdiklerini dile getiren Adil Karaismailoğlu, Deniz Ticaret Odası'nın bu yıl ilkini düzenlediği Denizci Millet, Denizci Ülke Yarışması'nın gelecek yıllarda da sürdürüleceğini müjdelemek isterim ifadelerini kullandı.

Adil Karaismailoğlu, konuşmasını şöyle sürdürdü: "Türk Boğazları Gemi Trafik Hizmetleri sistemini bir adım daha ileriye taşıyarak Marmara Denizi'nin tamamının gemi trafik hizmetleri kapsamına alınması amacıyla çalışmalara başladık. Mevcut sisteme ilave edilecek 5 adet trafik gözetleme istasyonu vasıtası ile iki yeni hizmet sahası daha oluşturulacaktır. Yapılan bu çalışma ile Türk boğazlarının tamamını kapsayan bir gemi trafik hizmetleri sistemine sahip olacağız. Sistemin kontrol ve yönetimi, Tekirdağ Marmara Ereğlisi'nde bulunan Ulusal Deniz Emniyeti ve Acil Müdahale Merkezimizde kurulacak bir birim tarafından sağlanacaktır. Türk boğazlarında seyir emniyetine katkıda bulunulması amacıyla Bakanlığımız tarafından verilen römorkörcülük hizmetinin kapasitesini artırmaktayız. 4 adet acil müdahale römorkörünün ihalesi yapılmış

olup ilk kaynak töreni ile 2 römorkörün inşasına başlanmıştır. Bu yatırımlarımız artarak devam edecek olup bu amaçla 6 adet kılavuzluk hizmet botunun da ihalesini yaptık ve inşaat projelerini başlattık."

İMEAK Deniz Ticaret Odası Meclis Başkanı Salih Zeki Çakır ve Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran ile Piri Reis Üniversitesi Rektörü Prof. Dr.

Oral Erdoğan, Ulaştırma ve Altyapı Bakanı Adil Karaismailoğlu'na konuşmasının ardından hatıra objesi takdim etti.

Adil Karaismailoğlu, meclis toplantısının sonunda 'Denizci Millet Denizci Ülke' Fikir/Proje yarışmasında birinci olan Fatih Yıldızhan'ın ekibinde yer alan Yasemin Yıldızhan'a ödülünü verdi.





Bu denizler bizim...

Ne mutlu ki cennet ülkemizin akarsularında, göllerinde, Marmara Denizi ve boğazlarda, bütün kara sularında ve içlerinde kalan körfez, liman, koy ve benzeri yerlerde, makine, yelken ve kürekle hareket eden araçları bulundurma; bunlarla mal ve yolcu taşıma hakkı Türk yurttaşlarındır. Atatürk'ün Türk denizciliğine hediyesi
1 Temmuz Denizcilik ve Kabotaj Bayramımız kutlu olsun.



TURKP&I

Türk P ve I Sigorta A.Ş.

Muhittin Üstündağ Cad. No: 21 34718 Koşuyolu-Kadıköy/İstanbul
T. +90 850 420 8136 F. +90 216 545 0301 turkpandi.com





Erhan Göçmen

Senior Broker
Gemi Kiralama Müdürü

2002 yılında 9 Eylül Üniversitesi Deniz İşletmeciliği ve Yönetimi Bölümü'nden mezun olduktan sonra önce İzmir'de, daha sonra da İstanbul'da çeşitli denizcilik firmalarında gemi brokeri ve kiralama müdürü olarak görev almıştır. 2013 yılından bu yana Oras Denizcilik'te Gemi Kiralama Müdürü ve Senior Broker olarak çalışmaktadır.

Pandemi Gölgesinde Koster Piyasaları

İhtişamlı, herkesin içinde bir seyahat hayal ettiği gemi binlerce yolcusuyla birlikte limandan ayrılmıştı. Gökyüzüyle denizin mavisi, geceye düşen yıldızlar, bitmeyen müzik, keyif üzerine keyif derken günler birbirini kovalamaya başlamıştı. Günlerden bir gün geminin kaptanı bütün yolcuların bir araya gelmesini isteyerek bir konuşma yapacağını söylemiş. Herkes bir araya geldikten sonra kalabalığa sormuş:

-Sizlere bir iyi bir de kötü haberim var. Önce hangisini duymak istersiniz? Kalabalık önce iyi haberi duymak istediğini söyleyince kaptan devam etmiş:

-11 dalda Oscar ödülü alacağız.

Zaten birçok armatör ve işletmeci için beklentilerin gerisinde geçmiş olan 2019 yılından sonra 2020'in erken dönemleri de henüz pandemi etkisi başlamamışken dahi önceki yılları aratır durumdaydı. Pandemi Çin'den dünyaya hızlıca yayılmaya başlayıp bunun yıkıcı etkilerinin neredeyse kaçınılmaz olduğu ortaya çıktığında ise öngörülebilir gelecek için hayatta tutulmaya çalışılan umutlar yerini karamsarlığa bırakmakta gecikmedi. İlkbahar aylarıyla birlikte, pandemi öncesi yapılan kontratlara ilişkin emtia da taşındıktan sonra koster piyasaları için bir piyasanın varlığından bahsetmek bile çok güç bir hale geldi. Zira "piyasa"nın varlığından bahsetmek için "arz" ile birlikte "talep" in varlığı şarttı. Talep yoksa piyasa da yoktu ve bu da armatör ve işletmecileri hiçbir şeye yetme-

yecek bir damla su için bile yıkıcı bir rekabetin içerisine itti. Nitekim koster navlun seviyelerinde tarihi diplerin tecrübe edilmesi de uzun sürmedi.

Haziran ayının sonlarına doğru yaklaştığımız şu günlerde ise geleneksel yaz durgunluğu zaten mevcut olan sıkıntılarının üzerine biraz daha yük bindirdi. Yakıt fiyatlarındaki büyük düşüş ise yerini küçük de olsa düzeltmelere bıraktı. Petrole olan talebin geçen seneki seviyelerine 2022 yılında ulaşabileceğine dair yaygın bir görüş olduğu notunu da buraya ilâştirelim. Bu not aslında küresel ticaretin geleceğine dair birtakım ipuçlarını içinde barındırıyor. Armatör ve işletmecilerin geleceğe dönük planlarını yaparken, stratejilerini belirlerken bunları dikkate almasında fayda olabilir.

Bütün bu ahval ve şerait içinde dahi karamsarlığa kapılmak gibi bir lüksümüz maalesef yok. Önümüzdeki dönemde piyasaların nereye doğru gideceği konusunda belirleyici olacak olan yeni sezon hububat taşımaları ile pandemi sonrası demir-çelik mamullerinin üretim ve ticaretine ilişkin verileri takip etmek gerekecek. Öyle ya da böyle, az ya da çok hububat yüklerinin yeni sezonla birlikte piyasaya bir ivme getireceğini şimdiden söyleyebiliriz. Gübre piyasalarında ise normalde Eylül-Ekim aylarında olmasını bekleyeceğimiz hareketliliğin bu yıl bir-iki ay öne çekileceğine dair işaretler de geliyor.

Yine de bu yük grupları içerisinde arz

- talep dengesi en kırılgan olan demir-çelik ürünleri... Pandemiyle birlikte çok büyük yara alan inşaat ve otomotiv gibi sektörlerin toparlanması şart. Üstelik bu demir-çelik ürünleri ile ilgili tarife, vergi, kota ve sınırlamalar ticaret savaşlarının çok gündemde olduğu bu dönemde hükümetlerin üzerinde çok fazla ve sıklıkla değişiklikler yaptıkları bir grup. Benim şahsi fikrim, piyasanın armatör ve işletmeciler için hangi seviyelere evrileceğini demir-çelik ürünlerine olan talep ve bu yük grubunun ticareti belirleyecek. Bir fikir vermesi açısından; 2019 yılı nisan ayı itibarı ile Türkiye AB'ye yaklaşık 350 bin ton sıcak hadde sac ihracatı yapmıştı. Bu sene Nisan ayında bu sayı 196 bin tona geriledi. Avrupalı çelik üreticileri 2020 yılı geneli için %10 ila %15 daralma beklemekte.

Sayılara gelecek olursak... Istfix (www.istfix.com) verilerine göre; 2-4K DWT arasındaki kosterler geçen senenin aynı dönemine göre (26. Hafta) günlük ortalama zaman kirası kazançlarında 1,485 Usd'den 927 USD'ye (-%37); 4-6K DWT arası kosterler, yine aynı dönemde, 2,071 USD'den 1,325 USD'ye (-%37); 6-8K DWT arasındaki kosterler 2,681 USD'den 1,715 USD'ye (-%36); 8-12K DWT arasındaki kosterler ise 3,848 USD'den 2,461 USD'ye (-%36) gerilemiş durumda.

Umarım sektörümüz hiçbir zaman 11 dalda Oscar ödülüne aday olmaz.

Pruvanız neta, rüzgarınız kolayına olsun.

Dr. E. Fırat Akgül

Bandırma Onyedü Eylül Üniversitesi Denizcilik
Fakültesi Denizcilik İşletmeleri Yönetimi Bölümü

2010 yılında İstanbul Üniversitesi Deniz Ulaştırma İşletme Mühendisliği Bölümü İşletme Opsiyonundan mezun olduktan sonra, bir denizcilik firmasında DPA Yardımcılığı pozisyonunda çalışmıştır. Ardından denizcilik eğitimine katkı sağlamak amacıyla akademiye geçiş yapan Akgül, 2014 yılında Dokuz Eylül Üniversitesi Denizcilik İşletmeleri Yönetimi Anabilim Dalında Yüksek Lisans, 2019 yılında aynı anabilim dalında Doktora eğitimini tamamlamıştır. Ağırlıklı olarak gemi yönetimi, finansal yönetim ve davranışsal ekonomi konularında araştırmalar yapmaktadır. 2017 yılından itibaren Bandırma Onyedü Eylül Üniversitesi Denizcilik Fakültesi Denizcilik İşletmeleri Yönetimi Bölümü'nde görev yapmaktadır.



Yeni Normal: Kolektif Hareket

Koronavirüs(Kovid-19) pandemisinin hizmet sektörleri başta olmak üzere dünya ekonomisini nasıl etkilediği ve yeni normalin nasıl olacağına dair hararetli tartışmaların, uzakları yakın eden yeni nesil görüntülü iletişim araçları üzerinden yapıldığı bu günlerde, Norveçli Wilson ile Alman Arkon Denizcilik firmalarının, Avrupa'nın en büyük kısa deniz taşımacılığı şirketini kurmak üzere bir anlaşma imzalamaları, oldukça sürpriz bir hamle olarak görülebilir. Esasen kim ödün verdi, kim kazançlı çıktı sorusundan ziyade, neden böyle bir anlaşmaya ihtiyaç duyuldu sorusuna cevap aramak daha doğru olacaktır. Ağırlıklı olarak konteyner nakliyat piyasasındaki oyuncular arasında duymaya alıştığımız bu tür birlikeliklerin, kısa mesafe deniz taşımacılığında da gerçekleştirilmesi, sektörde yeni normalin ne olabileceği hususunda fikir vermektedir. Daha genç ve modern gemilerle kapasite artışına bağlı nakliyat ağını genişletici bir hamle, nasıl olur da işletme maliyetlerinde iyileşmeye yol açabilir sorusu, aydınlatılması gereken sorulardan birisidir. Nitekim gemi işletmeciliğinde maliyet hesabı, özünde bir sistematığa sahip olup, sefer maliyetleri, liman masrafları, günlük bakım tutum, sigorta, personel, komisyon vb. maliyetler alt alta hesaplandığında A noktasından B noktasına başa baş analizi şeklinde herkes tarafından aynı yöntemle hesaplanmaktadır. Ancak ortaya çıkan maliyetler herkes için aynı olmamakta, opex + kazanç kişiden kişiye değişmektedir. Opex'i düşük tutmak için mevcut yaşlı kosterler ile yoluna devam etmeye çalışan

birçok Türk koster armatörü, er ya da geç gemi yatırımı yapmaları gerektiğinin farkında olmalarına rağmen, bugünün navlun gelirlerinin yatırım sermaye birikimine fırsat vermemesi ve finansman kanallarının tıkanmış olması nedeniyle, sorun genellikle halı altına süpürülmektedir. Bu durum Türk denizciliğinin rekabet gücünün her geçen gün zayıflamasına neden olmaktadır.

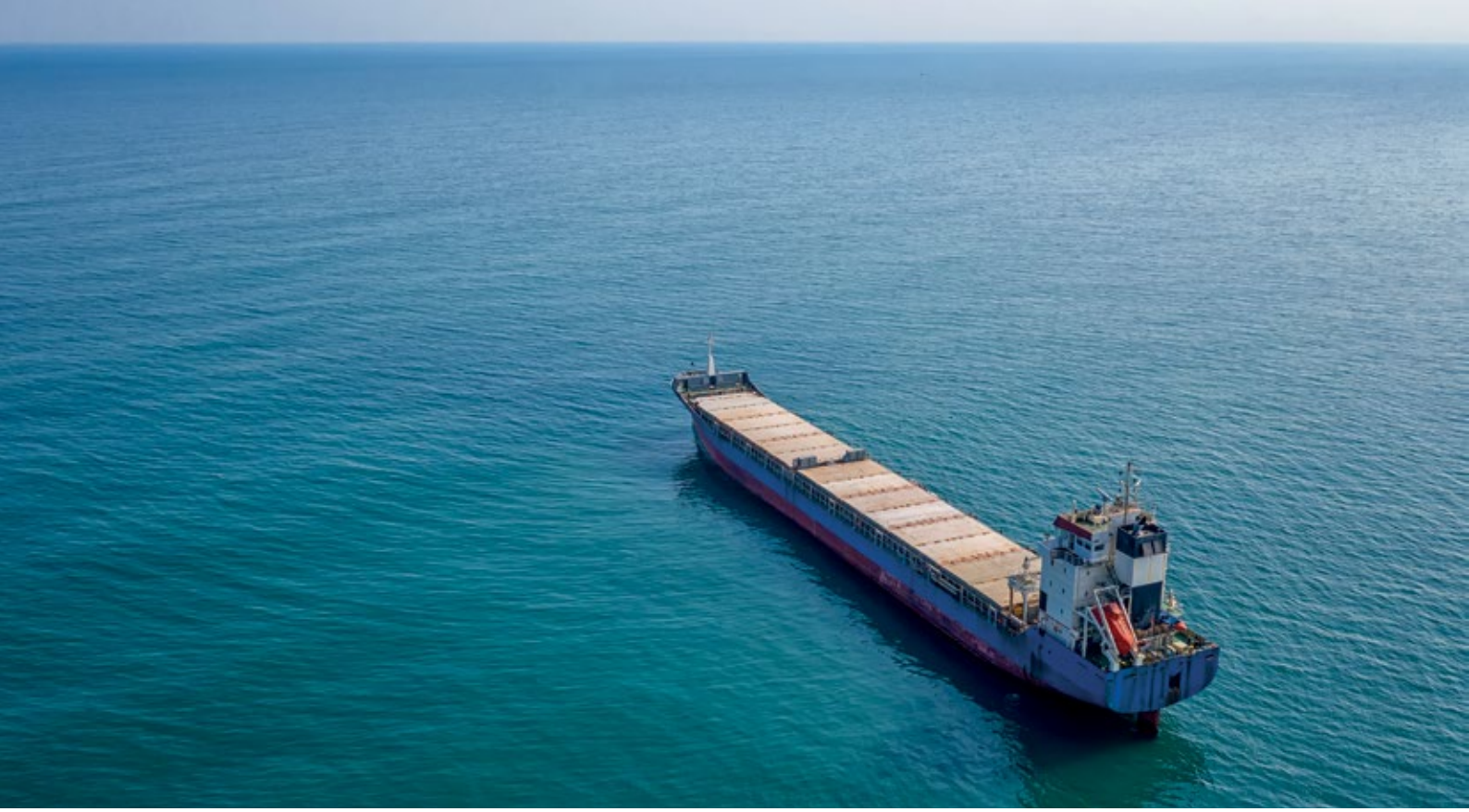
Bu bağlamda, bu yazı kapsamında Türk koster piyasasındaki armatörlerimizin profilleri ve iş modelleri açısından genel bir değerlendirme sunulması, ölçek ekonomisine yönelik çeşitli çıkarımlarda bulunulması ve kolektif hareket anlayışının önündeki kronik engellerin sektör paydaşlarının

bakış açısıyla vurgulanması amaçlanmaktadır. "Neden Koster? sorusunu yöneltenler için Koster Dergisi'nin 15.sayısında yer alan, şahsıma ait yazıyı okumalarını tavsiye ediyorum. Özünde biz kosterciyiz ve bu işi de gönül vererek yapıyoruz. Ancak mevcut boşluklar her geçen gün genişlemekte ve piyasadan bizi uzaklaştırma riski taşımakta olduğundan gerekli tedbirlerin alınması gerekmektedir.

Dünden bugüne

Türkiye Cumhuriyetinin kuruluş dönemlerinde imal edilen, sonrasında birkaç müteşebbis tarafından satın alınan metal teknelerin yanı sıra, yakın mesafelerde ağırlıklı olarak Karadenizli aileler tarafından işletilen ve





"Çektirme" denilen 300-500 tonluk ahşap ve metal teknelerle gerçekleştirilen deniz nakliyatı, dünden bugüne büyük değişime uğramıştır. 1980'li yıllara kadar sac tekne imal ettirebilecek armatör sayısı oldukça az olduğundan, imkansızlıklardan dolayı farklı özelliklerdeki teknelerden dönüştürülmüş gemilerden gelir elde edilmeye çalışılmaktaydı. 1980 başından itibaren devlet desteği ile birlikte gemi inşa alanında önemli atılımlar gerçekleştirilmiş, uzun vadeli kredilerle denizcilik sektörü desteklenmiştir. Her ne kadar söz konusu desteklerin etkililiği tartışmaya açık olsa da Türk Denizciliği açısından önemli bir dönüm noktası olmuştur. Söz konusu evrilmeye yönelik armatör bir katılımının paylaşımları şu şekildedir:

"...Projeksiyonu olmayan, dünya ticareti ile çok fazla ilişkili olmayan, sadece kıyasal seferler yapan bir donatan yapısı vardı 1970'li yıllara kadar. Mesela bizim o zamanki gemimizin yapımına 1966'da başlandı ve 1968'de 400 dwt şeklinde imal edildi ve sefere çıktı. Aradan belli bir zaman geçtikten sonra kapasitesi, önce 600 dwt ardından 900 dwt'e kadar büyütüldü. Bu tür revizyonları o zamanlar sac teknesi olan her armatör yapıyordu. Gemilerin özgün yapıları ya ortadan kesilerek, ya da yükseklik verilerle değiştirilirdi. Bunun en temel sebebi yeni inşa yapabilecek yeterli finansal gücün olmamasıydı. Dolayısıyla mevcut gemilerden nasıl maksimum verim alınabilir düşüncesiyle gemiler revize edildi.

... Ne zaman ki 1982'de devletimizin de desteğiyle birlikte 3.000 dwt'lik gemimiz kızağa konuldu, o zamandan sonra işler değişti. O zamanlar klas kurumları ile tanıştık ve birçok kural ve regülasyon hayatımıza girdi. Klas ile gemi inşaatının neler getirdiğini görmeye başladık. İşini düzgün yapan vizyon sahibi armatörlerimiz büyüdüler ve o ivme ile farklı boyutlara evrildiler."

Tek rakibimiz kendimiz değiliz!

Doğru zamanda ve uygun koşullarda gemi inşa etmek veya gemi satın almak ne kadar önemliyse, kapasitenin optimum şekilde işletilmesi de bir o kadar önemli bir konudur. Nitekim, uluslararası yük sahipleri ile iş yapma zorunluluğu, iş modellerinin de uluslararası normlara entegrasyonunu zorunlu kılmaktadır. Çektirme ve devşirme teknelerle işe başlayan ardından metal tekne inşaaası ile kabuğuna sığamayan Türk armatörleri arasında, uluslararası nakliyat ağlarını genişleten ve iş modellerini de bu kapsamda revize eden Türk armatörleri ile birlikte, Karadeniz ve Akdeniz'i içerisine alan bölgede önemli bir arz gücüne kavuşulmuştu. Bugün ise, pazar payının gün geçtikçe erimesine ve Türk koster filosunun alt liglere doğru hızlı bir şekilde düşmesine yönelik önemli bir tehlike bulunmaktadır. Armatör bir katılımcı tarafından özellikle Avrupalı rakiplerin yarattığı tehlike şu sözlerle vurgulanmıştır:

"...Akdeniz, Karadeniz ve Kontinent Avrupa piyasasında yaklaşık 1800 adet koster tipi gemi çalışmaktadır ve bunların yaklaşık %40'ı Türk ve yabancı bayraklı olmak üzere Türk kontrollü gemilerden oluşmaktadır. Ancak Türk armatörler maalesef, piyasa yapıcı konumda değil. Halbuki 1980'li yıllarda böyle değildi. Navlunlar Türk armatörler tarafından belirlenir, bütün yüklere hemen hemen bütün Türk armatörler teklif verirdi. Son 15 yılda Avrupalı kiracılar ile tonajı genç ve modern olan Avrupalı armatörler bu gücü eline aldı. Avrupalı armatörler, modern gemileri ile kendi bölgesinden aldığı yükü buraya taşıyıp boşalttıktan sonra, buradaki yükü alıp gitmektedir. Türk armatörleri ise tek ayak çalışmaktadır. Avrupa limanlarından bu bölgeye Türk armatörlerinin gelmeyeceği güzel bir navlun ile gelip, giderken de ancak Türk armatörlerinin alabileceği navlun ile gitmektedirler. Hatta dönüşte daha düşük navlunlara taşımalar da yapabilmektedirler. Oluşan navlun zararını gelirken aldığı yüksek navlun ile bir miktar sübvansede edebilmektedirler."

Avrupalıların piyasayı domine etmesinin en önemli nedeni arz gücü olarak karşımıza çıkmaktadır. Varlık yönetimi, teknik yönetim ve ticari yönetim kapsamında stratejik kararlar verebilmek ve piyasanın önemli oyuncularından birisi olabilmek, kuşkusuz güçlü bir arz gücü ile mümkündür. Arz gücünün ne anlama geldiği ve uygulamada ne şekilde karşılık bulunduğu-

na dair armatör katılımcılardan birisi aşağıdaki görüşleri paylaşmıştır.

"...Karadeniz piyasasında kontrat yük yaygın değildir. İstisnai durumlar dikkate alınmadığı takdirde, kontrat sistemi bu bölgede çalışmıyor. Ancak Avrupa'da bütün yükler kontrat yüküdür. Örneğin, Norveç'in fiyodlarındaki rıhtımlar fabrika temellidir. Fabrikasını kuran girişimci, rıhtımını da inşa eder. Yıllık alacağı satacağı yük tonajı bellidir. Ardından Wilson, Vertom gibi armatörler aylık ihtiyaç duyulan yük için navlun teklif eder ve bu şekilde kontrat taşımaları yapılır. Buradaki önemli husus, taahhütte bulunurken filolarındaki çok sayıda gemiye güvenmeleridir. Tarihlerin belirlenmesinin ardından kısa süre içerisinde nominasyon yapılır. Türk armatörlerinin ortalama 1-2 gemiden oluşan filolarını düşünürsek, bu taşımaların yapılması sürdürülebilir bir durum değildir. 1 geminin bile gecikmesi ceza ödemelerini gerektirecek, bu cezalar kar marjını oldukça düşürecek hatta zarar oluşmasına neden olacaktır. Armatör de oluşacak zararı kendi cebinden finanse etmek zorunda kalacaktır."

Arz gücünün ticari yönetim kapsamında stratejik karar verebilme kabiliyetini nasıl etkilediği, bir katılımcı tarafından bütüncül bir bakış açısıyla şu sözlerle ifade edilmiştir:

"...Koster piyasasında, firma başına 1,5 adet gemi düşüyor. Böyle bir yapı sürdürülebilir bir yapı değil. Piyasa yapıcı güç olmadığında, birbiriyle sürekli rekabet eden, en düşük navlunu kabul etmeye zorlayan bir sistem oluşuyor. Halbuki bu mantığı kabul etmemek lazım. Hem gemi inşa ederken hem de işletirken ölçek ekonomisine ihtiyaç var. Bu başarısızlığı takdirde dönemseller olarak firmalar kazansa da firmalar büyüyemiyor."

Arz gücüne bağlı ölçek ekonomisinin ne tür faydalar sağlayabileceği hususunda, sektörün önde gelen araştırma kuruluşlarından birisinin başında yer alan katılımcı, şu sözlerle görüşlerini dile getirmiştir.

"...Kooperatifçilik mantığı ile tek bir arz gücü oluşturup, kiracılar ile allocation bazlı müzakereyi savunuyorum. Gemiler tek bir noktadan bağlandığı için birbirleri ile rekabet etmeyeceklerdir. Toplu tonaj gücüne bağlı olarak ölçek ekonomisine göre uygun fiyatlar ortaya çıkabilir. Böylelikle ulusal çıkarlar da korunacaktır. Yabancı armatörlerin gemi yatırım kararları ile Türk

armatörlerinin gemi yatırım kararları arasındaki derin uçurum buradan kaynaklanmaktadır. Türk armatörleri, spotta kalarak büyük riskler üstlenirken, büyük kiracılar ise yüke gemi arayarak riski oldukça minimize etmişlerdir. Gemilerin 10 senesi kiracı, armatör ve kreditor tarafından satılmamıştır. 10 sene sonra gerekirse spot piyasaya çıkarlar ya da mevcut kontrat 2-3 sene opsiyon ile uzatılır. 12-13 yaşlarına gelince de gemiler satılırlar. Armatörün onlarca kiracı ile ilişki kurması kolay yönetilebilir bir olay değildir. Bu durum bir nevi, denizin ortasına dükkan açmak ile aynı anlama gelmektedir.

Sorun sadece sermaye yetersizliği mi?

Arz gücünün neden düşük olduğu konusunda sermaye yetersizliği öncelikli neden olarak karşımıza çıkmaktadır. Ancak sorunun asıl kaynağının kurumsal yapıya dayandığı hususunda katılımcı paydaşlarının görüşleri birleşmektedir. Her ne kadar işini düzgün yapan armatörler farklı boyutlara evrilmiş olsalar da Türk armatörlerinin birçoğu kurumsal yapı açısından çağdaşlarının oldukça gerisinde kalmıştır. Türk armatörlerimizin neden çağın gerektirdiği kurumsal yapıya ulaşamadığı hususunda armatör bir katılımcımız, dikkat çekici bir tespitte bulunmuştur:

"...Türk insanı uzun vadeli hesap yapmıyor. Eğitim, kültür, politik ve siyasi gelişmelerin yanı sıra ekonomik zorluklar kısa vadeli düşünmeye teşvik ediyor. Geleceğe güvenmiyoruz. Hayatı kendimizle sınırlandırıyoruz. Bu açıdan bakıldığında, koster piyasasında 10 yıl bile çok uzun kabul ediliyor. 10 yılda armatörün ne durumda olacağına dair bilinmezlik var. Ancak armatörün ne olacağından ziyade, kurumun ne olacağı önemlidir. Kurumsal yapıya inanmıyoruz, hayatı kendimizle sınırlı sanıyoruz. Gidersen benden sonrası felaket olur algısı var. Belli yaşın üzerinde olan armatörlerin yanı sıra 40-50 yaşlarındaki armatörlerde bile bu düşünce hakim. Bu algı, uzun ömürlü firmaların neden olmadığına da bir göstergesidir."

Yukarıdaki ifadelerden çağdaş kurumsal yönetim yaklaşımlarının benimsenmemesinin en önemli nedenlerinden birisinin kısa vadeli düşünme yanlılığı olduğu anlaşılmaktadır. Kısa vadeli düşünmeye iten sebepler incelendiğinde, kolektif çalışmaya karşı

örülen duvarlar karşımıza çıkmaktadır. Belirli ilke ve politikalar yerine, kişilerin üzerine inşa edilen bir sistemin sürdürülebilir olmadığı birçok piyasa oyuncusu tarafından bilinmesine rağmen kolektif çalışma mantığının benimsenmemesi, bir armatör tarafından spor ve sanatla ilişkilendirilerek şu sözlerle örneklendirilmiştir:

"...Sosyal ve ticari hayatta birlikte olamıyoruz. Daha düne kadar Türk sporcuları başarısızdı. 2002 yılında dünya 3.sü olan kadrodaki sporcuların kökenlerine baktığınızda çoğunun Avrupa'da yetişmiş oyuncuların olduğu görülecektir. Voleybol, basketbolda da böyle. Ancak boks, halter, güreş gibi bireysel sporlarda daha iyiyiz. Ama takım çalışmasında maalesef yokuz. Birkaç devşirme oyuncu ile az da olsa bir şeyler yapıyoruz. Sanatta da öyle. Senfonisi dünya çapında ünlü bir ülke değiliz. Görüleceği üzere kolektif çalışma mantığı bizde pek yok."

Neden birlikte hareket edemiyoruz?

Birlikte hareket edebilmek için öncelikle takım arkadaşına güvenmek gerekmektedir. Ancak suistimal riskine bağlı oluşan güvensizlik duygusunun, kontrolü kaybetme korkusuna evrildiği, sektöre uzun yıllar hizmet etmiş ve halen danışmanlık hizmeti veren bir katılımcı tarafından şu sözlerle ifade edilmiştir:

"...Aile şirketlerinde armatörün kendisi ve yakın akrabaları operasyon, teknik ve kiralama işlerine bakmaktadır. Eğer belirli bir yapı içerisinde gemi işletmeciliği yapılacaksa bu insanlar ne iş yapacak sorusu önem kazanıyor. Herkesin kendisine göre bir borcu, kontrolü kaybetme korkusu var. Ayrıca, suistimale uğrama korkusu da hakim."

Arz gücü ile ölçek ekonomisi oluşturmak, kuşkusuz çok önemli kazanımlar sağlasa da birlikteliklerin belirli kişiler veya gruplar üzerine değil, belirli bir sistem üzerine inşa edilmesi önem arz etmektedir. Denizcilik sektörünün dinamik ve bir o kadar kompleks bir sektör olmasından dolayı, beşerin yeri geldiğinde şaşırabildiği, dolayısıyla belirli bir sisteme göre hareket edilmesi gerektiği armatör bir katılımcı tarafından şu sözlerle ifade edilmiştir:

"...1987'den beri bu sektörün içindeyim. Lisede de denizcilik lisesinde okudum. Bu 30 sene içerisinde başımıza gelmeyen kalmadı ama her gün

yeni bir şeyler öğreniyorsunuz ve sektör her zaman yeni gelişmelere açık bir sektör. Bu nedenle ne kadar çok şey bilirsek bilelim, bence önce hadimizi bilmeliyiz. Kişi yerine sisteme güvenmek gerekmektedir. Çünkü hep güvendiğimiz kişiler bizi hayal kırıklığına uğrattıyor.

Kolektif çalışma mantığını benimsemeyen, buna bağlı olarak kişiler üzerine güçsüz sistemler inşa eden bir yaklaşım, tamamen kiracının insafına kalmakta ve rüzgar nereden eserse oraya savrulmaya mahkum olmaktadır.

Peki ne yapılabilir?

Kuşkusuz bir araya gelmek herkes için kolay bir mevzu değil. Bazı armatörler ticari veya teknik konularda bazıları ise varlık yönetimi konularında öne çıkmaktadır. Gerekli sinerjinin ve ahengin yakalanabilmesi kuşkusuz birbirinin dilinden anlayabilecek ve güçlerini birleştirerek kaldıraç etkisinden faydalanabilecek armatörlerin bir araya gelmesini gerektirmektedir. Bu konuya yönelik armatör katılımcılardan birisi şu sözleri paylaşmıştır.

"...Birbirleri ile örtüşen, doku uyumsuzluğu yaşamayacak şirketlerin birleşmesinde ölçek ekonomisi bakımından ciddi fayda bulunmaktadır. Her işletmenin güçlü olduğu bir taraf vardır. Kimisi kiralamada, kimisi teknikte, kimisi finansta, kimisi yönetim organizasyon olarak daha güçlüdür. Belli tonaj ve bölgelere çalışan armatörlerin güçlü olan taraflarını ön plana çıkarıp bu yanlarını bir çatı altında birleştirmelerinde her zaman fayda olduğunu uzun zamandır desteklemiştir. Küçük bir havuzda toplanabilir. Örneğin 3.000 dwt'lik gemisi olan armatörlerden birkaçı hangi kolda güçlü ise o tarafı üstlenmek suretiyle bir yapı oluşturulabilir. Uzmanlık alanlarına göre birleşmek daha efektif olacaktır."

Küçük havuzların kurulması önemli olsa da bu havuzların şeffaf olması ve çok iyi denetlenmesi gerekmektedir. Böyle olduğu takdirde alternatif finansman kaynaklarına da erişmek mümkün olabilecektir. Şeffaflığın ve denetimin önemine dair armatör katılımcılardan birisi şu sözleri dile getirmiştir:

"... Küçük havuz yapıları mantıklı olup, iyi denetlenen şeffaf teşvik mekanizmaları kurulmalıdır. Bunun yanı sıra



küçük yatırımcılar da bu işe dahil edilebilmelidir. 100.000 usd parası olan da bu işe yatırım yapabilmeli. Örneğin, Avrupalı gemi işletmecisi Wagborg'un ortakları arasında kiliseler bile bulunmaktadır."

Sonuç

Nehir kenarlarında kurulan toplulukların ihtiyaçlarının, nehirde hareket kabiliyetine sahip taşıma araçlarıyla karşılanmasından, günümüz kompleks ulaştırma ağlarına evrilen deniz nakliyatı, sağladığı yer faydası nedeniyle üretimin bir parçası olarak kabul edilmekte olup, ulusal ve uluslararası kapsamda stratejik bir öneme sahiptir. Taşınan malın çeşidi, miktarı ve ulaştırma maliyeti açısından düşünüldüğünde diğer nakliyat çeşitlerinden ayrılan deniz nakliyatı, mamüllerin üretim ve tüketim merkezleri arasında verimli şekilde hareket etmesine bağlı olarak ticaretin gelişmesine ve toplumsal refahın artırılmasına katkı sağlamanın yanı sıra askeri gücünde önemli bir ögesi olarak karşımıza çıkmaktadır. Bu nedenle, tarih boyunca koşullar ne olursa olsun deniz nakliyatının değeri, günümüz gelişmiş toplumları tarafından oldukça iyi anlaşılmıştır.

Tarih boyunca sürekli olarak, toplum profillerinin değişmesine neden olan bir takım olaylar yaşanmıştır. Bu tür olaylar, esasında bir kıvılcım olarak görülmelidir. Nitekim arka planda

evrilen kabuller, serpilip gelişmesine uygun bir ortam bulduğunda yeni normal olarak karşımıza çıkmakta, tabuların yıkılmasına, olmazların olmasına yol açabilmektedir. Paylaşım ekonomisi olarak adından söz ettiren, günümüz koşullarında daha fazla dile getirilen kolektif hareket edebilme kabiliyeti ve buna bağlı ölçek ekonomisine geçiş yeni normal olarak karşımıza çıkmaktadır. Geçtiğimiz bu olağanüstü dönemde üzerine bastığımız halı kalkmış, halı altındakiler gün yüzüne çıkmıştır. Halıyı kaldıranın ne olduğunu sorgulamak yerine kolektif bir ruh ile altındakileri temizlemek ve birikmesine engel olacak sistemler geliştirmek gerekmektedir. Aksi takdirde üzerine basacak bir halımız bile kalmayabilir.

Açıklama

Bu yazı, şahsıma ait doktora tezi kapsamında sektörün değerli paydaşları arasında yer alan katılımcılar ile gemi yatırımları konusu üzerine yapılan derinlemesine görüşmelerden alıntılar içermektedir. Bu vesile ile içten paylaşımları için huzurunuzda bir kez daha kendilerine derin şükranlarımı sunuyorum. Söz konusu alıntılar, bu yazıda ileri sürülen savları desteklemek amacıyla paylaşılmış olup, katılımcıların izni alınmadığından, etik kurallar çerçevesinde katılımcı detaylarına dair herhangi bir paylaşımında bulunulmamıştır.

GAZİMAĞUSA TERSANESİ – KIBRIS



KOSDER
ÜYELERİNE
ÖZEL %10
İSKONTO

CAZİP
ÖDEME
KOŞULLARI



- > 30 YILI AŞAN TERSANE TECRÜBESİ
- > 120 KADROLU YETİŞKİN İŞ GÜCÜ
- > 25.000.DWT'A KADAR HAVUZ İMKANI
- > REKABETÇİ FİYAT
- > KALİTELİ VE HIZLI İŞÇİLİK



Daha fazla bilgi için bize ulaşın:

M. GÖKALP GÜNDOĞDU / ÇAĞLA İZKAN

Tel: +90 533 882 00 30 / +90 533 849 05 10 / repair@shipyardcyprus.com

Liman İçi PK6, Gazimağusa Tersanesi, G.Mağusa, K.K.T.C

Şirket Tel: +90 392 365 30 55 Fax:+90 392 365 26 08



Faruk Emre Yıldırım

Orebulk Denizcilik
Yönetim Kurulu Başkanı



Rusya, Kovid 19 ve Tahıl Piyasası

Koronavirüs'ün (Kovid-19) memleketimiz ve diğer devlet ekonomilerine olan etkisi, salgının başında yapılan simülasyonlardan daha ağır oldu. Küresel bir durgunluk ekonomileri ele geçirdi ve peş peşe yardım paketleri ekonomik durgunluğu önlemek ya da en azından etkisini zamana yayarak azaltmak için açıklandı ama kapımızda olan değil, evimize kadar gelmiş olan bu Kovid-19 tehlikesi henüz bitmedi. Geçmiş pandemilerin özellikleri incelendiğinde tekrar etme olasılığı yüksek ve tekrarın vuku bulması durumunda şiddeti ilk salgından daha fazla oluyor. Önleyici aşının bulunması için verilen tarihler 1 ila 3 yıl arasında değişse de belki de tek çözüm sürü bağışıklığı olacaktır.

Haber kanallarında tüm ülkeler hastalığa yakalanan ve ölüm sayılarını günbegün bizlere aktarsa da devletler nezdinde bu rakamlar sadece istatistik veri olarak kalıyor. Stalin'e atfedilen meşhur bir söz vardır "Bir kişi ölürse trajedi, bir milyon kişi ölürse istatistik olur" diye. Sanki o topraklardan çıkan bu felsefeyi desteklercesine Rusya'da "Kim daha az ölüm oranına sahip olacak" oyununa Çin'den sonra katılarak gerçekleri eğip bükmeden direkt olarak sakladığını düşünmekteyim. Rusya'da şu ana kadar tespit edilen vaka sayısı 336 bin ve bu sayı her gün 9-10 bin kişi artmakta. Deklere edilen ölüm sayısı ise bugün itibari ile sadece 3388 kişi. 250 bin civarı onaylanmış vaka sayısına sahip

İngiltere ve İtalya'da ise ölüm oranları 33 bin kişiler seviyesinde seyretmektedir. Sovyetler'in, ölümcül bir hamle yerine yıpratmayı amaçlayan derin savaş doktrini hala bu yüzyılda da etkisini kaybetmemiş ve nüfus sıkıntısı çekmeyen devletler tarafından uygulanmaktadır. Bu doktrini kısa olarak anlatmak istesek diyeceğimiz tek şey, niceliğin niteliğin önünde olmasıdır. Rusya'da saklanan rakamlar ve betimlenen harika senaryolar sonrasında halk, bazen isteyerek bazen de geçim derdi sebebiyle çalışmaya mecburdur. Kovid-19 korkusu daha çok belli bir refah düzeyine erişmiş kişilerde hissedilecektir ve tarımla uğraşan halk Kovid-19 nedeniyle üretime ara vermeyecektir. Rusya'da durum ne kadar kötüleşirse kötüleşsin bu kötüleşmenin tarım üretimi üstündeki etkisi sınırlı olacaktır fakat lojistik sektörü, özellikle kamyon ile tahıl taşımanın yapıldığı bölgelerde- fahiş fiyat taleplerini ortaya koyacaktır.

26/27 Nisan'da Rusya tarafından gelen haberler denizcilik sektörünün canını biraz sıktı. Rusya, toplamda 2019-2020 sezonunda 110,7 milyon ton tahıl hasat etti. Rusya'nın elinde önceki seneden kalan stok miktarının 17,9 milyon ton olduğu tahmin edilmektedir. İç talep tahmini 69,5 milyon ton iken, ihracat 31 Mart itibarıyla 32,4 milyon tona ulaşmıştı. Hükümet, yurt içi stokların 17,5 milyon tonun altına düşmemesi ve ihracatın 41,7 milyon tonu aşmaması gerekti-

ğini düşündüğünden, Nisan-Haziran döneminde Rusya'nın tahıl ihracat kotasını 7 milyon ton olarak belirledi. Nisan ayında reel ihracat rakamlarının 4 milyon ton olarak görülmesi sonrasında Mayıs-Haziran ayları için 3 milyon ton ihracat kotası kalmış olduğu anlaşıldı. Bu haberin duyulması sonrası tahıl ihracatı yapan büyük firmalar yirmi dört saatten kısa bir sürede mevcut kotaların içinde yer almak için satışı olmamış olsa da ihracata hazırlanmak için gerekli gümrük beyannameleri talebinde bulunarak kalan kotayı da tamamladılar. Aslında bu yapılan satışı olmamış tahıl ürünleri için ön/yarı gümrük beyannamesi talebinde bulunularak kotada yer alma isteği vardı. Daha sonrasında tahıl ihracatı gerçekleştiğinde ön/yarı gümrük beyannameleri nihai belgelere dönüş- türülecek.

Aslında Rusya'nın Nisan-Haziran dönemi kotası çok önceden biliniyordu fakat aşırı tepki verildi. Kovid-19 gibi toplumsal huzursuzluk oluşturabilecek durumlar insanların tüketim alışkanlıklarını etkilediğinden Rusya iç piyasasında buğday ve buna bağlı olarak un fiyatlarında artış başlamıştı. Artan un fiyatlarını baskılamak için devlet ihracatı kısıtlama kartını kullanarak iç piyasadaki stok miktarını artırmış ya da azalmasını engellemiş oldu.

22 Nisan'da yapılacak Anayasa referandumunu Kovid-19 sebebiyle ileri

bir tarihe ertelendi. Bu referandum Rusya Devlet Başkanı Putin için çok önemli çünkü bu referandum sonucunda anayasada yapılan değişiklikle beraber Putin 2024'ten itibaren 12 yıl daha görev başında kalabilecek. Ambargolar altında bile sahip olduğu yer altı ve yer üstü zenginliklerle bir şekilde ayakta kalan Rusya'da ekonomi altın çağını yaşamasa da bir şekilde sistem ayakta kalıyor. Zor şartlar altında yaşamaya alışmış, günü geçirme ve hayatta kalma isteği gelecek beklentilerinin önünde olan halklar en kolay, onlara güvenlik endişesi aşılararak ve temel tüketim malzemelerine ulaşımını sağlayarak kontrol edilir. Ekmek, patates ve soğan gibi temel gıda ürünlerinin fiyatlarındaki artışlar demokrasinin hüküm sürmediği topraklarda bile kitleleri yeni yönetim değişikliklerine sürükleyebileceğinden bu ürünlerin fiyat ve stok kontrolü devletler için önem arz etmektedir. Referandum öncesi iç piyasaya yapılan müdahaleler bu sebeple beklenen hareketlerdi. Ayrıca Amerikan Doları karşısında güç kaybeden Ruble, ihracatçıların daha fazla kar elde etmelerini sağlıyor. Küresel şirketlerin de yer aldığı Rusya tahıl piyasasında daha fazla para kazanma hırsı olan şirketler aslında uygulanan bu kota sayesinde karlarını daha da arttırdı bile sayılabilir. Yeni sezon tahıl ürünlerinin satış fiyatlarında önceki yılların aynı dönemine göre artış bekleniyor.

Küresel ısınmanın da etkisiyle yumuşak bir kış geçirmemiz neticesinde 1990 yılından beri süregelen artışla 27 milyon hektarın ekildiği Rusya'da 2020-2021 yılları için Buğday hasat beklentisi 80-82 milyon tonda fakat son beklentiler USDA raporuna göre 77 milyon ton, market analistlerine göre ise 74-79 milyon ton aralığındadır. Tüm tahıl ürünlerindeki toplam miktar da 109 milyon ton civarındadır. 2019-2020 sezonunda Rusya 74,6 milyon ton buğday üretimi gerçekleştirmişken, ihracatı ise 32,7 milyon ton olmuştur. 2017-2018 sezonunda 85 milyon tonluk hasattan sonra Rusya'nın tarihinde 2017 yılından sonra en büyük ikinci hasatı düşen beklentilere rağmen bu yıl olacaktır. Ekim alanlarında her yıl gelişen teknoloji ve devletin tahıl ihracatını artırmak için destek politikaları ile üretimde rekor seviyelere ulaşılıyor. Aslında bu sene beklenti daha yüksekti ancak yumuşak geçen kışın ardından kar kış mahsulünün büyük bir kısmının üstünde asgari seviyede kaldı. Bu da rekolteye etki ediyor tabii ki. Rusya'da kışlık ta-

hıl ürünlerinin ekimi (çoğunlukla buğday) Ekim ayında tamamlanıyor. Sonbaharda ekim koşulları da çok iyiydi. Kış buğdayı, bahar buğdayından daha yüksek protein içeriyor. Verimi biraz daha düşüktür fakat zor kış şartlarında sağ kalarak kurtulan buğday, makarna ve un üretiminde kullanılır. Kış buğdayı güney, merkez Volga (İtil) nehri hattı boyunca ve kuzey Kafkasya bölgesinde ekilir ve mevcut buğdayın yüzde 70'ini kapsar. Kışın ekilen alanların yüzde 85'ini buğday oluştururken geri kalan alanlarda arpa, çavdar ve buğday-çavdar melezi olan tritikale ekilmektedir. Kış buğdayının hasat verimini etkileyen en önemli aylar Mayıs ve Haziran aylarıdır. Topraktaki neme mısır kadar ihtiyaç olmasa da gene de hafif bahar yağmuru hasat öncesi verim için önemlidir. Geçen yıllarda aşırı yağışların sebep olduğu verim azalmasının sebebi nemden ağırlaşan buğday başaklarının aşağı doğru eğilmesi ve aşırı nemin protein kalitesini etkilemesiydi. Nemli ortamda mantar oluşumu da artar ve kaliteyi etkiler. Ayrıca çamurlanan tarlada ha-

sat da yavaş ve zor olmaktadır. Genel şartlarda kış buğdayının hasatı Haziran sonu-temmuz başında başlıyor. Bahar buğdayının ekimi nisan ayının sonunda olup hasat Ağustos'un son haftalarında oluyor. Hava şartlarındaki olumsuzluk yüzünden bu sene güney kesimlerde ekilen bahar buğdayının mahsul gelişiminin daha yavaş seyredeceği ve topraktaki nem miktarının azlığı sebebiyle elverişsiz koşullar oluşturacağı belirtilmektedir.

Rusya'da Mayıs sonu yeni sezonun kontratları yavaş yavaş belli olmaya başlar. Eğer erken hasat olursa Haziran ortası gibi hasat başlar ve Haziran sonu limanlara gelmiş olur. Erken hasat olmazsa Temmuz başı gibi limanlara gelir. Rusya'daki ülke çapında karantina tedbirleri nedeniyle lojistik kesintilerinin ve stokta ürün tutma stratejisi ile silolarda halihazırda ürün varken yeni sezona girilebilir. 2020-2021 sezonda yani 2021 Mayıs-Haziran ayı geldiğinde Rusya yeni bir ihracat rekoru kırabilir.



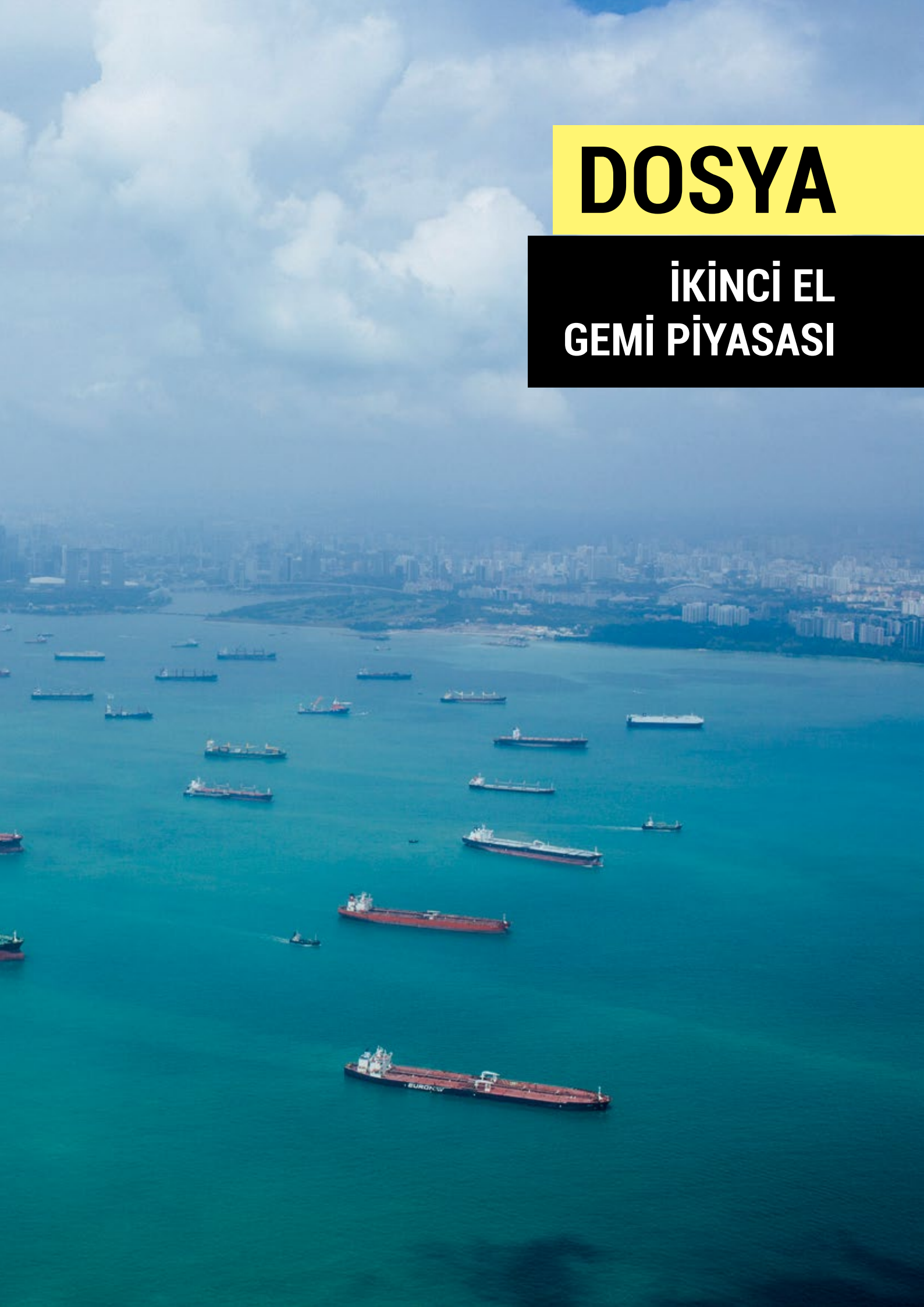


Denizcilik sektörü birbirini etkisi altına alan sektörel kalemleri bir bütün olarak içerisinde barındırıyor. Küresel ekonomik gelişmeler ve sektör değişkenleri deniz taşımacılığına tesir etmenin yanında, bazı avantaj ve dezavantajları da beraberinde getiriyor.

Denizciliğin merkezinde yer alan gemiler ise; gerek piyasa şartları gerekse sektör aktörlerinin beklentileri dahilinde mali açıdan farklı değerlendirmelere tabi tutuluyor. Bu değerlendirmeler; ikinci el gemi alım-satımında fırsat piyasasının oluşmasını sağlıyor ya da alıcı ve satıcıları bu konuda temkinli bir şekilde hareket etmeye yönlendiriyor. Diğer yandan, koronavirüsün etkisinin halen daha hissedildiği ikinci el gemi piyasasında, uzmanların geleceğe dair tahmin ve yorumları da büyük önem arz ediyor.

DOSYA

İKİNCİ EL GEMİ PİYASASI





İsa Temel

İdeal Shipbrokers

2004 yılında 9 Eylül Denizcilik İşletmesi ve Yönetimi Bölümü'nden mezun olan İsa Temel iş hayatına 2007 yılında Finship şirketinde başladı. Temel, şirket müşterilerine özellikle Hollanda bankalarından gemi kredileri bulma üzerine çalışmalar yaptı. Ardından 2010 yılında Pelikan Denizcilik'te gemi alım-satım brokeri olarak çalışan İsa Temel, 2018 yılından bu yana İdeal Shipbrokers'ta sektöre hizmet vermeye devam etmektedir.

İkinci el gemi alım-satımında karlılık oranını artırma adına makro düzeyde temel olarak hangi unsurlar değerlendirilmeye alınmalıdır?

Her alışverişte taraflar ticaretten kar elde etmek ister. Fiyatı ise daha çok o günkü navlun seviyesi ve gelecekte tahmin ettikleri navlun belirler. Bir geminin fiyatını belirleyen en önemli unsurlar yaş, üzerindeki ekipmanlar, projesi, yeni inşa sayısı ve inşa edildiği tersanedir. Taraflar ne kadar istekliyse fiyat istekli taraf aleyhine gelişir. Örneğin; 2008 krizinden sonra büyük gemilerde fiyatlar çok düştü izlenimine kapılan alıcılar zarar etti. Geçmişte ciddi para kazanan armatörler ellerindeki nakiti ve krediyi yeni inşaya yönlendirdiler ve bu ikinci el piyasası üzerinde çok ciddi baskı unsuru oluştu.

Büyük tonajda alıcılar o günkü fiyatları fırsat olarak değerlendirdiler ancak yeni inşa edilen gemilerin fazlalığını alıcılar göz ardı ettiler. Alıcıların iştahı yeni inşa edilen gemileri göz ardı edilmesine neden oldu. Tam zıttında ise koster tonajında satıcılar oldukça agresifti.

Avrupalı satıcıların fazlalığı, alıcıların düşük bütçeleriyle buluşunca alıcı lehine bir durum oluştu. 2011-2016 yılları arasında alınan koster tonajındaki gemilerin çoğu alıcılarının yüzünü güldürdü. Bu dönemde navlunlar günümüze göre daha yüksekti ancak satıcıların agresifliği fiyatların normal altında olmasına sebebiyet verdi. Kısacası; alım satımda değişkenler fazla ancak bunu tek bir nedene bağlamak mümkün değildir.

Hurdaya çıkan ve yeni sipariş gemilerin güncel verileri dikkate alındığında ikinci el gemi piyasasına etkileri sizce neler oldu?

Hurdaya giden gemi sayısı, birkaç sene hariç her zaman yeni inşa sayısından azdır. Hurdanın çok ciddi sayıda arttığı yıllarda ise istinasız navlunlar düzelmiş ve gemi fiyatları artmıştır. 2015-2106 yılında hurdaya giden gemi sayılarının fazlalığı arz ve talebi dengelemiş ve yatırımcılara ciddi karlar ettirmiştir. 2019 yılında ciddi bir sayıda hurdaya çıkan gemi olmadı. 2020 yılında aniden ortaya çıkan koronavirüs (Kovid-19) sürecinde armatörler bekle gör havasına girmiştir. Eğer bu süreç uzarsa ve son çeyrekte navlunlarda beklenen düzelme olmazsa 2021 yılının ilk ayları çok ciddi sayıda geminin hurdaya gitmesine neden olur. 25 bin DWT üzeri kuru yük gemilerinde 2000 inşa öncesi gemileri hurdanın adayları yapabilir. Tanker piyasasında ise şimdilik 1-2 sene bu şekilde bir durum beklenmiyor. 2019 yılında göreceli olarak fazla sayıda tanker hurdaya gittiğinden bu segmentte gemilere talep oluşmaktadır. Ayrıca hurdaya talebin arttığı dönemde hurda fiyatları daha gevşek seyreder. Bu aynı zamanda yaşlı gemilerin fiyatlarını daha hızlı aşağıya çeker. Navlun seviyelerinin düşük olması hurdaya gitmek için tek başına etken değildir ancak sürekli düşen ve düşük kalan navlunlar armatörü hurdaya gitmeye zorlar. Yeni inşa için beklentilerin iyi olması ve elinizde uzun vadeli bir kontrat olması durumunda yeni inşa siparişler artabilir. Özellikle kuru yük tarafında yeni inşa iştahı yok denecek kadar azdır.

İkinci el gemi yatırımları kısa ve uzun vadede diğer gemi yatırım seçeneklerine göre hangi avantaj/dezavantajlara sahip?

İkinci el yatırımın en cazip yönü daha düşük sermaye ile bu yatırımlar yapılabiliyor. Yeni inşa bir geminin yatırılan sermayeyi geri döndürmesi 8-12

yıl almakta ve sermaye azlığı çeken bir ülkede bu vadeler oldukça uzun. İkinci el yatırımda ise, sermaye ortalama 4-6 sene içinde geri dönmektedir. Yatırımcı bir gemi alırken eğer 10 yaşında bir geminin fiyatı, yeni inşa fiyatının yüzde 30 seviyelerine düşmüş ise bu seviyeler artık riskin daha çok alınabileceğini gösterir. Örneğin; bugün 6000 DWT koster tonajında bir geminin yeni inşa fiyatı 9 milyon dolar civarında olduğunu varsayalım. 2010 inşa bir geminin o zaman 3 milyon dolar seviyesinde olması alıcı için oldukça makul bir seviyedir.

Yaşlı gemilerde işletme masrafı daha yüksek seviyededir ve daha özenli bir kadro ile çalışılması gerekmektedir. Yeni inşa başta katlanılmayan sermaye, işletme esnasında daha fazla işletme sermayesi gerekmektedir. İki yatırımın en önemli farkı sermayedir. Bu yüzden gelişmiş ekonomiler sermayeye daha kolay ulaşmaktadır ve bu avantajla daha çok yeni gemi çalıştırmaktadır.

Son olarak; her yatırım kendi içinde bir fırsatı barındırmaktadır ve aynı zamanda bir belirsizliği satın almaktır. Fırsatınız belirsizliği yendiği seviyede yatırımcı para kazanır.

Şendoğan Göksu

Bridge Denizcilik Şirket Yetkilisi

1998 yılında Ortaköy Denizcilik Lisesi'nden mezun olan Şendoğan Göksu daha sonra Glasgow Nautical College'te; OOW ve Chief Officer eğitimlerini aldı. Kimyasal ve kuru yük gemilerinde zabıtlık sonrası karada operasyon müdürlüğü görevlerinde bulundu. Aynı firmada gemi alım-satım brokerliği yapmaya başladı. Ardından başka bir firmada S&P in-house broker olarak çalıştı. Göksu, 2015'de sahibi olduğu Bridge Denizcilik'i kurdu.

BRIDGE
S&P



Koronavirüs (Kovid-19) ile birlikte ikinci el gemi alım-satım piyasasında nasıl bir grafik oluştu?

Tabii ki düşen bir grafik eğilimi gördük yaklaşık 3 milyar insanın 'ölüm' korkusu ile evlerine kapandığı bir dönemi yaşadık. Mevcutta gemi işletmeciliği yapan armatörler sistemlerini korudular ama öngörülebilirlik o kadar azaldı ki daha ticari bir karar olan gemi alım-satımı için hareket etmeleri beklenemezdi üstelik sınırlar kapanmış ve gemi alımında yaşanan başka teknik sıkıntılar ortaya çıkmıştı. Neticede; haftalık ve aylık yayınlanan satış raporlarına da bunun yansımalarını gördük. Nicelik olarak ortalama yüzde 65'e varan gerilemeler oldu. Bu raporlama sistemleri üstelik çokta sağlıklı yapıyor diyemeyiz zira çoğunluğu kulaktan kulağa yayılma ile gerçekleşiyor. Satış henüz çok erken evrede olsa bile buralara yansıtılabiliyor hatta konuşma aşamasında bile yansıyıp sonra iptal edilen ya da düşen ve düzeltmesi yapılan satışlar

mevcut. Bu faktörü de dikkate alırsak ciddi bir daralma olduğunu söyleyebiliriz. Bununla birlikte geri kalan satışların daha çok small ss, handy ve supramax tonajlarında olduğunu biliyoruz. Bu satışlar, mevcut mevcut kira durumları sebebiyle ileri tarihli teslimleri olan gemilerden oluşmaktaydı, tabii ki genelden bahsediyorum Pandemi öncesi yapılan anlaşmaları ya da daha önceden gemi teknik teftişleri (inspectionları) yapıp pandemi sırasında pazarlığı yapılan gemileri de gördüğümüz oldu fakat yine de dikkate alınacak bir seviyede değillerdi.

Gelen yeni normalleşmeye bakacak olursak kısmen beklenildiği gibi insanların işlerine dönmesi ile hareketlenmeyi yaşadık lakin bu sefer de az önce bahsettiğim teknik konular karşımıza çıktı Sınırların halen kapalı olmasından dolayı inspection yapılamaması alıcıları lokal gemi alım-satım sömreyör firmaları ile hareket etmeye yöneltti ki bunu da her alıcının kabul etmesi mümkün değil. Zira her

yatırımcının bağımsız bir sömreyin hazırlayıp vereceği raporu dikkate alarak yatırımda bulunması bizim geleneksel armatör modeline çok uyan bir kavram olmamakla birlikte yatırımcının gemiyi kendisinin ya da ekibinin görmek istemesi de en doğal hakkı olurdu veya gemiyi görmeden yapılabildiği kadarı ile kağıt üzerinden diye tabir ettiğimiz klas kayıtlarına bakarak değerlendirip teklif vermesi gibi durumları yaşadık. Bunlar açıkçası geçmişte pratiğini yaptığımız ama bu sıklıkla konuştuğumuz konular değildi. Tüm bunları atlattıktan sonra eğer anlaşma tarafına gelmeyi başarabildiysek bu sefer de pandemi öncesi yine satış anlaşmasında çokta ağırlığı olmadığını söyleyebileceğimiz alıcı temsilcisi ve personel değişimi gibi hususların çözülmesi hiçte kolay olmayacak şekilde karşımıza çıktığını görürdük. Öyle ki bu maddeler ile uğraşırken her iki tarafında işin içinden çıkamayıp bir müddet daha önlerini görene kadar anlaşmaları askıya aldıklarını ya da maalesef karşılıklı anlaşarak gelenen



noktada anlaşmayı düşürdüklerine şahit olduk. Şu günlerde ise artan iyimserlik havası ve yukarıdaki teknik konuların bir miktar aşılması ile geçmişe nazaran durumun daha iyi olduğunu söyleyebiliriz.

Kovid-19 nedeniyle ticari muhatapların çekimsizliği ve üretim faaliyetlerinin sektöre uğraması gemi alım-satımını nasıl etkiledi? Özellikle piyasa aktörlerinin pasiften aktife geçmesi için hangi beklentilerin gerçekleşmesi gerekiyor?

Öncelikle piyasa aktörlerinin aşı bulunana ve sürecin tam olarak bittiğine inanana kadar aktif olacağını düşünüyorum. Pek çok sektör özellikle de pandemide en fazla yarayı alan sektörler olan havacılık, lojistik ve turizm maalesef çalışanlarını isten çıkarmış vaziyette ve bu süreç yeni normalde bile durmadı. Bu insanlar tüketime katkıda bulunamayacaklar. Yeniden bu kişilerin istihdama dönmesi ise maalesef kolay olacak gibi gözüküyor. Yine aynı şekilde pek çok mağaza ve restoran zinciri kapanıyor ya da kapasitesini düşürüyor. Bu da istihdamda ciddi daralma demek. Dünya bu tip bir kriz ile daha önce karşı karşıya hiç kalmamış. Uzmanlar İspanyol gribi ile benzerlik taşıdığını belirtse de bu benzerlik biyolojik manada ya da salgın isminden fazlası olamaz diye düşünüyorum. Çünkü dünya İspanyol gribin yaşandığı dönemden daha global bir yapıda ve tedarik/üretim zincirleri ile daha da iç içe geçmiş vaziyette. Bunun yanında hem ekonomik hem de sosyal olarak çok daha büyümüş durumda. Bunun ile beraber denizcilik için koronavirüs öncesi de zaten işlerin çokta yolunda gittiği söylenemez. Nitekim beklenen bir kriz belki bu pandemi ile daha da derinleşti. Önümüzdeki süreçte üretim tarafının bahsettiğim sebeplerden dolayı eskisi gibi olacağını düşünmüyorum. Daha konservatif içe dönük bir dünya ve tüketimi market alışverişini geçmeyen işsiz topluluklar önümüzde ki sürecin bir parçası olarak kalacaklardır. Bu durum devam ettikçe de piyasa aktörlerinin hızlı bir şekilde pasiften aktife geçmesini beklemek çok gerçekçi olmaz.

Denizcilik sektörünün mevcut piyasa şartları göz önünde bulundurulduğunda gemi tiplerine göre sizce nasıl bir gemi alım-satım politikası izlenmelidir?

İşin kazanç tarafına bakacak isek bu

sorunun muhatabının daha çok işletme ve kiralama yapan arkadaşlar olduğunu düşünüyorum ancak gelen talepler ve konuştuğumuz armatörlerden aldığım bilgiler ile mevcut firmaların gidişat izlenimimi aktarabilirim ki sanıyorum reel olan bilgileri paylaşmamda daha hoş karşılanacaktır.

Mevcut ekonomik durum göz önüne alındığında koster tonajının halen gemi arzında ciddi bir girişimin/yeni inşa oluşumunun olmaması sebebiyle ileriki dönemlerde de aktif kalacağını düşünüyorum. Neticede demografik dinamiklerimizde de bu tonaj baskın bulunuyor. Burada halen fazla gemi olduğu gerçeğini unutmamak lazım fakat genel olarak bu durum yaşlı tonajdan kaynaklanan bir sorun. Özellikle Doğu Akdeniz'de halen çalışan bu tonaj, öyle hissediyorum ki son ekonomik gelişmeler ile filo dışına çıkmak zorunda kalacaktır. Üstelik

Balast Suyu Arıtma Sistemi uzatmaları yakın senelerde son buluyor. Bu da; eğer market koşulları o yatırımı karşılayamayacak düzeyde hareket etmeyi sürdürürse yine çıkış için bir etken olacaktır. Bu tonajın menfi tarafı ise gemi arzının halen çok fazla olmaması ile alım taleplerinin alıcılar üzerinde belli bir rekabet oluşturması. Bunun da çoğu kez rakamlara ve satış termlerine maalesef satıcı lehine olacak şekilde yansıtıldığını görmekteyiz. Büyük tonaj için ise; kiralama volatilitesi çok yüksek, aynı zamanda inşa zamanlaması çok kısa. Piyasa bir yere geldiğinde gemi arzı o yöne kayıp dengeyi beklenti sahibi armatörlerin aksine çevirebiliyor. Bu arada koster tonajındaki gemi arzının az olması, kazanç/maliyet oranları ya da karlılık oranları nedeniyle; son zamanlarda Türk armatörlerinin de tonajlarını eskiye oranla büyüttüğünü gözlemleyebiliyorum.



İlknur Elbana

Alpina Denizcilik
Gemi Alım-Satım Brokeri

2001 yılında Darüşşafaka Lisesi'ni bitirdikten sonra öğrenim hayatına Yıldız Teknik Üniversitesi Uluslararası İlişkiler Bölümü ile devam etmiştir. Denizcilik hayatına 2005 senesinde Alpina Denizcilik ile başlamış ve hala aynı firmada brokerlik yapmaya devam etmektedir. Wista Türkiye yedek yönetim kurulu üyesidir. Aynı zamanda Wista Türkiye'nin bütün komite ve organizasyonlarında aktif olarak yer almaktadır.



Ekonomik öngörülere göre ikinci el gemi alım-satım piyasasında önümüzdeki dönemde nasıl bir hareket bekliyorsunuz?

Koronavirüs'ün (Kovid-19) ekonomiye etkileri çok büyük oldu ve hala da sürmekte. Beklenmedik bir durumdu. Yaşanan can kayıplarının verdiği üzüntüler oldu. Umuyorum bir an önce bu durumdan kurtulmuş oluruz. Tüm sektörler gibi denizcilikte de olumsuz etkileri görüldü. Denizcilik sektöründe en çok etkilenen gemi tipi, tamamen duran, çalışmayan yolcu gemileri, kurvaziyerler ve feribotlar oldu. Diğer gemi tipleri de muhakkak büyük zorluklar çektiler. Navlun fiyatları düştü. Handymax/Supramax kuru yük gemilerinin Kovid-19'dan önceki satış fiyatları ile şu anki satış fiyatları arasında yaklaşık yüzde 15/20 oranında düşüşler görüldü. Tanker piyasası biraz daha sağlam kalabildi, bu duruma petrol fiyatlarındaki düşüşün de etkileri var. Önümüzdeki dönem yaz sezonu. Genel anlamda yaz sezonu diğer sezonlara göre daha düşük geçer. Mevcut düşük global ekonomiden dolayı bu yazın da zor geçme-

sini bekliyorum. Yaz sonuyla birlikte toparlanmasını umuyorum. Şu an gemilerin fiyatları düşük seviyelerde ancak dibi gördü demek de zor. Yaz döneminde biraz daha düşüş görebiliriz ancak bugünkü fiyatlarla gemi alacak olan armatör yine de iyi bir fiyattan gemi almış olacaktır. Sınırların da açılmasıyla birlikte alım-satım da bir hareketlilik ve canlılık olacaktır.

Navlun ve yeni inşa gemi piyasalarının yanında düşen petrol fiyatları ikinci el gemi piyasasını hangi oranda etkiledi?

Navlunlar ve ikinci el gemi piyasasındaki rakamlar düşük seviyelerde ve bunun yanında yeni inşa aktiviteleri ve fiyatları da düşük. Mevcut düşük marketten dolayı yeni inşa siparişlerindeki düşüşün arz-talep oranına katkısı olacaktır. Navlun ve yeni inşadaki düşüşe rağmen petrol fiyatlarındaki düşüşün ise denizcilik ekonomisine etkileri olumlu oldu. Özellikle geçirdiğimiz şu zor günlerde armatörlerin maliyetlerini bir nebze de olsa azaltmalarında faydalı oldu. Petroldeki düşüş tankerdeki ilgiyi ve ikinci el gemi

alım-satımını da canlı tuttu.

Teknolojik gelişmelere paralel olarak ikinci el gemi alımında hangi ekstra kriterler baz alınmaya başlandı?

Her sektöre katkısı olduğu gibi teknolojinin yeni gemiler için de ekonomik ve çevresel faktörler anlamında avantajları vardır. Gemi makina ve diğer ekipmanlarının çevreyi daha az kirletmesi için kurallar çıkarılırken yakıt ve enerjiden maksimum oranda tasarruf sağlamak için dizayn ofisleri çalışmalarına hız kazandırmışlardır. Yeni makinalardaki emisyon oranları daha düşüktür. Mevcuttaki ikinci el gemiler ise yeni kurallar ve regülasyonlardan, Balat Suyu Yönetimi Anlaşması (BWMS) ve düşük sülfürlü yakıt kullanma hariç muafittir. Düşük sülfürlü yakıt kullanımı zorunluluğu için bazı armatörler gemilerine scrubber takarken, büyük bir çoğunluğu ise çok küçük teknik modifikasyonlarla ya da herhangi bir modifikasyona gerek kalmadan düşük sülfürlü yakıt kullanımına geçmişlerdir ya da gas oil yakmaya başlamışlardır. Mevcut yakıt regülasyonlarından dolayı ikinci el gemi alımında armatörlerin ekstra olarak dikkat ettikleri husus geminin yakıt sarfiyatının yüksek olmamasıdır. Bunun yanında teknolojik gelişmelerden dolayı geminin yaşı da önemli bir noktadadır ve armatörler daha yeni ve daha modern modern gemilere yönelmektedirler.

Mevcuttaki eski gemiler hurdaya giderse bu arz-talep dengesine katkı sağlayacaktır. Ancak Avrupa Birliği'nin (AB) yeni yaptığı açıklamaya göre, AB bayraklı gemilerin Hindistan'da ve sub continentte hurdaya gitmesine artık müsaade edilmiyor. Bu da AB armatörünü zor durumda bırakacaktır. Umuyorum ki bu durum armatörlerde filoyu gençleştirme adını geciktirmez.



Krizlerle Mücadele ve Geleceğe Dair Planlamalar



Murat Bakal

Marmara Üniversitesi
Öğretim Görevlisi - Teknik Müdür

Koronavirüsün (Kovid-19) getirdiği zorlukları iş dünyasında hepimiz birlikte gördük. Bu süreçte hedeflerimiz; çalışanların 'sağlıkla kalmalarını' sağlamak, finansal sürdürülebilirliği devam ettirmek, tedarik zincirinin esnekliğini değerlendirmek ve uzaktan çalışma sistemlerimizi geliştirmek oldu. İşletmeler, her ne kadar bu parametreleri değerlendirmiş olsalar da, pandeminin yol açtığı iş sürekliliği kaygıları veya likidite konuları şirketlerin belini kıran bir tablonun ortaya çıkmasına neden oldu.

Hükümetler tarafından uygulanan kısıtlamaların gevşemeye döndüğü bu günlerde, hepimiz geleceğe dair bazı tahminlerde bulunabiliriz. Kovid-19'dan sonra 'yeni normal'e hazırlanmak için "Bu salgından ne tür dersler çıkarmalıyız, organizasyonlarımızın kriz sonrası bir dünyada gelişmesini nasıl sağlayabiliriz?" sorularına cevap bulma büyük önem arz ediyor.

1981 yılında Çaykara, Trabzon'da dünyaya gelmiştir. Denizcilik ile ilgili profesyonel eğitimine Kocaeli Üniversitesi Gemi Makineleri İşletme Bölümü'nü okuyarak başlamıştır. Eğitimini müteakiben Tuzla'da tamir ekiplerinde çalışarak profesyonel anlamda iş yaşamında tecrübeler edinmiş ve ardından deniz yaşamına devam ederek gemilerde Uzakyol Vardiya Mühendisi olarak görev yapmıştır. Eğitim hayatına Kocaeli Üniversitesinden sonra, Marmara Üniversitesi Makine Bölümü'nde lisans derecesinde devam etmiş ve bu mezuniyetlerinin ardından Piri Reis Üniversitesi'nde Uzakyol Baş ve İkinci Mühendislik eğitimini de tamamlayarak deniz yaşamını yönetici kademesinde uzak yol seferlerinde sürdürmüştür. Bu eğitim ve mesleki tecrübelerinin ardından karada da yönetici kademesinde görev alabilmek için Beykent Üniversitesi'nde işletme alanında master derecesinde mezuniyet sağlayarak MBA yapmıştır. Ardından çeşitli denizcilik şirketlerinde makine enspertörlüğü ve teknik müdürlük görevlerini icra etmiş olup halen Rana Denizcilik'te Teknik Müdür görevinin yanı sıra Marmara Üniversitesi Teknoloji Fakültesi Makine Mühendisliği Bölümü'nde Öğretim Görevlisi olarak akademik çalışmalarına devam etmektedir.

Teknoloji kullanımı

Teknoloji, küresel salgın döneminde temel faaliyetleri gerçekleştirme şeklimizi yeniden gözden geçirmemizi sağladı. Borsalar kapalı olmasına rağmen faaliyetlerini devam ettirdi. İngiltere sanal bir parlamento kurdu. Dünyanın dört bir yanındaki iletişim merkezleri, bazıları beklenen müşteri hizmet seviyelerini korumak için yapay zekayı kullanarak uzaktan çalışma yöntemlerine geçti. Microsoft Teams veya Zoom gibi hepimizin yeni yeni öğrendiği birçok teknoloji ve araç hayatlarımızı kolaylaştırdı.

Kültürel ve davranışsal değişimler

Birçoğumuz için, küresel salgın geleksel gücü önemsiz kıldı. Teknoloji, krizin ortasında çoğu kuruluşun esnekliği için ortak payda oldu. Ayrıca, video konferans platformları ve iş birliği araçları aracılığıyla evden çalışan, iş arkadaşlarıyla bağlantı kuran insanlar gibi önemli kültürel değişimlerin artmasına yardımcı oldu.

Çevrimiçi satışlar ve hizmetler birçok ülkede zaten hızla büyürken, çevrimiçi perakende satışlar da daha da arttı. Sadece gıda ve ev ihtiyaçları değil,



eğitim ve eğlence konularında da hizmet talebinde artış görüldü. Covid-19, önemli bir sosyal, ekonomik ve teknolojik dönüşüme yol açtı. Açıkçası, krizin en kötüsü geçtikten sonra eski yaşam, çalışma veya iş yapma yöntemlerimize geri dönmemiz biraz zor gözüküyor. Yarının çok farklı olacağı kesin. Bu nedenle bugün geleceği yeniden şekillendirmeye başlamalıyız.

Devletlere düşen bazı görevler

Devletler küresel salgın sürecinde; insan hayatını koruma ve işletmeleri salgın kaynaklı sıkıntılardan kurtarma adına bir dizi önemli kurallar ve düzenlemeleri hayata geçirdi. Bu durum hükümetlerin etkinliğini daha da artırdı. Bu önlemler çok büyük bir ekonomik ve sosyal maliyete neden olduğundan, devletler gelecekte başka bir salgın durumunda ülkelerinin aynı ölçüde etkilenmemelerine odaklanmalıdırlar.

10 yıl önce yaşanan mali krizin ardından ülkeler, küresel finans sistemini güçlendirmek için 15 binden fazla yeni yasa çıkardı. Hükümetlerin, güvenilir politikalar sergileyerek var olan krizin güven ortamına zarar vermesine engel olmaları büyük önem taşı-

maktadır. Bu tür krizlerde en önemli politikalarından biri 'güvenli' bir politika yürütmektir.

Krizle mücadelede birlikte hareket etmek faydalı bir bakış açısı olacaktır. Her ülke kendi ekonomik ve sosyal kalkınması için birincil sorumluluğa sahip olsa da, devletler kendi yetenek ve sorumluluklarına uygun olarak dayanışma içinde çalışmaya devam etmek zorundadır. İleriye dönük olarak istihdam yaratma, refahı artırma, sağlık ve eğitime erişimi güçlendirme, dengesizlikleri düzeltme, çevresel ve sosyal olarak sürdürülebilir kalkınma yolları tasarlama ve uygulamaya koyma, güçlü bir toplumsal cinsiyet eşitliği perspektifine sahip olma yolunda küresel boyutta çalışmalar yapılmalıdır. Aynı zamanda tüm ülkelerin desteklediği adil, kapsayıcı ve sürdürülebilir bir küreselleşmenin temeli oluşturulmalıdır.

Durumu deniz taşımacılığı açısından değerlendirecek olursak, bu tip krizlerde özellikle küçük işletmelerin 'büyük kriz' dönemlerinde nakit sıkıntısı nedeniyle yeni yatırımlara fırsatı olmayabilir. Kriz kaynaklı sorunların çözümü için, Türk armatörlerimizin farklı büyüklüklerde olan kardeş gemi


gruplarına yönelmeleri isabetli olacaktır. Kardeş gemilerden oluşan filolarda birden fazla şirket de olabilir. Bu strateji kriz dönemlerini aşmak için yabancı armatörler tarafından benimsenen bir işletme sistemidir. Aynı zamanda yapılacak iş birliği sayesinde, farklı ülkelerin armatörleri ile işletme ve zamanlama esnekliği sağlanarak rekabet seviyesinin yukarı çıkmasına imkan tanınacaktır fakat ülkemiz denizcilik sektöründe kardeş gemi ve şirket anlayışı bulunmamaktadır. Armatörlerimiz genellikle filolarını kendileri işletmektedirler. Bu durum; riskin paylaşılmamasına ve bunun sonucunda birçok şirketin iflasla karşı karşıya gelmesine sebebiyet vermektedir.

Türk denizcilik sektörünün güçsüz bir bilanço ve yüksek borç seviyesine sahip olması, gelecekteki yatırımlarla ilgili kredi imkanlarını azaltmaktadır. Özellikle de küçük ölçekli işletmelerin borçlarını ödeyememeleri nedeniyle ellerindeki gemileri düşük fiyata satmak zorunda kaldıkları bilinmektedir. Bu tip durumlarda armatörlerimizin uygulamaları gereken yöntem 'ortak havuzlar oluşturmak' olmalıdır.





Hülya Güler

SheFarers Platformu, 
Ortak Kurucusu

Denizcilik hayatına 2009 yılında İstanbul Teknik Üniversitesi Denizcilik Fakültesi - Deniz Ulaştırma ve İşletme Mühendisliği Bölümü ile başladı. 2014 yılında mezun olduktan sonra Arkas Denizcilik'e ait gemilerde 4 yıl boyunca çalıştı. 2018 yılı ortalarında Nippon Paint Marine firmasında bir yılı geçkin ofis ve tersane tecrübesinden sonra deniz hayatına dönme kararı aldı. Karada olduğu süreçte birçok denizci kadın haklarına yönelik girişimlerde bulundu. Bunlardan en önemlisi GEMIMO - SheFarers Platformu olup bu kuruluş aktif olarak ulusal ve uluslararası faaliyetlerine devam etmektedir.

Dünyanın En Önemli İki Büyük Kanal Projesi: Süveyş ve Panama Kanalı

Küreselleşme fikirlerin, ürünlerin, kültürlerin ve dünya görüşlerinin alış ve alışından can bulan; bununla birlikte dünya insanların ekonomik, sosyal ve siyasi açılarından bir bütün olma yolunda ilerlemesidir. Küreselleşme dediğimiz sürecin temelleri "Coğrafi Keşifler" ile atılmıştır.

Coğrafi keşifler dönemi, 15.yüzyılın ilk yarısından 17.yüzyıl ortalarına kadar Avrupalı'lar tarafından Asya'daki baharat ve altın zenginliğine ulaşacak alternatif ticaret yollarının bulunması amacı ile başlatılıp, bu amaçla yeni kıtalar, okyanuslar ve deniz aşırı toprakların keşfedilmesine sebep olan dönemdir.

Avrupa ticaretinin coğrafi keşiflerle birlikte gelişmesiyle birçok teknolojik yenilik can bulmuştur. Bunlardan en önemlisi günümüz dünya ticaretinin yüzde 80'lik kısmını kapsayan denizcilik olmuştur. Bu dönemde gemi tasarımları geliştirilmiş olup, pusulanın navigasyonda kullanımı yayılmıştır.

Keşifler sonrası neler mi oldu?

- ▶ Avrupalılar keşfedilen yerlerde sömürge imparatorlukları kurdu.
- ▶ Avrupa bilinmeyen bir çok bitki ve hayvan türünü topraklarına taşıdı.

- ▶ İpek ve Baharat yolları önemini yitirdi. Atlantik Okyanusu kıyı limanları önem kazandı.
- ▶ Avrupa'dan keşfedilen bölgelere göçlerle kültür yayılımı oldu.
- ▶ Hristiyanlık dini geniş alanlara yayıldı.

Avrupa'da burjuva sınıfı ortaya çıktı ve bu durum Rönesans hareketlerinin başlamasına etkisi oldu. Osmanlı Devleti keşiflerle birlikte büyük ticari kayıplar yaşadı. Avrupa'nın Osmanlı Devleti'ne bağımlılığı İpek ve Baharat yollarının önemini yitirmesiyle birlikte büyük ölçüde azaldı. Akdeniz limanlarının öneminin azalması ile Osmanlı Devleti'nin ticari gelirleri büyük oranda azaldı. Osmanlı'nın büyük ölçüde yaşadığı ticari kayıplar sonrasındaki planlarından biri de Süveyş Kanalı Projesi'dir. Ancak bunu 1869'da Fransızlar gerçekleştirmiştir. (Süveyş Kanalı'nın inşasına Fransız diplomat Ferdinand De-lesseps'in Hidiv Said ile anlaşmasının ardından 1859 yılında başlandı.)

Dünyadaki En Önemli Kanallar: Süveyş ve Panama Kanalı

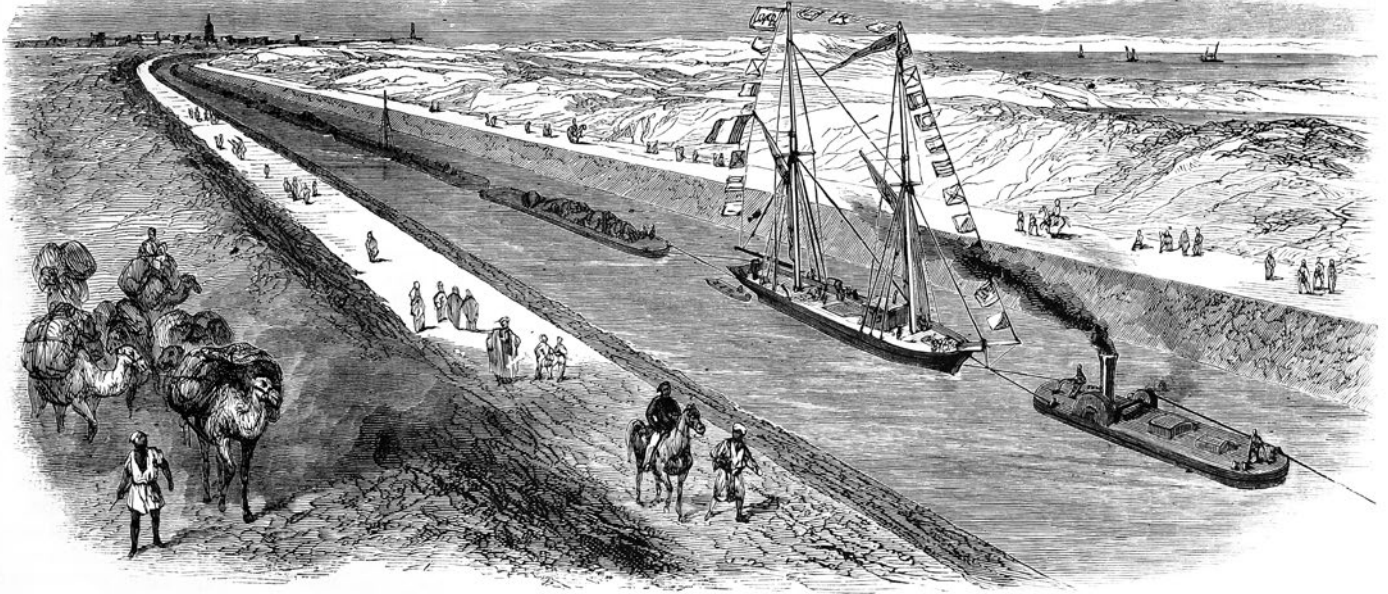
Ulaşımı kolaylaştırmak, deniz ticaretinde büyük önem taşıyan zaman, mesafe ve maliyeti azaltmak amacı ile yapılmış olan en önemli kanallardan

olan Süveyş ve Panama Kanallarını ele alacağız.

Süveyş Kanalı

Akdeniz'i Kızıldeniz'e bağlayan Süveyş Kanalı, Mısır'ın Osmanlı idaresinde olduğu dönemde açılmıştır. Akdeniz'in Kızıldeniz'e bağlanma fikri antik (ilk) çağda firavunlar dönemine kadar uzanmaktadır. Bu kanalın tarihçesini incelediğimizde, inşa başlangıcından tamamlanma sürecine kadar hatta antik çağa kadar uzanan dönem de ele alındığında tam anlamıyla "Savaşların Kanalı" diyebiliriz. 16. yüzyılda Portekizliler coğrafi keşiflerle birlikte Hint Okyanusu'na geçerek Baharat Yolu'nu kontrolleri altına alıp Osmanlı'nın doğuda bulunan topraklarını tehdit etmeye başladılar. Osmanlı Devleti bu tehdit unsurunun çözümü olarak Akdeniz'i Kızıldeniz'e bağlayacak bir kanal açma girişiminde bulundular ancak bu girişim çeşitli sebeplerle sonuca ulaşamadı.

17. yüzyıl sonlarında Napolyon'un Mısır'ı işgali sonrası kanal çalışmalarına başlama süreci yine başlamış oldu. Fransız mühendislerin hatalı ölçümleri nedeniyle Napolyon bu fikirten vazgeçti. 25 Nisan 1859'da Osmanlı Devleti'nin Mısır Valisi Said Paşa zamanında Fransız şirketi tarafından



Süveyş Kanalı Gelişim Aşamaları

Item	Unit	1869	1956	1962	1980	1994	1996	2001	2010	2015
Overall Length	Km	164	175	175	189.80	189.80	189.80	191.80	193.30	193.30
Bypasses Length	Km	-	27.7	27.7	77	77	77	79	80.5	113.3
Width at 11m depth	m	-	60	89	160/175	170/190	180/200	195/215	205/225	205/225
Water depth Max.	m	8	14	15.5	19.5	20.5	21	22.5	24	24
Draft of ship	Feet	22	35	38	53	56	58	62	66	66
Cross Sectional Area	m ²	304	1200	1800	3250/3600	3600/4000	3850/4300	4350/4800	4800/5200	4800/5200
Max. Loaded Ship	DWT	5000	30000	60000	150000	170000	185000	210000	240000	240000

başlanılan bu proje, 1869'da tamamlanmıştır. Kanal 193,3 kilometre uzunluğunda ve en dar yeri 313 metre genişliğindedir. Bu süreçte yaklaşık 2.4 milyon insan çalışmış ve tahmini 125 bin can kaybı yaşanmıştır. Fransız hükümetinin tahmin edilen harcamaları ise yaklaşık 41.800.000 dolardır.

- ▶ 1869 yılında kanal uzunluğu 164 km, kanal derinliği 8 m olarak inşa edildi.
- ▶ 1869 - 1956 yılları arasında kanaldan geçmesine izin verilen gemi ölçüleri en fazla 22 ft draft ve yüklü ağırlık 5000 DWT olarak belirlendi.
- ▶ 1956 yılına kadar kanal uzunluğu 175 km, kanal derinliği 14 m, kanalın yüzeydeki genişliği 148 m, 11 m derinlikteki genişliği 60 metre olarak geliştirildi.
- ▶ 1956 - 1962 yılları arasında kanaldan geçmesine izin verilen gemi ölçüleri en fazla 35 ft draft ve yüklü ağırlık 30000 DWT olarak değiştirildi.

- ▶ 1962 yılına kadar kanal derinliği 15.5 m, 11 m derinlikteki kanal genişliği 89 m'ye çıkarıldı.
- ▶ 1962 - 1980 yılları arasında kanaldan geçmesine izin verilen gemi ölçüleri en fazla 38 ft draft ve yüklü ağırlık 60000 DWT olarak değiştirildi.
- ▶ 1980 yılına kadar kanal uzunluğu 189.80 km, kanal derinliği 19.5 m, kanalın yüzeydeki genişliği 263 m, 11 m derinlikteki genişliği 160/175 metre olarak geliştirildi.
- ▶ 1980 - 1994 yılları arasında kanaldan geçmesine izin verilen gemi ölçüleri en fazla 53 ft draft ve yüklü ağırlık 150000 DWT olarak değiştirildi.
- ▶ 1994 yılına kadar kanal derinliği 20.5 m, 11 m derinlikteki kanal genişliği 170/190 m'ye çıkarıldı.
- ▶ 1994 - 1996 yılları arasında kanaldan geçmesine izin verilen gemi ölçüleri en fazla 56 ft draft ve yüklü ağırlık 170000 DWT olarak değiştirildi.

- ▶ 1996 yılına kadar kanal derinliği 21 m, 11 m derinlikteki kanal genişliği 180/200 m'ye çıkarıldı.
- ▶ 1996 - 2001 yılları arasında kanaldan geçmesine izin verilen gemi ölçüleri en fazla 58 ft draft ve yüklü ağırlık 185000 DWT olarak değiştirildi.
- ▶ 2001 yılına kadar kanal uzunluğu 191.80 km, kanal derinliği 22.5 m, kanalın yüzeydeki genişliği 303 m, 11 m derinlikteki genişliği 195/215 metre olarak geliştirildi.
- ▶ 2001 - 2010 yılları arasında kanaldan geçmesine izin verilen gemi ölçüleri en fazla 62 ft draft ve yüklü ağırlık 210000 DWT olarak değiştirildi.
- ▶ 2010 yılından itibaren kanal uzunluğu 193,3 km , kanal derinliği 24 m , kanalın yüzeydeki genişliği 313m , 11 m derinlikteki genişlik ise 205/225 m olarak geliştirilmiştir.
- ▶ 2010 yılından itibaren kanaldan geçmesine izin verilen gemi ölçüleri en fazla 66 ft draft ve yüklü ağırlık 240000 DWT olarak değiştirildi.

çüleri en fazla 66 ft draft ve yüklü ağırlık 240000 DWT olarak değiştirildi. Bu ölçüler günümüzde kullanılmakta olan limit ölçülerdir.

- ▶ 2015 Mısır'ın yeni yönetimi bir senelik bir çalışmadan sonra 6 Ağustos 2015 tarihinde kanalın bir kısmına paralel olarak yaptırdığı 2. kanalı açmıştır.

Süveyş Kanalı'nın Önemi

Süveyş Kanalı, Ümit Burnu yolundan yani Afrika çevresinden seyre gerek kalmadan Asya ile Avrupa arasında deniz taşımacılığı yapılmasını sağlar. Bu durum mesafe, zaman ve maliyet açısından büyük kazançtır. Dünyanın en önemli su yolları arasında yer alır. Diğer kanallarla karşılaştırıldığında kaza oranı yok denecek kadar azdır. Gece ve gündüz geçiş yapılabilir. Dünyada kapak (lock) sistemi

olmayan en uzun kanal olma niteliğini taşır. Deniz ticaretinin canlanmasında büyük rol oynamıştır.

Panama Kanalı

Panama Kanalı, Orta Amerika'nın güney ülkesi Panama topraklarında yer alır. Atlas Okyanusu ile Büyük Okyanus'u birbirine bağlayan yapay su yoludur. Mühendislik harikası olarak nitelendirilen bu kanalın yapımı aşamasında filmlere konu olabilecek birçok felaket yaşanmıştır. Kanal ile ilgili ilk girişim 1534 yılında yapılmıştır. Süveyş Kanalı'nın da inşasını gerçekleştiren Fransız Mühendis Ferdinand de Lesseps'in yönetiminde yapımına ancak 1881'de başlanmıştır. Kanal deniz seviyesinden 28 metre yüksektir. Sıvıların dengesi kanunundan faydalanılarak gemilerin locklar içerisinde asansör sistemi ile geçişi sağlanır. Kanal 82 km uzunluğunda olup üze-

rinde 3 köprü bulunmaktadır.

Fransız Girişimi 1881-1894

Kanalın yapımı, tarihin en zorlu mühendislik projelerinden biri olarak anılıyor. De Lesseps (Süveyş Kanalı gibi) deniz seviyesinde bir kanal inşa etmek istiyordu ancak yılın sadece dört ayı süren kurak mevsimde bölgeyi sadece birkaç kez ziyaret etti. Proje ekibi, kanalın başladığı Chagres Nehri'nin 10 m'ye (35 ft) kadar yükselen şiddetli bir sel haline geldiği yağmur mevsimi için tamamen hazırlıksızdı. Orman zehirli yılanlar, böcekler ve örümceklerle doluydu ancak felaketlerin en kötüsü sarı humma, sıtma ve binlerce işçiyi öldüren diğer tropikal hastalıklardı; 1884 yılında ölüm oranı ayda 200'ün üzerindeydi. İşçi sağlığı önlemleri yetersizdi çünkü sivrisinek bir hastalık nedeni olarak bilinmiyordu. Yaşanılan doğal felaketler (büyük oranda top-



rak kayması) ve ölümler birçok maliyet kaybına yol açtı. Fransa 1889'da 287.000.000 ABD doları harcadıktan sonra iflas etti. Tahmini 22.000 kişi yaşamını yitirdi ve 800.000 yatırımcı zarar etti. Proje askıya alındı ve ardından sorumlular hakkında soruşturma açıldı. Lesseps ve oğlu Charles, fonların kötüye kullanılmasından suçlu bulundu ve beş yıl hapse mahkum edildi fakat karar daha sonra iptal edildi. 1894 yılında projeyi devralmak üzere başka bir Fransız şirketi kuruldu.

Amerikan Girişimi

Panama, 3 Kasım 1903'te bağımsızlığını ilan etti. İmzalanan anlaşmalar sonucunda Panama Kanal Projesi'ni ele alan Amerika bu olay sonrasında Panama ve Kolombiya ile diplomatik sorunlar yaşadı. 1904 yılında ABD Panama Demiryolları olmak üzere Fransız ekipmanlarını ve kazılarını 40 mil-

yon ABD dolar karşılığında satın aldı. 10 yıllık Amerikan projesi (1904-1914) nihayetinde Fransızlar için mevcut olmayan tıbbi ve teknoloji ilerlemeleri nedeniyle başarılı oldu. Sarıhumma ve sıtmanın nedenlerinin keşfedilmesi ve her ikisinin de etkili bir şekilde ortadan kaldırılması için geliştirilen stratejiler, 15 yıl önceki koşullardan çok daha farklıydı. Ayrıca kazı, demiryolları ve inşaat teknolojilerinin ilerlemesi, güncel imkanların neyi mümkün kıldığını göstererek ilerlemeyi önemli ölçüde hızlandırdı. Milyonlarca Amerikan doları harcanması ve binlerce kişinin ölümüyle sonuçlanan kanal projesi Panama Hükümeti'nin kontrolü ele aldığı 1999 yılına kadar ABD Hükümeti tarafından işletildi.

Panama Kanalı dünyanın en önemli mühendislik harikası olmasının yanı sıra en pahalı kanaldır. Kanal, bölgenin sosyoekonomik koşullarını geliş-

tirmiştir. Panama Kanalı ile Panama halkının refah seviyesi yükselmiş ve ülkenin gelişimine önemli katkılar sağlamıştır.

Ele almış olduğumuz dünya deniz ticaretinin en önemli kanallarından olan Süveyş ve Panama Kanalı proje aşamaları, siyasi ve diplomatik sorunları, maliyeti, can kayıpları ile günümüzde en fazla geçişin yapıldığı kanallardır. Açılışından 2002 yılına dek, yaklaşık 800.000 geminin geçtiği tahmin edilen Panama Kanalı'ndan her yıl 14.000'den fazla gemi geçmekte olup taşınan yük miktarı 203 milyon tonu bulmaktadır. Her iki kanal da deniz ticaretine maliyetlerin azaltılması, yol, zaman ve yakıt tasarrufu açısından çok büyük katkı sağlamaktadır.





Atilla Akbaş

Deniz, Liman, Petrol ve
Lojistik Yönetim Uzmanı

Yüksek Denizcilik Okulu/Güverte Bölümü mezuniyetinin ardından ticari gemi ve Tankerlerde görev yaptı. Deniz hizmetinin son bulmasıyla, National Business Academy'de Ship Chartering-Brokering eğitimi ile birlikte limancılık ve petrol/diğer zararlı maddeler deniz kirliliğine müdahale eğitimi aldı. Halihazırda Acil Yardım Limanlar Bölge Koordinatörlüğü görevlerinde bulunuyor.

Geliştirilmiş Balast Yönetim Sistemi

Balast suyu, geminin balast tanklarına, yüksüz ya da dengesiz-yüklü durumda dengeli seyir için alınan deniz sularıdır. Uluslararası denizlerde taşımacılık yapan gemiler tanklarına çektikleri balast sularını, yük aldıkları ülkelerden farklı ekolojik yapıdaki denizlere taşımakta ve değişen yüklenme koşullarına göre de bu balast sularının bir kısmını ya da tamamını ulaştıkları denizlere boşaltmaktadır.

Balast suyu ile taşınan deniz canlılarının denizlerdeki ekolojik dengeyi bozan etkileri nedeniyle, Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO) bu sorunu çözmek amacıyla bir dizi çalışmalara yönelmiştir. Bu arayışlar sonucunda ise balast suyu yönetimi sözleşmesi hazırlanmış ve üye ülkelerin tasarrufuna sunulmuştur.

1980'lerin ortasında bir ticari geminin balast suyu ile Karadeniz'e gelen

ve orijini doğu Amerika kıyıları olan, tıranklı denizanası adlı canlı türü, doğal düşmanı olmadığı için Karadeniz'i istila etmiş, balık larvalarının temel besinlerini yok ederek ve bizzat balık larvalarını yiyerek, balık sayısında önemli bir düşüş yaşanmasına sebep olmuştur.

Bahsi geçen deniz odaklı çevresel problemlerin çözümü için deniz bilimcilerince çeşitli ekipmanlar üretilmiş ve zaman içinde Denizciliğin hizmetine sunulmuştur.

Balast Water Treatment System / Balast Suyu Yönetim Sistemi

BWTS olarak bilinen bu araçlar, balast operasyonu esnasında sudaki biyolojik içerikleri süzmek ve öldürmek üzere tasarlanmıştır. Bu sisteme sahip olmayan belli tonajdaki gemilerin, özellikle denizcilikte söz sahibi olmuş beyaz listedeki ülkelerin limanlarına

giriş çıkışları, sörveylerce çok sıkı denetimlere tabidir. 2004'de IMO Balast Suyu Konvansiyonu'nun programına dahil edilmiş olan sistem, dünya genelinde 2013'de start olsa da, bizde maliyetlerinin yüksekliği sebebiyle henüz tam olarak uygulanamamıştır. Deniz eksperlerine göre, BWTS sözleşmesi sektöre 50 milyar doların üstünde bir pazar ile kapı aralamıştır. Çünkü gemilerin tonajlarına göre maliyet yansıması oluşacaktır.

Türkiye'de 2000-2500 Civarında Bu Cihazı Takmak Zorunda Olan Gemi Var

Bu sistemin aşağı yukarı şekillenen fiyatı ise, 200 bin dolar ile 1,5 milyon dolar aralığında oynuyor. Dünya bu pastadan pay kapma yarışına çoktan girse de, yerli üretimlerimiz TÜBİTAK desteğiyle yabancı firmalardan çok daha gelişmiş arıtma cihazlarını öncelikle iç piyasa hizmetine sundu bile.



Genelde gemilerin hem iki yanında hem de baş ve kıç taraflarında, birbirinden bağımsız bulunan bu tanklar, farklı hacimlerde balast adı verilen deniz suyunu içine alarak geminin sancak - iskele ve baş - kıç dengesini sağlar. Bunlar suya eşit batmayı sağlayan çok faydalı gemi denge unsurlarıdır. Konum olarak, omurga düzleminde gemi tabanına en derine yerleştirilmişlerdir. Böylece ağırlık merkezi aşağıya çekilerek gemi dengesinin korunması amaçlanır. Balast tankları gemilerin taşıma kapasitelerinin ortalama yüzde 30-35'ini kapsarlar. Düzgün kullanılmaması veya kullanılmaması, seferlerde telafisi zor sorunlara yol açabilir. Balast alan gemi, yükünü alıp boşaltırken tanklarındaki balast suyunu da değiştirir.

Balast suyu değişimi; en yakın karadan en az 200 deniz mili açıkta ve en az 200 m. derinlikte yapılabilir. Bunun mümkün olmadığı durumlarda ise en yakın karadan 50 deniz mili açıkta, en az 200 m derinlikte de bu alış verişi yapılabilir. Bu devir daim aynı zamanda gemide güvenli çalışma koşullarının da zeminini hazırlar. Bu durum tanklarda binlerce mikroorganizma ve canlı türünün de okyanus aşırı seyahat etmesine olanak sağlar.

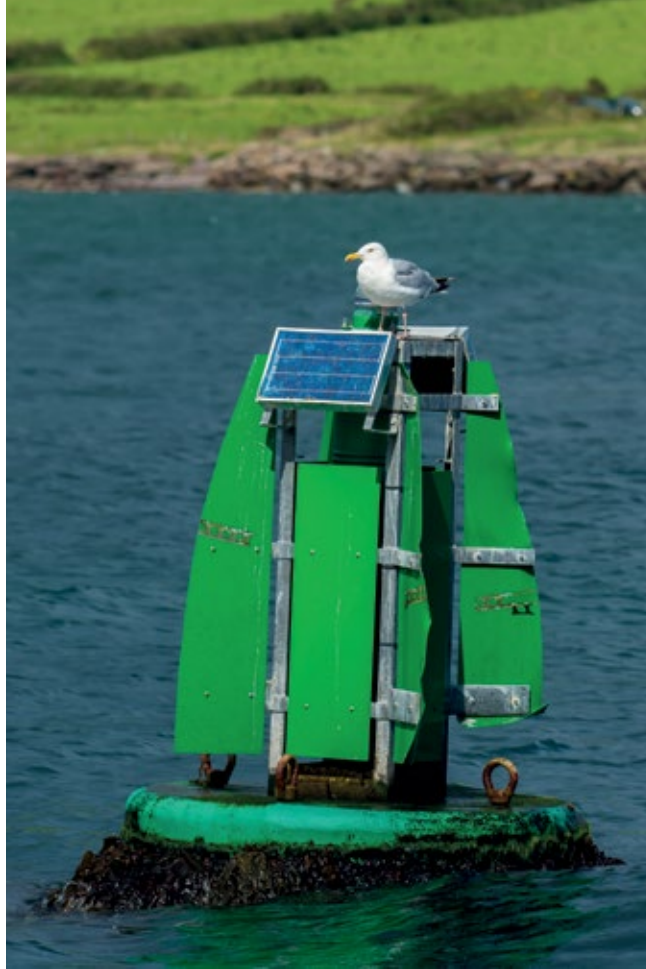
Yılda yaklaşık 5 milyar ton balast ile 10 bin canlı türünün de yer değiştirdiği bilgisi uzmanlarca saptanmıştır. Buda bizlere denizlerdeki ekolojik dengenin nasıl farklı istilacı türler tarafından bozulduğunu gözler önüne serer. Gemilerin yüksüz durumda, seyir sırasında stabilitelemlerini sağlamaları ve manevra yeteneklerini geliştirebilmek için balast suyu almaları olmazsa olmazlardandır.

Kıtalar arası taşımacılığın gerekliliği sucul türlerin istilasını geniş ölçüde artırmıştır

Türkiye yüzde 91 deniz taşımacılığı ile her yıl yaklaşık olarak 3-5 milyar ton balast suyunu, küresel olarak bir yerden başka bir yere gemilerce taşımaktadır. Bunun sonucunda da en az 7 bin farklı tür, balast tanklarında yer de-

ğiştirmek suretiyle ekolojik dengenin bozulmasına hizmet eder. Dünya denizlerinin yüzde 84'ünde istilacı türler bulunduğu gerçeği raporlanmıştır. Bu realiteler ışığında IMO, deniz suyunu bozan bu dış etkileri ortadan kaldırmak ya da minimuma indirmek amacıyla harekete geçmiştir.

Teknolojik dönem öncesinde gemiler ekonomik ve etkili bir yöntem olan katı balast yöntemi ile denge unsurlarını tamamlıyorlardı (Kaya-Kum-Demir madeni vb.). Ta ki sıvı balast suyu yöntemine geçinceye kadar.



Sıvı balast yöntemi katı balasttan daha etkili ve ekonomiktir

Balast suyu ile yer değiştiren istilacı türler, ciddi bir tehdit oluşturmaktadırlar. Bu tehdidin balıkçılığa ve halk sağlığına da zararı tartışma götürmez. Balast suyu ile taşınan 32 balık türünün en az 24 tanesinin yerleştiği popülasyonda hayatta kaldığı kayıtlarla sabittir.

IMO platformunda hazırlanan Gemi Balast Suları Kontrolü ve Yönetimi Uluslararası Sözleşmesi 13 Şubat

2004 tarihinde Londra'da kabul edilmiş ve imzaya açılmıştır. Sözleşme yürürlüğe girdikten 12 ay sonra 37 ülke (Dünya ticaret hacminin yüzde 29'u) imzalamış, 30 ülke (Dünya denizcilik ticaret hacminin yüzde 35'i) onaylamıştır. Buna göre 2009 yılından önce inşa edilen, balast kapasitesi 1500 m³'ün altında olan gemiler ile balast kapasitesi 5000 m³'ten büyük ve 2012 yılından önce inşa edilen gemilerin balast suyu arıtım sistemleri ile donatılması yasa gereği zorunlu kılınmıştır. 1500-5000 m³ arasındaki 2009 yılından önce inşa edilen gemilerin balast suyu arıtım sistemi ile donatılması gerekecektir. Balast kapasitesi 1500 m³ 'ten küçük ve 1500-5000 m³ arasında olan gemiler ile balast kapasitesi 5000 m³ 'ten büyük gemiler için ise D-2 standardının sağlanması gerekmektedir.

Türkiye özelinde değerlendirildiğinde, Türk gemi siciline kayıtlı toplam 13.132 adet geminin yüzde 7'si ve 150 groston ve üzeri gemilerin 1879 adet olduğu göz önüne alınırsa gemilerin yaklaşık olarak yüzde 47'sinin sözleşme kapsamına girdiği görülür.

Güncel olarak 50'den fazla balast suyu arıtım yöntemi vardır. Balast suyu arıtım sistemlerine karar verebilmek için bazı değerlerin bilinmesinde fayda var. Bu durumda en önem arz eden konu balast suyu arıtım sisteminin kurulacağı alandaki tuzluluk ve sıcaklık değerleridir.

Balast pompalarının yerleri ve geminin tank kapasitesi de önem sıralamasındadır. Deniz araçlarından kaynaklanan kirliliklerin kontrol altına alınması amacı ile geliştirilen bu sistem, gemilerin balast operasyonları ile denize basılan suyun içerisindeki farklı organizmaların, bölgeleri dışına taşınarak ekolojik kırılgılığı engelleme amacı ile uluslararası deniz otoritelerince kanun niteliğinde kabul edilmiştir. Ülkemiz de bu kararın çevresel faydasına ikna olmuş, gemi donatanlarını bu paralelde bilgilendirmiş, gemilerini dönüştürmek için yoğun bir çalışma içine girmiştir.

KORONAVİRÜSÜN GEMİ ADAMI YÖNETİM MEKANİZMASINA ETKİLERİ





Recep Odabaş

Nisnar Denizcilik

Personel Müdürü

Denizcilik hayatına 1999 yılında Barbaros Hayrettin Paşa Mesleki ve Teknik Anadolu Lisesi'nde güverte eğitimi ile başlamıştır. 2004-2013 yılları arasındaki deniz hizmetinin yanı sıra, tersane yeni inşa donatım projelerinde de görev almıştır. Anadolu Üniversitesi İşletme Fakültesi mezunu olan Odabaş, 2019 yılı itibarıyla Piri Reis Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Deniz İşletmeciliği ve Ekonomisi Bölümü'nde yüksek lisans eğitimini tamamlamıştır. 2013 yılından beri armatörlük firmalarında operasyon, personel müdürü ve enspektörlük görevlerini icra etmiştir. Kendisi halen Nisnar Denizcilik'te personel müdürü olarak görev yapmaktadır.

Koronavirüsün (Kovid-19) oluşturduğu kriz ortamına personel departmanları hazırlıklı mıydı ve acil eylem planlarını verimli bir şekilde uygulamaya geçirebildiler mi?

Öncelikle Kovid-19'dan ilk olarak Uzakdoğu bölgesinde deniz taşımacılığı yapmakta olan firmalar ve takip eden süreçte Akdeniz ve Kuzey Avrupa'da ve yaşanan gelişmeler çerçevesinde tüm dünya denizlerinde seyirüfe deniz taşımacılığı yapmakta olan armatörlük firmaları etkilenmeye başladı.

Yayılı Çin merkezli olan bu bulaşıcı virüsün ilk zamanlarda küresel çapta bir pandemiye dönüşeceği pek ön görüleliyordu. Aralık 2019'da vukuu bulan ilk vaka sonrası virüsün kıtalar arası yayılabileceği ve geniş kitleleri etkisi altına alıp tüm dünyada milyonlarca insanın enfekte olabileceği, yüzbinlerce insanın hayatını kaybetirebileceği bir boyuta ulaşması tahminlerin çok ötesinde bir sonuçtu. Dünya sağlık örgütü dahi ilk vaka görüldükten yaklaşık üç ay sonra yayılan virüsün pandemik bir durum olduğunu ilan edebildi.

Bütün bu gelişmelerin yanı sıra insan kaynakları departmanları normal süreçte dahi pek çok acil durum ve sıra dışı olay ile karşı karşıya kalan bir birimdir. İnsan kaynakları departmanları; temelinde insan faktörü olduğu için belli zamanlarda yaşanan çok farklı problemler karşısında hep hazırlıklı

olmalı ve anında refleks göstererek ivedi bir şekilde problemi çözüme kavuşturma adına eylem gerçekleştirilmelidir. Bu bağlamda bir personel müdürünün acil bir durumda ikinci, üçüncü hatta alternatif olarak dördüncü bir planı dahi olmalıdır.

Sürecin ocak ayı ile başlayıp şubat ve mart aylarında Avrupa merkezli devam etmesi ve zamanlama açısından personel değişim sürecine denk gelmemesi ilk etapta bizleri fazla etkilemedi. İlerleyen aylarda ise yaz döneminin de yaklaşması ve izne ayrılmak isteyen personel sayısındaki artışla birlikte, çözüm mekanizmaları ve planlamalarının üzerinde bir takım gelişmeler doğrultusunda süreç sekteye uğradı. Personel değişimlerinin yapıldığı limanlara girişlerin kapatılması, uçak seferlerinin iptal edilmesi ve insanların evlerinde karantinada kalmalarının zorunlu hale gelmesi gemilerde personel değişimlerini imkansız bir hale getirdi.

Tüm bu gelişmeler ışığında insan kaynakları departmanlarının yapması gereken planlama ve organizasyon şemaları değişikliğe uğradı. Tüm dünyada "Evde Kal" çağrısının yapıldığı bir zaman diliminde "Gemide Kal" sloganıyla süreci yönetme adına acil eylem planının ilk aşaması hayata geçirildi. Gemi adamlarının pandemi süresince psikolojik olarak gemide verimli çalışabilmesi için hayata geçirilen eylem planı büyük ölçüde başarılı oldu diyebiliriz. Personel müdürleri

ve insan kaynakları birimleri bu dönem ufak tefek sorunlar yaşanmasına rağmen gerektiği gibi tamamladılar ve bu bağlamda süreci yönetmeye devam ediyorlar.

Salgınla birlikte yaşanan şok dalgasını ve alınan tedbirleri seferde bulunan gemi insanları ilk aşamada nasıl karşıladı ve tepkileri neler oldu?

Bulaşıcı bir salgında insanların kendilerini izole etmesi; yayılım hızı azaltma ve enfekte kişi artışını yavaşlatma veya durdurma adına alınabilecek en önemli tedbirdir. Uluslararası sularda seyirüfe yapan gemilerde ortalama 8 ila 30 gemi adamı istihdam edilmektedir. Normal hayattan izole olan gemi adamları, bulaşıcı hastalık karşısında çok daha basit önlemler olarak enfekte olmadan süreci geçirebilecekleri nadir mesleklerden birine sahiptirler. Gemi adamları bu durumu öngörmekle birlikte personel departmanlarından bu yönde aldıkları bilgi ve telkinlerle psikolojik olarak kendilerini sürece rahatlıkla hazırlayabildiler.

Öte yandan gemilere temaslar yasaklandı ve gerek biyolojik gerekse maske ve teçhizatlar ile koruyucu tedbirler alındı. Bu duruma olumsuz hiçbir tepki vermeyen gemi adamları, personel departmanlarının süreci doğru bir şekilde yönetmeleri için gerekli kolaylığı sağladılar. Diğer bir önemli ve sevindirici gelişme ise birkaç vaka hariç hiçbir geminin karantinaya alınmamasıydı.

'Yeni Normal' döneme geçilmesiyle birlikte hem gemiden ayrılacak hem de gemiye katılacak personelin fazlalığı dikkate alındığında yaşanan zorluklar neler olacaktır?

Çoğu sektör ve kişi için 'Yeni Normal' bir döneme girmiş olsak da insan kaynakları birimleri, çok sayıda gemi adamının izne ayrılmak istediği yaz aylarında personel değişimleri konusunda sıkıntılar yaşamaktadır. Nitelikli personel yetiştiren eğitim kurumlarının sayıca ve nitelik olarak eksik kalması ve zabitan sınıfındaki yönetmelikler ile yanlış yönlendirilen denizcilerinin fazlalığı nedeniyle yaşanan sıkıntılar uzun yıllardır 'Eski Normal' olarak kabul görmektedir. Özellikle zabitan sınıfı gemi adamlarında arz-talep dengesizliğinin çok yüksek boyutlara ulaşması ve bu durumun her geçen yıl üzerine koyarak olumsuz yönde devam etmesi önemli problemleri de beraberinde getirmektedir. Birkaç yeterlilikten örnek verecek olursak; Türk deniz ticaret filosunun büyük bir çoğunluğu oluşturan 3000 GT/KW sınırlarında taşımacılık yapan gemilerde istihdam edilen birinci zabıt/kaptan

ve ikinci mühendis/başmühendislerin yaş ortalaması 50'nin üzerindedir. Çok az sayıda olan bu yeterliliklere sahip gemi adamlarının yaz aylarında izne ayrılma talebi, bırakın yerlerine nitelikli personel bulmayı sadece ehliyeti olan personel bulma konusunda bile geçmişten bu yana sıkıntıların yaşanmasına neden olmaktadır.

Benzer bir durum da; daha düşük oranlarda olmakla birlikte 3000 G/KW üzeri uzak yol ehliyetli personel istihdamı sağlayan şirketlerde yaşanmaya devam etmektedir. Bu açık çoğu zaman kolay bayrak altında herhangi bir eğitim kurumundan eğitim almadan sektörde çalışan ve yabancı ehliyet olarak personel bölümünden zabitan sınıfına geçiş yapan alaylı zabıtlar ile kapatmaya çalışılmaktadır. İçlerinden kendisini yetiştirerek sektöre faydalı olma adına emek sarf eden personeller çıksa da, yeterli eğitim temeli olmayan gemi adamları maddi ve manevi kayıpların yaşanmasına sebebiyet vermektedir. Sorunların bu şekilde de çözülememesi nedeniyle; üç tarafı denizlerle çevrili 83 milyonluk ülkemizde yabancı personel istih-

damından dolayı hem döviz hem de istihdam kaybı yaşanmaktadır.

Tüm bu problemlerin uzun yıllardır 'Eski Normal' olarak yaşanmaya devam etmesi, bir de üzerine 'Yeni Normal'in getirmiş olduğu zorlukların eklenmesinin personel değişimlerinde çok daha sıkıntılı bir sürecin yaşanmasına neden olacağı öngörüsünü ortaya çıkarmaktadır. Tüm bu sorunların yanı sıra yurt dışı personel değişimleri için vize serbestliği ya da kolaylığı için bir sonuca varılamamış olması bu dönemi çok daha sancılı geçireceğimiz anlamına gelmektedir.

Kovid-19 ile birlikte otonom gemi ve yapay zeka teknolojisi daha da yüksek sesle tartışılmaya başlandı. Bu teknolojilerin yakın gelecekte denizcilğe entegre edilebileceği ve personel kaynaklı sorunlara büyük oranda çözüm olabileceği konusunda düşünceleriniz neler?

Gelişen teknoloji hayatın pek çok alanında insan faktörünü tamamen ortadan kaldıramasa da pek çok kolaylığı beraberinde getirdi. Ancak bazı ticari



faaliyet alanları için bu durumun belli bir çizginin ötesine geçemeyeceğini düşünüyorum ve bunlardan birisi de denizcilik sektörü.

Denizcilik sektörü de bu değişimden olumlu yönde etkileyecektir fakat insan faktörü olmadan bir geminin sağlıklı işletilebilmesinin yakın gelecekte mümkün olacağını düşünmüyorum. Önümüzdeki dönemde yarı yapay zeka ve yarı otonom olacak şekilde gemiler bu donanımlar ile sektörde kendisine yer bulabilir ki mevcutta gemi üzerindeki teknoloji tabanlı cihazların bir bölümünde bahsettiğimiz teknolojiler kullanılmaya başlandı.

Bu bağlamda teknolojik gelişmeler ışığında personel sayılarında azalma yaşanabilir ve kademeli olarak tam otonom gemilere geçilebileceği öngörülebilir ancak bu dönüşümün 20-30 yıl gibi bir zaman dilimine ihtiyacı olduğunu düşünüyorum.

Kovid-19'da ikinci dalga yaşanma ihtimali göz önünde bulundurulduğunda gemi insanlarının mağduriyetlerini giderme amacıyla sizce ne tür önlemler alınmalıdır?

ler alınmalıdır?

Hali hazırda Kovid-19'un yayılım hızı bazı bölgelerde yavaşlatılmış olsa da salgın pek çok ülkede yükselen trendini devam ettirmektedir. Diğer taraftan yapılan laboratuvar çalışmaları sonucunda hastalığı tam anlamı ile engelleyici bir ilaç ya da aşı bulunmamıştır. Alınan tedbirlerin etkisini yitirmesi ya da mevsimsel değişikliklerle birlikte pandeminin daha yıkıcı bir şekilde ikinci dalga olarak yaşanabileceği ihtimali göz ardı edilmemelidir.

Dünya ticaretinin işleyebilirliği adına deniz taşımacılığı önemli bir yere sahiptir. Gemi adamlarından sağlıklı bir şekilde verim alınabilmesi için bazı önlemlerin alınması ticaretin sürdürülebilirliğini sağlama açısından büyük önem arz etmektedir.

Bu çerçevede almamız gereken önlemleri şu şekilde sıralayabiliriz:

- ▶ Daha önce birkaç kez gündeme getirilmiş olan gemi adamı sertifikalarının 5 yıllık geçerlilik süre-

lerinin aynı tarihli olması sağlanarak gerek STCW gerekse diğer süreli belgelerin yenilenmesi adına liman başkanlıklarına başvuru sayıları azaltılabilir ve bu şekilde zaman kaybı ortadan kaldırılabilir.

- ▶ Pandemiyle birlikte uygulamaya konan gemi adamlarının bitmiş süreli sertifika ve belgelerinin süreleri 3 ila 6 aylık süreçler halinde hiçbir başvuru yapılmaksızın bakanlık tarafından yayınlanan sirküler ile uzatılmasının devamı sağlanabilir.
- ▶ Kapıda vize veya vize serbestliği konusunda gemi adamı hakların genişletilmesi konusunda girişimlerde bulunulabilir.
- ▶ Personel değişimleri öncesinde; ilgili sağlık kuruluşları tarafından katılım yapılacak gemi personellerin izolasyonun sağlanması, geminin karantinaya alınması ve katılacak personellerin test ve sağlık taramalarının yapılması denizcilik sektörünün yaşaması muhtemel mağduriyetlerinin önüne geçecektir.





Barış Kızıldaş

Liva Denizcilik

Entegre Yönetim Sistemleri Uzmanı

Uzun yıllar çeşitli firmalarda insan kaynakları müdürlüğü yapan Kapt. Barış Kızıldaş, 2005 yılından bu yana denizcilik sektörüne hizmet vermektedir. Kızıldaş, TMSA, BMSA ve insan kaynakları yönetimi alanlarında uzman olmanın yanı sıra, İngiltere tahkim davalarında da danışmanlık yapmaya devam etmektedir. Halihazırda Liva Marine bünyesinde çalışmalarına devam eden Kapt. Barış Kızıldaş, Komoros Adaları, Palau bayrak sörveylığı de yapmakta ve deniz bilirkişisi olarak İMEAK Deniz Ticaret Odası'nda görev almaktadır.

Gemi adamı yönetim mekanizması küresel salgın sürecinden genel hatlarıyla sizce nasıl ve ne derece etkilendi?

Bu sorunuza yanıtlamak için kısa bir istatistiki bilgi vermek gerekir sanırım. Şöyle ki; dünyadaki denizcilik filosu 1.98 milyar DWT büyüklüğüne ve yaklaşık 96.000 adet gemi sayısına (yatlar ve <100 GT gemiler hariç) erişmiş durumda. Bu gemilerin yaklaşık 33.000 adedi ilk 10 sıradaki Panama,

Liberya, Marshall Island, Malta vs. bayrağı taşımakta. Örneğin; Panama yaklaşık 8.300 adet gemi ile bu işin başını çekmekte. Marketten tonaj olarak; Yunanistanlı yatırımcılar yüzde 18, Japonlar yüzde 11, Çinliler yüzde 11, Singapurlular yüzde 6 ve Hong Konglular da yüzde 5 pay almaktalar.

Türk Armatörü ise yaklaşık 1000 adet gemi ile bu yarışta yerini almaktadır. Çin, Filipinler, Endonezya, Rusya Federasyonu ve Ukrayna'nın tüm gemi

adamları için en büyük beş tedarik ülkesi olduğu bilinmektedir. Filipinler en büyük alt kadro personel sağlayıcısıdır ve onu Çin, Endonezya, Rusya Federasyonu ve Ukrayna izlemektedir. Çin, en büyük zabıt tedarikçisi iken, bunu Filipinler, Hindistan, Endonezya ve Rusya Federasyonu izlemektedir.

2015 yılındaki verilere dayanarak, uluslararası ticaret gemilerine hizmet veren dünya çapındaki gemi adamı sayısının; 790.000'i zabıt ve 754.000'i alt kadro olmak üzere 1.544.000 gemi adamı olarak tahmin edilmektedir. Günümüzde ise bu rakamın zabıtlarda 880.000 ve 760.000 alt kadro olmak üzere toplamda 1.640.000 kişi olduğu düşünülmektedir.

Belirtilen tüm bu gemilerin firmaları ve bahse konu gemi adamlarının neredeyse hepsi birinci derecede salgından etkilendi. Şubat ayından itibaren kademeli olarak personel değişikliklerini yapmaktaki zorlanan firmalar mart ayı ile birlikte personelin kendi ülkesinde dahi personel değişikliklerini yapamadılar. An itibarıyla Akdeniz/Karadeniz çanağında ticaret yapan gemilerde Ukrayna, Rusya, Gürcistan ve Türkiye gibi ülkelerde milliyet esasına göre personel değişimi yapılabilmektedir.

İnsan Kaynakları departmanında çalışan müdür ve personellerin bile süreli izne çıkarıldığı bu süreçte, personel eğitimleri dahil tüm bileşenler ve bu bileşenlere ait sektörel ekonomilerin de son derece etkilendiği görülmüştür.



Ekonomik kayba ait verilerin henüz derlenmediği şu günlerde ülkemizde milyonlarca dolarlık, dünya genelinde ise milyarlarca dolarlık bir mali kaybın yaşandığını söylemek yanlış olmaz sanırım.

Şirket personel birimleri değişim kısıtlamaları ve belirsizliğin getirdiği problemlerle mücadele etme ve personelin motivasyonunu artırma konusunda nasıl bir yol izledi?

Bahsettiğiniz bu sorunları, gemi adamı ve işletme/donatan tarafı olmak üzere iki açıdan ele almakta fayda var. Gemi adamları ve işletme/donatan özelinde de üç tip yapı ile karşılaştığımızı ifade edebilirim. İlki soruna son derece pragmatik ve akılcı şekilde yaklaşan yapı, ikincisi konuyu kendi çıkarına evirmek ve maddi kazanç sağlamak isteyen yapı ve sonuncusu da durumu kabullenmeyip krizi yönetemeyen yapı. Son iki yapıdaki düşünceye sahip her iki grup karşılıklı olarak birbirlerine ciddi anlamda zarar vermiş ve her bir olay özelinde on binlerce dolarlık maddi kayba sebep olmuşlardır.

Bazı işletme ve gemi sahipleri şirketlerini kapatma noktasına kadar gelmiş, bu süreci hazırlayan çıkarıcı personeller ise yabancı bir ülkede ku-

manyasızlıktan tutun, maddi yoksunluğa kadar inanılmaz derecede sorunlar yaşamışlardır. Kimi personel ve firmalar haberlere konu olacak şekilde bir krizin nasıl yönetilemeyeceğinin örneğini sergilemişlerdir. Soruna faydacı ve akılcı şekilde yaklaşan, krizi görüp, anlayıp karşı tedbirler üreten firma ve çalışanlar ise bu süreci neredeyse hiçbir yara almadan sürdürebilmektedirler.

Bu yaklaşımda olan firmalar, personel bütçelerindeki değişim maliyetleri ile ilgili kalemi sürecin yönetilmesine kanalize etmişlerdir. Böylelikle gerek belirsizliğin getirdiği sıkıntıları bertaraf etmeye, gerekse personel ve yakınlarını 'koşullar elverdikçe' rahatlatmaya çalışmışlardır. Çok uç derecede önlemler alan firmaları ayırmak kaydıyla ülkemizdeki bu yapıdaki firmalar, personellerinin motivasyonlarını artırma ve morallerinin bozulmasını engelleme adına kendi çaplarında önlemler almış olsalar da koşullar çerçevesinde bu önlemler personel müdürleri ile gemi personelleri arasında sohbetten öteye pek geçmemiş olduğu da görülmüştür.

Dünya denizciliğinin söz sahibi kuruluşları özellikle gemi insanları konusunda süreci sizce doğru bir şekilde yönetebildi mi?

Çok yerinde bir soru fakat cevabı ikiye ayırarak vermekte fayda görüyorum. Sektörün çatı kuruluşu olan Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO), alt sektör çatı ve yerel organizasyonları ve bayrak olarak tabir ettiğimiz ticaretin devamını sağlayan denizcilik otoriteleri arada ufak tefek sıkıntılar yaşanmasına rağmen son derece hızlı aksiyon alıp sektörün ve deniz ticaretinin önünü açmışlardır. Gemi ve gemi adamı sertifikasyonlarının devamı bağlamında çeşitli esneklikler getirerek sorunu daha ortaya çıkmadan önlemeyi başarmışlardır.

İfade ettiğimiz hususları ülkelerin denizcilik alanında faaliyet gösteren birimleri yapmış olsalar da, devletlerin diğer bürokratik çevreleri 'denizcilik sektörü' için son derece katı ve aşilamaz tavır sergilemişlerdir. Kendi milliyetine tabi gemi adamlarını bile gemilerden inmesini engelleyecek kadar ileri gitmişler farkında olmadan deniz ticaretini durma noktasına getirebilecek kararlar almışlardır. Kısaca ülkelerin denizcilik otoriteleri iyi bir sınav vermiş ama denizi ve denizciliği bilmeyen bürokrasi çevresi son derece kötü bir sınav vermiştir. Rahatlıkla söyleyebilirim ki hala bu görüşlerinden dönmeyen bürokratik uygulamaları yaşamaktayız.



Öyle ki uluslararası organizasyonların onlarca sirküleri ve yazışmalarına, gelişmiş ülke liderlerinin kararlarına rağmen hala gemi adamlarının değişimleri ile ilgili gerekli önlemleri alma yönünde direnmektedirler. Kağıt üzerinde değişim için çalışma yapılmış olsa da yayınlanan yönetmeliklerde karşılanması çok zor olan, oldukça yüksek maddi külfet gerektiren istek ve raporlamalar talep edilmektedir. Görünüşte lider zirvelerinin kararlarına uyulduğu algısı oluşturulmasına rağmen aslında gerçekte karşılanması neredeyse imkansız yönetmeliklerle gemi adamı değişim sorunları devam etmektedir.

Kovid-19 nedeniyle gemi insanlarının yaşadığı aşırı stres ve depresyon kaynaklı psikolojik sıkıntıların giderilmesi için şirketler gemi içerisinde ve operasyonel bazda hangi önlemleri aldı?

Bu sorunuza cevap verebilmek için kısa bir tanımlama yapmanın yerinde olacağını düşünüyorum. Basit olarak ifade etmek gerekir ise insan beynini tehdit eden iki şey vardır; bunlardan ilki 'değişim' diğeri de 'belirsizlik'tir. Kovid-19 önlemlerinin uygulamada olduğu bu süreçte ne yazık ki iki tehditle de karşılaşmış durumdayız. Önceden yaptığımız belli başlı rutinlerin bir kısmını gemiye çıkmadan, uzaktan yürütmeye çalışıyoruz ama bir kısmını da gerçekleştiremiyoruz. Bu yüzden gemi adamlarının ne hissettiği, olay-

lara ne tepki vereceği konusu değişime uğramış durumda. Şu an gemi personeli ve firmalarının yaşadığı durum normal şartlarda da yaşadıklarının dışında değil aslında.

Hatta göreceli olarak bazı durumlarda otorite, klas ve denetim baskılarının azalmasının gemi adamlarının iş yükünü hafiflettiğini bile söyleyebiliriz. Gemi adamlarının normal çalışma durumları zaten devam etmekte. Bu süreci zorlaştıran ve bir süre daha devam ettirecek olursa daha da zorlaştıracak durumlardan biri; personellerin olağan rutinlerini gerçekleştirememeleri ve dış dünyadan dışlanmışlık düşüncesi ile yalnızlık hissetmeleridir.

Normal zamanlarda yapmayacakları ama süreç içerisinde yaptıkları ve önümüzdeki günlerde yapacakları kuvvetle muhtemel olan tüm olumsuz davranışların 'kök nedeni' açıklamaya çalıştığım, değişim ve belirsizlikle birlikte 'normal rutinlerini yapamamaları' ve 'yalnızlık' hisleridir.

Toparlamak gerekirse pragmatik ve akılcı yaklaşan firmalar az önce söylediğim durumları çeşitli seviyelerde ele alarak süreci yürütmüşlerdir. Firmalarca, durumun iki ana alt başlık altında değerlendirildiği görülmüştür. Bunlardan ilki 'farkında olarak veya olmayarak' rehabilitasyon diyebileceğimiz bir programı uygulamak, ikincisi de çeşitli fiziki uygulamalar ile perso-

nel departmanını bir nevi insan kaynakları departmanına dönüştürmek sureti ile krizi yönetmek.

Rehabilitasyon programı diye nitelendirebileceğimiz hususları açıklamak gerekirse; gemi adamlarımızın kendilerini mental olarak zinde hissetmelerini sağlayacak destekleyici çalışmalar olarak nitelendirebiliriz. Şöyle ki; kendisini umutsuz, kaygılı, yoğun stres, mutsuz vb. duygular altında hisseden gemi adamlarımın, gemideki 'emin/saygı duyulan kişi' ile görüşmesi ve durumu ona aktarması gerekmektedir.

Paralel olarak, kaptan ve başmühendislerin de personellerinin tavır ve davranışlarını takip etmeleri büyük bir önem arz etmektedir. Burada şunu da söylemek gerekir; emin/saygı duyulan kişi olarak ifade edilen kişi/kişiler kaptan ve/veya başmühendis olabileceği gibi personelin saygı duyduğu ya da empati yeteneğine sahip olduğu düşünülen bir reis gibi başka gemi adamı da olabilmektedir. Firmalar ve gemi üst yönetimi kendi personellerini bu şekilde izleyerek ve destek vererek süreci atlattırma çalışmaktadırlar.

İnsan kaynakları departmanını insan sermayesi departmanına dönüştürmek ise esasında çok geniş bir husus ve burada derinlemesine konuşup odağı kaydırmak istemem. Bunun yerine yapılabilecek ve yaptığımız uygulamaları ifade edebilirim.



- ▶ Gemi kaptanları ve başmühendisler ile mümkün olduğu sürece her iki günde bir iş dışında kişisel psikolojik destek için Zoom, WhatsApp, Skype vb. anlık mesaj uygulamaları ile görsel olarak görüşmek. Amaç; yetkili durumdaki personelinizin konu hakkında düşüncelerini dinlemek, yorumlarını almak, işletmenin ülkenin ve diğer otoritelerin içinde bulunduğu durumu kendilerine aktarmak.
- ▶ Seçilen gemi personelleri ile dönüşümlü olarak haftada bir, iş dışında kişisel psikolojik destek için Zoom, Whats Up, Skype vb Anlık mesaj uygulamaları ile görsel olarak görüşmek. Amaç; ast-üst ilişkisinde en alt sırada bile olsa personelinizin konu hakkında düşüncelerini Dinlemek yorumlarını almak ve işletmenin, ülkenin ve diğer otoritelerin içinde bulunduğu durumu kendilerine aktarmak.
- ▶ Haftalık bazda kampanyalar düzenlemek. Örneğin; akşam yemeğinden hemen sonra en fazla otuzar dakika 'iş ve siyaset dışında' özellikle kişiyi neşelendirecek konforunu artıracak konularda kısa sohbetler etmelerini sağlamak(Eski bayramlar, teknolojik uygulamalar/gelişmeler, komik anı paylaşımları vb.).
- ▶ Haftalık spor programları uygulattırmak. Örneğin; günde 3000

adım attırmak ve çeşitli spor egzersizleri yapmalarını teşvik etmek.

- ▶ Şirket içi bazı neşeli yarışmalar düzenlemek.
- ▶ Haftalık olarak 3-4 sayfalık şirket içi gazete çıkarmak.
- ▶ Haftanın çalışanı uygulamasını hayata geçirmek.
- ▶ Haftalık olarak gemi içi çeşitli akıl oyunları turnuvaları düzenlemek.
- ▶ Periyodik olarak mesleki eğitim uygulamaları yapmak.
- ▶ Personel müdürü, eğer yok ise personel ile ilgilenen şirket sorumlusunun, periyodik olarak özellikle tüm personelin aileleri ile görüşüp gemi ve ilgili gemi adamı hakkında bilgi paylaşımında bulunmak.
- ▶ Personel müdürü dışında üst düzey yöneticilerin (Filo Müdürü, DPA, teknik müdür, genel müdür vb.) periyodik olarak özellikle alt kadro gemi adamlarının aileleri ile görüşüp gemi ve ilgili personel hakkında bilgi paylaşımında bulunmaları.
- ▶ Akıllı telefonlara indirilebilen uygulamaların personelin cep telefonlarına yükletilerek kullanmalarını sağlamak ve sonuçlarını şirketle paylaşmalarını talep

etmek. Böylelikle personelin günlük olarak mental yönden takibi hem kendisi hem de uygulama tarafından yapılabilmekte. İhtiyaç halinde ise psikolojik problemlerin trendi gözlemlenip önlem alınabilmektedir.

- ▶ Şirket gücü nispetinde periyodik aralıklarla özellikle alt kadro personelin ücretsiz olarak sevindikleriyle görüntülü olarak konuşabilmelerini sağlamak. Örneğin; Avrupa limanlarında limitsiz internet sağlayan birçok pop-up sim kart üreticisi bulunmaktadır. Aylık 10 € -20 € gibi çok küçük rakamlar ile bu sorun aşılabilmektedir.
- ▶ Şirket gücü nispetinde özellikle alt kadro personel ailelerine çeşitli büyüklük ve ebatlarda yiyecek ve temizlik malzemesi yardımı yapmak .
- ▶ İhtiyaç duyulması halinde psikolojik yardım için hafta içi ve cumartesi günü 10.00-19.00 saatleri arasında hizmet veren 0850 305 0034 numaralı Online Ruhsal Destek Programı (KORDEP) hattını arattırmak.

Bu ve benzeri uygulamaların bir kısmını uygulayabilen firmalar süreci neredeyse sıkıntı yaşamadan atlamaktadırlar. Çünkü bu uygulamalar pandemi sürecinde bizi asıl olarak tehdit eden unsurları elemine etmektedir.





Ali Tevfik Çakır

Omni Sigorta

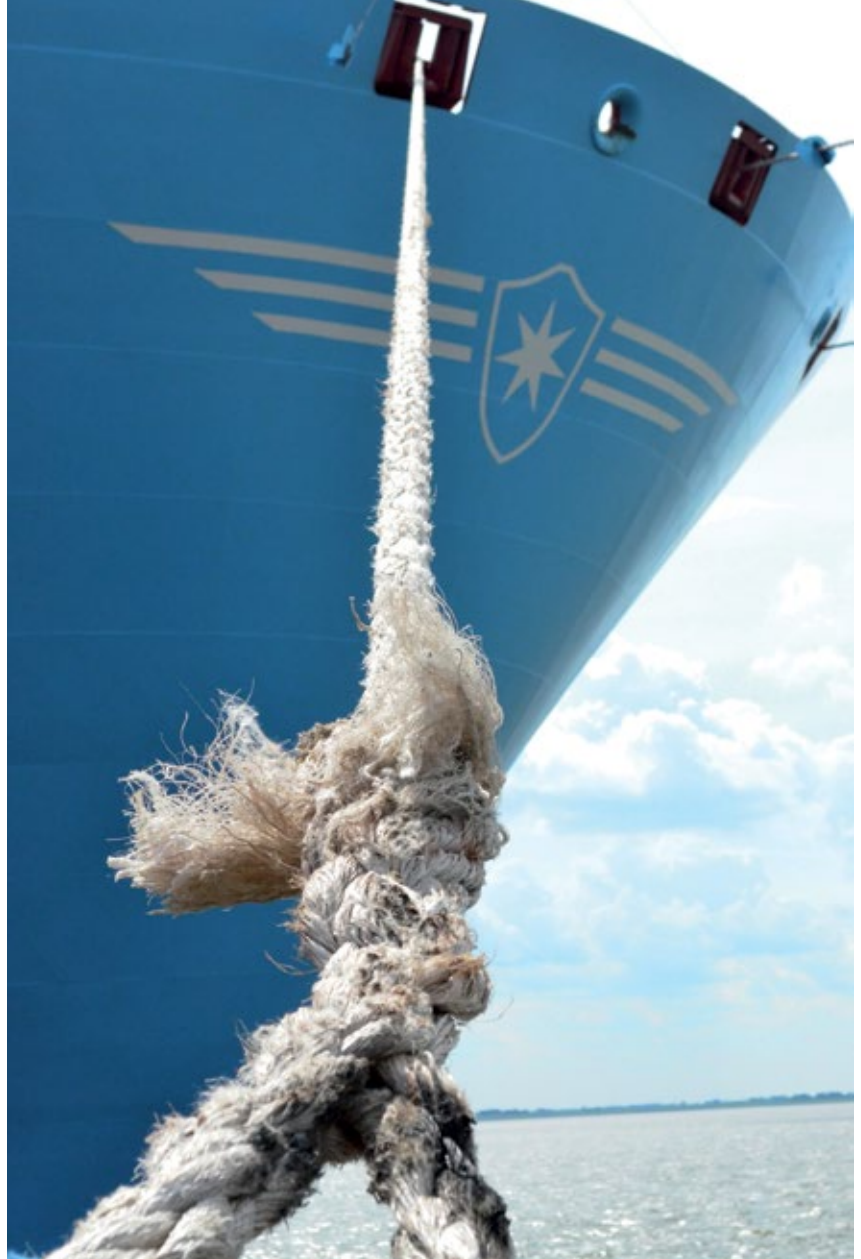
1976 yılında Deniz Nakliyat'ta denizcilik endüstrisine giriş yapan Çakır, 1978-1982 yıllarında Amerika Birleşik Devletleri'nde acentelik, kiralama ve konteyner eğitimlerinin ardından sektörün lider armatör kuruluşlarında görev yaptı. Deniz sigortaları brokerliği görevlerinde de bulunan Çakır Omni Sigorta bünyesinde çalışma hayatını sürdürmektedir.

Torunum İçin!

Yeni normale, yeni hayata ve bazı görüşler göre ise yeni bir çağa hazırlanmış şu günlerde, pandemi günlerinden ailelerinden, sevdiklerinden ve sevenlerinden uzak kalıp uzun mesai süreleriyle koronavirüs ile cansiperane mücadele veren hekimlerimiz ve sağlık personelimiz, ülkemizin uğradığı virüs salgınına rağmen mücadeleyi aralıksız sürdüren asker ve emniyet kuvvetlerimiz, hafızalarımızdan hiç silinmeyecektir.

Malumunuz üzere tedbir amaçlı 16 Mart itibarı ile okullar kapandı, 21 Mart 65 yaş ve üstü ve bir hafta sonra ise 0-20 yaş grubuna sokağa çıkma yasağı geldi. Haliyle çalışan kadınlarımız şirket işlerini, ev işlerini ve var ise çocukların uzaktan aldıkları eğitimlere yardım ve takip etmeye başladılar. Görevleri bunlarla sınırlı olmayıp, her gün yeni bir oyun veya meşgale üretmek zorunda kaldılar. Aile yapımız gereği 65 yaş ve üstü aile bireyleri bakım evlerinde değil de evlerimizin başköşesinde ağırlanması gelenek ve göreneklerimiz gereğidir. Kısacası, koronavirüsten etkilenen ülkeler nasıl hazırlıksız yakalandıysa çalışan kadınlar da şirketlerinde mesailerini evden yürütmeye hazırlıksız yakalandılar. Özellikle 0-14 yaş grubu ve lise hazırlık sınavına hazırlanan çocukları olan kadınlar için daha zor bir durum oldu. Çocukları ile on veya on beş gün yaz tatillerinde ilgilenmelerinin çok ötesindeydi. Sadece annelere mahsus bir durum olan sabır ve öfke kontrolünde zorlanmalar başladı.

Benim kızım da yurt içi ve yurt dışı seyahatler gerektiren özel bir şirkette çalışmaktaydı. Dede ve babanın kö-



keni Trabzon Of olunca, Karadeniz'de kaybettiğimiz meslektaşlarımızı hatırlamak amaçlı ilk torunuma Poyraz adında verdik. Bilemedik Poyraz ismi ilerde ciddi bir poyraz fırtınasına dönüşeceğine. Torunum ne zaman yedi kuvvetinde esmeye ve sorular kasırgaya dönüşmeye başladığında, annesi, aç dedene sor demeye başladı. Ben dijital hayata geçişe pandemi ile başladım. Meğer torunum beş yaşında geçmiş. Annesinin cep telefonu ile derhal görüntülü arama yapıyor.

Dede;

"Neden senin sokak izninin altı saat benim dört saat".

"Neden 23 Nisan'da parkta oyun oynamama izin verilmedi, hani benim bayramımdı".

"Neden 23 Nisan günü okulumda okuyacağım şiirimi okuyamadım".

"Neden doktor amca benim için sağlıklı bir çocuk diyor, neden sokakta oynayamıyorum".

"Neden virüs beni öldürsün, ben televizyondan gördüm virüs çocukları öldürmüyor"

"Neden ben hasta olayım ben yarasa

yemiyorum, ben ıspanak yiyorum"

"Neden dayımlarla bu yaz Küçük Ada'ya tatile gidemeyeceğiz ve ben her sabah Yani amcaya "kalimera" diyemeyeceğim"

"Neden büyük dayım Amerika'dan gelmiyor".

"Neden, Neden, Neden..."

Tüm bu ve bunun gibi "neden?" sorularına cevap olarak "Sizlerle, sizin yaş grubunuzla bir ilgisi yok esasında dedenin ve dedenin kuşağının çevreye verdiği zararlardaki umursamazlık, sağlığa vermesi gereken öncelik yerine mal ve mülke önem vermesindeki bencilik ve gelir dağılımındaki adaletsizlik." diyemedim. Ne de "İnsanoğlun 100 yıl önce yaşadığı İspanyol gribinden dersler çıkarıp ve gerekli önlemleri almadığını, doğayı hor kullanmak suretiyle çevre kirliliğine sebep olduğunu, vahşi yaşamda hayatlarını sürdüren canlıların yaşam alanlarını işgal ettiğini de" anlatamadım.

Koronavirüs insanlara karabasan oldu. Belirsizlikler insanları ölüm korkusuna sürükledi. Bu ister virüs kaynaklı olsun ister başka bir amaçla olsun, neticede başarılı oldu ve ülkeleri eve kapattı. Devletlerin ekonomi-

leri bozuldu ve işsizlik görülmemiş oranlara ulaştı. Yarın bu oranlardaki bir işsizlik ve adaletsiz gelir dağılımının neden ve sonuçlarından ikinci bir virüs dalgasından ziyade Arap Baharı'nda olduğu gibi ülkeler arasında domino etkisi yaratıp başka boyutlara mı ulaşır bilemiyorum. Umarım ne ikinci bir virüs dalgası ne de ekonomik buhranları yaşarız, yaşatırız genç kuşağa. Zaten yavrularımıza yaşatabileceğimiz kötü olan her şeyin enlerini yaşattık. Torunuma bunları anlatmaya kalksam yaşı itibarıyla anlamaz. Zaten benimde bildiğim bir şey yok, yap denileni yapıyorum yapma deneni yapmıyorum. Dünyada slogan olan "Elini 20 saniyeden az olmayacak şekilde sabunla yıka, maske tak ve ilk önce 1,5 metreyle başlayan tam mesafenin hala daha netleşmediği sosyal mesafeye dikkat et!". En iyisi pandemi günlerinde dedesinin neler yaşadığını yaz ki ilerde okur ve daha iyi anlar diye düşündüm.

Gelelim sektörde çalışmaya gayret eden hem de dünyada yaşam mücadelesi veren bir insan olarak ülkem, dünyanın ve sektörümüzün içinden geçtiği durumlar hakkındaki kişisel tespitlerime. Tabii ki benim tespitlerime sizlerin onlarca ilave yapmanız mümkündür.





Tüm insanlık için içinden geçtiğimiz ayların ve günlerin iyi, kötü ve zor tarafları oldu

- İyi -

Ülkemizde;

- ▶ Hekim ve sağlık personelinin üstün bir özveri ile çalışmaları.
- ▶ Emniyet güçlerinin kendi sağlıklarını geri planda tutmak suretiyle alınan tedbirlerin kontrollerini aralıksız sürdürmeleri.
- ▶ Zamanında alınan tedbirler neticesiyle sürecin başarılı yönetilmesi.
- ▶ Her yaşta, inançta, ırkta ve renkteki vatandaşlara diğer ülkelere nazaran çok daha fazla önem ve değer verilmesi.
- ▶ Koronavirüs bağlamındaki hastalar için devlet hastanelerindeki uygulamaların özel hastaneler için de geçerli olması.
- ▶ Destek kredilerinin verilmesi ve kredilerin ertelenmesi.
- ▶ Belediye hizmetlerinin aksaksız sürdürülmesi.
- ▶ İhtiyaç sahiplerine yapılan sosyal desteklerin herhangi bir siyasi görüş ayırt edilmeden yerine getirilmede gayret sarf edilmesi.
- ▶ İnsanlarımızın birbiriyle ilişkileri ve diyalogları diğer konulara nazaran daha saygılı ve düzeyli olmaları ve genel olarak alınan tedbirlere uymaları.
- ▶ Bazı şirketlerin üretimleri dışın-

daki faaliyetleri ara vermek suretiyle sağlık personel ve vatandaşların ihtiyaçları doğrultusunda tıbbi araç ve gereçlerin üretimine geçilmesi.

- ▶ Teknik liselerin bu süreçte öneminin ve farkındalığının artması.
- ▶ Tıbbi araç ve gereç ihtiyacı olan ülkelere, ülkeler arası siyasi görüş ve çıkar gözetmeksizin sağlık malzemelerinin sağlanması.
- ▶ Mal ve mülk yerine sağlıklı bir yaşam için yatırım yapılması gerektiğinin bilincine ulaşılmaması.
- ▶ İhtiyacımız dışında sadece kendimizi ödüllendirme amaçlı gereksiz alımları yapmamamızın işlenilmesi.
- ▶ İhmal edilen aile yaşamının öneminin ve değerinin anlamaya çalışılması.
- ▶ Müşterek bir kararlarla ailece birçok şeyi paylaşmayı öğrenmemiz.
- ▶ Sürümden kazanmak yerine daha kaliteli malzeme, servis ve hizmet üretme dönemine girileceği.
- ▶ Dijital yaşama beklenenden daha hızlı geçilmesi, bunun müspet ve menfi yanlarının görüşülmesi.
- ▶ Can dostlarımızın mağdur edilmemesi yönündeki gayretler.

Dünyada;

- ▶ Geçmişte ihtimal vermediğimiz ülkeler arasındaki dayanışma.
- ▶ İnsanoğlunun hatalarının çevre kirliliğine ve doğadaki canlıların

neslinin tükenmesine neden olduğunun daha da farkına varılması.

- ▶ İnsanların ölümleri ile neticelenen savaşlar ve iç karışıklıklar için yapılan masrafların insanoğlunun yaşamı için harcanmasının bilinçine ulaştırılması.

Denizcilik Sektöründe;

- ▶ Kurum, kuruluş ve derneklerin olumsuzlukların giderilmesi konusunda birlik ve beraberlik içinde hızlı müdahalelerle mağduriyetlerin önlenmesi yönündeki yaptıkları girişimler.
- ▶ Sektörümüzün gemi personeline korumacı yaklaşımı ve personelin emniyeti açısından azami hassasiyetin gösterilmesi.
- ▶ Armatör ve işletmecilerin dayanışma içinde olmaları. Özellikle Koster Armatörleri ve İşletmecileri Derneği (KOSDER) WhatsApp gruplarındaki olağanüstü sektörel örnek gösterilecek nitelikte.
- ▶ Webinar, skype, microsoft teams vs. vasıtası ile mesleklerinde başarılarını ispat etmiş yurt içi veyurt dışı gelişmelere hakim konuşmacı ve katılımcıların değerlendirmeleri ve öngörülerini sektörümüzü her yönüyle bilgilendirmeleri.
- ▶ Her türlü olumsuzluğa rağmen sektörde kalmayı amaç edinen ve sürdüren armatör ve işletmecilerin bulunması.
- ▶ Bayrak devletleri ve klas kuruluşları tarafından süresi bitmiş ve bitmekte olan sertifikalar için tanınan uzatmalarda müsamaha gösterilmesi.
- ▶ Geminin, gemi personeli için korumalı bir alan olduğu düşünüldüğünde gerekli tedbirlerin alınması kaydı ile gemi insanlarının karadaki insanlara nazaran daha düşük risk taşıdığı.
- ▶ Gemi personelinin yaşam tarzı olarak kabul ettiği dar bir alanda yaşam koşullarına alışık olmaları.
- ▶ Yakıt fiyatlarındaki düşüşler.

- Kötü -

Ülkemizde;

- ▶ Devlet tarafından her ne kadar her türlü olanakların sağlanmasına ve aksaklıkların giderilmesi

yönünde gayretlerin gösterilmesine rağmen eğitimin gerektiği şekilde uygulanamaması.

- ▶ Uzun süre iş yerleri kapalı kalması nedeniyle mağdur olan işveren ve çalışanların durumları.
- ▶ Mecburiyetten işlerini kaybeden veya yarım maaş ile çalışmak durumunda kalan vatandaşlarımızın durumu.
- ▶ 0-20 yaş arası ve 65 yaş üstü ve kronik rahatsızlığı olanların sosyal yaşleştirmelerinin kesintiye uğraması ve kronik rahatsızlığı olan vatandaşların mevcut sağlık sorunlarının ötelenmesi.
- ▶ 65 yaş ve üstü yaş grubu için var ise çocukları ve torunlarından mahrum kalmaları.
- ▶ İş ve turizm amaçlı seyahat kısıtlanması nedeniyle planların iptal edilmesi veya ertelenmesi.
- ▶ Tedbirlere bazı kişiler tarafından gerekli özenin gösterilmemesi.
- ▶ Aile içindeki bireylerin internet ve sosyal medya kullanımında yaşanan olumsuzluklar nedeniyle yaşanan sorunlar.
- ▶ Özellikle 0-20 yaş grubu çocukları olan iş kadınlarının hem iş hem de ev yönetiminde zorluklar yaşamaları.
- ▶ Sosyalleşme konusunda mecburi kısıtlamaların yaşanması.
- ▶ Cami ve ibadethanelerin kapalı olması.
- ▶ Vefat eden akraba, yakın ve sevdiklerimizin cenaze merasimlerinde dinimizin vecibelerinin yerine getirilememesi.
- ▶ Yavrularımızla bin bir renkteki kıyafetleriyle 23 Nisan Ulusal Egemenlik ve Çocuk Bayramı'nı, emekçi kardeşlerimizin halaylar çektiği 1 Mayıs İşçi ve Emekçiler Bayramı'nı, ülkemizin geleceği gurur kaynağımız genç evlatlarımızın 19 Mayıs Atatürk'ü anma, Gençlik Spor ve Spor Bayramı'nı sokaklarda coşku ile yaşayamamamız.
- ▶ Bizleri mezarları başında görmek isteyen yakınlarımız ve sevdiklerimize, ellerini öpüp onları mutlu edecek Ramazan Bayramı ziyaretlerimizi bekleyen büyüklerimize ulaşmamamıza.
- ▶ Sağlık personellerimizin her türlü emek ve çabalarına rağmen maalesef hayatını kaybeden vatandaşlarımızın bulunmasına.

Dünyada;

- ▶ Ülkelerin pandemiye hazırlıksız yakalanması.
- ▶ Zamanında gerekli tedbirlerin alınmaması nedeniyle virüsün hızlı bir şekilde nerdeyse dünyadaki tüm ülkelere yayılması.
- ▶ Koronavirüs için aşı ve ilacın bulunması ve uygulanması için uzun bir zamana ihtiyaç olduğu.
- ▶ Ülkelerde ikinci ve üçüncü salgının olma ihtimalinden söz edilmesi.
- ▶ İşsizlik ve gelir dengesizliği nedeniyle yaşanan ve yaşanması muhtemel sorunların artabileceği.
- ▶ Koronavirüs ile ilgili gereksiz spekülasyonların yapıldığı ve ülkeler arasında yersiz ve mesnetsiz suçlamaların sürdüğü.

Sektörümüzde

- ▶ Kontratı bitmesine rağmen ailelerine kavuşamayan deniz personelimizin olması.
- ▶ Ülkelerin hava alanlarının kapalı olması nedeniyle personel değişikliği yapılamaması.
- ▶ Personel değişikliği için 14 günlük karantina süre uygulamaları.
- ▶ Yavaşlayan ticaret nedeniyle özellikle kuru yük piyasasında yaşanan sorunlar.
- ▶ Krize hazırlıksız yakalanan armatörlerimizin banka kredileri nedeniyle yaşamaları muhtemel olumsuzluklar.

- ▶ Gemilerin gerekli bakım ve tutumların uyarınca yapılamaması nedeniyle gerek P&I kulüpleri gerekse tekne ve makine sigortacıları nezdinde ortaya çıkabilecek sorunlar.
- ▶ Olumsuz koşulların uzaması halinde gemileri laid up ihtimalinin gündeme gelebileceği.
- ▶ Bazı ülkelerin on dört gün karantina süresi uygulaması nedeniyle yaşadığı ticari kayıplar.
- ▶ Ülkelerde sokağa çıkma yasakları sebebiyle bazı evrakların tanzim edilememesi, yükleme öncesi sorvey gereken yükler için veya yük ve tekne hasarlarında sorveyör temininde sorunların yaşanması.
- ▶ Riskli bölgelerden geçen gemiler için silahlı muhafız temininde güçlüklerin çekilmesi.
- ▶ Tüm şirketlerin yatırımları ve ticari kayıpların ileride her konuda artışlara neden olacağı.

'Zor' hem ülkemiz hem dünyamız hem de sektörümüz için ortak bir kelime oldu. Türkiye ve sektör olarak el birliği ile bu günlerden kazançlı çıkacağımızı inancımı hiç kaybetmedim.

Bu vesileyle pandemiyle mücadelede hayatını kaybeden sağlık personellerimize ve vatandaşlarımıza Allah'tan rahmet, tedavisi devam eden hastalarımıza da acil şifalar dilerim.

Sağlıkla kalın.

Özgür olursanız sağlıklı kalırsınız...





Dr. Öğr. Üyesi Hasan Bora Usluer

Denizcilik Meslek Yüksekokulu Müdürü
T.C. Galatasaray Üniversitesi

Denizcilik hayatına 1999 yılında Kocaeli Üniversitesi, Karamürsel Meslek Yüksekokulu, Uzakyol Güverte Bölümü eğitimi ile başladı. 2001 ile 2014 yılları arasında Deniz Kuvvetleri Komutanlığı'na bağlı Seyir, Hidrografi ve Oşinografi Dairesi Başkanlığı'nda görev yapan Usluer, 2016 yılı itibarıyla İstanbul Üniversitesi, Mühendislik Fakültesi, Deniz Ulaştırma ve İşletme Mühendisliği Bölümü'nde doktora eğitimini tamamladı. Dr. Öğr. Üyesi Usluer, halen Galatasaray Üniversitesi, Meslek Yüksekokulu Müdürü olarak görev yapmaktadır.

Deniz Yetki Alanları Bölüm IV: Doğu Akdeniz'de İkinci Önemli Mutabakat

Değerli Koster Dergisi okuyucuları, Deniz Yetki Alanları Bölüm III yazısı, 'Sınır Taşsız Vatan: Mavi' başlığı ile karşınıza çıkmıştı. Ülke tanımında üç temel unsur dikkati çekmektedir; kara, hava ve deniz. Tanımlama da yer alan üç ülke unsuru sınırlarında hak iddia eder ve uluslararası hukuk gereği siyasi ve askeri önlemlerini alırlar. Kara sınırları hudut çizgileri ile belirlenmişken, hava ve bilhassa deniz sınırları

direkt çizilmeden hukukun belirlediği ölçüde ülkelerin anlaşması ve sınırları kabulü hitamında gerçekleşir. Sınır konusunda çok hak sahibi olan ülkemizin, sınırları koruma görevi ise önemle incelenmesi ve dikkate alınması gereken hususlar arasında yer almaktadır. Deniz yetki alanı özelinde incelemek gerekirse, üç tarafı denizlerle çevrili ve bir de iç denizi olmak üzere dört denizde hükümdarlık ya-

pan Türkiye Cumhuriyeti, büyük önder Mustafa Kemal Atatürk'ün de "Denizciliği Türk'ün büyük ulusal ülküsü olarak düşünmeli ve onu az zamanda başarmalıyız." sözü örneğinde olduğu gibi hassas davranmayı görev edinmiştir. Böylece, hem denizci bir toplum olmak hem de deniz kuvvetleri konusunda güçlü olmak ve mevcut yüzeyinin yüzde 80'ninin su olduğu yeryüzünde daha kolay hareket etmeye uygun yapıda olmayı sağlayacak ve eğitilmiş bireyleri hazır tutacaktır. Türkiye Cumhuriyeti deniz yetki sahası özelinde bazı hususlar dikkat çekmektedir. Ege Denizi'nde, Lozan Barış Antlaşması'nın maddelerinde açıkça belirtilmiş olan silahsızlanma statüsündeki ada, adacık ve kara parçasının hukuki statüsü ve Ege Denizi'nde mevcut bulunan Türk ve Yunan adalarının arasındaki çok yakın mesafeden ötürü, Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku içinde açıkça tanımlanan karasuyu ve kıta sahanlığı tanımlarına uymayan coğrafya nedeniyle, iki ülkenin uyum göstermesi gereken Ortay Hat (Median Line) esaslı paylaşım gerçekleşmediğinden halen aidiyet sorunu yaşanması Ege Denizi'ndeki hukuki statü ve Türkiye Cumhuriyeti'nin hak



kaybetmemesi için azami dikkat ettiği hususlardandır.

Diğer taraftan, Akdeniz'e uzun bir kıyısı olan Türkiye Cumhuriyeti Devleti; 1974 yılı itibariyle, sağlam ve tutarlı devlet anlayışı ile destek vererek halen sahip oldukları özgürlüğün perçinlenmesini sağladığı Kuzey Kıbrıs Türk Cumhuriyeti'nin (KKTC) haklarını da dikkate alarak hareket etmektedir. Deniz yetki sahaları, gelişmiş ülkelerin çok dikkat ettiği bir sahadır. Bu bağlamda metrik hesaplar ile kartografik çalışmalar yapılmalı ve sonucunda hassas olarak belirlenmelidir. Ülkemizin deniz yetki sahaları ile ilgili çalışmalar, gerek siyasi gerek askeri gerekse akademik olarak hakkaniyet esaslı yapılmaktadır. Ülkemizin denizcilik ile ilgili ölçümlerinin yapılıp, Uluslararası Hidrografi Organizasyonu (IHO) kalite kriterlerine uygun olarak notik neşriyat üreten yetkili kuruluşu olan, Türk Deniz Kuvvetleri başlısı, Seyir, Hidrografi ve Oşinografi Dairesi Başkanlığı ve ileri teknoloji ürünü üretebildiği dijital kartografi ürünleri olduğu bilinmektedir. Deniz yetki sahaları ile ilgili hesaplamaların yapılması, son günlerde sıklıkla duyduğumuz 'Mavi Vatan' konseptinin anlaşılmasına yardımcı olmaktadır. Denizci, ülkemizi anlatmaya yarayan tanım olarak karşımıza çıkan 'Mavi Vatan' şüphesiz göz ardı edilmemesi gereken bir kavramdır. Bu açıklama ışığında, ülkeler kendi karasuyu, kıta sahanlığı ve münhasır ekonomik bölgelerinde hukuki olarak tanımlanan faaliyetlerde bulunabilmesine hak sahibidir. Ayrıca, uluslararası sular ve gereklilikleri de ülkelere bazı haklar sağlamaktadır.

Peki, Akdeniz'de özellikle Doğu Akdeniz'de karşımıza çıkan resim neleri anlatmaktadır?

2011 yılında yazılan makaleden alıntı olan haritada, aslında Kıbrıs adasına kadar olması gereken Anadolu ortay hattı olarak 2007 yılından beri belirlenen hattın, Türkiye deniz yetki sahasının sınırlarının belirlenmesinde şüphesiz önem kazanmaktadır. 2010 yılında TÜDAV tarafından yayınlanan, çok önemli bilgilere sahip olan Doğu Akdeniz Deniz Yetki Alanları Uyuşmazlığı isimli kitabın 53.sayfasında yer alan haritada önemli ve hassas ölçekler ile hesaplamalar yapılmıştır. Hesaplamalar tarafımdan 2007 ile 2010 yılları arasında hassas kartografik programlar ile yaklaşık 1 sene sonucunda elde edilmiştir.



Doğu Akdeniz'in böylesine önem arz etmesinin temel sebebi işlenmemiş denizaltı ve yeraltı kaynaklarının zenginliği olduğu anlaşılmaktadır. Geçtiğimiz günlerde, Türkiye Cumhuriyeti devletinin Libya devleti ile prensipte anlaşılıp imzaladığı antlaşma Doğu Akdeniz'de dengelerin değişmesine sebep olmuştur. 27 Kasım 2019 tarihinde imzalanan deniz yetki alanları sınırlandırmasına dair mutabakat muhtırası birçok ülkenin beklemediği ve öngörmediği bir manevra olmuştur. 2010 yılı itibariyle yeraltı zenginliklerinden özellikle doğalgazdan zengin bir katmanın varlığı Doğu Akdeniz'e kıyıdaş ülkelerin çalışmalarının artmasını sağlamıştır. Hatta birçok ülke kıyıdaş olmayan ülkelerle bile araştırma ortaklığı yapmaya başlamışlardır. 2011 yılında TPOA ruhsatlı sahalarında araştırma yapılmasına yönelik mutabakattan sonra 2019 yılında başka kıyıdaş bir ülke ile anlaşma yapılması, Türkiye için muhakkak bir başarı olmuştur.

Yukarıda görünen harita üzerinde, 2011 yılında KKTC ile mutabık kalınan sınırı A-B arası hat belirlemektedir. B-C arası 32-16-18 D boylamının

GKRY dikkate alınarak oluşturulmuş Türkiye sınırı, C-D-E hattı ise, Türkiye'nin Anadolu kıyı hattı ile Mısır kıyı hattı arasında olması gereken metrik ortay hattını oluşturmaktadır. E-F arasındaki sınır ise Türkiye ile Libya arasında mutabık kalınan ve anlaşılan hattı oluşturmaktadır. 30 km uzunluğunda bulunan hat Doğu Akdeniz'de önemli bir adım olarak nitelendirilebilir. Kıyıdaş ülkelerin birçoğu, özellikle Güney Kıbrıs Rum yönetimi ve Yunanistan tarafından olumlu karşılanmamıştır. Libya'nın Atina Büyükelçisi, istenmeyen kişi (Persona Non Grata) olarak ülkeyi terk etmesi istendi. Bu aşamanın ardından, hukuk yazılı olmalı ve kayıt altına alınmalı prensibi ile düşünülünce, Birleşmiş Milletler A74/634, A74/628 sayılı yazıları ile duyurulmuş oldu. A74/757 sayılı Birleşmiş Milletler yazısı ile aşağıda görülen harita duyurulmuştur.

Sonuç olarak; Akdeniz de ve özellikle Doğu Akdeniz de uzun kıyı şeridi sayesinde 'Mavi Vatan' üzerinde 'Sancak Varlık' göstermesine sebep olmuştur. Bu kararlı duruş, Türkiye'nin öncelikle Doğu Akdeniz'de zengin yeraltı kaynaklarının, Türkiye'nin hakkı

olan deniz yetki sahalarında aranmasına sebep olmuştur. Bu kararlı duruşun devamı, Lozan Barış Antlaşması'na aykırı olarak davranılan silahsızlanmış statüde kalması gereken ama uluslararası hukuka aykırı olarak silahlanmasına sebep olunan on iki Ege adası için gerekli önlemlerin alınmasından geçmektedir.





Mehmet Uğur Yavuz

Sosyal Güvenlik Denetmeni

1978 yılında Ordu Fatsa doğumlu olan Yavuz, 2002-2010 yılları arasında çeşitli uluslararası nakliye firmalarında yönetici olarak görev yaptı. Yavuz, 2010 yılında İŞKUR'da başlayan kamu kariyerinde sırasıyla icra memuru, denetmen yardımcısı, merkez müdürü unvanlarıyla çalışmalarını sürdürdü. Kendisi halen SGK Çanakkale İl Müdürlüğü'nde Sosyal Güvenlik Denetmeni olarak hizmet vermektedir. Ayrıca çeşitli yayın organları için muhasebe uygulamaları, iş ve sosyal güvenlik hukuku üzerine yazılar yazmaktadır.



Laid-Up Durumunda Kısa Çalışma Ödeneği ve Nakdi Ücret Desteği Uygulaması

Çin'de başlayıp tüm dünyaya hızla yayılan ve ülkemizde de genel sağlığı tehdit eden Yeni Tip Koronavirüs (Covid-19) hemen her sektör gibi deniz taşımacılığını da olumsuz etkiledi. Pek çok geminin Laid-Up durumuna alındığı bu süreçte gemi adamlarının ve armatörlerin kısa çalışma ödeneğinden yararlanmaları için yapmaları gerekenleri gündeme almak istedim.

Servis dışı bekleme (Laid-Up)

Hurdaya ayrılmış gemiler dışında, iş bulamadığı veya hukukî bir kararın sonucunu beklediği için bir geminin ticari faaliyette veya bakım onarımda bulunmadan İdarenin izni alınarak demir sahasında ya da limanda demirleme/bekleme yapmasını ifade eden 'Laid-Up' servis dışı beklemenin süresine göre farklılar arz eder. Bu yazımda 'Laid-Up' kavramıyla münhasıran; geminin bazı makinelerinin çalışmasını sağlayarak ve çekirdek personeli muhafaza ederek, diğer gemi personelinin ise azaltarak ve servis dışı olarak bir aydan fazla on iki aydan az olan bekleme ifadesi eden 'Hot Laid-Up' kısa süreli servis dışı bekleme kast ediyor olacağım.

Servis dışı beklemede kısa çalışma ödeneğinden yararlanılır

İşyerinde kısa çalışma uygulanabilmesi için; İşverenin genel ekonomik, sektörel, bölgesel kriz veya zorlayıcı

sebeplerle işyerindeki çalışma süresinin önemli ölçüde azaldığı veya durduğu yönünde İŞKUR'a başvuruda bulunması gerekmektedir. İşsizlik sigortası kapsamında çalışanları bulunan bir iş yerinde donanımın, hammaddenin, ürünlerin korunması ve işyeri güvenliği için yapılan çalışmalar hariç mal veya hizmet üretimine yönelik hiçbir işin yapılamaz hale gelmesi yahut işin önemli ölçüde azalması yani iş sürelerinin en az 1/3 oranında azalması hallerinde işverence kısa çalışma ödeneği talebinde bulunulabilir. Yukarıda belirttiğimiz üzere adına işsizlik sigortası kesintisi yapılan gemi adamlarını çalıştıran ve özellikle salgın nedeniyle iş bulamadığı için 'Hot Laid-Up' durumunda olan gemilerde çalışanlar için kısa çalışma ödeneğinden yararlanılması mümkündür.

Salgın nedeniyle kısa çalışma şartları esnetildi

Ülkemizde Koronavirüsün (Covid-19) olası etkileri dikkate alınarak "dışsal etkilerden kaynaklanan dönemsel durumlardan ileri gelen zorlayıcı sebep" kapsamında kısa çalışma uygulamalarından yararlanmada kolaylaştırıcılar yapılmış, Covid-19 etkisiyle yapılan kısa çalışma başvurularına konu çalışanların, son 60 gün hizmet akdine tabi olmak kaydıyla son 3 yıl içinde 450 gün prim ödemiş olması yeterli görülmüştür. Son on iki aylık prime

esas kazanç üzerinden hesaplanan kısa çalışma ödeneği; ortalama brüt kazancın yüzde 60'ı olarak verilirken üst sınırı asgari ücretin yüzde 150'si olarak belirlenmiştir.

Kısa çalışma ödeneğine hak kazanmayanlar için nakdi ücret desteği uygulanabilir

Kısa çalışma ödeneğinden yararlanamayan personelin faydalandırılacağı bir diğer uygulama ise nakdi ücret desteğidir. 17.04.2020 tarihinde, iş sözleşmesi bulunmakla birlikte işveren tarafından ücretsiz izne ayrılan ve kısa çalışma ödeneğinden yararlanamayan çalışanlara ücretsiz izinde buldukları süre kadar, İşsizlik Sigortası Fonu'ndan her gün için 39,24 Türk Lirası nakdi ücret desteği yapılacaktır. Burada tartışmaya açık olan husus "Deniz İş Kanuna Tabi Hizmet Sözleşmesi" ile çalışanların 4857 sayılı İş Kanunu'nda düzenlenen bu destekten yararlanmalarının mümkün olup olmadığı noktasındadır. Kanaatimce ve ücret desteğinin dayanağı olan 4857 Sayılı İş Kanunu Geçici 10. maddesinde yer alan ve iş sözleşmesinin feshine yasak getiren "Bu Kanunun kapsamında olup olmadığına bakılmaksızın her türlü iş veya hizmet sözleşmesi..." ibaresinin gereği olarak gemi adamlarının da nakdi ücret desteğinden yararlandırılacağı şeklindedir.



Gamze Gezginci

Akademisyen

“Gemilerde çalışma amacıyla bir araya gelen bireyler, iş dışında kalan zamanlarında kendilerini yüz yüze iletişim kurmaya zorunlu hissetmiyor.”

Teknolojik gelişmelerin ve çağımızın getirdiği yeniliklerin yaşamın her alanında etkili olduğu bir dönemde bulunuyoruz. Özellikle internet kullanımındaki sınır tanımaz yükselişle birlikte sosyal medya kullanıcı sayısında da aynı oranda artış yaşandığını gözlemliyoruz. Öte yandan iletişimin bu 'yeni hali' ticaretin diğer faaliyet alanlarında olduğu gibi, internetin yoğun bir şekilde kullanıldığı gemilerde de bir takım iletişim problemlerinin ortaya çıkmasına da neden oluyor.

Konuyu derinlemesine inceleyen akademisyenler ve iletişim uzmanları görüş, öneri ve yönlendirmeleriyle teknolojinin beraberinde getirdiği “iletişim problemlerine” çözüm bulmaya çalışıyor. Röportaj konduğumuz Akademisyen Gamze Gezginci de internet ve sosyal medya kullanımı konusunda bilinçli olmanın önemine dikkat çekiyor.

İnternet ve sosyal medya kullanımı gündelik yaşamda olduğu gibi iş hayatında da büyük bir öneme sahip. Çağın vazgeçilmezi olan bu teknoloji-

nin çalışanların performansına etkileri sizce ne yönde oluyor?

Günümüzde herkesin şunu kabullenmesi gerekir ki, bireyi -kendi istemi dışında- sosyal medya ve internet kullanımından uzak tutmak mümkün olmadığı gibi doğru da değildir. Gelen son noktada, toplum olarak internet ve sosyal medya kullanımı hakkında “nasıl bilinçlenebiliriz?” sorusu üzerine yoğunlaşmamız gerekiyor. Sosyal medya kullanımı çoğu şirket için büyük bir sorun teşkil ediyor. Bu sebeple bazı şirketler internet ağlarından sosyal medya platformları başta olmak üzere, birçok siteye girişi de engelleyecek ayarlar getiriyor. Yeterli mi? Tabii ki değil; çünkü bu durumla barışmamız ve yeni bir bilinç oluşturmak için çalışmalarla başlamamız gerekli. Birçok araştırmada sanılanın aksine işyerinde sosyal medya kullanımı ve çevrimiçi sohbetlerin, çalışanların motivasyonlarını arttırdığına dair sonuçlar ortaya koyuluyor. Bu

da demek oluyor ki; işverenler, mesai saatleri içerisinde sosyal medya kullanımını sadece zaman kaybı olarak görmek yerine, verimliliği artırıcı bir araç olarak düşünmelidir. Sosyal medya özellikle takım çalışmaları, bireysel başarılar, işveren-işçi arasındaki olumlu diyaloglar, teşvik durumları gibi itibar yönetimi ve marka kimliği ile ilişkili alanları dolduracak kurum içi faaliyetlerin sunulduğu bir alan olarak görüldüğünde oldukça verimli hale gelmektedir. Global şirketler bunu başarılı bir şekilde yürütüyor; ayrıca yine yapılan araştırmalar çalışanların sosyal medya üzerinden kimlerle etkileşim kurduklarının da önemli olduğunu gösteriyor. Kurum dışından kişilerle diyaloglar motivasyonu düşürürken, şirket içi veya aynı şekilde olan paralel bir şekilde mesai saatinde olan biriyle konuşmalar tam aksine motivasyonu artırıyor. Tabii duyguları tetikleyici diyalogları da unutmamak gerek. Mesai saatleri içerisinde duygu durumunuzu etkileyebilecek eş, sevgili, flört gibi kişilerle diyalog kurmak da çalışanın performansını doğrudan etkiliyor. Bu sebeple çiftlerin günlük yaşam pratiklerine dair özellikle de duygu durumlarında ani dalgalanmalar yaratabilecek olayları mesai saatleri içerisinde çevrimiçi olarak paylaşmalarını motivasyonlarının verimliliği açısından önermiyoruz.

Teknolojinin gelişmesiyle birlikte gemi adamları uluslararası sularda, sosyal çevresi ve yakınları ile artık kolaylıkla iletişim kurabiliyor ancak buna paralel olarak gemilerde salon sohbet kültürü yok olmaya başladı. Bu durumun nedenleri sizce nelerdir?

Aslında temel sorun, insanların çevrelerine ve özellikle de kendilerine yabancılaşmaya bunun sonucu olarak



da yalnızlaşmaya başlaması. Artık sosyalleşmelerimiz, bireysel aktivitelerimizle gerçekleşiyor; çünkü bir arada bulunduğumuz insanlarla zaruri söylemler haricinde iletişim kurma zorunluluğumuz yok. İşimizi bitirir bitirmez dijital dünyanın bizlere kazandırmış olduğu alışkanlıklara yönelik kendimizle başbaşa kalmayı tercih ediyoruz. Anksiyete'nin yerini alan teknolojik çağın hastalığı nomofobi (cep telefonundan uzak kalma korkusu) günümüzde yaygın olarak görülen bir sendrom. Buna yakalanan bireyler interneti kendilerinin bir parçası olarak görmeye başlıyor. Bu sendrom düzenli mesai saatlerine sahip kişileri bile etkilerken, denizcilik sektörü gibi yakınlarından, sosyal çevresinden uzun zaman süresince ayrı kalabilecek çalışma şekline sahip meslek sahiplerinin, nomofobik durumlar gösterme olasılığı daha yüksek olabilmektedir. Gemilerde çalışma amacıyla bir araya gelen bireyler, iş dışında kalan zamanlarında kendilerini yüz yüze iletişim kurmaya zorunlu hissetmiyor. İnternet dizi/fimleri, sosyal medya platformları veya dijital oyunlar bireylere daha cazip geliyor; çünkü onlar orada kendilerini özgür hissedebiliyorlar. Sohbet kültürünün yok olma sebeplerinin en önemli dinamiklerinden biri, bireylerin kendilerini çevrimiçi alanlarda özgür hissedebiliyor olmaları. Karşıdaki insana uyumlu olmak zorunda değiller, sohbet konusu açmak zorunda değil ve en önemlisi karşısındaki insanı dinlemek zorunda değil. Bireyler bu alanlarda kendi iç dünyasına dönüp istediği birçok şeyi yapma olanağına sahip oluyorlar. Bu durum da o küçük ekranları, insanların yüzlerinden daha cazip hale getiriyor.

İnternetin toplumsal etkileşime olumlu yansımaları olduğu gibi istenmeyen etkilerinin de var olduğu uzmanlar tarafından vurgulanıyor. Denizcilik gibi; birlikte çalışmanın büyük önem arz ettiği bir meslek dalında yüz yüze iletişim sürecinin internet kullanımından kaynaklı zarar görmemesi adına ne tür önlemler alınmalı?

Çalışanlara yönelik, medya okuryazarlığı ve sosyal medya bağımlılığı hakkında farkındalık oluşturmak amacıyla eğitimler düzenlenmelidir; ayrıca uygulamalı iletişim seminerleri ile, çalışanlar aktif katılımcı haline dönüştürülerek performans çalışmalarını yapılmalıdır. Böylelikle eğitici etkinlikler eğlenceli hale dönüştürülerek, grup çalışmalarının güzel yanı ortaya konacaktır. Bir diğer önemli nokta ça-



alışanlara zaman yönetimini aşılacaktır. İnsan doğası gereği çok uzun süre aynı işe odaklanamamaktadır. Tabii ki dikkati dağılacak ve kısa süreliğine de olsa bulunduğu ortamdan kendisini uzakta hissetmek isteyecektir. Bireyler sosyal medyaya tam da bu noktada yönelmektedir; ancak kısa süre sonra çalışanın dikkatini yeniden toparlayarak bulunduğu ortama/işe zihnen geri dönmelerini sağlaması için gereken dikkat becerileri ve odaklanma eğitimleri verilerek, çalışanların oto-kontrol yetileri güçlendirilmelidir.

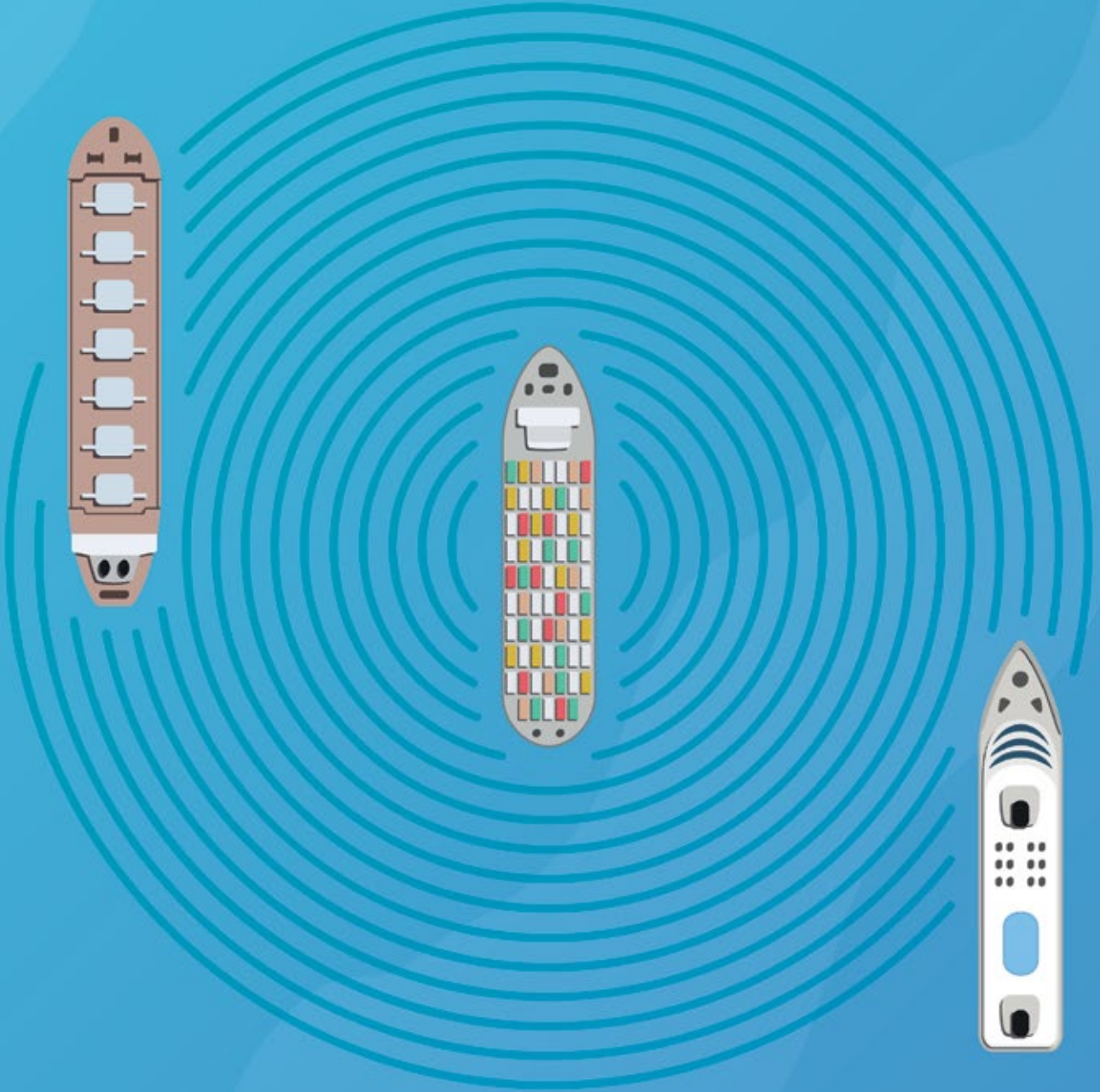
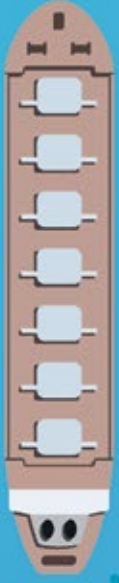
Gelişen teknoloji ile birlikte yakın gelecekte internet, denizcilik sektöründe daha fazla işin içinde olacak. Sektörde günümüzdeki deniz korsanlığının internet korsanlığına dönüşme endişesi hakim. Gelecekte gemilerde ve limanlarda operasyonların insansız olarak yapılacağı düşünüldüğünde şirketler siber saldırılara karşı hangi önlemleri almalı?

Bilişim alanı denizin bittiği yerde başlayan okyanus gibi. Henüz sınırlılıkları ve kısıtlamaları üzerine halen daha çok net çalışmalar yok ve internet alanında ortaya konan her türlü sistem bir insan zekasından türetilme. Bu önemli bir nokta; çünkü insan zekası tarafından üretilen her sistem başka insan tarafından yapı bozuma uğrayabilir, çözülebilir hatta ortadan kaldırılabilir. Dünya genelinde gerçekleştirilen uzaya yönelik çalışmalara bakıldığında denizcilik alanında da insansız çalışma sahasının mümkün olabileceği düşünülebilir; ancak her

alanın kendi içerisindeki zorlukları ve tehlikelerinin farklı olduğu unutulmalıdır. Kısacası bilgi ve siber güvenlik açısından şuan yeterince yapılanma mevcut değildir; ayrıca bu alan yoğun bir istihdam alanıdır. Bu alanı insansız saha haline getirmek, öngörülemez daha büyük sıkıntılara yol açabilir. Sonuç olarak bir işte karşınızda muhatap alacağınız bir "insan"ın olması size güven verir. Bugün telefon operatörlerini ararken bile insanlar telefonda müşteri temsilcisi ile doğrudan iletişim kurmak istiyor. Karşılarında otomatik bir yanıt sisteminin olmasını tercih etmiyorlar. Arada birçok anlaşmazlık ortaya çıkıyor ve kullanıcılar kendilerini ifade edemiyorlar. Bu küçük ve basit gibi görünen durum aslında dijitalleşmenin gerçekleşeceği tüm alanlar için doğabilecek sorunların minyatür bir göstergesi. Teknolojik sistemlerin gemilerde daha da yaygın hale gelmesi ile çalışan kişi sayısında azalmaya gidilebilir; ancak tamamen insansız hale dönüştürmek henüz açığa çıkmamış birçok yeni sorunu ortaya çıkarabilir. Tekrar ediyorum, bilişim ve siber ortamlara dair her şey insan zekası ile meydana getirilmiştir ve bu sistemler her zaman bir başka insan zekası tarafından çözülebilir. Bunu tamamen önlemenin bir yolu mümkün değildir; ancak teknolojinin gücü ile insan aynı ortamda bir araya geldiğinde üstün güç elde edilebilir. Anıdallığın olmadığı uzaktan yönetim sistemleri her zaman daha büyük maddi kayıplara sebebiyet verebilir.

KORONAVİRÜS

OTONOM GEMİLER VE DENİZCİLİKTE DİJİTALLEŞME





Prof. Dr. Yasin Arslanoğlu

İTÜ Denizcilik Fakültesi

Otonom Gemi ve Yapay Zeka Teknolojileri İle Denizcilikteki Yenilenme: COVID-19 Süreci

Istanbul Teknik Üniversitesi Denizcilik Fakültesi'nde görev yapmaktadır. Doktora sonrası çalışmalar için sırasıyla ABD, Güney Afrika Cumhuriyeti ve Japonya'da grup yöneticiliği ve misafir profesör olarak bulunmuştur. Saygın uluslararası dergilerde 22 SCI yayınının yanında 40'tan fazla uluslararası konferans bildirisi yayınlamıştır. Makine Öğrenmesi, Enerji Verimliliği, Emisyon ve Çevre Kirliliği, Denizcilik ve Çevresel Kimya alanlarında çalışmaları bulunmaktadır. Evli ve bir çocuk babasıdır.

Çin'de ortaya çıkıp Dünya'yı etkisi altına alan Koronavirüs salgını sadece insan sağlığına değil Dünya ekonomisine de büyük zararlar vermiştir. Her sektör ağır sorunlarla karşı karşıya kalmış ve kendi iç dinamiklerini çalıştırarak bu sorunlara çözüm bulmaya çalışmaktadır. Yazılım, bilişim, hizmet sektörlerinde bu sorunlar uzaktan çalışarak nispeten çözülmüştür. Ancak daha operasyonel sektörlerde şimdilik bu pek mümkün görünmemektedir. Özellikle tedarik zincirinin zorlandığı bu pandemi günlerinde denizcilik sektörü ciddi güçlükler yaşamaktadır. Sefere gidecek nitelikli personel bulunamaması, personelin sefere çıkmaya isteksiz oluşu, hastalık bulaşması endişesi, ithalat ve ihracatın azalması, insanların tüketim alışkanlıklarının değişmesi gibi durumlar da denizciliği etkilemektedir. Bu problemlerin özellikle son 10 yılda denizcilikte de uygulanmaya başlanan yapay zekâ, makine öğrenmesi, derin öğrenme ve otonom sistemlerin kullanımı gibi çözümlerle aşılabileceği öngörülmektedir.

Yapay zekâ teknolojisi 1950'li yıllarda hayatımıza girmeye başlayan bir teknolojidir. En basit tanımıyla, belirlenen bir amaç doğrultusunda sistemlerin ya da makinelerin insan zekasını ya da hareketlerini taklit etmesi ve öğrenmesidir. Bilgisayar teknolojisinin hızlı bir şekilde ilerleyişine paralel olarak, yapay zekâ uygulamaları hayatımızın birçok alanında yer bulmaya başlamıştır. Ayrıca, yapay zekâ teknolojisi üretimden tarıma, gıda sektöründen endüstriye, hayvancılıktan ulaşıma kadar tüm meslek alanlarında yer edinmiş ve tüm sektörleri derinden etkiler hale gelmiştir. Teknolojideki gelişmelerin etkisiyle yapay zekâ ile yönetilen sistemler zamanla kendi kendine işlemleri sürdüren, kararlar alabilen ve uygulayabilen otonom adıyla da bilinen sistemlere dönüşmeye başlamıştır.

Yapay zekâ teknolojisi ile birlikte or-

taya çıkan yeni alanlar makine öğrenmesi ve derin öğrenme alanlarıdır. Makine öğrenmesi, çeşitli algoritmaların ve sisteme ilişkin verilerin yardımıyla üzerinde çalışılan sistem ile ilgili çıkarımlar, tahminler yapabilen, öğrendiği veriler sayesinde kendini sürekli geliştirebilen, sürekli daha iyi ve başarılı olan bir yöntemdir. Bu yöntemin gemilerde kullanımı ile gemi yakıt tüketiminin tahmini yapılmış, sisteme ilişkin tutarlı tahminler sayesinde yakıt sürveyleri için çok faydalı olabilecek modeller geliştirilmiştir. Bu modeller sayesinde yakıt hırsızlığı gibi durumların önüne geçilebilecektir. Bu yararının yanında makine öğrenmesi yönteminin denizcilikte gemi enerji verimliliğini artırıcı yönde etkisi olacaktır. Eğer sistem gemi ile ilgili verileri etkili bir şekilde öğrenebilirse geminin yakıt tüketimi ve enerji verimliliği gibi konularda çıkarımlar yapılabilir.

Derin öğrenme, makine öğrenmesi kavramından sonra ortaya çıkan, klasik yapay sinir ağına alt katmanlar eklenmesiyle oluşan çok daha gelişmiş bir sistemdir. Daha çok görüntü işlemede kullanımı olan bir yöntem olarak literatürde yerini almıştır. Bu konu ile ilgili uyu görüntülerinden deniz yüzeyinde oluşan kirliliğin tespiti, yaklaşan geminin tipinin tespiti gibi çalışmalar yapılmıştır. Derin öğrenme görüntü işlemedeki faydalarıyla otonom sistemlerin gelişmesine katkıları vermiştir. Geliştirilen sistemler sayesinde manevralarını aldığı görüntüler yardımıyla kendisi yapabilen, istenilen rotada güvenli bir şekilde seyirini sürdürebilen otonom gemiler ile ilgili bilimsel çalışmalar başlamıştır.

Otonom kavramı iş gücüne ihtiyacın duyulmadığı sistemler için kullanılırken, yarı otonom kavramı bir sistemin yönetilmesinde yalnızca çok kritik kararların alınması gerektiği ve insan tarafından denetlenmesi gereken anlar hariç dışarıdan bir müdahaleye gerek duymadan çalışabilen sistemler için

kullanılmaktadır ve özellikle otonom kavramı son yıllarda birçok sektörde değişimi de beraberinde getirmektedir. Birçok uzmanın görüşüne göre, otonom sistemler 10-15 yıl içerisinde teknolojideki gelişim hızına paralel olarak hızlı bir şekilde gelişerek özellikle Endüstri 4.0 söylemiyle birlikte birçok sektörde geniş kullanım alanına sahip olacaktır. Endüstri 4.0 sayesinde otonom robotların birbirleriyle olan etkileşimi de artacaktır. Gelişen teknoloji ile birlikte, derin öğrenme, makine öğrenmesi gibi yapay zekâ uygulamalarından elde edilen bilgi birikimi ve yapılan uygulamalardan elde edilen başarılı sonuçlar ile birlikte otonom sistemlerin etkileşim, analitik düşünme, analiz etme ve karar verme yetenekleri üzerindeki çalışmalar artmış, bu sayede otonom sistemlerin gelişme hızı ivme kazanmıştır [1].

Taşımacılık sektöründe otonom kavramından bahsedildiğinde akla öncelikle otonom kara araçları gelmektedir. Ancak, otonom ulaşım aracı konsepti özellikle denizcilik sektöründe son zamanlarda üzerinde yoğun bir şekilde tartışılan ve çalışma yapılan bir konu haline gelmiştir. Otonom gemiler kavramında, yarı otonom kısımda sadece kritik anlarda hayati kararların verilmesinde insan müdahalesine ve denetimine ihtiyaç duyan, tam otonom kısımda ise tüm kararlarını kendi alabilen, dışarıdan bir müdahaleye ihtiyaç duymadan iş ve operasyonlarını sürdürebilen sistemlerle donatılmış insansız gemiler anlaşılmalıdır. Bu gemiler, IoT (Nesnelerin interneti), ICT (Bilgi ve iletişim teknolojileri), veri analitiği, kıyı izleme üsleri ile koordineli seyir sürdürebilme gibi ileri teknolojileri bünyelerinde barındırırken bu teknolojilerin birbirleri arasındaki etkileşimleri sayesinde çevreyi gözlemleyerek seyir güvenliğinin sağlanması, seyirin sürdürülmesi, gerçek zamanlı ekipman takibi, gemide bulunan sistemlerin/makinelerin sürekli izlenmesi, kargo yükleme/sürekli operasyonlarının gerçekleştirilmesi,



Kaynak: <https://www.yara.com>

limana yanaşma/ayrılma manevralarının yapılması gibi yeteneklere sahip olacaktır.

Dünya genelinde, otonom gemiler üzerine çalışmalar son yıllarda yoğunlaşmıştır. 2013 yılında DNV GL, kısa mesafeler için batarya güç ünitesi destekli, 6 deniz mili hıza ulaşabilen ve 60 metre boya sahip olacak "ReVolt" adındaki otonom tekne projesini duyurmuştur. Projede önerilen geminin faaliyet zamanı 30 yıllık olarak öngörülmüş ve bu süre içerisinde 34 milyon dolar tasarruf sağlanacağı belirtilmiştir [2].

2017 yılında Yara isimli bir Norveç firması ve Kongsberg denizcilik firması iş birliği ile, 100% elektrikli otonom konteyner tipi gemi projesi "Yara Birkeland" adıyla, bir ilk olarak dünyaya duyurulmuş. Proje, firmanın kara tesislerinde ürettiği ürünleri kara taşımacılığından deniz taşımacılığına geçirme fikri sonucunda ortaya çıkmıştır. Deniz yolu ile daha uzun mesafe kat edilmesine rağmen, batarya destekli otonom gemi projesinin hayata geçirilmesi ile işitsel ve çevresel kirliliğin azalacağı ve projenin yürütüldüğü bölgede yıllık 40.000 kamyon taşıma seferinin azaltılması hedeflenmektedir. Geminin 2020 yılı itibarı ile otonom bir şekilde seyir yapmaya hazır olması planlanmaktadır [3].

Finlandiya'da Otonom gemiler ve deniz taşımacılığı konusunda dönüm noktası olabilecek "Jaakonmeri" isimli bir uluslararası test platformu kurulmuştur. "Strategic Research Agenda 2025 of the Finnish Maritime Cluster" adıyla otonom gemi sistemleri ve geminin çalışma stratejilerinin konu edildiği çalışma Finlandiya denizcilik endüstrisi tarafından yürütülmüştür. Bu çalışmada otonom gemi teknolojisinin ilerleyişi hakkında Rolls-Royce firmasının hazırladığı stratejik plan doğrultusunda yol alınmasının ge-

rekliliği belirlenmiş ve Finlandiya karasularında bulunan bir bölge, çalışma kapsamında ele alınan prosedürler doğrultusunda kullanılmak üzere otonom gemi test sahası olarak uluslararası tarafların erişimine tahsis edilmiştir [4].

2018 yılında Rolls-Royce ve Finferries şirketleri SVAN adlı bir projede bir feribotun otonom teknoloji kapsamında geliştirilmesi amacıyla iş birliği içerisine girmişlerdir. Proje kapsamında Finferries şirketine ait "Falco" feribotunun otonom teknolojisi ile modifikasyonu gerçekleştirilmiş ve bu durum 2018 yılının aralık ayında dünyaya ilk otonom feribot şeklinde lanse edilmiştir. Geminin deneme seyrinde, manevra, nesne algılama, limana yanaşma, otomatik hız ayarlama gibi yetenekleri test edilmiş ve gemi için geliştirilmiş olan otonom teknolojisi başarılı bulunmuştur [5].

Port-liner isimli Hollanda'da kabotaj yapan denizcilik firması Antwerp, Amsterdam ve Rotterdam'da seyir edecek ilk otonom ve %100 elektrikli barç konseptini "kanalların Tesla'sı" olarak tanıtmıştır. Batarya sistemi ile tahrik edilecek olan barçlardan ilk 6 tanesinin kanallarda işletilmesi ile birlikte yıllık 23 bin kamyonun şehir trafiğinden uzaklaştırılacağı öne sürülmüştür [6].

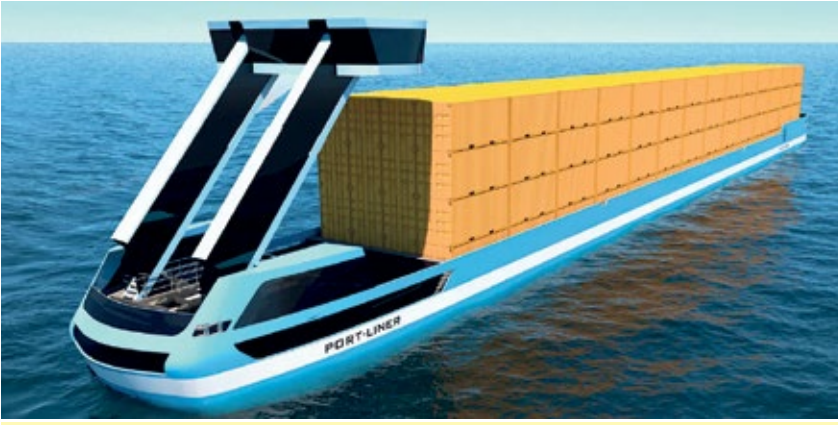
NYK Line şirketi 2019 yılı içerisinde 70826 grostonluk araç taşıyan bir Ro-Ro gemisi ile ilk otonom gemi seyrini gerçekleştirmiştir. Test seyrini esnasında, yapay zekâ teknolojisine sahip seyir ekipmanları tarafından çevre koşulları verileri kaydedilip analiz edilmiştir ve sonucunda en ideal rota ve hız belirlenerek tüm seyir otonom bir şekilde gerçekleştirilmiştir [7].

Türkiye'de ise ASELSAN tarafından "Levent" isimli su üstü otonom deniz aracı geliştirilmiştir. Kıyı devriyesi,

arama/kurtarma, lojistik destek gibi yeteneklere sahip olan araç 30 deniz mili hıza ulaşabilmektedir [8].

Otonom gemilerin tasarımları ve işletilme stratejileri adına farklı uluslar tarafından gerçekleştirilen çeşitli Ar-Ge çalışmaları ile otonom gemi çalışmalarında artış gözlenmektedir. Bu artışa paralel olarak ise denizcilik sektöründe söz sahibi kuruluş olan Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO) son yıllarda otonom gemiler hakkında toplantılar düzenlemektedir. Bu toplantıların sonucunda ise otonom gemileri ilgilendiren çeşitli yükümlülükler tartışılmakta ve otonom gemilerin uluslararası denizciliğe adaptasyonu hakkında kararlar alınmaktadır. Bu kapsamda IMO tarafından yapılan bir toplantıda çok farklı disiplinlerden gelen sektör uzmanları ve bilim adamları 2018 yılında otonom sistemlerin ve gemilerin denizciliği nasıl şekillendireceği konusunda görüş alışverişinde bulunmuşlardır [9]. Bu toplantı sonunda otonom sistemlerin denizcilikte hangi alanları ne şekilde kapsayabileceği konusunda aşağıdaki görüşler benimsenmiştir.

- ▶ Ticari gemiler kıyı işletmelerinden uzaktan erişimle kontrol edilecek veya hiçbir kontrol olmadan seferlerini sürdürebileceklerdir. Uzaktan kontrol uygulanmayan tam otonom gemiler için insan müdahalesi sadece çok kritik operasyonlarda yapılabilecektir.
- ▶ Otonom teknolojiler sayesinde daha az mürettebata ihtiyaç duyulacağından mürettebatın yaşam mahalleri azaltılacak, böylece yük için daha fazla alan açılmış olacaktır. Bu sayede gemilerin alacağı yük miktarı da bir miktar artmış olacaktır.
- ▶ Gemideki sistemler kendi aralarında haberleşebilecektir. Bu sayede veri toplanması, operasyonların sürdürülmesi, arızaların önceden öngörülmesi ve önlem alınabilmesi mümkün olacaktır. Bu sayede ekonomik kayıplar en aza indirilebilecektir.
- ▶ Otonom sistemler ve sürekli olarak veri elde edilebilmesi sayesinde gemiler ile ilgili bilgiler kıydan sürekli olarak takip edilebilecektir. Bu sayede gemilerin servis ve bakımları çok daha planlı bir şekilde yapılabilecek ve ek maliyetler azaltılabilecektir.
- ▶ Otonom sistemler sayesinde gemide istihdam edilecek personel



Kaynak: <https://www.portliner.nl>

sayısı azaltılabilecektir. Bu sayede denizcilik şirketleri için personel maaşı gideri de azalacaktır. Personel sayısı azaltılmasının bir faydası da personelin sefer süresince karşılaşacağı çeşitli hastalıklar, personeller arası yaşanabilen tartışmalar gibi olumsuz durumlar, psikolojik rahatsızlıklar da azaltılabilecektir. Özellikle Çin'de ortaya çıkıp Dünya'yı etkisi altına alan ve bütün sektörleri etkileyen COVID-19 hastalığı gibi hastalıkların denizcilğe etkisi otonom gemi teknolojileriyle sınırlandırılmış olacaktır.

- ▶ Ticari gemilerin yükleme yaptığı ve yük boşalttığı limanların yapısı da otonom gemilere uygun hale getirildiğinde yükleme ve tahliye işlemlerinde yaşanan, çeşitli can ve mal kayıpları ile sonuçlanan iş kazaları da azaltılabilecektir.

Yukarıda sayılan otonom gemileri destekleyici fikirlerin yanında otonom gemilerle ilgili çekinceler aşağıda sıralanmıştır.

- ▶ Otonom gemilere müdahale edilmediğinden gemiler siber güvenlik bakımından olumsuz durumlara açık ve bu gemilerin saldırılara karşı korumanın yeterli

olmadığı düşünülmektedir.

- ▶ Gemiden veri erişiminde haberleşmenin kopabileceği ve bu yüzden olumsuz durumların ortaya çıkabileceği düşünülmektedir.
- ▶ Veri alırken kullanılan sensörlerde yaşanabilecek bir arızada sağlıklı veri alınamaması durumunda uzaktan müdahale edilemediğinden arızaların önüne geçilemeyeceği fikri ortaya atılmıştır.
- ▶ Gemi personelinin azaltılması durumunda sektördeki sendikalar ve sivil toplum örgütlerinden olumsuz tepkiler alınacağı öngörülmektedir.
- ▶ Teknik ve ekonomik fizibilitenin sağlıklı bir şekilde yapılamacağı ve bu yüzden otonom gemi sistemlerinin yeterince verimli ve güvenilir olmadığı konusunda sektör paydaşlarında endişe mevcuttur.
- ▶ Sistemin arızalanması durumunda sefer güvenliğinin tehlikeye gireceği düşünülmektedir.

Bu çekincelerden hareketle denizcilikte otonom gemilerin kullanılmasının önünde aşılması gereken sorunlar olduğu, sektörün paydaşlarının bu

konudaki çekincelerinin giderilmesi gerektiği söylenebilir. Teknolojinin imkanlarından daha fazla faydalanılarak ve gemileri en kaliteli sistemlerle modernize ederek, yeni inşa edilmiş ve inşa edilecek olan gemileri otonom sistemlerle, otomasyon sistemleriyle donatarak, personelin bu sistemler konusunda eğitim düzeyini artırarak ve bilinçlenmesini sağlayarak bu çekinceler giderilebilir. Uluslararası denizcilik kuruluşlarının bu alanda sektöre daha fazla destek vermesi ve sektörü yönlendirmesi de beklenmektedir.

Denizcilikte otonom gemilerin sürdürülen çalışmalar sayesinde çekincelere rağmen kullanım alanının artacağı öngörülmektedir. Koronavirüs döneminde edinilen tecrübeler de bu teknolojinin özellikle geliştirilmesi ve yaygınlaştırılması yönünde motivasyon oluşturmaktadır. Unutulmamalıdır ki denizcilik, teknoloji sayesinde günümüzdeki önemine erişmiştir. Bu çağın teknolojisinin denizcilğe uygulanmasıyla denizcilik sektörü çok daha fazla gelişecek; sürdürülebilir, çevreci ve verimli bir ulaştırma yolu olarak dünya ticaretindeki önemini arttıracaktır. Mensubu bulunduğum İTÜ Denizcilik Fakültesinde de bu sürecin desteklenmesi için piyasanın ihtiyacı yönünde çok sayıda ve çeşitte birçok akademik çalışma gerçekleştirilmektedir.

KAYNAKÇA

- [1] Tayfun Uyanık, Çağlar Karatuğ, Yasin Arslanoğlu, Machine learning approach to ship fuel consumption: A case of container vessel, Transportation Research Part D: Transport and Environment, Volume 84, 2020, 102389, ISSN: 1361-9209, <https://doi.org/10.1016/j.trd.2020.102389>.
- [2] <https://www.dnvgl.com/technology-innovation/revolt/index.html> access date: 29.05.2020.
- [3] <https://www.yara.com> access date: 29.05.2020.
- [4] IMO, 2018, Report Of The Maritime Safety Committee On Its Ninety-Ninth Session Agenda Item 22.
- [5] <https://www.rolls-royce.com/media/press-releases/2018/03-12-2018-rr-and-finferries-demonstrate-worlds-first-fully-autonomous-ferry.aspx> Access date: 29.05.2020.
- [6] <https://www.portliner.nl/> Access date: 29.05.2020.
- [7] https://www.nyk.com/english/news/2019/20190930_01.html Access date: 29.05.2020.
- [8] <http://www.millisavunma.com/aselsan-levent-insansiz-su-ustu-araci/>
- [9] IMO (Uluslararası Denizcilik Örgütü). (2018) IMODOCS MSC 99/5 - Regulatory Scoping Exercise for the Use Of Maritime Autonomous Surface Ships (MASS) - Comments on the regulatory scoping exercise - Note by the Secretariat, <https://docs.imo.org/Shared/Download.aspx?did=109090> Access date: 31.05.2020.



Kaynak: <http://www.millisavunma.com/aselsan-levent-insansiz-su-ustu-araci/>



COO Kpt. Emre Uçan
Akinon

2000 yılında mezun olduğu İstanbul Teknik Üniversitesinde Güverte Bölümünden sonra 10 yıl boyunca ticaret filosunda kaptanlık dahil farklı görevlerde çalıştı. 2011 yılında Dokuz Eylül Üniversitesi Denizcilik Fakültesinde akademik kariyerine başladı. Liman manevralarında yapay zekanın kullanımı konusunda çalıştığı doktora halen devam etmektedir. 2017 yılında TÜBİTAK'tan alınan destekle kurucu ortağı olarak Margentech firmasını kurmuştur. 2018 Kasım ayından beri Akinon E-Ticaret firmasında COO olarak görev yapmaktadır.

Pandeminin Getirdiği Dijitalleşme

Koronavirüsün hızla yayılmasının global denizcilik pazarı üzerindeki etkisi ilk başta çok büyük boyutlarda oldu. Öncelikle Çin'in endüstrisini kapatmasından sonra pazardaki arz ve talep dengesini değiştirmesi sonucunda konteyner gemilerinden yakıt tankerlerine kadar tüm gemi navlunların küresel ticaretin yavaşlamasından etkilendi. Ancak zaman geçtikçe artık dünya bu pandemi ile yaşamaya alışmaya çalışıyor. Navlunlar uzun vadede tekrar artmaya başlayan ticaretle yükseliyor.

İlginç olan pandeminin aslında beklenen bir olay olduğuydu. Bir çok kuruluşun pandemiyi yıllar öncesinden tahmin ettiğini, üzerinde düşündüğünü, ülkelerin bu konu üzerinde planları olduğunu çoğumuz şaşırarak okuduk. Ancak bu tabii ki çok kolay unutmuyor olduğumuzdandı. 2003 yılındaki SARS salgınından 6 ay sonra Çin limanlarına gitmiş biri olarak her gün termometreyle gemide ateşimizi ölçüp limana gönderdiğimiz unutmuştum. Dahası Covid-19 halen etkisini dünya üzerinde sürdürüyor. Amerika Birleşik Devletleri ki dünyanın en büyük ithalat ve ihracat merkezlerinden biri ve Brezilya

gibi ülkeler hastalıkla halen boğuşuyor. Doğu komşumuz İran haziran başı itibarıyla ikinci dalgaya yakalanmış gözüküyor.

Yani aslında pandemi tehdidinin bitmediğini düşünmek kısa vadede denizcilik sektörünü sadece biraz yavaşlatan pandeminin ve bu pandemi bittikten sonra ortaya çıkacak seleflerinin sonuçlarını planlamak her denizcilik şirketinin oyun planında olması gereken bir strateji olarak karşımıza çıkmakta. Aslında pandeminin dünya endüstrileri üzerindeki etkisini bir katalizör olarak düşünmek mümkün. Pandeminin birden bütün dünyayı vurması ve neredeyse durdurması birçok sektörde yıllar süreceği değişimlerin hızla yapılmasını sağladı. Denizcilik gibi köklü ve kendine ait gelenekleri olan bir sektör için bile bu gerçekleşti. En hızlı ve verimli yol diğer birçok sektörde olduğu gibi denizcilik içinde dijitalleşme olarak öne çıktı.

Birçok denizcilik şirketleri aslında ülkemiz çapında yapılan sokağa çıkma yasakları ve ülkeler arası seyahatlerin kısıtlanması sonrasında çok kısa bir zamanda ofis yönetimini dijital-

leşirmek zorunda kaldılar. Her gün ofise gelen yöneticiler, enspektörler, insan kaynakları fonksiyonları bir anda isimleri birbirinden farklı ama yetenekleri çok benzer bazı programları kullanarak bilgisayar başında toplantılar yaparak bütün filolarını etkili bir şekilde yönetebildiler. Brokerlar, forwarderlar, sigortacılar yaptıkları iş için bir ofise ihtiyaç duymadıklarını gördüler.

Tabii ki ofis personelinin uzaktan çalışma yapması sırasında yeni ölçme ve değerlendirme ihtiyaçları ortaya çıktı ancak bu dergiyi okuyan profesyonellerin de katılacağı gibi çoğu insan için uzaktan çalışma, verimin arttığı, zaman zaman aşırı yoğun bir çalışma ortamı oluşmasına sebep oldu.

Şirketlerin pahalı emlakları ofis olarak kullanmalarının gerekliliğini düşündürdü. Şüphesiz iki meslektaşın akşam yemeğine çıkmasının yerine hiçbir şey geçemese de, yaşadığımız bu dijital dönüşüm bir saatlik toplantı için iki saat şehir içinde araba kullanmanın verimsizliğini de gözler önüne serdi.

Video konferans teknolojisindeki gelişmelerin geldiği nokta ve gemilerde yaygınlaşan ucuz internet teknolojisi gemide yapılacak iç denetler, gemi üzerindeki bakım tutum için uzman çağırma gibi ciddi seyahat masrafları yaratan durumların gelecekte bir kamera ve ekranla engellenmesi gerektiğini gözler önüne serdi.

Tüm dijitalleşme fırsatları tabii ki ofis işleri ve yönetsel fonksiyonlarla ilgili değildi.

Denizcilikteki dijitalleşmenin bir sonraki basamağı yük teknolojilerine yapılacak yatırımlarla olacaktır. Bu pandemi krizi tekrar göstermiştir ki bir şirketin veri analizlerinin doğruluğu, yapay zeka destekli optimizasyonları ve uçtan uca tedarik zinciri yönetimi konusundaki duyarlılığı kar etmesi ve zarar etmesi arasındaki farkı yaratmaktadır. Bu sebepten bütün denizcilik sektörü daha çok işlenebilir veri üretmeli ve ürettikleri veriyi işleyerek daha iyi tahminler ve kararlar vermek konusunda çalışmalıdır.

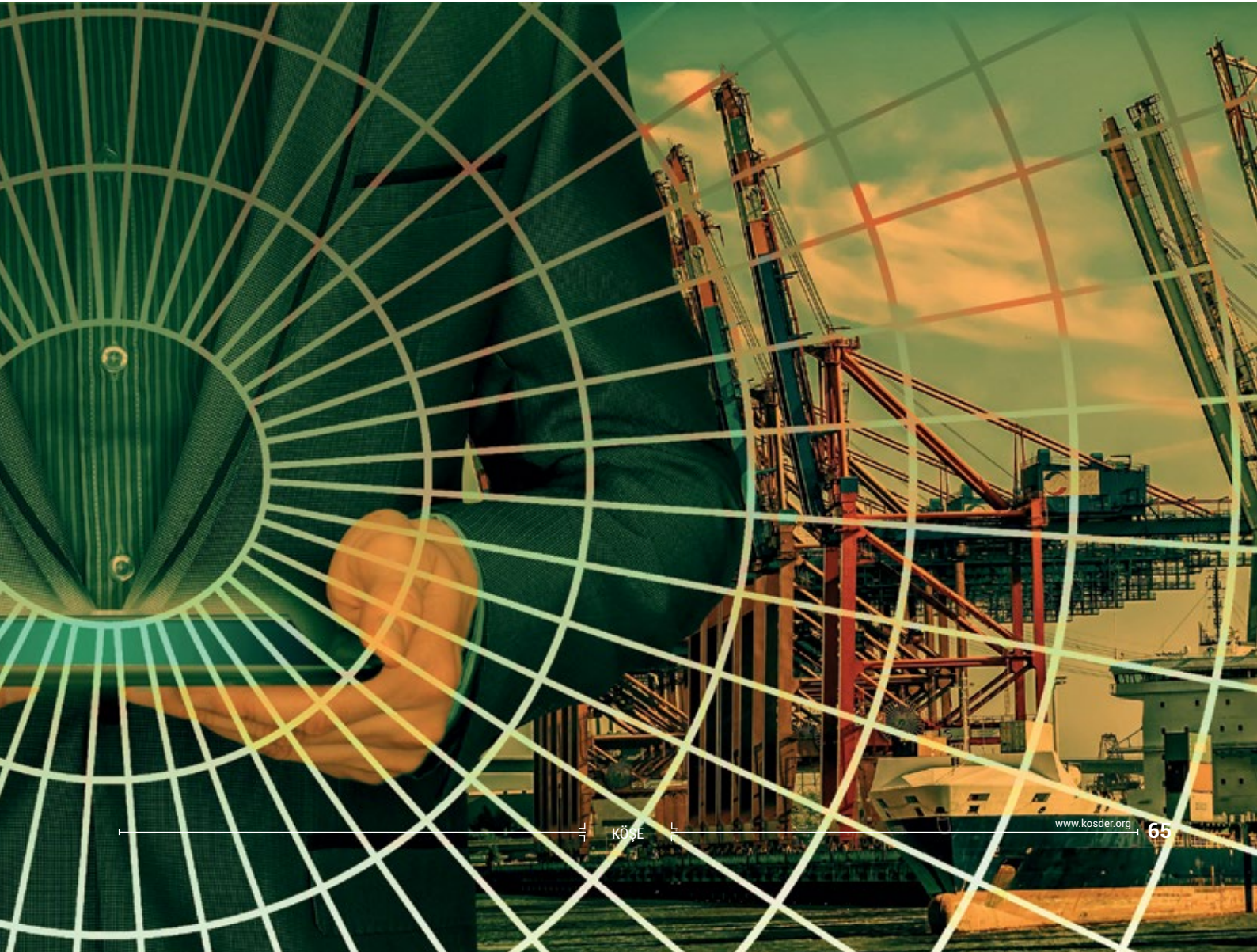
Şüphesiz daha uzun vadede denizcilik

şirketleri gelişen teknoloji sayesinde dışlinin bu tür krizlerde en hassas parçası olan mürettebatın görev tanımını değiştirmek zorunda kalacaktır. Basitçe otomasyon her zaman daha ucuz ve verimli olmaktadır. Tamamen otonom gemiler denizlere hakim olmasa bile insan kaynağının minimum seviyede kullanan gemilerin dayanıklılık anlamında daha dirayetli olacakları beklenmektedir.

Limanlar dijitalleşmeden en fazla faydayı sağlaması beklenen başka bir denizcilik sektörüdür. Akıllı yazılımlarla gemilerin rıhtımlarını ve operasyon saatlerini eldeki kaynaklarla dengeleyen limanlar herhangi bir pandemi etkisi olmadan da bu işi karakalemle yapmaya çalışan limanlardan daha verimli ve etkili olmaktadır. Ancak limanların da otonom olması yine insan faktörünü ortadan kaldırarak yük elleçlemesinin gelecek birçok krizlerinden etkilenmesi riskini tamamen ortadan kaldıracaktır.

Sonuç olarak; Covid-19 her ne kadar bütün dünyanın başına sarılmış ve devam etmekte olan bir bela bile

olsa kısa vadede dijital dönüşümün ilk evresinin ne kadar yakın olduğunu bütün dünyaya denizcilik sektörüyle beraber göstermiş durumdadır. Ofislere ihtiyacı olmayan şirketler, seyahat etmeden binlerce mil ötedeki limanı veya gemiyi gezmek ve denetlemelerde bulunmak, iş görüşmeleri yapmak ve şirketin kaderini dünyanın dört bir yanındaki yöneticilerle ekrandan telekonferansla belirlemek artık sıradan bir olaydır. 2003 ve ardından 2019'da ortaya çıkan küresel bulaşıcı hastalıklar ileride bu tür olayların tekrarlanacağını göstermektedir. Dijitalleşmeye devam eden ve ürettiği dijital veriyi işleyen firmalar bu tür krizlere karşı bugün ve gelecekte daha dayanıklı olacaktır. Dijitalleşmenin son evresinde ise denizcilik sektörü otonom teknolojilere kavuşacaktır. Teknoloji durmayacağına göre bu evrenin ilerisi olacaktır. Önemli olan bu dijitalleşme çağında arkada kalmamak ortaya çıkan fırsatları kar ve verimliliğe çevirmektir.





Atilla Alp Bölükbaşı

Fotoğraf Sanatçısı

“Deniz fotoğrafları sonsuz bir haz verir bana, o yüzden buralardayım.”

Denizler, insanlara yazdırdığı öyküler ve zihinlerde oluşturduğu zengin betimlemelerle 'doğa şiiri'nin en güzel kıtalarından birisini oluşturuyor. Anlatılanların yetersiz kaldığı ve üzerine her dönemde birçok şeyin söylendiği mavilikler, fotoğraf karelerinin de ana temasını oluşturuyor. Bizler de fotoğraf tutkusunun daha da anlamlandırılan denizi ve ifade ettiklerini Fotoğraf Sanatçısı Atilla Alp Bölükbaşı'yla konuştuk.

Kısaca bize kendinizden bahseder misiniz?

Yaşam öyküsü! Zamana bırakılan 56 yıl... 56 yaşın özeti çok zor. Mutlu geçen bir ömür benimkisi. Duyarak işiterek ve yorumlayarak yaşadım. Akçaabat'ın deniz kokan kıyılarında dalgalara siper küçük gövdelerimizle başlayan yaşam direncimiz, yaşama hevesimiz ve yaşama heyecanımız oldu. Bizim kuşak hep böyle. Mutluyuz ve mutluluğumuz bir tebessüm gibi yüreğimizin yansıması. 1964 yılında Akçaabat'ta doğdum, ne mutlu! Binlerce yıllık öyküleri tarih sayfa-

larında canlandıran doğal limanıyla denizcilerin deniz atası bir kent. Her dönemi ayrı bir sayfa. Burada okudum ve burada yaşıyorum hala. Şiiri, sanatı, kültürü, gazeteciliği, yazarlığı ve fotoğrafçılığı bu kentin mayasından yaşamıma işledim. Hep söylerim; mutlu bir çocukluğun, heyecanlı bir gençliğin beni ben yapan her taşı değerlidir. Geride kalan 37 kitap çalışması, 42 Türkiye, 6 yurt dışı fotoğraf sergisi, 12 belgesel, onlarca şehir çalışması, gazeteler, dergiler vs. Bir ömür, duygular tarifsiz, anlatmak zor...

Yaşamı fotoğraflamak nasıl bir duygu? Bunu yaparken zaman kavramı sizde farklı bir anlam kazandı mı?

Zamanı tutmuşum avuçlarımda, sınıksı, huysuzlansa biraz sıkıyorum... Bana beni veriyor sessiz ve dingin...

Zamanla hep kavga ederek geçti ömrüm. Yukarıdaki şiir bana ait bir şiirin ilk dizeleri. İlk mahallem, ilk arkadaşlarım, ilk okulum, ilk oyunum, ilk öğ-

retmenim... Hepsinin birer öyküsü var yaşamımda. Geçen 56 yılımın her anı böyle. Bazen şiir olup kaleme sığındı, bazen siyah beyaz karelerde albümlere... Sonra renklendi ve şimdi dijital uçuşta. Dedim ya yukarıda hayatı yaşarken bilinçlendirmek işin en önemli yanı. Her an bir hikaye, her hikaye bir zaman dilimi... Sevdalar değişmiyor, sevgi yolculuğunda yüzler, mekanlar, hayaller birikiyor. Ve yaşamı fotoğraflamaya başlıyorsunuz. Kara lambalı odalardan ışıllı ışıllı bir dünyaya yolculuk o kadar heyecanlı ki. Siyah beyaz banyolardan dijital telefonlara. Emek uçuşa geçti, hepsi bu. Yaşam şimdi daha dolu ve daha hızla akıyor ve fotoğraf da öyle. Her anımız fotoğraf oldu, eline telefonu alan bir bebeden mesaj atıp selfi paylaşan ihtiyar niyeye kadar herkesin heyecanı farklı. Keşkeler giriyor yaşama ister istemez; keşke bu benim gençliğimde olsaydı da doya doya yaşamı işleyebilseydim demek pişmanlığı.

Zengin bir fotoğraf arşivine sahipsiniz. Bunun yanında denizlere ilişkin çok özel anıları yakaladınız. Bir fotoğrafçı gözüyle bizlere denizi tanımlar mısınız?

Deniz kokulu memleketim! Yosunların kayganlığında ayakta kalabilme direncini ve becerisini yakalamak, dalgaların okşadığı çakıl taşlarının sessiz çığlıklarını dinlemek, dalgalar gerilerken tertemiz kumların bir nefeslik düzeni ve suya düşen renklerin çırpınışı. Balıkçılık denilince hep doğal yaşamın en safi en renklisi gelir aklımıza. Kum sal ve kayık, özgürce çekilen küreklerin, patpat diye dingin denizleri yarıp giden motorların hazzı yorumsuzdur benim için. Susmak ve düşünmek, sadece içten şarkılar mırıldanmak, böylesine bir tutku. Beni hep etkilemiştir deniz. İlk günden bugüne denize olan tutkum, renklerin sarhoşluğu ve ışığın





mavi sularda dansı anlatılmaz bir gerçek. Balıkçıların ağlara uzanan umutları, ağlara düşen balıkların bir umut olarak evlere yansıyan ekonomik katkısı... Kirletilmedikçe denizler insan ile dost yaşarlar; ama çember daralmaya başladı maalesef. Biz geleceğimizi tüketiyoruz, denizler kirlenmeye başladı. İşte fotoğraf için en güzel renk en güzel kadraj buralarda. O yüzden denize dönük yüzüm, duygularım, heyecanlarım ve objektifim. Bazen bir güne siğan binlerce kare. Deniz fotoğrafları sonsuz bir haz verir bana, o yüzden buralardayım. Yaşamım oldukça oralarda olacağım.

'Mavi Çiğlık'tan da anlaşılacağı üzere deniz ve içerisinde barındırdıklarına ayrıca bir ilgi duyuyorsunuz. Bir Karadenizli olarak denizleri fotoğraflamak siz de nasıl bir etki bırakıyor?

"Bir Deniz Faroz" diye başladı ilk deniz kitap çalışmam. Faroz Trabzon'un deniz karakterinin en önemli merkezi. Karakteristik bir Trabzon kimliğinin bedende bütünleştiği tutku merkezim. Şimdi daha evrensel bir çalışma ile mavi denizlerden derlediğim renk güzelliğini "Mavi Çiğlık" olarak yola çıkarıyorum. Konsept kitap ve sergilerimin yeni yolculuğu bu. Deniz, dalga, insan, kayık, balık, ağ, yansıma, deniz kuşları ve denize tutkun insanların bir nefes deniz kokulu düşleri. Karadeniz,

deniz fotoğraflarının en güzel mekanı bence; ama mavi çiğlıkta Türkiye'nin farklı iklimlerini de görmek mümkün olacak.

Şiir, edebiyat ve koleksiyon alanında çalışmalarınızın olduğunu biliyoruz. Okurlarımız için bu çalışmalarını biraz detaylandırır mısınız?

Ben ilk koleksiyona başladığımda yıl 1974'tür. Yani 10 yaşında başlayan koleksiyon merakım ve ilk şiirim. Kıbrıs Barış Harekatı'nı anlatan bir şiir ve sonrasında şiirler. Ve 46 yılı dolduran kitaplar, el yazmaları, fotoğraf ve gravürler, efemera ve filateli koleksiyonları, eski film arşivleri... Bu bir anlamda bir takip zenginliği. Ve bu birikimlerle oluşan bir müze. Trabzon'da; Trabzon Tarih Müzesi içinde sergilenen 3 bin 700 eserin koleksiyoneri olmak beni mutlu ediyor. Hala binlerce yeni müzeli doküman sevgiyle uzandığım birer değer olarak arşivlerimde.

Diğer ilgi alanlarınıza nazaran fotoğrafçılığı sizin için özel kılan neydi?

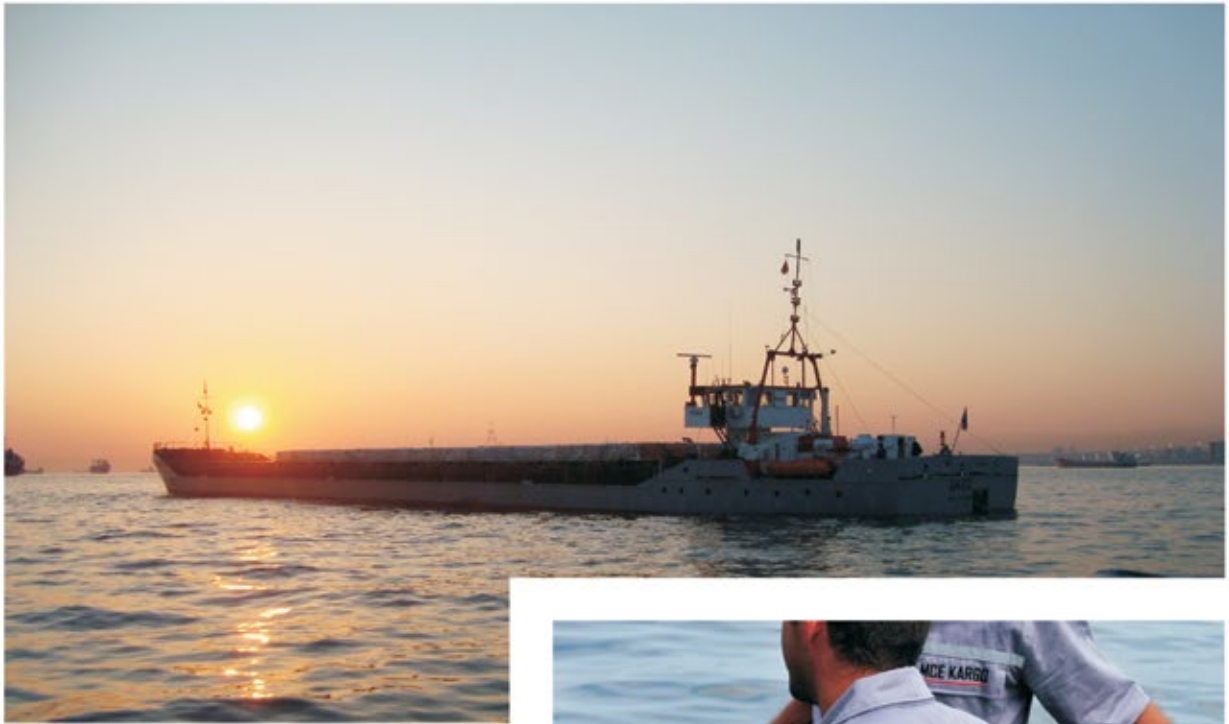
Her fotoğraf bir öyküdür benim için. Bazen bir kare çok şeyi anlatır. Alıp karşınıza koyunca içinizden akıp giden duygular ve her ayrıntısında işlediğiniz öyküler mırıldanır olursunuz. Çok güçlü bir anlatımdır doğru fotoğraf, doğru zaman ve doğru kadraj.

Fotoğraf bir matematiksel hesaptır da aynı zamanda. Zamandan kopardığınız karenin kadraja yansıyan sadeliği, uzun bir zamanın ustalığına eşdeğerdir. Çok fotoğraf çekersiniz; ama çok şey ifade edemezsiniz bazen. Bazen de bir fotoğrafta onca emeği halledersiniz. İşte bizim yaşam öykülerimizin en kestirme durağıdır fotoğraf. Bu tutku ölümlü kilitlenen bir tutku. Ömür oldukça devam edecek.

Çok sayıda konu ve başlık belirleyerek objektifinizi o yöne çevirdiniz. Bu yönelimleri belirlerken sizi etkileyen faktörler neler oldu?

Ben Anadolu'ya aşık olan bir insanım. Doğa benim en büyük heyecanı. Renkler tutkum, insanlar öyküm. Anlatılması güç bir yaşam öyküsü. Herkes bu güzelliklerden kendine ait olanı almalı. Her anlatım bir insan olarak vücut bulur. Her fotoğraf bir ses olarak dile gelir. Anlatımı öykülerle zenginleşir. Beni etkileyen yarıdanın yarattığı her varlığın yaşama kattığı ritimdir. Bir nefes, bir kalp atışı ve ışık. Görmek, öykülendirmek ve objektifi matematiksel dengeleyerek bir fotoğraf çekmek, yaşamı zamana işlemektir. Biz de zamanı işliyoruz bir kaneviçe gibi. Herkesin rengi kendine. Biz mavi yolculuğa çıkarken yanımızda zaman tutucu olarak fotoğrafı taşıyoruz hepsi bu.





MCE KARGO

SHIP MANAGERS & CHARTERING BROKERS

www.MCEKARGO.com

2018 yılında İstanbul Bilgi Üniversitesi, Beslenme ve Diyetetik Bölümü'nden Onur Öğrencisi olarak mezun oldu. Akabinde, aynı üniversitede Beslenme ve Diyetetik Bölümü'nde lisansüstü eğitimine başladı. Tez yazım aşamasında olan Yasemin Coşkunöz, yüksek lisans eğitimine devam etmektedir. Megalife Rezonans Terapi Merkezi'nde hizmet vermekte olup, Galatasaray Üniversitesi, Denizcilik Meslek Yüksekokulu Deniz Ulaştırma ve İşletme Bölümü'nde öğrenim görmektedir.



Yasemin Coşkunöz
Diyetisyen

Denizcilerde Meslek Hastalıkları ve Beslenme İlkeleri

Bu sayıda gemi insanlarında meslek hastalıklarını ele alacağız. Konu çok uzun ve kapsamlı olduğu için iki sayı halinde yayınlanacak. Geçmişten günümüze denizcilerin yüzde 44,08'inde çeşitli kronik hastalıklar görülmüştür. En sık görülen hastalıklar; sindirim sistemi, dolaşım sistemi ve akciğer hastalıkları olmuştur. Yapılan bir çalışmada Kronik gastrit ve duodenit denizcilerin yüzde 9,05'inde, mide/bağırsak ülserleri ise yüzde 5,30'unda görülmüştür. Dolaşım sistemi hastalıklarından hipertansiyon, denizcilerin yüzde 5,40'ında meydana gelmiştir. Kardiyomyopati, denizcilerin yüzde 4,99'unda kaydedilmiştir. Tüm bu hastalıkları takiben denizcilerin yüzde 4,06'sında Sinir sistemi hastalıkların-

dan olan nevrozlar gözlemlenmiştir. Özellikle genç denizcilerde görülme sıklığı daha yüksek olan nevroz/sanrıların görülme oranında, yaş ilerledikçe düşüş gözlemlenmiştir. Düşüşün nedeni çalışma koşullarına uyum olarak açıklanmıştır. Dolaşım sistemi hastalıkları arasında hipertansiyon, balıkçılar ve denizcilerdeki hastalıkların üçte birinden fazlasını temsil etmektedir.

Çalışmada varılan sonuca göre;

- ▶ Denizciler arasında en sık görülen kronik hastalıklar, sindirim sistemi ve dolaşım sistemi hastalıklarıdır.
- ▶ Kronik gastrit ve duodenit, enterit, fibröz tüberküloz, amfizem ve

çeşitli nevrozlar başta gelen hastalıklardandır

- ▶ En yüksek morbidite, sert çalışma koşulları nedeniyle özellikle beslenme yolu ve sinir sistemi hastalıklarında gözlenmiştir.(1)

Yapılan başka bir çalışmada denizciler arasında ölüm nedeni araştırılmış olup en sık ölüm nedenleri; deniz felaketleri, dolaşım sistemi hastalıkları, yaralanmalar ve zehirlenmeler (Yüzde 85) olarak tespit edilmiş; bunları intiharlar, "kayıplar" ve serebral apopleksiler takip etmiştir. 50 ila 59 yaşlarındaki denizci ölümünde öne çıkan en belirgin neden kalp krizi olarak bilinen miyokard enfarktüsü olmuştur. (2)



1990'lı yıllarda yapılan bir çalışmada ise, kardiyovasküler hastalıklar bronşit, amfizem, akciğer kanseri, alkole bağlı karaciğer hastalıkları yüksek oranda gözlemlenmiştir; ayrıca diyabet erkek denizciler arasında yaygın olarak görülmüştür. Kadın denizciler arasında cilt melanomları yüksek oranda saptanmıştır. (3)

Danimarka'da yapılan bir çalışmada ise tüberküloz, hepatit B ve erkek denizciler için bazı kanserlerin görülme oranı yüksek bulunmuştur. Ayrıca gemi insanları obezite ve iş kazaları riski açısından yüksek riskli olarak değerlendirilmiştir. (4)

Danimarka'da 1994 ve 2003 yılları arasında yapılan bir başka çalışmada ise, gemi insanları arasında bulaşıcı hastalık riski incelenmiştir. Sonuçlara göre tüberküloz, HIV ve hepatit çeşitleri görülme oranı anlamlı bulunmuştur. (5)

Hastalıklarda beslenme başlığı altında gastrit, ülser, duodenit, yüksek tansiyon, kalp krizi, tüberküloz, akciğer kanseri, alkole bağlı Karaciğer Sirozu, Hepatit, Obezite ve HIV durumlarında beslenme biçimlerini inceleyeceğiz.

Sindirim Sistemi Hastalıkları ve Beslenme

Sindirim işlemi ağızda başlar, yutak, mide, ince ve kalın bağırsaklarda devam eder ve anüste sonlanır. Farklı organ ve yapıdan oluşmaktadır, bu nedenle Sindirim sistemi hastalıkları başlığı altında birçok farklı tanıyla karşılaşmamız mümkün. Bu yazıda denizciler görülme oranı en yüksek olan sindirim sistemi hastalıklarından; gastrit, peptik ülser ve duodeniti inceleyeceğiz.

Gastrit

Mide mukozasının akut ya da kronik yüzeysel erozyonlarıdır. Zamanında tedavi edilmezse ülserler de dahil olmak üzere birçok komplikasyona yol açabilecek ciddi bir tablodur. Kabızlık hali hastalık tedavisini zorlaştırır. Gastrit durumu, şiddetli demir eksikliği anemisi olan hastaların yarısında bulunur. Gastritin ana belirtileri iştahsızlık, bulantı, kusma, baş ağrısı ve baş dönmesidir. Ayrıca mide bölgesinde ağrı ve rahatsızlık hissi vardır. Daha kronik vakalarda, özellikle yemeklerden sonra karında dolgunluk hissi olması beklenir. Uzun süreli tedavi edilmeme durumunda kilo kaybı,

anemi ve mide kanaması görülmesi olasıdır. (6)

Hem akut hem de kronik gastrit vakalarında tedaviye erken başlanması önemlidir. Birçok farklı komite gastrit tedavisinde fasting diyet olarak bilinen açlık ve yeme kısıtlaması gerektiren tedavi protokolünü önerir. Bu tedavi kesinlikle hastanede gözetim altında yapılmalıdır. Akut tabloda 2-3 günlük fasting diyet genellikle yeterli olurken, kronik gastrit durumunda tedavinin 7 gün hatta bazen daha uzun sürmesi beklenebilir. Alternatif olarak, kaydedilen ilerlemeye bağlı olarak kısa fasting beslenme modelleri 1-2 ay aralıklarla tekrarlanabilir.

Beslenme planı ilk aşamada büyük ölçüde meyve sularından oluşmaktadır. Bu sayede tahriş edici maddelerin alımı bir kerede etkili bir şekilde durdurulur, mide dinlendirilir ve iltihaplanmaya neden olan toksik durumun azalmasına izin verilir. Açlık ile eliminasyon artar ve sistemde biriken toksik maddenin fazlası atılır.

Akut semptomlar azaldıktan sonra, hasta üç gün daha tamamen meyve diyeti almamalıdır. Elma, armut, üzüm, greyfurt, portakal, ananas, şeftali ve kavun gibi sulu meyveler bu dönemde beş saatlik aralıklarla alınabilir. Hasta daha sonra yavaş yavaş üç temel gıda grubunun dengeli bir diyetine başlayabilir. Bu süreçte beslenme planı; tohumlar, kabuklu yemişler, tahıllar, sebzeler ve meyvelerden oluşmalıdır.

Birey alkol, nikotin, baharat ve çeşniler, etli yiyecekler, biberler, ekşi şeyler, turşu, demli çay ve kahve kullanmaktan kaçınmalıdır. Ayrıca bu dönemde tatlı, hamur işi, kek ve gazlı içecek tüketimi önerilmemektedir. Kaliteli protein kaynağı olarak lor ve süzme peynir serbestçe kullanılmalıdır.

Havuç suyunun ıspanak suyu ile kombinasyon halinde tüketilmesi gastrit tedavisinde faydalı bulunmaktadır. 200 ml ıspanak suyu 300 ml havuç suyu ile karıştırılmalıdır.

Aynı öğünde çok fazla farklı yiyecek karıştırılmamalıdır. Yemekler gece yatmadan en az iki saat önce alınmalıdır. Günde en az sekiz bardak su alınmalı, ancak su tüketimi mide pH'ını değiştirdiği ve sindirimi geciktirdiği için su yemeklerle birlikte tüketilmemelidir. Her şeyden önce, yemek yerken acele etmekten kaçınılmalı ve yemekler hoş ve rahat bir ortamda

servis edilmelidir.

Hindistan Cevizi suyu gastritin tedavisinde etkinliği kanıtlanmış bir gıdadır. Mideye gerekli vitamin ve mineral sağlarken midenin dinlemesine olanak verir. İlk 24 saat süresince sadece Hindistan Cevizi suyu tüketimi mideye normal durumuna dönmede büyük yardımcı olacaktır. Pirinç unu ezmesi, akut gastrit vakalarında bir başka etkili gıdadır. (7,8)

Peptik Ülser

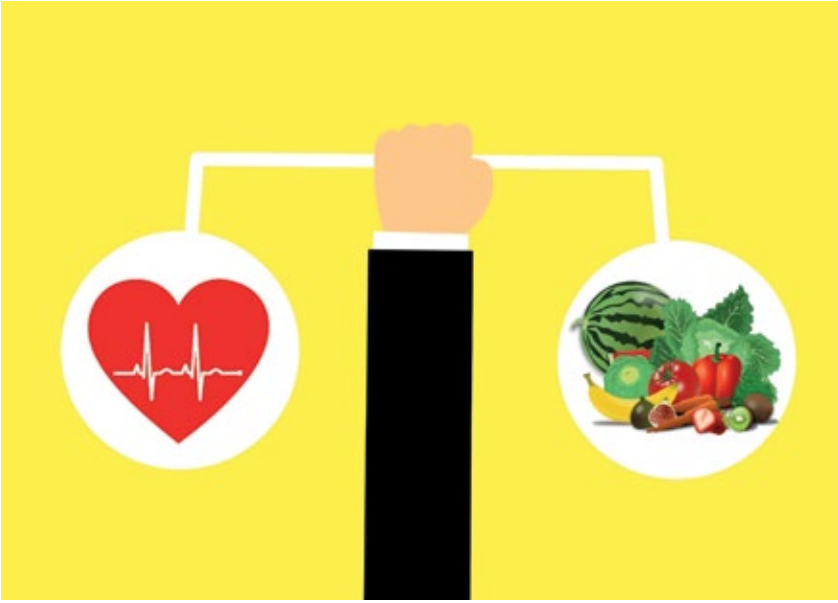
Peptik Ülser, mide/bağırsak mukozasında erozyona uğramış bir lezyonu ifade eder. En basit tabiriyle mide/bağırsak dokusu yüzeyinde oluşan yaralardır. Asit oranı yüksek mide suyuna maruz kalan sindirim sisteminin herhangi bir yerinde ülser oluşabilir; ancak genellikle mide ve duodenumda bulunur. (6)

Peptik ülserin en sık görülen semptomları karında keskin, şiddetli ağrı ve rahatsızlıktır. Ağrı genellikle yanma veya kemiren karakter olarak tanımlanır. Gastrik ülser ağrısı genellikle yemeklerden bir saat sonra ortaya çıkar; ancak nadiren geceleri de görülebilir. Duodenal ülser ağrısı genellikle midenin boş olduğu dönemde ve yemek arasında görülür. Genellikle açlık ağrısı olarak tanımlanır.

Hastalık ilerledikçe, zihinsel gerginlik, uykusuzluk ve vücudun kademeli olarak zayıflamasının yanı sıra aşırı şişkinlik nedeniyle midede gerginlik olur; ayrıca dışkıda ara sıra kan ile kabızlık durumu olabilir. Ülserin yavaş kanaması durumunda kronik anemi görülebilir.

Peptik ülserler, midede hidroklorik asit salgısındaki artışın bir sonucudur. Mideyi kaplayan hücreler tarafından salgılanan bu güçlü asit, gıdanın sindirimi için gereklidir; ancak fonksiyonel bozukluk nedeniyle gereğinden fazla salgılanması durumunda tehlikeli olabilir, mide veya duodenum dokusunda önce tahriş ve takiben ülser gelişebilir.

Aşırı yemek, ağır yemekler, yüksek baharatlı yiyecekler, kahve, alkol ve sigara tüketimi gibi durumlar tablonun gelişimine katkıda bulunan ana faktörlerdir. Bazı ilaçların, tüketimi de ülser oluşumunu tetikleyebilir. Duygusal stres veya sinir gerginliği de ülser oluşumunda önemli rol oynar.



Ülser tedavisinde diyet çok önemlidir. Diyet, deforme olmuş organlara dinlenme sağlamak, mide asidinin sürekli nötralizasyonunu sağlamak, asit üretimini engellemek ve mekanik ve kimyasal tahrişi azaltmak için yeterli beslenmeyi sağlayacak şekilde düzenlenmelidir. Meyveler, taze, çiğ ve haşlanmış sebzeler, doğal gıdalar ve doğal vitamin takviyeleri ülser hastaları için önerilen gıdalardandır.

Muz peptik ülser tedavisinde tüketilmesi gereken besinlerin başında gelmektedir. Muz, mide sularının aşırı asitliğini nötralize eder ve midede geçici koruyucu tabaka oluşturarak ülserin tahrişini azaltır. Muz hastalığın ileri durumunda olan hastalar için ideal bir diyet olarak kabul edilir. Lahana, peptik ülserler için önerilenler listesindedir. Lahana suda kaynatılır. Bu suyun soğumasına izin verilir ve günde iki kez tüketilebilir.

Ülserli birey için yeme alışkanlıkları konusunda belirli kurallara uyulması esastır. Yorgun veya duygusal olarak üzülduğünde, yemek zamanı olsa bile aç olmadığı veya ağzı kuru olduğu zaman asla yememelidir. Her lokmayı iyice çiğnemeli, sadece doğal yiyecekleri yemeli ve öğünler az ve sık olmalıdır. Çok sıcak veya çok soğuk olan tüm yiyecek ve içeceklerden kaçınılmalıdır.

1985 yılında yapılan bir çalışmada ülser tablosunda parantral (damar yoluyla) beslenme önerilmiştir. Hipotezin savunusunda ki açıklamaya göre; ülser durumunda bir süre parantral beslenme, mide yüzeyinin kendini yenilemesine olanak sağlamaktadır. Daha sonrasında yapılan birçok farklı

çalışmanın neredeyse tamamı bu hipotezi destekler nitelikte olmuştur; ancak hasta bireyi parantral besleme kararı alırken çok dikkatli ve titiz davranılmalıdır. Gereğinden uzun süre sindirim kanalına besin maddesi girmemesi durumunda, sindirim ve emilimden sorumlu villuslar bu durumdan olumsuz etkilenecektir.

Ülser hastası her gün sekiz ila 10 bardak su içmelidir. Bununla birlikte, yemek sırasında veya yemek sırasında su içmemelidir. Yedikten yarım saat önce su alımını bırakmalı ve yemek bittikten sonra ki ilk bir saat su içmemelidir. (9,10,11)

Duodenit

Proksimal jejunit veya ön enterit olarak da adlandırılan duodenit ince bağırsağın proksimal kısmında lokalize olan iltihaplanma ile karakterizedir. (12)

Yapılan bir çalışmada Duodenit tanısı almış bireylerde B vitaminleri ve C vitamininin emilim ve sindiriminde fonksiyon bozuklukları saptanmıştır. Bu nedenle Duodenit tanılı bireyler suda çözünen vitaminler açısından özenli davranmalıdır. (13)

Duodenit gelişimin *Helicobacter pylori* (H pylori) adı verilen bir bakteri türü ile ilişkili olması olasıdır. Bazı ilaçların kullanımı, alkol, sigara kullanımı ve asidik gıdaların fazla tüketimi duodenit oluşumunu artırmaktadır. Beslenme tedavisi gastritle benzer olup aynı prensipte ilerlemektedir. Gastriti takiben gelişen duodenitte mide, midenin çıkışında bulunan pilorik sfinkter fonksiyonu değerlendirilmelidir. (14)

Kaynaklar

1. Uselis, J.; Krynicki, A. Chronic diseases among seamen and fishermen. *Bulletin of the Institute of Marine and Tropical Medicine, Medical Academy, Gdansk* 1972 Vol.23 No.1/2 pp.25-36
2. Bogdan Jaremin, Ewa Kotulak, Maria Starawska, Stanislaw Tomaszunas, Causes and Circumstances of Deaths of Polish Seafarers During Sea Voyages, *Journal of Travel Medicine, Volume 3, Issue 2, 1 June 1996, Pages 91-95, https://doi.org/10.1111/j.1708-8305.1996.tb00712.x*
3. Kaerlev, L., Dahl, S., Nielsen, P. S., Olsen, J., Hannerz, H., Jensen, A., & Tüchsen, F. (2007). Hospital contacts for chronic diseases among Danish seafarers and fishermen: A population-based cohort study. *Scandinavian Journal of Public Health, 35(5), 481-489. doi:10.1080/14034940701267385*
4. Poulsen, T. R., Burr, H., Hansen, H. L., & Jepsen, J. R. (2014). Health of Danish seafarers and fishermen 1970-2010: What have register-based studies found? *Scandinavian Journal of Public Health, 42(6), 534-545. doi:10.1177/1403494814534538*
5. Kaerlev, L.; Jensen, A.; Hannerz, H. Surveillance of Hospital Contacts among Danish Seafarers and Fishermen with Focus on Skin and Infectious Diseases—A Population-Based Cohort Study. *Int. J. Environ. Res. Public Health* 2014, 11, 11931-11949.
6. American Gastroenterological Association. Gastritis. p: 1-8. https://www.niddk.nih.gov/health-information/health-topics/digestive-diseases/gastritis/Documents/Gastritis_508.pdf
7. A Complete Handbook of Nature Cure, Gastritis, p:141-142. <http://www.arvindguptatoys.com/arvindgupta/handbook-naturecure.pdf>
8. Mahan, L. K., Escott-Stump, S. and Raymond J. Krause's Food and The Nutrition Care Process. Elsevier Published. 13th Edition. USA. 2012; 599-602.
9. Mahan, L.K., Escott-Stump, S., Krause's food nutrition & diet therapy, 11 th ed, Saunders, 2004.
10. Baysal, A., Bozkurt, N, Aksoy, M. ve ark. Diyet el kitabı, Hatipoğlu Yayınevi, 4. Baskı, Ankara, 2002.
11. Melanie R. Ksienski, Tanis R. Fenton, Misha Eliasziw, Danny J. Zuege, Paul Petrusek, Reza Shahpori and Kevin B. Laupland, A Cohort Study of Nutrition Practices in the Intensive Care Unit Following Abdominal Aortic Aneurysm Repair, *Journal of Parenteral and Enteral Nutrition, 37, 2, (261-267), (2012).*
12. FREEMAN, D.E. (2000): Duodenitis-proximal jejunitis. *Equine Vet. Ed. 12, 322-332.*
13. Schnetz, H. Duodenitis. *Deutsches Archiv für klinische Medizin* 1938 Vol.182 pp.570-597
14. Amnon Sonnenberg, MD, MSc, Shelby D. Melton, MD, Robert M. Genta, MD, Frequent occurrence of gastritis and duodenitis in patients with inflammatory bowel disease, *Inflammatory Bowel Diseases, Volume 17, Issue 1, 1 January 2011, Pages 39-44, https://doi.org/10.1002/ibd.21356*

Doç. Dr. Beyza H. Ulusoy
Yakın Doğu Üniversitesi Veteriner Fakültesi
Gıda Hijyeni ve Teknolojisi Bölümü



İstanbul Üniversitesi Veteriner Fakültesi'nden 2000 yılında mezun oldu. Aynı yıl, Tüm Tüketicileri Koruma Derneği'nde gıda kontrol laboratuvarında görev aldı. 2001-2007 yılları arasında İstanbul Üniversitesi Veteriner Fakültesi Besin Hijyeni ve Teknolojisi Anabilim dalında doktora eğitimini sürdürürken aynı zamanda araştırma görevlisi olarak görev yaptı. Eylül 2007'de Beykent Üniversitesi'nde Yrd. Doç. kadrosuna atandı. 2007 ve 2010 yılları arasında Haliç Üniversitesi'nde Beslenme ve Diyetetik Bölümü'nde, Beykent Üniversitesi'nde Aşçılık Meslek Yüksekokulu'nda gıda mikrobiyolojisi, gıda güvenliği konuları üzerinde dersler verdi. Aynı tarihlerde kuruluşunda yer aldığı Akademik Hijyen Eğitim, Danışmanlık Hizmetleri şirketinde eğitim sorumlusu olarak çalıştı. 2010-2016 yılları arasında İstanbul Bilgi Üniversitesi Beslenme ve Diyetetik Bölümü'nde öğretim üyesi, bir yılda bölüm başkanı olarak görev aldı. 2016 yılının Eylül ayında Yakın Doğu Üniversitesi Veteriner Fakültesi Gıda Hijyeni ve Teknolojisi Bölümü'nde öğretim üyesi olarak göreve başlayan Ulusoy, 2018 yılında doçent unvanını aldı. Aynı üniversitede lisans ve lisansüstü eğitimde verdiği derslerin yanı sıra Sağlık Bilimleri Enstitüsü ve Veteriner Fakültesi yönetim kurulu üyesi olarak görev yapmaktadır.

Göremesek de Biliyoruz ki Bizimle Birlikteler İyi, Kötü ve Çirkinler...

Gözümüz ile göremediğimiz kadar küçük bir organizma, aylardır bütün dünyaya hükmetti. Alıştığımız yaşam koşullarımızı değiştirdi, köklü değerlerimizi sildi, ekonomiyi alt-üst etti, hayatlar kaybedildi... Tüm bunlar ve daha fazlası, bilim insanlarının standart bir mikroskopla bile göremediği, sadece 125 nanometre (bir nanometre milimetrenin milyonda biridir) boyutundaki CoVID-19'un marifeti. Ve anlaşılan o ki, bu ufaklığı kontrol altına alabilmek için bilim insanlarının epeyce yol alması gerekecek.

Onlar her yerde...

Göremediğimiz halde yaşamlarımıza müdahale eden mikro-canlılar, sadece CoVID-19 ile sınırlı değil elbette. Gökteki yıldızlar kadar çok çeşit bakteri, virüs, küf, maya, kendini dünyanın efendisi zanneden insanoğlu ile birlikte aynı dünyada yaşıyor. Bazen iş birliği içinde bazen de insanoğlu ile savaş halinde... Vücudumuzun içinde-dışında, ellerimizde, elimizin değdiği her yerde, soluduğumuz havada, denizin derinlerinde,dağların tepesinde,

de, kokladığımız çiçekte, okşadığımız kedide, başımızı koyduğumuz yastıkta, tuttuğumuz kalemde, yediğimiz gıdalarda... Bu liste hayal gücümüz kadar geniş olabilir. Bir iğne ucu kadar minicik bir alanda bile milyonlarca bakterinin tutunabildiğini söyleyebiliriz; ama iyi bir haber vermek gerekirse, bu kadar çok sayıda ve çeşitte mikroorganizma ile birlikte yaşarken hepsinin düşmanımız olduğunu da söyleyemeyiz. Tıpkı 1966 yapımı, dönemin kült filmlerinden biri olan "İyi, Kötü, Çirkin" filminde olduğu gibi faydamıza



kullandığımız "iyi", hiçbir zararı ya da yararı olmayan, gıdalarda ürettiği zaman gıdanın kalitesini düşüren, bozan "çirkin" ve insana zarar veren, hasta eden "kötü" mikroorganizmalar vardır. Etrafımızda ne kadar iyi ne kadar kötü olduğunu bilemeyeceğimiz için her zaman gardımızı sağlam tutmalıyız elbette. Yani diğer bir deyişle, hijyen kaidelerine azami özen göstermeliyiz.

Gıdalarımızı araç olarak kullanan kötüler...

Ben bu kadar geniş olan "birlikte yaşayıp da göremediklerimiz" konusunu "gıdalarımızdaki mikro-canlılar" alt başlığına indirgemek istiyorum. Gıda, insan yaşamın vazgeçilmez ihtiyacı, bazen keyfi ve büyük bir parçasıdır. Sağlıklı bir yaşam sürdürebilmek için dengeli ve sağlıklı beslenmenin çok önemli olduğu konusunda bütün bilim insanları hemfikirdir. Mis gibi, sağlıklı gıdalarımıza- ki biz buna "güvenli gıda" diyoruz- sonradan bulaşan bazı kötü ve çirkin mikroorganizmalar bize ve gıdamıza zarar verebilmektedir. Gıdalar hastalık yapan bu organizmaların insana taşınması için bir araçtır. Kimi zaman gıda içinde çoğalır, zararlı bileşikler oluşturur ve tüketildiğinde çeşitli belirtilerle kendini gösteren hastalıkların nedeni olurlar. Gıda içinde çoğalmaları durumunda, gıdada fark edebileceğimiz düzeyde değişiklikler oluşturabilirler; fakat bazen de gıdada sayıca artmaz ve sindirim kanalımıza ulaştığında çoğalır ve hastalığı başlatırlar. Bu durumda, gıdadaki varlığından da bihaberizdir, kötünün vücudumuza girmesine farkında olmadan yardımcı oluruz.

Biz bu kötülere bilim camiası dilinde "patojen" deriz ve genel anlamda insanda hastalık oluşturan mikroorganizmalardır. Patojenlerin insan sağlığını tehdit etmesi birçok farklı yoldan olabilir ve gıdaları araç olarak kullanması bu yollardan sadece birisidir. Peki gıdalarla gelen "kötü" ne yapar bize? Kusma, ishal, iştahsızlık, mide bulantısı ve krampları gibi basit

ve kendiliğinden iyileşebilen sindirim sistemi problemlerinin yanı sıra, kas felçleri (solunum kaslarında görülürse bu felç ölümcül olabilir), menenjit, kanlı ishal, sinir sistemi problemleri, karaciğer ve böbrek gibi organların fonksiyonlarını kaybetmesi, kan değerlerinin bozulması gibi ciddi ve ölümcül olabilen belirtiler de görülebilir. Gıda güvenliği uygulamaları kapsamında bu kötülere ve aynı zamanda çirkinleri gıdalarımızdan uzak tutmak hedeflenir. Bu amaçla, uluslararası standartlar (ISO 22000 ve BRC gibi), yöntemler (HACCP gibi) ve kanunlar (ülkemizde Gıda Hijyeni Yönetmeliği ve Avrupa Birliği kanunlarında 852/2004/EC gibi) ortaya konmuştur.

O kadar da savunmasız değiliz

Şunu da vurgulamak gerekiyor; onlara karşı o kadar da savunmasız değiliz. Düşmanı tanırırsak, onlara karşı cephanemizi de hazır edebiliriz. Mik-



roorganizmaların gıdaya bulaşmasını engellemek, bulaşanı etkisiz hale getirmek veya çoğalmalarını engellemek için yapabileceğimiz pek çok şey var. Bunlara genel olarak, gıda güvenliği uygulamaları ve gıda muhafaza teknikleri diyebiliriz. Hijyenik gıda hazırlama yöntemleri, soğuk zincir uygulamaları (soğutma, dondurma), yüksek ısı uygulamaları (pastörizasyon, UHT, kızartma vb. gibi), tuzlama, kürlenme ve diğer gıda katkı maddelerinin eklenmesi (hepsinin güvenli olup olmadığı tartışmalıdır) ve kurutma gibi çok eski zamanlardan beri kullanılan yöntemler, gıda muhafazasında önemli yere sahiptir. Bunlara, yeni teknoloji uygulamaları da eklersek, elimizde epey cephaneye sahip oluruz; fakat bu konuyu detaylıca anlatmaya kalkar-

sam, çok daha fazla satır ve sayfaya ihtiyacım olduğu kesin.

Bir de bu görünmezleri, laboratuvar koşullarında görünür hale de getirebiliyoruz. Gıda mikrobiyolojisi alanında, laboratuvarlarda yapılan bazı analizlerle gıdaların içinde hangi bakteri veya küfün ne miktarda var olduğunu anlayabiliyor, onların varlığını mikroskop altında görebiliriz teyit edebiliyoruz. Düşmanı tanımak, görmek, varlığından emin olmak doğru taktik ve stratejiyi oluşturmamıza yardımcı olmaktadır.

Gıdalarımızdaki iyiler ve çirkinler...

Gıdalarımız aracılığıyla bize ulaşan kötülerden kısaca bahsetmeye çalıştım; ama iyi ve çirkinleri de kısaca anmadan konuyu kapatmak istemiyorum. Çirkinler yani gıdalarımızda bozulma yapan mikroorganizmalar, sadece gıdanın formunu değiştirir, kalitesini düşürür ve tüketilebilirliğini engeller ama insan sağlığına direkt etkisi yoktur. İyiler ise çok iyidir, bizim için vardır, bizim yararımız için çalışırlar. Probiyotik mikroorganizmalar, gıdalar vasıtasıyla bize ulaşır ve bağışıklık sistemini kuvvetlendirmek, kanserden korumak, kötülerle (patojenlerle) savaşmak, ihtiyaç duyduğumuz bazı bileşikler salgılamak, sindirim

kanalımızı dengelemek gibi önemli görevleri vardır; ayrıca gıda teknolojisinde güçlerinden faydalandığımız starter kültürler (halk arasında maya ve mayalamak olarak anılır) asırlardır afiyetle tükettiğimiz fermente gıdaları oluştururlar. Sütten yoğurt, maldan bira, etten sucuk, darıdan boza yapmak gibi çok leziz marifetleri vardır.

Kısaca iyi, kötü ve çirkinleri, gıdalarımızla olan ilişkilerini tanıtmaya çalıştım. İşin "uzuncası" gerçekten epey uzun olabilir...

Hayatlarımızda iyilerin çoğunlukta, kötü ve çirkinlerin azınlıkta olması dileklerle sağlıklı günler dilerim.



UNIMARIN

DENİZ TAŞIMACILIĞINDA

GENÇ FİLO, GÜVENİLİR ÇÖZÜMLER...



GEMİLERİMİZ



M/V MEHMET AGA / 9168 DWT



M/V MEHMET BEY / 8764 DWT



M/V HIZIR / 8100 DWT



M/V CELİK 1 / 7936 DWT



M/V TEVFIK BEY / 8139 DWT



M/V SELAM / 7713 DWT

UNIMARIN DENİZCİLİK SAN. VE TİC. LTD. ŞTİ.

Emek Mh. Nato Yolu No:282 Kat :2 Sancaktepe - İstanbul / TÜRKİYE / Tel: +90 216 540 5760 - 61 / Fax: +90 216 540 5762

unimarin@unimarin.com / www.unimarin.com

1954 yılında Deniz Harp Okulu'nu bahriye zabiti olarak birincilikle bitiren Osman Öndeş daha sonra Deniz Kuvvetleri'ne katıldı. Meslek yıllarında bir yıla yakın ABD Maryland, İngiltere'de South Shields, Newcastle, Glasgow, 1968-70 yıllarında Malta Adası'nda yaşayan Öndeş 1972'de kendi isteğiyle emekli oldu. Yurt içi ve yurt dışında çok sayıda gazete ve dergide yüzlerce makalesi ve araştırması yayımlanan Öndeş, bununla birlikte Türk denizcilik sektörüne çok sayıda eser kazandırmıştır.



Osman Öndeş
Gazeteci-Yazar

Geçmiş Zaman Olur ki...

Öyle Bir Fırtına Oldu ki...

Bu sayfalarda anlattıklarım aslında benim yazdığım bir makaleden çok, 1936 yılı Akşam Gazetesi'nden yaptığım altınlardan oluşmaktadır. Neden 1936 yılını seçtim, bunu da belirtmeliyim; 1936 yılı şubat ayında İstanbul'da müthiş bir kış olmuş, bunu çok büyük bir fırtına takip etmiştir. Soğuk hava ve fırtına özellikle Karadeniz'de çok daha ağır şekilde hasara neden olmuştur.

1936'da Hususi Müteşebbis dedikleri özel sektör Türk armatörlerinin yolcu taşımalarını yasaklayan bir yasa uygulamaya konulmuş ve böylece yolcu taşınması tamamıyla Münakalat Vekaleti Devlet Denizyolları ve Limanları İşletme Umum Müdürlüğü'ne verilmiştir. Bu tarih, Türkiye'de hür teşebbüs gemi sahiplerinin yolcu taşımacılığının tarihe karıştığı bir tarihtir!

1936 yılına kadar İstanbul'un tüm çöpleri mavnalara doldurulur, "Deniz alır götürür" denilerek Sarayburnu'ndan denize dökülürdü. Bu tarihten itibaren mavnalarla denize çöp dökümü yasaklanmıştır.

Öyle bir fırtına oldu ki, Unkapanı Köprüsü parçalandı, iki apartman ve birçok bina çöktü, 24 mavnaya battı, soğuk ve fırtına yüzünden tüm ülkede 100'den fazla kişi öldü.

Fırtınanın şiddetinden birçok kazalar olmuş, kar ve tipiden Türkiye'nin muhtelif yörelerinde 100'e yakın kişi donarak hayatını kaybetmiştir. İstanbul'da hemen bütün sokaklarda tahta perdeler, levhalar yere devrilmiştir. Birçok evin çatısındaki kiremitler uçmuş, karayele bakan taraftaki evlerin camları kırılmıştır.

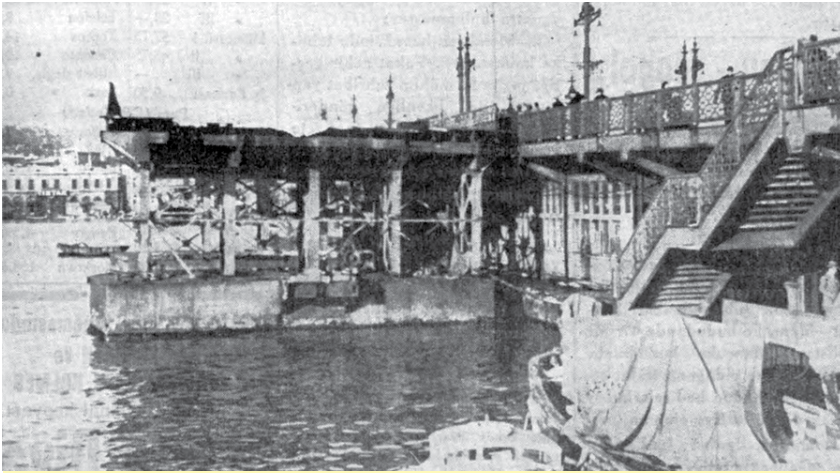


12 Şubat 1936 tarihli Akşam Gazetesi'nin birinci sayfasındaki haber..

Karadeniz'de vapurlar çok zor durumda kalmışlar, bir vapur batmıştır. Kar bazı yerlerde 60- 70 santimetre kalınlığa ulaşmıştır. Unkapanı köprüsü parçalanmış, kopan dubalar Haliç'te sürüklenerek kıyıya vurmuştur. Birçok mavnaya birbirine vurarak batmıştır. Kaç mavnanın battığı bilinmemekle birlikte, şimdilik batan mavnaya sayısı 24'dür..

Türk armatörünün yolcu vapurculuğu yapması 1936 yılında yasaklandı.

Türk armatörü sahibi oldukları yolcu / yük gemileriyle yolcu ve yük taşımacılığı yaparak Karadeniz, Marmara, Ege Denizi ve Akdeniz iskelelerini birbirlerine bağlıyordu. Yöre insanları bu vapurlarla seyahat edebiliyorlardı. Ancak bir yasa çıktı ve "Yolcu taşınması devletin işidir. Hususi müteşebbise bırakılamaz" denilerek, Türk armatörünün sahibi olduğu tüm vapurlar devlete devredildi. Bu yazımda yer alan metinlerin hepsi o günlerin



Fırtınadan parçalanan Unkapanı Köprüsü'nün iki dubası güçlükle Galata Köprüsü'ne bağlanmıştır.

Akşam Gazetesi'nden ve kısmen günümüz Türkçesine yakın şekilde düzenlemeler yapılarak aktarılmıştır.

Vapurculuk Şirketi delegeleri yarın Ankara'ya gidiyorlar.

Vapurculuk Türk Anonim Şirketi İdare Heyeti dün toplanarak hükümetin deniz işlerini bir elden idareye karar vermeleri dolayısıyla alınacak vaziyete göre hareket etmeye bir elde karar vermeleri dolayısıyla nasıl bir hareket uygulayacaklarına karar vereceklerdir. Zira hükümet bir yasayla Hususi Müteşebbis armatörlerin yolcu taşınması yapmasını yasaklamıştır.

Meclis, Vapurculuk Türk Anonim Şirketi'nin elindeki vapurların Devlet Denizyolları ve Limanları İşletmesi Umum Müdürlüğü'ne devredilmesini uygun bulmuş, Vapurculuk Türk Anonim Şirketi sahibi oldukları vapurların Devlet Denizyolları'na satılması hakkında Ankara'da yapılan görüşmelerden elde edeceği sonuçları değerlendirmek üzere şirket mümessillerine yetki vermiştir.

Diğer taraftan Ekonomi Bakanlığı'nca teşkil edilen komisyon şirket vapurlarının satın alınmasına esas tutacak hesaplara ait incelemelerini bitirdiğinden, Bakanlıkla son müzakereler için Ankara'ya gitmişlerdir. Vapurculuk Türk Anonim Şirketi İdare Meclisi Başkanı Bay Fehmi ve Genel Müdür Bay Mustafa, İdare Meclisi'nin tespit ettiği usuller dahilinde komisyonun müzakerelerine iştirak etmek üzere yarın Ankara'da olacaklardır.

Evvelce esaslarda mutabık kalındığından bu defaki temaların uzun sürmeyeceği anlaşılmaktadır. Vapurların satın alma bedelinin yarısı peşin verilecek, kalan toplam bir sene zarfında ödenecektir. Vapurculuk Şirketi yalnız vapurların değil, tüm haklarıyla memur ve müstahdemlerinin haklarının korunması amacıyla Devlet Denizyolları'na devredilmesini istemiştir. Bakanlık şirket müstahdemlerinin haklarının korunmasını uygun görmüştür. Ankara'daki görüşmelerde bu mesele de neticelendirilecektir.

Denizyolları işletmesi ise, belirtilen şirket memur ve müstahdemlerinin devredilmesine itiraz etmiştir. Bu itibarla şirket memurlarının ve müstahdemlerinin Deniz Yolları İdaresi'ne alınmadığı takdirde kendilerine ikramiye verileceği sözü verilmiştir.

Vapurculuk Şirketi'nin gemileri şubatta Denizyolları İdaresi'ne geçiyor. Bir komisyon teslim edilecek gemileri birer birer gözden geçirmektedir.

Türk Vapurculuk Şirketi'ne ait gemilerin Denizyolları İşletmesi'ne devredilmesine dair müzakereler uyuşma ile sonuçlandırılmıştır. İki taraf mümessilleri bu hususta hazırlanan esas mukaveleyi imzaladıklarından şirket umumi heyeti ayın yirmisinde toplanarak mukaveleyi tasdik ve şirketin tasfiyesine karar verdikten sonra tatbikata geçilecektir.

Şirketin en iyi gemileri olan Tarı, Aksu, Güneysu vapurlarına konulan değer yarım milyon liraya yakındır. Şirket kadrosundaki gemi mürettebatı şimdiki maaşlarıyla Denizyolları İdaresi'ne geçeceklerdir. Şirket memurlarından açıkta kalacaklara ikramiye verilmesi şirket genel heyetine teklif edilecektir. Bu ikramiyenin bir aylık maaş nispetinde olması ihtimali vardır.

Şirket memurlarından bir kısmı Başbakan'a başvurarak Denizyolları İşletmesine devredilmeleri için teşebbüste bulunmuşlardır. Şirketin umumi heyetinin toplantısını müteakip Denizyolları ve Şirket mümessillerinden mürekkep altı kişilik bir heyet vapurları gözden geçirecek, mukavelede zikredilen eşyanın yerinde mevcut olup olmadığını, kömür, yağ miktarını tespit edecektir.

18 vapur

Şirketin Devlet Denizyolları İşletmesi'ne teslim edeceği 18 vapurun değeri hesapların tetkiki neticesinde içinde bulunan eşya ile birlikte 920 bin lira olarak kabul edilmiştir.

Türk Vapurculuk AŞ'nin devlete teslim edeceği vapurlar şöyledir: Aksu 3905., Bartın 741, Bülent 1174, Dumlupınar 1991, Firuzan 1174, Güneysu 3845, Güzel Bandırma 189, İnönü 1737, Kemal 710, Millet 1728, Saadet 819, Sadıkzâde 1657, Sakarya 2612, Selamet 353, Seyyar 729, Tarı 4026, Tayyar 409, Uğur 221.

Vapurculuk Şirketinin filosunda İzmit, Kırangıç, Kıyamet, Yeni Dünya ve daha dört vapur bulunmaktadır fakat bu vapurlar eskidir. Bunlar hurda fiyattına satılmış ve kadro haricinde çıkarılmıştır. Şirketin bir de Gerze vapuru vardır. Bu vapur iki ay evvel Kefken ile Şile arasında batmıştır.



Vapurculuk Türk Anonim Şirketi veda ediyor. Tarih 1 Şubat 1936

Vapurculuk Türk Anonim Şirketi veda ediyor. Tarih 1 Şubat 1936

Vapurculuk Türk Anonim Şirketi Tasfiye Heyeti adına gazetelere 1 Şubat 1936 günü son bir duyuru yapılmıştır. Bu duyuruda şöyle denilmektedir; "22 Ocak 1936 tarihinde olağanüstü olarak toplanmış olan hissedarların tamamı tarafından şirketin feshedilmesine ve tasfiyesine karar verilmiş ve keyfiyet tescil ve ilan kılınmış olduğundan, şirkette alacağı olduğunu iddia edenlerin Ticaret Kanunu'nun 445. ci ve Şirket ana tüzüğü'nün 100.cü maddelerine uygun olarak ve nihayet bir sene zarfından Şirketin İstanbul Sirkeci'de Liman Hanı'ndaki merkezinde çalışmakta olan tasfiye memurlarına müracaat etmeleri ve iddialarını ispat etmeleri gereği ilan olunur."

Vapurculuk Türk Anonim şirketi yasaklanmadan önce gazetelerdeki yolcu/yük seferleri yapan şirketlerin ilanları

Türk bayraklı gemilerin tamamı kabotaj taşımacılığı ile yolcu/yük taşınması yapardı. Devletin şirketi Münakalât Vekaleti'ne bağlı Devlet Denizyolları ve Limanları İşletme Umum Müdürlüğü'ne bağlı vapurlardı. Denizyolları İşletmesi ilanda yer aldığı üzere istinai olarak Pire ve İskenderiye seferi de yapardı. Vapurculuk Türk Anonim Şirketi'nin 1 Ocak 1936 tarihli ilanında Bartın Vapuru'nun Sirkeci rihlimından kalkarak Ereğli, Zonguldak, Bartın, Amasra, Kurucaşile, Cide'ye uğrak yapacağı, avdet seyrinde Amasra, Bartın, Zonguldak, Ereğli'ye uğrayarak Sirkeci'ye avdet edeceği duyurulmaktadır.

Türkiye'yi dış ülke limanlarına bağlayan şirketler ise, Kara Mustafa Paşa Sokak'taki Hovagimyan Han'da olan



Beşiktaş Marine



Beşiktaş Marine

At Beşiktaş Marine, we aim to provide customers with good service, superior products and competitive prices. Working in close partnership with top manufacturers all over the world, we offer high-quality, cost-effective and tailor-made solutions for our customers' needs.



Expert Ship Service and Repair

Ship Chandling and Technical Store



Crewing and Ship Agency Service



Provision and Bonded Store



+90(216) 701 15 00
+90(216) 701 15 05
+90(535) 898 19 84

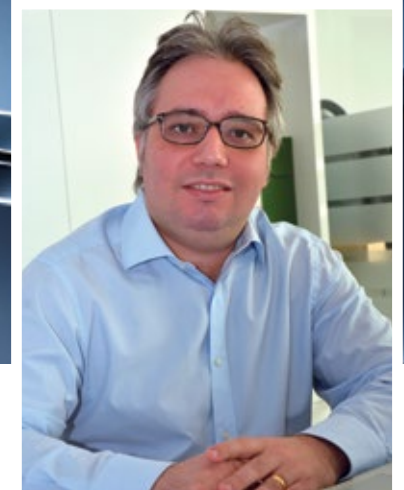
info@besiktasmarine.com
service@besiktasmarine.com

@besiktasmarine
@MarineBesiktas



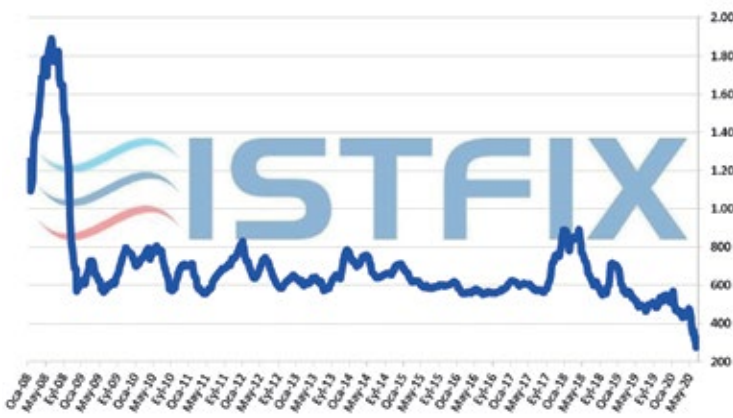
www.besiktasmarine.com

TEMMUZ 2020 KOSTER PAZAR RAPORU & DEĞERLENDİRMELER



Engin Koçak
ISTFIX Araştırma Müdürü

ISTFIX Bileşik Endeksi 2019 yılını 546 puan seviyesinde kapattıktan sonra 2020 yılının üçüncü çeyreğine 320 puan seviyesinden girmiş durumda. Brokerler kendi aralarında "Başkası ne veriyorsa yarım dolar altına bağlarım" esprisi yapıyor. Bu da aslında, kiracıların istisnasız her zaman ve koşulda daha da ucuza yük taşıyacak armatör bulabileceğini gösteriyor.



EKONOMİ VE EMTİA HABERLERİ



- ▶ Koronavirüste ikinci dalga korkusu piyasalara etki etmeye başladı. Çin'in Pekin kentinde okullar tekrar kapatıldı. Güneydoğu Asya, Ortadoğu ve Güney Amerika'da rakamlar endişe verici. Birleşik Devletler'de futbol sahalarına hastaneler kuruluyor. Enfeksiyonun Hindistan, Pakistan ve Suudi Arabistan'da yayılım hızı yüksek. Güney Kore'de bile günde 40-50 yeni vaka çıkmakta.
- ▶ Almanya, ülke ekonomisini ikinci Dünya Savaşı'ndan bu yana görülen en sert resesyondan çıkarmak için 130 milyar avroluk bir teşvik paketi ortaya koydu. Başbakan Angela Merkel iktidar ortaklarıyla anlaşta ve hükümet, temmuz başlarında planın önemli bir kısmını parlamentoda onaylatmayı hedefliyor.
- ▶ Mayıs ayında Çin'de geçen aralık ayından beri görülen en yüksek sanayi üretim artışı görüldü. Yılın ilk 5 ayında yüzde 15 düşen sanayi üretimi mayıs ayında yıllık bazda yüzde 4,4 büyüdü.

- ▶ İktisadi İş Birliği ve Gelişme Teşkilatı (OECD) küresel ekonominin bu sene koronavirüs etkisini kaybederse yüzde 6 daralacağını öngördü... İkinci dalga gelirse daralma yüzde 7,6'ya ulaşabilir. Avro bölgesinin bu sene yüzde 9 daralması beklenirken; Fransa, İtalya ve Birleşik Krallık'ın yüzde 11'den fazla daralabileceği açıklandı.
- ▶ Avrupa Birliği'nde yılın ilk çeyreğinde GSYİH önceki çeyreğe kıyasla yüzde 3,2, 2019'un ilk çeyreğine göre ise yüzde 2,6 düştü.

Tahıl & Diğer Tarım Ürünleri

- ▶ Ukrayna'nın tahıl ihracatları haziran sonunda tamamlanacak olan 2019/2020 sezonunda rekor kırarak 54,8 milyon tonu buldu. 20,2 milyon tonu buğday, 29 milyon tonu mısır ve 4,9 milyon tonu arpa olmak üzere ihracat geçen seneye göre 7,6 milyon ton arttı.
- ▶ Lakin Ukrayna'nın buğday ihra-

catı halihazırda eriştiği 20,2 milyon ton seviyesinden 2020/2021 sezonunda 18 milyon tona gerileyebilir.

- ▶ Bu arada SovEcon Rusya'nın 2020 buğday hasadını bir önceki öngörüsü olan 81,2 milyon tondan 82,7 milyona revize etti. Toplam tahıl hasat beklentisi de 128,6 milyon tona revize edildi.
- ▶ Avrupa'da ise Strategie Grains, 2020/2021 Avrupa Birliği yumuşak buğday hasat miktarını geçen sene elde edilen 147,1 milyon tondan bu sene 131 milyon tona çekti. Bunun sebebinin haziran ayındaki yağmurlardan önceki kuru bahar mevsimi olduğu ifade edildi. Geçen haftalarda da Avrupa Birliği buğday ihracat rakamını 28 milyon tonda 25 milyon tona düşürmüştü.

Çelik & Hurda

- ▶ Türk çelik üreticileri Avrupalı üreticilerin dumping suçlamalarını



reddetti. Türkiye Çelik Üreticileri Derneği (TÇÜD) Genel Sekreteri Veysel Yayan, Türk üreticilerin ülke hükümetinden yatırım ve vergi desteği aldığına dair iddiaların temelsiz olduğunu söyledi. Hatırlatmak gerekirse, Avrupa Komisyonu Eurofer'in şikâyeti üzerine Türkiye'den yapılan sıcak hadde sac ithalatına yönelik olarak dumping soruşturması başlatmıştı.

- ▶ Bu arada Türkiye de Avrupa Birliği'nden yapılan yassı mâmül ve diğer çelik ürünlerine yüzde 9 ila 17 oranında ithalat vergisi koymaya hazırlanıyor.
- ▶ Avrupa Çelik Birliği (Eurofer) Türk çelik üreticilere yaptığı dumping şikâyetinin bir benzerini Rus çelik üreticileri için de yapmış olabilir. Severstal'in geçen hafta böyle bir soruşturmaya konu olduğu öne sürülse de Eurofer bu söylentiye doğrulamadı. Hatırlatmak gerekirse, Severstal halihazırda Avrupa Birliği'ne yaptığı ihracatlarda ton başına 17,6 avro vergiye tâbi. MMK'ya (ton başına 96,5 avro

vergiye tâbi) ve NLMK'ya (ton başına 53,3 avro vergiye tâbi) kıyasla Severstal düşük bir vergiyle ihracat yapabilmekte.

- ▶ Türkiye'nin Avrupa Birliği'ne sıcak hadde sac ihracatı koronavirüs pandemisi ve korumacılık önlemleri yüzünden nisan ayında ciddi bir darbe aldı. Türkiye'nin sıcak hadde rulo sac ihracatı Nisan 2020'de 196.000 tona geriledi. Geçen senenin aynı dönemde ihracat 350.000 ton seviyesindeydi. İspanya'ya sıcak hadde sac ihracatı 50 bin tona gerilerken İtalya'ya olan ihracat ise geçen senenin aynı ayındaki 100.000 tondan 38.000 tona geriledi.
- ▶ Son istatistiklere göre nisan ayında Rusya Türkiye'nin ardından Avrupa Birliği'ne en çok sıcak hadde sac ihraç eden ikinci ülke oldu ve 130.000 ton ile geçen senenin aynı dönemine göre ihracatını yüzde 23 arttırdı. Yılın ilk üç ayında ise Severstal Avrupa Birliği'ne 800.000 ton çelik sevkettiğini açıkladı.

Diğer

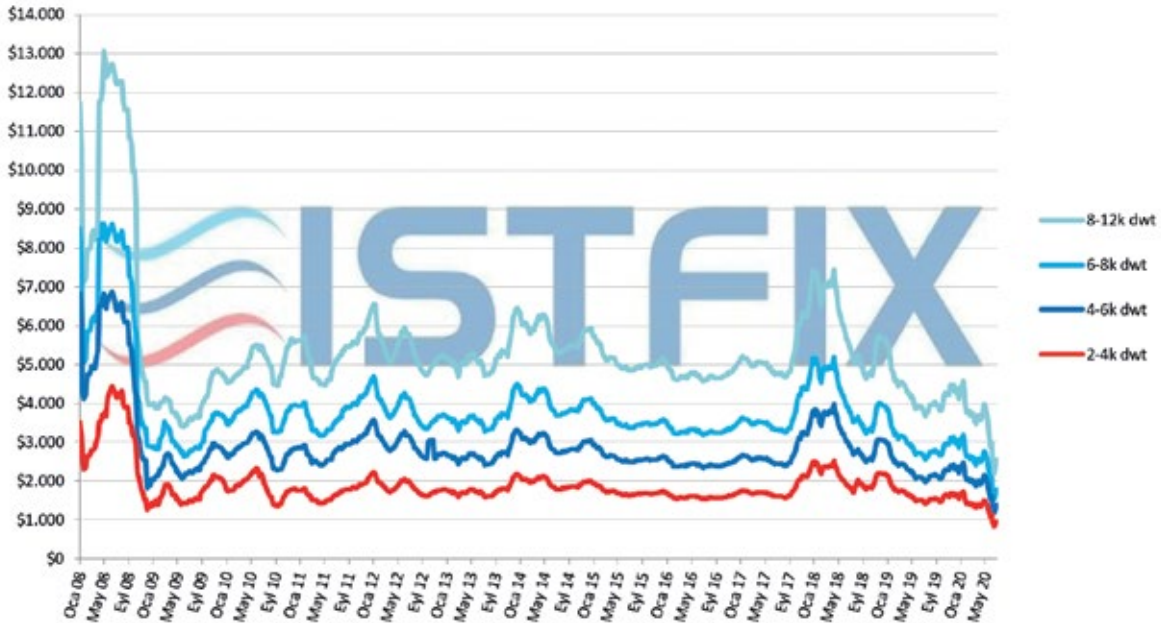
- ▶ Çimento haberlerinde İspanyol çimento ihracatı nisan ayında geçen senenin aynı ayına göre yüzde 65 daraldı. Yılın ilk dört ayında ise ihracat geçen seneye göre yüzde 25 daraldı ve 600.000 ton kadar geriledi. Bu arada İspanya'da yerel çimento talebi yılın ilk dört ayında yüzde 22 geriledi.

Petrol

- ▶ Petrol fiyatları yılın ikinci çeyreğinde yukarı yönlü seyretti. Nisan ayı sonunda 12-13 dolar/varil seviyelerini gören Batı Teksas tipi ham petrol haziran sonunda 40-41 dolar/varile, Brent ise 20 dolar/varilden 42-43 dolar/varile doğru çıktı.

NAVLUNLAR

USD / gün	2-4k DWT	4-6k DWT	6-8k DWT	8-12k DWT
29-Jun-2020	956	1,367	1,770	2,541
30-Mar-2020	1,385	1,981	2,564	3,681
1-Jul-2019	1,470	2,049	2,653	3,808



ISTFIX Haftalık Navlunlar 2008-2020

Günlük getiriler geçen senenin aynı dönemine göre küçük tonajda 500 dolar/gün, büyük tonajda ise 1.300 dolar/gün aşağıda seyretmekte.

TEMSİLİ YÜK BAĞLANTILARI

Tonaj	Yük	Yükleme Limn.	Tahliye Limn.	Yük İstisnası	TM İstisnası	Navlun
1.000	FERRO-SILICON	TAGANROG	DERİNCE + ALIAGA	750	750	32.00
1.300	STEELS	BRINDISI	STAVROS	900	900	22.50
1.360	STEEL PRODUCTS	ALIAGA	SOUSSE	1000	1000	21.50
1.400	WHEAT (45)	YEISK (Non-river)	MERSIN	1000	1000	28.75
1.400	STEEL PRODUCTS	NUMRUT	CHALKIS + RETHYMON	1200	1200	16.00
1.500	MINERALS	SPLIT	ALEXANDRIA	500	500	25.00
1.500	OLIVE CAKES (52)	SFAX	MANFREDONIA	750	750	15.25
1.500	PROJECT CARGO	TARANTO	CONSTANTA	1500	1500	18.50
1.500	MINERALS	SPLIT	ALEXANDRIA	500	500	25.00
1.600	SCRAP (60)	BRAILA	BARTIN	800	800	12.00
1.850	STEEL PRODUCTS	CADIZ	NAPES	1500	1500	22.00
2.000	ALUMINIUM PRODUCTS	ST. NICOLAS	GAETA	1500	1000	12.50
2.000	STEEL COILS	RUEKA	DILISKELESİ + MARDAS	1250	2000	18.00
2.000	STEEL PRODUCTS	SEVILLE	MARMARA	1500	1500	25.00
2.500	SODA IN BB (52)	SPLIT	ALEXANDRIA	1250	800	15.25
2.500	MINERALS	PORTUGAL	LATAKA	1250	1250	25.00
2.500	SCRAP (60)	DURRES	ALIAGA	1250	1250	16.00
2.500	SODA IN BB (52)	SPLIT	ALEXANDRIA	1250	800	15.25
2.500	MINERALS	PORTUGAL	LATAKA	1250	1250	25.00
2.700	WRIC	CANAKKALE	SOUSSE	1500	1500	20.00
2.700	AGRI PRODUCT (50)	SEVILLE	BARI	1800	1800	17.50
2.700	UREA	DAMNITTA	THESSALONIKI	1500	1300	10.00
2.700	WRIC	CANAKKALE	SOUSSE	1500	1500	20.00
2.700	AGRI PRODUCT (50)	SEVILLE	BARI	1800	1800	17.50
2.800	STEEL PRODUCTS	EREGLI	THESSALONIKI	1250	1500	9.00
2.800	MINERALS	SPLIT	NAPLES	1250	1250	11.00
2.800	MINERALS	SPLIT	TERMINI IMERESE	1250	1250	9.00
2.800	STEEL PRODUCTS	EREGLI	THESSALONIKI	1250	1500	9.00
3.000	CORN (48)	BRAILA	RAVENNA	2000	2000	16.00
3.000	AGRI PRODUCT (50)	KHERSON	IZMIR	1200	1200	12.00
3.000	GENERAL CARGO	STRATONI	PORTO VESME	2000	2000	17.00
3.000	CORN (50)	SAMSUN	NEWPORT	1500	1000	35.00
3.000	PROJECT CARGO	KAVALA	DJEN DJEN	1500	1000	12.50
3.000	MINERALS IN BB	BIZERTE	SAGUNTO	1500	1500	13.00
3.000	GENERAL CARGO	TEMRUK	MARGHERA	2000	2000	17.00
3.000	FELDSPAR IN BIG BAGS	GULLUK	KHERSON	1250	1200	8.90
3.000	WHEAT (46)	CONSTANTA	ISKENDERUN	750	750	12.00
3.000	SUNFLOWER MEAL (53)	KHERSON	SAMSUN	1000	1000	10.00
3.000	SUNFLOWER MEAL (53)	KHERSON	IZMIR	1000	1000	13.00
3.000	WHEAT (45)	BERDYANSK	MARMARA	1000	1000	9.00
3.000	WHEAT (45)	BERDYANSK	ALEXANDRIA	1000	1000	15.00
3.000	FELDSPAR IN BIG BAGS	GULLUK	KHERSON	1000	1000	8.90
3.000	CORN (48)	BRAILA	RAVENNA	2000	2000	16.00
3.000	AGRI PRODUCT (53)	KHERSON	IZMIR	1200	1200	12.00
3.000	GENERAL CARGO	STRATONI	PORTO VESME	2000	2000	17.00
3.300	CEMENT	SANTANDER	SHARPNES	3300	3000	14.25
3.300	MINERALS	LISBON	SAVONA	1100	1100	12.50
3.300	WHEAT (46)	NIKOLAEV	LEBANON	1000	1000	14.00
3.300	AMMONIUM NITRATE	TUAPSE	KALAMAKI	2000	1200	13.00
3.300	GENERAL CARGO	ST. NICOLAS	CARONTE	2000	2000	13.00
3.300	AGRI PRODUCT (55)	KHERSON	FAMAGUSTA	1200	1200	16.50
3.300	CEMENT	SANTANDER	SHARPNES	3300	3000	14.25
3.300	MINERALS	LISBON	SAVONA	1100	1100	12.50
3.500	WRIC	COESSA	ORTONA	1000	1000	21.00
3.500	FERTILIZERS	VARNA	NIKOLAEV	1000	1000	11.00
3.500	WRIC	COESSA	ORTONA	1000	1000	21.00
4.000	CEMENT IN BB	ANTALYA	ASHOOD (LO 9.5 USD/TONNE)	1500	1000	18.00
4.000	STEEL COILS	SAGUNTO	GEMLIK	2500	2500	16.00
4.000	GRAINS	NIKOLAEV	NUMRUT	1250	1250	17.00
4.000	FERTILIZERS	THESSALONIKI	BARTIN	1600	1600	9.00
4.000	AGRI PRODUCT (58)	DOUALA	LEIXOES	1500	1500	32.00
4.000	STEELS	NOVOROSSIYSK	BARTIN	2000	2000	8.00
4.000	WHEAT (45)	PORT LA NOUVELLE	BARLETTA	2500	2000	13.25
4.000	REBARS	TSINGELI	CONSTANTA	1600	1600	8.00
4.000	CEMENT IN BB	ANTALYA	ASHOOD (LO 9.5 USD/TONNE)	1500	1000	18.00
4.150	ALUMINIUM PRODUCTS	NOVOROSSIYSK	GENOA	2000	1500	18.50
4.300	COILS	FOS	BOURGAS + CONSTANTA	3000	2000	18.00
4.400	WHEAT BRAN PELLETS (60)	KHERSON	IZMIR	1000	1000	11.00
4.400	STEEL PRODUCTS	NOVOROSSIYSK	EREGLI	2000	1500	7.00
4.400	CAN	BANDIRMA	ROCHEFORT	2000	1500	20.00
4.400	GRAIN (45)	KHERSON	MARMARA	1500	1500	10.00
4.400	GRAIN (45)	KHERSON	IZMIR	1500	1500	11.00
4.400	WHEAT BRAN PELLETS (60)	KHERSON	IZMIR	1000	1000	11.00
4.500	MAP	CONSTANTA	YUZHNY	2250	2250	9.00
4.500	BULK UREA	DERINCE	CASTELLON	4500	2000	11.25
5.000	MINERALS	ISKENDERUN	GALATZ	2500	2500	12.00
5.000	PIG IRON	NOVOROSSIYSK	MARMARA	2000	1500	10.00
5.000	CEMENT IN BB	ALICANTE	ALGIERS	2000	1000	14.00
5.000	MINERALS	GULLUK	ALEXANDRIA	2500	1000	8.50
5.000	STEEL PRODUCTS	SEVILLE	SKIKDA	2500	1000	14.00
5.000	WHEAT (45)	SEVILLE	RAVENNA	2000	2000	13.25
5.000	MINERALS	ISKENDERUN	GALATZ	2500	2500	12.00
5.000	PIG IRON	NOVOROSSIYSK	MARMARA	2000	1500	10.00
5.100	STEEL COILS	FOS	DILISKELESİ + CONSTANTA	2500	2500	16.50
5.100	STEEL COILS	FOS	DILISKELESİ + CONSTANTA	2500	2500	16.50
5.200	STEEL PRODUCTS	NOVOROSSIYSK	EREGLI + DILISKELESİ	2000	1500	9.00
5.200	AGRI PRODUCT (55)	KHERSON	EGYPT MED.	1500	1500	15.75
5.200	STEEL PRODUCTS	NOVOROSSIYSK	EREGLI + DILISKELESİ	2000	1500	9.00
5.200	AGRI PRODUCT (55)	KHERSON	EGYPT MED.	1500	1500	15.75
5.500	MINERALS	LISBON	GENOA	4500	2000	13.00
5.500	CEMENT	SAMSUN	KHERSON	1750	1750	8.50
6.000	RAPESEED MEAL (51)	BORDEAUX	PONTA DELGADA	2000	2500	22.00
6.000	WHEAT (45)	CADIZ	CATANIA	2000	2000	12.25
6.500	UREA	CONSTANTA	BIRKENHEAD	2250	2000	27.00
6.500	CLAY	OKTYABRSKIY	IZMIR	3000	2500	9.00
6.500	FERTILIZERS	KALAMAKI	ABUQIR	1000	1000	8.50
6.500	CORN (48)	GALATZ	PREVEZA	1500	1500	15.00
6.500	WHEAT	MARIUPOL	RAVENNA	1500	2000	18.00
6.500	WHEAT	MARIUPOL	MERSIN	1500	1750	15.00
6.800	AGRI PRODUCT (45)	BERDYANSK	ASHOOD	1500	1500	9.00
6.800	STEEL BARS	CATANIA	BE JAJA	2000	800	10.00
6.800	AGRI PRODUCT (45)	BERDYANSK	ASHOOD	1500	1500	9.00
7.000	STEEL PRODUCTS	YILOO	SAMSUN	2500	2500	6.25
7.000	STEEL BARS	CATANIA	BE JAJA	2000	800	9.00
7.000	GRAINS (55)	MARIUPOL	MARMARA	2000	2000	16.00
7.000	GRAINS (55)	MARIUPOL	MERSIN	2000	2000	23.00
7.200	AGRI PRODUCT (45)	KHERSON	MARMARA	2000	2000	8.00
7.200	AGRI PRODUCT (45)	KHERSON	MARMARA	2000	2000	8.00
9.500	RAPESEED MEAL (51)	ROUEN	CASABLANCA	1700	1500	17.00
10.000	PIG IRON	ARAG	MARMARA	8000	2500	12.25

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

GEMİ ALIM SATIMI

2020 ikinci çeyrekte raporlanan satışlarda:

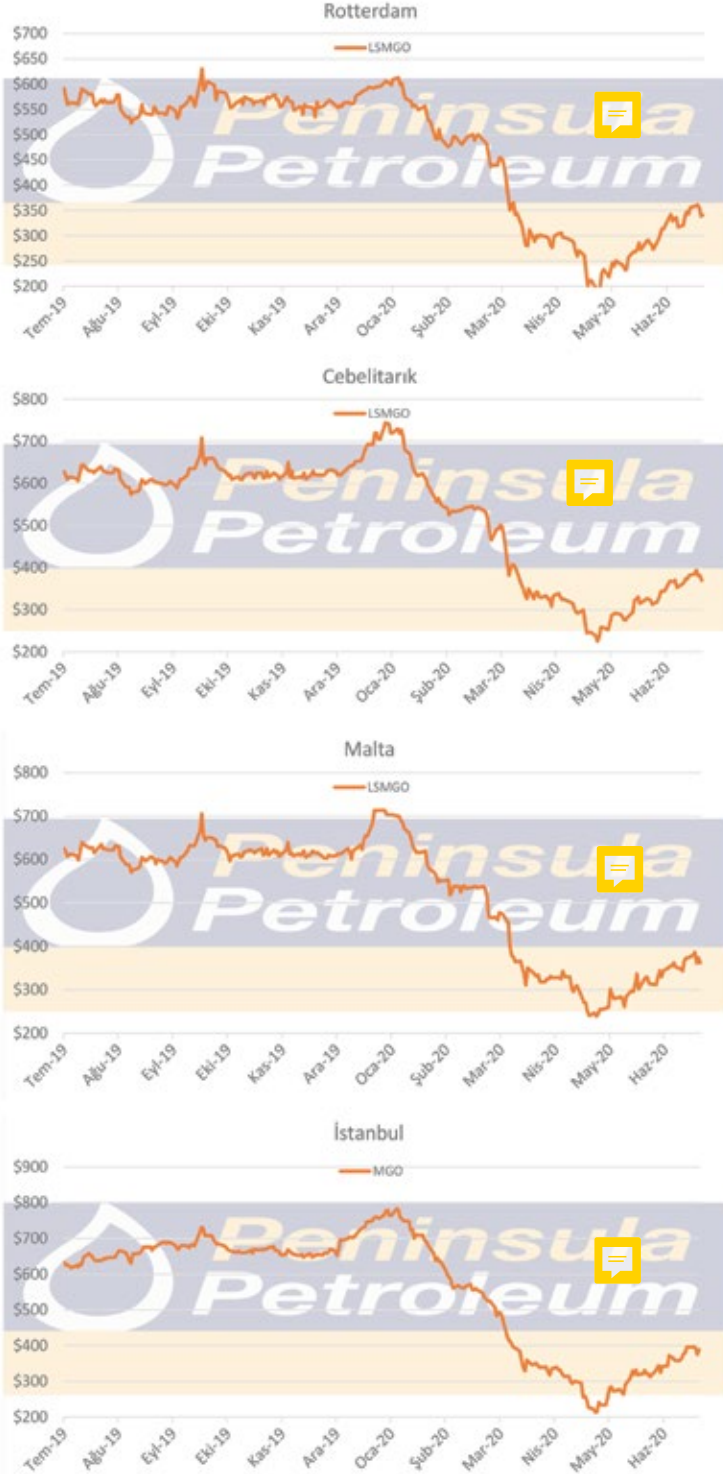


- ▶ "Lieke" (9.000 DWT, 2011 Çin inşası, BV klaslı) gemisinin ISTFIX'in tahminine göre 5 milyon USD üstünde bir fiyata satıldığı raporlandı.
- ▶ 7.500 DWT 1987 Türkiye yapısı ve ABS klaslı bir kosterin 900.000 dolara el değiştirdiği belirtildi.
- ▶ 3.500 DWT'lik 1990 Avrupa yapısı genel yük gemisi 1 milyon doların biraz altına açıklanmayan alıcılara teslim edildi.
- ▶ 7.500 DWT 2001 Rumen yapısı bir kosterin 1,85 milyon dolara satıldığı rapor edildi.

YAKIT

Yılın ilk çeyreğinde sert düşen yakıtlar, ikinci çeyrekte bir miktar toparlandı, yine de yakıtlar geçen senenin yüzde 40 kadar aşağısında seyretmekte.

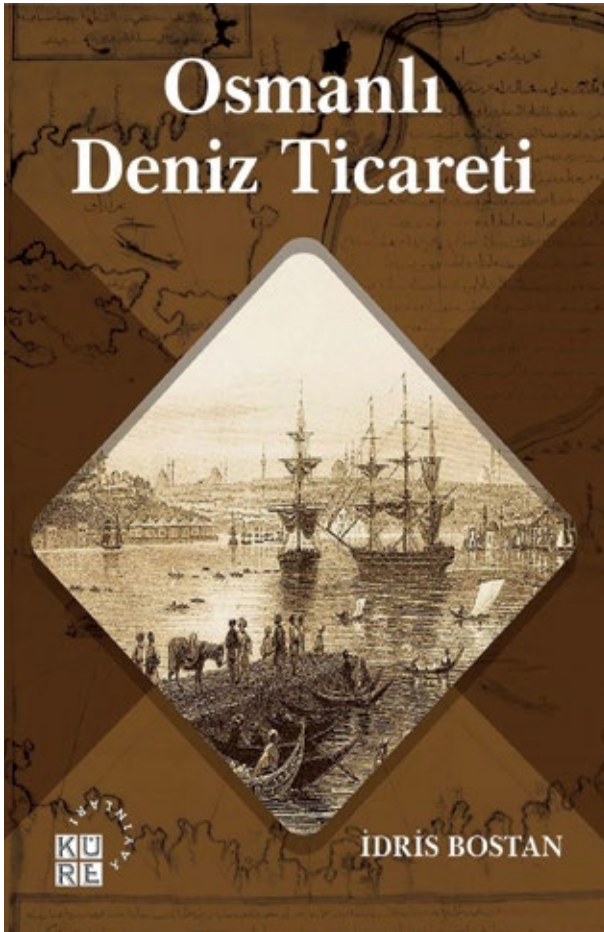
USD / mt	Rotterdam MGO	Gibraltar MGO	Malta MGO	İstanbul MGO
26.06.2020	341.00	370.00	362.00	389.00
Geçen Yıl	584.00	629.00	629.00	637.00
Değişim	-41.61%	-41.18%	-42.45%	-38.93%



OSMANLI DENİZ TİCARETİ

Prof. Dr. İdris BOSTAN

Prof. İdris Bostan bu kitapta Osmanlı denizleri olarak adlandırılan Karadeniz, Akdeniz ve Kızıldeniz'de cereyan eden iç ve dış ticareti çok yönlü olarak inceliyor ve Osmanlı deniz ticaretinin ulaştığı düzeyi ortaya koyuyor. Uluslararası deniz ticaretinin önemli temsilcileri olan Venedik, İngiltere, Fransa, Hollanda ve Rusya gibi devletlerin Osmanlı denizlerindeki ticaretinin, Osmanlı ticaretinin bir parçası olarak incelenmesi gerektiğine dikkat çekiyor. Öte yandan Osmanlıları görmezden gelerek bu kadim coğrafyadaki gelişme ve değişimleri sağlıklı biçimde değerlendirmeye imkân olmadığının altını çiziyor.



Deniz Kokan Öyküler

Ömer ASMALI Gizem KODAK



DENİZ KOKAN ÖYKÜLER

Ömer ASMALI – Gizem BUDAK

Ülkemizde deniz ve denizcilik sevgisini arttırmak için kaleme alınan 'Deniz Kokan Öyküler'; Yüksek Denizcilik Okulu sıralarında başlayarak, dünyanın bambaşka köşelerine uzanan maceralarla dolu! Ve okura Türk ticaret denizciliği gemi hayatından, kahkaha dolu masmavi pasajlar sunuyor...



www.imgetercume.com

www.tercumeofisi.com

160 dilde çeviri hizmeti

- Yeminli tercüme*
- Noter onaylı tercüme*
- Apostilli tercüme*
- Konsolosluk onaylı tercüme*
- Teknik-ticari-hukuki tercüme*
- Denizcilik ve gemi tercümeleri*

MERKEZ:

Naci Kasım Sokak,
No: 10 Daire:4
Mecidiyeköy-Şişli-İstanbul
info@imgetercume.com
0212 217 5541
0544 741 1071

ŞUBE:

İzzettinbey Cad.
Yurtseven Sokak,
Eldebran Sitesi A2 Blok
Kat:1 Daire: 3
Bulgurlu- Üsküdar/İstanbul
info@imgetercume.com
0216 223 0643
0544 741 1071



ISO 9001

BUREAU VERITAS
Certification



KEEP YOUR ENGINE RUN UNTIL YOU STOP

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

+90 216 494 49 02
+90 533 281 24 77
+90 850 225 23 00

info@yafdiesel.com.tr

www.yafdiesel.com.tr

UZMAR®

7/24

31 KILAVUZ KAPTAN

350 TAKIM ÜYESİ

30 DENİZ ARACI

MAKSİMUM VERİMLİLİK

SIFIR RİSK

TEK VİZYON

ÖNCE EMNİYET

1973'TEN BERİ

KILAVUZLUK
RÖMÖRKÖRCÜLÜK
ACİL MÜDAHALE
GEMİ KURTARMA

İZMİR • ÇANAKKALE • İSTANBUL • İSKENDERUN

WWW.UZMAR.COM.TR

