

koster

KOSTER ARMATÖRLERİ VE İŞLETMELERİ DERNEĞİ DERGİSİ

RÖPORTAJLAR

Ünal Baylan

"Türk bayraklı güçlü bir deniz taşımacılığı filosuna sahip olmak; bulunduğumuz coğrafyada karşılaşılabileceğimiz sıkıntılar için elzemdir."

Turgay Noyan

"Amatör denizci kendi teknesinin reisidir."

ANALİZ

Navlun Piyasalarında
"Olumlu Seyir" Sürecek mi?

Erhan Göçmen

Uzun Kışın Ardından...
Cemreler ve Bahar

DOSYA

Bölge Denizciliğinin
Kalbi Karadeniz'de
Atacak

ISTFIX RAPORU

Osman Öndeş

Geçmiş Zaman
Olur ki...

KOSDER Yeni
Yönetimini Seçti



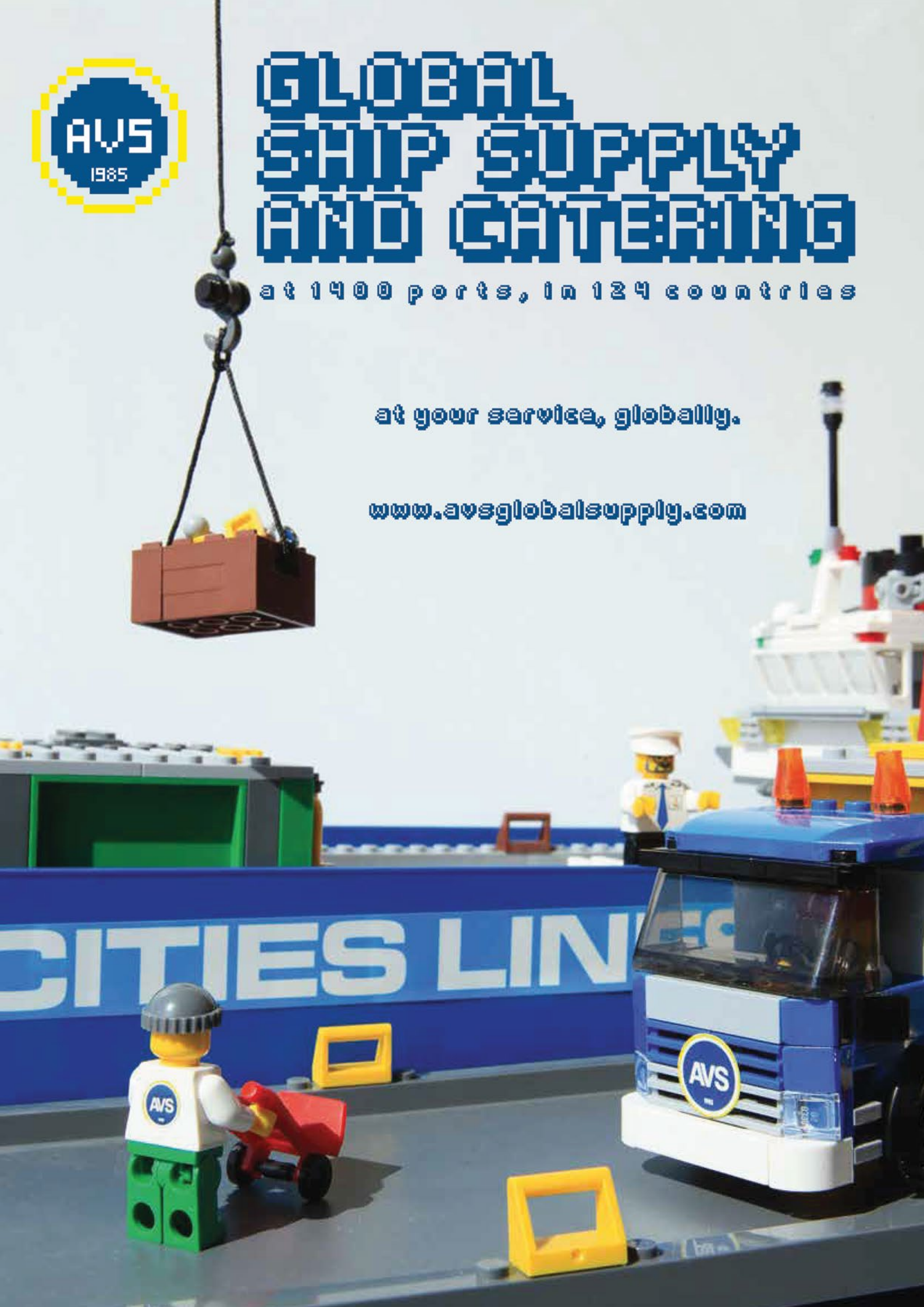


GLOBAL SHIP SUPPLY AND GATERING

at 1400 ports, in 124 countries

at your service, globally.

www.avsglobalsupply.com





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



Pınar Kalkavan Sesel

6

"KOSDER'in kendi başarı hikâyesini yazacağına dair inancımız sonsuzdur."

18

Röportaj



Ünal Baylan



Erhan Göçmen

24

Uzun Kışın Ardından...
Cemreler ve Bahar

62

Denizciliğimizin
Büyük Resmi



Mustafa Çalışkan

70

Deniz Yetki Alanları
Bölüm VII
"Doğu Akdeniz'de Farkındalık"

Dr. Öğr. Üyesi
Hasan Bora Usluer

Yıl: 6
Ocak - Şubat - Mart 2021
Yerel - Süreli
3 ayda bir yayınlanır

Sahibi

KOSDER Adına Yönetim Kurulu Başkanı
Zeynep Pınar Kalkavan Sesel

Yazı İşleri Müdürü

Gökhan Çakıcı

Yayın Danışma Kurulu

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

İdare Merkezi

KOSTER ARMATÖRLERİ VE
İŞLETMECİLERİ 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
Yayıncılık ve Danışmanlık A.Ş.

Genel Yayın Yönetmeni ve Koordinatörü

Sedat Dumlu
sedatdumlu@kosder.net

Editör

Fatih Karadereli
fatihkaradereli@gmail.com

Ömür Topaloğlu
omurtpl@windowslive.com

Grafik

MantaLive

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

Pınar Kalkavan Sesel
"KOSDER'in kendi başarı hikâyesini yazacağına dair inancımız sonsuzdur."

8

KOSDER'in 4. Olağan Seçimli Genel Kurul Toplantısı Gerçekleştirildi

12

KOSDER Yönetim Kurulu'nda Görev Dağılımı Yapıldı

14

Bakan Karaismailoğlu, Deniz Ticaret Odası Meclis Toplantısına Katıldı

15

Türkiye ile Norveç Arasında STCW Anlaşması İmzalandı

16

Süveyş Kanalı'nın Kapanması Deniz Ticaretini Olumsuz Etkiledi

18

RÖPORTAJ
Ünal Baylan

24

Erhan Göçmen
Uzun Kışın Ardından...
Cemreler ve Bahar

28

Dr. Hüseyin Gençer
Konteyner
Navlunlarındaki
Aşırı Artışların Kuru Yük
ve Çok Amaçlı
Gemi Navlunlarına Etkisi

32

DOSYA
Bölge Denizciliğinin Kalbi Karadeniz'de Atacak
- Dr. Efe Akyürek
- Öğr. Gör. Arda Toygar
- Cumhur Güzelçiftçi

46

Ali Tevfik Çakır
Küresel Salgın ve
Deniz Sigortalarındaki
Gelişmeler

48

Ömür Karataş
Gemileri Bekleyen
Zorunlu Değişiklikler ve
Olası Etkileri

52

ANALİZ
Navlun Piyasalarında "Olumlu Seyir" Sürecek mi?
- M. Aysu Gürkan
- Bahadır Tonguç
- Seden Öztoran
- Nevzat Sonay Üler

60

Murat Bakal
Neden Denizci Olunur?

62

Mustafa Çalışkan
Denizciliğimizin
Büyük Resmi

68

Öğr. Gör. Kapt. Mehmet Erdoğan
Diplomalar Aynı
Eğitimler Farklı

70

Dr. Öğr. Üyesi Hasan Bora Usluer
Deniz Yetki Alanları
Bölüm VII "Doğu Akdeniz'de Farkındalık"

72

RÖPORTAJ
Turgay Noyan

76

Barış Kızıldaş
Gemi Yükleme / Tahliye
Operasyonlarında
En Çok Karşılaşılan
Sorunlar ve Dikkat
Edilmesi Gerekenler

82

Osman Öndeş
Geçmiş Zaman Olur ki...

84

Ahmet Melih Aydemir
Helâl Lojistik

86

Doç. Dr. Cem Dalyan
Toksik ve Zehirli Balık
Türleri

88

Yasemin Coşkunöz
Balık Tüketimi ve Dikkat
Edilmesi Gerekenler

90

Duygu Karaoğlanoğlu
Deniz Haydutlarının
Gemi Adamları Üzerinde
Psikolojik Etkisi

92

ISTFIX RAPORU

97

Kitap Tanıtım



Murat Bakal

60

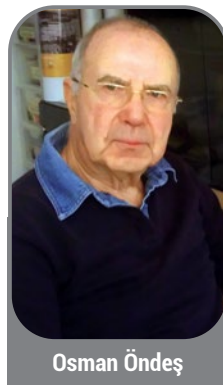
Neden
Denizci
Olunur?



Turgay Noyan

72

Röportaj



Osman Öndeş

82

Geçmiş Zaman
Olur ki...

“KOSDER’in kendi başarı hikâyesini yazacağına dair inancımız sonsuzdur.”

Pınar Kalkavan Sesel
KOSDER Yönetim Kurulu Başkanı



Elinde bulundurduğu jeopolitik avantajlar sayesinde tarih boyunca denizleriyle dünyanın gündeminde yer eden ülkemiz, “Denizci Ülke Denizci Millet” olma yolunda uzun süredir mücadelesini sürdürüyor. Temelde ‘ortak aklın’ ürünü olabilecek bu gelişim sürecinde, devlet idaresinin yanı sıra, özel sektör ve sivil toplum kuruluşlarının da oynadığı rol de bir o kadar önem arz ediyor. Bu bakış açısıyla varlığını sürdüren denizci sivil toplum kuruluşları, ekonomilerin en dinamik sektörlerinden biri olan deniz taşımacılığını hak ettiği yere getirme adına gayret gösteriyor.

Koster Armatörleri ve İşletmecileri Derneği (KOSDER) de kurulduğu günden itibaren Türk denizciliğine farklı bir perspektif kazandırarak sektörümüzün geleceğine yön verecek öncü kuruluşlardan birisi haline geldi. Köklü bir tarihe sahip koster gemilerini temsil eden tek sivil toplum kuruluşu olan KOSDER, bu sorumlulukla hem koster armatör ve işletmecileri hem de denizciliğimizin diğer paydaşlarıyla dayanışma içerisinde önemli çalışmalara imza attı. Derneğimiz, “birliktelik ve biz” şuuruyla denizciliğimizin gelişmesi ve kalkınması hedefi çerçevesinde faaliyetlerini yürüttü. 2014 yılından bu yana şahsımın da gururla içerisinde bulunduğu bu kıymetli organizasyon, kurucu başkanımız ve İMEAK Deniz Ticaret Odası Meclis Başkanımız Sayın Salih Zeki Çakır önderliğinde büyük bir aşama kat ederek, kısa zamanda denizcilerimizin takdirini kazandı.

Malumunuz KOSDER, 24 Mayıs Çarşamba günü gerçekleştirdiği 4. Olağan Seçimli Genel Kurul toplantısıyla birlikte bir bayrak değişimi yaşadı. “Birlikte ve beraber yönetme” düşüncesinin tezahürü olma niteliği taşıyan genel kurulumuzda, üyelerimizin destekleri, hassas ve bir o kadar da değerli bir görevi teslim almamıza vesile oldu. Pandeminin getirdiği olumsuz şartlara rağmen, toplantımıza katılımlarından ve bizlere gösterdikleri alakadan ötürü

KOSDER üyelerine şahsım ve yönetim kurulum adına şükranlarımı sunuyorum. Aynı zamanda 2017 yılından itibaren KOSDER’in Yönetim Kurulu Başkanlığı görevini yürüten Sayın Hüseyin Kocabaş’a ve Yönetim Kurulu Üyelerimize, derneğimize yaptıkları hizmetlerden dolayı teşekkür ediyorum.

Genel Kurulumuz resim itibarıyla yeni bir başlangıç temsil etse de, derneğimizin bünyesinde bulunan her bir üyemizin bütünlük içerisinde dâhil olduğu işlevsel bir sürecin devam ettirilmesinin en hassas ve önemli düsturumuz olduğuna şimdiden belirtmek istiyorum. Sektörel fayda gözetilerek çağın gerekliliklerine ayak uyduran ve geleceğini bu çerçevede inşa eden bir yapıyla, KOSDER’in kendi başarı hikâyesini yazacağına dair inancımız sonsuzdur. Pandemiye rağmen sürekliliğini sağladığımız etkinliklerimizi önümüzdeki dönemde de sürdürmek, denizcilerimizin taleplerini odak noktamıza alarak her alanda daha aktif ve farklı bir organizasyon politikası geliştirmek, daimi hedeflerimiz arasında yer alacaktır.

Derneğimizin kuruluş amaçlarının başında gelen Türk Sahipli Koster Filosunun Yenilenmesi Projesi, yeni Yönetim Kurulumuzun da üzerinde yoğun çaba sarf edeceği başlıca gündem maddesini oluşturacaktır. Karadeniz/Akdeniz çanağında seyrüsefer yapan “yaşlı kosterlerimizi” yenileyerek daha emniyetli, çevre dostu ve ekonomik bir filoyu Türk denizciliğine kazandırmak için idare ve özel sektör bazında girişimlerimiz sürecektir. İnaniyor ve umut ediyoruz ki; KOSDER’in daha önce ülke gündemine taşıdığı bu “Rüya Proje” hayat bulacak, Türk kosterlerinin daha genç bir filoya sahip olmasına ve bölgede denizciliğimizin rotasının yeniden çizilmesine vesile olacaktır.

Diğer bir parantezi de kendi bünyemizde hazırladığımız ve denizcilerimizin istifadesine sunduğumuz KOSTER Dergisi’ne açmakta fayda görüyorum.

Yayın hayatının 6’ncı yılına giren dergimiz, güncel gelişmeleri içeren makaleler, haberler, akademik çalışmalar ile sektör bileşenini bilgilendirme amacıyla yaptığı yayınlarla denizciliğimizin nabzının tutarak önemli bir sorumluluğu yerine getiriyor. Bu doğrultuda; dergimiz 21. sayısında, Türk denizcilik idaresinin önemli isimlerinden birisi olan Denizcilik Genel Müdürümüz Sayın Ünal Baylan ile bir röportaj yaparak, Türk denizciliğindeki gelişmeleri ilk ağızdan duyma fırsatını bizlere sundu. Sayın Genel Müdürümüze, bizlere gösterdiği teveccühten ve kıymetli beyanlarından dolayı bu vesileyle teşekkürlerimi sunuyorum.

Tüm bu başlıklar ışığında; Türk denizciliğinin aşama kat etmesi açısından KOSDER’in özel bir konumda olduğu ve yapacağı çalışmalarla deniz taşımacılığımızın gelişiminde gelecekte de etkin bir rol oynayacağı aşikârdır. Bu minvalde; denizciliğimizin yapısal sorunlarına kalıcı çözümler üreterek “yarınımızı bugünümüzden daha başarılı kılma” ve sektörümüze azami derecede fayda sağlama; KOSDER’in uzun vadeli stratejik planının kapsamını belirleyecektir.

Diğer yandan nisan ayında heyecanını ve mutluluğunu hissedeceğimiz; hür ve bağımsız yaşamamızın simgesi olan, Türk milletinin tarihine millet iradesini adeta nakşeden Türkiye Büyük Millet Meclisi’nin 101. açılış yıl dönümünü ve geleceğimizin teminatı çocuklarımızın 23 Nisan Ulusal Egemenlik ve Çocuk Bayramı’nı kutluyorum. Bu vesileyle; Meclisimizin ilk başkanı, Cumhuriyetimizin kurucusu Gazi Mustafa Kemal Atatürk ve silah arkadaşlarını, tüm şehitlerimizi rahmet, minnet ve şükranla anıyorum.

Son olarak; manevi iklimiyle bizleri kuşatan Ramazan ayının ülkemize, tüm dünyaya, sektörümüze sağlık, huzur ve bol bereket getirmesini temenni ediyor, hayırlara vesile olmasını diliyorum.

Istanbul
London
New Jersey

kimileri hep **yol** gösterir.

Omni

IN PARTNERSHIP WITH



LOCKTON

Broking done *differently*

Marine Insurance Brokers
www.omnilttd.com



KOSDER'in 4. Olağan Seçimli Genel Kurul Toplantısı Gerçekleştirildi

Türk denizciliğinin önde gelen Sivil Toplum Kuruluşlarından birisi olan Koster Armatörleri ve İşletmecileri Derneği'nin (KOSDER) 4. Olağan Seçimli Genel Kurul Toplantısı 24 Mart Çarşamba günü yapıldı.

Pendik Green Park Hotel'de yapılan toplantıda; İMEAK Deniz Ticaret Odası Meclis Başkanı Salih Zeki Çakır, İMEAK Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran, KOSDER Yönetim Kurulu Başkanı Hüseyin Kocabaş, Sivil Toplum Kuruluşları temsilcileri, dernek üyeleri ve denizcilik sektöründen çok sayıda misafir yer aldı.

Genel Kurul toplantısının açılış konuşmasını KOSDER Yönetim Kurulu Başkanı Hüseyin Kocabaş yaptı. KOSDER'in Türk denizcilerinin tevecçühhlerini kazandığına dikkat çeken Hüseyin Kocabaş: "2014 yılında Deniz Ticaret Odası Meclis Başkanımız ve kurucu başkanımız Sayın Salih Zeki Çakır önderliğinde temelleri atılan KOSDER, Türk koster armatör ve işletmeciliğini dayanışma bilinciyle daha ileri taşıma hedefiyle yola çıkmıştır. Kurulduğu günden bu yana, denizci Sivil Toplum Kuruluşu olmanın hassasiyetiyle hareket eden KOSDER, sektörümüzün diğer paydaşlarına azami oranda katkı sunmayı da sorumluluğu olarak benimsemiştir. Dünya denizlerinin çetin şartlarıyla mücadele eden sektörümüzün, sırtladığı ağır yükü hafifletme





adına yaptığımız çalışmalar, Türk denizcilerinin teveccühlerini kazanmamıza vesile olmuştur. Bu teveccüh ve üyelerimizden aldığımız destek, attığımız her adımda bizleri motive etmiş ve geleceğe daha da umutla bakmamıza imkân tanımıştır." dedi.

"Üyelerimizin ve denizciliğimizin diğer paydaşlarının sorunlarına çözüm bulmaya gayret ettik"

Pandemi dönemiyle birlikte ticaretin her faaliyet alanında olduğu gibi deniz taşımacılığın da zorlu bir sürecin içerisinde girdiğini belirten Başkan Kocabaş şunları kaydetti: "Küresel salgının ilk aşamasından itibaren gelişmeleri yakından takip eden Derneğimiz, hem kendi üyelerinin hem de denizciliğimizin diğer paydaşlarının sorunlarına çözüm bulmaya gayret etmiştir. Yönetim Kurulumuz, hayata geçirdiği sektörel destek mekanizmasıyla; Türk denizcilerinin yaşadığı sıkıntıları idarenin ilgili kurumlarına iletmeye ve bu sıkıntıların süratli bir şekilde giderilmesinin de takipçisi olmuştur. Türk ve yabancı bayraklı gemilerde çalışan ve meşakkatli bir mesleği icra eden gemi adamlarımızı gündeminin ilk sırasına alan Derneğimiz, onların "sağlıkla kalmaları" konusunda önemli adımlar atmıştır. Gemi dezenfektasyon işlemleri, personel değişimleri, gemilere medical ekipman temini ve diğer önemli hususlarda idareyle köprü vazifesi gören KOSDER, küresel salgınla mücadelede aktif bir şekilde çalışmalarını yürütmüştür."

KOSDER'in önümüzdeki dönemde de Türk denizciliğine değer katacağını vurgulayan Hüseyin Kocabaş sözlerini şöyle sürdürdü: "Her ne kadar Koronavirüsün yaşamı alt üst eden ve sektörümüzü oldukça tedirgin eden etkisi, halihazırda akıllarda yer etmeye devam etse de, geçmişte de ayrıca ele almak geleceğimize ışık tutacaktır. Konuşmamın sonunda izleyeceğimiz ve detaylarını göreceğiniz faaliyetlerimizin tümü, Türk denizciliğine katma değer sağlama adına önemli basamakları oluşturmaktadır. 'Denizci Ülke, Denizci Millet' olmanın dayanışmadan ve birlikten geçtiğini adeta ispat eder nitelikte olan KOSDER'in her bir çalışması, Türk denizcilerinin zihninde yer etmeye devam edecek ve örnek teşkil edecektir. Bu bilincin süreklilik arz etmesi; zaman ve mekân ayırt ekmeksinizin faydacı bakış açısının daima diri tutulmasıyla mümkün olacaktır. KOSDER'in bu minvalde; geçmişte olduğu gibi önümüzdeki dönemde de Türk denizciliğine değer katacak ve eşik atlatacak öncü kuruluşlardan biri olacağına inancımız sonsuzdur. 'Birlikte Daha Güzele Daha İleriye' sloganıyla rotasını çizen KOSDER'liler, şartlar ne olursa olsun heyecanını kaybetmeyecek, aynı misyon ve vizyonla ülkemize ve Türk denizcilik sektörüne hizmet etmeyi görev addedecektir."

"Türk Okul Gemisi Projesi'nin gündeme alınması memnuniyet vericidir"

Derneğin önümüzdeki süreçte gerçekleştirmeyi planladığı projelere de

değinen Kocabaş konuşmasını şu şekilde noktaladı: "Sizlerin teşrifleriyle gerçekleştirilen Genel Kurulumuz, biz bilincinin tezahürünü ve aynı zamanda yeni hedeflerin belirlenmesini temsil etmektedir. Türk Koster Filosunun Yenilenmesi konusunda gösterdiğimiz duruş, diğer hedeflerimize de sirayet etmiş karşınıza yeni projelerle çıkmamızı sağlamıştır. Bu minvalde; ilk olarak 2017 yılında projelendirerek idaremize sunduğumuz ve öğrencilerimizin staj sorunu hususunda adeta can simidi olacak Türk Okul Gemisi Projesi'ni Yeni Denizcilik Genel Müdürlüğümüz Sayın Ünal Baylan'ın gündemine alması memnuniyet vericidir.

Üyelerimizin desteğiyle 2017 yılının Temmuz ayından itibaren gururla üstlendiğimiz vazifemizi, Yönetim Kurulundaki arkadaşlarımızla birlikte hakkıyla yerine getirmiş olmanın mutluluğunu yaşamaktayız. Bu zaman zarfında, ülkemize ve Türk denizciliğine, KOSDER çatısı altında hizmet etme fırsatı tanıyan, bu ulvi görevi bizlere tevdi eden, koşullar ne olursa olsun desteklerini esirgemeyen üyelerimize şükranlarımı sunuyorum. Bugün burada belirlenecek yeni Yönetim Kurulumuzun da denizciliğimize hayırlı ve uğurlu olmasını diliyorum, kendilerini şimdiden tebrik ediyorum. Son olarak; arifesini yaşadığımız mübarek Ramazan ayının, tüm dünyaya sağlık, mutluluk ve bol bereket getirmesini temenni ediyor, hepinizi tekrardan saygı ve muhabbetle selamlıyorum."

"Ülkemizin koster filosuna ihtiyacı var"

KOSDER Kurucu Başkanı ve İMEAK Deniz Ticaret Odası Meclis Başkanı Salih Zeki Çakır ise yaptığı konuşmada seçilecek kişilerin derneğe hayırlı olması temennisinde bulunarak: " 4. Olağan Genel Kurulumuzun hepimize hayırlı olmasını diliyorum. İSTFIX'teki artış mutluluk verici. Ülkemizin koster filosuna ihtiyacı var. Koster taşımacılığı Türk denizciliğinin omurgasıdır, bel kemiğidir. En çilekeş hizmet grubuyuz. Türk denizciliğinin büyüdüğü yer kosterlerdir. Malum bütün şartlara rağmen yıkılmadık ayakta. Navlun artışlarıyla daha güzel işler yapacağız. Burada emeği olan tüm arkadaşlarımıza yürekten teşekkür ediyorum. KOSDER ismi; bütün kamuda ve sektörde çok iyi bir algıya vesile oldu. Bunu kamuoyuna çok iyi izah ettiğimizi düşünüyorum. Seçilecek kişinin derneğimize hayırlı olmasını temenni ediyorum. Hepimize hayırlı uğurlu ol-



sun. " ifadelerini kullandı.

Olağan Seçimli Genel Kurul toplantısında söz alan İMEAK Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran da Koster Yenileme Projesi ve Hurda Teşviki ile ilgili son gelişmeleri değerlendirdi.

Göreve geldiklerinde Koster Yenileme Projesi ile ilgili çalışmanın mevcut olduğunu söyleyen Tamer Kıran:

"Göreve geldikten 2 ay sonra imza töreni yaptık. Akabinde temmuz ayında Cumhurbaşkanlığı Hükümet Sistemi devreye girdi. Seçimler yapıldı. Sana-yi ve Ticaret Bakanlığı'nda görev değişimi oldu. Kendisiyle yaptığımız ilk toplantıda kendisinin fikrini 2020 yılına gelmiş bir Türkiye'de devletin tekrar bu şekilde özel sektörle birlikte bir oluşum yapmasını uygun görmediğini söyledi. Bütün planlarımızı, durumu gözden geçirmemiz gerekti. Bu; Sayın

Bakanımızın bir tercihiydi. Buna saygı duyuyoruz. Ancak bütün sistem ele alınmak durumunda kaldı. Bizi KOSGEB'e yönlendirdi. Yapılan çalışmalarda KOSGEB'in yıllık 300 bin TL desteği karşımıza çıktı. Yetersiz olduğunu defalarca söyledik. Bu desteği 3 milyon TL'ye çıkarılması kararı alındı. Bize şunu söyledi; 'Tebrik ederim sizi. Bunu nasıl bu miktara çıkarttınız? Ancak bu modelde bizim daha fazla yapabileceğimiz başka bir şey yok. 15 milyon TL destek olarak söyledik ve arkasındayız...' Geçen sene nisan ayında çıkan bir projeydi. Haziran ayında genel müdürlerimiz de değişti." dedi.

"Önemli bir gelişmeyi hep birlikte yaşayacağız"

Hurda teşviki ve banka kredisıyla beraber projenin hayata geçirilebileceğini dile getirdiklerini belirten Başkan Kıran şunları aktardı: "Hurda teşviki ve banka kredisıyla beraber bu işin yapılabileceğini söyledik. İlgili bakanlara gönderildi. Bugün yarın cevap gelecektir. Beklediğimiz kadar çok geniş bir katılıma hitap etmeyecek. Bu projenin hayata geçmesi için ateş olacak. Daha iyi şartlarla geliştirmeye çalışacağız. Hayata geçtiğini görmek istiyoruz. Bundan 3 ay önce konuşulanlar çok pozitif değildi. Piyasadaki gelişmeler buna imkân verecek; ciddi bir toparlanma var. Dünyada bir to-



parlanma başladı. Çin'den başlayan bir hareketle pozitif gelişmeler söz konusu. Bu bağlamda bu projeye olan ilgi de büyüyecek. Önemli bir gelişmeyi hep birlikte yaşayacağız. KOSGEB gelişirken önemli bir faktör de kredi faktörüydü. 60 milyon TL teklif alırdık diye düşünüyorduk. Bankalar bu duruma olumlu bakmadı. 35 milyon TL teklif aldık. Bunu bu miktarla yapmak olağan görülüyordu. Bankaların iş-tahının artmasıyla daha iyi bir rakamla dönüş yapacaklarını ümit ediyoruz. KOSGEB, hurda teşviki ve banka 3'lüsü tutarsa, bu bağlamda hepimizi desteğe davet ediyorum. İyi bir piyasa yaşıyoruz. Buna devam etmek istiyoruz. Armatör çok yoruldu. Hakikaten ayakta durmakta zorlanıyor. İnşallah bu toparlanma ile en azından belli bir müddet nefes alacağımızı ümit ediyorum. Geçmiş yönetime katkılarından dolayı teşekkürlerimi sunuyorum. Yeni gelecek olan Pınar Hanım'a da başarılar diliyorum. Kadın meslektaşımızla birlikte yol yürümekten çok memnun olacağız. İnşallah sektörümüze çok güzel katkılar sağlayacaklardır."

Açılış konuşmalarının akabinde Gemi Brokerleri Derneği Başkanı Semih Dinçel'in Divan Başkanlığı'nı yaptığı Genel Kurulda, Yönetim Kurulu ve Denetleme Kurulu oy birliğiyle ibra edildi.

Ardından seçime geçilerek KOSDER'in yeni Yönetim Kurulu ve Denetleme Kurulu oy birliği ile kabul edildi.

"Dayanışma ve birliktelik içerisinde hizmet etmek üzere görevi aldı"

Yönetim Kurulu listesinin oy birliği ile kabul edilmesinden sonra Pınar Kalkavan Sesel, yeni Yönetim Kurulu adına kürsüye çıkarak bir konuşma yaptı.

"Bu bir devir teslimi ve emaneti devralma görevidir" diyen Pınar Kalkavan Sesel, başta Salih Zeki Çakır ve Hüseyin Kocabaş olmak üzere dernek yönetiminde yer alan herkese teşekkürlerini sunarak şunları söyledi: "KOSDER'i sektörümüze kazandıran, bizlerin aynı çatı altında toplanmasına neden olan ve KOSDER'i KOSDER yapan Meclis Başkanımız Sayın Salih Zeki Çakır. Yani bizim Salih Kaptanımız... Varlığınız bizlerin burada görevi teslim almamızdaki en önemli güçtür. Tüm emeklerinize, fedakarlıklarınıza ve desteklerinize teşekkür ederiz.

Geride bıraktığımız dönemde derneğimize başkanlık yapmış olan Sayın Hüseyin Kocabaş'a ve yönetimde gö-



rev almış olan tüm değerli arkadaşlarımıza da çalışmalarını, ayırdıkları vakitleri ve emeklerinden dolayı teşekkürü borç biliriz. Her iki dönemde birbirinden faydalı bilgilendirmeler, konferanslar, dernek üyeleri sorunları ile yakından ilgilenmeler, sosyal ve beşerî ilişkiler başarı ile tamamlanmıştır. Bu bir devir teslimi ve emaneti devralma görevidir. Önümüzdeki 2 yıllık bir süre çok çabuk gelip geçecek, günler unutulacak. Akılda kalacak olanlar ise; bu geçici sürede ülkemize ve sektörümüzün tüm bileşenlerine kazandırdıklarımız olacaktır. Dayanışma ve birliktelik içerisinde sizlere hizmet etmek üzere görevi teslim alırken, zannedilmesin ki elde edilecek başarılar sadece yönetime ait olacaktır. Eğer taş üstüne taş koyabilecek ve katkı sağlayabileceksek bu; derneğimize emek veren tüm üyelerimizin sayesinde ve destekleriyle gerçekleşecektir. Yorumlarınızı, desteklerinizi, görüş ve önerilerinizi bizlerden esirgemeyin. Bizler dernek olarak bir bütünüz ve takımız. İsimlerini yönetimde görevimizde duayenlerimiz ve büyüklerimiz de bizlerle olacağı bir çalışma grubu oluşturma düşüncesinde olduğumuzu ve geniş kapsamlı bir dönem olacağını umuyoruz. 'Herkesin çorbada tuzun olsun!' mottosu ile hizmet edeceğiz"

Diğer yandan görev dağılımının düzenlenecek ilk Yönetim Kurulu toplantısında belli olacağı, Yönetim ve Denetim Kurulu listesi şu şekilde:

Yönetim Kurulu Asil Üyeler:

Begüm Nergiz Birben

Burak Akartaş
Bülent Dandin
Gökhan Özcan
Hakan Çendik
Mahmut Turan
Mehmet Engin Özturan
Metin Şener
Pınar Kalkavan Sesel
Teoman Mustafa Akyol
Tolga Tomba

Yönetim Kurulu Yedek Üyeler:

Akif Ural
Cafer Şener
Engin Dönmez
Hüseyin Avni Şan
Hüseyin Uysal
İlham Mert Soylu
Nadir Özsoy
Serhan Özcan
Sinan Atasoy
Uğur Şener
Yaşar Şanlıtürk

Denetim Kurulu Asil Üyeler:

Ayhan Aytekin
Yalçın Akın
Yusuf Yalçın Çapoğlu

Denetim Kurulu Yedek Üyeler:

Barbaros Yüksel
Faruk Emre Yıldırım
Neslihan Torlak

Olağan Genel Kurul Toplantısı, Yeni Yönetim Kurulu'nun hatıra fotoğrafı çekimi ile sona erdi.



KOSDER Yönetim Kurulu'nda Görev Dağılımı Yapıldı

Koster Armatörleri ve İşletmecileri Derneği'nin (KOSDER) 4. Olağan Seçimli Genel Kurulu sonrasında ilk Yönetim Kurulu Toplantısı 26 Mart Cuma günü video konferans yöntemiyle gerçekleştirildi.

Toplantıda; yönetim kurulunda görev dağılımının belirlenmesi ve KOSDER'in önümüzdeki dönemde yapacağı çalışmalar ele alındı.

Olağan Seçimli Genel Kurul'da seçilen yeni Yönetim Kurulu ilk toplantısında; Pınar Kalkavan Sesel'i oy birliğiyle Yönetim Kurulu Başkanlığı görevine seçti. Yönetim Kurulu Başkan Yardımcılığı'na Hakan Çendik, Dernek Genel Sekreterliği'ne ise; Begüm Nergiz Birben getirildi.

Toplantıda bir konuşma yapan Yönetim Kurulu Başkanı Pınar Kalkavan Sesel, yönetim kurulu üyelerine kendisini bu göreve layık gördükleri için teşekkür etti. Pınar Kalkavan Sesel; Dernek olarak dayanışma ve birliklik içerisinde koster armatör ve işletmecileri ile denizcilik sektörünün tüm paydaşlarına azami katkıyı sunmaya devam edeceklerini dile getirdi. Türk denizcilerinin KOSDER'e gösterdikleri ilgi ve desteğin kendilerini motive ettiğine de dikkat çeken Başkan Kalkavan, bu düşünceyle yönetim kurulu olarak sektörün güncel sorunlarına çözüm bulma konusunda gereken çalışmalarını yapacaklarını kaydetti.

KOSDER'in Yönetim Kurulu'nda görev dağılımı şu şekilde:

YÖNETİM KURULU ASİL ÜYELERİ

Yönetim Kurulu Başkanı:

- ▶ Pınar Kalkavan Sesel

Yönetim Kurulu Başkan Yardımcısı:

- ▶ Hakan Çendik

Genel Sekreter:

- ▶ Begüm Nergiz Birben

Sayman:

- ▶ Teoman Mustafa Akyol

- ▶ Burak Akartaş
- ▶ Bülent Dandin
- ▶ Gökhan Özcan
- ▶ Mahmut Turan
- ▶ Mehmet Engin Özturan
- ▶ Metin Şener
- ▶ Tolga Tomba

YÖNETİM KURULU YEDEK ÜYELERİ

- ▶ Akif Ural
- ▶ Cafer Şener

- ▶ Engin Dönmez
- ▶ Hüseyin Avni Şan
- ▶ Hüseyin Uysal
- ▶ İlham Mert Soylu
- ▶ Nadir Özsoy
- ▶ Serhan Özcan
- ▶ Sinan Atasoy
- ▶ Uğur Şener
- ▶ Yaşar Şanlıtürk

DENETİM KURULU ASİL ÜYELERİ

Denetim Kurulu Başkanı:

- ▶ Ayhan Aytekin

Denetim Kurulu Başkan Yardımcısı:

- ▶ Yalçın Akın

Denetim Kurulu Başkan Yardımcısı:

- ▶ Yusuf Yalçın Çapoğlu

DENETİM KURULU YEDEK ÜYELERİ

- ▶ Barbaros Yüksel
- ▶ Faruk Emre Yıldırım
- ▶ Neslihan Torlak

Büyük sorumluluk

Türk P&I olarak denize açılmanın büyük sorumluluk olduğunu biliyor; sunduğumuz hizmetlerle yolunuza çıkabilecek engelleri aşmanızı sağlıyoruz. 145 ülkede, 370'in üzerinde temsilcilikle dünyanın tüm denizlerinde yanınızda olan **Türk P&I ile güvende kalın.**



TURKP&I

Türk P ve I Sigorta A.Ş.

Muhittin Üstündağ Cad. No: 21 34718 Koşuyolu-Kadıköy/İstanbul

T. +90 850 420 81 36 F. +90 216 545 0301 turkpandi.com





Bakan Karaismailoğlu, İMEAK Deniz Ticaret Odası Meclis Toplantısına Katıldı

İstanbul ve Marmara, Ege, Akdeniz, Karadeniz Bölgeleri (İMEAK) Deniz Ticaret Odası'nın (DTO) nisan ayı Meclis toplantısı, 8 Nisan 2021 Perşembe günü, Piri Reis Üniversitesi Konferans Salonu'nda yapıldı. Toplantıya, Ulaştırma ve Altyapı Bakanı Adil Karaismailoğlu da katıldı.

Koronavirüs salgını nedeniyle kısıtlı sayıda katılım, sosyal mesafe ve maske kullanımı kurallarına riayet edilerek gerçekleştirilen toplantıda ayrıca; Tuzla Kaymakamı Ali Akça, Tuzla Belediye Başkanı Şadi Yazıcı, Denizcilik Genel Müdürü Ünal Baylan, Tersaneler ve Kıyı Yapıları Genel Müdürü Halil Yıldız, Kıyı Emniyeti Genel Müdürü Durmuş Ünüvar ve Meclis üyeleri hazır bulundu.

"Yeni inşa edilecek yılda 5 gemiye ortalama 5 milyon lira teşvik vereceğiz."

İMEAK DTO Meclis Başkanı Salih Zeki Çakır başkanlığında gerçekleştirilen toplantıda konuşan Bakan Adil Karaismailoğlu, son 19 yılda denizcilik sektöründe yapılan hizmetleri anlatarak, "Kabotaj hattımızdaki yük taşımacılığımızı 59 milyon tona, araç taşımacılığımızı da 10,9 milyona ulaştırdık. Toplam dış ticaretimizde 53 milyar dolar olan deniz yolu payını yüzde 279 artırarak, 215,8 milyar dolara yükselttik. Türk ticaret filomuz, 2003'te 8,9 milyon dedveyt ton ile 17'nci sırada iken, bugün 28,9 milyon dedveyt ton ile 15'inci sıraya çıktı." dedi.

Hurdaya Ayrılan Türk Bayraklı Gemi-lerin Yerlerine Yeni Gemi İnşa Edilmesinin Teşviki Yönetmeliğini ha-

zırladıklarını aktaran Karaismailoğlu, "Yayınlanacak yönetmelikle, en yaşlı gemilerden başlamak üzere, yeni inşa edilecek yılda 5 gemiye ortalama 5 milyon lira teşvik vereceğiz. Bu desteğimizle hem kabotaj hattında çalışan gemilerimizi yenilemiş olacağız ve hem de gemi inşa ve geri dönüşüm sanayine ivme kazandırmış olacağız." bilgilerini verdi.

Ulaştırma ve Altyapı Bakanı Adil Karaismailoğlu, gemi hacimlerinin oldukça büyümesi ve tehlikeli maddelerin bu gemilerle taşınmasının boğazdaki tehlikenin boyutlarını daha da artırdığını ifade ederek, mevcut İstanbul Boğazı'nın keskin dönüşleri, dip akıntıları ve yoğunlaşacak trafiği ile önümüzdeki dönemde mega kent için büyük tehlikeler meydana getireceğini söyledi.

Halen ortalama 16 saat süren bekleme sürelerinin önümüzdeki yıllar katbekat artacağı uyarısında bulunan Karaismailoğlu, "Bu denli yoğunlaşacak İstanbul Boğazı'ndaki olası bir duraksama ciddi zararlara yol açacaktır. Muhtemel sorunlara karşı, ideal bir su yolu olarak projelendirilen Kanal İstanbul, aynı zamanda dünyanın lojistik vizyon projelerinden birisi olacaktır. İmar planları tamamlanan Kanal İstanbul'un ihale çalışmaları devam

ediyor. Kısa sürede başlayacak güç ve kararlılıktayız." diye konuştu.

"İş dünyası ve yatırımcılar için en önemli sermaye; teşvik ve istikrardır."

İMEAK Deniz Ticaret Odası Meclis Başkanı Salih Zeki Çakır ise konuşmasında, denizcilik sektörü ve hükümetin çok yakın bir iletişim halinde olduğunu vurgulayarak şu ifadeleri kullandı: "Bizlere bugüne kadar desteğinizi esirgemediğinizden dolayı teşekkürlerimi sunuyorum. İş dünyası ve yatırımcılar için en önemli sermaye; teşvik ve istikrardır. Yapay gündem oluşturarak; bunları egale etmek isteyenleri kınıyorum. Biz denizcilik sektörümüzün gelişimi için elimizden geleni yapmaya devam edeceğiz. Bu minvalde; elimizdeki gayreti gösteriyoruz. Bizim görevimiz iş ve aş üretmektir. Sizin de burada bulunmanızı fırsat bilerek; Denizciliğimizin büyümesiyle alakalı bir çalışmayı sizlerle paylaşmak istiyoruz. Deniz ticareti oldukça önemli aşamalar kat etti. Uzun yıllar boyunca; denizciliğimizin ne kadar büyük katma değer getirdiğini dile getiriyoruz. Fakat bunu önemli ölçüde rakamlandırmak için zafiyet vardı. Farklı rakamlar söylendi. Biz bunu; Deniz Ticaret Odası'nın da faaliyet alanında olduğu için, deniz ticaret merkezli odaklı bir

çalışmayla sektörümüzün büyüklüğünü ortaya koyacak bir süreç başlattık.”

İMEAK Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran da yaptığı konuşmada, Kovid-19 sonrası döneme yönelik olarak ülkelerin küresel ticarete rekabet avantajı sağlamak için ciddi hazırlıklar içinde olduklarını, bir yandan sağlık, haberleşme ve iletişim, ulaştırma, lojistik ve enerji alt yapıları hızla gözden geçirilirken, yeni alt ve üst yapı yatırım paketlerinin birbiri ardına açıklandığını kaydetti.

“Avrupa Yeşil Mutabakatı önemli düzenlemeler içeriyor.”

Dünyanın en büyük bölgesel pazarı olan ve ülkemizin ihracatında tartışılmaz öneme sahip Avrupa Birliği'nin, iklim değişikliği ve çevresel bozulmalara karşı sera gazlarının salınımının azaltılması için “Avrupa Yeşil Mutabakatı” (European Green Deal) olarak adlandırılan yeni bir büyüme stratejisini 2019 yılı sonunda yayınlamaya başladığından itibaren uygulamaya koyduğuna dikkat çeken Tamer Kıran, Yeşil Mutabakat'ın, önümüzdeki dönemde özellikle sektörümüzü yakından ilgilendiren çok önemli düzenlemeler içerdiğini anlattı. Tüm bu gelişmelerin, Türkiye'nin kendisine Yeşil Mutabakat konusunda bir yol haritası çıkarmasını zorunlu kıldığını belirten Tamer Kıran, “Kısa dönemde 2021-2030 yılları arasında ülkemiz açısından; gemi sahiplerinin enerji verimliliği tedbirlerini alarak yakıt tüketimlerini ve karbon emisyonlarını azaltması, gemi dizayner ve tersanelerimizin düşük emisyonlu gemilerin üretimine yönelmesi,

yeşil modernizasyonlara yoğunlaşması, Ulaştırma ve Altyapı, Sanayi ve Teknoloji, Çevre ve Şehircilik, Enerji ve Tabii Kaynaklar ile Hazine ve Maliye Bakanlıklarının denizcilikte yeşil dönüşüm için regülasyonları geliştirilmesi, teşvik tedbirlerini uygulamaya sokması ve denetim sistemini oluşturması büyük önem taşımaktadır.” diye konuştu.

Armatör üyelere çağrı

Deniz Ticaret Odası olarak bu dönüşüm sürecini yakından takip ederek, hazırlıkları şekillendirmeye çalıştıklarını belirten Tamer Kıran, şunları söyledi: “Uygulamaya koyulacak tedbirler ve yapılacak düzenleme değişiklikleri karşısında Türk Sahipli Deniz Ticaret Filosunun hazırlık durumu ve alınması gereken tedbirlerin belirlenmesi amacıyla Odamız bünyesinde “Deniz Ticaretinde İklim Değişikliği Tedbirlerinin Türk Sahipli Gemi Filosuna Etki Değerlendirme Analizi” projesi çalışması başlatılmıştır. Bu proje çerçevesinde ticaret filomuzdaki gemilerin mevcut durumunun yürürlüğe girecek düzenlemelere uyumunun ortaya konulması maksadıyla bir anket hazırlanmıştır. Bu vesile ile tüm armatör üyelerimize çağrıda bulunarak, hazırlanan anketin mümkün olduğunca filomuzdaki çok sayıdaki gemimiz için doldurulmasının, etki analizlerinin gerçekçi şekilde ortaya konulması açısından faydalı olacağına özellikle belirtmek isterim.”

“Deniz ticaret filomuzun rekabet gücünün mutlaka artırılması gerekmektedir.”

Uluslararası ticarete, oyun kurallarının yeniden belirlendiği önümüzdeki süreçte Türk sahipli deniz ticaret filomuzun, gemi inşa sanayimizin, limanlarımızın kısaca denizciliğimizi bir bütün olarak düşünüp, devlet politikası haline getirerek, her alanda güçlendirmemizin mutlak bir zorunluluk haline geldiğini belirten Tamer Kıran, “Ticaret filomuzu, artık 29 milyon DWT'den, 50 milyon DWT'ye çıkarmamız, limanlarımızı dünyanın en önemli lojistik merkezleri, tersanelerimizi ise yeni nesil gemilerin üretildiği yerler haline getirmemiz gerekmektedir. Aksi takdirde dış ticaretimiz ulaşım kaynaklı problemler nedeniyle ciddi sorunlarla karşı karşıya kalabilecektir.” diye konuştu.

Bu nedenlerle halihazırda Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığının da gündeminde olan ve ivedilikle çözüm bekleyen bazı konular hakkında hatırlatmada bulunan Tamer Kıran, Tonaj Harcı Takip Kütüğü Kanun Taslağının Yasalaşması'nı, Koster Filosu Yenileme Projesi'nin kredi imkanı yaratılarak sonlandırılmasını, Denizcilik Genel Müdürlüğü tarafından hazırlıkları tamamlanmış olan Hurda Teşviki Kanunu'nun hayata geçmesi için yapılması gereken yasal düzenlemelerin ivedilikle çıkmasını beklediklerini söyledi.

Tamer Kıran, son dönemde pandemi-deki artış nedeniyle gemi adamlarının değişmesinde yine problemlerin ortaya çıkmaya başladığına dikkat çekerek, kılavuz kaptanlar ve deniz çalışanlarının aşılama ön sıralara alınmasının önemini vurguladı.

Türkiye ile Norveç Arasında STCW Anlaşması İmzalandı

Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Denizcilik Genel Müdürlüğü; Norveç ile STCW Anlaşması imzalandığını duyurdu.

Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Denizcilik Genel Müdürlüğü, Türk ve Norveçli gemi insanlarına karşılıklı denklik verildiğini açıkladı.

Denizcilik Genel Müdürlüğü'nden yapılan açıklamada şu ifadeler yer verildi: “Bayrağında 1000 GT üstü 1712 adet gemiye sahip olan ve 76 milyon DWT'lik filoyu kontrol eden Norveç ile imzaladığımız anlaşmayla; iki ülkenin gemi insanlarına karşılıklı denklik vererek, denizcilerimizin Norveç bayraklı gemilerde istihdamının önünü açtık.”





Süveyş Kanalı'nın Kapanması Deniz Ticaretini Olumsuz Etkiledi

Tayvanlı bir konteyner taşımacılığı ve nakliye şirketi olan Evergreen Marine Corporation'a ait Ever Given gemisinin Süveyş Kanalı'nı geçişi kapatması uluslararası deniz ticaretini olumsuz etkiledi.

Ever Given Süveyş Kanalı'nı nasıl kapattı?

Ever Given isimli gemi, 24 Mart tarihinde Süveyş Kanalı'nı geçerken enlemesine karaya oturarak deniz ticaretinin durmasına neden oldu. Dünya deniz taşımacılığını etkisi altında alan kriz sebebiyle 320 gemi, geçiş için sıraya girdi. Şirketten yapılan yazılı açıklamada, "Süveyş Kanalı'nda Ever Given isimli konteyner gemisi muhtemelen kuvvetli rüzgâr nedeniyle rotadan çıkarak, karaya çarptı." ifadeleri kullanıldı. Yerel kaynaklardan alınan bilgiye göre, geminin dar kanalda enlemesine sıkışarak geçiş yolunu kapatması sonucu kanalda uzun gemi kuyrukları oluştu. 28 Mart Pazar günü kanalın girişlerinde bekleyen gemi sayısı 320'yi geçmişti. Bekleyenler arasında gıda, petrol ve LNG taşıyan kargo gemileri de vardı. Gemiye kurtarma çalışmalarına katılan Hollandalı şirket Boskalis'in CEO'su Peter Berdowski'nin "Gemiye oturduğu karadan kurtarmak haftalar alabilir" demesinin ardından bazı gemiler, yolu uzatarak Ümit Burnu'nun

etrafını dolaşmayı tercih etti.

Ever Given'in kurtarılmaya hikâyesi...

Süveyş kanal otoritesi, gemiyi kurtarmak için üç plan hazırlamıştı. Bunlardan ilk ikisi Mısırlı ve Hollandalı ekiplerin desteğiyle hayata geçirildi. Hayata geçirilen planlardan biri geminin baş kısmı altında kalan toprak ve çamurun temizlenmesi. Diğer plan ise; geminin hareketine alan açmak için baş kısmının bulunduğu suyun altında kalan kumun vakumlanarak çıkartılması. Hafta sonu itibarıyla geminin serbest kalması için çıkarılan kum ve çamurun miktarı 20 bin tonu geçti. Bir yandan bu iki plan devam ederken, diğer yandan onlarca römorkör, gemiyi itip çekerek serbest bırakmaya çalışıyordu. Günler süren çalışmaların sonucunda, gemi 29 Mart Pazartesi günü hareket ettirildi.

Kanal'ın kapanmasının küresel ekonomiye etkileri neler oldu?

Küresel ticari nakliyatın yüzde 10 ila

12'si ve petrol sevkiyatının yüzde 2,5'i 193 kilometre uzunluğundaki Süveyş Kanalı'ndan geçiyor. Kızıldeniz ve Akdeniz arasında yer alan kanal, Asya ile Avrupa arasındaki en kısa yol. 2019'da 19 bin geminin taşıdığı yaklaşık 1,2 milyar ton yük bu kanaldan geçti; bu rakam o yıl deniz yoluyla taşınan tüm malların yaklaşık 8'de birini oluşturuyor. Petrol fiyatlarında dalgalanma yaratan Süveyş Kanalı krizi, diğer pek çok ürünün tedarikini de olumsuz etkiledi. Bunlardan biri pandeminin başında talebin aşırı yükseldiği tuvalet kâğıdı! Tuvalet kâğıdının da ana maddesi kâğıt hamuru üretiminde küresel talebin üçte birini karşılayan Brezilyalı şirket Suzano'ya göre kanaldaki sıkışma, şirketin sevkiyatını da tehdit etti. Ayrıca, Avrupa'nın Doğu Afrika ve Asya'dan ithal ettiği kahve çekirdeklerinin tamamı Süveyş Kanalı'ndan geçiyor. Dünyanın en büyük robusta türü kahve üreticisi Vietnam'dan yapılan sevkiyat, konteyner sıkıntısı çekilmesi nedeniyle zaten problemliydi. Bu da Avrupa'daki kahve stokunu oldukça kötü etkiledi.

UZMAR®



7/24

31 KILAVUZ KAPTAN

350 UZMAN DENİZCİ

30 DENİZ ARACI

MAKSİMUM VERİMLİLİK

SIFIR RİSK

TEK VİZYON

ÖNCE EMNİYET

1973'TEN BERİ

LİMANLARDA
EMNİYET
BİZE EMANET



Ünal Baylan

T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Denizcilik Genel Müdürü

“Türk bayraklı güçlü bir deniz taşımacılığı filosuna sahip olmak; bulunduğumuz coğrafyada karşılaşılabileceğimiz sıkıntılar için elzemdir.”

Denizcilik sektörü tüm dünyayı tesiri altına alan pandemiyle birlikte ağır bir yükün altına girdi ve karşı karşıya kaldığı problemlerle başa çıkmak için çözüm yolları aramaya başladı. Deniz taşımacılığını yöneten ulusal ve uluslararası idari kuruluşlar, denizcilerin talepleri ve yaşanan gelişmeler doğrultusunda pandemi kaynaklı sorunlara çözüm üretmeye çalıştı.

Diğer yandan ülkemiz, salgının ilk aşamasından itibaren idare bazında önemli adımlar atarak Koronavirüsün (Covid-19) benzeri görülmemiş etkisini bertaraf etti. Bununla birlikte, T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Denizcilik Genel Müdürlüğü, denizciliğimizin sürdürülebilirliğini devam ettirme ve geleceğini daha sağlam temellerle inşa etme amacıyla başarılı çalışmalarına imza attı ve atmaya devam ediyor. Bizler de Covid-19'un denizcilik sektörüne etkilerini ve idarenin Türk denizciliğinin rotasını belirleyecek

projelerini, Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Denizcilik Genel Müdürü Sayın Ünal Baylan ile konuştuk.

Pandeminin başlangıcından itibaren bulunduğumuz zaman dilimine kadar gerek idare gerekse özel sektör olarak Türk denizciliği süreci sizce nasıl yönetti?

Tüm dünyanın yabancı olduğu ve önünü göremediği bu süreçte ülkemizde teşkil edilen lojistik pandemi kurullarına en üst seviyede katılım sağlayarak bu süreci yönettik. Kısıtlamalar planlanırken ve salgının yayılmasını önleyecek tedbirler kararlılıkla alınırken, lojistik sektörünün hayati idamesini sürdürmek ve çalışanların ve sorumlu oldukları aile bireylerinin sıkıntıya düşmemesi için istihdam anlamında tüm özeni gösterdik.

Denizcilik sektörümüz, tüm dünyada olduğu gibi salgından olumsuz etki-

lenmesine rağmen, alınan tedbirler neticesinde, 2020 yılında limanlarımızda elleçlenen yük miktarı bir önceki yıla göre yüzde 2,6 artarak 496 milyon 642 bin 652 tona yükselirken yine 2020 yılında 2019 yılına göre elleçleme miktarları toplamda yaklaşık 12,5 milyon ton artarak rekor tazeledi. 2020 yılında limanlarımızda elleçlenen konteyner miktarı, bir önceki yıla göre yüzde 0,3 artarak 11 milyon 626 bin 650 TEU olarak gerçekleşti. Clarksons'un yayınına göre 2020 yılında dünya konteyner taşımacılığında yüzde 4'lük bir düşüş öngörülürken yaşanan olumsuzluklara rağmen Türk denizciliğinin geldiği nokta bir başarıdır.

Küresel salgınla birlikte idarenin, deniz ticaretinin devamlılığını sağlama açısından başlattığı uygulamalar ve önümüzdeki dönemde Covid-19 konusunda alacağı önleyici tedbirler hakkında bilgi verir misiniz?



Bu süreçte, lojistik sektörü ile ilgili iş ve işlemleri yürüten devletin ilgili tüm birimleri gibi idare olarak biz de birçok tedbir aldık:

- ▶ Uluslararası Denizcilik Örgütü'nün (IMO) tavsiyelerine uygun olarak, gemi adamları deniz lojistiği ve tedarik zincirinde Sayın Bakanımız Adil Karaismailoğlu'nun talimatı ile gemi adamlarımızı kilit çalışan olarak kabul ettik.
- ▶ Vatandaşlarımızın işlemlerine devam edebilmesi ve liman başkanlıklarımızda oluşabilecek temasın en aza indirilmesi amacıyla yüz yüze yapılan işlem ve başvuruların elektronik ortamda gerçekleştirilebilmesine yönelik dijital dönüşüm sağladık ve artık vatandaşlarımız sadece fiziki belge ihtiyacı için liman başkanlıklarına gitmesini sağladık.
- ▶ Pandemi nedeniyle planlı işlemleri gerçekleştirilemeyen Türk bayraklı gemilerin belge geçerlilik sürelerini uzatarak deniz ticaretinin devamlılığını sağladık.
- ▶ Pandemi nedeniyle seyahat kısıtlamalarına takılan ve görev yaptıkları gemilerden ayrılarak ülkemize dönemeyen, bu süre içerisinde de belgelerinin geçerlilik süresi dolan gemi adamlarımızın belge geçerlilik sürelerini uzattık. Bize ulaşan denizcilerimize, gerekli ayarlamalar yapılarak gemiden ayrılması ve seyahat planlaması yapması konusunda

destek olduk.

- ▶ Denizcilik sektöründe faaliyet gösteren kurs ve eğitim merkezlerinin faaliyetlerinde Milli Eğitim Bakanlığımızca (MEB) yapılan düzenlemelerle eşgüdüm halinde önlemler aldık.
- ▶ Genel Müdürlüğümüzce gerçekleştirilen eğitim ve sınav faaliyetlerinde pandemi şartlarına uygun olarak gerekli düzenlemeleri hayata geçirdik.
- ▶ Yolcu taşımacılığı yapan deniz araçlarının çalışması ve kapasitesi ile ilgili işlemleri, Sağlık Bakanlığımız ve İçişleri Bakanlığımızca yayınlanan kararlara uygun bir şekilde düzenledik.

Küresel ekonomik kriz ve pandeminin yanında denizciliğimizin mücadele ettiği diğer bir sorun da; yaşanan koster filosu... Bu kapsamda, yakın bir zamanda yürürlüğe girmesi beklenen Hurda Teşviki Yönetmeliği hakkında değerlendirmelerinizi alabilir miyiz?

Koster filomuz her geçen gün yaşlanıyor ve artan maliyetler sebebiyle rekabet gücünü yitiriyor. Özellikle Akdeniz'de içinde bulunduğumuz durum da dikkate alındığında, deniz ticaret filosunun yenilenmesi amacıyla ekonomik ve teknik ömrünü tamamlamış gemilerin hurdaya ayrılarak, bunların yerine inşa edilecek gemilere teşvik sağlanması amacıyla yönetmelik çalışmamızı tamamladık. Resmi Gazete'de yayımlanma aşamasındadır.

Bu teşvik sayesinde her yıl ekonomik ömrünü tamamlamış 5 gemiye hurda destek bedeli ödenmesini planlıyoruz. Bu imkândan faydalanabilmek için; gemilerin ülkemiz Milli Gemi Sicili veya Türk Uluslararası Gemi Sicili'ne kayıtlı olmaları ve asgari 5 yıl Türk bayraklı olarak işletilmek ile yüzde 35 yerli katkı oranıyla Türkiye'de inşa edilmeleri gerekiyor.

Hurda teşviki kapsamında, sadece koster filomuz yenilenmeyecek, bunun yanı sıra yeni gemiler sayesinde firmaların işletme maliyetleri de düşecek. Bu gemiler yerli tersanelerimizde inşa edilerek yerli sanayimiz gelişecek ve ihraç mallarımızın da Akdeniz ve Karadeniz'de bu gemilerle taşınmasıyla navlun gelirleri ülkemizde kalacak. Ek olarak, ülkemizin stratejik konumunu güçlendirmesi için Türk bayraklı güçlü bir deniz taşımacılığı filosuna sahip olmak; bulunduğumuz coğrafyada karşılaşılabileceğimiz sıkıntılar için elzemdir.

Burada devletin tek başına bir şeyleri değiştirme ya da inşa etmesi mümkün olmayıp, Sayın Cumhurbaşkanımızın dediği gibi "Elini taşın altına sokacak ve yeni gemi inşa ettirecek babayiğit koster işletmecilerimize" ihtiyaç var. Özellikle, denizden kazanılanın denizcilik yatırıma dönmemesi durumunda, sürdürülebilir bir koster filosuna sahip olmaktan bahsedilmesi söz konusu değildir. Taslak mevzuat yayıma gitmeden önce girişimlerimizle,

teşvik miktarı yaklaşık yüzde 50 oranında artırıldı. 2021 yılında teşvikten yararlanarak gemi inşa ettirilmesi bu tür teşviklerin idame ettirilmesi için çok önemli. Bu kapsamda en büyük destekçimiz Koster Armatörleri ve İşletmecileri Derneğimiz (KOSDER) ve onların saygıdeğer üyeleri olacaktır.

Yolcu taşımacılığında kullanılan bir gemimizin, alternatif yakıt kullanması için dönüşümü ve dolayısıyla eco-gemiye dönüşmesi veya yeniden inşası projesini gerçekleştirmek için bir çalışma başlattık. Bu proje, dünyada otonom gemilerin konuşulmaya başladığı bu dönemde, Bakanlığımızın ülkemizin yarınları için en önemli çalışmalarından biri olacaktır.

Diğer önem verdiği konulara kısa sürede yol almamız gereken önemli bir hususta özellikle kabotaj hattında çalışan gemilerimizde yaşanan yükleme güvenliği eksikliğinden kaynaklanan kazalardır. Ne yazık ki bu kazalarda, insanlarımız hayatlarını kaybetmektedirler. Bu anlamda, yargı tarafından kusurlu bulunarak haklarında dava açılan liman başkanlığı personelimizde bulunmaktadır. Bu kapsamda, hazırladığımız taslak bir mevzuat ile gemilerde ve limanlarda elleçlenen yüklerin yükleme güvenliğinin sağlanması için bazı tedbirler uygulamaya konulacaktır. Bu noktada, sektörden tam destek alacağımız konusunda hiç tereddüdümüz yok.

Türk bayraklı gemi sayısının artırılması hususunda idarenin çıkardığı "teşvik uygulamaları" beklenen etkiyi oluşturabildi mi? Bu konuda önümüzdeki süreçte farklı uygulamalar gündeme gelecek mi?

Bilindiği üzere, 1982 yılında çıkarılan 2581 Sayılı Kanun kapsamında, yurt dışında satın alınan gemilerle, yurt içinde inşa, tadil veya onarılan gemilerde ve bu gemilerde kullanılan makine, teçhizat ve demirbaş ile gemi üretim tesislerinde kullanılan makine, teçhizat ve demirbaşlar, gümrük vergisi ile ithalde alınan diğer vergilerden muaftır.

1999 yılı sonlarında yürürlüğe giren 4490 sayılı kanunla; Türk Uluslararası Gemi Sicili (TUGS) kurulmuş, bu sicile kayıtlı gemilere tam vergi muafiyeti getirilmiştir. Bu sicile birlikte, bayrağımıza geçen gemi sayısı ciddi şekilde artış göstermiş ve halen mevcut filomuzun çoğunluğu bu sicilimiz altındadır. 2020 yılı itibarıyla, 300GT ve üzeri 780 gemimiz bulunmaktadır.



Berberinde 2004 yılı başından itibaren, 2003/5868 sayılı Bakanlar Kurulu Kararı kapsamında sicillerimize kayıtlı ticari gemilerin kabotaj hattında kullandıkları yakıtın ÖTV'si sifıra indirilmiştir. Kabotaj taşımacılığı ve iç sularda yapılan denizcilik faaliyetlerinde kullanılan ÖTV'nin sıfırlanmasıyla; deniz ticaretinde navlun fiyatlarının yakıt bazlı artışına engel olunmuş, balıkçılarımız desteklenerek balıkçılık faaliyetleri daha ucuza gerçekleştirilmiş ve iç sularda yapılan yolcu taşımacılığındaki bilet fiyat artışları sınırlı kalmıştır.

2017 yılında 6670 sayılı kanun ile Türk sahipli teknelerin Türk bayrağına geçirilmesi teşvik edilmiştir. Tüm bunlara ek olarak, Türk armatör ve işletmelerimizin gemi finansmanına daha kolay ulaşmasını sağlamaya yönelik çalışmalar yapmaktayız. Bu çalışmalar olgunlaştığında kamuoyu ile paylaşılacaktır.

Öte yandan, Türk armatörünün, TUGS Kanunu veya ilgili alt mevzuatında yapılmasını talep ettiği değişiklikler var ise, bu talepleri, kanunu Bakanlığımız ile ortak çıkaran Maliye ve Hazine Bakanlığımıza götürürüz ve Türk bayraklı armatörümüze katkı sağlayacak değişiklikleri hayata geçiririz, biz bunun için varız.

Ülkemizin Avrupa-Asya transit taşımacılığında köprü ülke konumunda yer alması, sektörün global ve profesyonel düzeyde ele alınması ihtiyacını ortaya çıkarıyor. 2023 hedefleri doğrultusunda Türk denizciliğinin küresel piyasada daha fazla söz sahibi olması adına idaremiz nasıl bir strateji izleyecek?

2023 hedefleri doğrultusunda Türk denizciliğinin küresel piyasada daha fazla söz sahibi olması adına kısa ve orta vadede:

- ▶ Limanlarında yük cinsine göre potansiyel yük trafiği projeksiyonunun oluşturulması
- ▶ Tüm taşıma modlarına göre bütünleşik ulaştırma istatistik veri tabanı oluşturularak kullanıma sunulması
- ▶ İntermodal taşımacılığın geliştirilmesi, ulusal ve uluslararası çevrede karayolu-denizyolu, demiryolu-denizyolu, karayolu-demiryolu kombinasyonunun sağlanmasına yönelik mevzuat ve uluslararası standartlara uygun altyapının oluşturulması
- ▶ İntermodal taşımacılığa uygun limanların tespit edilen alt/üst yapı eksikliklerinin giderilmesi
- ▶ Küreselleşmenin ve teknolojik



gelişmelerin değerlendirilerek, ülke menfaatine uygun ulaştırma politikalarının belirlenmesi

- ▶ Araştırma ve teknolojinin, akıcı ve etkili ulaşımın hizmetine sunulması (liman bilgi sisteminin, terminal otomasyon sisteminin oluşturulması)
- ▶ Trans-Avrupa, Pan-Avrupa, TRACECA ve diğer ulaştırma ağlarında limanların etkinliğinin artırılması
- ▶ Denizyolu taşımacılığında hizmet veren sektörün finansman olanaklarının güçlendirilmesi
- ▶ 1 milyon amatör denizci hedefimiz yolunda ilerlemekteyiz. 2019 yılında 747,677 olan amatör denizci sayımız, 2020 yılında yüzde 10 artarak 822,824 kişi olmuştur.

Bu doğrultuda, kamu kurumlarımız, üniversiteler, sivil toplum kuruluşları ve özel sektör temsilcileri ile ekim ayında gerçekleştirilmesi planlanan 12'nci Ulaştırma ve Haberleşme Şurası hazırlık çalışmalarını yapıyoruz. Şura sonucu, ortak akıl ile oluşturulacak ve tüm paydaşların hem fikir olduğu hedefler doğrultusunda, planlamalarımızı hayata geçireceğiz.

Ek olarak, Türk deniz ticari filosunun hızlı bir şekilde yenilenmesi ve kapasitesinin artırılması için özel finans-

man yöntemlerinin araştırılması ve gemi finansmanında kendimize has know-how uygulaması üzerine çalışmalar yürütüyoruz.

Özellikle ülke içi lojistikte karayolu ile taşınan ciddi bir yük miktarı mevcut. Bu yüklerin kabotaj hattına kaydırılması çerçevesinde hayata geçirilmesi planlanan projeler var mıdır?

Kombine taşımacılığın desteklenmesi üzerine limanlarımızın demiryolu bağlantılarını her geçen gün geliştiriyoruz. Son çalışmalarla Kocaeli Körfezi'ndeki 4 limanın demiryolu bağlantısı sağlanması çalışmaları Genel Müdürlüğümüzce de koordine edilmektedir. Bu anlamda, Bakanlığımız demiryolu altyapısı ve taşımacılığının geliştirilmesi için ciddi çalışmalar yürütmektedir.

Buna ek olarak, 4458 sayılı Gümrük Kanunu kapsamında karayolu araçlarına ÖTV-KDV istisnası, Alsancak, Derince, Giresun, Iskenderun, Karasu, Samsun, Trabzon, Yalova ve Zonguldak deniz sınır kapılarındaki gümrüklü sahalarda uygulanmaktadır. Haydarpaşa Limanımızda da benzer bir uygulamanın başlatılması için çalışmalara başladık. Bu istisna sayesinde, limanlarımızdaki Ro-Ro gemi hareketliliğinin artırılarak liman

kapasitesinin daha etkin kullanılması, oluşabilecek karayolu trafiğinin deniz yoluna kaydırılması, ihracatın artırılması ve dış ticaretin geliştirilmesiyle ülke ekonomisine katkı sağlamayı hedefliyoruz. Yaptığımız düzenlemelerle Ro-Ro taşımacılığının desteklenmesini amaçlıyoruz.

Teşvik uygulamaları hakkındaki soruda da belirttiğim üzere, sicillerimize kayıtlı ticari gemilerin kabotaj hatında kullandıkları yakıtın ÖTV'sinin sıfıra indirilmesiyle deniz ticaretinde navlun fiyatlarının yakıt bazlı artışına engel olunarak, karayolu ticaretinin denizyoluna kaydırılması gayemize bir adım daha yaklaştık.

Son dönemde birçok ülke ile STCW anlaşmaları imzalandı. Benzeri anlaşmalar önümüzdeki dönemde devam edecek mi? Türk gemi adamlarının yabancı bayraklı gemilerde çalışabilmesi için başka ne gibi çalışmalarınız olacak?

2020 yılı içerisinde imzalamış olduğumuz Danimarka ve Hong Kong protokolleri ile STCW sözleşmesi kapsamında imzalamış olduğumuz toplam protokol sayısı 34'e yükseldi. Bu konudaki çalışmalarımıza, dünya denizciliğinde büyük ağırlığa sahip ülkelerle yapacağımız protokollerle devam edeceğiz. Söz konusu büyük filoya sahip, Türk gemi insanlarının istihdamına katkı sağlayacak, artık 1000 GT üstü 1712 gemiye sahip olan ve 76 milyon DWT'lik filoyu yöneten Norveç ile anlaşmamızı imzaladık ve bunu diğer protokoller takip edecek. Denizcilerimize bu konuda yakında yeni güzel haberlerimiz olacak.

Türk gemi insanlarının yurt dışındaki yabancı gemilerde istihdam edilmesi için gemi insanı istihdam firmalarımız ile de sürekli olarak toplantılar yapıyoruz ve ihraç ettiğimiz gemi insanı sayısını nasıl artırebileceğimiz konusunda çalışıyoruz. Diğer taraftan uluslararası kuruluşlar nezdinde gemi insanı arz kapasitemizin ve eğitim kurumlarımızın tanıtılması faaliyetlerimizde bulunacağız.

Bununla birlikte, Türk sahipli ve Türk bayraklı gemilerde çalışan Türk personel oranı gün geçtikçe azalmaya başladı. Bu azalma artık ciddi oranlara ulaştı. Malumunuz ülkemizdeki istihdam sıkıntısını gidermek için başta Sayın Cumhurbaşkanımız olmak üzere tüm kurumlarımız ciddi bir seferberlik ortaya koymuş iken bu



durum ciddi bir istihdam ve ülke döviz girdi kaybına sebep olmaktadır. Bu kapsamda, gerekli kurumlarla çeşitli çalışmalar yapıyoruz. Armatörümüzün yine Türk personeli çalıştırması için gereken her şeyi yapacağız. Biliyoruz ki; şartlar olgunlaştığında, Türk armatörümüz, yerli istihdama gerekli desteği verecektir.

Denizci öğrencilerin staj yeri bulma konusunda yaşadıkları sıkıntılar hafifletilebildi mi? Bu konuda devam eden çalışmalarını aktarabilir misiniz? Özellikle çağımızın teknolojiyle donatılmış bir eğitim gemisinin denizci öğrencilere kazandırılması hususunda gündemde olan projeler hakkında bilgi verir misiniz?

da gündemde olan projeler hakkında bilgi verir misiniz?

Deniz stajı, denizcilik eğitiminin olmazsa olmaz parçalarından bir tanesidir ve ben de öğrenciyken oldukça zorlandığım bir husustu. Staj sorunu birçok ortamda gündeme getirildi ve çözüm önerileri sunuldu ama son süreçte, pandeminin de etkisiyle staj sorunumuz hala devam ediyor. Bu sorunun çözümü ile ilgili birçok kuruma görev düşüyor. Yüksek Öğretim Kurumu (YÖK) tarafından eğitim müfredatında öğrenci stajlarının farklı dönemlere gelmesini sağlayacak düzenlemeler yapılmalıdır. Eğitim gemisi projesi daha önce Bakanlığımız tarafından yatırım programına alınmış ancak efektif bir işletim modelinin belirlenememiş olması nedeniyle aşama kaydedilememiştir. Bu konuda, staj gemisi inşa edilmesi projesi tekrar değerlendirilmesi söz konusu olup, arkadaşlarımız bu konuda bir fizibilite çalışması yapmaktadır.

Armatörlerimizi ve yabancı firmalara gemi adamı tedariki yapan firmaları mümkün olduğunca fazla stajyer ikame etmeleri için teşvik ediyoruz. Bu kapsamda, staj bulmada daha çok zorlukla karşılaşan kadın deniz insanlarımızı da kapsayacak şekilde öğrencilerimizin stajlarını yapabilmelerine olanak sağlayacak 'Fırsat Eşitliği İyi Niyet ve İş Birliği' protokollerini 12 adet işletme firmamızla imzaladık. Protokol ile bahse konu firmalarımızca lisans öğrencilerine ayrılan stajyer kontenjanı kız öğrencilerimize de aynı oranda uygulanmaya başlanıyor.



10.06.2020 tarihli talimatımız ile YÖK ve MEB başlısı Bakanlığımız tarafından yetkilendirilmiş eğitim kurumlarında sınırlı vardiya zabiti, vardiya zabiti veya uzakyol vardiya zabiti eğitimi gören öğrencilerin denizcilik işletmelerinde, liman başkanlıklarında, Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü'nde, liman seferi yapan yolcu gemileri ile feribot işletmelerinde, klas kuruluşlarında, kılavuzluk ve römorkör teşkilatlarında, araştırma gemilerinde, liman işletmeleri ve tersanelerde yapacakları stajların 2 aylık bölümünün deniz eğitim süresinden sayılacağı hüküm altına alındı ve söz konusu uygulamaya pandemi süreci boyunca devam edilecektir.

Şubat ayında UAB ile MEB arasında "Denizcilik Eğitimi veren Ortaöğretim Kurumlarına Yönelik İş Birliği Protokolü" imzalandı. Protokolün detaylarını ve hedeflerini anlatır mısınız?

MEB ile beraber çalışarak denizcilik alanında eğitim veren 6 meslek lise-mizi proje okul olarak belirledik ve şubat ayında Bakanlarımız tarafından imza altına alındı.

Bu okullarda eğitim görececek olan öğrencilerimiz, gemi insanlarının ana eksikliği olan İngilizce yeterliliğine sadece bu okullarda uygulanacak olan İngilizce ağırlıklı program ile sahip olabilecek. Aynı zamanda yabancı gemilerde tercih edilebilirliklerini sağlayacak mesleki bilgi düzeyine haiz olarak mezun olacaklar. Bu okulların mesleki alan eğitimcileri dahil tüm eksikliklerini MEB ile beraber gidereceğiz. Deniz stajı, beceri eğitimi gibi uygulamalı eğitimlerine yardımcı olacağız ve mezun olduklarında gemi insanı olarak yabancı bayraklı gemilerde istihdam edilmelerini sağlayacağız. Bununla birlikte, bu okulların fiziki eksiklikleri ve eğitim materyalleri için de bütçemizden aynı yardımda bulunacağız.

Meslek liselerinden mezun olduktan sonra ön lisans ve lisans programlarına geçişlerini kolaylaştırmakta hedeflerimiz arasında yer almaktadır.

Denizcilik sektörüne ciddi katkılar yapan ve görev başında hastalanarak hayatını kaybeden eski Genel Müdür M. Mehdi GÖNÜLALÇAK'ın ismi Denizcilik Genel Müdürlüğü'ndeki toplantı salonuna verildi. Allah rahmet eylesin.

SEAPART

31 Senedir denizcilik hizmetinde!

Gemilerin sorunsuz seyri ve işletmecilerin işlerini kolaylaştırmak için...

- Ana makine, jeneratör ve tüm yardımcı donanımlar
- Pervane şaft sigili
- Güverte donanımları
- 40 civarında ürünün Türkiye ana distribütörü olarak...



Dünyanın birçok yerinde depolama imkanıyla, Türkiye'de ve yurt dışında güvenilir iş ortağınız.

seapart@seapart.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.

Uzun Kışın Ardından... Cemreler ve Bahar

Salgının getirdiği sisle uzun süredir toz duman olan piyasalar 2021 yılında aşılamanın hızlanmasıyla biraz daha öngörülebilir hale gelmeye başladı. Aşıların çözüm olduğunun kesinleşmesi ve aşı üretim, lojistik ve uygulanmasına yönelik çabaların öyle ya da böyle bir plan dahilinde yürütülüyor olması, hemen her şeyle birlikte ticaretin ve deniz ticaretinin de normale dönüşünü bir patikaya oturttu; sel gidiyor, kumu kalacak; biz de şimdi bu kalacak kumu biraz eşeleyerek ne olduğunu, neler olabileceğini kendi çapımızda irdelemeye çalışalım.

2020 yılı, hepimizin malumu, artık üzerinde çok konuşmak, hatırlamak istemediğimiz bir sürecin simgesi haline geldi. Üzerine çok şey söylendi, tartışıldı ve hakkında herhangi bir lisanda söylenmiş tek bir kelime kalmadığına eminim. 2021 yılı da aslında bu travmanın devamıyla başladı. Mutant virüsler, aşılar üzerindeki soru işaretleri derken 2021 yılı için olumlu konuşmak, en azından sene başında, sadece polyannacılık olabilirdi. Geleceğe dönük beklentilerimiz sorulduğunda profesyoneller olarak "iyi" ya

da "kötü"den daha fazlasını söyleyebilmek mecburiyetindeyiz; "iyi"nin ve "kötü"nün altını ölçülebilecek verilerle, bilgilerle dolduran her görüş, her bakış açısı bu yüzden çok değerli. Aksi takdirde bu, her şartta şansımızın yüzde elli olduğu bir tahmin yarışması olurdu ki, böyle bir yarışma için yüzde elli hiç azımsanmayacak bir oran.

Bu yazı 19 Mart tarihinde yazılıyor. Geçen sene aynı gün dünya bir şokun içerisindeydi. İnsanlar ne yapacaklarını, bu şokla nasıl baş edeceklerini bilemez haldeydiler. Buna karşılık yapabildikleri tek şey "kapatmak"tı. İnsanları, sokakları, caddeleri, restoranları, okulları, fabrikaları, limanları, hayatı ve dahi bütün dünyayı kapatmak... Oysa o zamanlar henüz salgının başı sayılabilecek bir dönemdedik. Bugün ise salgın, o gün olduğundan çok daha ileri seviyede; hem hasta sayısı, hem vaka sayısı o güne nazaran misliyle daha fazla, üstelik artık daha bulaşıcı mutant virüsler mevcut; ancak bugünün gündemi tam tersine "açılmak". Her şey aslında geçen sene olduğundan daha kötüyken gündemin bugün "kapatmak" de-

ğil de "açılmak" olmasının sebebi ise "belirsizliği" yenmiş olmamız. Bilinmezliğin en büyük özelliği korkutucu ve ürkütücü olması belki de.

Evet, belirsizliği yendiğimize, normale dönüşü bir takvime oturtmayı başardığımızı göre artık geleceği daha sağlıklı değerlendirmeye başlayabiliriz. Şubat ayından başlayarak bugüne kadar armatör ve işletmecilerin yüzünü güldüren bir piyasanın içinde olduğumuzu rahatlıkla söyleyebiliriz. Adeta birinci, ikinci ve üçüncü cemrenin hepsinin aynı anda piyasaya düştüğü bir baharı yaşamak uzun zamandır hasretini çektiğimiz bir şeydi. Pekiyi, ne oldu da böyle oldu? Herkesin birbirine sorduğu "bu bahar ne kadar devam edecek?" sorusunun cevabı belki de bu "ne oldu da böyle oldu?" sorusuna vereceğimiz cevapta gizli.

Diyalektik düzlemde her şeyin birbirine nedensellik çerçevesinde bağlı olmasından hareketle, en azından yaşadığımız şu dönemde, navlunları ve piyasayı yukarı iten belki de yüzlerce

neden var ama bunlar içinde bazıları, bana göre, çok belirleyici.

Taşıma işlerinde büyük tonaj arzının azalması ve kostere talebin şok bir artış göstermesi

Handysize, Supramax kira seviyelerinin rekorlar kırması, bu tonaja talebin şok bir artış göstermesi bu tonajda pozisyondaki gemi sayısını oldukça azalttı. Özellikle gübre gibi bazı yük gruplarında büyük tonajdaki arzın kısılması sebebiyle kostere olan talebi arttırdı. Öyle ki, normalde büyük tonajla taşınan birkaç taşımanın bile kostere dönmesi o taşıma periyodunda çıkış limanının olduğu bölgedeki piyasayı birdenbire yukarı itti. İki tane Handysize taşımanın kostere dönmesi bile, bu iki gemiyle yapılabilecek ama yapılamayan taşımanın ikamesi için, örneğin; 14 tane 5000 tonluk kostere talep doğmasına yol açtı. Arz talep dengesi armatörler lehine kiracılara şok yaratacak derecede bozuldu.

Olumsuz hava koşulları

Sebeup ne olursa olsun, onun piyasa-

ya etkisi, arz talep dengesine etkisiyle sınırlı. Mevsim itibari ile çok doğal olarak, hava koşullarının olumsuz seyretmesi sefer sürelerinin de uzamasına yol açtı. Bu da piyasada pozisyondaki gemi sayısını sınırlayan bir sebepti. Talebin arttığı bir dönemde arzın kısılması piyasalar için başka bir itici güç oldu. Bu tezi desteklemek adına şöyle bir örnek verelim; eğer yukarıda sıralama yaparken birinci sırada saydığımız büyük tonaj arzının azalması sebebiyle kostere olan talebin artması bu dönemde değil de yaz aylarında olsaydı etkisi muhtemelen bu kadar kuvvetli olmayacaktı.

Gübre ve demir-çelik ticaretinin hız kazanması

Spesifik olarak bu iki yük grubundaki ticaretin ve taşıma talebinin artışının piyasaya destek verdiğini gözlemleyebiliriz. Gübre taşımalarının artışı geleneksel olarak bu ürüne olan ihtiyacın arttığı bir dönemden geçiyor olmamızın yanı sıra büyük tonaj arzının az olmasına da bağlı. Öte yandan, çelik ticaretinin ve taşımaların artmasını salgının yarattığı belirsizliğin ar-

tık ortadan kalkıyor olmasına, talebin ve buna bağlı olarak üretimin artıyor olmasına, ertelenen ve veya iptal tarifelere bağlayabiliriz. Demir-çelik ticareti ile ilgili bu gelişmelerin, hatta demir-çeliğin yanı sıra başka birçok emtia grubuna talebin artışının, merkez bankalarının kollarında serumla hayata tutunmaya çalışan ekonomileri canlandırmak için durmaksızın para bastığı bir döneme denk gelmesi global enflasyonist bir etki yaratacaktır; bu etkinin de denizcilik piyasalarına etkisi mutlaka olacak ancak bu, bu yazının değil başka bir yazının konusu.

Brexit ve Avrupa Ticareti

Avrupa Birliği (AB) ülkeleri ile İngiltere arasında Brexit anlaşması imzalandı ancak bu anlaşmayla ilgili ihtilaflar hala devam ediyor. Son olarak AB, İngiltere'nin Kuzey İrlanda'ya gidecek ürünlere gümrük denetimi yapmayı ertelemesinin üzerine, İngiltere'ye karşı hukuki süreç başlattı. Brexit'in ihtilafsız yürürlüğe girip tarifelerin tam olarak uygulanmaya başlamasından önce hala açık olan kapılardan





girmek isteyen tüccarlar İngiltere'ye mal satmakta yarışır haldeler. Bunun yanı sıra, aşılama kat edilen yolla birlikte Avrupa'da açılmaların, talebin, üretimin ve ticaretin kazandığı momentum Avrupalı armatör ve gemi işletmecilerini gemilerini bölgede tutma konusunda motive ediyor. Bölgede artan talep, Avrupalı armatör ve işletmecilerini bölgede meşgul ederken onları Akdeniz içerisinde, Karadeniz'de ve Doğu Akdeniz'de daha az görmemize sebep oluyor. Bunun da Kuzey Avrupa – Baltık Denizi dışında kalan bölgelerde tonaj arzını kısıtlayan buralarda piyasayı destekleyen sebeplerden biri olduğunu düşünüyorum.

Karadeniz Piyasası

Yayımlanan raporlara göre yıllık bazda düşüş gösteren hububat taşımalarından destek göremese de Karadeniz piyasasında da artış gözle görünür ve

doyurucu. Karadeniz çıkışlı yüklerin ne kadar doyurucu olduğu ise, benim gördüğüm kadarıyla, Karadeniz'den nereye çıktığınıza göre değişkenlik gösteriyor. Karadeniz-Marmara-Ege-Doğu Akdeniz-Adriyatik Denizi taşımaları armatörler arasında rekabetin kıran kırana devam ettiği bir alan. Karadeniz-Kuzey Avrupa rotasında ise armatörlerin, diğer rotalara göre, istediklerini daha kolay aldıklarını görebildiğimi söyleyebilirim.

Bir parantez olarak "Konteyner Taşımacılığı"

Konteyner taşımacılığındaki sorunlar hepimizin malumu ve global bir sorun. Hemen her bölgede konteyner ve konteyner gemisi talebi çok fazla. Ürünlerini taşımak için konteyner ve veya konteyner gemisi bulamayan tüccarların, ürün paketlemesini değiştirerek yüklerini konteyner gemileri

dışında çok amaçlı genel yük gemileri ile taşıma talebi olduğu da ortada. Ancak, ben bu durumun bugün koster piyasalarına kayda değer bir etki ettiğini düşünmüyorum. Bu konunun önümüzdeki dönemde bir etki yaratıp yaratmayacağını ise yaşayarak göreceğiz.

"Bu bahar daha ne kadar sürecek?" sorusunun cevabını bulabilmek için ben, şahsen, yukarıda bahsetmeye çalıştığım konuları gözlemlemeye devam edeceğim. Elbette, bunlar dışında da piyasalara etki eden birçok etken; bu etkenlerin de o ya da bu derecede piyasaya etkisi var. Dilerim piyasayı destekleyecek faktörler etkisini giderek arttırırken, desteklemeyenler her gün biraz daha zayıflar da koster piyasaları güzel bir baharın ardından tatlı bir yazı da yaşar.



ECS
GROUP



www.eosgroup.com.tr



Your solution partner in Maritime ...

ARMADOR
SHIP MANAGEMENT



Dr. Hüseyin Gençer

Piri Reis Üniversitesi
Öğretim Üyesi

2008 yılında Ege Üniversitesi İşletme Bölümü'nden mezun olduktan sonra, yüksek lisans eğitimini 2011 yılında Hamburg Üniversitesi Uluslararası İşletme Yönetimi Bölümü'nde tamamlamıştır. 2009'dan 2013 yılına kadar Hamburg'da uluslararası bir denizcilik firmasının finans ve lojistik bölümlerinde uzman ve koordinatör olarak çalışmıştır. Doktorasını 2018 yılında Yaşar Üniversitesi'nde "Boş Konteyner Pozisyonlamada Maliyet ve Operasyonların Optimizasyonu" başlıklı tezi ile tamamlamıştır. Ağırlıklı olarak deniz yolu taşımacılığı, denizcilik operasyonlarında optimizasyon ve yöneylem araştırması konularında araştırmalar yapmaktadır. Hüseyin Gençer halihazırda Piri Reis Üniversitesi'nde Öğretim Üyesi olarak çalışmaktadır.

Konteyner Navlunlarındaki Aşırı Artışların Kuru Yük ve Çok Amaçlı Gemi Navlunlarına Etkisi

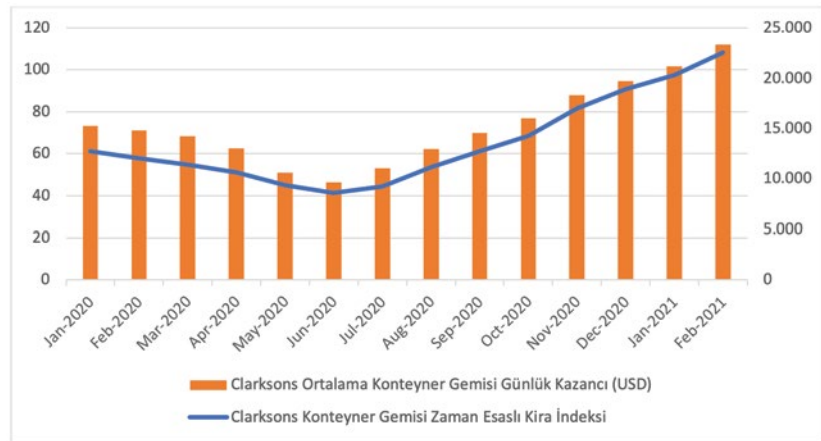
Tüm dünyadaki ekonomileri, sektörleri ve insanların yaşamını etkileyen Koronavirüs (Covid-19) pandemisi bir yılı aşkın bir süredir devam etmektedir. Küresel bir sektör olduğu için pandeminin oldukça etkilenmesine rağmen denizcilik sektörünün, dünya ticaretinin sürekliliği için oynadığı rol bir kez daha öne çıkmaktadır.

Clarksons Araştırma, küresel deniz ticaretinin 2020 yılında ton bazında yüzde 3,6 azaldığını tahmin etmektedir. Konteyner taşımacılığında pandeminin ilk döneminde düşünülen kötü senaryoların gerçekleşmediği söylenebilir. 2019 yılı ile karşılaştırıldığında 2020 yılındaki küresel konteyner taşımacılığının TEU cinsinden sadece yüzde 1,1 azaldığı değerlendirilmektedir. Kuru dökme yük taşımacılığının ise ton bazında yüzde 2,1 kadar azaldığı kestirilmektedir.

2008-2009 yılındaki finans krizinden önemli dersler çıkaran küresel konteyner hat operatörleri pandemi baş-

ladıktan sonra azalan talebe karşı gemi kapasitelerindeki arzı azaltarak navlunları belli bir seviyede tutmayı başarmışlardır. Çoğu küresel konteyner hat operatörünün pandemi süresince pazardaki paylarını artırmak yerine kârlılıklarını koruma stratejilerine odaklandığı söylenebilir. Bu noktada, küresel konteyner hat operatörlerinin

oluşturmuş oldukları ittifakların (alliance) önemi ortaya çıkmıştır. Üç büyük yük ittifakı "2M, Ocean Alliance ve The Alliance" ve üyeleri hizmet verdikleri rotalar üzerindeki kapasite ayarlamalarını çok basit ve hızlı bir şekilde gerçekleştirebilmişlerdir. Grafik 3'te konteyner gemilerinin günlük kiralalarının ve kazançlarının pandemiyin baş-

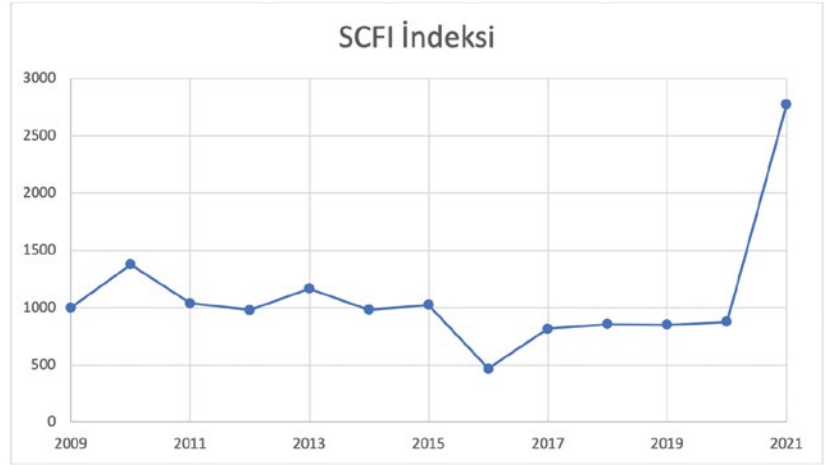


Grafik 1. Clarksons Konteyner Gemi Ortalama Günlük Kazancı ve Kira İndeksi. Kaynak: Clarksons (2021)

langıcına göre net bir şekilde arttığı görülmektedir.

Konteyner taşımacılığındaki navlunların daha da yükselmesinin bir diğer nedeni tüm dünyada yaşanan konteyner (ekipman) eksikliğidir. Bunun en büyük sebebi de Covid-19 pandemisinin denizcilik sektöründe neden olduğu operasyonel zorluklardır. Çin'in üretiminin tekrar başlaması ve yoğun ihracatı konteyner sıkıntısını da beraberinde getirmiştir. Dünya ticaretindeki dengesizliklere bağlı olarak, ithalatın yoğun olduğu bölgelerdeki fazla olan boş konteynerler ihracatın yoğun olduğu bölgelere pozisyonlanmaktadır. Ancak, birçok ülkede pandemi nedeniyle ortaya çıkan işgücü kısıtlamaları, operasyonlarda duraklama ve yavaşlama gibi fiziksel insan etkileşimini azaltmaya yönelik önlemler yüzünden konteynerler gemiler üzerinde, limanlarda ve depolarda bekletilmekte, konteynerler hemen boşaltılmamakta ve gerekli bölgelere yeterli sayıda pozisyonlanamamaktadır. Çin'in yüksek ihracatına bağlı olarak ortaya çıkan konteyner talebini karşılamak için dünyanın birçok bölgesindeki boş konteynerler Çin'e pozisyonlanmaktadır. Özellikle, Çin-Kuzey Amerika ve Çin-Kuzey Avrupa rotalarındaki yüksek navlun kârları olduğundan dolayı küresel hat operatörleri bunu tercih etmektedir. Ülkemizde yaşanan konteyner sıkıntısının ana nedeni de budur. Örneğin, pandemi öncesinde Odessa, Köstence ve Novorisiysk'ten Gemlik veya İzmir'e pozisyonlanan ve ihracat yüklerimiz için kullanılan boş konteynerler şu an direkt olarak Çin'e gönderilmektedir.

Grafik 2'de Şangay Konteyner Navlun İndeksi (Shanghai Containerized Freight Index)'nde görüldüğü gibi indeks, oluşturulduğu 2009 yılından bu yana en yüksek seviyesine çıkmıştır. 2020'nin sonu ve 2021'in başındaki bu keskin yükselişin konteyner taşımacılığında her zaman gerçekleşen yılın ilk ve son aylarındaki yüksek talebin de bir etkisi olduğunu söylenebilir. Ancak, asıl sebep küresel hat operatörlerinin gemi kapasitesindeki arz kesintileri ve konteyner sıkıntısıdır. Konteyner taşımacılığındaki bu gelişmeler çok amaçlı gemiler (MPP) ve kuru dökme yük gemilerindeki navlunları da artırmıştır. Özellikle, konteyner eksiliğinden dolayı, daha önce konteyner içinde taşınan ürünler şu anda konvansiyonel (parça veya dökme) olarak yüklenmektedir.



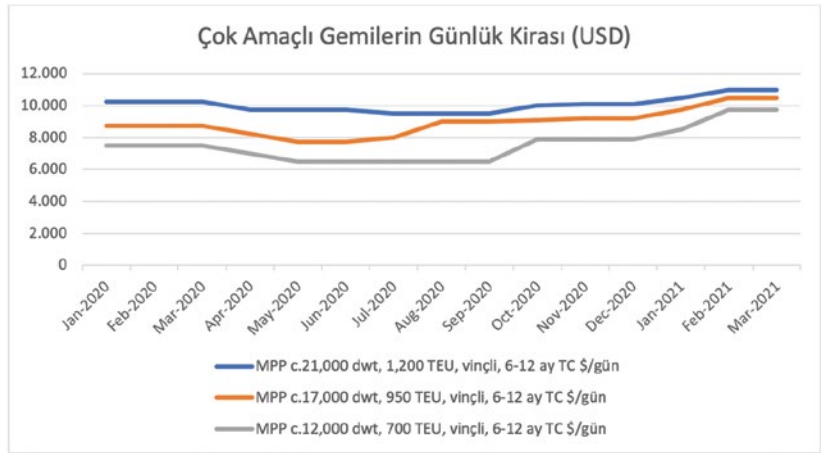
Grafik 2. Şangay Konteyner Navlun İndeksi. Kaynak: Clarksons (2021)





Grafik 3'te 2020 yılının son çeyreğinden itibaren, kendi vinci ve farklı konteyner taşıma kapasitesi olan çok amaçlı gemilerin günlük kiralardaki artış net bir şekilde görülmektedir. Bu dönemde, düşük hızlarına ve sınırlı konteyner kapasitelerine rağmen Asya'dan Avrupa'ya yapılan konteyner taşımacılığı için çok amaçlı gemilerin kullanıldığı görülmektedir. Ayrıca, Kuzey Avrupa'da da bazı çok amaçlı gemiler feeder gemisi olarak kullanılmaya başlamıştır. Diğer taraftan, birçok forvarder ve gemi sahibi olmayan genel taşıyıcı (Non-Vessel Operating Common Carrier - NVOCC) taşıtanın sahibi olduğu konteynerleri (Shipper Owned Container) hem parsiyel hem de tam yük olarak çok amaçlı gemiler ile taşımaktadır.

Pandeminin ilk ayları ile kıyaslandığında kuru dökme yük sektöründeki yükseliş Grafik 4'te görülmektedir. Bunda, Çin'in demir cevheri, kömür ve tahıl ithalatına bağlı olarak Capesize ve Panamax gemilerine olan talebin önemli bir etkisi olduğu söylenebilir. Özellikle, Güney ve Kuzey Amerika çıkışlı tahıl ve Endonezya çıkışlı kömür sevkiyatlarına bağlı olarak Panamax sınıfı gemilerde yükseliş gözlenmektedir. Ayrıca, Kuzey Avrupa'daki çelik endüstrisinin artan talebi doğrultusunda küçük dökme yük gemilerine olan talep de artmış, kısa mesafe denizyolu taşımacılığında ton başına navlunlar birkaç dolar yükselmiştir. Diğer taraftan, konteyner taşımacılığında artan navlunlar ve ekipman eksikliği yüzünden bazı son mamul ürünler dökme yük gemileri ile taşınmaya başlanmıştır. Örneğin son dönemde, daha önce konteynerler ile taşınan torbalı un ve çimento gibi mamuller dökme yük gemileri ile taşınmıştır. Benzer şekilde, Kuzey Amerika'dan konteynerler ile yapılan tahıl yüklemelerinin bir kısmının da dökme yük gemilerine döndüğü görülmüştür.



Grafik 3. Çok Amaçlı Gemilerin Zaman Esaslı Kiralama Günlük Kazancı. Kaynak: Clarksons (2021)



Grafik 4. Covid-19 Pandemisi Sürecinde Baltık Kuru Yük Endeksindeki Bir Yıllık Değişim. Kaynak: Clarksons (2021)

Sonuç olarak, Çin başta olmak üzere bazı ülkelerdeki üretimin artışı konteyner taşımacılığındaki talebi ve navlunları artırmıştır. Konteynerler ile taşınan ürünlerin üretimi için gereken hammadde ihtiyacı ise dökme yük gemilerine olan talebi ve navlunu artırmıştır. Birçok bölgede, konteyner gemisi arzı ve konteyner eksikliğine bağlı olarak küçük dökme yük gemilerine ve özellikle de çok amaçlı gemilere olan talep artmıştır. Covid-19 kısıtlamalarının birçok bölgede ekonomik faaliyetleri etkilemeye devam

etmesine bağlı olarak belirsizlikler sürse de 2021 yılı için hem dökme yük hem de konteyner taşımacılığındaki artışların devam etmesi beklenmektedir.

Kaynaklar:

Clarksons, 2021.
sin.clarksons.net/
hansa-online.de
www.mol-service.com/blog/bulk-carrier-market-covid19
 UNCTAD, 2020. Review of Maritime Transport.

EXPOMARITT
EXPO SHIPPING
İSTANBUL



12-15
Ekim
2021

VIAPORT MARİNA TUZLA
İSTANBUL

GLOBAL DENİZCİLİK SEKTÖRÜNÜN
BULUŞMA NOKTASI

16. Uluslararası
Denizcilik
Fuar & Konferansı



Partner



www.expomaritt.com
info@expomaritt.com
T: +90 507 602 09 05
T: +90 543 696 20 98

Organizasyon




informa markets

DOSYA

**Bölge Denizciliğinin Kalbi
Karadeniz'de Atacak**





Dünyanın en büyük iç denizi olan Karadeniz, içerisinde bulundurduğu limanları ve coğrafi değeriyle uzun yıllardır adından sıkça söz ettiriyor. Karadeniz'in Avrupa ile Asya arasında köprü vazifesi görmesi 'Orta Koridor'da yer alan Türkiye'yi ve diğer bölge ülkelerini oldukça hassas bir noktada konumlandırıyor. Aynı zamanda Karadeniz'de taşımacılık faaliyetlerini yürüten gemiler de ülke ekonomilerine hatırı sayılır bir katma değer sağlıyor. Bu avantajlara rağmen, Karadeniz kıyılarında yer alan limanların beklenen ticaret hacmini yakalayamamaları ve yeteri kadar etkin olamamaları bölge ülkelerinin aşama kat etmesine engel teşkil ediyor.

Diğer yandan Türkiye'nin son yıllardaki en kapsamlı devlet projelerinden biri olan Filyos Limanı Projesi, Karadeniz havzasında yer alan bütün ülkeler için büyümenin ve gelişmenin habercisi olma niteliğini taşıyor. Bizler de Karadeniz'in bilinen fakat açığa çıkartılmakta geç kalınan potansiyelini, denizcilerimizin ve bu coğrafyada bulunan ülkelerinin güçlenmesi için hayata geçirilmesi elzem olan hususları uzmanlarına sorduk.



Dr. Efe Akyürek
Teknik Müdür

Denizcilik hayatına, 2011 yılında Karadeniz Teknik Üniversitesi Deniz Ulaştırma İşletme Bölümü'nü, Karadeniz Teknik Üniversitesi İşletme Bölümü Yandal Programı'nı bitirerek adım attı. Lisans eğitiminden sonra İstanbul Bilgi Üniversitesi Bankacılık ve Finans Programı'nda yüksek lisansa başlayıp aynı zamanda LPG tip ticaret gemilerinde 3 yıl çalıştı. 2014 senesinde İstanbul'da bir gemi işletme firmasında DPA yardımcısı olarak çalışmaya başladı ve aynı zamanda İstanbul Teknik Üniversitesi Deniz Ulaştırma Mühendisliği Bölümü'nde doktora programına başladı. 2021 yılının Şubat ayında liman devleti kontrolünün mekânsal analizi üzerine çalışmalarını sektörden edindiği bilgi ve tecrübe ile uluslararası dergilerde akademik yayınlar yaparak tamamladı. 2015- 2017 yılları arasında İstanbul'da sörveyör olara görev yapan Efe Akyürek, günümüzde Rotterdam Hollanda'da bir klas ve sörvey firmasının sertifikalandırdığı gemilerin teknik müdürlüğünü yapmaktadır.

“Karadeniz limanlarının başarısını tetikleyecek etken demiryolu ulaşımıdır.”

Karadeniz'den dünya geneline taşınan yüklere bakıldığında nasıl bir yük çeşitliliği önümüze çıkıyor? Bölgede günümüz ve gelecek değerlendirildiğinde yük politikası bulunmakta mıdır? Önümüzdeki süreçte bölge deniz taşımacılığının yük kalemlerinde ve potansiyelinde herhangi bir yapısal değişikliği öngörüyorsunuz?

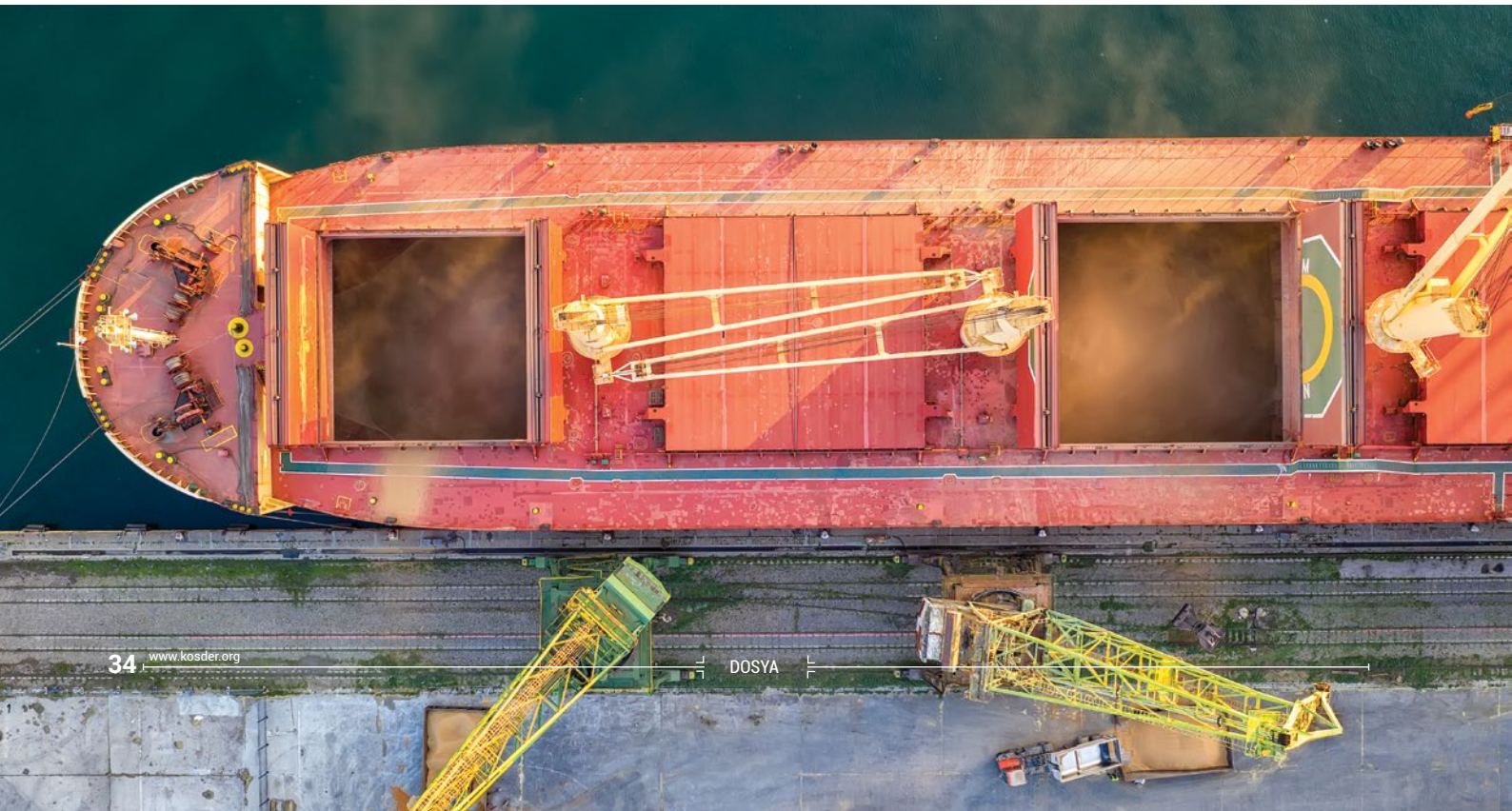
Bu soruyu cevaplamak adına Karadeniz havzasının yapısını ve sınırlarını vurgulamak gerektiğini düşünüyorum. Karadeniz havzası Türkiye, Bulgaristan, Gürcistan, Romanya, Rusya ve Ukrayna ülkeleri limanları tarafından paylaşılmakta olup bu limanlarda taşınan yük çeşitliliği ve miktarı

Karadeniz havzası ülkelerinden yapılan ulusal ve uluslararası ticaretin çeşitliliğine bağlıdır. Nihayetinde yük taşınması bir ihtiyaç olarak doğmakta ve limanlar da ticaretin dışarıya açılan kapısı niteliindedir. Bunun sonucu olarak aynı coğrafyada bulunan limanlar verdikleri hizmet, hinterlandı, sanayi ve hammaddeye yakınlıkları ile rekabete girmektedirler. Başka bir deyişle hem iç pazarda hem uluslararası pazarda girdikleri rekabet ile yük çeşitlilikleri değişmektedir.

Yük hacminin ve çeşitliliğinin Karadeniz ülkelerinden en çok olduğu liman yıllık toplam yaklaşık 115 milyon ton ile Novorossisk Limanı'dır ve

sonrasında yaklaşık 50 milyon ton ile Köstence Limanı gelmektedir. Rusya limanlarından en çok ham petrol taşınmakta olup sırayla hububat, demir-çelik, maden ve kömür yükleri taşınmaktadır. Rusya'dan sonra yük hacmi konusunda ikinci en büyük ülke Ukrayna'dır ancak Rusya gibi yük çeşitliliği yakalayabilen liman ise Romanya'dır.

Günümüz finansının temeli olan 'tüm yumurtaların aynı sepete konulması' felsefesinden yola çıkarsak yük çeşitliliğinin artırılması kanımca yük politikalarının belirlenmesindeki temel esaslardan birisi olmalıdır. Tek bir yük için yatırım yapan limanlar,



söz konusu yükün talebi azaldığında; zarar edecek ve zincirleme bir şekilde bölge ekonomisini de zayıflatacaktır.

Ülkemizin Karadeniz havzasına bakan limanlarının yük miktarları, çeşitliliği ve ticaret hacmi Akdeniz ve Marmara bölgelerine kıyasla düşük kalmaktadır. Yük çeşitliliği konusunda örneğin, Ro-Ro pazarı olarak ele almak gerekirse 2018 yılına kadar Samsun - Tupaş, Samsun - Novorossiysk ve Zonguldak - Ilyichevsk limanları arasında yüzde 100'ü bulan artış görmekteyiz. Rusya'nın Soçi Limanı'nın kruvaziyer limanına dönüşmesiyle Trabzon Limanı'ndaki Ro-Ro ticareti, Samsun ve Zonguldak limanlarına kaymıştır.

Yük politikası açısından baktığımızda TRACECA (Avrupa-Kafkasya-Asya ulaştırma koridoru) uzun vadeli bir plan olarak karşımıza çıkmakta ve Karadeniz limanları bu ulaştırma koridorunun ortasında kalmaktadır. Yüksek hacimlerdeki yüklerin düşük maliyetli olarak taşınması deniz ve demiryollarından geçmekte olup aynı proje kapsamında birçok limanın hinterlandının demiryolu ile artırıldığını görüyoruz. Önceki akademik çalışmalarında çıkan sonuçlar göz önüne alındığında; demiryolu bağlantısının olmadığı limanların rekabet gücünün olmadığını görmekteyiz ve sonuç olarak, TRACECA Projesi'ndeki demir yolları Karadeniz limanlarımızın rekabet gücünü arttıracaktır.

Bölge deniz taşımacılığının yük çeşitlilikleri bağlı olduğu coğrafyaya ve ülkelerin üretim kalemlerine göre gelecekte de çeşitlilik gösterecektir.

Dünyadaki konteyner pazarı büyük bir hızla artmaktadır ve Karadeniz Limanları için bu gelişme kaçınılmazdır. Şu anda yük miktarları ne olursa olsun ülkemizde konteyner elleçlenmeyen çok az liman kalmıştır. Tüm dünyada olduğu gibi, zaman zaman boş konteynerlerin maliyeti gibi çeşitli lojistik sorunlar doğursa da, konteyner taşınması hızla artmakta ve her yıl konteyner rakamlarında yeni rekorlar kırılmaktadır. Sonuç olarak; Karadeniz limanlarının yük kalemlerinde ve potansiyelinde konteyner yükünün artacağını düşünüyorum.

Özellikle Karadeniz Bölgesi'nin en büyük limanı olan, Karadeniz'e kıyıda diğer ülke limanlarıyla da deniz taşımacılığı faaliyetlerini yürüten Samsun Limanı ve yapımı devam eden Filyos Projesi'nin gelecekte ülke ve bölge ekonomisine nasıl bir katkısı olacaktır?

Samsun Limanı, ülkemizin sayılı ihracat ve ithalat limanlarından biridir. Samsun Limanı'ndan hem ülkemizin diğer limanları ile hem de Rusya, Kafkasya ve Ukrayna'ya karşılıklı yolcu ve yük taşımacılığı yapılmaktadır. Ayrıca, Soçi Limanı'nın kruvaziyer limanı olarak dönüştürülmesiyle Trabzon Limanı'ndaki Ro-Ro seferlerinin bu limana kayması da şehir ekonomisine daha da canlılık katmıştır. Samsun ilinin Karadeniz sahil şeridi boyunca toplam 11 adet liman tesisi bulunmaktadır. Tüm liman tesislerinde 2019 yılı yük istatistiklerine göre toplamda 11,1 milyon ton yük elleçlenmiştir. Söz konusu tesisler içerisinde en fazla yük elleçlemesi Yeşilyurt İskelesi ve TCDD

Samsun Limanı'ndan yapılmaktadır. Bununla birlikte Karadeniz Bölgesi'nde aynı yılda en çok yük elleçlenen şehir 11,9 milyon ton yük ile Zonguldak ve 9,3 milyon ton ile Karadeniz Ereğli limanlarıdır. Başka bir deyişle sanayi bölgelerine yakın, daha geniş bir hinterlanda hizmet verebilecek limanlar, kendi aralarında da rekabet etmektedir.

Yapımı devam eden Filyos Limanı Projesi sadece bir liman projesi olarak düşülmemiş ve bu proje ile bir endüstri bölgesi oluşumu hedeflenmiştir. Geniş çerçevede incelendiğinde Filyos Vadisi Projesi'nin ana unsuru olarak öne çıkan Filyos Limanı 25 milyon ton/yıl kapasiteli olacak şekilde planlanmıştır. Ayrıca liman çevresinde 620 hektar serbest bölge ve 597 hektar organize sanayi bölgesi tasarlanmıştır. Dünyadaki gelişmiş limanları incelediğimizde ortak özelliklerinden birisi olarak sadece yükün elleçlenmesinden ziyade liman bünyesinde veya hinterlandında sanayi ve üretim tesislerini barındırdığını görebiliriz.

Sanayi ürünlerinin taşınma ihtiyacı ile doğan ve deniz ulaşımının kapısı olarak görev alan limanların en önemli ihtiyaçlarından birisi de limana ve hinterlandı arasında yer alan ulaşım ağıdır. Bu ağ ülkemizde genellikle karayolu ile sağlanmakta olup Karadeniz limanlarından sadece Karadeniz Ereğli ve Samsun limanlarının demiryolu bağlantısının bulunduğunu, aynı zamanda en çok yükün bu iki limanda elleçlendiğini görmekteyiz. Filyos Vadisi haritasına göre, Zonguldak-Ankara arasındaki tren yolunun vadi pro-





jesi boyunca hizmet vermesiyle ayrıca gelecek vaat eden bir projedir ve multi-model taşımanın desteklenmesi istihdamın çeşitliliğinin artmasına katkıda bulunacaktır. Tekrar vurgulamak gerekirse Filyos Limanı ülkemizin en büyük üçüncü limanı olarak kalmayıp bir sanayi bölgesi ilan edilmesiyle yılda 12.000 kişiye direkt istihdam sağlanması planlanmıştır. Kısa vadede Samsun, Zonguldak ve Ereğli limanları ile rekabete girecek olan Filyos Limanı'nın orta ve uzun vadede sanayi bölgesin faaliyete geçmesi ile birlikte kendi portföyünü oluşturmasını beklemekteyim.

Karadeniz'de özellikle Hopa, Rize, Trabzon, Giresun ve Ordu limanlarındaki ticari hacimler istenilen seviyede mi? Bu limanlardaki verimliliği artırmak için neler yapılmalı? Söz konusu limanlardan Anadolu'ya gidecek ya da Anadolu'dan gelecek yüklerin lojistiğinde hangi sıkıntılar yaşanıyor?

Karadeniz bölgesi limanlarının yıllık elleçlenen yük miktarları doğuya gildikçe bölgesel olarak azalmaktadır. Bu sebeple özellikle Doğu Karadeniz Bölgesi'nde bulunan Giresun, Trabzon, Rize ve Hopa limanları yük hacimleri konusunda tüm Karadeniz Bölgesi'nden ancak yüzde 14 oranında pay alabilmektedir.

Yük pazarından alınan payın artırılması Doğu Karadeniz Bölgesi'ndeki

kalkınmanın ve limanların hinterlandının artırılması ile mümkün olabilir. Maalesef bölgenin coğrafyası hinterlandı üzerinde engel oluşturmaktadır.

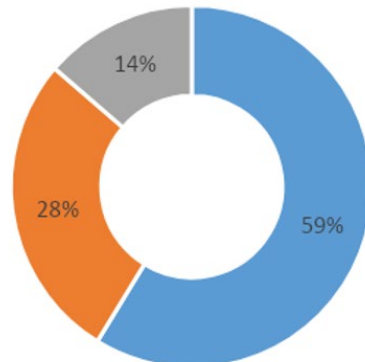
Verimlilik genel olarak çıktının girdiye oranlanmamasıyla hesaplanmaktadır. Literatürde yapılan araştırma sonucu Doğu Karadeniz Bölgesi limanlarının Karadeniz Bölgesi'nin büyük limanlarına göre (Karadeniz Ereğli, Zonguldak ve Samsun) verimliliği çok düşüktür. Basit bir deyişle, Doğu Karadeniz Limanlarının çıktısına oranla girdisi (kapasite oranları, ziyaret eden gemi tonajları, yük elleçleme hacimleri) diğer limanlara göre

düşük kalmaktadır ve dolayısıyla verimi düşürmektedir.

Doğu Karadeniz limanlarındaki verimi arttırmak için limanların çevresinde yapılabildiği ölçüde sanayi bölgeleri kurulabilir ve bu sanayi bölgelerine göre limanlarda ihtisaslaşmaya gidilebilir. Normal koşullarda ihtisaslaşma, riski artıran bir faktör olsa da limanların görece birbirine yakın olması Karadeniz sahil yolu ile birbirine bağlı olması sebepleriyle hem koordineli bir şekilde çalışabilir hem de Doğu Karadeniz Bölgesine gelen yükleri dağıtıp bölgesel yoğunluğa engel olabilir. Buna ek olarak; Karadeniz

Karadeniz Bölgesi Elleçlenen Yük Oranları (2019)

■ Batı Karadeniz ■ Orta Karadeniz ■ Doğu Karadeniz



sahil yolundaki ağır vasıta trafiğinin Karadeniz Bölgesi boyunca hizmet verecek Ro-Ro gemileri ile azaltılması planlanabilir.

Limanlar buldukları illerin dünyaya açılan kapısı olma niteliğini taşır. Bu bağlamda Doğu Karadeniz Bölgesi'nde üretilen sanayi ve tarım ürünlerinin deniz yolu ile taşınması desteklenebilir. Limanların buldukları coğrafyaya sosyo-ekonomik bağlarla bağlı olduklarının kanıtı olarak, Trabzon Limanı örnek gösterilebilir. 2009 yılında yüksek oranda ticaretin yürütüldüğü Ro-Ro pazarı, Rusya'nın Soçi Limanı'nın sadece kruvaziyer turizmi için dönüştürülmesiyle daralmıştır ve Ro-Ro marketi Samsun Limanı'na kaymıştır. Burada Trabzon Limanı'nın dar bir hinterlanda sahip olması ve liman ulaşım ağının karayolu ile sınırlı kalması etkili olmuştur. Maalesef 2016 yılından 2019 yılına kadar geçen sürede, Trabzon Limanı'nda elleçlenen yük miktarı 1.000.000 ton azalıp 2019'da 2.502.479 tona düşmüştür.

Karadeniz Bölgesi'nin coğrafik özellikleri sebebiyle Anadolu'ya ulaşımı zordur. Ancak Rize-Erzurum arası ulaşımı 12 ay boyunca sağlamak için 2018 yılında hizmete açılan OVİT Tüneli'nin bölgeyi Anadolu'ya bağlayacağını öngörebiliriz. Açıldığı tarihten günümüze kadar günde tünelden yaklaşık 1000 araç faydalanmaktadır ve yeni ağın her iki bölge için faydalı olacağı kanısına varabiliriz. Yük ista-

tistikleri açısından incelemek gerekirse Rize Limanı'nda 2016-2019 yılları arasında elleçlenen yük miktarında azalma görülmüş olup OVİT Tüneli'nin kullanımının yaygınlaşması ile önce bu limanın yük oranlarının yükselmesini beklemeliyiz.

Karadeniz limanlarının uluslararası ulaşım ağlarına entegre edilmesi ve yeterli ulaştırma altyapısına ulaşması açısından ne tür geliştirme/modernizasyon projeleri hayata geçirilmelidir?

Yenileme ve geliştirme projelerinin hayata geçmesi, yani limanların gelişmesi, için öncelikle beklentilerin artması ve bölgenin yatırım çekmesi gerekmektedir. Limanların gelişimi literatürde yapılan incelemelere göre ve uygulamada görüldüğü üzere hinterlandı ile orantılı olmaktadır. Daha önce bahsedildiği gibi TRACECA Projesi'nin yavaş yavaş hayata geçmesi ve bölgeden daha çok yükün taşınması, yani talebin oluşması ile bölgenin yatırım çekmesi öngörülebilir. Ancak belirli bir altyapının hazır olması beklenti ve yatırım iştahını artıracaktır.

Yatırım açısından baktığımızda Trabzon Limanı, 2018 yılında halka arz edilmiş olup 180 adet liman içerisinde liman hizmetleri kategorisindeki bir ilki gerçekleşmiştir. Ülkemizdeki bir limanın halka arz edilmesiyle umut ediyorum ki, liman işletmelerinin ulusal ve uluslararası piyasalarda prestiji

artacaktır. Aynı zamanda başarılı bir halka açılımla kendine finansman yaratan Trabzon Limanı, sahip olduğu kaynak ile daha düşük maliyetle kendine yatırım imkânı oluşturarak hem çağın teknolojisini yakalamayı hem de yatırımcısını memnun etmeyi başaracaktır.

Görüldüğü üzere limanların gelişmesi birden fazla faktöre bağlı olup kendi kendini besleyen bir döngü haline de gelmektedir. Daha önce de ısrarla belirttiğim gibi Karadeniz limanlarının başarısını tetikleyecek etken demiryolu ulaşımıdır. Örnek alabileceğimiz tüm limanlara bakacak olursak hinterlandına demiryolu ile bağlanmamış liman yoktur çünkü demiryolu ile bağlanmayan liman toplam maliyetler konusunda yüksek kalmakta ve yatırımcıyı rakiplerine kaçırmaktadır.

Tekrar vurgulamak isterim ki TRACECA Projesi kapsamındaki planlamadan ülkemiz de güzel bir pay elde edecektir. Ancak liman sektöründe de her sektörde olduğu gibi rekabet mevcuttur ve bu potansiyelden yararlanmak için Karadeniz havzasındaki tüm ülkelerin limanları rekabete girecektir. Bu sebeple limanlarımızın hem ekipman hem de altyapı olarak bugünden hazır olması gerekmektedir ve tabii ki liman yatırımları maddi yük de getirmektedir. Bu noktada Trabzon Limanı'nın halka arzının ülkemizdeki tüm liman işletmeleri için başarılı bir örnek teşkil etmesini umut ediyorum.



Otonom gemi ve yapay zekâ teknolojileri ile denizcilikteki yenilenmenin konuşulduğu günümüzde, bölge limanları bu dönüşümü yakalamayı başarabilecek mi? Karadeniz limanları çağın gerekliliklerini yerine getirebilecek, otomasyon sistemlere açık bir yapıya kavuşabilecek mi?

Teknolojinin genel bir deyişle denizcilik sektörüne adaptasyonu; teknolojinin vaat ettiği avantaja bağlı olarak hem çok hızlı hem çok yavaş olabilmektedir. Burada unutulmaması gereken temel esas limanların uzun vadeli bir yatırım aracı olması ve stratejik bölgeler üzerinde kurulu olduğu hususudur. Buna bağlı olarak limanlardaki teknolojiler de belirli vadelerde yenilenmektedir. Aksi takdirde liman işletmeleri için rekabet edememek ve dolayısıyla zarar etmek kaçınılmaz olmaktadır.

Teknolojinin günümüzdeki ivmelenmesi ile liman ekipmanlarının ve hatta hizmetlerinin değişim hızı zaman zaman yatırım sürelerinin önüne düşmeye başlamıştır. Başka bir deyişle limanlardaki sistemler revize edildiği tarihte inovasyonlar uygulanabilmekte ve limanların gelişimi artmaktadır.

Bu sebeple, bazı durumlarda revize edilecek sistemlerin eski teknolojiye sahip olması, maliyetler açısından avantajlı hale bile gelebilmektedir.

Teknolojinin günümüzde gittiği yön bize yakın gelecekte tam otomasyon gemileri ve limanları göstermektedir. Bu son teknoloji ürünler yapay sinir ağları, kesintisiz internet bağlantısı, nesnelerin interneti ve sensör teknolojilerinin ilerlemesi ile daha da yaygınlaşacaktır. Yarı-otomasyon teknolojili limanlar bir süredir zaten mevcut olan bir sistem ve yeni yöntemlerin denenmesi ile de otomasyon seviyeleri artmaya devam etmektedir. Özellikle ticaret hacminin çok yüksek olduğu Asya, Amerika ve Avrupa'daki konteyner limanları çok hızlı bir şekilde teknolojisini yenileyebilmektedir. Örneğin; Rotterdam'da bulunan Maasvlakte 2 terminalindeki konteyner kreynerleri tam otomasyon hale getirilmiştir ve konteynerlerin gemiden elleçlenip depolanacak yere kadar taşınması tam otomasyon sistem ile yönetilmektedir.

Bu konsepti Karadeniz limanları dahilinde düşünecek olursak, öncelikle ticaret hacimlerine bakılması gerek-

mektedir. Başka bir deyişle de teknolojik gelişme ticaret hacminin artması ile de zorunluluk haline gelmektedir. Teknolojinin gelişim hızı ve tabana yayılma oranı düşünüldüğü zaman kuşkusuz Karadeniz havzasındaki konteyner limanlarındaki otomasyon oranı diğer limanlara göre öncelikli olacaktır. Sayısal olarak bakacak olursak ülkemiz Karadeniz limanları, görece en az konteyner elleçlenen bölge olmasına rağmen yük miktarı tonaj olarak 2013- 2017 yılları arasında yaklaşık yüzde 40 oranında artmıştır.

Sonuç olarak; Karadeniz limanları öngörülen projeler ve gelişen teknoloji ile yatırım olarak büyümeye devam edecektir. Burada planlama konusunda dikkat edilmesi gereken nokta, limanlarımızın pazar analizlerini doğru yaparak yarının rekabetine nasıl hazırlanması gerektiğini düşünmektir çünkü otomasyon ve yapay zekâ teknolojileri çok yakın gelecekte artık yaşamaya alıştığımız teknolojiler haline gelecektir.





Arda Toygar

Öğretim Görevlisi

Artvin Çoruh Üniversitesi Ulaşım Hizmetleri Bölümü, Denizcilik ve Liman İşletmeciliği Programı Öğretim Görevlisi olan Arda Toygar, 2015 yılında Dokuz Eylül Üniversitesi Denizcilik Fakültesi Denizcilik İşletmeleri ve Yönetimi Bölümü'nden mezun oldu. 2019 yılında Bandırma Onyedli Eylül Üniversitesi Uluslararası Ticaret ve Lojistik Anabilim Dalında yüksek lisansını tamamladı. Toygar, Karadeniz Teknik Üniversitesi Deniz Ulaştırma İşletme Mühendisliği Anabilim Dalı'nda doktora eğitimine devam etmektedir.

"Karadeniz limanlarımızın; bulunduğu coğrafya ve kıyı uzunluğu avantajlarından yeterince faydalanmadığını ve potansiyelin çok daha fazla olduğunu düşünüyorum."

Avrupa ve Orta Doğu arasında önemli bir konumda yer alan Türkiye, Karadeniz limanları özelinde bu avantajdan günümüze kadar yeterince faydalanabildi mi? Bu hususta sizce gelecekte ne gibi adımlar atılması gerekiyor?

Karadeniz limanları özelinde bir değerlendirilmede bulunmadan önce, limanlarımızın konumlandığı ticari güzergâh ve ulaştırma altyapısı hakkında bilgi vermek isterim. Bu sebeple cevabımın ilk bölümünde tanımlayıcı bilgileri sizlerle paylaşacağım. Balkanlar, Avrasya ve Kafkasya gibi geniş ve farklı coğrafyaları kapsayan ve dünyanın en büyük iç denizi olan Karadeniz'e, Türkiye dâhil 6 ülkenin (Rusya, Ukrayna, Romanya, Bulgaristan ve Gürcistan) kıyısı bulunmaktadır. Türkiye üç tarafı denizlerle çevrili ve toplam kıyı uzunluğu 8333 km (Anadolu kıyısı 6480 km, Trakya kıyısı 786 km ve Adalar kıyısı 1067 km) olan bir ülkedir. Karadeniz kıyılarının yüzde 34,9'unu sınırları içerisinde bulunduran Türkiye, Karadeniz'de 1700 km ile en fazla kıyı uzunluğuna sahip 2. ülkedir. Limanların, Türkiye'de bölgelere göre dağılımı ve Karadeniz limanlarında elleçlenen yük verileri hakkında bilgi vermek gerekirse, "Türklim 2020 Limancılık Sektörü" verilerine baktığımızda, Türkiye'de toplam 197 adet kıyı tesisi (liman, terminal, iskele, rıhtım, şamandıra, dolfen, platform vb. dâhil) bulunmaktadır. Bahsettiğim kıyı tesislerinin yüzde 18'ine karşılık gelen 35 adet tesis, Karadeniz Bölgesi'nde

yer almaktadır. 2020 yılında Karadeniz kıyılarında elleçlenen yaklaşık 44 milyon ton yük, Türkiye'de elleçlenen toplam yükün yüzde 8,86'sını oluşturmaktadır. Ayrıca, elleçlenen yükler liman başkanlıkları bazlı incelediğinde, yüzde 69'unun yalnızca 6 liman kümesinde (Kocaeli, Botaş-Adana, Aliağa, İskenderun, Ambarlı ve Mersin) gerçekleştirildiği ortaya çıkmaktadır (Denizcilik Genel Müdürlüğü, 2020). Bu verilerden de anlaşılacağı üzere ülkemiz, Doğu-Batı arasındaki önemli taşımacılık hareketlerinin geçiş noktasında ve Kuzey-Güney yönlü uluslararası ulaştırma koridorlarının kesişim noktasında bulunmasına rağmen, ülkemizde elleçlenen yüklerin genel dağılımdan ziyade, yalnızca belirli bölgelerde yoğunlaştığı ortaya çıkmaktadır. Türkiye geneli yük elleçleme istatistikleri göz önüne bulundurulduğunda, Karadeniz limanlarımızın; bulunduğu coğrafya ve kıyı uzunluğu avantajlarından yeterince faydalanmadığını ve potansiyelin çok daha fazla olduğunu düşünmekteyim.

Gelecekte atılacak adımlar hakkında bilgi vermeden önce bilinmesi gereken önemli bir husus vardır. Lojistik ve dağıtım merkezi olarak bilinen limanların tercih edilebilirliği hakkında, yalnızca operasyonel verimlilik kavramının etkili olabileceğini düşünmek doğru bir yaklaşım olmaz. Çünkü limanların karasal iç bölgelere kolay hizmet sağlayabilmesi (hinterlandlarının geniş olması), limanların tercih

edilebilirliğini doğrudan etkilediğini düşünmekteyim.

Son yıllarda, Karadeniz limanlarımızın hinterlandının genişletilmesi yönelik ulaştırma altyapı iyileştirmeleri ve modernize çalışmalarının gerçekleştirilmektedir. Son 5 yılda (2015-2020) Karadeniz limanlarımızda elleçlenen yük verilerini incelediğimde, yüzde 19,9 oranında hacim artışının gerçekleştiği ve bu artışın üzerinde de, altyapı ve modernize çalışmalarının önemli katkılarından olduğunu düşünmekteyim. Özellikle, 2020 yılında liman hinterlandını etkileyen ve bölge ticareti için son derece önemli olan 431 km Samsun-Sivas demiryolu bağlantısının modernize edilmesi, bölgenin Gürcistan, Rusya, Kırım, Ukrayna, Romanya ve Bulgaristan yükleri için aktarma merkezi olma fırsatı oluşturmaktadır. Nitekim 2020 yılında Samsun Liman Başkanlığı'na bağlı limanlarımızın yük elleçleme hacimlerinde, geçtiğimiz yıla göre yüzde 16,54 oranında artış yaşanmıştır.

Liman hinterlandını etkileyen bir diğer önemli ulaştırma ve altyapı çalışması olarak, Doğu Karadeniz'deki son liman şehrimiz olan Hopa'daki yük hareketliliğini etkileyen Cankurtaran Tüneli örnek gösterilebilir. Tünel, Sarp Gümrük Kapısı'na yakın konumda olmasından kaynaklı, Gürcistan, Azerbaycan ve diğer Türki Cumhuriyetleri ile karşılıklı olarak yapılan ticaretin önemli bir kısmının trafiğini doğrudan

etkilemektedir. Doğu Karadeniz'i Doğu Anadolu üzerinden İran'a bağlayan ve Hopa-Artvin-Ardahan güzergâhında bulunan tünel, 2018 yılında hizmete açılmıştır. Hopa Liman Başkanlığı'nın verileri incelendiğinde; tünel hizmete açıldıktan sonraki dönemde, bölgedeki yük elleçleme hacimlerinde yüzde 45,6 oranında artış yaşandığı ortaya çıkmaktadır. Dahası tünel hizmete girdiği tarihten sonraki süreçte, bölgede gerçekleştirilen karayolu taşımacılığında da, yüzde 15,7 oranında artış gerçekleşmiştir (Ticaret Bakanlığı, 2020). Bu veriler değerlendirildiğinde tünelin, bölgenin yük transferi için elverişsiz olan ulaşım koşullarına önemli bir alternatif sağladığı anlaşılmaktadır.

Örnek olarak ifade ettiğim modernize ve altyapı çalışmaları; limanlarımızın kara ve deniz etki alanlarını genişleterek, coğrafi avantajını kazanmasına katkı sağlasa da, Batum ve Poti limanlarının Kafkasya ve Orta Asya ile demiryolu bağlantısının olması, Doğu Karadeniz'de konumlanan limanlarımız için önemli ölçüde dezavantaj oluşturmaktadır. Doğu Karadeniz'deki limanlarımızın kara bağlantıları hakkında bilgi vermek gerekirse; limanlarımız yalnızca Sarp Sınır Kapısı ile değil, aynı zamanda Türkgözü ve Aktaş sınır kapıları ile de bağlantılı olarak kullanılabilir konumlara sahiptir. Özellikle Trabzon, Rize ve Hopa'nın coğrafi konumu, transit yük taşımacılığı için avantaj sağlasa da, bölgede demiryolu bağlantısı bulunmaması, şehirlerde bulunan limanların transit güzergâh avantajını kaybetmesine, yüklerin demiryolu bağlantısı bulunan Batum ve Poti limanları üzerinden Orta Asya ve Kafkas ülkelerine aktarılmasına neden olmaktadır.

Toparlamak gerekirse, denizyolu ile bir limana tahliye edilen yük, limandan ayrıldıktan sonra kara veya demiryolu ile ticari dolaşımına devam ederken zorluk yaşıyorsa (limanın hinterlandı geniş değilse), o bölge için denizyolu ticaretinin yüksek hacimde olabileceğini söylemek çok doğru olmaz. Çünkü liman hinterlandının genişliği, bölgedeki deniz ticareti hacmini ve limanın sürdürülebilir performansını doğrudan etkilediğini düşünmekteyim. Karadeniz'in arazi yapısına baktığımızda, bölgenin dik ve engebeli olduğu anlaşılmaktadır. Bu sebeple, Karadeniz kıyılarındaki ticaret hacminin arttırılması ve özellikle Uzak Doğu, Orta Doğu ve Avrupa arasında gerçekleştirilen yük trafiğinde, bölgenin tran-



sit yük taşımacılığına yönelik tercih edilebilir olması için; limanlarımızın kara etki alanlarının genişletilmesi ve ulaştırma altyapı çalışmalarına daha fazla önem verilmesi gerekliliğini düşünmekteyim.

Küresel ekonomik kriz ve pandemi döneminden limancılık sektörü nasıl etkilendi? Bu süreçte limanlarda ne gibi önlemler alınmaktadır? Pandemi döneminde Karadeniz limanlarının durumu hakkında bilgi verir misiniz?

Dünyadaki birçok ülke Çin'den hammadde, yarı mamul ve üretim için gerekli makine ve teçhizat ithalatı gerçekleştirmektedir. Koronavirüsün (Covid-19) dünya genelinde üretim merkezi olarak bilinen Çin'de ortaya çıkması, hem küresel dış ticareti hem de lojistik faaliyetleri oldukça derinden etkilemektedir. 2020'nin ilk aylarında Çin'deki üretimin durması ve diğer ülkeler için gerekli hammadde sevkiyatının gerçekleştirilememesi, küresel ticarete hacim kaybının yaşanmasına sebep olmuştur. Dünya Ticaret Örgütü'nün verilerine göre;

2020'nin ilk yarısında küresel dış ticarete hacim kaybı yüzde 21'e ulaşmıştır (WTO, 2020). Salgının aralık ayında Çin'in Wuhan şehrinde ortaya çıktığı bilirse de, İran ve İtalya'nın başı çektiği ilerleme safhasıyla birlikte Covid-19, Dünya Sağlık Örgütü tarafından 11 Mart 2020 tarihinde küresel salgın olarak ilan edildi. O dönemlerde birçok ülkenin aldığı Covid-19 tedbirlerini ve hayatını kaybeden insanları hepimiz üzüntüyle takip ettik. Salgının gerçek boyutu ve tehlikesi konusunda küresel ticaretin bütün tarafları belirsizlik ve endişe içerisindeydi. Covid-19'un tüm dünyaya yayılmasıyla beraber, ülkeler sınır kapılarını kapattı, uçak seferleri iptal edildi, bazı gemiler açıkta bekletildi, bazılarının da uğrak limanları iptal edildi veya seferleri azaltıldı. Covid-19'un elleçlenen yük bakımından limanlarımıza etkisi incelendiğinde, önceki yıla göre ocak ayında yüzde 17, şubat ayında ise yüzde 20 oranında bir artış yaşandığı gözlemlendi. Mart ayında ise bir önceki yıla göre yüzde 0,28 oranında bir düşüş meydana geldi ve Türkiye limanlarında bir önceki senenin ilk

Karadeniz Bölgesi Liman Başkanlıkları Yük Elleçleme Verileri

Liman Başkanlığı	Toplam Elleçleme (Ton)		2019/2020 (%)
	2019	2020	
Amasra	13.304	2.770	-79,18%
Bartın	1.358.828	1.984.035	46,01%
Fatsa	106.135	126.468	19,16%
Giresun	792.611	817.523	3,14%
Hopa	940.396	931.567	-0,94%
İnebolu	457.790	336.043	-26,59%
Karadeniz Ereğli	9.271.475	10.678.248	15,17%
Rize	677.468	649.004	-4,20%
Samsun	11.150.996	12.995.840	16,54%
Sürmene	-	990	-
Tirebolu	482.707	426.240	-11,70%
Trabzon	2.502.479	2.330.727	-6,86%
Ünye	1.144.819	1.343.597	17,36%
Zonguldak	11.960.291	11.367.014	-4,96%
Toplam	40.859.299	43.990.066	7,66%

Kaynak: 2019-2020 Yılı Denizcilik Genel Müdürlüğü-Deniz Ticaretini Geliştirme Daire Başkanlığı verileri esas alınarak hazırlanmıştır.

çeyreğine göre yüzde 11 daha fazla yük elleçlendi (Mart ayında demiryolu taşımacılığı ihraç yüklerinde, bir önceki aya göre yüzde 100 artış yaşanmıştır). İlk çeyrekte taşımacılık faaliyetleri incelendiğinde, ülkemizden gerçekleştirilen dış ticaretin genel olarak transit süresi kısa ve teslim süresi güvenilir ülkelere yönelik gerçekleştirildiği anlaşılmaktadır. Bu durumun başlıca sebebi; Afrika, Arap Körfezi ve Ortadoğu pazarlarının diğer bölgelere oranla salgından en az etkilenen bölgeler olarak ticari canlılığını korumasından kaynaklanmaktadır. Mart ve nisan aylarında, ülkemiz de dâhil olmak üzere birçok ülkede, salgınla mücadele kapsamında karantina uygulamaları başlatıldı. Limanlarımız özelinde değerlendirmek gerekirse, limanlara giren yük ve gemiye ilk temas için çeşitli önlemler getirildi. Bu önlemler çerçevesinde, alternatif giriş çıkış noktaları oluşturularak, ısı ölçerli kontrol uygulamaları başlatıldı. Gemi operasyonlarında ve gemi ile iletişimde, sosyal mesafe koşullarına uyarak

yetkili işletmeler ve gemi acenteleriyle dijital uygulamalar aracılığıyla çevrim içi iletişime geçildi ve gemi karşılama işlemlerini yürüten personellerin, gemide geçirdiği süreler kısaltıldı. Mayıs ayına geldiğimizde, havaların biraz daha ısınması, vaka sayılarındaki artış hızının yavaşlaması ve birçok ülkede alınan önlemlerin olumlu sonuç vermesi sayesinde, transit süresi 1 ay ve daha uzun olan destinasyonlara yapılan sevkiyatlarda artışlar görülmeye başlandı. Haziran ayında, durağan geçen 3-4 ay neredeyse telafi edildi. Limanlarımızda ağustos ayında yüzde 2, eylül ayında yüzde 5.3 oranında daha fazla yük elleçlendi. Aralık ayında ise, limanlarımızda yüzde 7 gibi önemli bir hacim artışı yaşanarak, yük elleçleme rekoru kırıldı. Tüm bu süreç dikkate alındığında 2020 yılı genelinde, limanlarımızın yük elleçleme hacimlerinde bir önceki yıla göre yüzde 2.6 oranında artış gerçekleşti.

Karadeniz limanlarımızda elleçlenen yüklerin büyük bir bölümü, Karade-

niz'e kıyaslı olan ülkelere aktarılmaktadır. Ayrıca, özellikle Doğu Karadeniz'de konumlanan limanlarımız, Orta Asya ve Kafkas ülkelerinin uluslararası ticareti için önemli aktarma bölgesi özelliği taşıyarak, ülkelere ait yüklerin Avrupa ülkeleri ile çift yönlü taşınmasında köprü görevi üstlenmektedir. Pandemi döneminde Türkiye limanlarında gerçekleşen hacim artışı, Karadeniz limanlarımıza da yansımıştır. 2020 yılında Karadeniz limanlarında yaklaşık 44 milyon ton yük elleçlenerek, bir önceki yıla göre yüzde 7.66 oranında artış gözlemlenmiştir. Liman kümeleri bazlı incelediğimizde, Karadeniz limanlarımızda en fazla yük elleçleme hacimlerine sahip limanlarımızın Samsun, Zonguldak ve Karadeniz Ereğli şehirlerinde faaliyet gösterdiği anlaşılmaktadır. Bir önceki yıla göre en yüksek artış yüzde 46.01 oranla Bartın Liman Başkanlığı'na aittir. Fatsa (Yüzde 19.16), Ünye (Yüzde 17.36), Samsun (Yüzde 16.54) ve Karadeniz Ereğli (Yüzde 15.17) liman başkanlıklarına bağlı limanlarımızda da, bir önceki yıla göre önemli ölçüde artışlar gerçekleşmiştir. Küresel bir krizin limanlara etkisi, bölge ekonomisini de önemli ölçüde etkilemektedir. Yük elleçleme bakımından, Karadeniz Bölgesi'nde faaliyet gösteren limanlarımızda, son 5 yıl içerisinde yüzde 19.9 oranında hacim artışı yaşanması, ayrıca pandemi yılı olarak anılan 2020'de, yüzde 7.66 oranında daha fazla yük elleçlenmesi, küresel salgın döneminde bölgedeki ticari hareketlilik için limanlarımızın güçlü yapısını ve üstlendiği kilit rolü gözler önüne sermektedir.

Herkese mutlu ve sağlıklı günler dilerim.

Kaynakça:
Denizcilik Genel Müdürlüğü (2015-2020). Liman Başkanlıkları Bazında Elleçleme. <https://denizcilikistatistikleri.uab.gov.tr/yuk-istatistikleri>
Ticaret Bakanlığı, (2020). Yıllara göre Sarp Gümrük Kapısı araç giriş çıkış rakamları. <https://ticaret.gov.tr/istatistikler/bakanlik-istatistikleri/gumruk-istatistikleri/dis-ticaret-verileri>
TÜRKLİM, (2020). Türkiye Limancılık Sektörü 2020 Raporu. Türkiye Liman İşletmeciler Derneği.
WTO. (2020). Second Quarter 2020 Merchandise Trade. https://www.wto.org/english/res_e/statist_e/daily_update_e/merch_latest.pdf



Cumhur Güzelçiftçi

Grand Bosfor Ltd. Kurucusu
Genel Müdür

Denizcilik hayatına 1994 yılında Dokuz Eylül Üniversitesi Denizcilik Fakültesi Denizcilik İşletmeleri Yönetimi Bölümü'nden mezun olarak başladı. 1996 yılında Azov Shipping'in İzmir temsilcisi Bumerang Denizcilik şirketinin pazarlama departmanında çalıştı. 1998 yılında İnci Lojistik A.Ş. acente müdürü, 2003 yılında Arkas Holding'in Odessa'daki temsilciliğinin kurucu yöneticiliği, 2008 yılında Arcelor Mittal Packaging Ukraine Ltd.'nin Odessa organizasyonu için çözüm ortaklığı görevlerinde bulundu. Halen Odessa'da şirketi Grand Bosfor Ltd. ile denizcilik sektörüne hizmet vermektedir.

"Karadeniz'e kıyıdaş ülkelerin limanlarında Türk acente ağlarının ve receği intermodal hizmet yelpazesi, armatörlerimizin bölgede gücünü artıracaktır."

Devamlı gelişmekte olan Karadeniz Bölgesi ekonomik büyüme açısından sürdürülebilirliği yakalayabildi mi? Bu konuda yatırımcıların ve ticaretin diğer aktörlerinin önündeki engeller/zorluklar sizce neler olabilir?

Karadeniz Bölgesi'nin ekonomik yapısını oluşturan ülkeler ağırlıklı olarak soğuk savaş dönemi sonrasında ortaya çıkan genç ülkelerdir. Bu ülkeler; coğrafik, kültürel, ekonomik iş birliklikleri ile yeni dünyada farklı kutuplaşmaların içinde oldular. Bölgede; Karadeniz'e komşu Avrupa Birliği üyeleri, Türkiye ve Türki Cumhuriyetler, Rusya'ya yakın blok ya da Ukrayna gibi henüz kendi kutbunu seçmemiş ülkeler bulunmaktadır. Bu coğrafyanın çok önemli bir ekonomik ve kültürel büyüklük olduğuna ilaveten önemli bir stratejik yol olduğunu da hiçbir zaman unutmamak gereklidir.

Soğuk savaş sonrası bağımsızlığına kavuşan bölge ülkeleri, yeni dünyaya uyum sağlamak için geçiş ekonomisi uyguladılar. Ülkelerin hem üretim

modelleri hem de tüketim alışkanlıklarının hızla değiştiği bu dönemdeki entegrasyon çalışmaları yeterli oldu demek çok zor. Hızlı değişim eğilimine maalesef yapısal reformlarla yeterli karşılık verilemedi ancak önemli bir tüketim pazarı da doğmuş oldu. Başlangıçta yabancı yatırımcılar için cazibe merkezi olan bu coğrafya, zaman içinde belirsizlikler ve riskler nedeniyle yatırımcıların temkinli tavrı aldığı bir bölge haline gelmiştir. Burada hemen altını çizmek lazım ki, bu genç ülkelerde gelir adaletsizliği de istenmeyen boyutlara ulaşmıştır.

Değişen ve büyüyen dinamik ekonomileri olan bu ülkelerde, iş insanları zaman içinde önemli tecrübeler kazanmışlar ve bu cazip pazarda derinleşmişlerdir. Bölge, bu gün halen iş dünyasına ve yabancı sermayedarlara cazip pazar görüntüsü ile yeşil ışık yakmaya devam etmektedir. Normlar çerçevesinde dünya ile arasındaki mesafe her geçen gün kapamakta olup, bu değişim ve gelişimin sürdürülebilir boyutta olduğu gözlemlen-

mektedir. Örneğin, şehirlerde kültürel miras gözüyle bakılabilecek yapılaşmanın yanında günün ihtiyaçlarına yönelik modern iş merkezleri de hızla boy göstermiştir. Dolayısıyla, değişim gözle görünür el ile tutulabilir boyuttadır.

Türkiye'nin liderliğinde Haziran 1992'de Karadeniz Ekonomik İş Birliği Örgütü (KEİ) kuruldu. Örgütün kurucu üyeleri; Türkiye, Azerbaycan, Ermenistan, Gürcistan, Moldova, Rusya Federasyonu, Ukrayna, Bulgaristan, Romanya, Arnavutluk, Sırbistan ve Yunanistan'dan oluşmaktadır. Diğer ülkeler ise teşkilatın toplantılarına gözlemci olarak katılabilmektedir. KEİ'nin gün geçtikte dünya ticareti içindeki ağırlığı da artmaktadır.

Her coğrafyanın kendi dinamikleri içinde engelleri ve zorlukları elbette bulunmaktadır. İş dünyasının aktörleri faaliyetlerini gerçekleştirmek istedikleri coğrafyanın iç dinamiklerini ve ticari geleneklerini şüphesiz yakından takip etmelidir. Yatırımlar ve mevcut



işlerin sürekliliği için; meslek örgütlerinin, konsolosluk ve ticari ateşeler ile iş birliği içinde merkezi otoritenin de desteğini almaları suretiyle, iki taraflı bir işleyişle ticaretin verimli şekilde derinleşebileceği, özellikle bu konuda serbest ticaret anlaşmalarının da yakından takip edilmesinin faydalı olacağı kanaatindeyim.

Karadeniz limanlarında, Türk bayraklı ya da Türk sahipli yabancı bayraklı gemilerin etkinliği ne durumda? Karadeniz'e en uzun sahil şeridine sahip olan ülkelerden biri olan Türkiye, bu durumu deniz taşımacılığında avantajla çevirebiliyor mu?

Karadeniz; Türkiye, Moldova, Beyaz Rusya, Balkanlar, Kafkaslar ve Orta Asya ülkelerini içine alan büyük bir coğrafi bölgedir. Önemli bir nüfus ve ekonomik aktivitenin olduğu dünya ticaretinin cazibe merkezlerindedir. Deniz ticareti bölgenin ana ticaret faaliyetidir. Soğuk savaş döneminde Sovyetler Birliği'nin sahip olduğu büyük gemi filosu ile yükler Sovyet bay-

rağı altında taşınmaktaydı. Dağılma sonrası eski devlet gemileri, sektöre yeni tüzel kişilikleri ile dâhil oldular. Ancak gemilerin yenilememesi ve filoların eskimesiyle zamanla Sovyet döneminden kalan gemi sayısında azalma başladı. Türk armatörleri buradaki ihtiyacı hızla fark edip eksikliği dolduracak girişimlerde bulundular.

Nehir taşımacılığında aynı durumun söz konusu olduğunu söyleyemeyiz. Bölgede, nehir taşıma modeli önemli bir hacim oluşturmakta. Draftı (Su çekimi) düşük olan nehir gemileri, yükleri iç bölgelere taşımada uygun bir çözüm ve ihtiyaç. Mevcut durumda Sovyetler döneminden kalma nehir gemileri hala faaliyettedir. Görünen o ki; yeni gemilerin bu yaşlı filoların yerini alması oldukça uzun vadeye yayılacaktır. Sonuçta yükler yaşlı, çevre dostu olmayan ve yük akıbetini riske atan gemilerle taşınmayı zorunlu kılmaktadır.

Başka bir cepheden bakarsak haksız rekabet izlerini de bulabiliriz. Nehir

tipi gemileri ve bu gemiler için seyir kurallarını da konu edecek dersler akademik müfredata dahil edilmelidir. Tersanelerimiz bu tip gemilerin üretiminde de uzmanlaşmalıdır. Burada üniversiteler, tersaneler ve reel sektör iş birliği önemli bir ortak tecrübe biriktirecek ve bu kanaldaki tekelleşmeye benzeyen hizmet arzı çeşitlendirecektir. Sonuçta serbest rekabet şartlarının daha düzgün çalıştığı gözlemlenecektir. Burada altını çizmek gerekir ki armatörlerimiz için nehir taşımacılığı derinleşmesi gereken ve fırsatların olduğu bir alandır.

İlaveten, Türk bayraklı ve yabancı bayraklı Türk operatörlü gemi filosunda yaşlı gemiler bulunduğu filo için repütasyonel risk oluşturmaktadır. Diğer risklerin yanında repütasyonel riski de göz ardı etmeden Türk bayraklı gemi filolarının gençleşmesi için gemi sahipleri, meslek odaları ve kanun yapıcıların birlikte bir stratejik plan yapmaları gerektiği görüşündeyim.

Türk armatörleri ve işletmecileri nehir



taşımacılığının dışında, dökme marke-
tinde faaliyet sürdüren her büyük-
lükte ki gemiler ile de bölgede rekabet
etmekte. Diğer taraftan konteyner
ve Ro-Ro taşımacılığında da aktif
olarak faaliyet göstermektedirler. Bu-
gün değişen piyasa şartları, rekabetin
getirdiği sonuçlar ve müşteri talepleri
doğrultusunda yüklerin limandan li-
mana taşınmasının yanında intermo-
dal taşıma modeli de bölgede kulla-
nılmaktadır. Armatörlerimizin günün
gerekliliklerini dikkate alarak, liman
sonrası hizmetlere de yoğunlaşmaları
ve bu hususta yapılanmaları pozisyo-
numuzu daha güçlü hale getirecektir.

Kuşak-Yol Projesi'nin çalışmaya baş-
lamasıyla intermodal taşımaya olan
talep artmaya devam etmektedir. Bu
projede, orta hatta yer alan Türkiye'nin
coğrafi konumunun getirdiği avantaj-
lar ile lojistik destek noktası olması
kaçınılmazdır. Türkiye'den Karadeniz
ve Akdeniz'e yüklerin aktarılması ve
ters istikamette oluşacak yük akışı
için intermodel taşımacılık modeline
entegre olacak Türk armatörleri, çok
önemli bir katma değer sağlayacak-
lardır. Karadeniz'e kıyıdaş ülkelerin
limanlarında, Türk acente ağlarının
vereceği intermodal hizmet yelpazesi,
armatörlerimizin bölgede gücünü ar-
tıracaktır.

Türkiye İstatistik Kurumu'nun (TÜİK)
rakamlarına göre bu bölgedeki tica-
ret hacmi yaklaşık 1,2 trilyon dolardır.
Burada en yüksek rakam 687,8 milyar
dolar ile Rusya'ya aittir. Türkiye'nin
bu ülkeler ile toplam ticaret hacmi

60 milyar dolar ve bunun 26 milyar
dolar civarını Rusya ile yapılan tica-
ret oluşturmaktadır. Bölge ülkelerinin
yapısal reformları devam etmekte ve
paralelinde ekonomileri de büyümek-
tedir. Türkiye'nin Karadeniz'deki tica-
ri hacminin daha da yüksek olması
mümkündür. Bu konuda Türkiye'nin
yapacağı üst düzey görüşmeler, KE-
l'deki faaliyetleri, Kuşak-Yol Proje-
si'nin aktif olması ile birlikte lojistik
çözümlerin getirisi, bu bölgedeki ti-
cari hacmimizin daha da artırılmasına
katkı sağlayacaktır. Armatörlerimizin
ve lojistik sektörümüzün de bu konu-
da hizmet ağlarını hazır tutmaları ge-
reklemektedir.

***Türk armatörleri bölgede bir güç teş-
kil ediyor mu? Armatörlerimiz, sahip
oldukları potansiyeli daha da açığa
çıkarmak için bölge devletleriyle
olan ilişkilerinde hangi yolu izlemeli
ve nelere dikkat etmelidir?***

Türk armatörler, sektörün bölgedeki
önemli oyuncular arasında yerlerini
elbette almaktalar. Sermaye güçleri
ve deneyimleriyle, bölgenin gelişim
ile ihtiyaçlarını yakından takip ederek
pozisyon almışlar ve almaya devam
etmekte. Aynı zamanda Türk arma-
törlerinin sahip oldukları potansiyeli
daha iyi kullanacakları iyileşme fırsat-
ları da bölgede bulunmaktadır.

Bireyselliğin aksine, meslek sahip-
lerinin ortak platformlarda seslerini
duyurmalarını sağlayacak adımlar
atılmalıdır. Ticari atışeliklele yapı-
lacak iş birlikleri, güç birliktelikleri

sağlayacak Sivil Toplum Kuruluşları
ve meslek odalarının yurt dışı ofisleri
ile kazanılan kurumsallık, Karade-
niz'de armatörlerimizin verimliliğini
daha da artıracaktır. Bununla birlikte
T.C. Dışişleri Bakanlığı ve T.C. Ticaret
Bakanlığı'na da talepler iletmeli ve
daha üst perdeden çözüm odaklı giri-
şim fırsatları aranmalıdır.

Hâlihazırda tecrübeli Türk armatörle-
ri, bölgedeki iş potansiyelini yakından
takip etmekte ve gerekli girişimlerde
bulunmaktadırlar. Türk armatörlerin,
sadece Türkiye ile Karadeniz böl-
ge ülkeleri arasındaki yüklere değil,
Karadeniz Bölgesi ile başta Akdeniz
havzası olmak üzere tüm dünyada
oluşan yük akışına talip olduklarını
gözlemliyoruz, bu çok sevindirici. Yük
kapasitemizi daha da artıracak po-
tansiyeli bölgenin taşıdığını göz ardı
etmeden yeni fırsatlar değerlendiril-
melidir. Ortak tecrübemiz ile ortaya
çıkarağımız katma değer, sektörde-
ki Türk ağırlığını her geçen gün daha
ileriye götürecek potansiyele sahiptir.

Son olarak; Koronavirüs (Covid-19)
salgını tüm sektörlerde önemli deği-
şimleri beraberinde getirmiştir. De-
ğişime uyum sağlamak konusunda
defalarca kendini ispatlamış Türk iş
dünyası, bundan sonrada hızlı adap-
tasyon kabiliyeti ile atak yapma po-
tansiyelini her zaman koruyacaktır.

*Yeter ki; bizler sağlığımızın değerini bi-
lerek üretmeye devam edelim!*



MCE KARGO

SHIP MANAGERS & CHARTERING BROKERS

www.MCEKARGO.com



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.

Küresel Salgın ve Deniz Sigortalarındaki Gelişmeler

12 yaş altı vatandaşlarımızın diğer yaş gruplarına nazaran daha uzun süreli sokak yasaklarını yaşadığı, eğitimlerin, sosyalleşmenin, diyalogların kısıtlandığı, her tür seyahatlerin ertelendiği bir zaman dilimindeyiz. Sevdiklerimiz ve sevenlerimizle arzu ettiğimiz bir şekilde hareket edemediğimiz zor ve stresli bir yıla girmiş bulunuyoruz.

Evde kapalı kaldığımız cumartesi ve pazar günleri şayet işlerimizle ilgili önemli bir durum yok ise, genelde roman veya mesleğimiz ile ilgili dergileri okumakla günlerimizi geçiriyoruz. Bazı günler tatil resimlerini ve videolarını izleyip, tekrar yurt içi ve yurt dışı keşif hayalleri kuruyoruz.

Bu günlerden birinde, sektöre girdiğim 70'li yıllardaki albümü inceliyordum. Resimlerin hepsi siyah beyaz... Her hanede bulunmayan televizyon yayınları da siyah beyaz... Talep tarihinden itibaren en erken üç ay sonra bağlanan telefonlar siyah... O yılları yaşayanlar bilirler, sokaklarda yeterli aydınlatma olmadığından geceler de siyah...

İşte bu şartlarda D.B. Deniz Nakliyatı T.A.Ş. Ticaret Müdürlüğü'nde göreve başladım. Bu kadar siyah ve beyazı içeren bir ortamda deniz kökenli veya denize gönül vermiş tecrübeli ve değerli yöneticilerle çalışmak suretiyle hayatımın renkleneceği için çok şanslı olduğumu anlamıştım.

D.B. Deniz Nakliyatı'ndaki görevim süresince, yanılmıyorsam çeşitli tonaj ve tipte 69 parça gemi işletiliyordu. Bu

kurum, çok kısıtlı bir kara kadrosuna sahip olmasına rağmen sektördeki liderliğini sürdürmüş bir eğitim merkeziydi. Bugün kuruma başarı getiren etmenleri düşündüğümde; kurumsalılık, yönetimde liyakatin esas alınması, ast-üst ilişkilerinin deniz örf ve adetlerinden süre gelen ağabey, kardeş ilişkileri, paylaşım ve birlikte hareket etmekten kaynaklandığını anlamaktayım.

O günlerde gemi kaptanları ile üst düzey yöneticilerin katıldığı akşam yemeklerinde bulunmak büyük şans ve ayrıcalıktı. Dört veya beş saat o yemeklerdeki kazanımların ise günümüzde "case study", "lesson to learn", "corrective actions", "loss prevention" ve "best/worst case scenario" olduklarını şimdi anlıyorum ve diyorum ki; "Çok iyi bir eğitimden geçmişim!". Meğer bu gün ISM, ISPS vs. gibi yöntemler 1970 yıllarda D.B. Deniz Nakliyatı'nda uygulanıyormuş da bizim haberimiz yokmuş ve diyorum ki iyi ki televizyon, bilgisayar ve akıllı telefon yokmuş; biz olayları yaşayan ağabeylerimizden yüz yüze görüşmelerle, yaşanmışlıkları dinlerken, yüzlerindeki çizgilerden, ses tonlarından ve gözlerinden denizciliği öğrenmişiz. Yedek parça, müstehlik malzemelerin ve servis taleplerinin yerine geminin imkânlarıyla sorunların çözüldüğü dönemlerden bahsediyorum. Gemi kaptanlarının kendi inisiyatiflerini kullandığı yıllar...

Denizcilikte takım çalışması şarttır!

Yirmi dört saatin en az sekiz saatini işletmede sessiz bir ortamda karşı-

sında duran ekrana bakarak, e-mailler göndererek, akıllı telefonlarla görüşme yaparak, teknolojiye bağımlı bir bünye ve organizasyonla zorunluluklar neticesinde, hazırlıksız bir durumda evlerimize kapandık. Bazı işletmeler sınırlı bir kadro ile kontrollü ve vardiya usulü görevlerine merkezlerinde devam ettiler. Evden çalışmanın zorluklarının yanı sıra son bir yıldır evdeki mesai saatlerinde artışların yaşandığı bilindik bir durumdur. Bazı sektörlerin evden çalışmalarını sürdürmeleri süreklilik kazanacaktır diye düşünüyorum.

Denizcilikte takım çalışması şarttır. Kritik kararların; kriz yönetimine tam kadro katılımıyla alındığı, bazı durumlarda bir dakikanın bile önem arz ettiği bilindik bir durumdur. Bu nedenle bir an önce şirket içi iş ortama dönülmesi sektörün menfaatindedir. Yurt içi ve yurt dışı planlı ve plansız gemi ziyaretlerinin, personel değişikliklerinin, iş görüşmelerinin yapılabilmesi için ülkelerin normale dönmesi gerekmektedir.

Tüm sektörler yeniden yapılanmayı gerektiren bir çağa girdi

70'li yıllar artık tarih oldu hatta Mart 2020 öncesi bile sanki çok önce yaşanmış yıllar gibi konuşulmaya başlandı. Tüm sektörler yeniden yapılanmayı gerektiren bir çağa girdi. Bu durum teknolojiden ulaşım, taşımaya, pazarlamaya, insan ilişkilerine kadar birçok konuyu içermektedir. Dünyada yaşayan canlılara ve doğaya bakış açımıza kadar gecikmeden uygulamalara geçilmesi ve daha da öte yaptırımlara gidilmesinin gerektiğini anlamış durumdayız.

100 yıl önce insanoğlunun yaşadığı İspanyol gribindeki bilgi ve belgelerin kısıtlı olmasına karşın, 2020 yılında dünyanın birçok ülkesini esir alan bu virüs, bir zaman gelecek ortadan kalkacak ancak yaşanan ekonomik ve sosyal sorunlar hiç bir zaman hafızalardan silinmeyecektir. Gelecek kuşaklarında başka virüslerle muhatap olabileceklerini, bu riskin her zaman var olduğunu ve gerekli tedbirlerin alınmasının şart olduğunu hatırlatacaktır.

Yaşananlar için spekülasyonları bir kenara bırakıp, insanoğlunun tek başına değil de dünyadaki tüm canlılarla birlikte yaşamlarını sürdürebileceği bir ortamın sağlanmasının önemini anlamış durumdayız. Doğaya çok daha fazla saygı gösterilmesi gerektiğini biz 65 ve üstü yaş grubu olarak ihmal etmiş olabiliriz, gelecek genç kuşakların aynı şekilde davranmayacakları kesindir.

Büyük bir ihtimale tüm sektörler, şirket politikası, strateji ve hedeflerinde değişikliklere gideceklerdir. Deniz sigorta brokerlik kuruluşlarının da 2020'den öncesini ve sonrasını düşünmek suretiyle yapılanmaya gitmeleri şarttır.

20 Şubat 2020 tarihli P&I yenilemeleri, Koronavirüsün (Covid-19,) 11 Mart 2020'den itibaren Dünya Sağlık Örgütü tarafından pandemi ilan edildiği tarihten önce tamamlanmış olması, biz

sigortalılar açısından olumlu yönde bir rastlantı olduğunu düşünüyorum.

Şubat 2021-Şubat 2022 yenilemelerinde bir ilk daha yaşandı

Deniz sigorta brokerlerinin her yenileme öncesi, özellikle kulüp yetkililerinin Türkiye gelişleri esnasında müşterilerine yaptıkları ziyaretlerin bir gelenek haline geldiği herkesin malumudur. Bu ziyaretlerde; sigortacıardan beklentiler, yaşanan sorunlar ve hasar dosyaları ile ilgili görüşmeler yapılmaktaydı. Şubat 2021-Şubat 2022 yenilemelerinde bir ilk daha yaşandı ve sigortacıların geleneksel hale getirdiği müşteri ziyaretleri gerçekleştirilemedi. Sigorta sektöründe diğer bir ilk ise, sigorta şirketlerinin 2020 tarihindeki yatırımlarının beklentilerin altında gerçekleşmesiydi. Bu duruma bir de sigorta şirketlerinin son beş yıllık hasar ödemelerinin eklenmesi birçok sigorta şirketinin yenilemelerde radikal kararlar almasına neden oldu.

Geçmiş yıllarda yapılan yüz yüze görüşmeler yerine, bir günde bir kaç sigorta şirketi ile gece geç saatlere kadar süren görüntülü görüşmeler ile işlemler yürütülmeye çalışıldı. Gerektiğinde yenileme için aynı P&I kulüp yetkilileri ile bir haftada yedi veya sekiz görüntülü görüşme yapıldı. Birçok P&I sigorta şirketinin Londra merkezli olması ve ülkede yaşanan kapanmalar; kulüplerdeki yönetici ve idarecilerin birbirleri arasındaki diyaloglarda sorunların ve bununla birlikte temaslarda zorlukların yaşanmasına neden

oldu. 20 Şubat 2021 tarihindeki P&I yenilemelerinin tamamlandığı bir dönemde bulunuyoruz. Önümüzdeki sürecin tüm denizcilik camiasına hayırlı ve uğurlu olmasını dilerim.

2022 yılı P&I ve tekne, makine ve harp sigortalarındaki son gelişmeler...

Birçok P&I kulübün 2021 yılı için talep ettikleri yüzde 5'ten yüzde 10 olan genel artışları, kapanmaların 2021 yılının ikinci yarısında da devam etmesi durumunda aynı oranlarda olmasa da 2022-2023 dönemi için de talep edebileceklerini tahmin etmekteyim. Bununla birlikte, Ever Given gemisinin Süveyş Kanalı'nı tıkamasıyla ortaya çıkan olumsuz durumun; sigorta primlerinde artışlara neden olması muhtemeldir.

Diğer bir husus ise; 2021 yılındaki prim ayarlamalarının 2022 yılında da yaşanacağıdır. Umarım her iki düşünce ve öngörümde yanılıyorum. Şayet belirttiklerim gerçekleşirse; 2021 yılında sert geçen yenileme görüşmelerinin bir yenisi ve daha sertine 2022 yılı için de hazırlıklı olmamız gerekecektir. Halihazırda yaşlı olan Türk ve yabancı bayraklı koster filomuzun 2022 yılına bir yaş daha alarak gireceği gerçeği mevcuttur.

Kiracılar ve yük sigortacıları tarafından müteber ve aranan P&I sigorta şirketlerinden ziyade, butik ve sabit prim uygulayan sigorta şirketlerinden alınacak poliçelerin ileride sorun oluşturabileceği aşikârdır. Sigorta şirketinin hasar yönetiminde zafiyetlerin bulunması halinde; bu hem işletmeye hem de kiracı ve yük sigortacıları nezdinde ayrı bir sorun olarak karşımıza çıkacaktır. Bu nedenle, sadece prim odaklı değil kulüp teminatları ve hasar yönetimleri konusunda daha detaylı araştırma yapılması gerekmektedir. Ayrıca gemi tipi, tonajı, adedi ve sefer sahasına göre uygun P&I kulüplerinin belirlenmesi gerektiği naçizane düşüncemdir.

Her şeyden öte, şirket içi/dışı personel ve sektörün istikbalı kaptan ve başmühendis eğitimlerinin gerektiği şekilde verilememesi nedeniyle, yaşanması muhtemel sorunların giderilmesi yönünde gerekli tedbirlerin alındığı ve alınacağına dair inancım tamdır.

Maske, mesafe ve hijyene önem verip, birlik ve beraberlik içerisinde olacağımız zamanlara kavuşmak umuduyla, huzur ve sağlık dolu günler dilerim.





Ömür Karataş
Ortech Marine A.Ş

Denizcilik hayatına 1978 yılında Vardiya mühendisi olarak başladığı Deniz Nakliyatı A.Ş. başta olmak üzere çeşitli denizcilik firmalarında Baş Mühendis olarak çalıştı 2014'e kadar Arkas Denizcilik A.Ş.'de Bakım Onarım Müdürlüğü yaptıktan sonra kurucu ortağı olduğu Ortech Marine A.Ş. de . Kimyasal tanker , Konteyner, BulkCarrier Gemi işletmeciliği ve Ballast suyu sterilizasyon sistemleri kurulumu yapmaktadır. Gemi Makineleri İşletme Mühendisleri Odası Denetim kurulu üyesi olup çeşitli dergilerde mesleki makale ve uluslararası sempozyumlarda yazısı yayınlamaktadır.

Gemileri Bekleyen Zorunlu Değişiklikler ve Olası Etkileri

Dünya Deniz ve Çevre Koruma Komitesi (MEPC) 16-20 Kasım 2020'de sanal oturumda toplanarak, mevcut gemilerin karbon salınımını azaltmak için yeni zorunlu düzenlemelerin taslağını onaylamıştır. Onaylanan değişiklikler; emisyon azaltılması için önemli yapı taşları olup, orta ve uzun vadeli tedbirlerle gelecekteki gemi taşımacılığını etkileyecektir.

MARPOL Sözleşmesi'nde Yapılan Taslak Değişiklikler

Gemilerin karbon salınımını azaltmak için teknik ve operasyonel bir yaklaşım gerekmektedir. Uluslararası taşımacılığın karbon salınımının; 2008 yılına kıyasla 2030 yılına kadar yüzde 40 oranında azaltılması hedeflenmektedir. MARPOL taslak değişiklikleri; 2021 Haziran ayında yapılacak MEPC 76 oturumunda resmi olarak kabul edilmek üzere sunulacaktır. Strateji olarak, kısa vadeli tedbirler 2018 ile 2023 yılları arasında komite tarafından kesinleştirilen ve kabul edilen tedbirler olacaktır. Daha ayrıntılı ola-

rak taslak değişiklikler, MARPOL Ek VI Bölüm 4'teki enerji verimliliği önlemlerine daha fazla gereksinim ekleyecektir.

Mevcut gereksinimler, yeni inşa edilen gemiler için Enerji Verimliliği Tasarım Endeksi'ne (EEDI) dayanmaktadır. Bu durum, yeni gemilerin daha fazla inşa edilmesi ve tasarlanması anlamına gelir. Temelden daha verimli enerji ve tüm gemiler için zorunlu Gemi Enerji Verimliliği Yönetim Planı (SEEMP) gemi operatörlerinin, gemiye özgü çeşitli önlemler yoluyla enerji verimliliğini artırmaya yönelik bir plana sahip olmalarını sağlar.

Taslak Değişikliklerin Amacı Nedir?

Uluslararası karbon salınımını azaltmak üzere gemilerden kaynaklanan sera gazı emisyonlarının azaltılmasına yönelik değişiklikler şunları içerir:

Yeni bir Enerji Verimliliği Mevcut Gemi Endeksi'ne (EEXI) dayalı olarak karbon salınımını azaltmak için teknik

gereksinim ve yeni bir operasyonel karbon salınımı göstergesine (CII) dayalı operasyonel karbon salınımını azaltmaya yönlendirmektedir. İkili yaklaşımla, hem teknik (geminin nasıl güçlendirildiği ve donatıldığı) hem de operasyonel önlemleri (geminin nasıl çalıştığı) ele alma amaçlanmaktadır.

Elde edilen EEXI, gemi tipleri ve boyut kategorileri için belirlenen farklı değerlere göre 400 GT ve üzeri gemiler için hesaplanacaktır. Gemilerin, gerekli bir emisyon azaltma faktörüne (EEDI'A göre bir yüzde olarak ifade edilir.) dayanan belirli bir EEXI'ı karşılaması gerekecektir.

Yıllık Operasyonel Karbon Salınımı Göstergesi (CII) ve Gemilerin Derecelendirmesi

Taslak değişiklikler, 5.000 GT ve üzeri gemiler içindir (Gemiler hali hazırda akaryakıt için veri toplama MRV sistemine tabidir). Gemilerin yakıt tüketimi için gerekli yıllık operasyonel CII, belirli bir derecelendirme seviyesi da-

hilinde geminin operasyonel karbon salınımının sürekli iyileştirilmesini sağlamak için gereken yıllık azaltma faktörünü belirler. Elde edilen fiili yıllık operasyonel CII'nın belgelendirilmesi ve gerekli yıllık operasyonel CII'a göre doğrulanması gerekecektir. Bu çalışma, operasyonel karbon salınımının derecelendirmesini sağlayacaktır.

Derecelendirme; büyük üst, küçük üst, orta, küçük düşük veya düşük performans düzeyini gösteren bir ölçekte - operasyonel karbon salınımı derecelendirmesi A, B, C, D veya E olarak verilecektir. Bu performans seviyesi, geminin Gemi Enerji Verimliliği Yönetim Planı'na (SEEMP) kaydedilecektir.

Üç yıl üst üste D veya E olarak derecelendirilen bir gemi, gerekli endeksin (C veya üstü) nasıl elde edileceğini göstermek için bir düzeltici eylem planı sunmalıdır. Bayrak devletleri, liman

yetkilileri ve diğer paydaşlar, uygun şekilde, A veya B olarak derecelendirilen gemilere teşvikler sağlamaya yönlendirilmelidir.

İnceleme Çalışmaları

Taslak değişiklikler, IMO'nun CII ve EEXI gereksinimi ve uygulanmasının etkinliği en geç 1 Ocak 2026 tarihine kadar gözden geçirmesini ve gerekirse daha fazla değişiklik geliştirilmesi gerektirecektir.

Sonraki Adımlar

Taslak değişiklikler, Haziran 2021'de yapılacak MEPC 76 oturumunda kabul edilecektir. MARPOL anlaşması, taslak değişikliklerin kabul edilmeden en az 6 ay önce dağılarak benimsenmesini ve en az 16 ay sonra yürürlüğe girerek 1 Ocak 2023'te zorunluluk haline gelmesini gerektirmektedir.

Etki Değerlendirmesi

2019'da kabul edilen önlemlerin, devletler üzerindeki etkilerinin değerlendirilmesi prosedüre dayanacaktır. Kapsamlı bir etki değerlendirmesinde; devletler üzerindeki olumsuz etkilerine ilişkin ayrıntılı bir nitel ve/veya nicel değerlendirme sunulması ve kanıt olabilecek prosedür, maliyet ve etkililik analiz araçları gibi araçlar ve modeller dikkate alınacaktır.

Örneğin; deniz ulaştırma maliyet modelleri, ticaret akış modelleri, Gayri Safi Yurt içi Hasıla (GSYİH) üzerindeki etki; güncellenmiş Marjinal Azaltma Maliyet Eğrileri (MACC), ekonomik ticaret modelleri, ulaştırma modelleri, birleşik ticaret-ulaştırma modelleri deniz ticaret odaları tarafından hazırlanarak, kısa vadeli ortak önlemlerin nihai kapsamlı etkileri MEPC 76'ya sunulmalıdır.



MEPC 76'ya sunulmak üzere kabul edilecek önlemlerin, devletler üzerindeki etkilerinin gözden geçirilmesi için olası bir çerçevede ve uygun şekilde, devletler üzerindeki orantısız ve olumsuz etkileri ele alınabilecektir.

Uluslararası Denizcilik Örgütü'nün (IMO) Sera Gazı Stratejisi

2018'de kabul edilen ilk IMO Sera Gazı Stratejisi, 2008'e kıyasla 2050'ye kadar gemilerden kaynaklanan sera gazı emisyonunu yarıya indirmek ve uluslararası taşımacılığın karbon salınımını 2030'a kadar 2008'e kıyasla yüzde 40 azaltmak için iddialı hedefler konulmaktadır.

Strateji; emisyonları daha da azaltmak ve stratejideki hedeflere ulaşmaya yardımcı olmak için bir dizi olası önlemleri listelemektedir. Özellikle 2030 yılına kadar deniz taşımacılığın kaynaklanan karbon salımı yüzde 40 azaltılacaktır.

Komite, 2018 ve 2023 arasında, her ne kadar erken eyleme geçmeyi amaçlasa da, 2023'ten önce uluslararası nakliyeden kaynaklanan sera gazı

emisyonlarının azaltılmasını sağlamak için potansiyel erken önlemlere öncelik verilecektir. Sera gazı emisyonlarını azaltmaya başlamak için her bir önlem ayrı ayrı tanımlanacaktır. Önlemlerin devletler üzerindeki etkileri değerlendirilecektir.

Sonuç olarak; mevcut gemilerde emisyon incelemelerine göre yapılacak derecelendirmeler, gemilerin ticari değerlerini ve operasyonlarını etkileyerek, verilen derecelendirme değerine göre ticari hareket alanları kısıtlayacaktır. Bu nedenle şimdiden taslak sözleşmeye bağlı olarak, İMEAK Deniz Ticaret Odası, Koster Armatörleri ve İşletmecileri Derneği, Türk Armatörleri Birliği, Gemi Makineleri İşletme Mühendisleri Odası ve Gemi Mühendisleri Odası konsorsiyumunda etki analizleri yapılarak gemilerin derecelenmelerinin belirlenmesi yerinde olacaktır. Tespit edilen derecelere karşın üst derecelere teşvikler ve ticari öncelikler sağlanmalı, alt dereceli olanlar için de iyileştirmelerin neler olabileceğini belirlenerek tedbirler alınmalıdır.

Derecelendirmelere göre alt derecede yani D ve E derecesinde olan gemi-

ler, üç yıl izleme sonunda durumlarını değiştirememesi halinde ticaretten uzak tutulma tehlikesiyle karşı karşıya kalacaklardır. Yakıt tanklarını şerit iskandil ile ölçen ve yakıt harcamalarını servis tankında eksilme ile belirleyen gemiler D ve E sınıfında kalacaklardır. Gemilerin kalibre edilen flowmetre yakıt harcamalarının ölçülmesi, baca gazı emisyonunun çevrimiçi kontrolü ve geminin varacağı limana en etkin rotadan en uygun makine gücü kullanılarak ulaşması için uzaktan kontrollü programların geliştirilmesi ve uygulanması zaruri hale gelecektir.

Gemiler, Doğru Rota ve Doğru Yakıt Harcama İle C ve B Derecesine Yükseltilebilecektir

Burada Deniz Ticaret Odalarının, filo bazında yapılması gereken derecelendirmelere destek olarak yapacakları düzenleme ve analiz çalışmaları gemilerin doğru rotada ve doğru yakıtla seyredebilmeleri için gerekecek ekipman ve hat düzenlemelerinde gemi sahibi ve işletmelerin kayıplarını önleyecek teklif ve önerilerini MEPC 76 toplantısına sunacak şekilde hazırlaması önem arz etmektedir.

IMO'nun Haziran 2021'de yapılacak MEPC 76 toplantısında kabul edeceği kararlar 16 ayın ardından zorunluluk kazandıktan sonra 1 Ocak 2023 tarihi itibarıyla gerekliliklerini yerine getiremeyen gemilerin hızla hurdaya ayrılmasına ve yeni inşa gemilerinin kızağa konulmasına başlangıç teşkil edecektir. Yeni inşa gemilerinin daha ekonomik ve daha hızlı üretime alınması için önceden gemi inşa otomasyonunu alt yapı hazırlanarak modüler üretim yapabilen ülkelere ekonomik üstünlük ve imkân sağlayacaktır.

Ülkemizde yeni gemi inşası; tersane imkânlarıyla üretilen bloklar ve yurt dışından getirilen ekipmanlarla yapılmaktadır. Bu uygulama; gelecekte ülkemizin dünya gemi inşa sanayi ile rekabet edemeyecek şekilde maliyetlerle karşılaşmasına neden olacaktır. Yeni gemi inşa tersaneleri, en kısa zamanda montaj tersaneleri olarak modernize edilerek yakın bölgelerde üretilen ve tüm ekipmanları yerleştirilmiş ve boyanmış blokların kızak üzerinde birleştirme çalışmalarına şimdiden başlamalıdır.

Yıllardır ekipmanları yurt dışından temin edilen yeni inşa gemilerin ihtiyacı olan ekipmanların, yerli kaynaklarla üretilmesi için; tip onay çalışmalarına teşvik ve destek sağlanarak ülke geneline yaygınlaştırılması geniş bir istihdam yaratılması yönünde önem kazanacaktır.

Emisyon azaltma çalışmalarında da en önemli unsur; fosil yakıtların yerini alacak sentetik yakıtlar olacaktır. Sentetik yakıtlarda hidrojen ve amonyak ilk sırayı almaktadır. Hidrojen, yüksek basınçla depolama zorluğu nedeniyle belirli küçük yeni inşa gemi tiplerinde etkili olurken, yaygın olarak daha güvenle büyük ölçüde gemilerin mevcut makinelerinde kullanılacak olan amonyak; geç tutuşma özelliği ile henüz test aşamasındadır.

Amonyak yakıtında, hızlandırıcı katkılarla tutuşmanın gecikmesinin giderilmesi için önemli makine üreticileri tarafından test çalışmaları sürdürülmektedir. Sentetik yakıt üretiminde Suudi Arabistan, modern laboratuvarlarında test çalışmalarına başlamış olup kendi sentetik yakıtını üretecektir.

Üniversite ve sektör temsilcilerinin amonyaktan kendi milli ve yerli yakıtımızı üretmek için laboratuvar ve test çalışmalarına başlamaları, değişen dünya denizcilik endüstrisinde Türkiye'nin önemli avantajlar sağlamasına fırsat taniyacaktır. Aynı zamanda mevcut gemi makinelerine sentetik yakıt için retrofit ekipman üretimi ekonomisi; önemli bir istihdam hacmi oluşturacaktır.



ANALİZ

Navlun Piyasalarında
“Olumlu Seyir” Sürecek mi?



M. Aysu Gürgan Aqua Chartering

Denizcilik sektörüne, 16 yıl önce armatör tarafında hizmet etmeye başlayan Aysu Gürgan; Eko Chartering operasyon departmanında daha sonra bir Amerikan firması olan Mid-Ship Gemi Kiralama'da broker olarak, akabinde de Yunanlı Nitro Shipping'in Türkiye şubesinde genel müdür olarak görev yapmıştır. 2017 yılında kendi firması olan Aqua Chartering'i kuran Gürgan, başta üre olmak üzere suni gübre, demir, çelik ve diğer emtialar konusunda çalışmalarını yürütmektedir. Kendisi aynı zamanda önemli gübre kiracılarının da panel brokerliğini yapmaktadır.



Satmak ya da Satmamak... İşte bütün mesele bu!

Sektöre 2005 yılında stajyer olarak girmiş, 2006 yılından bu yana aktif olarak çalışan, 2008 krizi öncesindeki piyasayı görme şansına sahip olmuş biri olarak yıllardır, kendi ekibim başta olmak üzere, sözünü ettiğim kriz öncesi piyasayı yaşamamış olan jenerasyona o dönemdeki tecrübelerimi aktarmaya gayret ederim. Deniz taşımacılığında 2008 krizi öncesindeki döneme oldukça benzeyen dinamiklerin hakim olduğu, adeta bahar havası estiren, umut vadeden bu dönemde, kuşkusuz, hepimizin aklındaki en belirgin soru işareti bu sürecin daha ne kadar devam edeceği ile ilgili.

İstikrara hasret kaldığımız on yılı aşkın sürede Türk denizciliği olarak zor koşullara rağmen büyüme ivmesi yakalamayı, varlığımızı güçlendirerek devam ettirmeyi başarmışken, 2020 yılının son aylarından başlayarak 2021 yılına sarkan, her sene alışkın olduğumuz yılın ilk üç aylık, yoğun olarak kabul ettiğimiz dönemde önceki senelere kıyasla gözle görünür şekilde farklı ve keyifli olarak nitelendirebileceğimiz bir dönemin içindeyiz. Artan navlunlar ve yük sayısı yüzümüzü güldürürken yine de arka planda doğru planlama yapabilmek ve strateji geliştirebilmek için Dünya ticaretindeki değişiklikleri izleme ve bu artışa nelerin sebep olduğunu anlama ihtiyacımız gün geçtikçe artıyor. Yüzleri güldüren ve 2008 krizi öncesindeki olumlu piyasa koşullarını hatırlatan dönemi yaşıyor olmamıza sebep olan değişkenlerle alakalı sade bir tablo

çizmenin, bizlere büyük resme biraz daha uzaktan bakabilmek konusunda fayda sağlayacağı görüşümdedir.

"Konteyner"e teşekkürlerimizle...

Son aylarda sıkça konuştuğumuz konteyner taşımacılığında navlun artışı ve artışa sebep olan etkenlerin (Pandeminin sebep olduğu, öncelikle konteynerlerin gümrüklerde takılması, sonrasında gittikleri limanlardan dönemiyor oluşları, Uzakdoğu'da çok fazla boş konteynerin "mahsur" kalması ticaretin içindeki akışa dönememesi gibi uzun süredir gündemdeki pek çok sebep) kuru dökme yük piyasasına olumlu yansımaları su götürmez bir gerçek. Sektörün aktif olarak içinde olan herkesin bildiği gibi ara

mamul kabul ettiğimiz ve konteynerlerle taşınan, ama aynı zamanda kuru dökme taşınmaya da uyumlu pek çok yük grubu tekrar kuru dökme olarak taşınma ihtiyacıyla "tramp" piyasa ligine geri dönüş yaptı. Piyasadaki yük arzındaki artışın sebeplerinin başına bunu yazmak yanlış olmaz. İki numaraya ise şu anda mevcut finans piyasalarındaki likit para fazlalığını koymanın doğru olacağını düşünüyorum. Pek çok "trading house"un başındaki "CFO"nun 2020 sonunda bildirdikleri ortak görüş 2021 yılı için böyle bir yük arzı artışının olacağı yönündeydi. Basitçe değerlendirmek gerekirse, paradan para kazanılan ama paranın karşılığı olarak enerjiden başka kalıcı bir yatırım elde edemediğimiz bir dönemden geçiyoruz. ABD'nin geniş-





lemeci para politikaları neticesinde bollaşan Amerikan Doları seyahatine başlar başlamaz emtia ticaretinde yukarı yönlü bir ivmeye sebep olarak ülkeler arası her türlü hammadde ve ara mamulün alınıp satılmasında etkin rol oynadı. Pandemi sebebiyle hala eski randımanında çalışmayan fabrikalar normal üretim kapasitelerine ulaşmış değil. Bununla birlikte üretimi tamamlanmış ürünlerin de gümrükleme konusunda yaşanan sorunlar sebebiyle alıcıya ulaştırılmasında gecikmeler yaşanıyor. Bunlara bağlı olarak ürün arzında yavaşlama söz konusu. Yukarıdakilerin yanı sıra maliyetlerin de artmasıyla, Haziran ayına geldiğimizde ürün fiyatlarında hissedilir bir artış, enflasyonist bir baskı olacağını düşünüyorum. Pandemi sebebiyle düşen gelir seviyesinin peşi sıra hane halkının hissedeceği bu enflasyon, devletlerin çözüm üretmeye çalışmak zorunda kalacakları, gelir adaletsizliği ve refahı da tartışacağımız başka bir dönemin de kapısını aralayacak diye düşünüyorum.

2021, İlk Üç Ayın Özeti: Nerede bu gemiler?

Denizciliğe ve bölge ticaretine dönenecek olursak... Brokerler olarak bu dönemde en çok yakındığımız konu

bölgedeki gemi sayısının yetersizliği oldu. Bir anda artan yük arzı daha önce bahsettiğimiz sebeplerle birlikte ticaret rotalarının da değişmesine etken olarak başka bir gündemi de ortaya çıkardı. Dünya üzerinde en büyük petrokok ve hububat ihracatçısı limanların önde gelenlerinden Houston limanında kış ayları başında yaşanan elektrik sorunları ve yoğunluk kaynaklı gecikmeler, bu iki emtianın tedarik kararlarında ihtiyaç sahibi ülkeler için üretici değişikliğine sebebiyet verdi. Daha yakın mesafede, dar alanda kısa paslaşmalar olarak tabir edebileceğimiz, Avrupa çıkışlı hububatlar ile Rusya çıkışlı petrokoklar oyuna agresifçe dahil olarak; halihazırda geçen senelere göre artış trendindeki gübre, tahıl, kömür ve demir-çelik taşımalarının yanında yerini aldı. Yük arzındaki artış dalgasının, dünyanın diğer ucunda yeterli performans ile çalışmayan bir limanın bile bu kadar etkiliyorsa oluşunu, artık, suya atılmış bir taşın oluşturduğu dalgalardan ziyade, git-tikçe büyüyüp bir çığ etkisi yaratan kar topuna benzetmemiz daha doğru bir tasvir olur. Sene başındaki beklentimiz pandemi sebebiyle 2020 senesinde tersane dönemleri ertelenen gemilerin sene başında tersanelere girmesi ve 15 Şubat'a kadar sürmesi beklenen yoğun hububat sevkiyatla-

rının markete etki etmesiydi. 15 Şubat'tan sonra ise marketin yükselerek devam etmesi, 2021 yılıyla ilgili geçen yıldan bu yana dile getirdiğim "yüksek market" beklentimi, yukarıda dile getirdiğim diğer dinamiklerle birlikte destekleyerek isabetli hale getirerek tahminlerin de ötesine taşıdı.

Artan talep, üretim planlamalarına bağlı hammadde alımları armatör ve brokerlerin beklediği olumlu gelişmelerken, bunlara zorlu kış şartları da eklenip, limanlardaki bekleme süreleri uzayınca, bir anda broker ve kiracıların korkulu rüyası "yük var ama gemi yok" dönemine hızlı bir geçiş yapmış olarak uyandık. Planlanan sefer süreleri (Karadeniz içi seferler için genelde 7-10 günlük süreler) Şubat ayı içinde tam iki katı sürede tamamlanırken, birikmiş sürastarya paraları, limanlarda yığılan yükler, bekleme süreleri uzayan vagonlar ve Mart ayına ertelenen taşımalar olarak karşılık bulunca, geçmiş yıllara kıyasla zaten oldukça yüksek olan navlun seviyelerindeki bu bahar havasını beklediğimiz şekilde birinci çeyreğin tamamında etkili hale getirmekle birlikte, yılın ikinci çeyreği için de etkili olması beklentilerini ortaya çıkardı.

Yükselen navlunları 2008 krizi son-

rası en majör değişken yakıt fiyatları iken, 2020 yılında belirleyici olmasını beklediğimiz yakıt fiyatları ve bulunabilirliği faktörü ise aradan geçen tam bir senede unutuldu ve yerini başka bir hayata ait kaygılara ve global ölçekte başka değişkenlere bıraktı. Her tonaj ve rotadaki artışın farkında olan kiracı ve tüccarlar, bütçe hesaplamalarını yapmak için her zamanki gibi indikatif navlun ihtiyacında olmalarına rağmen, tahmin edilmesi neredeyse imkansız hale gelen ve haftalık olarak dramatik değişiklikler gösteren navlun piyasasında yine de agresif olarak iş yapmaya devam ediyorlar. Arz-talep dengesinin vücut bulmuş hali olan mevcut piyasa koşullarında bile iş yapılabiliyor olmasında yine daha önce altını çizdiğim piyasadaki likit para bolluğu ve konteyner bulmak konusundaki imkansızlığa ve hatta iptal edilen hatlara da pay çıkartmak isabetli olur.

Artık her sabah yeni bir piyasaya uyandırdığımız bu süreçte, brokerlerin kiracılara indikasyon vermekten imtina ettikleri, armatörlere navlun fikri sormaya çekindikleri bir dönemle karşı karşıyayız. Kriz öncesi koşullardaki "Yakın armatörümüzün gemisi var; şu pozisyonda şu tarihlerde açık olacak, bu gemi bazında yük satma ihtimaliniz var mıdır?" fırsat ticareti artık bu süreçte yeniden karşılık bul-

maya başlarken, birçok taşımanın piyasaya çıkmadan yani "off-market" olarak bağlandığı bilgisi de dikkat çeken detaylardan bir diğeri oluyor. Kiracının armatörünü değil, 2008 krizi sonrasında iş birliğine açık ve armatör dostu olan kiracıların tercih edildiği, yani armatörün kiracısını seçtiği dönemi tekrar yaşıyoruz.

Serbest piyasa ekonomisinin en güzel örneklerini yaşadığımız şu günlerde, kiracıların telaşlı ve acele hareket etmeleri gerektiğini anlamış tavırları navlunlardaki standardı yakalayabilmek ihtimalini iyice düşürürken, armatörlerin bu rüzgârın ne kadar eseseğine dair taşıdıkları kaygıyı üzerlerinden atamamış olmaları da her bir ticareti kendi dinamiklerine sadık ve "eşsiz" hale getiriyor.

Mart ayı ortası itibari ile hava koşullarının iyileşmesi, limanların rahatlaması ile birlikte ertelenmiş taşımaların tarihlerinin belirlenmesi ve daha düşük hacimli emtia kiracılarının da kontrat tarihlerinin gelmesi Nisan ayında bir derece rahatlamış, gevşemiş, yük arzı nispeten azalmış; kısacası daha dingin, kısa süreli de olsa, durağan bir piyasa yaşayabileceğimiz yönünde bir fikir veriyor. Buna rağmen, bu sene alıştığımız ve önceki senelere kıyasla "oldukça yüksek" olan navlunların hayatımızdan çık-

cağını düşünmüyorum. Haziran ayı ortalarında yaz tatilleri ve fabrikaların azalan vardiyalarıyla birlikte Ağustos ayı sonu / Eylül ayı başına kadar yine önceki yaz aylarına kıyasla daha yüksek, demir-çelik, kömür ve hurda taşımalarıyla desteklenen ve yüzleri güldüren bir piyasanın ardından yine çıkış ivmesini koruyan bir sonbaharın bizleri beklediği düşüncesindeyim. Düşük fiyatlı yüklerin kiracılarının taşımalarını yaz aylarına planlamalarının ve kısa kontratlar yapmalarının ihtimal dahilinde ve mantıklı olacağı görüşündeyim.

Mevcut piyasa koşullarında yüksek faizler ve düşük kur dengesinde bile iş yapmaya devam eden Türk emtia alıcılarının olası faiz indirimi ve kur artışına rağmen sendeleseler de alımlarının devam edeceğine inanarak bu senenin ihracatta rekor kırmaya aday olduğumuz senelerden biri olması ihtimalini olası buluyorum. Bununla birlikte, mevcut piyasa koşullarının daima istikrarlı ve barışçıl devlet politikaları desteğiyle daha da iyileştirilebileceğine ve nihayet rüzgârı arkamıza aldığımız inaniyor, bu keyifli dönemin daha uzun süre devam etmesini temenni ediyorum.

* Okuduğunuz yazı Şubat 2021'de kaleme alınmıştır.





Bahadır Tonguç
Supramar Kurucusu

20 yılı aşkın süredir profesyonel olarak brokerlik yapan Bahadır Tonguç, aile şirketine başlayarak Kalkavan Denizcilik ve Bayraktar Denizcilik gibi büyük gruplarda çalışmıştır. 2007'de kendi şirketi Supramar'ı kurmuş, dökme ve endüstriyel proje taşımacılığında uzmanlaşmıştır. Kendisi aynı zamanda Gemi Brokerleri Demeği (GBD) kurucu üyelerindedir. Hâlihazırda, İMEAK Deniz Ticaret Odası Bilirkişi Heyeti'nde ve 37. komitede görev yapan Tonguç, Institute of Chartered Shipbrokers'ın Türkiye şube başkanıdır ve brokerlik eğitimi de vermektedir.

Konteyner Piyasası ve Koster Pazarında Son Gelişmeler

Asya'dan Avrupa'ya ve Asya'dan ABD'ye konteyner navlunları halen rekor düzeylerde seyrediyor ve navlunlardaki bu beklenmedik oranların bir süre daha devam edeceği öngörü- lüyor.

Dökme olarak taşınan bazı yüklerin, birtakım avantajlar sebebiyle konteynerler ile taşınmaya başlanmasının ardından büyük bir tersine göç yaşanmakta ve demir-çelik ürünlerinden mermere kadar onlarca yük çeşidi tekrar açık yük ile taşınmaya başlandı. Bu göçün asıl sebeplerinden bazıları ise ekipman (boş konteyner) ve gemilerdeki yer sıkıntısı...

Konteyner taşımacılığı için bir aktarma limanı niteliğinde olan Singapur'da da sular durulmuyor. Limandaki sıkışıklıktan dolayı Güneydoğu Asya'dan yük getiren feeder gemiler ile yükün aktarılacağı ana hat gemileri arasında bağlantı sorunları oluşuyor. Bu bağlantı bozulduğunda, yükler vaktinde aktarılamıyor ve gemiler en az bir hafta daha limanda bekleme yapmak zorunda kalıyorlar.

Tüm bu gecikmelerin ve beklemele- rin faturası konteyner navlunlarına yansıtılıyor fakat sorun sadece bundan ibaret değil çünkü dünya çapında bir yoğunluk yaşanıyor. Depolardan limanlara, hatta karayolu ve demir- yolu trafiğini de olumsuz etkileyen faktörler mevcut. Dijitalleşmenin ve yeni teknolojilere adaptasyon hızının

yüksek olduğu konteyner taşımacılı- ğını yakın gelecekte nelerin beklediği bilinmiyor. Konteyner piyasasının bu alışılmadık durumunu bahane bilip, fırsatçılık yapan armatörler ve limanlar hayli eleştirilmekte. Armatörlerin mevcut yüksek navlunlar üzerinden uzun dönemli sözleşme yaparak, pozisyonlarını korumaya gayret ettikleri iddia ediliyor. Tüm bu sebepler neticesinde bazı global lojistik grupları konteyner gemisi kiralayarak kendi müş- terilerinin yüklerini taşımaya yönelik kararlar aldılar. Proje yükü ve kırkambar yüklerin taşınmasında çokça kullanılan 'çok amaçlı' Multi-Purpose (MPP/MPV) gemilerin operatörleri de daha fazla konteyner kabul etmeye başladılar. Şangay Konteyner Navlun Endeksi verilerine göre spot navlunlar geçen seneye oranla iki buçuk misli artmış bulunuyor.

Görüldüğü üzere; navlun piyasalarının denge kaybetmesi ile beliren fırsatçılık sadece açık dökme yük taşımacılı- ğında değil, nispeten güvenli sanılan konteyner sektöründe de gayet yer buluyor. Tüccarı zor durumda bırakan ve ticareti neredeyse imkânsızlaştıran bazı tutumlara piyasanın vereceği cevabı herkes merak ediyor. Tüm bu gelişmelerin ülkemiz için olumlu bir yönü de bulunuyor çünkü bazı ürünler açısından Türkiye, lojistik avantajı sebebiyle Çin'e karşı makul bir alternatif oluşturuyor.

Bizleri daha çok ilgilendiren Karade-

niz ve Akdeniz koster tonajı faaliyet- lerine bakacak olursak; 2020 senesi genel anlamda sorunlu geçti fakat kömür piyasası açısından çok daha yorucu bir seneydi. Ocak ayında Rusya'nın buğday ihracatına 1 Mart 2021 tarihinden itibaren 50 avro vergi uygulanacağını açıklaması ile birlikte ihracatın hız kazanması ile oluşan güçlü talep; navlunları yükseltti ve kömür ticareti navlunlardaki artış sebebiyle olumsuz etkilendi. Kömürün zaten durgun olduğu aylar olan ocak, şubat ve mart neredeyse hareketsiz geçti. Temryuk Limanı derinlik ve lokasyon açısından nispeten avantajlı olduğu için bazı ticaretler gerçekleşebildi fakat Rostov'dan kömür yüklemek, buzlanma ve piyasa şartlarından dolayı imkânsızlaştı. Deniz limanlarından yüklenen kömürler de nispeten yaşlı gemilerle ve nispeten uygun navlunlara taşınmaya devam etti.

Rusya buğdayına vergi uygulaması sebebiyle hızlanan ihracatı sanki yavaşlatmak istercesine, Kerch geçiş- lerinde ve buz konvoylarında yaşanan gecikmelerin ardında bir geciktirme ve yavaşlatma çabasının olduğu da armatörler arasında hala konuşul-makta.

Türkiye Demir Çelik Üreticileri Birliği (TCUD) verilerine bakıldığında, hurda ithalatımız bir önceki yıla kıyasla yüzde 18,4 oranında artış yaşadı. Toplam hurda ithalatımızın yaklaşık bir milyon tonluk kısmı Avrupa Birliği'nden (AB)

sağlanmaktadır ve bölgenin önde gelen hurda ihracatçıların genel yorumları, artan yakıt fiyatları ve denge kaybeden navlun piyasası sebebiyle, diğer birçok yük grubu gibi gemi bulmakta zorlandıkları yönündedir.

2020 yılında 35,8 milyon ton ham çelik üreten ve 1,3 milyon ton ihrac eden ülkemiz, 2021 Ocak ayı verilerine göre Avrupa'nın en büyük çelik üreticisi unvanını korumaktadır. Üreticilerin iç piyasa talebine ağırlık vermesi neticesinde ithalat miktarı bir önceki yıla oranla yüzde 14,3 oranında azalmıştır.

Türkiye'nin çelik ihracatının en önemli pazarı olan AB'nin korumacı politikalarına destek vermesi neticesinde azalan ihracatımıza karşılık, ithalata da azaltılmasına yönelik tedbirler alınması ihtiyacı yine TCUD yorumları arasındadır. Uluslararası İnşaat Demiri İhracatçıları ve Üreticileri Birliği IREPAS ise, çelik ürünlerine olan güçlü talebin bir süre daha devam edeceğini öngörüyor.

Diğer bir açıdan ele alacak olursak; hurda talebinin ve fiyatlarının yüksek olması, yaşlı gemilerin sökümüne verilmesi için bir fırsat niteliği taşıyor. Yaşlı gemilerin hurdaya verilmesi ve piyasadaki tonaj arzının azalması ve gençleşmesi de daha sağlıklı bir denge getirecektir. Mevcut piyasa şartları

altında yaşlı gemilerin de büyük bir kısmı hareketlilikten paylarını alıyorlar fakat piyasa biraz düştüğünde yaşlı gemiler yük bulmakta zorlanacaklar ve muhtemelen hurda fiyatları da gevşemeye başlayacağı için, söküm fırsatını da kaçırmış olacaklar. Bu gözle bakıldığında, yaşlı gemilerin hurda fiyatları hala yüksekken iyi bir zamanlama yapması ve piyasadan doğru zamanda çıkmaları akıllıca olabilir.

İlgi çekici piyasalardan biri olan multi-purpose cephesinde de armatörler keyifli bir dönem geçiriyorlar. Drewry'nin MPP time-Charter Endeksi'ne ve paralelindeki piyasa verileri göstermekte ki MPP piyasası da diğer segmentler gibi gayet güçlü bir seyir izlemekte. Bu piyasanın ne kadar süreceği sorusuna karşılık bazı yorumlar, konteyner piyasasının normalleşmesi ile birlikte MPP piyasasının da gevşeyebileceğini öngörüyor. Endeks'e göre güncel ortalama time-charter verisi günlük 7,000 dolar seviyesinde. Teopfer'in MPP Endeksi' de 12,500 DWT için 7,500 dolarları gösteriyor.

Piyasanın mevcut trendinin önemli etmenleri arasında rüzgâr enerjisi endüstrisi ve ONC dediğimiz petrol ve gaz endüstrisi yer alıyor.

Sonuç olarak; denizcilik sektörü 2020 senesine güçlü beklentilerle girmesi-

ne rağmen küresel ticaretin en kötü dönemlerinden biri olarak tarihe damgasını vurdu fakat 2020 sonu ve daha ötesinde 2021 senesinin ilk ayları itibarıyla beklentinin çok üzerinde bir hareketlilik yaşıyoruz. Farklı sektörlerle kıyasla lojistik sektörü hızlı bir toparlanma yaşadı ve piyasanın şu anki durumu, pandemi öncesinden çok daha güçlü bir noktada bulunuyor. Baltic Dry Index geçen senenin ekim ayından beri en yüksek seviyeye ulaştı (9 Mart 2021 @ 1,853 puan) ve bu artışın aktörleri olarak capesize ve panamax segmentleri gösteriliyor. Koster piyasasındaki aktivite ve nispeten yüksek navlunların diğer bir sebebi de artan yakıt fiyatları fakat sebep ne olursa olsun, yüksek navlunlar ve yüksek lojistik maliyeti sebebiyle bazı satışlar yapılamıyor ve belli başlı malların ticareti imkânsızlaşıyor. Karadeniz ve Akdeniz bölgesinde bu sebeple önümüzdeki günlerde bir gevşeme başlayabilir ancak bu gevşeme ile birlikte ticaretini askıya alan tüccarların tümü bir anda faaliyet gösterdiklerinde yine yüksek bir talep oluşturacaklar ve piyasa yeniden hareketlenecektir. Nehir piyasasının hızlı bir biçimde geriliyor olması ise; koster segmentinin içinde yer alan 5000 tondan ufak gemileri olumsuz etkileyecek gibi görünüyor.





Seden Öztoran

Akis Denizcilik Kurucu Ortağı

2000 yılına kadar çeşitli şirketlerde broker olarak çalıştıktan sonra bu senden itibaren Akis Denizcilik'te sektörel faaliyetlerine devam etmiştir. Sektörde toplamda 26 yıl tecrübesi bulunmakta olup, demir-çelik taşımaları konusunda tecrübe kazanan Seden Öztoran, aynı zamanda armatörlük alanında da çalışmalarını sürdürmektedir.

Navlun Piyasalarında Yükseliş Trendi Devam edecek mi?



2020 Aralık ayında KOSDER Akademi Sektör Söyleşileri'nde yapmış olduğumuz panelin üstünden yaklaşık 3 ay gibi bir süre geçti. Nihayet 2020 rahatından biraz olsun kurtulduğumuza düşünüyorum. 2020'nin sonunda başlayan piyasadaki yükseliş ilk etapta rutin yıl sonu artışı gibi gözükmüş olsa da panelde de belirtmiş olduğum üzere benim görüşüm 2021'in özellikle ilk yarısının yüksek piyasa ile geçeceği yönündeydi. 2021'in üçüncü ayındayız ve piyasa gerek koster gerekse büyük tonajlarda hala yükselişine devam ediyor. Bu durum tabii ki armatörlerin uzun süre yaşamış olduğu kötü piyasa sonrasında moral havası yaratmış oldu. Aynı şekilde mevcut piyasanın kiracılar ve taradeler açısından da olumsuz karşılanmadığını düşünüyorum. Sonuçta düşük piyasa kiracılar için avantajmış gibi gözükse de aslında kötü şartlarda ticaret yapmak hiçbir kesim için tercih edilen bir durum değildir.

Son senelerde dünyada yaşanan beklenmedik durumlar piyasa analizi yapmayı gerçekten zorlaştırdı. Keza hiç akla gelmeyen ve beklenmeyen Koronavirüs (Covid-19) salgını ile birlikte dünya da yaşanan şok dalgası buna en iyi örnektir fakat denizcilik sektörü bu duruma dahi çok kısa sürede adapte olmuştur. Özellikle limanlarda aksama olmaması ile beraber panik havası kısa sürede minimuma inmiştir. Ancak bütün sektörlerin kapanma

noktasına gelmesi, fabrikaların tam kapasite çalışmaması gibi durumlardan dolayı oluşan belirsizlik de ticaret yapılmasını çok zor duruma getirmiştir. 2020'nin özellikle ikinci yarısından sonra biraz daha normal bir piyasa izlemeye başladık ve yıl sonu artışı ile beraber 2021 için iyi sinyaller geldi. Şu an itibari ile gerçekten çok hareketli ve yüksek bir piyasa izliyoruz. Aslında bu durum bize birazda 2008 yılını anımsatıyor. Eğer bir başka bir şok dalgası gelmezse; piyasanın yıl sonuna kadar bu şekilde gideceğini, hatta yaz aylarında gerçekleşen normal düşüşün bile yaşanmayacağını öngörüyorum.

Diğer yandan özellikle demir çelik sektörü için gelecek kotaları dikkatli bir şekilde takip etmek gerekiyor. Buna ek olarak İngiltere BREXIT'ten sonra kotaya tabii olmayacağı için bu bölgeye Türkiye çıkışı ciddi demir çelik sevkiyatı olacağını düşünüyorum. Bununla birlikte Amerika'nın uygulamış olduğu kısıtlamalar, yüksek vergiler ve Avrupa'da hayatın normalleşmesine müteakip gelebilecek farklı yaptırımlar piyasayı muhakkak etkileyecektir. Ayrıca tarımda gözlenen ciddi azalma ve önümüzdeki yıllarda beklenen kuraklık ihtimalleri de denizcilik piyasası için belirleyici faktörler olacaktır. Sonuç olarak; 2021 yılı gerek armatörler gerekse kiracılar için nefes alma açısından iyi bir sene olacak ve önümüzde daha umutla bakmamızı sağlayacak düşüncesindeyim.

Nevzat Sonay Üler

My Ship Group Kiralama Müdürü

1995'ten bu yana denizcilik sektöründe faaliyetlerini sürdüren Nevzat Sonay Üler, kuru yük üzerine 4 farklı armatör firmada çalıştıktan sonra My Ship Group bünyesine katılmıştır. Kendisi, hâlihazırda 1500-3000 DWT arası 4 adet Avrupa yapımı sea/river type gemi ile Karadeniz/Akdeniz bölgesinde ticari faaliyetlerini sürdürmektedir.



Koster Navlun Piyasalarında 2021 Beklentileri

Lojistik sektöründe geçtiğimiz sene sonunda başlayan yükseliş trendi, aşı çalışmalarının sonuçlarının olumlu yönde ilerlemesi ve birçok ülkenin mevcut aşılara izin vermesiyle birlikte çıkışını yeni sene itibarıyla sürdürdü. Pandemi döneminde gelişen piyasalarda üretimlerin durmaması, stokların artıda kalması, emtia fiyatlarındaki artış, özellikle Euro Bölgesi'nin PMI verilerinin 60 endeksini zorlaması ve en önemli faktörlerden biri olan enerji ayağında Petrol İhraç Eden Ülkeler Örgütü (OPEC) ve OPEC dışı bazı üretici ülkelerden oluşan OPEC+ grubunun mevcut üretim kesintilerini 1 ay daha uzatma kararı alması petrol fiyatlarının dikey çıkışına ve dolayısıyla navlunların daha da yükselmesine sebep oldu.

Bildiğiniz üzere, imalat sanayisi ülkemiz ekonomisi için oldukça önem taşır. Bu unsur ihracat, istihdam ve katma değer oluşturduğu için ekonomimizin temel yapı taşıdır; ihracattaki payı ise yaklaşık yüzde 93'tür. Önemli sektörlerden biri olan otomotiv sanayii; otomobil, hafif-ticari araç ve kamyon üretimi ile ilgili bu yıl sonunda rekor üretim sayısı beklenmektedir. Öne çıkan bir diğer sektör olan beyaz eşya sektörü, dolayısıyla dayanıklı tüketim malları üreticileri de hem içeride hem dışarda artan talebi karşılamada büyük bir gayret göstermekle birlikte, imalatın tamamlanabilmesi için yüksek miktarlarda yassı çelik ürünlere ihtiyaç duymaktadırlar.



Bununla birlikte ülkemizdeki yassı çelik üretim miktarları, iç ve dış piyasa taleplerini karşılamakta zorlanırken, fabrikalar neredeyse tam kapasiteye geçmiş bulunmakta ve telaffuz edilen en erken mamül üretim ve teslimat süreleri yaklaşık 4 aylık bir süre zarfını bulmaktadır. Hal böyle olunca; demir-çelik sektöründeki mamüllerin de marjinal maliyetlerindeki artış ve sonucunda yüksek satış rakamları düşünüldüğünde, navlunların bu denli artmasındaki görüntü kaçınılmaz olmalıdır.

Geçtiğimiz sene içerisindeki yaklaşık 6-7 aylık süreyi kayıp olarak değerlendiren armatörler, piyasalardaki bu toparlanmayla kayıplarını karşılama-

ya başladılar. Koster ölçeğindeki gemi armatörleri, gemilerinin yük bağlantılarını yaparken istedikleri navlunu söylemekte çekinmemekle birlikte, telaffuz ettikleri rakamları da almaya başladılar.

Piyasalardaki iyimser havanın genel anlamda tüm sektörlerde olumlu etki etmesiyle, firmaların stratejisinde kazan-kazan mantığı ile hareket etmesi, ayrıca hali hazırda ve gelecek dönem içerisinde beklenen mamül taleplerine istinaden, mevcut yükseliş trendinin bu senede devam edeceği; özellikle Karadeniz-Akdeniz aralığında, kapasitesi yüksek, hızlı ve verimli daha fazla koster gemi sayısına ihtiyaç duyulacağı aşikârdır.



Murat Bakal

Marmara Üniversitesi
Öğretim Görevlisi - Teknik Müdür

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 inspektörlüğü 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.

Neden Denizci Olunur?

Son yıllarda popüler hale gelen meslek dallarından biri olan denizcilik acaba herkes için uygun mu? İnsanlar neden denizci olmak istiyor? Bu konuda genel görüşler gündemde yer etmeye devam ediyor.

T.C. Galatasaray Üniversitesi'nin düzenlediği ve benim de katıldığım bir kariyer gününde, öğrencilerden biri bana "Deniz size ne kazandırdı?" diye bir soru yöneltmişti. Salondaki herkes "para" dememi bekleyen bakışlar sergilerken öğrenciye: "Şu an cebimden bir çikolata çıkartsam ve sana versem mutlu olur musun?" sorusunu yöneltmiştim. Kendisinin soruya yanıtı "Yani olabilir!" olmuştu.

Denizci aday öğrencimizin söylemek istediği aslında şuydu: "Evet mutlu olunabilir ama çok önemli bir şey değil!". Çünkü kendisine salondan çıkıp dışarıda her hangi bir bakkaldan rahatlıkla alabileceği bir ürünün sunmuşum. Öğrencinin bu cevabı üzerine ben: "Evet çok mutlu olmayabilirsiniz çünkü karada bu ürüne ulaşmanız çok kolay fakat okyanusun ortasında ben size bu çikolatayı ikram etsem, bana karşı bakış açınız değişir ve son derece mutlu olursunuz." demiştim.

"İşte deniz bana küçük şeylerden mutlu olmayı öğretti." diyerek sözlerime şöyle devam ettim: "Küçük şeylerden mutlu olmak ileride aile içi ilişkilerinizi yürütmek dâhil birçok konuda hayata bakışınızı zenginleştirecektir. Bunu kendimizi geliştirebileceğimiz çalışmalara katılmak ve kişisel gelişim vb. konulara eğilme olarak söylemiyorum. Evdesiniz ve hafta sonu dışarı çıkamıyorsunuz. Bu sizi bir

denizci olarak üzmez çünkü ailenizle birliktesiniz ve sallanmıyorsunuz. Evet, sallanmıyorsunuz çünkü biz hem aileden uzak hem de sallanarak okyanusları geçiyoruz. Eğitimimizin zorluğu birçok durumu bizim için kolay hale getiriyor."

Denizin diğer kazandırdıkları...

İyi Ücret: Denizcilikten kazanılan ücretler karadaki mesleklerden daha yüksektir. Gelişmekte olan ülkelerde, uluslararası ticaret gemilerinde çalışan gemi zabıtları kendi ülkelerinde en yüksek maaş oranlarıyla çalışmaktadır ve erken yaşlarda birikim yapma fırsatları oldukça fazladır.

Erken Sorumluluk: Gemi zabıtları, kariyerlerinin başından itibaren hatırı sayılır sorumluluklar alırlar. Gemilerin ve yüklerin güvenliği, gemideki arkadaşlarının yaşamlarını deniz ortamında koruma ve mesleki görevler bu sorumlulukların başlıcalarıdır. 10 yıl içinde bir geminin işletilmesinden, mürettebatının yönetiminden ve güvenliğinden tamamen sorumlu olan bir kaptan veya başmühendisin kalifiye bir denizci olması mümkündür.

Seyahat Fırsatları: Modern gemilerin limanda daha az zaman geçirmelerine rağmen denizcilik alanında devam eden bir kariyere halen inanılmaz bir küresel seyahat şansı verdiğini biliyoruz. Bu, denizcilere yalnızca birçok insanın ziyaret ettiği tipik iş veya tatil yerleri yerine ilginç ve sıra dışı yerleri deneyimleme şansını da tanır.

Uzun Vadeli Beklentiler: Uluslararası denizcilik şirketlerinin gerektirdiği

becerileri karşılayacak daha kalifiye gemi zabıtlarına büyük ihtiyaç vardır. Ön görülen büyük bir personel sıkıntısı bulunmaktadır. Bu nedenle kalifiye gemi adamlarına olan talep artacaktır.

Kariyer Esnekliği ve İş Güvenliği: Gemicilik, heyecan verici ve farklı şeyler arayan gençler için ideal bir meslektir. Bu durum; uzun vadede büyük bir uluslararası endüstride eğlenceli ve iyi ücretli bir yönetici kariyerine de yol açacaktır.

Uzun Tatiller: Çoğu işte bir seferde en fazla iki veya üç haftalık tatil yapmak mümkündür ancak denizciler genellikle cömert izinlerin veya tatil dönemlerinin tadını çıkarırlar. Dolayısıyla, denizciler bazen uzun süre evlerinden uzakta olsalar da eve geldiklerinde de uzun tatillerden yararlanırlar.

Farklı Yaşamı Deneyimleme: Gemi benzersiz bir çalışma ortamıdır ve gemide çalışanlar genellikle meslektaşları ile kalıcı dostluklar geliştirir. Karada çalışan birçok insanın deneyiminden farklı olan uyarıcı bir hayata sahiptir.

Aktarılabılır Beceriler: Denizde kazanılan nitelikler ve deneyimler, ticari gemicilik dışındaki diğer endüstrilere de kolayca aktarılabılır. Kariyer fırsatları, denizde deneyim sahibi insanlar gerektiren binlerce kıyı bazlı yönetim işine uzanır; otelcilik sektörü, fabrikalar vb.

Allah selamet versin, pruvanız neta olsun.

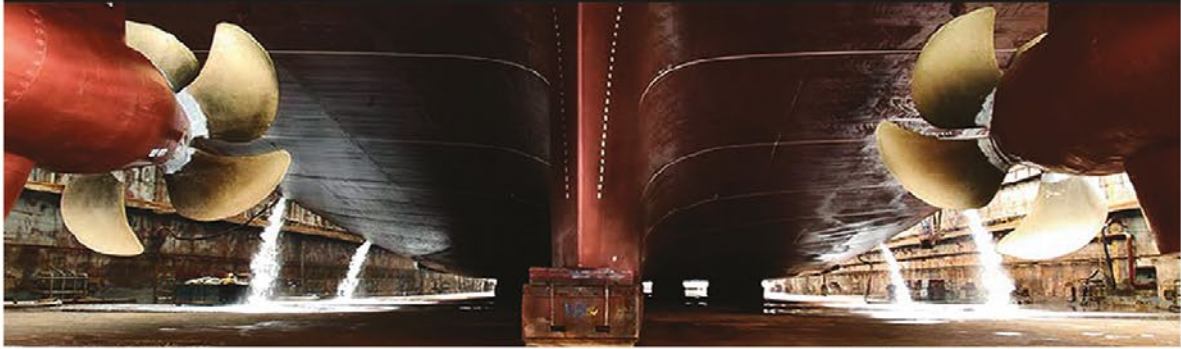


Beşiktaş Marine



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



Beşiktaş Marine

+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



Mustafa Çalışkan

Uzak Yol Baş Mühendis

Denizcilik hayatına 1987 yılında şimdiki adıyla İstanbul Teknik Üniversitesi Denizcilik Fakültesi Makine Bölümü'nden mezun olarak başladı. Yüksek Lisansını Yıldız Teknik Üniversitesi İşletme Yönetimi Bölümü'nde tamamladı. Türkiye Denizcilik İşletmeleri A.Ş. Denizyolları İşletmesi'nin muhtelif gemilerinde çalıştı. Savunma sanayinde bir süre proje mühendisi olarak çalıştıktan sonra Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü'nde uzun yıllar daire başkanlığı yaptı. Deniz Ticareti Genel Müdürlüğü'nde Daire Başkanlığı ve Genel Müdür Vekilliği yaptı. Halihazırda Ulaşım Emniyeti İnceleme Başkanlığı'nda görev yapmaktadır.

Denizciliğimizin Büyük Resmi

Deneme niteliğinde yazımın sınırlı kapsamı nedeniyle çizdiğimiz resmin çözümlülüğü yüksek değildir ancak ana başlıklar halinde belirttiğimiz genel hatların, detaylı çalışmalar için başlangıç olmasını diliyorum. Bu istikamette çalışmaların olgunlaştırılması neticesi milli ölkümüz olan denizciliğin rotası çizilmiş olacaktır. Şüphesiz bu minvalde sistematik çalışmalar, ilgili denizcilik kuruluşlarında, denizciliğe mahsus etkili AR-GE ve strateji merkezleri teşkiliyle mütakamilen yapılabilecektir.

Denizlerimiz; beka, refah ve mutluluk vesilesidir. Bu gerçeği denizcilerin Piri Barbaros Hayrettin Paşa yaklaşık beş asır önce tüm zamanları kapsayacak bir vizyonla "Denizlere hâkim olan cihana hâkim olur." veciz sözleriyle ifade etmiştir. Evet! Yalnızca bölgesel güç değil aynı zamanda bir küresel güç yani cihan devleti olmanın, muasır medeniyetin üzerine çıkmanın yolu; denizci millet olmak, denizden 140 civarında ülkeye komşu olduğumuz bilincinde deniz potansiyelini iyi değerlendirmek; denizciliği, stratejik, ekonomik, siyasî düzlemde gelişme, egemenlik ve medeniyet eksenine oturarak denizciliğe önem ve öncelik vermekten geçmektedir. Nasıl ki, Avrupa, zihni dönüşümü ve buna yol açan Rönesans'ı yani yeniden doğuşu antik Yunan ve İslam eserlerini tercüme ettirerek yeniden okuyarak ve yorumlayarak gerçekleştirdiyse bizde özlediğimiz, küresel çerçevede denizci ülke olma ölkümüzü hayata geçirebilmek için denizcilik tarihini yeniden okumalıyız. Bunun için milli ortak şuurla, eşgüdümlü, amaç ve hedeflere koşmak zorundayız. Oyalanma lüksü-

müz yoktur! Denizciliğimizin kurum-sallaşması ve gelişmesi için aşağıda sunulan önerilerin yararlı olacağı kanaatindeyim.

Devletin Denizcilikteki Konumu ve Rolünün Yeniden Belirlenmesi

Denizcilik, ekonomik, ticari vb. faaliyetlerden ziyade, stratejik bir sektördür. Türkiye Cumhuriyeti kurulduğundan itibaren tarihsel süreç içerisinde değerlendirildiğinde kamu bankası altında veya müstakil kamu iktisadi kuruluşları niteliğinde, hâlihazırdaya emniyet ve güvenlik hizmeti sağlayıcı kuruluşlar namıyla devletin denizde var olduğunu görüyoruz. Hep devlet masanın bir tarafında, özel sektör ise diğer tarafındadır. Ancak, yerleşik anlayışın değiştirilmesiyle devletin özel sektörü de kapsayan bütüncül yaklaşımı benimsemesi, mutlaka oyun ku-

rucu ve strateji belirleyiciler arasında yer alması gerektiği kanaatindeyim. Burada bahsedilen serbest piyasa ekonomisi, kamu veya karma değil; devlet ile özel sektörün birlikte taşın altına elini koyduğu, masanın aynı tarafında birlikte yer aldığı ortaklık yapısıdır. Böyle bir yapının, piyasadaki ani dalgalanmalardan etkilenmeyen, zamanın ruhuna uygun, kamunun yararını gözeten, beka ve güç üreten bir yapı olacağına inanıyorum.

İdari Yapılanmada Köklü Dönüşüm ile Denizcilik Bakanlığı ve Liman İdareleri Kurulması

Birçok bakanlık ve kurum eliyle yönetilen denizcilik idaresi, dünyada ve tarihimizde benzer birçok örneği olduğu üzere; bütüncül bir yönetim yaklaşımıyla tek bir Denizcilik Bakanlığı çatısı altında birleştirilmelidir. Böylece, de-





nizcilik gücünün ve mavi ekonominin ülke ekonomisi ve istihdama katkısıyla verimli, etkin, etkili ve ülkemizin dışı bakan yüzünde itibarlı yönetimi; mevzuatta ve uygulamada ise yekvücut olması sağlanacaktır.

Kurulacak Denizcilik Bakanlığı'ndaki bütüncül felsefeye uygun limanlarımızda muhtelif kurumlar tarafından verilen gümrük, polis, turizm, kılavuzluk ve römorkörlük, gemi trafik, sağlık vs. hizmetlerin rekabetçi, verimli, sürdürülebilir, emniyetli, güvenli ve çevreci olarak tek elden yönetimi için batıda olduğu gibi "port authority" olarak tabir edilen liman idareleri kurulmalıdır.

Bu hizmetlerin tek elden yönetilmesiyle hizmetlerin uçtan uca bütünleşmesi sağlanmalı, boşazlarda ve limanlarda etkin risk değerlendirmeleri, kriz yönetim planları ve tatbikatları yapılmalı, böylece olası kaza riskleri azaltılmalı, hazırlık seviyesi ve müdahale kabiliyeti artırılarak can, mal, çevre ve seyir emniyeti ölçümlenerek artırılmalıdır.

Bu tür idareyle, limanlardaki çok başlı, birbirinden kopuk, hantal, verimsiz ve ben merkezli yönetim yerine hizmet zincirinin kesintisiz sağlandığı, gecikmelerin asgariye indirildiği, maliyetlerin azaldığı, kapasite kullanımının artı-

rıldığı, emniyetli, güvenli bir yapıya geçilebilir.

Bütüncül Denizcilik Politikası İlan Edilmesi

Kapsamlı, akıllı ve sürdürülebilir bütüncül denizcilik politikası devlet tarafından ilan edilmeli ve hassasiyetle takip edilmelidir. Deniz egemenlik/ yetki alanları politikamızı da belirleyecek bu belgede; birbiriyle etkileşim halinde olan, deniz emniyeti, deniz ticareti, deniz çevresinin korunması, deniz turizmi, liman işletmeciliği, gemi inşa, brokerlik, denizaltı madenciliği, balıkçılık vs. gibi yaklaşık kırka yakın tüm alt sektörlerle ilişkin temel ilke ve uygulama birliği, sektör paydaşlarıyla amaç ve hedefler belirlenmelidir. Evvel emirde hâlihazırda 18-23 milyar dolar ile GSMH'nin yüzde 2,5-3'ü civarında olduğu tahmin edilen sektör büyüklüğü, 5 yıl içinde milli gelirin en az yüzde 5 'i, 50 milyar dolar civarına artırılmalıdır. Bu arada hâlihazırda denizcilik sektörünün Avrupa Birliği'nde ortalama 750 milyon avro ile GSMH'nin yüzde 5'ine tekabül ettiğini de belirtmeliyim.

Avrupa Birliği'nin her yıl düzenli olarak yayınladığı Mavi Ekonomi Raporu (Blue Economy Report) gibi yayınlar hazırlanması suretiyle politikacılara,

karar vericilere, girişimcilere sektördeki gelişmeler, analizler ile kıyı ve denizlerden sürdürülebilir yararlanma için veri-bilgi altyapısı sağlanmalıdır.

Daha önce gemi inşa sektöründe konumlanmaya dair analiz çalışmaları sonucu kimyasal tanker ve mega yat inşası konumlanmasından olumlu sonuçlar elde edildiği gibi denizciliğin bir çok alt sektöründe de yapılacak analizlere dayalı rekabetçi konumlanması ve yatırım stratejisi belirlenmelidir. Bu maksatla Denizcilik ARGE- ve Strateji Başkanlığı kurulmalıdır.

Deniz Yetki/Egemenlik Haklarımızın Tavizsiz Korunması

Akdeniz'den Osmanlı hâkimiyetini silmek için haçlı Donanmasıyla Barbaros Hayrettin Paşa komutasındaki Preveze Deniz Zaferi (1538) ile nasıl Akdeniz'deki varlık ve kalıcı hâkimiyet tescillenmişse günümüzde de rövanş alma amaçlı olduğu değerlendirilen benzer haçlı ruhu ile Türkler, Ege ve Akdeniz'deki hakları gasp edilip kuşatılarak Anadolu'ya hapsedilmeye çalışılmaktadır. 27 Kasım 2020'de devlet akli kullanılarak Libya ile yapılan Deniz Yetki Anlaşması neticesi Akdeniz'deki egemenlik haklarımız kısmen güvence altına alınmıştır. Libya ile olduğu gibi diğer ülkelere karşı da Doğu Ak-

deniz'deki beka ve milli çıkarlarımız, zamanlamaya dikkat ederek diplomasiyle, gerekirse "gunboat" diplomasisi ile desteklenerek ve mümkün merite çevre ülkeleriyle denizcilik ilişkilerimizi güçlendirerek korunmalıdır.

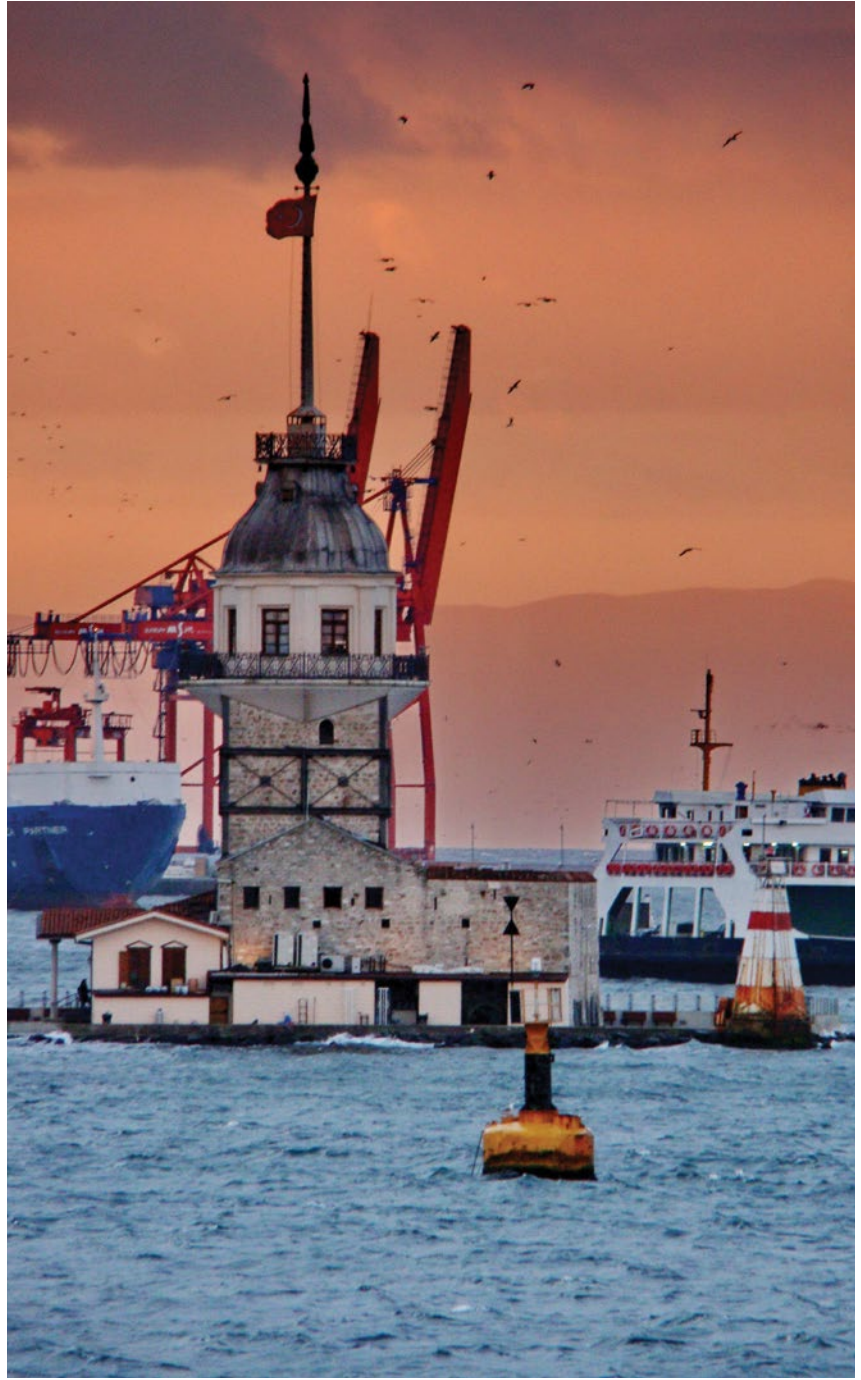
Deniz Çevresi ve Ekosisteminin Korunması

Deniz çevresi ve ekosistemi korunmalı, belediyelerin ve işletmelerin arıtma tesisine sahip olmaları sağlanmalı, sonrasında bu tesislerin etkin kullanımını denetlenmelidir. Kıyılarımız ve denizlerimizde duyarlılık ve risk analizleri yapılmalı, kirliliğin önlenmesini teminen sürekli ölçüm ve izleme sistemi kurulmalıdır. Deniz kirliliğine karşı ülkemizin de üye olduğu IOPC Fund'dan azami faydalanmak üzere usul ve yöntemler IOPC temsilcilerinin de bulunduğu tatbikatlar kapsamına dâhil edilerek gözden geçirilmeli ve acil durumlara karşı hazırlıklı olunmalıdır.

Ülkemiz Limanlarının Ana Dağıtım Üssü (Hubport) Haline Getirilmesi

Ülkemiz, Avrupa-Asya ve Afrika kıtalarının birleşim noktası olması sebebiyle jeostratejik konumu ve hâlihazırda 180 civarında uluslararası gemi trafiğine açık limana ev sahipliği olmasına rağmen genel itibarıyla limanlar, ülkemizin ihracat-ithalat kapısı (homeport/gateway) hüviyetindedir. Limanlarımızda elleçlenen transit ve kabotaj yükün toplam içinde yüzde 10-15 bandında kaldığı görülmektedir.

Devletimizin ekonomideki rolü, ülkemizi uluslararası rekabet koşullarına hazırlamaktır. Dünya Bankası'nın 6 farklı kriter çerçevesinde belirlediği uluslararası Lojistik Performans Endeksi (LPI) verilerine göre Türkiye, 160 ülke arasında 47. sırada yer almakta olup son üç yılda 34. sıradan 47. sıraya gerilemiştir. Lojistik hizmetlerin kalite kriterleri girdiler ve çıktılar diye ikiye ayrılmaktadır. Girdileri: gümrük, altyapı ve idari düzenlemelerdir. Çıktıları ise uluslararası sevkiyat, takip ve izleme, zamanında teslimattır. Kamu/özel iş birliği ile sürdürülebilirlik, esneklik ve teknolojik yenilenme sağlanarak limanlarımız, Türkiye ile ticari ilişkide bulunan ülkelerin lojistik işletmeleri için rekabetçi ve tercih edilen yapıya ve niteliğe kavuşturmalı, uçtan uca tüm hizmetler dijitalleştirilerek verimlilik artırılmalı; ülkemiz LPI'de hızla yükselişe geçirilmelidir.



Böylece, ülkemizin deniz ticaret rotalarında olması nedeniyle Akdeniz ve Karadeniz'de belirlenecek limanlarda ana dağıtım üssü (Hubport) olması ve kısa mesafe taşımacılığı ile bölge ülkelere sevkiyat yapabilecek kapasiteye ulaşması hedeflenmelidir. Özel işletmeye verilen limanlardan azami ölçüde verimli ve etkin yararlanılabilmesi için devletin belirleyici ve düzenleyici rolü etkin olarak devreye alınmalıdır.

Ülkemiz Kıyılarının Verimli Değerlendirilmesi ve Doğa Tahribatının Önlenmesi İçin Kıyı Politika Belgesi ve Kıyı Master Planı İlan Edilmesi ve Uygulanması

Ülkemiz kıyılarında hâlihazırda 180 civarında uluslararası trafiğe açık limanımızın adet fazlalığına rağmen yapılan analiz sonuçlarından, kapasite kullanımının oldukça düşük olduğu, temel ilkelerden yoksun, rasyonel bir plan dâhilinde kurulmadığı anlaşılmaktadır. Limanlar dâhil olmak üzere tüm kıyı tesislerinin bütüncül bir yaklaşımla art alanlarıyla birlikte kuruluş, işletme ve idamesinde temel yaklaşım ve ilkeleri kapsayan Kıyı Politika Belgesi ilan edilmeli, belirlenen kriterlere göre Kıyı Master Planı yapılmalıdır. Söz konusu plana uygunluk değerlendirilmesine göre mevcutlar yapılandırılmalı, yeni inşa ve genişleme taleplerine izinler buna göre verilmelidir.



Kıyı Master Planı'nda kıyı art alanları ve denizin bütünleşik planlaması yapılmalı, deniz-kıyı çevresi ve habitati korunarak kıyılarımızın rasyonel kullanımı ile halkın denizle buluşması artırılmalıdır.

Halkımızda Denizcilik Kültürü Oluşturulması

Deniz ve denizcilik halk tabanına yayılmalı, halkın denizle teması için yerleşim yerlerinde sahillerin mümkün olduğunca halka açık olması ve denizden ulaşımı sağlanmalıdır. Halkımızın deniz kültürünü benimsemesi için şehir hatları ve sahil kentleri ara-

sında hatlar kurularak rahat, konforlu, süratli deniz yolculuğu; halkın erişebileceği turlar düzenlenmeli; yüzme, yelkenli tekne kullanımı diğer deniz sporları teşvik edilmeli; tekne sahibi olma cazip hale getirilmelidir. Halka bilgi kaynağı teşkil eden müzeler ile yazılı ve görsel basın imkânlarından yararlanarak Omega-3 ve sağlıklı protein alınmasının balıkla beslenmeye bağlı olduğu bilinci aşılmalı ve fiyatlar ulaşılabilir olmalı; ilköğretim okullarına deniz kültürü dersi konulmalı; küçük yaşlardan itibaren mavi vatan farkındalığı, deniz kültürü oluşumu ve gelişimi sağlanmalıdır.

Mavi Ekonominin Gayri Safi Milli Hasıla İçindeki ve İstihdamdaki Payının Büyütülmesi

Denizcilik sektörünün ülke ekonomisindeki payı azami yüzde 2.5, istihdamdaki payı ise yüzde 1.5 civarındadır. Bir kıyaslama yapılacak olursa; komşumuz Yunanistan'ın deniz sektörünün alt sektörü olan sadece deniz nakliyatından milli ekonomiye katkısı yüzde 8, istihdama katkısı ise yüzde 5 civarındadır. "Denizci Ülke ve Denizci Millet" söyleminin kuvveden file çıkabilmesi için deniz çevresi ve ekosistemi korunarak hâlihazırda denizciliğin milli ekonomideki payı yüzde 2.5, milli ekonomi ve istihdam katkısının yüzde 1.5 olduğu seviyenin en az yüzde 5'e çıkarılması hedeflenmelidir. Mavi ekonomi, cari açığımızı azaltan ülkeye döviz kazandıran önemli bir sektör olmalıdır.

► Navlun Açığının Azaltılması

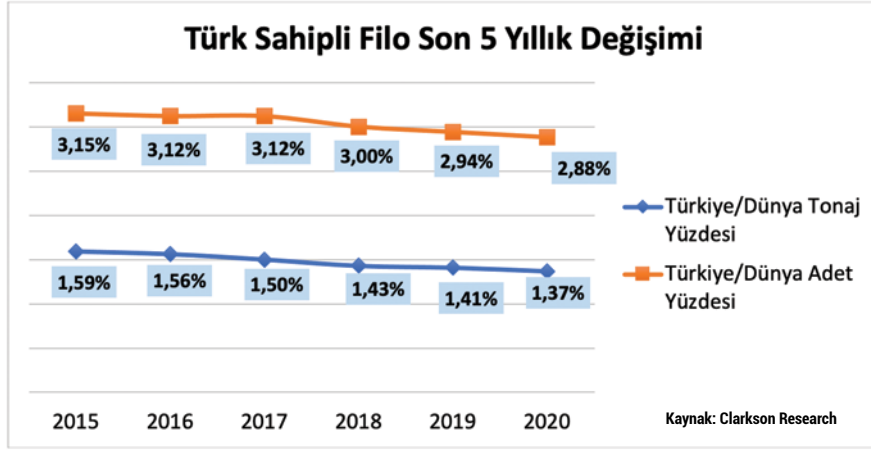
Halihazırda 8-9 milyar dolar civarında tahmin edilen navlun açığının ve dolayısıyla cari açığın deniz nakliyatı kısmının giderilmesi için Türk sahipli filonun rekabet gücü azami ölçüde artırılarak Türk menşeli yüklerin yine Türk bayraklı gemilerce taşınması politikası benimsenmelidir.

► Kabotajda Yolcu ve Yük Taşımacılığının Teşvik Edilmemesi

Denizyolu yolcu taşımacılığının genel taşımacılıktaki payı oldukça azdır (Yüzde 0,5). Ülkemizin en köklü kuruluşlarından Türkiye Denizcilik İşletmeleri'nin en parlak zamanlarında olduğu gibi halkımızın denizyolu ile Karadeniz, Ege ve Akdeniz'e ve hatta Avrupa ülkelerine gemi seferleri ile ulaşımı sağlanmalı, şiiirlere ve romanlara konu olan eşsiz hatıralar gemilerde yaşanabilir kılınmalıdır. Bunun yanı sıra tarihi ve kültürel gezilerin deniz yoluyla gerçekleştirilmesiyle halkımızın denizle etkileşimi artırılmalıdır.

İstanbul, İzmir gibi kentlerimizde trafik sorununun çözümü için hâlihazırda çok az (Yüzde 2) olan denizyolunun payı ciddi seviyelere çıkarılmalıdır. Kıyısı olan ilçelere denizyoluyla ulaşım öncelik verilmeli, denizden kıyıya doğrudan, kıyıda ise dikine karayolu ile ulaşım prensibi esas alınarak şehir içi ulaşım planlanmalıdır.

Kabotaj, yani ülkemizin limanları arasındaki hâlihazırda yüzde 6 civarında olan yük taşımacılığı teşvik kapsamı-



na alınarak karayollarının yükü hafifletilmelidir. İstanbul, ağır karayolu vasıtaları için transit geçiş yolu olmaktan çıkarılarak Marmara üzerinden (Mudanya-Tekirdağ) oluşturulacak Ro-Ro hatlarıyla karayolundaki trafik yükü hafifletilmelidir. Taşıma türleri arasında denge ve uyum sağlanarak ve diğer türlerin, deniz yoluyla uyumlu hale getirilmesi desteklenmelidir.

Türk Sahipli Filonun Dünyada İlk 10'a Yerleşmesi

Türk sahipli filomuz yıllar içinde dünya sıralamasında aşağılara inmiş ve yaşanmıştır. Son beş yılda Türk sahipli filonun dünya sıralamasındaki yeri 14. sıradan 16. sıraya gerilemiş, yaş ortalaması neredeyse iki yıl daha yaşlanarak 19,8'e ulaşmış, ekonomik değeri ise azalarak 17 milyar dolar civarında kalmıştır.

Türkiye'nin dünyanın ilk on ülkesi arasına girmesi amacıyla 50 milyon DWT'a ulaşılması ve filonun yaş ortalamasının on iki civarına indirile-

rek gençleştirilmesi için denize özel finansman modelleri ile denizden kazanılanın tekrar denize dönmesini sağlayan kazancı ile kendini finanse eden uzun vadeye yayılmış teşvik sistemi getirilmelidir. Kamu-özel sektör ortaklığı modeli ile denizcilik şirketleri kurularak belirlenen konumlanmaya göre rekabet gücü yüksek gemi tiplerinin inşaa ve işletme şirketleri kurulmalıdır. Maliyet etkin işletmeye uygun başta yakıt tasarruflu ve çevre dostu gemilerin inşası teşvik edilmelidir. Ölçek ekonomisinden azami ölçüde yararlanılması ve denizcilik şirketlerinin kurumsallaşması sağlanmalıdır. Nihayetinde küresel pazarda güvenilirliği ve rekabet gücü artırılmalıdır. Ülkemizin dünya denizcilik sektörünün belirli bir alanında lider/marka olması sağlanmalıdır.

Kabotajda, denizden ulaşımın mümkün olduğu sahiller arasında diğer taşıma modlarından ve altyapı tesisinden mümkün olduğu ölçüde imtina edilmelidir.

Gemi İnşadaki Yerli Katkı Payının Artırılması ve Katma Değeri Yüksek Teknolojik Üretim Teşvik Edilmesi

Gemi inşada, çoğunlukla emek yoğun ve katma değeri az üretimden seyri sefer cihazları, tahrik sistemleri, yardımcı makineler, yakıt ekonomisi sağlayan teknolojiler ve sevk sistemleri gibi bilgi yoğun ve katma değeri yüksek sistemlerin üretimine geçiş için sektöre bu doğrultuda teşvik sağlanmalı, gerekirse kamu-özel ortak şirketler kurulmalıdır.

Denizaltı Madenciliğinin Geliştirilmesi

Yapılan jeolojik araştırmalara göre dünyanın neredeyse son yirmi yıllık süreçte keşfedilmiş en zengin hidrokarbon yatakları Akdeniz'de bulunmaktadır. Bu durum bölge ülkeleri ve emperyal devletlerin bu alana yönelmelerine yol açmış ve ülkemiz yalnızlaştırılmak suretiyle özellikle GKR-Yunanistan tarafından deniz yetki alanlarımız gasp edilmeye çalışılmıştır. Bu zengin kaynaklar, uluslararası petrol şirketlerine ihale edilerek olubittiyeye getirilmeye çalışılmaktadır. Ülkemiz sismik araştırma ve sondaj faaliyetlerine başlamıştır. Bir taraftan uluslararası hukuktan doğan haklarımız diplomatik kanallarla ikili ve çok taraflı platformlarda ve gerekirse Gunboat diplomasisi ile savunularak dünya kamuoyu desteği sağlanmalı, diğer taraftan sahada daha yaygın ve etkin varlığımız devam ettirilmelidir.

Kurvaziyer Turizmi

Kurvaziyer gemilerinin neredeyse dörtte biri Akdeniz çanağında sefer yapmaktadır. Dünyada büyük tur işletmecileri ile koordine edilerek ülke-



mizin tarihi ve coğrafi potansiyelinin bir bütün olarak doğru tanıtımı ve etkin pazarlanması sonucu ülkemiz bu turların uğrak noktalarına dâhil edilip cazip bir merkez haline getirilmeli, başta İstanbul olmak üzere Karadeniz, Ege ve Akdeniz'de kurvaziyer limanları inşa edilmeli ve bu büyük pazardaki payımız artırılmalıdır.

► **İstihdama Denizden Katkı Sağlanması**

Ülkemiz, ehliyet sahibi 180 bin gemi adamıyla Çin'den sonra ikinci en büyük gemi adamı sayısına sahiptir. Ancak lisan, SGK vs. nedenlerle aktif çalışan sayısı neredeyse dörtte bir seviyesindedir. Dünyaya nitelikli gemi adamı ihraç etmek için öncelikle denizciliğe mahsus istihdam ajansları vasıtasıyla gemi adamı eğitim, istihdam, tanıtım ve takip sistemi oluşturulmalı, gemi adamlarımız bu pazarda aranılan vasıflarla donatılarak tercih sırasında en üste taşınmalıdır. Halihazırda en büyük engel olan lisan sorunu, sektöre özel eğitim verilmesi sağlanarak çözümlenmelidir. Gemi adamlarının SGK primleri işverenle paylaşılarak devlet tarafından önemli bir miktarı karşılanmalı, istihdamın önü açılırken gemi işletmecilerinin ciddi bir maliyet kalemi azaltılmalıdır.

► **Balıkçılık Sektörümüzün Geliştirilmesi**

Balık ve deniz ürünleri avcılığı için yaklaşık 460 bin km² deniz yetki alanına, 178 bin km² göl ve akarsular ile 3.500 km² baraj göllerine sahip ülkemiz, dünyada balık üretiminde otuzlu sıralarda yer alabilmekte, yaklaşık 8 kg kişi başına tüketilen balık ile de dünya ortalamasının yarısından bile geriye düşmektedir. Dünyada 39 milyon kişinin balık avcılığı ile iştiğal ettiği biliniyorken, balıkçılığın ülkemiz istihdamdaki payı ise 50 bin kişi ile oldukça kısıtlıdır. Ülke ekonomisine katkısı bu nedenle istenen seviyelere ulaşmamıştır.

Başta milletçe yeterli Omega-3 ve protein olarak sağlıklı beslenebilmemiz yani kendi ihtiyaçlarımız için balıkçılığın kalkındırılması gereklidir. Balıkçılık, çevre ve ekosistemi ile birlikte ele alınarak avlanma ve kaynak ilişkisi konusunda ciddi araştırmalara dayalı politikalar belirlenmeli, balık neslini yok eden avcılığa karşı etkin bir denetim sistemi getirilmelidir. Altyapı ve teknik kapasite oluşturularak uzak deniz balıkçılığı için ikili balıkçılık anlaşmalarının adedi artırılmalı, okyanus balıkçılığı ile birlikte teşvik edilerek balıkçılık sektörünün sağlıklı gıda, milli ekonomi ve istihdam olarak

dünyada ciddi seviyelere taşınması hedeflenmelidir.

Balıkçı gemilerinin ve üzerinde çalışan personelin deniz emniyetinin artırılması, uluslararası ticarete konu olan yasa dışı ve izinsiz balıkçılığın önüne geçilmesi ve balıkçıların olumsuz şartlarda çalıştırılmasına engel olunmasına katkı sağlamak üzere Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO) tarafından geliştirilen ve yakında yürürlüğe girmesi beklenen 2012 Cape Town Anlaşması'na ülkemizin taraf olması hususunda ilgili kurum ve kuruluşlarla istişare yapılarak ortak milli görüş oluşturulmalıdır.

► **Mavi Ekonomide Yeni Alanlar ve İstihdam İmkanları Geliştirilmesi**

Ülkemizde, deniz yetki alanlarından başlamak üzere yenilebilir enerji kapsamında rüzgâr ve dalga enerji tesisleri kurulması, biyoenerji, deniz madenciliği (çinko, bakır, kalay manganez vb. çıkarılması), kozmetik maddeler üretiminde henüz değerlendirilmemiş deniz kaynakları potansiyeli harekete geçirilerek ekonomiye ve istihdama katkı sağlanmalıdır.





Öğr. Gör. Kapt. Mehmet Erdoğan

Akdeniz Üniversitesi

Finike Meslek Yüksekokulu- Deniz ve Liman İşletmeciliği Pr.

2009 yılında İ.T.Ü Denizcilik Fakültesi Deniz Ulaştırma ve İşletme Müh. Bölümünden mezun oldu. Mezuniyeti ile beraber çalışmaya başladığı tanker gemilerinde farklı görevlerde çalışmış olup en son Uzakyol Kaptan olarak görev yapmıştır. İ.T.Ü. Fen Bilimleri Enstitüsü Deniz Ulaştırma İşletme A.B.D. başladığı yüksek lisans eğitimini 2019 yılında tamamlamış olup, aynı yıl başladığı doktora eğitimine İ.T.Ü. Lisansüstü Eğitim Enstitüsünde devam etmektedir. 2017-2019 yılları arasında Bartın Üniversitesinde akademik personel olarak görev yapmış olup 2019 yılında akademik görev almaya başladığı Akdeniz Üniversitesinde halen devam etmektedir.

Diplomalar Aynı Eğitimler Farklı

Ülkemizde denizcilik alanında eğitim-öğretim konusu ne yazık ki tam anlamıyla çözülemeyen temel sorunlardan biri olmuştur. Denizcilik eğitim kurumlarında staj, yabancı dil, akademisyen yetersizliği, uygulama ve simülasyon eğitim imkanlarının kısıtlı olması gibi birçok sorun halen aşılmaya çalışılmaktadır. Buradaki yazımda aslında çok da farkında olmadığımız üniversitelerin meslek yüksekokullarındaki denizcilik eğitimi sorunlarını dile getirmeye çalışacağım.

Üniversitelerin 2 yıllık ön lisans eğitimi veren meslek yüksekokulları "nitelikli insan gücünü" sağlamak amacıyla genellikle üniversitelerin bulunduğu illere bağlı ilçelerde kurulmuştur. Denizcilik sektörü ile alakalı olarak da birçok alanda değişik üniversite meslek yüksekokullarında ön lisans programları açılmıştır. Başta Deniz ve Liman İşletmeciliği programı olmak üzere Deniz Ulaştırma İşletme, Marina ve Yat İşletmeciliği, Gemi Makineleri İşletmeciliği gibi tüm denizcilik programlarına 2020 ÖSYM verilerine göre 3.101 öğrenci yerleştirilmiştir. Her yıl ortalama 2 bin civarında öğrenci denizcilikle alakalı programlardan mezun olup meslek hayatına atılmaktadır. Fakat bu durum hiç de beklenildiği şekilde gerçekleşmemektedir. Üniversitelerin diğer meslek yüksekokullarındaki programlar gibi denizcilikle alakalı program mezunlarından büyük bir bölümü mezuniyet sonrası eğitim aldıkları alanlarda yeteri kadar iş imkânı bulamadıkları gerekçesiyle farklı sektörlere yönelmektedirler. Hatta bölüme yerleşen öğrenciler daha mezun olmadan kazandıkları programları yarıda bırakmakta veya bu program-

lara hiç başlamamaktadırlar. Böyle bir sonucun ortaya çıkmasının önemli sebepleri bulunmaktadır.

Bu önemli sebeplerden biri; eğitim kurumları olan üniversitelerin öğrencilere vermiş olduğu eğitim ve öğretimin sektörün beklenti ve ihtiyaçlarına tam olarak karşılık verememesidir. Yeterli donanımına sahip olmadan mezun olan öğrencilerin iş hayatına atıldıkları dönemde bu eksiklikleri sektör içerisinde iş bulmalarını zorlaştırmaktadır. Nitelikli iş gücü, teknik eleman, ara eleman olarak meslek yüksekokullarında yetiştirilen öğrencilerin ön lisans eğitimleri boyunca sektörün ihtiyaçlarına ve gereksinimlerine bağlı bir eğitim almış olmaları bahsettiğimiz sorunu ortadan kaldıracabilecek önemli bir çözüm yoludur. Fakat üniversitelerin kendi akademik ve teknik alt yapılarına bağlı olarak belirledikleri eğitim müfredatları ile ne yazık ki istenilen bu sonuca ulaşılamamaktadır.

Üniversitelerin Yüksek Öğretim Kurumu'na (YÖK) bağlı bulunması nedeniyle Türkçe, Matematik, Atatürk İlkeleri ve İnkılap Tarihi gibi bazı dersler zorunlu olarak okutulmaktadır. Bunun dışında kalan dersler ve uygulama eğitimleri tamamen üniversite yönetimine bırakılmıştır. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı'na bağlı Denizcilik Genel Müdürlüğü'nün yetkilendirdiği ön lisans programlarında STCW (Standards of Training Certification and Watchkeeping) asgari gerekliliklerinin sağlanması ile verilecek olan eğitim müfredatının büyük bir kısmı belirlenmiş olmaktadır. Ancak, yetkilendirilmesi yapılmamış diğer ön lisans programlarında eğitim müf-

redatı konusu karmaşık bir hal almış durumdadır. Bu durumu meslek yüksekokullarının denizcilikle alakalı bölümlerinden olan "Deniz ve Liman İşletmeciliği Programı"nın ele alarak göstermeye çalışacağım. Ders müfredatı olarak üniversitelerden ikisi devlet ve diğer ikisi vakıf üniversitesi olmak üzere toplamda dört üniversite incelenmiştir. Bu üniversiteleri tercih ederken üniversitelerin "Deniz ve Liman İşletmeciliği" alanında ÖSYM tarafından en yüksek taban puan ile yerleştirme yapılmış devlet ve vakıf üniversiteleridir. Özellikle bu üniversiteler öğrenciler tarafından program olarak en çok tercih edilmiş olup yüzde 100'lük yerleşme oranlarına sahiptirler.

İncelediğimiz bu meslek yüksekokulları arasında sadece bir vakıf üniversitesinin meslek yüksekokulu Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı tarafından yetkilendirilmiş olup diğer üç meslek yüksekokulunun yetkilendirilmesi bulunmamaktadır. Yetkilendirme sonucu olarak bu vakıf üniversitesinde ders müfredatı ağırlık olarak STCW gerekliliklerini sağlamaya yönelik oluşturulmuştur. Vakıf üniversitesinin Deniz ve Liman İşletmeciliği programından mezun olan bir öğrenci mezuniyeti ile beraber Sınırlı Vardiya Zabiti Eğitimi tamamlamış olmakta ve 18 adet STCW sertifikasına sahip olma hakkını kazanmaktadır. Diğer üniversitelerde ise bu durum farklı denizcilik derslerinin yanında ilave olarak işletme ve sosyal alan ağırlıklı dersler içermektedir. Yetkilendirmeye sahip olan üniversitelerden mezun olan öğrenciler yetkilendirilmesi bulunmayan üniversitelerden mezun olan öğren-



cilere göre meslek hayatlarına önde başlamaktadırlar. Ülkemizde bulunan tüm üniversitelerde denizcilikle alakalı bölümler için asgari ders kriterlerinin belirlenip aynı bölümden mezun olan tüm öğrencilerin asgari eğitimleri almasının sağlanması gerekmektedir. Bu yolla eğitimde fırsat eşitliği tüm denizcilik programı öğrencilerine sağlanmış olacaktır.

Denizcilik alanında teorik eğitimin iki şekilde pratiğe dönüştürülmesi mümkündür. Bunlar uygulama ve simülasyon laboratuvarları ile mesleki staj uygulamasıdır. Ülkemizdeki birkaç üniversite dışında geri kalan diğer üniversitelerde uygulama ve simülasyon laboratuvarı imkanları yoktur veya yetersizdir. Meslek yüksekokulları için üniversitelerin genel bütçelerinden ayırdığı maddi destek yok denecek kadar azdır. Sağlanan bu maddi desteklerle uygulama ve simülasyon laboratuvarlarının yapılması ve öğrencilerin kullanımına sunulması neredeyse imkansızdır. Türkiye'nin değişik bölgelerinde bulunan meslek liseleri bile bu konuda üniversitelerin meslek yüksekokullarından çok daha iyi şartlara sahip bulunabilmektedirler. Staj konusunda; incelediğimiz üniversitelerden iki vakıf ve bir devlet üniversitelerinde öğrencilerin sektöre giriş yapacakları mesleki staj zorunlu tutulurken diğer devlet üniversitesinde zorunlu mesleki staj uygulaması bulunmamaktadır. Nitelikli iş gücünün oluşturulmasında, teorik olarak elde edilen bilginin sahada uygulanmasının ne kadar önemli bir husus olduğu aşikardır. Staj konusunda denizcilikle alakalı 4 yıllık lisans eğitimi veren

fakültelerde sağlanan uygulamadaki benzerliğin meslek yüksekokullarında da sağlanması gerekmektedir.

Diğer bir önemli müfredat sorunu ise yabancı dil konusudur. Yabancı dil eğitimi sadece denizcilikle ilgili eğitim veren kurumların dışında tüm ülke eğitim sistemimizin de en büyük problemlerinden biridir. Yabancı dil konusu uluslararası bir sektör olan denizcilik alanı için en önemli hususlardan biridir. Sektördeki yönetici konumunda bulunanların yanı sıra teknik ve ara kadro elemanların da yabancı dil alt yapısına sahip olması sektör işletmeleri için büyük avantajlar sağlamaktadır. Bir vakıf üniversitesi dışındaki diğer tüm üniversitelerde ne yazık ki zorunlu İngilizce hazırlık eğitimi bulunmamaktadır. Sadece birkaç üniversitede isteğe bağlı İngilizce hazırlık eğitimi yapılmakta olup öğrencilerin yıl kaybı nedeniyle bu hazırlık eğitimini de tercih etmedikleri bilinmektedir. Bunun yanı sıra 'Mesleki İngilizce' ya da 'Denizcilik İngilizcesi' de birkaç üniversite dışında eğitim müfredatlarında yer bulmamaktadır. Milli Eğitim Bakanlığı'nın bu yıl belirli meslek liselerinde başlattığı yabancı dil seferberliğinin meslek yüksekokullarında da uygulamaya konulması gerekmektedir.

Sonuç olarak, denizcilik programlarını içeren meslek yüksekokullarındaki eğitim müfredatı problemlerinin çözülmesi için tüm denizcilik paydaşlarının bir araya gelerek problemi birlikte ele alması gerekmektedir. Başta üniversite ve YÖK temsilcileri ve akademisyenleri olmak üzere de-

nizcilik sektöründeki meslek odaları ve sivil toplum kuruluşları (DTO, KOSDER, TÜRKLİM vb.) ile Denizcilik Genel Müdürlüğü temsilcilerinin bulunacağı bir çalıştay yapılması veya komisyon oluşturulması ile denizcilik programlarının belirlenmesi gerekmektedir. Bu standartlar belirlenip ülkemizde bulunan tüm denizcilik programlarını da içine alacak şekilde uygulamaya konulmalıdır. Aynı programdan mezun olan öğrencilerin sahip olduğu diploma ile birlikte alacakları asgari eğitimlerde de benzerlik sağlanmalıdır. Asgari ders standartlarının belirlenmesi tamamlandıktan sonra üniversite yönetimi kendi akademik ve teknik altyapısına göre uygun olarak sosyal alanlardan farklı dersleri müfredata ekleyebilmelidir. Bu sayede üniversitelerin kendi öğrencileri için temel asgari eğitimin yanında farklı içeriklere sahip uygulamalı veya teorik eğitimler sağlanabilecektir.

Ülkemizde bulunmasıyla övündüğümüz genç nüfusun eğitim ve meslek problemlerinin çözümüne milli bir mesele olarak yaklaşılmalıdır. Sahip olduğumuz bu önemli potansiyele değerlendirmemiz gerekmektedir. Mustafa Kemal Atatürk'ün söylediği gibi "Gençliği yetiştiriniz. Onlara bilim ve kültürün olumlu fikirlerini veriniz. Geleceğin aydınlığına onlarla kavuşacaksınız."

Kaynakça:

<https://yokatlas.yok.gov.tr/netler.php>
<https://www.atam.gov.tr/duyurular/turk-gencligi>



Dr. Öğr. Üyesi Hasan Bora Usluer

T.C. Galatasaray Üniversitesi

Denizcilik Meslek Yüksekokulu Müdürü

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 VII "Doğu Akdeniz'de Farkındalık"

Değerli Koster Dergisi okuyucuları, Deniz Yetki Alanları Bölüm III yazısı, "Sınır Taşsız Vatan; MAVİ", Deniz Yetki Alanları Bölüm IV "Doğu Akdeniz de ikinci önemli mutabakat" ve Deniz Yetki Alanları Bölüm V "Türkiye'nin Deniz Yetki Sahaları; Mevcut ve olması gereken" Deniz Yetki Alanları Bölüm VI "Deniz Yetki Sahaları; Güçlü olmak mı? Haklı olmak mı?" başlıkları ile karşınıza çıkmıştı. Doğu Akdeniz'de gerçekleşen denizaltı çalışmaları neticesinde, bölgenin değerinin farkındalığı gitgide artmaktadır. Özellikle son üç yılda olan farkındalık, bölgede kıyısı olmayan ülkelerin bile dikkatini çekmiş ve müttefik olacak çıkar sahibi ülkeler ile beraber çalışmalara gidilmiştir. Son günlerde özellikle kayda değer gelişmelerden birisi ise; Mısır'ın Doğu Akdeniz'de 2019 yılı itibarıyla GKRY ile uzlaşması kabul edilebilir. Doğu Akdeniz'de akıllara durgunluk veren deklarasyonlar silsilelerinin kronolojisine bakıldığında;

- ▶ Şubat 2003 tarihinde yapılan ve Şubat 2004 tarihinde Birleşmiş Milletler'e tescil ettirilen Münhasır Ekonomik Bölge tescilli antlaşması,

- ▶ Nisan 2004 tarihinde Rum yönetimi Kıbrıs Cumhuriyeti ve Avrupa Birliği güvencesinde Münhasır Ekonomik Bölge ilanı,
- ▶ Ocak 2007 tarihinde Güney Kıbrıs Rum Yönetimi ile Lübnan arasında Münhasır Ekonomik Bölge anlaşması imzalanması, (Lübnan Parlamentosu veto ederek onaylamamıştır.)
- ▶ Aralık 2007 İsrail ile Güney Kıbrıs Rum Yönetimi arasında deniz yetki sahası sınırları anlaşması,
- ▶ Mart 2019 tarihinde Türkiye Cumhuriyeti Devletinin Birleşmiş Milletlere deklarasyonuna misilleme yapmak amacıyla Güney Kıbrıs Rum Yönetimi tarafından Mayıs 2019 tarihinde Kıbrıs adasının kuzeyinde kendinin belirlediği bir sınır çizmesi, dikkatleri çeken gelişmelerdendir.

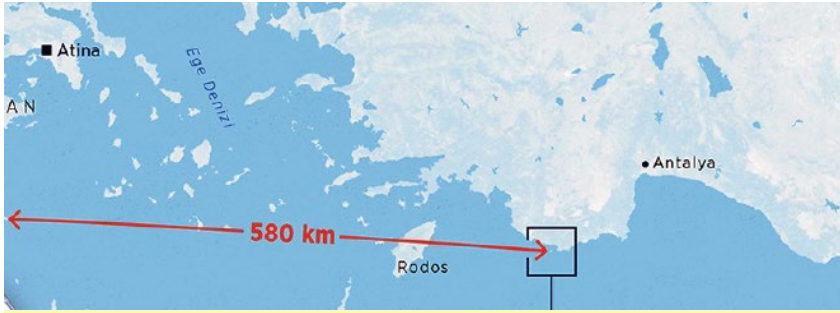
Bu aşamada sözde bilimsel altlıkla İspanya'nın Sevilla Üniversitesi denizcilik coğrafyası alanında uzman Prof. Juan Luis Suarez de Vivero (Coğrafya Anabilim Dalı Uzmanı) tarafından hazırlandığı için üniversitenin adıyla anılan bu harita, Yunanistan'ın Ege

ve Akdeniz'de kıta sahanlığı olarak hak iddia ettiği alanları ifade ettiği öne sürülerek yayınlanmıştı. Gerçekten geometrik ve hukuki bir altlığı bulunmayan ve Deniz Hukuku dikkate alındığında komşu ülke ve sınırlarına mütabakat ile hareket edilerek karar verilmediğinden dolayı Avrupa Birliği Komisyonuna konuyla ilgili sorulmasıyla: "Herhangi bir Kurum tarafından hazırlanan çalışmalar ve raporlar resmî belgeleri niteliğinde değildir bu yüzden hukuki ve siyasi değerleri yoktur. Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku sözleşmesinde olduğu gibi, Deniz yetki alanlarının sınırlandırılması, yeraltı kaynakların kullanımıyla vb. konular sadece iyi niyetle, uluslararası hukuka uygun olarak ve iyi komşuluk ilişkileri doğrultusunda diyalog ve müzakerelere yoluyla çözümlenmelidir." cevabı alınmıştır.

Deniz Haritaları ve Deniz Yetki Sahaları özellikle anakaralar özelinde (Birleşmiş Milletler Deniz Hukuk Sözleşmesi'ne göre deniz yetki sahasları anakaralar dikkate alınarak çizilmektedir.) Med-Cezir hattının, Cezir (Astronomik su seviyesinde suyun en fazla çekildiği sığ su hattından itibaren



Şekil 1. Seville Haritası



Şekil 2. Yunanistan anakarasının Doğu Akdeniz Meis Adası'na uzaklığı

çizilen düz esas hatlara) sınırı çizgileri düz esas hatları dikkate alınarak çizilmektedir. Bu esnada, kıyıdaş ülkelerin kıyı uzunlukları temel belirleyicilerdendir.

Şekil 2'de görüldüğü üzere Rodos ve Girit Adalarının varlığı anakarasından nerdeyse 600 km uzakta olan Yunanistan için hak etmediği ve kıyıdaş ülkeler tarafından kabul edilemeyecek bir yetki sahasının illegal olarak çizilip deklare edilmesi ile meşru hale gelmeyecektir. Bu bağlamda, Türkiye ve Adalar-Ege Denizi ile Doğu Akdeniz'de en uzun sahil şeridinde sahip olan Türkiye Cumhuriyeti ve deniz hak ve menfaatlerini hiçe saymak kesinlikle kabul edilecek bir durum değildir. Özellikle Libya ile 2020 yılında yapılan mutabakatla kesin olarak Deniz Yetki Sahası ve Türkiye Cumhuriyeti Devletinin yok sayılan hakları küresel olarak fark edilmiş ve Yunanistan devletinin yayılmacı politikası sekteye uğramıştır.

Şubat 2003 tarihinde belirlenen ve Şubat 2004'te Birleşmiş Milletler'e tescil ettirilen Mısır ile Güney Kıbrıs Rum Yönetimi arasında varılan Münhasır Ekonomik Bölgesi, antlaşması Kıbrıs Adasındaki Kuzey Kıbrıs Türk Cumhuriyeti haklarını hiçe saymıştır. Bu durumun aksine Mısır devleti, Türkiye Cumhuriyeti ile anlaşma yapmış

olsaydı 12.000 km² civarında deniz alanına sahip olabilecekti. Özellikle Doğu Akdeniz'de deniz yetki sınırları çizilmesi için Mısır Devletinin dikkate alması gereken bölge de uzun deniz sınırları olan Türkiye Cumhuriyeti devleti olmalıydı. Kıbrıs Adası kendi özelinde deniz yetki sahasına karasuları dikkate alınarak keşimi ile oluşturulmalıdır. Bölge coğrafyası dikkate alındığı zaman Türkiye ve Mısır karşı-

lıklı kıyılara sahiptir. Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesinde tarif edilen tanımlamalara net uymaktadır.

Mısır Devleti, 18 Şubat 2021 tarihinde ilan edip 1 Ağustos 2021 tarihinde sonlandıracağı ihalede, aşağıdaki şekilde 18 numaralı parsel için, Türkiye Cumhuriyeti'nin, 13 Kasım 2019'da Birleşmiş Milletlere bildirdiği kıta sahanlığı sınırlarını dikkate alarak belirledi.

Dolayısıyla son deklarasyonu, Yunanistan ile yapılan sözleşmelerdeki sınır bertaraf edilmiştir. Aslında hak aslına ve haklı tarafa rücu etmiştir. Mısır daha fazla kayba uğramamak için menfaatini düşünerek hareket ederek sonuç olarak pekte yanlış davranmamıştır. 18. Numaralı sahada ihale ilanına çıkılması Yunanistan ve Güney Kıbrıs Rum Yönetiminin haksız planlarını uygulamasını sekteye uğratmıştır. Bu hareketlenme sonucu Yunanistan Dış İşleri harekete geçmiş ve azda olsa geri adım atarak esneklik yapmıştır. Yunanistan, anakarasından bu kadar uzakta hak ve menfaatlerden vazgeçmemekte iken Türkiye Cumhuriyeti'ne uluslararası seviye de özellikle Avrupa Birliğinden de destek arayışları ile akla ve hukuka aykırı olan Avrupa Birliği Komisyonu tarafından da resmi kabul görmemiş Seville Haritasından yola çıkarak deniz yetki sahasını varsaymak en kibar tabirle Akdeniz'de Şımarık Çocuk gibi davranmaktır. Bu bağlam da anlaşılan artık "Doğu Akdeniz'de Farkındalık" çok yüksek seviyededir.



Şekil 3. hurriyet.com.tr/dunya/dogu-akdenizde-yeni-kriz-atina-ile-kahirenin-18inci-parsel-kavgasi-41750657



Turgay Noyan

Basın Konseyi Yüksek Kurulu Üyesi

“Amatör denizci kendi teknesinin reisidir.”

Denizcilik camiası sizi yakından tanıyor ama geleceğin denizcileri ve deniz sevenleri için kısaca kendinizi tanıtır mısınız?

İstanbullu bir anne ile Gaziantep’li bir babanın evladı olarak 1944 yılında doğdum. Babam ülkemizin ilk pilotlarından. İlkokulu Gaziantep’te orta ve liseyi ise İstanbul Erkek Lisesi ve Pertevniyal liselerinde okudum. İktisat mezunuyum. Uzun yıllar profesyonel müzisyen ve besteci olarak çalıştım. Çocukluk hayalim gazetecilik ise müzisyenliğimi noktalamama neden oldu.

Yıllar önce denizlere dair uzun ve derin bir yolculuğa çıktığınız aşikâr. Bu yolculuğa sizi çağıran etmenler nelerdi? Ekonomi alanında eğitim almış birisi olarak rotanızı denizlere nasıl ve neden çevirdiniz?

Aslına denizle tanışıklığım 17 yaşında bir sandalla başladı. O sandalda yelkene başladım ve giderek denize olan sevgim arttı. Bu da sonunda bende müthiş bir tutkuya dönüştü ve 1965 yılında bir kotra sahibi olmayı başardım. O zamanlar tüm yelkenli yatlarla (Cutter’den mülhem) kotra deniliyordu. Henüz üniversite birinci sııftaydım ve müzisyen olarak çalışıyor iyi de para



kazanıyordum. Yani parasını babam vermedi...

Geriye dönüp baktığınızda profesyonel manada bir denizci olabilme adına hayalleriniz var mıydı? Denizlerdeki ‘amatör ruhunuzun’ birçok disiplinde denizcilığe katkı sunmanıza fayda sağladığını düşünüyor musunuz?

Hiçbir zaman profesyonel bir denizci olmayı düşünmedim. Şu anda da geriye dönsem istemezdim sanıyorum. Ben denize yakın olmayı seviyorum. Çok saygı duyuyorum ama kocaman

gemiler bana göre değil. “Birçok disiplinde denizcilığe katkı” benim için iddialı bir tanımlama olur. Bunları çok samimi söylüyorum. Ben bir amatör denizciyim, denizi çok seviyorum ve denizlerde çoğalam istiyorum. Bunun için de karınca kararınca çabalarım oldu, olacak da. Ayrıca denize profesyonel olarak emek veren tüm branşlardaki kardeşlerime de büyük sevgim ve saygım var. Ticari bahriyede çalışanları da, askeri bahriyeliyi de, balıkçıyı da, amatörü de bir elin parmakları gibi ayrılmaz kabul ediyorum. Aynı yolun yolcularıyız...



Deniz yazıları geleneğini başlatan isimsiniz. Her yazınız ve edebi eseriniz ayrı ayrı değer taşıyor. 57 yıllık denizcilik serüveninizin bu eserlerinize en çok hangi açılardan katkısı ve etkisi olduğunu düşünüyorsunuz?

Deniz yazılarım ben emekli olduktan sonra da bir müddet devam etti. Şimdi kızım Tuba ile birlikte Naviga Dergisi'nde devam ediyorum. Eğitim kitabım da dahil tüm kitaplarıma denizcilik deneyimimin büyük katkısı olduğu kesin.

Ben ağırlıklı olarak yaşanmış deniz hikâyeleri yazıyorum. Olayları dinlerken, araştırırken nasıl olduğunu tahmin edebiliyorum. Bu nedenle bir süre sonra karşımdaki de ufak detayları atlamadan naklediyor.

Denizcilik eğitimi de sizin ayrıca ele aldığınız ve hatta üzerine kitap yazdığınız bir husus. Türkiye'deki denizcilik eğitimi konusunda değerlendirmelerinizi alabilir miyiz?

Ben denize çıkmaya başladığımda



değil ders alacak, yelken öğrenecek, amatör denizcilere yönelik okuyacak bir dergi bile yoktu. İstanbul için konuşuyorum. Kadıköy'ün Fenerbahçe ve Kalamış'ın, Adalıların şansı vardı. Ama bizim gibi Fındıkzade gibi içerde kalan bir semtin çocuklarının hiç şansı yoktu. Bir yelken kulübüne gitmek kimin aklına gelebilirdi ki, bir bakıma biz çirkin ördek yavrusuyduk...

Tabii sadece amatör denizciler için konuşuyorum. Bugün gerçekten de eğitim veren pek çok ciddi kurum var, yelken kulüpleri daha ulaşılır ve yaygın. Okumak isteyen dergi de var kitap da... Biz İngilizce Admiralti haritalara mahkûmduk. Şimdi Seyir Hidrografi'nin yatlarla özel haritaları bile var...





Bir başka konu şu. Amatör Denizci Belgesi'ni aldın mı denizci filan olmuyorsun. Öyle çok kişiden duydum ki, "Belgemizi aldık. Kaptan da olduk" diye... Bir defa ben kendimi kaptan diye nitelendiremiyorum. Kaptanlık çok özel, bir eğitimden sonra kazanılan bir titr. Onda da adamı hemen kaptan yapmazlar. Dördüncüsü var, üçüncüsü, ikincisi... Süvari bey olmak, efendi kaptan olmak kolay mı?

Kısacası amatör denizci kendi teknesinin reisidir. Ama onu gerçekten yönetebilecek bir deneyime sahip olmak gerekir. İyice pişip, işi öğrenmek isteye-ne günümüzde imkân çok. Bir belge ile denizci oldum sananı Allah korusun...

Sektörde önemli bir boşluğu dolduran ve fuarlarda boy gösteren başka bir çalışmanızda "Denizcilik Kütüphanesi". Bu çalışma veya oluşum hakkında bilgi verir misiniz?

Naviga'yı çıkartmaya başlarken hedefimiz burayı bir deniz kültürü kulübü haline getirmektir. Bunun için daha ya-

yına başlamadan Naviga adıyla kendi yarışlarımızı başlattık. Deniz kitapları yayıncılığı ise en büyük hayalimizdi. Çok önemli eserleri Türk okuyucusuna kazandırdık. Tek bir örnek vereyim. Jashua Slocum dünyayı yelkenle dolaşan ilk denizcidir. Çizimleri de kendisine ait bir kitabı vardır. Eski İngilizce ile daha da zoru eski gemici dili ile yazılmış bir eser. Bunun için üç yıl uğraştık. Kaç mütercim yarıda bıraktı. Sonunda Okyanusta Bir Türk Kızı kitabının yazarı Hülya Liegh harika bir tercüme ile bu işi başardı. Kitabın Türkçe ismini de rahmetli Sadun Boro ile birlikte koyduk: İlk Defa Tek Başına...

Şimdi Kalamış'taki merkez ofisimiz aynı zamanda tüm denizcilik yayınlarının da satıldığı bir kütüphane. İnternette varız, idealimiz her ile bir deniz kütüphanesi. Olur mu? Olmaz demeyin her şey hayal etmekle başlar...

Dünyanın dörtte üçünün sularla kaplı olduğu ve denizlerin büyük önem taşıdığı klasikleşen bir söylem haline geldi. Buna karşın deniz ve okyanusların hem Türk hem de dünya edebiyatında yeteri kadar yer bulduğunu düşünüyor musunuz?



Dünyada gerçekten de iyi bir seviyede. Bizim ise daha çok yolumuz var. Naviga'nın yayınladığı deniz kitapları daha 30'lu sayılarda...

Amatör denizciliğiniz ve profesyonel müzisyenliğiniz arasında mekik dokudunuz. Okurlarımıza müzisyen kimliğinizden de bahsedebilir misiniz?

İlk başladığımda Gaskonyalı Toma adlı İstanbul'un efsane tavernacısı ile çalışıyordum. Toprağı bol olsun, her açıdan muhteşem bir kişilikti. Sonra önce kendi orkestramı kurdum, sonra da kendi yerimi açtım. 22 yıl Bostancı'da Turgay'ın Tavernası adıyla çalıştırdım. Besteci olarak bir zamanların en ünlü televizyon dizileri Kim Bunlar, İnsanlık Hali, Karşı Şov, Bizim Çocuklar vs. gibi dizilerin tüm müzikleri bana aittir. Beşiktaş ve Göztepe kulüplerinin resmi marşları da benim bestemdir. Beşiktaş Marşı LP olarak 1983 yılında yayınlandı.

Coğrafi konumumuzun getirdiği avantajlar sayesinde denizlerle içi yaşayabilen ender toplumlar arasında yer alıyoruz. Denizlere uzun yıllar emek vermiş birisi olarak toplumumuza ve geleceğin denizcilerine hangi mesajları vermek istersiniz?

Kişilerden önce devlet kurumlarına ve denize kıyısı olan belediye yöneticilerine iki sözüm var. Denizle insanların arasına kayalar koymayınız, duvarlar çekmeyiniz. Eskiden Kadıköy'den Tuzla'ya kadar olan sahilde insanlar sandallarını karaya çeker, balığa çıkarlardı. Ne zaman ki, dolgu işi kaya ile yapıldı. İnsanlar denizden koptu. Bugün İstanbul'da teknenize bir konuğu bindirecek tek bir iskele yok, bir sandal indirecek rampa yok. Olanlar işgal altında. Belediyelerin halk iskeleleri, tekne indirecek rampalar yapması şart. Ortam sağlarsa insanlar da denize yakınlaşırlar.

SEABEAR

Maritime Cyber Security

Onlar Varsa
Biz de Varız!

Denizciliğimizi Korumak
Milli Görevimizdir!

Sızma Testleri ve
Red Team
Çözümleri!

info@seabear.com.tr

www.seabear.com..tr



Barış Kızıldağ

Liva Denizcilik

Entegre Yönetim Sistemleri Uzmanı

Uzun yıllar çeşitli firmalarda insan kaynakları müdürlüğü yapan Kapt. Barış Kızıldağ, 2005 yılından bu yana denizcilik sektörüne hizmet vermektedir. Kızıldağ, 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 Kızıldağ, Komoros Adaları, Palau bayrak sürveyliği de yapmakta ve deniz bilirkişisi olarak İMEAK Deniz Ticaret Odası'nda görev almaktadır.

Gemi Yükleme / Tahliye Operasyonlarında En Çok Karşılaşılan Sorunlar ve Dikkat Edilmesi Gerekenler

Gün geçmiyor ki Operasyon Müdürünün telefonu yükleme/tahliye operasyonlarındaki problemler nedeniyle çalması. Telefon ekranında geminin numarasını gördüğümüzde, yaşadığımız stresi ancak o telefonu açmak durumunda kalan ofis personeli bilmektedir. Telefon açıldığı andan selamlama cümlelerinin bitimi arasındaki yaklaşık 60 saniye içerisinde Operasyon Müdürünün aklından geçenleri birbiri ardına eklesek -tabiri yerindeyse- "Buradan köye yol olur!" dersek sanırım yanılmayız.

Hâlbuki yaşanan tüm o problemlerin son derece basit sebepleri ve çözümleri bulunmaktadır. Gerek yeterli personelin olmadığından, gerekse personelin yeterli bilgi, birikim ve tecrübeye sahip olmamasından dolayı; çeşitli cins, büyüklük ve içerikte sonsuz sayıda problemlerle karşılaşmaktayız.

Bu yazımızda genel olarak gemilerimizde yükleme/tahliye operasyonları esnasında karşılaştığımız sorunları derlemek ve kısada olsa bir ufuk turu yapmak istedim. Bu bağlamda istatistiklerimizin derlenmesi sonucu oluşturmuş olduğumuz 'En Çok Karşılaşılan Sorunlar Listesi' aşağıda olduğu gibidir.

- ▶ Yanlış/Hatalı Yükleme ve Tahliye Operasyonundan Kaynaklı Kazalar ve Problemler
- ▶ Ambar İçi Yapılara Verilen Zararlar
- ▶ Yüke Verilen Zararlar
- ▶ Balast Operasyonlarından Kaynaklanan Kaza ve Cezalar
- ▶ Geminin Karinası ve Dip Yapısına, İskele ve Terminale Verilen Zararlar
- ▶ Terminal Görevlileri İle Gemi Personelinin Anlaşamaması
- ▶ Yükleme ve Tahliyede Gemi Ekipmanlarının Kullanılması Hususundaki Gemiye Özgü Problemler

Yukarıda ifade ettiğimiz başlıkların dışında daha birçok husus sıralayabiliriz fakat yapmış olduğumuz sigorta ve kaza sürveylerinde en fazla karşılaştığımız konular yukarıdaki başlıklar altında toplanmıştır. Gelin birlikte bu başlıkları biraz açalım ve detaylarına hızlıca bir göz atalım.

Yanlış/Hatalı Yükleme ve Tahliye Operasyonundan Kaynaklı Kazalar ve Problemler

En çok Yaşanılan Problemler: Yanlış/Hatalı yükleme/tahliye planının yapıl-

ması, yükleme/tahliye planlarına taşıma/balast süreçlerinin dahil edilmemesi, yük kayması, geminin bayılması, geminin nötr GM'ye düşmesi, gemi batması, aşırı yük alınması, yük alınmaması, aşırı enine/boyuna meyil.

Yol Açtığı Sorunlar: Bu başlığımızdaki konu belki de en fazla karşılaştığımız kaza sebeplerinin başında gelmektedir. Yüzlerce çeşit farklı yük bulunmakta olup hepsinin yükleme koşulları ve gereksinimleri farklılık arz etmektedir. Kimi yükler dökme, kimileri paketli, kimileri sıvı, kimileri koku çıkarıcı, kimileri kırkambar diye niteleyebileceğimiz katı formda olabilmektedir. Her birinin nasıl yükleneceği, taşıma sırasındaki önlemleri ve nasıl tahliye edileceği birbirlerinden tamamen farklıdır. Buda bize Yükleme, taşıma ve tahliye Operasyonunun belli bir plan dahilinde yapılması gerektiğini göstermektedir. Yanlış/hatalı yüklemelerden sonra gemimize, yükümüze, çevremize ve en önemlisi çalışanlarımıza gelecek zararlar ifade edilemeyecek kadar katastrofik boyutlara ulaşabilmektedir. Gemilerin batış sebepleri sıralamasında "yanlış yükleme ve hatalı taşıma şartları" çatışma, çevresel faktörler ve seyir hataları dışında kalan en büyük faktördür. Yükün kayması, sıvılaşması,

ambar içindeki bağlama ekipmanlarının kopması sonucu yapısal hasar meydana gelmesi, yükün fiziksel ve kimyasal yapısında oluşan hasarlar en fazla karşılaştığımız zararlar olup, bu ve benzeri zararlar yükleme/taşıma planlama hatalarından meydana gelmektedir.

Ana Sebepler: Genelde yükleme ve tahliye planları birbirinden ayrı yapılmakta taşıma süreciyle neredeyse planlanmamaktadır.

Kök Sebep: Taşıma ve tahliyenin bir bütünlük arz ettiği gerçeğinin önemsenmemesidir. İşte bu başlık için planlamanın aşağıda belirtilen fazlara göre yapılmaması, yanlış planlanması ya da gemi-ofis-kiracı yönlü iletişimin yeterli yoğunlukta ve derinlikte yapılmaması, yaşadığımız tüm problem ve kayıpların kök sebebini oluşturmaktadır.

Düzeltilici ve Önleyici Faaliyetler: Bu tür sorunlarla karşılaşmamak ya da karşılaşıldığında uygun aksiyonu almak için aşağıda ifade edilen hususları birlikte yürütmemiz gerektiği karışımıza çıkmaktadır.

Öncelikle; yanlış/hatalı yükleme/tahliye operasyonunun önüne geçebilmek için taşıma operasyonu yükleme öncesi bilgi paylaşımından başlamak şartı ile tahliyenin sonundaki balast operasyonunun tamamlanmasına kadar uzanan 7 aşamalı bir süreçler bütününe etkin şekilde işletilmesi gerekmektedir.

Bu süreçleri aşağıdaki şekilde sınıflandırabiliriz.

- ▶ İlk faz: Yüklenecek yük ile ilgili bilginin "gemi, kiracı, ofis yönlü" paylaşılması.
- ▶ İkinci faz: Yükleme, balast, taşıma ve tahliye planının yapılarak "gemi, ofis ve gerekirse kiracı yönlü" paylaşılması.
- ▶ Üçüncü faz: Yüke ve balast basma operasyonuna hazırlık.
- ▶ Dördüncü faz: Yüklemenin ve balast basma operasyonunun üzerinde uzlaşılan plana göre yapılması.
- ▶ Beşinci faz: Taşımanın üzerinde uzlaşılan plana göre yapılması.
- ▶ Altıncı faz: Tahliyeye ve balast alma operasyonuna hazırlık.
- ▶ Yedinci faz: Tahliyenin ve balast alma operasyonunun üzerinde uzlaşılan plana göre yapılması

Operasyon öncesi yükleme/tahliye yapılacak ekipmanlar ile ilgili ofis-gemi yönlü yeterli yoğunlukta ve derinlikte bir bilgi alışverişi yapılması ve gerekli ofis personeli onay mekanizmasının kurulması.

İnsan hatasına yer vermeyecek ölçüde onaylı ve doğruluğu periyodik olarak kontrol edilen "Bilgisayar Bazlı" yükleme/tahliye/balast operasyon programlarının kullanılması.

Olası uygunsuz durumlarda yapılması gerekenlerinin 'Sefer talimatında' bildirilmiş olması.

Ambar İçi Yapılara Verilen Zararlar

En çok Yaşanılan Problemler: Ambar merdivenlerinin hasarlanması, balast tank yan saclarının delinmesi, balast tank boyalarının çatlaması, ambar taban delinmesi, ambar taban ondulasyonu, ambar kapak ve mezarına hasarları, posta-braket yamulma kopmaları, ağır ve dip yüklerde ambar ağızlarının büzülmesi.

Yol Açtığı Sorunlar: Bu başlığımızdaki konu ise genelde maddi olarak zararlara ve sigortasal sorunlara yol açmaktadır. Özellikle yükleme ve tahliye anında liman işçilerinin sebep oldukları hasarların bir kısmı eğer fark edilmiş ise ciddi bir soruna dönüşmeden giderilebilirler.

Ana Sebepler: Kapma, kepçe, koça çarpması yükün ambara indirilirken ve/veya ambardan çıkarılırken ambar içi posta, merdiven, hopper, ambar taban, yan duvarlar ve kapak yapılarına çarpması, uygunsuz basınç, dönüş hattı ve emniyet devre blokajları bu tür hasarların en önemli sebeplerini oluşturmaktadır.

Kök Sebep: Yükleme ve tahliye planlamasının yeterli ayrıntı ile planlanmaması ve uygunsuz yükleme/tahliye operasyonu takibi.

Düzeltilici ve Önleyici Faaliyetler: Bu tür sorunlarla karşılaşmamak ya da karşılaşıldığında uygun aksiyonu almak için aşağıda ifade edilen hususları birlikte yürütmemiz gerekmektedir.





- ▶ Yükleme/Tahliye operasyonunun en az 4 adım olarak planlanması.
- ▶ Yükleme/Tahliye operasyonunun takibinde ilgili "Vardiya çizelgesi-nin" yükleme/tahliye operasyonu süresince planlanmış olması.
- ▶ Terminal ile gemi arasında yük-leme/tahliye operasyon kontrol listelerinin oluşturularak üzerinde mutabık kalınması ve bu listenin sıkı sıkıya takip edilmesi.
- ▶ Olası hasarlarda yapılması gerekenlerinin sefer talimatında bildirilmiş olması.

Yüke Verilen Zararlar

En çok Yaşanılan Problemler: Yükün fiziksel ve kimyasal özelliklerinin yitirilmiş olması, paslanma, ıslanma, korozyon, deniz ve hava şartlarından dolayı ambar havalandırmalarının yeterli şekilde yapılamaması, ağır demir yüklerinde alt sıralardaki yüklerin ağırlıktan dolayı hasarlanması (ovalite, ezilme, şekil bozukluğu vs.).

Yol Açtığı Sorunlar: Bu başlığımızdaki konu ise genelde maddi olarak

zararlara ve sigortasal sorunlara yol açmaktadır.

Ana Sebepler: Yükleme ve Tahliye esnasında yapılan operasyonel hatalar ve yükün uygun olmayan koşullarda taşınması.

Kök Sebep: yükleme, tahliye ve taşıma süreci planlamasının yeterli ayrıntı ile yapılmaması ve uygunsuz yükleme/tahliye/taşıma süreci takibi.

Düzeltilici ve Önleyici Faaliyetler: Bu tür sorunlarla karşılaşıldığında gerçekte yapılacak işlem aslında 'kriz yönetimine' geçmektir. Bu süreç ise ayrı bir yazının konusudur. Önleyicilik adına ise aşağıda ifade edilen hususları birlikte yürütmemiz gerekmektedir.

- ▶ Yükün taşıma koşullarının ve MSDS'nin yük bağlama öncesi edinilerek gemi-ofis-kiracı yönlü yeterli yoğunluk ve derinlikteki araştırmasının yapılması.
- ▶ Tüm sefer operasyonu taşıma süreçleri ile birlikte planlanması.
- ▶ Taşıma operasyonunda gerekli kontrollerin eksiksiz yapılması ve kayıt altına alınması.

▶ Yükleme/Tahliye operasyonunun üzerinde mutabık kalınan plana göre yapılması

▶ Yükleme/Tahliye operasyonunun takibinde ilgili vardiya çizelgesi-nin yükleme/tahliye operasyonu süresince planlanmış olması

▶ Terminal ile gemi arasında yük-leme/tahliye operasyon kontrol listelerinin oluşturularak üzerinde mutabık kalınması ve bu listenin sıkı sıkıya takip edilmesi.

▶ Taşıma esnasında dikkat edilmesi gerekenlerinin sefer talimatında bildirilmiş olması.

Balast Operasyonlarından Kaynaklanan Kaza ve Cezalar

En çok Yaşanılan Problemler: Kirli/Paslı balast basılması, balast basılamaması/alınmaması, planlandığı süre ve miktarda balast basılamaması veya alınmaması.

Yol Açtığı Sorunlar: Bu başlığımızdaki konu ise genelde yük alınmaması, eksik yük alınması çevre cezalarına ve sigortasal sorunlara yol açmaktadır.



Ana Sebepler: Yanlış balast operasyonu planlaması, yürürlükteki kural ve kaidelerin bilinmemesi veya bilinse de uygulanmaması, balast kayıt defterlerine ilgili kayıtların zamanında yapılamaması, balast devre ve pompalarında olan fiziksel blokaj ve problemler, yeni değişmiş makine kadrosu nedeniyle insan hatası kaynaklı operasyonel sıkıntılar.

Kök Sebep: Balast basma ve alma süreci planlamasının yeterli ayrıntı ile yapılmaması, insan hatası.

Düzeltilici ve Önleyici Faaliyetler: Yukarıdaki maddelerde yazıldığı üzere; hem gemi personeli hem kiracı hem de ofis çalışanlarını ciddi stres ile karşı karşıya bırakan bu tür bir durumlarda kriz yönetimi uygulanmalıdır fakat önleyicilik adına ise aşağıda ifade edilen hususları dikkate almak gerekmektedir.

- ▶ Tüm balast alma ve basma operasyonunun sefer planlanması ile birlikte yapılması.
- ▶ Balast alma/basma/değiştirme operasyonunun zaman geçirmeden ilgili kayıt defterine ve jurnal-

lerine geçirilmesi.

- ▶ Yükleme/Tahliye operasyonu öncesi ilgili limanda uygulanan özellikle balast değiştirme kural ve kaidelerinin gidilecek liman acenteleri üzerinden teyit edilmesi.
- ▶ Balast operasyonunun, üzerinde mutabık kalınan plana göre yapılması.
- ▶ Terminal ile gemi arasında balast operasyon kontrol listelerinin oluşturularak üzerinde mutabık kalınması ve bu listenin sıkı sıkıya takip edilmesi.

Geminin Karinası ve Dip Yapısına, İskele ve Terminale Verilen Zararlar

En çok Yaşanılan Problemler: Karina, gemi dip ve terminal iskele hasarı.

Yol Açtığı Sorunlar: Bu başlığımızdaki konuya genelde maddi olarak zararlara ve sigortasal sorunlara yol açmaktadır. Özellikle yükleme ve tahliye anında gelgit/soluğan/su seviye farkı/ Not Always Afloat But Safely Aground'dan (NAABS) kaynaklanan durumların çok geç fark edilmesi ya

da fark edilememesi ciddi katastrofik sorunlara yol açabilmektedir.

Ana Sebepler: Gelgitler, aşırı yağış/kuraklık vs. sebebiyle nehir içi su seviye farklarının oluşması, NAABSA bağlantılarında dip yapılışın buna uygun olmaması.

Kök Sebep: Yükleme ve tahliye planlamasının gelgit/nehir içi operasyon/NAABSA kriterlerine göre yeterli ayrıntı ile planlanmaması ve uygunsuz gelgit/nehir su seviye/NAABSA operasyonu takibi.

Düzeltilici ve Önleyici Faaliyetler: Bu tür sorunlarla karşılaşmamak ya da karşılaşıldığında uygun aksiyonu almak için aşağıda ifade edilen hususları birlikte yürütmemiz gerektiği karışımıza çıkmaktadır.

- ▶ Yükün yükleme/tahliye limanlarındaki gelgit/NAABSA/solugan/nehir içi su seviye farkı ve debisine dair bilgilerin yük bağlama öncesi edinilerek gemi-ofis-kiracı yönlü yeterli yoğunluk ve derinlikte alınması gereken önlemlerin araştırmasının yapılması.

- ▶ Yükleme/Tahliye planlamasında ve operasyonunda su seviye farkı olabileceğinin göz ardı edilmesi.
- ▶ Terminal ile gemi arasında su Seviye farkı/NAABSA operasyon kontrol listelerinin oluşturularak üzerinde mutabık kalınması ve bu listenin sıkı sıkıya takip edilmesi.
- ▶ Olası hasarlarda yapılması gerekenlerinin sefer talimatında bildirilmiş olması.
- ▶ NAABSA anında yüklemeye devam edilmemesi.

Terminal Görevlileri ile Gemi Personelinin Anlaşmaması

En çok Yaşanılan Problemler: Geminin istenmeyen enine/boyuna meyil ile uzun süre kalması, geç durdurma talimatı verilmesi nedeniyle aşırı yük alınması/yük taşıntısı. Erken durdurma talimatı verilmesi nedeniyle az yük alınması. İstenmeyen trimming masrafları ile karşılaşılması, aşırı yükleme/tahliye hızı...

Yol Açtığı Sorunlar: Bu başlığımızdaki konu ise genelde kiracı ve terminal ile maddi/finansal zararlara ve sigortalı sorunlara yol açmaktadır.

Ana Sebepler: Terminal ile gemi arasında yükleme/tahliye operasyonu için anlamlı bir mutabakata varılmaması. Daha önceki gemilerde karşılaşılan problemlerin yükleyen/tahliye

eden gemiye aktarılamaması veya bilerek aktarılmaması; bu tür sorunların en önemli sebeplerini oluşturmaktadır.

Kök Sebep: Terminal ile gemi arasında yükleme/tahliye operasyonu için gerekli planlamanın usule ve ortam şartlarına uygun şekilde yapılmaması ve yetersiz vizyon. Terminallerin maddi çıkar sağlama hırsı.

Düzeltilici ve Önleyici Faaliyetler: Bu tür sorunlarla karşılaşıldığında ciddi maliyetler bizleri takip etmektedir. Özellikle bazı terminaller, bu tür sorunları sürekli yaşamakta oldukları için bu durumları kendileri lehinde maddi kazanç unsuruna çevirmeye çalışmakta ve çevirmektedirler.

- ▶ Bağlantı öncesi yükleme/tahliye yapılacak terminal ile ilgili ofis-gemi-koruma acentesi yönlü (kiracı acentesi dışında bir acente ile) yeterli yoğunlukta ve derinlikte bir bilgi alışverişinin olması.
- ▶ Yükleme/Tahliye operasyonunda gemi/terminal yükleme kontrol listelerinin oluşturularak terminal ile kendi listelerimiz üzerinden mutabakata varmak.
- ▶ Terminal ile gemi arasında oluşturulan ve acil durum kanalları, yükleme/tahliye durma kriterleri, terminal acil terk kriterleri, yükleme/tahliye konveyör durdurma

süreleri gibi son derece önemli detayların yükleme/tahliye operasyon kontrol listelerinde bulundurulmasının ve mutabık kalınmasının sağlanarak bu listenin sıkı sıkıya takip edilmesi.

- ▶ Olası uygunsuz durumlarda yapılması gerekenlerinin sefer talimatında bildirilmiş olması.

Yükleme ve Tahliyede Gemi Ekipmanlarının Kullanılması Hususundaki Gemiye Özgü Problemler

En çok Yaşanılan Problemler: Gemi kreyn, kapma, pompa, ambar kapak sistemlerinin arıza yapması, yeterli güçte/kuvvette/basınçta/hızda kullanılamaması.

Yol Açtığı Sorunlar: Bu başlığımızdaki konuya genelde maddi olarak zararlar ve sigortalı sorunlara yol açmaktadır. Kiracılar ve terminaller, bazen gemi ve personelini özellikle bilerek ve isteyerek tuzağa düşürmek ve bu durumdan ciddi bir maddi kazanç elde etmek istemektedirler.

Ana Sebepler: Kreyn, pompa, basınçlandırma, emniyet valf sistem ve ekipmanlarının akut arızaları ve/veya planlı bakım eksiklikleri nedeni ile kullanım esnasında arıza yapmaları. Yabancı bir kullanıcının sistem ve ekipmanı hatalı kullanması. Yabancı operatörün sistem ve ekipmanı sabote edecek şekilde kullanması. Yetersiz



bilgi ve sertifikasız personelin sistem ve ekipmanı kullanması.

Kök Sebep: Yetersiz planlı bakım, sabotaj, yetkisiz/sertifikasız operatörün sistemi/ekipmanı kullanması.

Düzeltilici ve Önleyici Faaliyetler: Bu tür sorunlarla karşılaşmamak ya da karşılaşıldığında uygun aksiyonu almak için aşağıda ifade edilen hususları birlikte yürütmemiz gerektiği karışımıza çıkmaktadır.

Bu tür sorunlarla karşılaşıldığında ciddi maddi maliyetler bizleri takip etmektedir. Özellikle Bazı Terminaller bu tür sorunları sürekli yaşamakta oldukları için bu durumları kendileri lehinde maddi kazanç unsuruna çevirmeye çalışmakta ve çevirmektedirler.

- ▶ Bağlantı öncesi yükleme/taahliye yapılacak ekipmanlar ile ilgili ofis-gemi yönlü yeterli yoğunlukta ve derinlikte bir bilgi alışverişi yapılması.
- ▶ Yükleme/Tahliye operasyonunda kullanılacak gemi sistem ve ekipmanları ile ilgili yeterli yedek parça ve Malzemelerin gemide bulundurulması.
- ▶ Olası uygunsuz durumlarda yapılması gerekenlerinin sefer talimatında bildirilmiş olması.
- ▶ Yükleme/Tahliye operasyonundan önce ekipmanların test edilerek kullanıma hazır hale getirilmesi
- ▶ Gemi ekipman ve sistemlerinin yetkisiz ve sertifikasız operatöre kullandırılmaması. Terminal ile gemi arasında yükleme/taahliye operasyon kontrol listelerinin oluşturularak üzerinde mutabık kalınması ve bu listenin sıkı sıkıya takip edilmesi.

Yükleme ve Tahliyede Yüke, Kiracıya ve Yük Talimatının Yetersizliğine Özgü Problemler

En çok Yaşanılan Problemler: Demir çelik yüklerinde (rulo sac , kangal demir , boru vs.) yüklerin yükleme öncesi verilen yük listesine uygun olmaması, likit yüklerin first step testlerinden geçmemesi, özellikle cevher yüklerinin sıvılaşma sorunları, dökme yüklerde beyan edilen Stowage Factor (SF) ile yükleme limanında gelen yükün SF'si farklı olması , yüke düşülecek remarkların belirlenmemiş olması, P&I sövreyi ile geminin/ofisin iletişim problemleri, yük öncesi hangi test-



lerin yapılacağıının tam olarak ifade edilmemiş olması, kiracının habersiz gönderdiği denetmenin yapmış olduğu denetlemede bulunduğu remarklardan dolayı oluşan tali sıkıntılar ve kapak üstü yüklerde lashing problemleri.

Yol Açtığı Sorunlar: Bu başlığımızdaki konu ise genelde maddi olarak zararlar ve sigortasal sorunlara yol açmaktadır. Kiracılar ve Terminaller yükün özelliğine göre bazen gemi ve personelini özellikle bilerek ve isteyerek tuzağa düşürmekte ve bu durumdan ciddi bir maddi kazanç elde etmek istemektedirler. Sıvılaşabilir yükler geminin bayılmasına ve/veya Free Surface Moment (FSM) oluşması neticesi batmalara kadar oluşan zararlar oluşturabilmektedir.

Ana Sebepler: Yükün MSDS'lerinin verilmemesi/istenmemesi, yük hakkında yetersiz araştırma yapılması/yapılmaması. Yük özellikleri ile ilgili farkında olmama sorunu, Kiracıların SF/yükleme listesini isteyerek/istemeden yanlış/hatalı beyan etmesi. Sefer talimatının son derece yetersiz olarak gemiye iletilmesi, gemi-ofis yönlü yükleme/taahliye iletişimin kurulmamış olması, kiracı-gemi-ofis iletişimin yeterli seviyede kurulmaması.

Kök Sebep: Yetersiz planlama, ofis-gemi iletişiminin yetersizliği, sefer talimatının yetersiz hazırlanması, ofis ve gemideki pasif-agresif personel hareketleri.

Düzeltilici ve Önleyici Faaliyetler: Bu tür sorunlarla karşılaşmamak ya da karşılaşıldığında uygun aksiyonu almak için mühendislik kontrollerine veya algoritmik sinyal mekanizmalarına gerek yoktur. Aşağıdaki hususları sistemimize entegre edersek son derece hızlı ve etkin şekilde oluşabilecek sorunların önüne geçebiliriz.

- ▶ Bağlantı, yükleme, taşıma esnası ve tahliye öncesi ayrı ayrı olacak şekilde yükleme/taahliye/taşıma ile ilgili ofis-gemi yönlü yeterli yoğunlukta ve derinlikte bir bilgi alışverişi yapılması.
- ▶ Bağlantı öncesinde yük ile ilgili MSDS dışında da daha önceki best practise tecrübelerini araştırarak gemiye gönderme.
- ▶ Olası uygunsuz durumlarda yapılması gerekenlerinin sefer talimatında bildirilmiş olması.
- ▶ Gemi/Ofis personelinin Yaşanılan geçmiş problemler ile ilgili tazelleme ve şirket içi eğitimlerine tabi tutulması.



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 Türk denizcilik sektörüne çok sayıda eser kazandırmıştır.



Osman Öndeş
Deniz Ticaret Tarihi Yazarı

Geçmiş Zaman Olur ki...

Bir Zamanlar Gemiler Alaca Bulaca Renklerle Boyanırdı

İngiliz ressam Norman Wilkinson düşman denizaltılarını şaşırtmak amacıyla tüm su üstü gemilerini alaca bulaca renklerle boyamıştı!

Alman U-Bot'ları, I. Dünya Harbi yıllarında İngiliz su üstü gemilerini kolaylıkla avlıyorlardı. Denizaltıların periskoplarından ve diğer düşman gemilerinden o yıllarda saklanacak tek yöntem gemilerin bacalarından koyu dumanlar çıkartmaktı.

İngiliz ressam Norman Wilkinson neredeyse her gün bir iki İngiliz su üstü

gemisinin Alman denizaltılarının torpidolarına kurban olmasından etkilenerek çare aradı. Gemileri periskoplardan nasıl gizleyebilir, nasıl onları şaşırtabilirdi?

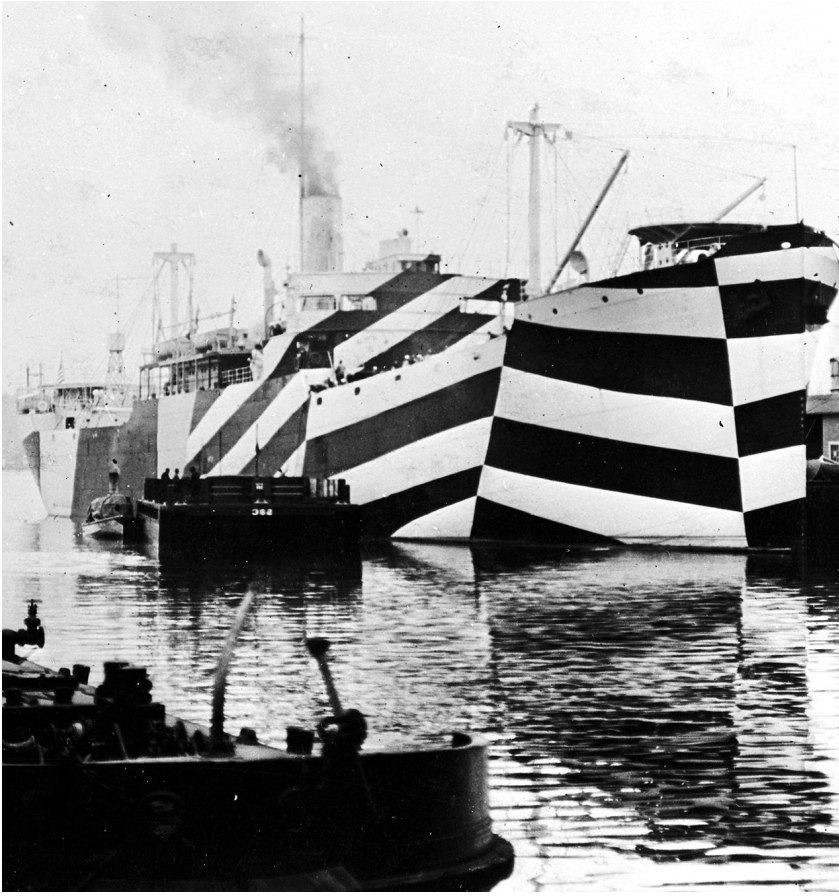
Norman Wilkinson çoğunlukla denizlerin tutkunu bir ressamdı. I. Dünya Harbi yıllarında İngiliz Kraliyet Donanması yedek subayı olarak Çanakkale Boğazı, Gelibolu ve Cebelitarık'ta denizaltı gözetleme keşif harekâtlarına katıldı. 1917 başlarında ise Devenport isimli bir mayın arama tarama gemisinde görev aldı.

1917 Nisan ayında U-Bot denilen Alman denizaltılarının yaptıkları torpido hücumlarıyla çeşitli tipteki İngiliz gemisini kurban etmesinden kurtarmak için harekete geçti. Denizaltıların periskoplarından korunmak için ne yapılabileceğini araştırırken ressam oluşunun yaratıcılığına sarıldı. Gemiler öylesine şaşırtıcı renklere boyanmalıydı ki, periskoptan bakan U-Bot komutanları nereye isabet almakta kararsız kalabilmeliydiler!

Wilkinson'un -Razzle Dazzle- alaca bulaca dediği boyama tekniğini içe-



I. ve II. Dünya Harbi yıllarında radar gemilerde kullanılmaya başlayıncaya kadar tüm ticaret gemileri de denizaltıları şaşırtmak amacıyla alaca bulaca renklerle boyandılar.



ren önerisi İngiliz Deniz Kuvvetleri'nde ciddiyle karşılandı ve Kraliyet Güzel Sanatlar Akademisi'nde Norman Wilkinson'un başında bulunduğu renklerle düşman şaşkırtma yöntemleri geliştirildi.

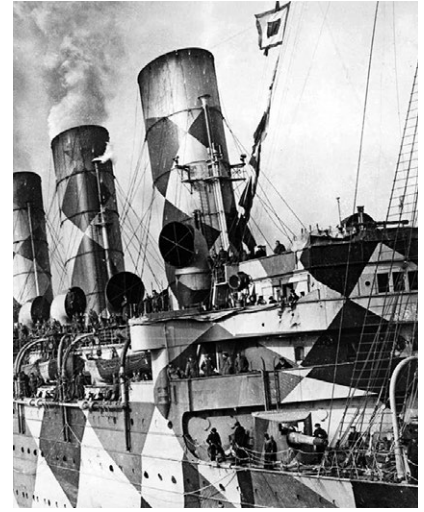
Akademi'de yirmiden fazla ressam, gemi modelcisi ve hatta öğrenciler renklerle oynayarak en şaşkırtıcı boyama şekillerini bulmaya çalıştılar. Hatta tersanelerde bizzat gemileri planladıkları şekilde boyayarak yeni bir koruma yöntemini gerçekleştirdiler. Buna "Dazzle Camouflage" denildi ve nihayet yayılarak Amerikan Donanması'na dahi ulaştı.

Radarin devreye girmesiyle II. Dünya Harbi yıllarında donanma gemilerinde kamuflajın önemini kaybetmesi üze-



rine Norman Wilkinson İngiliz Hava Kuvvetleri'nce bu kez hava alanlarının kamuflajı için göreve çağrıldı. Kamuflaj her iki dünya harbi yıllarında öylesine yayıldı ki, tanklar, uçaklar, askeri ve ticari gemiler, askeri kıyafetler hep alaca bulaca renklerle boyandı. Derken alaca bulaca boyama bir sanat oldu. Ressamlar Razzle Dazzle dedikleri boyama akımı yarattılar. Kamuflaj heyecanı müziğe, müzikallere kadar ün saldı. Norman Wilkinson, 1936'da Kraliyet Yat Filosu adına Deniz Ressamları Onur Üyeliği'ne seçildi.

Çanakkale Geçilmez diye tarihe adını



yazdıran o müthiş mücadeleyi suluboya tablolarına yansıttı ve yayınladı. Türk Donanması ve bazı Türk ticaret gemileri de çoğunlukla II. Dünya harbi başarılarında kamuflaj tekniği ile boyandılar.

Gemiler ve Denizler Ressamı Norman Wilkinson'un Yaşamı

1915'de yedek subay olarak Anzak Koyu'nda bir yardımcı harp gemisinde görevliydi. Gözlemlerini renkli boya kalemi ve suluboya teknikleriyle tablolastırdı. Hatıratını bu tabloların da yer aldığı "Dardanelles" başlıklı eserinde yayınladı.

Dünya'yı gemileri alaca bulaca boyama (Razzle Dazzle Painting) akımına sürükleyen İngiliz ressam Norman Wilkinson öyle bir moda yarattı ki, Razzle Dazzle resim sanatı doğdu, yollar bile alaca bulaca çizgilerle boyanır oldu. Askeri uçaklar ve sivil yolcu uçakları bile alaca bulaca boyandı. Askerlerin elbiseleri alaca bulaca kumaşlardan yapıldı ve buna "Kamuflaj" denildi. Razzle Müzik modası başladı. Gemilerin ve denizlerin ressamıydı. 1906'da Royal Institute of Painters in Water Colours (RI) 'a seçildi ve 1936'da bu enstitünün başkanı oldu. 1919'da Royal Yacht Squadron Denizler, Gemiler ressamlarının şeref üyesi seçildi. Royal Society of British Artists, Royal Institute of Oil Painters, Royal Society of Marine Artists ve Royal Scottish Society of Suluboya Painters üyesiydi.

Gemilerin denizaltılardan korunması amacıyla yarattığı şaşkırtıcı boyama tekniği nedeniyle 1948 yılında İngiliz İmparatorluğu'nda binbaşı rütbesiyle onurlandırıldı. 24 Kasım 1878 tarihinde Cambridge'de doğmuştu. 31 Mayıs 1971 günü vefat etti.



Ahmet Melih Aydemir

Denizyolu Operasyon Uzmanı

İstanbul Üniversitesi Deniz Ulaştırma İşletme Mühendisliği mezunudur. İstanbul Üniversitesi Deniz Ulaştırma İşletme Mühendisliği Anabilim Dalında lisansüstü eğitimine devam etmektedir. İş hayatına forwarder bir firmada başlamış ve halen Operasyon Uzmanı ve Takım Lideri olarak devam etmektedir. Evli ve bir çocuk babasıdır.

Helâl Lojistik

Genç ve sürekli büyüyen Müslüman nüfus, dünya nüfusunun yüzde 23'ünü oluşturmaktadır. Dünyada her dört kişiden birinin kazandığı ve harcadığı para, küresel ekonomi üzerinde büyük bir etki bırakmaktadır ve Müslüman nüfusun dünya nüfusuna oranı düşünlüğünde helâl ekonomi, dünyanın en hızlı büyüyen ekonomilerinden biri olarak önem kazanmaktadır.

Büyük çok uluslu şirketlerden, küçük işletmelere ve yeni girişimlere kadar endüstrinin her sektöründen oyuncular, bu devasa ve büyüyen pazara girmeye isteklidirler. Helâl sanayi artık gıda sektörünün ötesine geçerek ilaç, kozmetik, sağlık ürünleri, hijyen ürünleri ve tıbbi cihazların yanı sıra lojistik, pazarlama, basılı ve elektronik medya, paketlenme, markalaşma ve finansman gibi hizmet sektörü bileşenlerini de kapsayacak şekilde genişlemiştir. Müslüman müşteri harcamaları 2020 verilerine göre İslami finans hariç 2,8 trilyon dolar hacme ulaşmış durumdadır.

Helâl pazarı sadece Müslümanlara özel değildir. Helâli, sağlıklı ve güvenilir tüketiciyle ilişkilendiren gayrimüslim tüketiciler arasında giderek artan bir talep vardır. Böylelikle, helâl ile teşvik edilen temizlik ve hijyen, ekonomik, sosyal sorumluluk, yerel yönetimler, hayvan refahı gibi evrensel değerlerin tümü dinsel uyumun ötesinde pazarın ilgisini çekmektedir. Müslümanlar ve gayrimüslim tüketiciler arasında helâl sertifikalı ürünlerin popülaritesi ve talebi; gitgide daha fazla sayıda gıda ve tüketici ürünleri ile sadece güvenli ve kaliteli değil, aynı zamanda sosyal açıdan faydalı olan ürünler arandıkça artmaya devam edecektir. Hakeza koşullanmış ürünler de pazarda benzeri şekilde güven telkin ettiği için Yahudi olmayan müşteriler tarafından tercih edilebilmektedir.

Helâl Lojistik Kavramı

Hızla büyüyen Müslüman ekonomisinin bir gereği olarak lojistik sektörü de kendini bu gelişmelere uydurmak zorundadır. Başta gıda taşıması olmak üzere, İslam'ın helâl tanımına uyulması için bir takım alınması gereken aksiyonlar nedeniyle "Helâl Lojistik" kavramı ortaya çıkmıştır.

Ürünlerin dini inançlar doğrultusunda hazırlandıklarını belirten işaretler ilk olarak Yahudi tüketicilerin ürünlerinde koşer sertifikalandırılması ile 1930'lu yıllarda ortaya çıkmıştır. Helâl logosu ise 1971 yılında Malezya'da kullanılmaya başlanmıştır. 1982 yılından itibaren, helâl ürünler Malezya İslami Kalkınma Departmanı tarafından sertifikalandırılmaya başlanmıştır. Türkiye'de ise 2011 yılından itibaren Türk Standartları Enstitüsü (TSE) helâl sertifikalandırma yapmaktadır. Ayrıca Gıda ve İhtiyaç Maddeleri Denetleme ve Sertifikalama Araştırmaları Derneği (GİMDES), Helal Denetim ve Sertifikalandırma Merkezi (HEDEM), Helâl Derneği (HELALDER) ve Dünya Helâl Birliği (DHB) gibi kuruluşlar da helâl sertifikalandırma faaliyetlerinde bulunmaktadır. Mart 2020 verilerine göre ise; GİMDES tarafından sertifikalandırılmış sadece bir lojistik firması vardır ve süresi bittiğinde firma tarafından sertifikanın yenilenme durumu henüz belli değildir. Daha önce sertifikalandırılmış iki firma olmasına kar-



Helâl gıda ve gıda dışı sektörlerde (İslami finans hariç) Müslüman tüketici harcamaları 2014 yılındaki 1,8 trilyon dolar değerinden 2020 yılında 2,6 trilyon dolara yükselmiştir. Kaynak: Thomson Reuters tarafından hazırlanan 2015/16 Küresel İslam Ekonomisi Raporu

şın, diğer firma süresi bittikten sonra helâl sertifikasını yenilememiştir.

Helâl lojistiğin temel işlevi, helâl gıda ürünlerinin helâl statülerini korumalarında, uygun taşıma, depolama ve elleçleme hizmetlerini sağlamaktır. 2013 yılında Tieman helâl lojistiğin kapsamını depolama, taşıma ve terminal operasyon hizmetleri olarak belirtmiştir. Kaya (2015) ise helâl lojistiğin kapsamının tüm taşıma modları için helâl nakliye, depolama (depo tasarımı, inşaat, saklama, mal kabul, yerleştirme, çapraz sevkiyat), paketlenme, terminal hizmetleri gibi helâl kavramına uygun alt yapılar ve operasyonlar içermesi gerektiğini vurgulamıştır.

Helâl Lojistik Farkındalığı

2018 yılında Balıkesir Üniversitesi'nde yapılan bir araştırmada; ürünlerin helâl sertifikasına sahip olup olmaması, araştırmaya katılanlara göre çok önemli olarak algılanmamıştır. Sosyal medya ortamında kendi yaptığım bir araştırmaya göre ise; ankete katılanların yüzde 74'ü daha önce helâl lojistik kavramını hiç duymadığını belirtmiştir.

Ülkemizde yaşanan dini inançlar arasında yoğunluğun İslam dini olması ve bu inancın halk kültürüyle içselleşmesi, üretilen ürünlerin zaten İslami şartlara göre üretildiği algısının yoğun olmasına sebep olmaktadır. Dolayısı ile kişiler, ürünlerde lojistik için sertifika veya benzeri bir belge aranmasını gereklilik üzere görmemektedir. Ancak gerek ülke haberlerine yansıyan gerekse alışveriş ortamlarında yaşanan aksaklıklar helâl kavramının önemini günden güne artırmaktadır.

Ülkemiz, helâl ürün pazarında diğer birçok ülkeye göre çok daha avantajlı bir konumdadır. Eğer bu şansı değerlendirebilirsek; sahip olduğumuz sağlam altyapı, coğrafi ve stratejik avantajlar sayesinde helâl lojistik başta olmak üzere, helâl pazarın önemli bir çoğunluğuna hitap ederek pastadan büyük bir pay alabiliriz.



TSE Helâl



GİMDES



HELALDER



Dünya Helâl Birliği



YOUR DIGITAL COACH

**WEB DESIGN
APP DEVELOPMENT
PROGRAM CODING**

+90 216 8070 566
info@skyvolxdigital.com

www.skyvolxdigital.com



Doç. Dr. Cem Dalyan

Öğretim Üyesi

İstanbul Üniversitesi

2002 yılında İstanbul Üniversitesi Biyoloji Bölümü'nü bitirmesinin ardından aynı yükseköğretim kurumu Fen Bilimleri Enstitüsü Hidrobiyoloji Programı'nda yüksek lisans eğitimini tamamlamıştır. Kızıldeniz kökenli balıklar üzerine hazırladığı yüksek lisans tezinden sonra doktorasını derin deniz balık türlerinin dağılımları üzerine yapmıştır. İstanbul Üniversitesi'nde 2009 yılında araştırma görevlisi olarak göreve başlayan Cem Dalyan, 2015 yılında aynı üniversiteye Dr. Öğretim Üyesi olarak atanmıştır. Kendisi halen İstanbul Üniversitesi Fen Fakültesi Biyoloji Bölümü Hidrobiyoloji Anabilim Dalı'nda öğretim üyesi olarak görev yapmaktadır. Evli olup, Derin ve Deniz adında iki kızı bulunmaktadır.

Toksik ve Zehirli Balık Türleri

Gezegennemizde şu an yaşadığı düşünülen 36 bine yakın balık türü bulunmaktadır (Eschmeyer ve diğ., 2021). Bunların yaklaşık yarısı iç sularda diğer yarısı deniz ve okyanuslar gibi tuzlu sularda yaşamaktadır. Birçok farklı habitat ve derinlikte bulunabilen balıklar için en derin 8400 m derinlikten yakalanmış örnek bulunmaktadır.

Isırılma ve uzuv yitimi gibi istisnai olaylar haricinde, balıkların insana zararlı etkisi genel anlamda iki farklı şekilde kendini gösterir. Besin olarak tüketildiklerinde toksik etki oluşturan türler olabileceği gibi zehirli diken, yüzgeç ışını ve dişler gibi yapılarının batması ile ölüme varan yaralanmalara yol açan türler de bulunmaktadır.

Genel olarak balon balıkları olarak bilinen tetraodontiformes takımı üyesi olan türler dünyanın en zehirli balıkları olarak bilinirler.

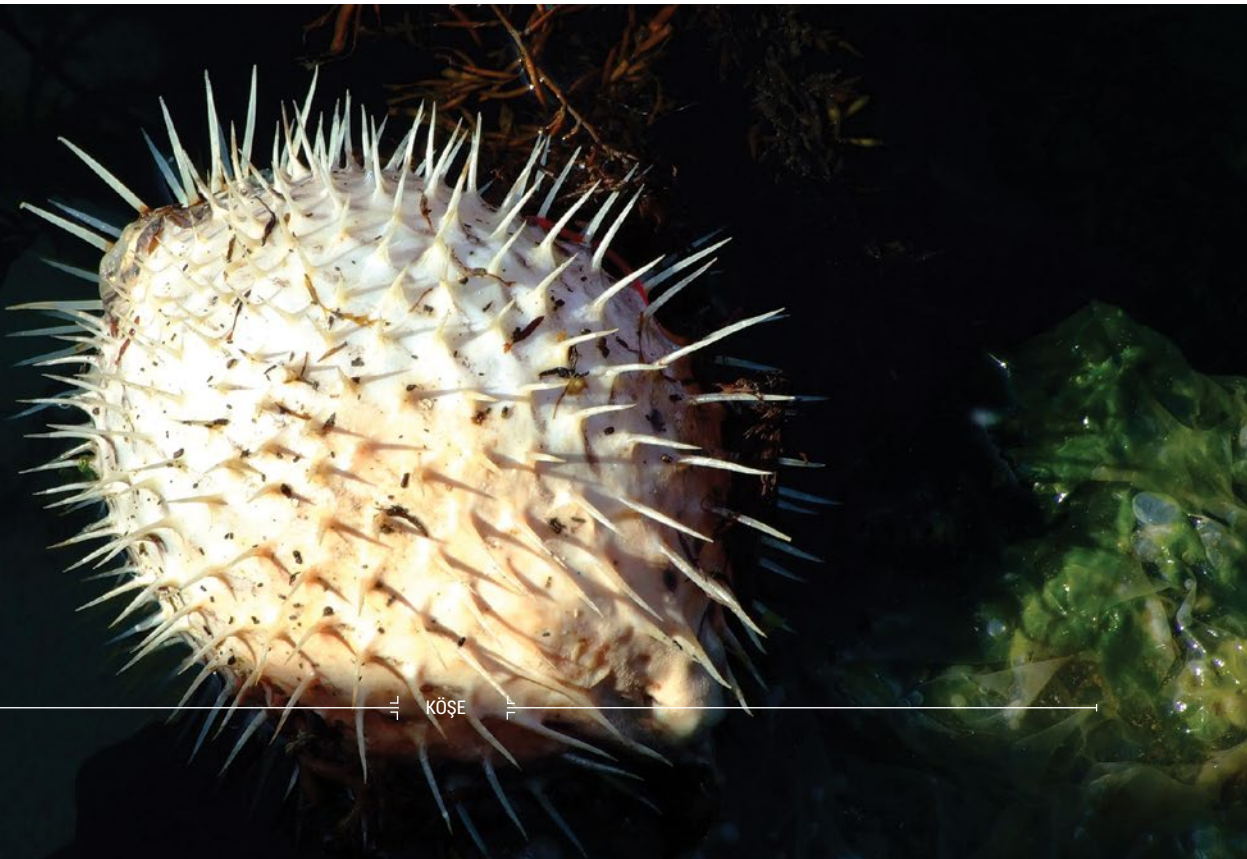
Bu balıklar diş yerine alt ve üst çeneden yer alan birer çift plak ile rahatlıkla diğer balık gruplarından ayrılabilir. Bu kuvvetli plaklar ile metal yapıları bile kolaylıkla koparabilirler.

2019 yılında gerçekleşen olayda Mersin kıyılarında yüzmekte olan 8 yaşında bir çocuğun parmağının kopma vakası, bu balıkların ısırığının ne denli zarar verebileceğinin kanıtıdır.

Tetraodontiformes türleri, tetrodotoksin adı verilen ve henüz bir panzehiri

olmayan güçlü bir nörotoksin içerirler. Siyanürden kat kat daha zehirli olan bu toksin, Japonya'da her sene birkaç kişinin ölümüne neden olduğu gibi ülkemizde de bugüne kadar iki ölüm vakasının nedeni olduğu bilinmektedir. Karaciğer gibi iç organlarında çok daha yüksek seviyelerde bulunan bu madde, pseudoalteromonas, pseudomonas ve vibrio gibi bazı simbiyotik bakteriler tarafından üretilirler.

Vücutlarında savunma ve avını sersemletme amaçlı zehir yapıları barındıran türler içeren kedi balıkları (Siluriformes), kurbağa balıkları (Batrachoidiformes), iskorpit balıkları (Scorpaeniformes), çarpan balıkları, tiryaki balıkları ve trakonyalardır. Bu





türlerin genel olarak denizel yaşamın daha zor ve çaba gerektiren derinliklerinde yani 200 m'den daha sığ bölgelerde buldukları söylenebilir. Hemen her türlü habitatta temsilcileri bulunan bu türlerin temasından kaçınılmalıdır. Ayrıca, bu türler ile temas edildiğinde uygulanacak ilk yardım protokolü bilinmeli ve olay karşısında hızlıca uygulanmalıdır.

Aslan balıkları, zehirli balıklar düşünüldüğünde ilk akla gelen türlerdendir. Özellikle 50 m derinliğe kadar çok yoğun popülasyonlar oluşturan ve istilacı karakterlerinin kazandırdığı kabiliyetler ile yayıldıkları ekosistemler için ciddi tehlike olarak görülen bu

balık sırt, karın ve anüs yüzgeçlerinde insan ölümüne bile neden olabilecek düzeyde zehir taşır.

Olta balıkçılığı meraklılarının sık karşılaştığı türlerden olan Çarpan balıkları ülkemizde de teması durumunda şişlikler oluşturabilir. Bunun yanında trakonyalar ise sadece olta ile yakalandığında değil yüzme etkinliğinde yere basıldığında temas sağlanabilecek türlerdendir. Savunma stratejisi dolayısıyla kuma gömülerek yaşayan bu balıkların neden olduğu ve özellikle el ve ayaklarda ciddi yaralanmalara neden olan vakalar çok sayıdadır. Zehirli balık türleri kendi iradeleri dahilinde zehir boşaltamazlar, genellikle

dikenlere bir basınç uygulandığında zehir kendiliğinden ve hızlıca kurbanın derisine sızar. Trakonya gibi türlerin tutulması mecburiyeti varsa bu basiya engel olacak şekilde hayvanı kavramak kaza riskini ortadan kaldıracaktır.

Toksik ya da zehirli türlerin neden olacağı sağlık sorunlarına engel olmanın tek yolu bu konudaki bilincin artırılmasıdır. Denizcilik sektörünün de birbir muhababı olduğu bu sorun için gerekli eğitim ve seminerler düzenlenmeli, bunun yanında bilgilendirici broşür, poster ve kitapçıklar hazırlanmalıdır.



Yasemin Coşkunöz
Uzman Diyetisyen

2018 yılında İstanbul Bilgi Üniversitesi, Beslenme ve Diyetetik Bölümü'nden Onur Öğrencisi olarak mezun oldu. Akabinde, aynı üniversitede Beslenme ve Diyetetik Bölümü'nde yüksek lisans eğitimini tamamladı. Megalife Rezonans Terapi Merkezi'nde hizmet vermekte olup, Galatasaray Üniversitesi, Denizcilik Meslek Yüksekokulu Deniz Ulaştırma ve İşletme Bölümü'nde öğretim görmektedir.

Balık Tüketimi ve Dikkat Edilmesi Gerekenler

İnsanlar için tüketim oranı oldukça yüksek olan balık, dünya genelinde tüketilen hayvansal protein kaynaklarının yüzde 16'sını oluşturmaktadır. İçeriğindeki proteinin yapısal özelliği nedeniyle tüketimi oldukça önemlidir. Afrika, Asya, Çin gibi hayvancılığın düşük olduğu bölgelerde balık tüketimi ortalamanın üzerindedir.

Balık makro ve mikro besin öğeleri açısından oldukça zengindir. Viral ve bakteriyel enfeksiyonlara karşı savunma mekanizması olarak görev yapan immünoglobulin içermektedir. İçeriğindeki EPA ve DHA olarak adlandırılan yağ asitleri özellikle kardiyovasküler hastalıklara karşı koruyucu etkiye sahiptir. Ayrıca çocuklarda nöron gelişimi için önemlidir. İçeriğindeki selenyumla tiroit bezi işlevlerini destekler. Selenyum düzeyleri şizofreni gibi psikotik rahatsızlıklarda oldukça önemlidir. Balık, yüksek miktarda demir içermektedir. Bu özelliği nedeniyle anemi tedavisinde yoğun tüketimi önerilmektedir. İçeriğindeki kalsiyum ve D vitamini iskelet sistemini destekler. Çocuklarda kemik ve diş gelişimini sağlarken raşitizme

karşı koruyucudur. Balık, içerdiği yüksek A vitaminiyle çocuklarda büyüme eğrilerinin normal aralıkta seyretmesini destekler.

Balık tüketiminde bilinçli olunmalı!

Denizlerimizdeki balıkların büyük çoğunluğunun tüketilmesinde bir sakınca bulunmamaktadır ancak tüketildiğinde zehirli etkileri olan balık çeşitleri de mevcuttur.

Balon Balığı:

Balon balığında insanlar üzerinde zehirleyici etkileri bulunan bir salgı mevcuttur. Bu nedenle balon balığının tüketilmesi oldukça tehlikelidir. Hayati tehlike oluşturan açlık durumlarında, bazı türlerini çok iyi temizleyerek tüketilmesi mümkün olmakla beraber genellikle tüketimi önerilmemektedir.

İğneli Vatoz:

Balığın iğnesinin kan ile teması sonucu insanlar üzerinde anafilaktik (Zehirlenmeye bağlı oluşan tablo.) şok etkisi oluşturmaktadır.

Çuçuna Balığı:

Ülkemiz denizlerinde oldukça nadir bulunmaktadır. Buna karşın tüketilmesi durumunda kişilerin gıda zehirlenmesi geçirmelerine neden olmaktadır.

Folya Balığı:

Vatoz balığıyla benzer zehirlenme etkisine sahiptir.

Trakonya Balığı:

Denizlerimizde sık rastlanan bu balık türünün eti oldukça lezzetlidir. Trakonya balığı dikenlerinde zehir bulunmaktadır. Bu zehir, insan vücudu üzerinde nöro-toksik etki yaratmaktadır. Yani bireylerin sinir sistemine direkt etki etmektedir. Trakonya balığından zehirlenme durumu oldukça tehlikelidir çünkü kalp ve solunum durması, kalıcı felç gibi durumlara neden olabilmektedir. Trakonya balığı öldükten sonra da zehirleyici etkiye sahiptir. Bu nedenle tüketilirken çok dikkatli olunmalıdır ve olası riskler konusunda bilinçli olunmalıdır.

Rina Balığı:

Avlama sırasında dikenlerinden zehirlenmek olasıdır ve eti de zehirleyicidir.

İskorpit Balığı:

Bu balığın kafası fazlaca dikenlidir ve kafa kısmı tüketime uygun değildir. Birinci sırt yüzgecinin on bir, anüs yüzgecinin üç, karın yüzgecinin bir dikenini zehir taşır. Tüketimi önerilmemektedir.

Elektrik Balığı:

Etinin tüketiminde bir sakınca olmakla beraber derisi yüksek oranda bakteri içermektedir. Bu bakterilerin bir kısmı insanlar üzerinde toksik etki göstermektedir. Balığın derisi tüketilmese bile temizlenme ve hazırlanma aşamasında etine bu bakterilerin temas etme ihtimali oldukça yüksektir. Bu nedenle tüketimi önerilmemekle birlikte, tüketilmesi durumunda da çok dikkatli olunması gerekmektedir.

Sokar Balığı:

Sokar balığının karın ve sırt yüzgeçlerinde bulunan bezlerin tamamında uyuşturucu etkiye sahip zehir bulunmaktadır.

Üzgün Balığı:

Bu balık türü tüketimi durumunda zaman zaman alerjik reaksiyonlara neden olabilmektedir. Bu reaksiyonlar çoğunlukla öldürücü etkiye sahip değildir. Diğer tiplere oranla daha az tehlikeli olmakla beraber tüketimi önerilmemektedir.

Varsam Balığı:

Trakonya balığı ile aynı özellikleri gösteren varsam balığı aynı ölçüde zehirlidir. Tüketimi önerilmemektedir.

Tüm bu balık türlerine ek olarak hemen her balığın uygun ortamda hazırlanmaması durumunda zehirleyici etkileri bulunmaktadır. Balık tüketirken

tükettiğimiz balığın taze olması oldukça önemlidir. Çünkü uzayan bekleme süreleri balık içeriğinde bakteri popülasyonunun artmasına neden olmaktadır. Kısa süre içerisinde tüketilmeyecekse balığın derin dondurucuda düşük ısılarla saklanması oldukça önemlidir. Her ne olursa olsun dondurucudan çıkarılan ve çözülmeye bırakılan balık asla tekrar dondurucuya koyulmamalıdır. Daha sağlıklı tüketim için buğulama- fırınlama şeklinde hazırlanması önerilmektedir. Kalp sağlığına karşı koruyucu etkileri ile öne çıkan Akdeniz Diyeti yüksek balık tüketimini önermektedir. Akdeniz beslenme modelinde haftada 2-3 kez balık tüketimi önerilmektedir. Ayrıca Akdeniz Diyeti ile benzer özellikler taşıyan İskandinav Diyeti, Japon Diyeti ve Çin Diyeti de yüksek balık tüketimini içermektedir. Hazırlama sürecinde dikkatli davranmak koşuluyla yüksek balık tüketimi tavsiye edilir.

Beslenmeniz sağlığınıza, sağlığınız mutluluğunuza neden olsun...





Duygu Karaoğlanoğlu
Psikolog

Maltepe Üniversitesi Psikoloji (İngilizce) Bölümü'nü tamamlamış ve ardından başladığı Yakın Doğu Üniversitesi Klinik Psikoloji yüksek lisans programına devam etmektedir. 2018 yılından bugüne psikoloji alanında eğitim ve klinik çalışmalarını sürdürmektedir. Kurucusu olduğu Duka Psikoloji 'de psikolog olarak aile ve çift, yetişkin ve ergen alanları üzerinde çalışmaktadır.

Deniz Haydutlarının Gemi Adamları Üzerinde Psikolojik Etkisi

Gemi adamlarının çalışma koşulları değerlendirildiğinde; fizyolojik ve psikolojik olarak denizcilik mesleği, madencilik mesleğinden sonra en fazla yıpranmanın meydana geldiği dünyanın en zor ikinci mesleğidir.

Gemide yaşam alanının daralması, sınırlı sosyal yaşam, kontrat sürelerinin uzun olması, liman giriş çıkışlarının fazla olması gibi faktörler gemide çalışma koşullarını zorlaştırmaktadır. Çalışma şartlarının zorluğu ve denizciliğin riskli bir meslek oluşu gemi adamlarının psikolojik belirtilerinin takip edilmesi gerekliliğini doğurmaktadır. Aynı zamanda denizcilik mesleği, yapılan işin doğası gereği yüksek düzeyde emniyet tedbiri almayı gerektirmektedir. Öyle ki yapılan küçük hatalar ve dikkatsizlikler can ve mal kayıplarına neden olabilir.

Gemi adamlarının ve ailelerinin psikolojisini olumsuz yönde etkileyen bir diğer durum ise, deniz ticaretinin başladığı tarihlerden günümüze kadar gelen, denizlerde gasp yani "deniz haydutluğu" dur.

Deniz haydutluğunun etkileri, doğrudan denizcilikle ilgilenen kişi ve kuruluşlarla sınırlı kalmamakta, ulus-

lararası ticaret ve güvenlik üzerinde doğurduğu etkiler de bütün uluslararası toplumlara uzanmaktadır.

Tek gözü bandajlı, kaba sakallı, elinde kılıcıyla gemisinin güvertesinde sağa sola emirler yağdıran korsan imajı günümüzde yerini; güneş gözlüklü, elindeki cep telefonuyla organizasyonunu yapan, roketatar ve makineli tüfekli olarak sürat tekneleriyle saldırılarını gerçekleştiren modern deniz haydutlarına bıraktı. Denizcilik tarihinin başından beri olan korsanlık, çeşitli değişimlere uğrayarak günümüze gelmiştir.

Deniz haydutları tarafından yapılan saldırılar sonucunda, ölüm ve yaralanmaların da meydana geldiği bu tür olaylar bölgelere göre farklılık göstermektedir. Ayrıca bu saldırıların çoğunlukla dört farklı yöntem kullanılarak yapıldığı belirlenmiştir.

Bu yöntemlerin birincisi, gemideki değerli eşyaların ve gemi cihazlarının çalınması suretiyle yapılmasıdır. Bu tarz düşük seviyeli saldırılar genellikle Gana, Nijerya gibi Batı Afrika ülkeleri ile Güney Amerika ülkelerinde görülmektedir.

İkincisi, hedef geminin kaçırılıp mürettebatının rehin alınarak fidye istenmesi şeklinde gerçekleşmektedir. Bu tarz orta seviyeli saldırılar, özellikle son dönemde Somalili haydutlar tarafından yapılmaktadır.

Daha önce kaçırılarak el konulan balıkçı gemileri ana gemi olarak kullanıldığından, güvenlik birimleri tarafından bunların diğer balıkçı gemileri arasından tespit edilmelerini oldukça güçleştirmektedir.

Bu yöntemle, kıyıda yaklaşık 500 mil açıktaki bile ana gemilerden indirilen sürat tekneleri ile hedef gemiye saldırıda bulunulabilmesi nedeniyle, kıyılardan çok uzakta seyir yapmak, gemi ve taşıdığı yükün güvenliğini garanti etmemektedir.

Üçüncü olarak kullanılan yöntem, mürettebatın etkisiz hale getirilerek gemi yükünün başka bir gemiye transfer edilmesidir. Gemiciler bu tür bir yöntemle az karşılaşılmaktadır.

Dördüncü yöntem, can güvenliği göz ardı edilerek mürettebatın açık denizde küçük teknelere bindirilmesi ya da acımasızca öldürülmesi suretiyle yapılan gemi kaçırma yöntemidir. Ka-



çırlan gemi boyanıp gemiye ve yüke ait evraklar sahteleriyle değiştirilerek farklı bir bayrak altında yeni bir görünümle uyuşturucu, silah veya göçmen kaçakçılığı gibi suçlarda kullanılmakta ya da yüksek bir fiyatla satılmaktadır.

Silahlı soygunlar ve korsanlar gemi mürettebatları için tehdit oluşturmaktadır.

Bu saldırılara maruz kalan veya korsan saldırılarının çok olduğu "riskli bölge" olarak adlandırılan bölgelerde çalışan denizcilerde Travma Sonrası Stres Bozukluğu (TSSB), depresyon, anksiyete, çeşitli fobiler gibi psikiyatrik bozukluklar sık görülmektedir.

Bu saldırılar ve ya saldırı tehditleri gemi adamlarının üzerinde kaygı düzeyinin giderek artması ya da değişmemesine, anksiyetenin fiziksel belirtilerinin yoğun olması ve işlevselliğin olumsuz etkilenmesine neden olur.

Anksiyete bozukluğu ile birlikte depresyon sık görülmektedir ve bu birlikte görülme durumu işlevselliği çok daha fazla olumsuz etkilemektedir. Anksiyetesi tetiklenen bir gemi adamı çevreyi tehdit unsuru olarak görür ve bu

tehdit unsurlarını olduğundan daha tehlikeli algılar. Bu algı gemi adamlarının maruz kaldığı hiyerarşik baskı ve çalıştığı zor şartlar ile birleştiğinde de kendini bunlarla üstesinden gelecek yeterlilikte hissedemeyebilir. Bu etkiler altında kalan gemi adamlarında "gevşeyememe, uyku bozuklukları, bitkinlik, baş ağrısı, baş dönmesi, hızlı kalp atışı, endişe, yoğunlaşmakta ya da karar alıp vermede zorluk çekmek" gibi belirtiler görülür.

Bu belirtiler; fizyolojik ya da somatik (kalbin hızlı çarpması, terleme, kas kasilması vb.), bilişsel (ölmek üzere olduğundan emin olma gibi düşünceler), davranışsal (donakalmak, hareket edememek vb.) ve duygusal (korku, dehşet hissi vb.) belirtiler olmak üzere dört ana grup altında toplanabilir.

Saldırıya uğrayan veya bu kaygı ile başa çıkamayan gemi adamları için zamanında bu durumla ilgili yardım ve destek almak, normal stres tepkilerinin ağırlaşarak kötüleşmesini ve travma sonrası stres bozukluğuna dönüşmesini engelleyebilir.

Tedavi sürecinde gemi adamı kadar gemi adamının ailesi ve yakın çevresi de tedavi yolculuğunda büyük rol oy-

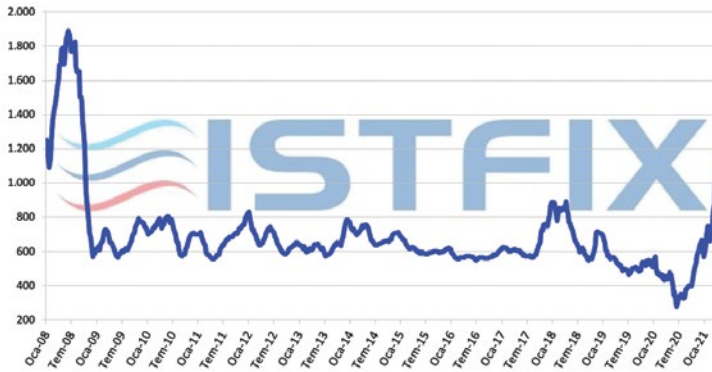
namaktadır. Burada ihtiyaç duyulan yardım; bireyi dinleyecek ve kendisine rahatlık sağlayacak aile üyelerine ve arkadaşlara yönelmek anlamına gelebilir.

Bu süreçte bazı bireyler ise kendi inançlarına sahip topluluklara sığınmayı faydalı bulabilir ya da kendisine iyi bakıp, yeterince dinlenebilir, sağlıklı bir diyet takip edebilir, egzersiz yapabilir ve rahatlamak için kendisine zaman ayırabilirler. Kaygı hislerini kötüleştirebilecek kafeinden ve özellikle nikotinden kaçınmak önemlidir.

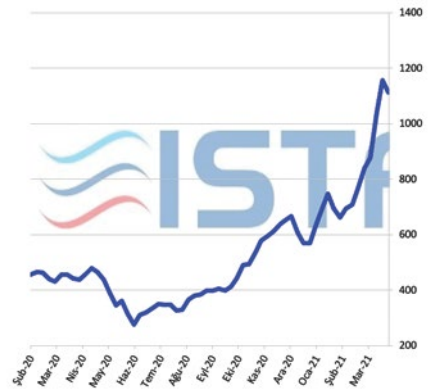
Endişe hisseden bireyler, yeniden kendilerini iyileştirmeye odaklanmak için spor yapabilir veya bir hobilerinden faydalanabilirler. Bütün bu yöntemler sayesinde gemi adamının ailesinden veya tayfasından elde edilecek destek, bireyin alkol veya uyuşturucu kullanımı gibi sağlıksız başa çıkma yöntemlerine yönelmesini engelleyebilir.

1. ÇEYREK KOSTER PAZAR RAPORU & DEĞERLENDİRMELER

ISTFIX Bileşik Endeksi 2020 yılının üçüncü çeyreğine tarihi dip olan 320 puan seviyesinden girmişti. 2021 yılının ilk çeyreğinde ise bu sefer 2008 Ekim döneminden beri görülen en yüksek seviyeyi zorladı. Dipten yukarıya neredeyse 3 katlık bu artış, ISTFIX tarihindeki en hızlı yükseliş. Nisan itibarıyla sakinleşme belirtileri görülüyor ama biraz temenni ile karışık da olsa, genel olarak navlunların çok düşmeyeceği bir dönem öngörülüyor.



ISTFIX Haftalık Birleşik Endeks 2008-2018



ISTFIX – Son 1 yıl

EKONOMİ VE EMTİA HABERLERİ



- ▶ Birleşik Devletler Başkanı Joe Biden, geçtiğimiz ay beklenen büyük altyapı yatırım paketini açıkladı. "Amerikan İstihdam Planı" adı verilen bu plan Birleşik Devletler'deki altyapının çok büyük oranda elden geçirilmesine odaklanıyor ve önümüzdeki 15 yılda 4 trilyon dolarlık bir harcama öngörülüyor. Bu paket Biden'in açıkladığı 1,9 trilyon dolarlık "Amerikan Kurtarma Paketi" sonrasında gelen ikinci önemli ekonomik destek paketi.
- ▶ Küresel Koronavirüs vakaları "üçüncü dalga" safhasına geçmiş durumda. Birleşik Devletler'deki vakalar, hızla yayılan varyantlar ve gevşetilen kısıtlamalar nedeniyle yeniden yükseliyor. Aşı tedariki için verilen savaş kızıştıkça, Avrupa kıtası için öngörüler de karamsarlaşıyor. Avrupa Birliği, Brexit sonrası Londra ile hali hazırda zarar görmüş ilişkilerini daha da kötüye sürüklemeye riskine karşın, İngiltere'ye gönderilecek aşı miktarlarını kısmakta.
- ▶ Birleşmiş Milletler Ticaret ve Kalkınma Konferansı (UNCTAD) 2021 yılı küresel ekonomik büyüme öngörüsünü yüzde 4,3'den yüzde 4,7'ye çekti. Yeni öngörülere göre Çin ekonomisi bu sene yüzde 8,1 büyüyecek. Avrupa Birliği ise yüzde 4 büyüyebilir.
- ▶ Ayrıca Ekonomik İş Birliği ve Kalkınma Örgütü (OECD), Türkiye için 2021 büyüme tahminini iki katına çıkardı ve yüzde 2,9'dan 5,9'a güncelledi. Örgüt ayrıca küresel büyüme beklentisini de yüzde 4,2'den 5,6'ya çıkarttı.

Tahıl & Diğer Tarım Ürünleri

- ▶ Rusya Tarım Bakanlığı'na göre

Rusya'nın tarım ürünleri ihracatı 2021'in başından 21 Şubat'a kadar 2020'nin aynı dönemine göre yüzde 41 arttı. Rusya'nın tahıl ihracatı 2,1 kat artarken, Çin yüzde 39'luk artışla önde gelen ithalatçı oldu. Çin'in ardından Türkiye yüzde 42, Mısır ise yüzde 52'lik artış kaydetti.

- ▶ Rus tarım bakanlığı, piyasaya müdahale satışları ve stok alımları için taban ve tavan fiyatlar belirledi. Bu sayede 1 Temmuz 2021 ile 30 Haziran 2022 arasında Rusya ülkenin ihracat hızının regüle edilmesi mümkün olacak.
- ▶ Ukrayna Devlet Gümrük İdaresi'ne göre, ülkenin tahıl ve bakliyat ihracı 2020/2021 hasat yılının başlangıcından bu yana 33,6 milyon tona ulaştı, yalnız önceki sezona göre 9,8 milyon ton düşüş kaydetti. Buğday ihracatı geçen seneye göre 3,27 milyon ton düşüşle 13,9 milyon ton, arpa ihracatı pek değişmeyerek 4,05 milyon ton oldu.
- ▶ Ayrıca Ukrayna Devlet İstatistik Servisi, ülkenin Ekim-Aralık 2020

arasında geçen yılın aynı dönemine göre yüzde 25'lik bir düşüşle 10,8 milyon ton mısır ihraç ettiğini bildirdi. Ana ithalatçılardan Çin, aynı dönemde geçen yıla göre 2,5 kat daha fazla mısır ithal ettiyse de Mısır ve Hollanda bu yıl sırasıyla yüzde 34 ve yüzde 24 daha az ithalat yaptı. Bu rakamlarla Ukrayna, 2020/2021 hasat yılında mısır ihracat potansiyelinin yüzde 46'sına ulaşmış oldu.

- ▶ Avrupa Birliği'nin yumuşak buğday ihracatı mart başı itibarıyla 18,23 milyon tona ulaştı ve geçen sezonun aynı döneminde kaydedilen 22,5 milyon tonun ciddi şekilde gerisinde performans gösterdi. Geçen yılın sınırlı hasadı ve artan talep neticesinde Avrupa Birliği'nde buğday fiyatlarının sabit kalması bekleniyor.
- ▶ Fransız tarım bakanlığı ülkenin Avrupa Birliği dışına yaptığı yumuşak buğday ihracatı tahminlerini 7,45 milyon ton seviyesinde sabit bıraktığını açıkladı.
- ▶ Avrupa Komisyonu, Rusya ve Ukrayna'nın toplam Avrupa Birliği ayçiçeği tohumu ithalatının yüzde 56'sını karşıladığını bildirdi. 2020/2021 hasat yılında Rusya, birliğin ayçiçeği tohumu talebinin yüzde 38,7'sini ihraç ederken, Ukrayna ve Moldavya'nın toplamı sırasıyla yüzde 23,7 ve yüzde 17 oldu.

Çelik & Hurda

- ▶ Türkiye'nin hurda ithalat hacmi yıllık yüzde 18,5 artarken, ithalatın değeri yüzde 47,5 yükseldi. Avrupa Birliği yüzde 46,8 pay ile



Türkiye'nin en büyük hurda tedarikçisi olmaya devam etti.

- ▶ Türkiye İstatistik Kurumu'na (TÜİK) göre, Türkiye'nin sıcak hadde rulo sac ithalatı ocak ayında yıllık bazda yüzde 6,8 azaldı.
- ▶ Ayrıca yine TÜİK'in rapor ettiğine göre, Türkiye'nin sıcak hadde rulo sac ihracatı Ocak 2021'de yıllık bazda yüzde 60 düşüş gösterdi.

Diğer

- ▶ İspanyol çimento birliği Oficemen, ülkedeki çimento talebinin yıllık yüzde 2,4 düştüğünü bildirdi. Ayrıca, 2021 yılının ilk iki ayında çimento tüketimi 2020 yılına göre yüzde 10,1 düşüş kaydetti. İhracat hacmi ise bir önceki yıla göre yüzde 29,2 arttı.

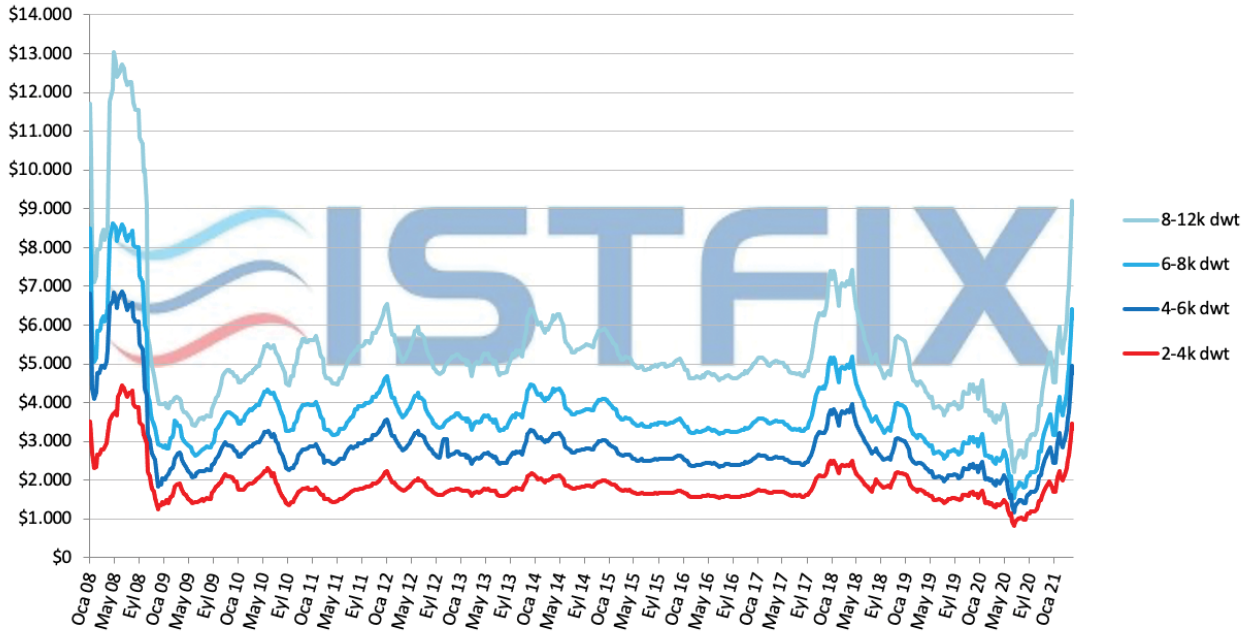
Petrol

- ▶ Petrol fiyatları yılın üçüncü çeyreğini 40 dolar/varil seviyelerinde kapatmıştı. 2021'in Nisan ayı itibarıyla ise 70 dolar/varil seviyeleri zorlanıyor.

NAVLUNLAR

USD / gün	2-4k dwt	4-6k dwt	6-8k dwt	8-12k dwt
05-Nis-2021	3,334	4,766	6,171	8,856
28-Ara-2020	1,706	2,439	3,157	4,532
04-Nis-2020	1,343	1,920	2,486	3,568

ISTFIX Haftalık Navlunlar 2008-2021



Günlük getiriler Ekim 2008 yılından beri en yüksek seviyelerde seyrediyor.

GEMİ ALIM SATIMI

2021 ilk çeyrekte raporlanan satışlarda:

- ▶ 1985 Alman inşası 2.400 DWT'lik bir kosterin 400.000 avroya satıldığı açıklandı.
- ▶ 2009 Çin yapısı 6.000 DWT'lik bir kosterin de Çin teslimi 3 milyon dolara yakın bir fiyata bağlandığı açıklandı.
- ▶ 2001 Avrupa yapısı 5.750 DWT'lik bir geminin 1.8 milyon avroya Türk alıcılara teslim edildiği raporlandı.
- ▶ 1995 inşası 4.400 DWT'lik bir koster 1,6 milyon avroya Türk alıcılara satıldı.
- ▶ Nehir/deniz tipi bir koster (3.200 DWT, 1991 inşası) 1,1 milyon dolara satıldı.

TEMSİLİ YÜK BAĞLANTILARI

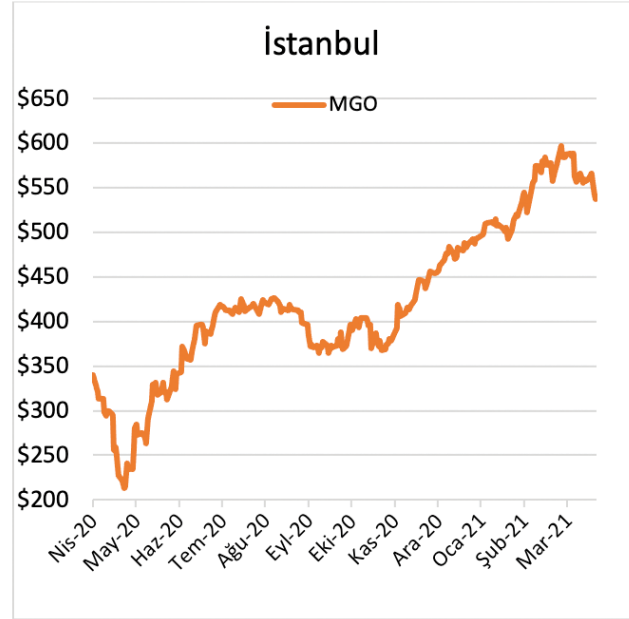
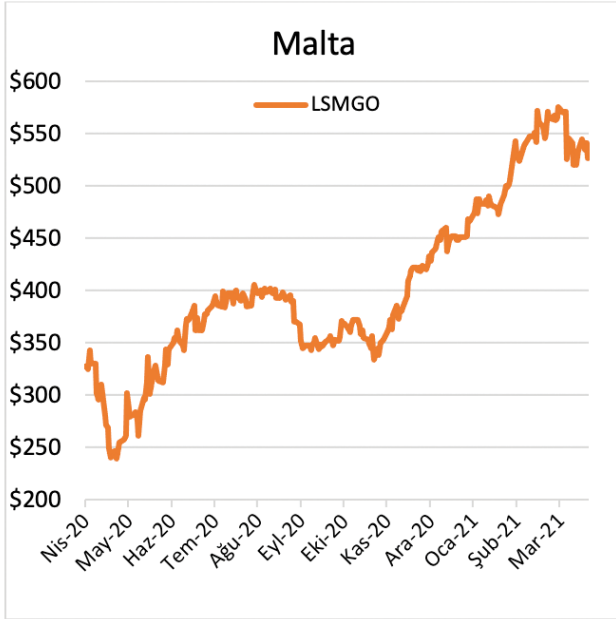
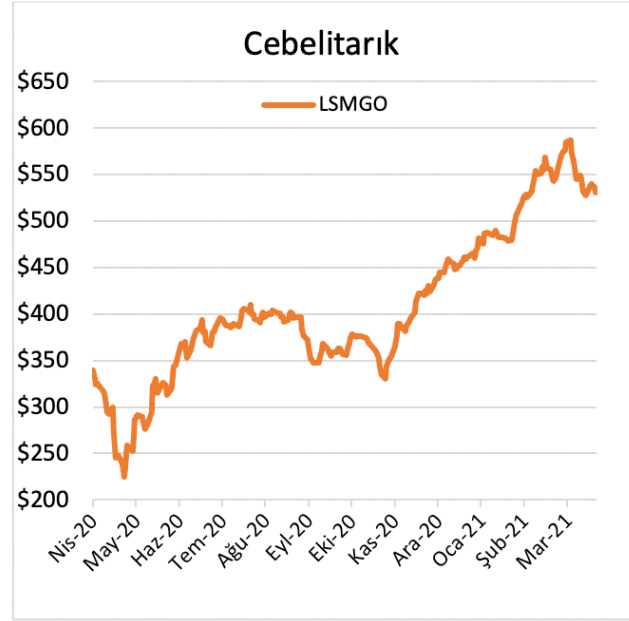
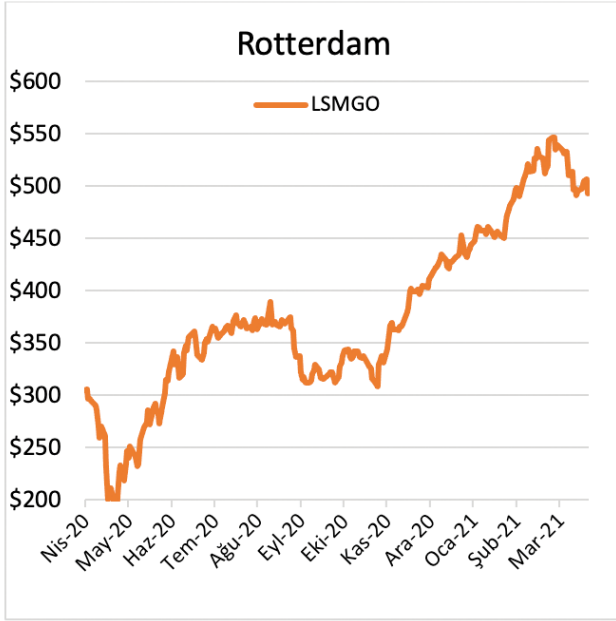
Tonaj	Yük	Yükleme Lmn.	Tahliye Lmn.	Yük. ton/gün	Thl. ton/gün	Navlun \$/ton
1,300	PIPES	NOVOROSSIYSK	AMBARLI	750	750	29.22
1,400	FERROALLOYS	CHERNOMORSK	DILISKELESİ	1400	1400	29.00
1,500	STEEL SCRAP	THESSALONIKI	NEMRUT	1000	800	21.25
2,500	MARBLE BLOCKS	SARAYLAR	STAVROS	1000	1000	15.00
3,000	CALCIUM CARBONATE IN BB	ISKENDERUN	OCHAKOV	1000	1000	17.00
3,000	BAGGED GENERALS	VOLOS	PORTO VESME	1200	1200	37.00
3,000	WRIC	NOVOROSSIYSK	WILBROEK	1000	1000	60.00
3,000	CEMENT IN BB	BARTIN	KHERSON	1000	1000	11.00
3,000	CEMENT IN BB	BARTIN	ODESSA	1000	1000	12.00
3,000	MINERALS IN BULK	SAMSUN	GALATI	1500	1500	15.00
3,000	MINERALS IN BB	ADRIATIC	TUNISIA	1500	1500	21.50
3,000	GENERALS	ZONGULDAK	ODESSA	1500	1500	10.00
3,000	CALCIUM CARBONATE IN BB	ISKENDERUN	OCHAKOV	1000	1000	17.00
3,000	POTASSIUM NITRATE	CADIZ	CATANIA	3000	1500	34.25
3,100	MARBLE BLOCKS	KAVALA (FREE DA)	RADES (FREE DA)	1500	1000	14.00
3,400	CHIPBOARD (4000 cbm)	YARIMCA	CASABLANCA	1200	1200	43.50
3,500	MINERALS	CASTELLON	IZMIT	2000	2000	26.00
3,700	WHEAT BRAN (55')	TRIESTE	IZMIR	1500	1500	26.50
4,000	STEEL PRODUCTS	ALIAGA	MISURATA	1500	700	16.00
4,000	RICE IN BULK (59')	THESSALONIKI	SEVILLE	1000	2000	30.00
4,000	SCRAP (60')	FOS	MARMARA	1250	1250	40.00
4,000	WRIC	VOLOS	CONSTANTA	1200	1200	13.00
4,000	WRIC	MARMARA	CONSTANTA	1200	1200	11.00
4,000	GENERALS	MERSIN	KHERSON	3200	3200	13.50
4,100	STEEL COILS	EREGLI	SAGUNTO	2500	2500	36.00
4,400	MOP (60')	NOVOROSSIYSK	CEYHAN	3000	2500	28.00
4,500	ZINC CONCENTRATES	RIZE	AVILES	3000	3000	32.50
4,500	PIG IRON	NOVOROSSIYSK	GEMLIK	1500	1500	20.00
4,750	FERROALLOYS	CHERNOMORSK	ROTTERDAM	2000	2000	53.00
4,800	STEEL PRODUCTS	ALEXANDRIA	PASAJES + SAGUNTO	1000	1500	43.00
5,000	GENERALS	LISBON	BISSAU	2000	2000	48.00
5,000	MOP	NIKOLAEV	ISKENDERUN	3000	2000	30.00
5,000	STEEL PRODUCTS	NIKOLAEV	MARMARA	1500	1500	21.00
5,000	CAN	MERSIN	CONSTANTA	3000	1200	13.00
5,000	WRIC	CATANIA	CONSTANTA	1200	1200	19.50
5,000	BULK SALT	ROTTERDAM	RAVENNA	3000	2000	41.00
5,200	MDF (4500 CBM)	BOURGAS	TENES	1250	1250	37.00
5,400	MINERALS	MARMARA	RAVENNA	1800	1800	36.00
5,500	FERTILIZERS	NIKOLAEV	NEMRUT	4000	3000	23.00
6,000	PHOSPHATE	CASABLANCA	TERNEUZEN	3000	3000	24.00
6,000	SFM (56')	IZMAIL	AGADIR	2000	1500	48.00
6,000	PROJECT CARGO	CONSTANTA	HAIFA	3000	3000	28.00
6,000	CLINKER	RADES	BARLETTA	2500	2500	16.50
6,000	WHEAT (45')	CAEN	LISBON	3000	2500	20.00
6,000	UREA (51')	YUZHNNY	SAMSUN	4000	3000	17.75
6,600	UREA (51')	EGYPT	2 x IRELAND	2500	2500	59.75
6,900	STEEL COILS	DILISKELESİ	SAGUNTO + SEVILLE	2000	2000	29.00
7,000	BULK SODA	DERINCE	GABES	2000	2000	17.50
8,000	GRAINS	CONSTANTA	SAMSUN	4000	2000	18.00
8,000	BULK MINERALS	SAINT NICOLAS	CAGLIARI	4500	5500	16.00
10,000	BULK MINERALS	GULLUK	ABUQIR	2500	2000	16.00
10,000	SCRAP (60')	NANTES	MARMARA	2500	2500	49.50
10,000	MINERALS IN BULK	GULLUK	CARONTE	3000	3000	24.00
10,500	STEEL BARS	NEMRUT	HAIFA (10 USD LO)	2500	2500	38.00
12,000	STEEL PRODUCTS	NOVOROSSIYSK	MARMARA	2500	3000	22.00

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

YAKIT

Gemi yakıtları geçen senenin yüzde 50 ila yüzde 70 üzerinde seyrediyor. Yine de geçen senenin başındaki rekor seviyelere çıkmış değil.

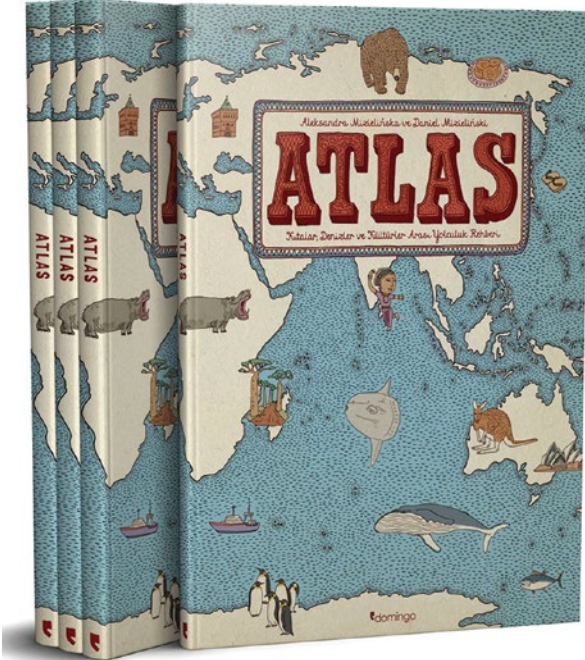
	Rotterdam	Gibraltar	Malta	İstanbul
USD / mt	MGO	MGO	MGO	MGO
02.04.2020	493.00	531.00	527.00	537.00
Geçen Yıl	276.50	308.00	331.00	317.50
Değişim	78.30%	72.40%	59.21%	69.13%



ATLAS

Aleksandra MIZIELINSKA
Daniel MIZIELINSKI

Kıtalar, Denizler ve Kültürler Arası Yolculuk Rehberi, sadece coğrafi bilgileri değil, ülkelerin karakteristik yönlerini de sunan büyük boy haritaları, ödüllü tasarımı ve göz alıcı çizimleriyle sizi koltuğunuzdan kıpırdamadan dünya turuna çıkarıyor.



Osmanlı Devleti'nden Cumhuriyet'e- İstanbul Limanı

Osman ÖNDEŞ

Deniz Ticaret Tarihi Yazarı Osman Öndeş bu çalışmada; Osmanlı Devleti'nin son yüzyılında İstanbul, Çanakkale, Gelibolu, İzmir veya başka herhangi bir liman bölgesindeki gemi yedekleme, gemi kurtarma firmalarının hepsinin yabancılar ait olduğunu, her birinin kendi devletlerinin bayraklarıyla çalıştıklarını, bu armatörlük şirketlerini sahiplerinin isimleriyle, sahip oldukları römorkörlerin tarihçeleriyle, dış arşivlerde var ise, fotoğraflarıyla kaydederek okurlarının faydasına sundu.



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



LINK

Inspection Expertise Services Co. Ltd.

Phone : +90 216 472 02 02
Web : www.linkinspection.com
Email : link@linkinspection.com



GEMİ VE KARGO SURVEYLERİNDE KESİN ÇÖZÜM

30 YILLIK GEMİ VE KARGO SURVEY DENEYİMİ İLE HİZMETİNİZDEYİZ

Link Gözetim kalite ve çözüm odaklı hizmet anlayışı ile müşterilerine Kargo Gözetimi, Gemi Surveyi ve Sigorta/Hasar Ekspertizi alanlarında uzun yıllardır eksiksiz ve kesin çözümler sunmaktadır.

Link Gözetim

1999 Yılında Dış Ticaret Müsteşarlığı'ndan onaylı Uluslararası Gözetim Şirketi olarak kurulmuş ve faaliyetlerini ISO 9001:2015 Kalite Yönetim Sistemi ve ISO 17020 standartlarından akredite olarak sürdürmektedir.

60 kişilik tecrübeli kadromuz ile tüm Türkiye, Avrupa, Amerika ve İngiltere limanlarında profesyonel gemi ve kargo survey hizmetleri sunuyoruz.

Servislerimiz

- Kargo Yükleme ve Tahliye Surveyleri, Hasar, Miktar ve Kalite Tespitleri,
- Gemi Kiraya Giriş / Çıkış Yakıt ve Kondisyon Surveyleri
- Draft Survey, Gemi Kapak Testleri, Ambar Mühürleme / Mühür Çözme
- P&I ve H&M Gemi Kondisyon Surveyleri, Gemi Hasar ve Değerleme Ekspertizleri



GLOBAL OFİSLERİMİZ

Link Inspection B.V. / Amsterdam - Netherlands

Link Inspection LLC. / Boston - U.S.A.

Link Inspection UK LTD. / London - U.K.

