

koster

KOSTER ARMATÖRLERİ VE İŞLETMELERİ DERNEĞİ DERGİSİ

Dosya

Koster Armatörü Bu 'Yükü' Nasıl Taşıyacak?

Erhan Göçmen

"Fırtına çıktığında uyuyabilirim"

Röportaj

Mehmet Hakan Alşan
"Dört mevsimi koynunda
uyutan şehir ve deniz..."

Gizem Kodak - Ömer Asmalı
"Deniz Kokan Öyküler..."

Gökhan Çakıcı

Uzaktan Eğitim ve Denizcilik

Dr. Hüseyin Gençer

Koronavirüs Pandemisinin
Denizcilik Sektörüne Etkisi

Engin Koçak

ISTFIX

Osman Öndeş

Geçmiş Zaman Olur ki

Duygu Karaoğlanoğlu

Denizcilik Psikolojisi Nedir?



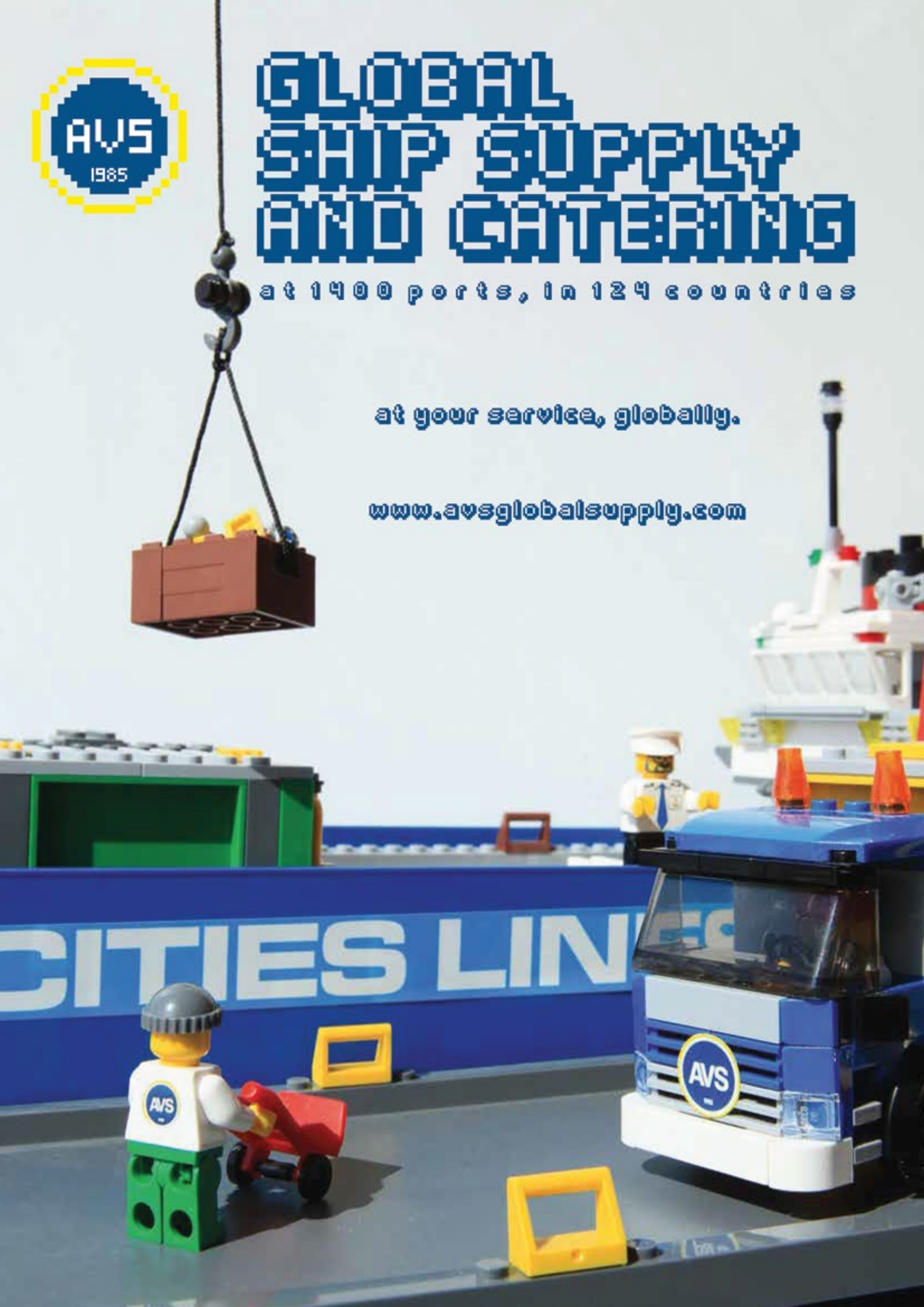


GLOBAL SHIP SUPPLY AND GATERING

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 CELIK 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



Hüseyin Kocabaş

6

Kaf Dağı'na
Ulaşmak ve Umut

16

"Fırtına çıktığında
uyuyabilirim"



Erhan Göçmen

18

Uzaktan Eğitim
ve Denizcilik



Gökhan Çakıcı

20

Koronavirüs Pandemisinin
Denizcilik Sektörüne Etkisi-2



Dr. Hüseyin Gençer

24

Semi-Submersible
ve Heavy Lift
Gemi Taşımacılığında
Dikkat edilecek Hususlar



Barış Kızıldaş



Yıl: 5
Temmuz-Ağustos-Eylül 2020
Yerel - Süreli
3 ayda bir yayınlanır

Sahibi

KOSDER Adına Yönetim Kurulu Başkanı
Hüseyin Kocabaş

Yazı İşleri Müdürü

Engin Koçak

Yayın Danışma Kurulu

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

İdare Merkezi

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

Yayına Hazırlık

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

Genel Yayın Yönetmeni ve Koordinatörü

Sedat Dumlu
sedatdumlu@kosder.net

Editör

Fatih Karadereli
fatihkaradereli@gmail.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

Hüseyin Kocabaş
Kaf Dağı'na
Ulaşmak ve Umut

8

**Türkiye, Tarihindeki En
Büyük Doğal Gaz Keşfini
Karadeniz'de Yaptı**

10

**Ekonomi ve Lojistik
Zirvesi Yapıldı**

11

**KOSDER'den
Azerbaycan'a destek
mesajı**

**Gemi Adamı
Belge Süreleri Uzatıldı**

**Tekneler, CNR Avrasya Boat
Show'da Görücüye Çıktı**

12

**Dünyanın En Büyük
Yelkenli Kargo Gemisi
Tanıtıldı**

13

**Preveze Zaferi, Haliç'te
Canlandırıldı**

14

**Barbaros Hayrettin Paşa
Anısına Preveze Deniz
Zaferi'ni Anlatan Kitap
Hazırlandı**

16

Erhan Göçmen
"Fırtına çıktığında
uyuyabilirim"

18

Gökhan Çakıcı
Uzaktan Eğitim
ve Denizcilik

20

Dr. Hüseyin Gençer
Koronavirüs Pandemisi-
nin Denizcilik Sektörüne
Etkisi-2

22

Murat Bakal
Hayatı Okumak
ve Çığa Ayak Uydurmak

24

Barış Kızıltaş
Semi-Submersible ve
Heavy Lift Gemi Taşıma-
cılığında Dikkat edilecek
Hususlar

28

DOSYA
Koster Armatörü
Bu 'Yükü'
Nasıl Taşıyacak?

36

**Dr. Öğr. Üyesi Hasan
Bora Usluer**
Deniz Yetki Alanları
Bölüm V

40

Mehmet Hakan Alşan
"Dört mevsimi koynunda
uyutan şehir ve deniz..."

44

Osman Öndeş
Geçmiş Zaman Olur ki...

46

Mustafa Çalışkan
Hayat Bir Gemi

48

Duygu Karaoğlanoğlu
Denizcilik Psikolojisi
Nedir?

50

**Gizem Kodak-Ömer
Asmalı**
"Deniz Kokan Öyküler..."

54

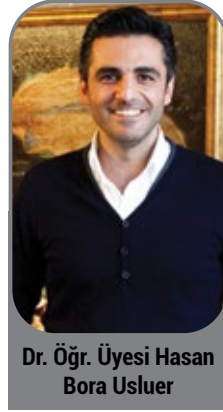
Yasemin Coşkunöz
Denizcilerde
Meslek Hastalıkları
ve Beslenme İlkeleri II

56

Engin Koçak
ISTFIX

61

Kitap Tanıtım



Dr. Öğr. Üyesi Hasan
Bora Usluer

36

Deniz Yetki
Alanları
Bölüm V



Mehmet Hakan Alşan

40

"Dört mevsimi
koynunda
uyutan şehir
ve deniz..."



Yasemin Coşkunöz

54

Denizcilerde
Meslek
Hastalıkları ve
Beslenme
İlkeleri II



Engin Koçak

56

ISTFIX

Kaf Dağı'na Ulaşmak ve Umut

Hüseyin Kocabaş
KOSDER Yönetim Kurulu Başkanı



Umut; insanoğlunun var oluşundan bu yana hayatı anlamlandırmanın yanında sürdürülebilirliğin ve ticaretin manevi kaynaklarından birisini oluşturuyor. Yaşam şartlarımız ve uğraşlarımız 'umut' kavramını denizcilik sektörü açısından incelememizi gerektirse de, yaşadığımız olağanüstü süreç, sektörel sınırlarımızı aşarak, meseleyi öncelikle dünya genelinde ele almamızı mecburi kılıyor.

Global ticaretinin dağınık yapısı; ekonomik krizin etkisi ve koronavirüsün tetiklemesiyle birlikte daha da karmaşık bir hal almaya başladı. Geçmişte uluslararası ticaretin yeni müşterileri kazanma çabası, şimdilerde yerini; elde olanı himaye etme gayretine dönüştü. Yaşanan gelişmelerin üretim faaliyetlerini sekteye uğratması, buna karşın tüketicilerin artan talepleri ve kızışan rekabet ortamı, mevcut durumun bir kez daha analiz edilmesini gerektiğini ortaya koyuyor. Bu düşünceler ışığında, sondan başa dönecek olursak; pandeminin ilk dönemlerinde ifade edilen "Kovid-19 küresel ekonomiyi felç edecektir." öngörüsü, gelişen noktayı özetleyen reel varsayımlardan birini oluşturuyor.

Mitolojik bir hayal ürünü olan Kaf Dağı; gerçekliği olmayan fakat bir yandan da umudu çağrıştıran ve masallara konu olmuş önemli efsanelerden birisi. Bu efsane; çok sayıda toplumun belleğinde yer etmiş, aynı zamanda hayallere ulaşmanın sembolü olarak nitelendirilmiş. Uzun yıllardır çok sert dalgalarda mücadele eden, tabiri caizse adeta 'krizleri kendine yoldaş edinen' denizcilik sektörü, geçmişte olduğu gibi günümüzde de Kaf Dağı'na ulaşma adına büyük çaba sarf ediyor. Türk denizcilik sektörü de umudunu kaybetmeden, bu büyük pazardan en fazla faydayı sağlamaya çalışıyor. Emek yoğun bu mücadelenin içinde var gücüyle seyrüsefer yapan, gerek ülke ekonomilerine gerekse dünya denizciliğine katma değer sağlayan kos-

ter armatör ve işletmecileri puslu havaya rağmen 'umutlu' olmaya gayret gösteriyor. Özellikle son aylarda artış eğiliminde olan koster navlun piyasalarında daha iyiye gidiş için ticareti etkileyen unsurlarda topyekün bir düzelmeye yaşanması sektör aktörleri tarafından merak ve heyecanla bekleniyor.

Malumunuz denizler, çağın gerekliliklerine uygun ve iyi planlanmış politikalarla birlikte uluslara yeni ufuklar açarak hem ekonomi alanında hem de toplumsal alanda büyük bir aşama kat ettiriyor. Bunun en açık örneklerinden birine; geçtiğimiz günlerde Türkiye tarihindeki en büyük doğal gaz keşfinin yapılmasıyla şahit olduk. Karadeniz'de gerçekleştirilen ve ülkemizin doğal gaz ithalatının önemli bir kısmını karşılayacak 320 milyar metreküplük bu keşif, sismik araştırma konusunda denizlerimizde son dönemde uygulanan doğru stratejinin somut meyvesi olarak ön plana çıkıyor. Türk denizciliği açısından da büyük öneme haiz bu gelişmenin süreklilik arz eden nice müjde ve başarıların habercisi olmasını diliyorum.

İçinde bulunduğumuz müstesna toplumunun elde ettiği bu ve benzeri başarıların temelinde 29 Ekim 1923'te kurulan Cumhuriyetimizin olduğu aşikar. Gazi Mustafa Kemal Atatürk önderliğinde tam bağımsızlık ilkesinin sınırlarımızda olduğu gibi Mavi Vatan'da da hakim kılınmasına imkan tanıyan bu değer, geçmişimizi şekillendirdiği gibi geleceğimizi de inşa etmeye devam ediyor. Bu duygu ve düşüncelerle İstiklal Savaşı'mızdan sonra, kahraman bir neslin necip Türk milletine armağan ettiği Cumhuriyetimizin 97. yıl dönümünü kutluyor, başta Cumhuriyetimizin banisi Gazi Mustafa Kemal Atatürk olmak üzere, tüm şehit ve gazilerimizi saygı, rahmet ve minnetle anıyorum.

Istanbul
London
New Jersey

kimileri hep **yol** gösterir.

Omni

IN PARTNERSHIP WITH



LOCKTON

Broking done differently

Marine Insurance Brokers
www.omnild.com



Türkiye, Tarihindeki En Büyük Doğal Gaz Keşfini Karadeniz'de Yaptı

Türkiye, Karadeniz'de gerçekleştirdiği ilk milli sondajında 320 milyar metreküp doğal gaz keşfetti.

Türkiye tarihinin en büyük doğal gaz keşfini Karadeniz'de gerçekleştiren Fatih Sondaj Gemisi, montaj çalışmalarının ardından Trabzon'dan yola çıkmıştı.

Cumhurbaşkanı Erdoğan: Türkiye, tarihinin en büyük doğal gaz keşfini Karadeniz'de gerçekleştirdi.

Cumhurbaşkanı Recep Tayyip Erdoğan'ın "müjde" olarak açıkladığı Fatih sondaj gemisinin Türkiye tarihindeki en büyük doğal gaz keşfi, ülkenin son dönemde denizlerde yoğun bir şekilde yürüttüğü sismik arama ve sondaj faaliyetlerinin ilk somut meyvesi oldu.

Türkiye'nin Karadeniz'deki münhasır ekonomik bölgesinde, yaklaşık 170 kilometre açıkta gerçekleştirdiği ve ülkenin doğal gaz ithalatının önemli bir kısmını karşılayabilecek bu keşif, bundan sonra denizlerde yürütülecek arama ve üretim faaliyetleri açısından yeni bir dönemin kapısını aralıyor.

Türkiye'nin bu keşfinin uluslararası

şirketlerin Karadeniz'e olan ilgisini artırmaması beklenirken, bölgedeki dengeleri değiştirebilecek bir gelişme olarak değerlendiriliyor.

Bugüne kadar Türkiye'de 16,6 milyar metreküp gaz üretildi

Türkiye'nin kara ve deniz sahalarından doğal gaz üretimi 2019 sonu itibarıyla 473,8 milyon metreküp seviyesine yükselirken, bugüne kadar ülke içinde üretilen toplam gaz miktarı ise 16 milyar 615 milyon metreküp oldu. Bu üretimin bir kısmı TPAO, bir kısmı ise yerli ve yabancı şirketler tarafından gerçekleştiriliyor.

Türkiye'nin yıllık mevcut üretimi ise 45 milyar metreküp seviyesindeki toplam gaz ihtiyacının ancak yüzde 1'ini karşılıyor. Doğal gaz ihtiyacının yüzde 99'u Rusya, Azerbaycan, İran'dan boru hatlarıyla, ABD, Norveç, Katar, Cezayir ve çeşitli ülkelerden de sıvılaştırılmış doğal gaz (LNG) ithalatıyla gerçekleştiriliyor.

Türkiye'nin doğal gaz ithalat faturası petrol fiyatlarına bağlı olarak değişiklik gösteriyor. Petrol fiyatlarının 120 dolar seviyesinde olduğu 2014'te doğal gaz ithalatına ödenen miktar 20 milyar doların üzerine çıkarken, petrol fiyatlarının 30-60 dolar bandında seyrettiği 2015 ve sonrasında Türkiye'nin doğal gaz ithalat faturası 10-15 milyar dolar arasında değişiklik gösterdi.

Türkiye'nin kanıtlanmış ve ekonomik olarak üretilebilir kalan doğal gaz rezervinin ise kara sahaları ağırlıklı olmak üzere 3,3 milyar metreküp seviyesinde olduğu hesaplanıyor.

Bu kapsamda, Karadeniz'de yapılan 320 milyar metreküplük gaz rezervinin keşfi Türkiye'nin bugüne kadar ürettiği toplam doğal gaz miktarının da neredeyse 20 katı seviyesinde bulunuyor.

Sakarya Gaz Sahası'ndan yılda 10 milyar metreküp doğal gaz üretimi gerçekleştirilmesi durumunda, Türkiye'nin 32 yıllık doğal gaz ihtiyacının 5'te biri sadece bu noktadan sağlanabilir. Di-



ğer yandan, bu keşif bölgede yeni rezervlerin habercisi olurken, bu miktarın yeni sondajlarla artması bekleniyor.

Türkiye'nin deniz sondaj stratejisi

Türkiye'nin deniz sondajları Akdeniz ve Karadeniz olmak üzere 1970'te başladı. Karadeniz-1 kuyusundaki ilk sondajın ardından iki ve üç boyutlu sismik aramalara da hız verildi. Bu kapsamda TPAO'nun Karadeniz'de yürüttüğü hidrokarbon arama faaliyetleri 2004 yılından itibaren yoğunlaştı.

Karadeniz'de 2004-2019 yılları arasında ruhsatlandırılan bloklarda eleştirilere rağmen istikrarlı bir sismik arama stratejisi yürütülerek 142 bin kilometre iki boyutlu ve 37 bin 610 kilometre üç boyutlu sismik veri toplandı. Toplanan verilerin yorumlanmasının ardından, toplamda 6 derin deniz ve 10 sığ deniz arama kuyusu kazıldı. TPAO'nun Akçakoca-3 ve Akçakoca-4 kuyularındaki gaz keşfinin ardından Akçakoca üretim sahasında da 24 kuyu kazıldı ve bu sahadaki üretim faaliyetleri devam ediyor.

Ayrıca, TPAO Karadeniz'de BP, Petrobras, Exxon Mobil ve Shell ile ortaklık yaparak çeşitli sismik arama faaliyetleri gerçekleştirdi.

Milli sismik arama gemileri denizleri taradı

TPAO'nun envanterindeki Barbaros Hayrettin Paşa ve Maden Tetkik Arama Genel Müdürlüğü (MTA) envanterinde olan MTA Oruç Reis sismik arama gemileriyle Türkiye, kendi imkanlarıyla denizlerde sismik arama çalışmalarına 2013'te başladı.

Söz konusu gemiler Karadeniz, Akdeniz ve Marmara denizini tarayarak Türkiye'nin hidrokarbon kaynaklarının fotoğrafını çekerken, gemilerin denizlerden topladığı veriler değerlendirilerek Yavuz ve Fatih gemileriyle sondaj çalışmaları da yoğunlaştı.

Bu kapsamda 2017'de TPAO envanterine katılan ve Türkiye'nin ilk milli sondaj gemisi olan Fatih, İstanbul'un fethinin 567. yıl dönümü 29 Mayıs'ta Karadeniz'deki ilk milli sondajı gerçekleştirmek üzere Haydarpaşa Limanı'ndan uğurlandı. Fatih sondaj gemisinin 103 metre uzunluğundaki kuleleri İstanbul Boğazı'ndan geçebilmesi için söküldü. Gemi, kuleleri yeniden monte edilmek üzere 6 Haziran'da Trabzon Limanı'na demir attı.

Buradaki hazırlık sürecinin ardından tekrar yola çıkan Fatih, 20 Temmuz'da Zonguldak açıklarındaki ilk olarak Tuna-1 olarak isimlendirilen lokasyonda 3 bin 500 - 4 bin metre derinlik hedefiyle Karadeniz'deki ilk milli derin deniz sondajına başladı.

Cumhurbaşkanı Erdoğan, sahanın Sakarya gaz sahası olarak adlandırıldığını açıkladı.

Yatırım miktarını birçok etken belirleyecek

Güney Kore'de 2011'de inşa edilmesinin ardından Türkiye'de millileştirme çalışmaları tamamlanan ve 6. nesil teknolojiye sahip Fatih, 12 bin 200 metre derinlikte ve çok yüksek basınç altında dahi deniz sondajı yapabiliyor.

Yüksek teknolojiye sahip dünyadaki ilk 5 gemi arasında yer alan Fatih, açık derin deniz (offshore deep gas) sondajı gerçekleştiriyor.

Türkiye tarihinin en büyük doğalgaz keşfini Karadeniz'de gerçekleştiren Fatih Sondaj Gemisi

TPAO'nun bir kamu şirketi olmasına bağlı olarak sahanın geliştirilmesi ve üretime geçmesine yönelik nihai yatırım kararının daha kısa sürebileceği ve ticari kaygılarla hareket eden uluslararası şirketlere kıyasla daha hızlı sonlandırılması planlanıyor. Cumhurbaşkanı Erdoğan, Karadeniz gazının 2023'te üretime geçmiş olmasının hedeflendiğini açıkladı.



'Ekonomi ve Lojistik Zirvesi' Yapıldı

Kamu ve lojistik sektöründen güçlü bir katılımın sağlandığı Ekonomi ve Lojistik Zirvesi İstanbul'da gerçekleştirildi.

Zirvede; 'Covid-19'un Türk Ekonomisine, Lojistik Sektörüne Etkileri, Fırsatlar, Sorunlar ve Çözümler', 'Covid-19, Taşıma Modlarını Nasıl Etkiledi? Yeni Dönemde Uluslararası Taşımacılık ve Lojistikte Neler Öne Çıkacak? Hangi Politikalar ve Stratejiler Gündeme Alınmalı?', 'Hava Kargoda Türkiye Hangi Mukayeseli Üstünlüklere Sahip? Covid-19 Sonrası Hava Kargo Taşımacılığı Nasıl Şekillenecek? Türkiye'nin Bu Alanda Atması Gereken Adımlar Neler?' ve 'Dünyada Lojistik ve Tedarik Zincirinde Yeni Trendler: Geleceğin Lojistiği ve Tedarik Zinciri

Nasıl Olacak?' başlıklı oturumlar yapıldı.

KONSPED Genel Müdürü Mete Tırman'ın moderatörlüğü'nde gerçekleştirilen 'Covid 19 Taşıma Modlarını Nasıl Etkiledi? Yeni Dönemde Uluslararası Taşımacılık ve Lojistikte Neler Öne Çıkacak? Hangi Politikalar ve Stratejiler Gündeme Alınmalı?' başlıklı oturumda Ulaştırma Hizmetleri Düzenleme Genel Müdürlüğü Lojistik ve Kombine Taşımacılık Daire Başkanı Dr. Murat Korçak, İMEAK Deniz Ticaret Odası Meclis Başkanı Salih

Zeki Çakır, DTD Yönetim Kurulu Başkan Yardımcısı Erkan Koçyiğit, Galata Taşımacılık Yönetim Kurulu Başkan Yardımcısı ve CEO'su Vittorio Zagaia ve UND İcra Kurulu Başkanı Alper Özel konuşmacı olarak katıldı.

Bu oturumda bir konuşma yapan İMEAK Deniz Ticaret Odası Meclis Başkanı Salih Zeki Çakır; deniz taşımacılığı, limanlar, gemi inşa, deniz turizmi, personel değişikliğindeki son gelişmeler, deniz ticaretindeki son durum ve Covid-19'un sektörün tümüne etkileri hakkında katılımcıları bilgilendirdi.





KOSDER'den Azerbaycan'a destek mesajı

Koster Armatörleri ve İşletmecileri Derneği (KOSDER) Yönetim Kurulu tarafından Azerbaycan için destek mesajı yayınladı.

Yapılan açıklama şu şekilde: "Dost ve kardeş Azerbaycan'ın meşru müdafaa hakkını kullanarak verdiği haklı mücadelesini destekliyor, Ermenistan'ın işgal altında tuttuğu Azerbaycan topraklarına ve sivil halka yaptığı menfur saldırıları kınıyoruz. 'Tek Millet İki Devlet' sözünün her daim baki kalacağı bu coğrafyada, bizler de 'Can Azerbaycan'ın' yanında olduğumuzu bildirir, saldırılarda hayatını kaybedenlere Allah'tan rahmet, yaralılara da acil şifalar dileriz."



Gemi Adanı Belge Süreleri Uzatıldı

Denizcilik Genel Müdürlüğü gemi adanı belge süreleri hakkında önemli bir açıklama yaptı.

Denizcilik Genel Müdürlüğü'nün konuyla ilgili açıklamasında "Pandemi süreci nedeniyle, uluslararası seferde bulunan gemilerde çalışan gemi adamlarının belge yenilemelerinde sıkıntı yaşamaması amacıyla gemi adanı cüzdanı, yeterlik ve GMDSS belgeleri ile STCW sertifikaları ve sağlık belgelerinin süreleri 31.12.2020 tarihine kadar uzatılmıştır" ifadelerine yer verildi.



Tekneler CNR Avrasya Boat Show'da Görücüye Çıktı

Amatör denizcilik sektörüne ait tüm araç, aksesuar ve ekipmanların yanı sıra en yeni tasarımların da sergilendiği 'CNR Avrasya Boat Show Denizde', 13-18 Ekim 2020 tarihleri arasında, MarinTurk Marina/Pendik'te gerçekleştirildi.

Mega yattan yelkenliye kadar her türlü teknenin bulunduğu fuarda, daha az bütçeyle sahip olunabilecek tekne ve deniz araçları da deniz tutkunlarıyla buluştu. Dünyanın en önemli markalarının yanı sıra en prestijli yerli üreti-

cileri de Boat Show'da misafir edildi. Kategorilerinin en iyisi olan mega yat, tekne ve yelkenliler ile birlikte şişme botlar, deniz motorları ve başlangıç tekneleri de fuarda yerini aldı.

CNR Avrasya Boat Show Denizde; su sporları, rüzgâr sörfü, kürek, dalış, Jet Ski ve flyboard gösterileri gibi çok sayıda etkinliğe de ev sahipliği yaptı.



Dünyanın En Büyük Yelkenli Kargo Gemisi Tanıtıldı

İsveçli bir tasarım şirketi, deniz taşımacılığında kaynaklı karbon emisyonlarını yüzde 90 azaltabilecek rüzgarla çalışan "Oceanbird" adlı yelkenli bir kargo gemisi tanıttı.

200 metre uzunluğa, 40 metre genişliğe ve 80 metre uzunluğunda yelken yüksekliğine sahip dünyanın en büyük yelkenli gemisi, 7 bin otomobil taşıma kapasitesine sahip. Bununla birlikte, okyanuslar arası geçişi 12 gün süren Oceanbird'in 2024 yılında fosil yakıtla çalışan nakliye gemilerine alternatif olarak denizlerdeki yerini alması bekleniyor.

2030'a kadar deniz taşımacılığında karbon emisyonlarının yüzde 40 azaltılması hedefleniyor

BM'nin Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO), 2030'a kadar uluslararası deniz taşımacılığında kaynaklanan karbondioksit emisyonlarını yüzde 40 oranında azaltma hedefi koydu. Bu yılın başında, hava kirliliğini azaltarak insan sağlığını iyileştirmeyi amaçlayan örgüt, nakliye gemilerinden salınan kükürt miktarını da amaçlayan yeni kurallar getirdi.

Bu kapsamda üretilen İsveçli Wallenius Marine adlı deniz taşıtı şirketi, Oceanbird adlı yelkenli kargo gemisi konseptini tanıttı. Şirket tarafından

yapılan açıklamada kargo gemisinin deniz taşımacılığında kaynaklı karbon emisyonlarını yüzde 90'a kadar azaltabileceği belirtildi.

7 bin otomobil taşıma kapasitesine sahip

Aerodinamik Oceanbird gemisinin motoru çoğunlukla rüzgarla çalışıyor ve ortalama 10 knot (20 km/s) hızla 7 bin otomobili taşıyabiliyor. Geminin geliştiricileri, taşıtın bir transatlantik geçişin yaklaşık 12 gün süreceğini ve bunun bugünün fosil yakıtla çalışan kargo gemilerinden sadece birkaç hafta daha uzun olduğunu belirtti.

Dünyanın en büyük yelkenli gemisi olacak

Stockholm merkezli şirket, gerçek kargo gemisini inşa etmeden önce 6 metre uzunluğundaki bir modelin deniz denemelerini başarıyla tamamladı. Tamamlandığında, 200 metre uzunluğa ve 40 metre genişliğe sahip dünyanın en büyük yelkenli gemisi olacak.

Sıfır emisyonlu taşımacılık rüzgar enerjisiyle mümkün

Wallenius Marine, küresel denizcilik topluluğunun iklim değişikliğini tersine çevirmeye yardımcı olmak için fosil yakıtlardan yenilenebilir enerjiye geçmesi gerektiğini belirterek, Oceanbird'in denizcilik endüstrisine büyük değişiklikler getirebileceğini ve sıfır emisyonlu taşımacılığın rüzgar kullanılarak mümkün olduğunu açıkladı.

İlk gemi 2024'te okyanuslardaki yerini alacak

Wallenius Marine COO'su Per Tunell, "Birkaç yıldır birlikte çalıştığımız tasarımımızı sunmaktan gurur duyuyoruz. Oceanbird'in gelecekteki nakliye gemilerinin yerini alacağını umuyoruz. Deniz taşımacılığı, küresel ticaretteki tüm malların yaklaşık yüzde 90'ını temsil eder, ancak aynı zamanda dünyadaki karbon emisyonlarının artmasına da neden olur, bu nedenle nakliyatın sürdürülebilir hale gelmesi kritik önem taşıyor. Rüzgar, okyanus taşımacılığı için en temel enerji kaynağıdır ve Oceanbird üzerindeki 80 metre yüksekliğindeki kanatlı yelkenlerle geleceğin okyanusa giden yük gemilerini geliştiriyoruz" ifadelerini kullandı.

Bununla birlikte Tunell, gemiyle ilgili çalışmaların yeni tip corona virüs pandemisi nedeniyle sekteye uğradığını ifade ederek, 2021 sonunda müşterilerden sipariş alacaklarını ve ilk geminin 2024 yılında okyanuslardaki yerini alacağını söyledi.





Preveze Zaferi, Haliç'te Canlandırıldı

İletişim Başkanlığı, Preveze Deniz Zaferi'nin üç boyutlu hologrom gösterisi ile canlandırıldığı görkemli bir çalışmaya imza attı.

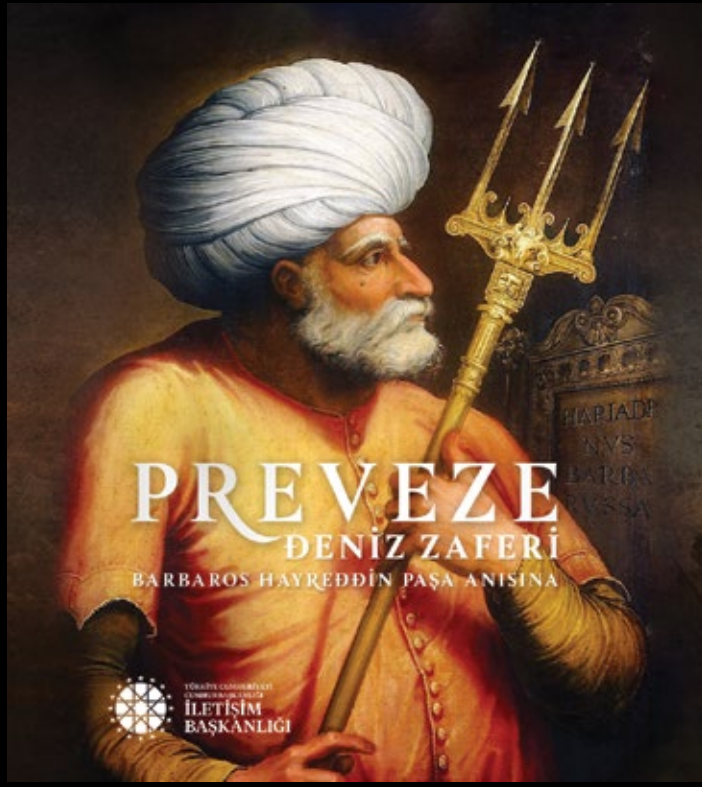
İstanbul Haliç'te kurulan bir platformla "su perdesi" üzerine Preveze Zaferi'nin yansıtıldığı gösteri, Cumhurbaşkanlığı ve İletişim Başkanlığı YouTube kanalı ve sosyal medya hesapları ile televizyon kanallarında izleyici ile buluştu.

"Mavi Vatan" mücadelesi mısralara döküldü

İletişim Başkanlığı tarafından hazırlanan Preveze Deniz Zaferi marşı ve klibinde de Türkiye'nin geçmişten bugüne "Mavi Vatan" mücadelesi anlatıldı.

Kaptan-ı Derya Barbaros Hayrettin Paşa'nın denizlerde hakimiyetin önemini vurguladığı sözleriyle başlayan klipte, Preveze Deniz Muharebesi canlandırılırken, Türkiye'nin "Mavi Vatan" faaliyetlerinden görüntülere de yer verildi.





Barbaros Hayrettin Paşa Anısına Preveze Deniz Zaferi'ni Anlatan Kitap Hazırlandı

Barbaros Hayrettin Paşa anısına, tarihin akışını değiştiren Preveze Deniz Zaferi'ni anlatan kitap, İletişim Başkanlığı tarafından okurların beğenisine sunuldu.

Tarihi, askeri ve siyasi boyutlarıyla Preveze Deniz Zaferi'nin irdelendiği kitapta "Türk Deniz Hakimiyetinin Kronolojisi" ve "Meşhur Denizcilerimiz" bölümlerine yer verildi. Kitabın ön sözünü ise Cumhurbaşkanı Recep Tayyip Erdoğan kaleme aldı.

Cumhurbaşkanı Erdoğan, ön söz yazısında, Akdeniz ve çevresinde yaşanan tarihsel güç mücadelesinin günümüze de yansımaları olduğunu ifade etti.

Türklerin denizlerde köklü bir geçmişe sahip olduğunu vurgulayan Cumhurbaşkanı Erdoğan, şunları kaydetti:

"Anadolu'yu yurt edindikten hemen sonra deniz hakimiyetinin önemini fark etmiş ve bunun için donanma kurma çalışmalarına başlamışız. Henüz 1082'de Sultan Süleyman Şah'ın İstanbul'u alma hazırlığı içerisinde bir donanma kurmaya başlaması bu açıdan dikkate değerdir. Bununla birlikte Fatih Sultan Mehmed'in 1455 yılında Kasımpaşa'da İstanbul Tersanesi'ni (Tersane-i Amire) kurması ve bu tersanenin dünyanın en büyük tersanelerinden birisi olarak yabancı ülkelerin hayranlığını kazanması da gerçekten gurur vericidir.

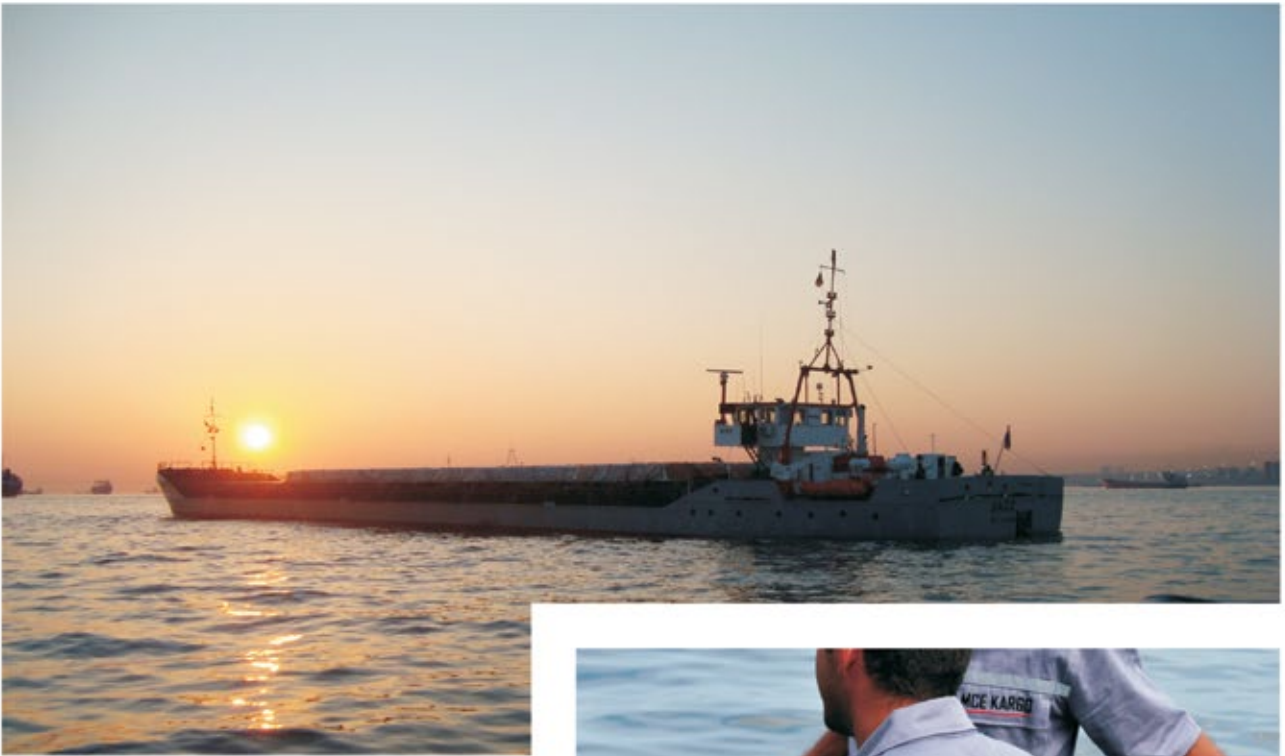
Medeniyetimiz, Turgut Reis, Kaptan-ı Derya Barbaros (Hızır) Hayreddin Paşa, Kılıç Ali Paşa gibi pek çok büyük denizciyi bünyesinden çıkarmış, bu büyük komutanlar sadece bu coğrafyaya değil, tüm dünyaya başarılarıyla nam salmışlardır. Yıldırım Bayezid, Fatih Sultan Mehmed, Yavuz Sultan Selim, Kanuni Sultan Süleyman dönemlerinde ecdadın kurduğu Tersane-i Amire ve diğer tersanelerle, Osmanlı sadece kendi ana karasında değil, Karadeniz ve Akdeniz'in tamamında, Atlas Okyanusu, Kızıldeniz, Basra Körfezi ve Hint Okyanusu gibi bölgelerde de etkinlik göstermiştir. İşte Türkiye Cumhuriyeti, ecdattan kalan bu değerli mirası, tecrübeyi ve birikimi yaşatarak kendine güvenen, gücünün farkında ve tarihini doğru kavrayan bir geleceğe taşıyor."

Cumhurbaşkanı Erdoğan, Preveze Deniz Zaferi kitabının özellikle gençlerin zihninde ve yüreğinde mutlaka bir tohum olacağını belirterek, "Kazandığı zaferlerle Osmanlı Devleti'nin Akdeniz'de büyük bir üstünlük kurmasını sağlayan ve ölümlünden asırlar sonra bile tarihin en büyük denizcilerinden birisi olarak anılan Kaptan-ı Derya

Barbaros Hayreddin Paşa'nın bir deniz dehası olarak elde ettiği galibiyetlerin ve tarihin akışını değiştiren Preveze Deniz Zaferi'nin yer aldığı bu kronolojik kaynağın, gücünü tarihten alan geleceğimize yön veren bir kaynak olmasını temenni ediyorum." değerlendirmesinde bulundu.

Bu vesileyle Türk denizcileri tarafından yüzyıllardır sürdürülen bir geleceği yüz yıllık bir aradan sonra tekrar başlattıklarını da hatırlatan Cumhurbaşkanı Erdoğan, "Osmanlı donanmasının sefere çıkmadan önce büyük Türk denizcisi Kaptan-ı Derya Barbaros Hayreddin Paşa'nın büyük usta Mimar Sinan tarafından yapılan türbesini çimavira selamlama geleneği, Mavi Vatan-2019 Tatbikatının ardından donanmamız tarafından ecdadımıza ve eserlerine saygımızın bir nişanesi olarak tekrar hayata geçirildi. Selam olsun şanlı tarihimize, selam olsun şanlı ecdadımıza." dedi.

Diğer yandan kitabın tamamı www.iletisim.gov.tr adresinden okuyucuların beğenisine sunuldu.



MCE KARGO

SHIP MANAGERS & CHARTERING BROKERS

www.MCEKARGO.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.

“Fırtına çıktığında uyuyabilirim”

“Yıllar önce bir çiftçi, fırtınası bol olan bir tepede bir çiftlik satın almıştı. Yerleştikten sonra ilk işi bir yardımcı aramak oldu. Gel gelelim ne yakındaki köylerden ne de uzaktakilerden kimse onun çiftliğinde çalışmak istemiyordu. Müracaatçıların hepsi çiftliğin yerini görünce çalışmaktan vazgeçiyor, “Burası fırtınalıdır, siz de vazgeçerseniz iyi olur.” diyorlardı.

Nihayet çelimsiz, orta yaş geçkince bir adam işi kabul etti. Adamın haline bakıp:

“Çiftlik işlerinden anlar mısınız?” diye sormadan edemedi çiftlik sahibi.

“Sayılır.” dedi adam, “Fırtına çıktığında uyuyabilirim.” Bu ilgisiz sözü biraz düşündü, sonra boş verip çaresiz adamı işe aldı. Haftalar geçtikçe adamın çiftlik işlerini düzenli olarak yürüttüğünü de görünce içi rahatladı. Ta ki o fırtınaya kadar... Gece yarısı, fırtınanın o müthiş uğultusuyla uyandı. Öyle ki, bina çatırdıyordu. Yatağından fırladı, adamın odasına koştu:

“Kalk, kalk! Fırtına çıktı. Her şeyi uçurmadan yapabileceklerimizi yapalım.” Adam yatağından bile doğrulmadan

mırıldandı: “Boş verin efendim, gidin yatın. İşe girerken ben size fırtına çıktığında uyuyabilirim demiştim.” Çiftçi adamın rahatlığına çıldırmıştı. Ertesi sabah ilk işi onu kovmak olacaktı, ama şimdi fırtınaya bir çare bulmak gerekiyordu.

Dışarı çıktı, saman balyalarına koştu. Saman balyaları birleştirilmiş, üzeri muşamba ile örtülmüş, sıkıca bağlanmıştı. Ahıra koştu. İneklerin tamamı bahçeden ahıra sokulmuş, ahırın kapısı desteklenmişti. Tekrar evine yöneldi; evin kepenklerinin tamamı kapatılmıştı. Çiftçi rahatlamış bir halde odasına döndü, yatağına yattı. Fırtına uğuldamaya devam ediyordu.

Gülümsedi ve gözlerini kapatırken mırıldandı:

“Fırtına çıktığında uyuyabilirim.”

Sıkıntılara, zihnen (bilgi, plan), mânen (dua), maddeten (tedbir) hazırsanız; fırtına çıktığında uyuyabilirsiniz. Hayatınız boyunca... Kızgınlıkla karar almayın, mutluluktan uçtuğunuzda söz vermeyin. İkisi de sarhoşluk ânıdır; akıl başta değildir.”

Koster navlun piyasaları da artık uzunca bir süredir fırtınalı denizlerin ortasında rotasını bulmaya çalışıyor. Öyle ki, en son ne zaman sakin denizlerde mavinin ve gökyüzünün keyfini sürdüğümüzü hatırlamak için hafızamızı epeyce zorlamamız gerekiyor. Güneşli, pırl pırl bir sabaha ne kadar zaman kaldı, çarşaf gibi deniz kaç deniz mili uzaklıkta kestirmek zor. 2019 yılının üçüncü çeyreğinde olduğu gibi 2020'nin üçüncü çeyreği de beklentilerin uzağında başladı. İlk iki çeyrekte aldığımız yaraları sarma umudunu bir kenara bırakıp, kendimizi entübe olmamak için dua eder halde bulduk. İtiraf etmek gerekirse bir çoğumuz da bu uzun ve ne zaman biteceği kestirilemeyen fırtınaya biraz hazırlıksız yalandık. Her fırtına gibi bu da geride kalacak ve bizim bundan da çıkarmamız gereken dersler var.

Hububat sezonunun başlamasıyla birlikte yükselen umutlar, hububat piyasalarındaki volatilitenin etkisiyle ticaretin yavaşlaması sonucu yerini piyasa oyuncularının bir miktar bekleme moduna geçtiği bir atmosfere bıraktı. Bu da elbette, yük arzının istenilen ölçüde olmasını engelledi. Spot piyasada ticaretin neredeyse durma-

sına sebebiyet verecek ölçüde yüksek fiyat oynaklığının varlığı bizim fikir alışverişinde bulunduğumuz "trader"lar tarafından altı çizilen faktörlerden biriydi. Bu atmosferin en azından bu dönem için koster piyasalarına olumlu etki etmesi beklenemezdi, nitekim etmedi. Ukrayna'nın koster tonajı ile ihraç ettiği hububatın neredeyse tamamen Azak Denizi'ndeki Mariupol ve Berdyansk limanlarına sıkışmış olması, sözü edilen limanlara ulaşmak için tek geçiş noktası olan Kerç Boğazı'ndaki Rus-Ukrayna ihtilafı, bu boğazdan geçerek yine sözü edilen limanlara uğrak yapacak olan gemilerin hem girişte hem de çıkışta Rus Sahil Güvenlik otoritesinin kontrolüne tabi olması, bu kontrollerin ise kimi zaman hava muhalefeti dolayısıyla kimi zaman yoğunluk nedeniyle kimi zaman da keyfi olarak ciddi zaman kayıplarına yol açması da son zamanlarda ciddi şikayet konusu olmakta. Ancak bu sorunun çözümü yine piyasanın kendi dinamiklerinde. Bizim konuştuğumuz kiracılar bu sene içinde neredeyse hiçbir armatörün Kerç Boğaz geçişlerindeki beklentilerin taşıma sözleşmelerine koyulacak bir madde ile kiracılar tarafından ödenmesi yönünde bir talebi olmadığını ifade ettiler. Böyle-sine ciddi bir sorun karşısında armatörlerin birinci elden muhatapları olan

kiracılarından bir taleplerinin olmaması gerçekten şaşırtıcı. Oysa önceki senelerde de bu sorun yaşanmaktaydı ve artan talepler karşısında kiracılar bu türden armatörü koruyucu maddeleri taşıma sözleşmelerine koymak konusunda dirençlerini kaybetmişlerdi. Hububat piyasalarında olumlu haber ise erken dönemin ardından eylül ayının son haftası itibarı ile fiyatların aşağı yönlü bir trende geçmesi, spot piyasada ticaretin hareketlenmesi bunun da umutları yeşertmesi. Bize rapor edilen yüksek hacimli satışlar en azından Ekim-Kasım ayları için ümit-var olmamıza vesile olabilir.

Demir-çelik piyasaları ise hem jeopolitik gelişmelerin, hem pandeminin hem de siyasetin gölgesi altında kalmaya devam ediyor. Türkiye aralarında bazı demir-çelik ürünlerinin de olduğu 300 üründe ithalat vergilerinin süresini 31 Aralık 2020 tarihine kadar uzattı. Türkiye ile serbest ticaret anlaşması olan 15 AB ülkesinin bu vergilerden muaf tutulduğunu hatırlatalım ancak Türk ve Avrupa Birliği çelik üreticileri arasındaki kota ihtilafları devam ediyor. Aslında bu ihtilaflar ve kotaların varlığının pandemi nedeniyle azalan talepten kaynaklandığını aklımızda tutmamız gerekiyor. Pasta küçülünce tansiyon yükseliyor. Koster

piyasalarını ilgilendiren kısım ise maalesef "pastanın küçülmesi". Pastanın yeniden büyümesi ise pandeminin geride bırakılmasına, jeopolitik ve siyasi istikrar konusunda pozitif gelişmelere bağlı.

Sayılarla gelecek olursak; Istfix (www.istfix.com)'e göre, bu yazının yazıldığı 40. Haftada 2-4000 DWT arası koster gemilerin ortalama zaman kirası 1,190 ABD doları; 4-6,000 DWT arası koster gemilerinin ortalama zaman kirası 1,701 ABD doları; 6-8,000 dwt arası koster gemilerinin ortalama zaman kirası 2,203 ABD doları; 8-12,000 DWT arası koster gemilerinin ortalama zaman kirası 3,162 ABD doları olarak gerçekleşti. Yukarıda genel çerçeveyi çizerken 2019 yılının 3. çeyreğinin beklentilerin gerisinde kaldığından bahsetmiştik. Bu geri kalmışlığın üzerine 2020 ile 2019'un üçüncü çeyrek karşılaştırmasına göre 2-4,000 DWT arasındaki koster gemileri zaman kirası olarak %21; 4-6,000 DWT, 6-8,000 DWT ve 8-12,000 DWT arası koster gemileri ise yaklaşık %19 geride.

Fırtınalı denizler bu işin doğasında var, hepimizin gemilerimizi sağ salım limanlara ulaştırması dileğiyle... Pruvanız neta rüzgarınız kolayına olsun.





Gökhan Çakıcı

ORAS Denizcilik Güverte Enspektörü & EYS Uzmanı
İstanbul Gelişim Üniversitesi Öğretim Görevlisi

2015 yılında İstanbul Üniversitesi Deniz Ulaştırma İşletme Mühendisliği Bölümü tarafından yeniden açılan güverte opsiyonunun ilk mezunlarından olmuştur. 2013 yılından itibaren ve halen denizcilik sektöründe gemi yönetimi, ISM & ISPS & PMS konusunda; içlerinde Oruç Reis araştırma gemisinin de bulunduğu 19 geminin ISM&PMS çalışmalarında ve gemi içi bilgisayar sistemleri kurulumlarında görev almıştır. 2017 yılında İstanbul Gelişim Üniversitesi'nde Öğretim Görevlisi olarak akademik çalışmalarına başlamıştır. Akademisyenliği sektör ile birleştirerek farklı bir bakış açısına ulaşmayı hedeflediğinden, ORAS Denizcilik ve Ticaret Ltd. Şti. firmasında Güverte Enspektörü – EYS Uzmanı olarak görev almaktadır. Ayrıca İstanbul Üniversitesi-Cerrahpaşa, Lisansüstü Eğitim Enstitüsü, Deniz Ulaştırma İşletme Mühendisliği Ana Bilim Dalı'nda Tezli Yüksek Lisans yapmaktadır. Geminin bir bütün olarak bilimesi gerektiğini savunduğundan Galatasaray Üniversitesi Denizcilik Meslek Yüksekokulu'nda Gemi Makineleri İşletme Bölümü'nde öğrenim görmektedir. Evli ve bir kız babasıdır.

Uzaktan Eğitim ve Denizcilik

Dünyayı etkisi altına alan Covid-19, tüm sektörleri etkilemiştir. Bu durumdan her sektör gibi eğitim sektörü de payını almıştır. Ülkemizde yayılmasını önlemek amacıyla 2020 yılının Mart ayından itibaren eğitime ve öğretime kısa bir süre ara verilmiş, ancak pandemi süreci devam ettiğinden dolayı uzaktan eğitim yapılması kararlaştırılmıştır.

Uzaktan eğitimin tarihi

Eğitmen ve öğrencinin aynı mekânda olma zorunluluğunu ortadan kaldıran, öğrencinin kendi öğrenme sorumluluğunu kazandıran "Uzaktan eğitim", geçmişi ilk yüzyıla kadar dayanan, günümüz örgün eğitim sistemine de alternatif bir sistem olarak bulunan ve gelişen teknoloji ile birlikte başarı oranı her geçen gün artan bir eğitim sistemidir. Her ne kadar kesin bir başlangıç tarihi belirlenemese de, uzaktan eğitim uygulamalarının organizasyonel bir yapıda kullanımına 19. yüzyılda rastlanmaktadır. 1728 İlk Uzaktan eğitim çalışması Boston

gazetesinde "Steno Dersleri" ile başlamıştır. 1833 İsveç Üniversitesi'nde hanımlara "Mektupla Kompozisyon Dersleri" verilmiştir. 1840 Stenografi eğitimcisi olan Isaac Pitman İngiltere Bath 'da mektupla steno öğretmeye başlamış olup, genellikle ilk modern eğitimci olarak bilinmektedir.

Türkiye de uzaktan eğitim ilk olarak 1927 yılında eğitim sorunlarının görüşüldüğü bir toplantıda ele alınmış; fakat sadece fikir bazında kalmış ve uygulamaya geçirilememiştir. Konu ile ilgili tartışmalar 1950'li yıllara kadar devam etmiştir. Türkiye'de uygulanan uzaktan eğitimin tarihi gelişimini ise aşağıdaki gibi sıralayabiliriz:

- ▶ 1927 Dönemin M.E. Bakanı Mustafa Necati tarafından tartışılması,
- ▶ 1956 Ankara Üniversitesi Hukuk Fakültesi, Banka ve Ticaret Hukuku araştırma Enstitüsünde başlaması,
- ▶ 1961 Millî Eğitim Bakanlığı bün-

yesinde Mektupla Öğretim Merkezi kurulması,

- ▶ 1966 Mektupla Öğretim Merkezi Genel Müdürlük olması,
- ▶ 1975 Yay-Kur eğitimleri uzaktan eğitim uygulamaları gerçekleştirilmesi,
- ▶ 1978 Açık Üniversite kurulmasına karar verilmesi,
- ▶ 1981 Anadolu Üniversitesi Açık öğretim Fakültesinin açılması
- ▶ 1981 Anadolu Üniversitesi TRT iş birliği ile okul televizyonu kullanılarak eğitim vermeye başlaması
- ▶ 1992 Millî Eğitim Bakanlığı bünyesinde Açık öğretim Lisesinin açılması
- ▶ ODTÜ' de İnternet ile Eğitim kullanılarak IDEA Paketi uygulaması başlatılması.

Pandemi dolayısıyla yapılan uzaktan eğitim

Uzaktan eğitim yapılması kararlaştırıldıktan sonra birtakım sorunlar da

ortaya çıkmıştır. Bu sorunların en başında internet gelmektedir. Pandemi sürecinde eğitimin uzaktan olması, mesailere evlerden devam edilmesi internet konusunda operatörlerin böyle bir duruma tam manasıyla hazır olmadığını da göstermiş oldu.

Uzaktan eğitim ile birlikte gelen ve profesyonellik isteyen diğer bir durum ise, eğiticinin uzaktan eğitim verebilmesi durumudur. Eğiticiler bu süreçte ellerinden geleni en iyi şekilde yaparak süreci başarılı bir şekilde yürütmüşlerdir. Geçtiğimiz dönemde eğitim kurumları ve eğiticiler tarafından birçok farklı metot denenmiştir (Video kaydı ile asenkron anlatım veya online birebir eğitim gibi). Eğitim-Öğretim kurumları ise geçtiğimiz dönemdeki durumları inceleyip yeni dönemlere hazır olabilmek için adımlar atmaya başlamıştır. Bunlar; online eğitim için altyapı çalışmaları, eğiticilere online eğitimler, süreç değerlendirmeleri vb.

Uzaktan eğitim ve eğiticiler

Yüz yüze eğitime nazaran online eğitimde daha çok eğitici merkezli bir durum söz konusudur. Sınıf düzenlerinin sanala taşınması, ders programların online sisteme göre hazırlanması, ders öğrenim çıktı ve kazanımlarının yanı

sıra sürenin de etkin kullanılması eğiticinin dikkatli bir şekilde hazırlanmasını daha da ön plana çıkarmaktadır. Uzaktan eğitim süreçlerinin yüz yüze eğitim süreçleri gibi ilerleyemeyeceği aşikardır. Özellikle bazı konularda ki yapılan çalışmalar ne kadar pratikte doğruymuş gibi gözükse de uygulamaya geçildiğinde doğruluktan uzaklaştığı görülmektedir. Uzaktan eğitim sisteminde eğitici öğrenci psikolojisi konusunda neredeyse hiçbir bilgiye sahip olmadan dersi devam ettirecektir. Ayrıca bire bir ders uygulaması da yüz yüze eğitimden farklı olan online eğitim için pratikte ne kadar uygun gözükse de uygulamaya geçtiğinde yanlış olduğu anlaşılmaktadır. Bir öğrenciyi 10 dakika aralarla (örneğin 150 dakika bilgisayar başında tutulması) ne kadar sağlıklı bir aktarım olacağı mutlaka tartışmaya açıktır ki, özellikle yüksek öğretim kurumlarının eğitimlerinde verilen eğitimlerin öğrenciler için bir hayli zorlu olduğu da unutulmamalıdır. Bu konudaki önerim ise yüz yüze yapılan eğitimin yanı sıra uzaktan eğitimde süreler konusunda daha ılımlı bir planlama yapılmasıdır.

Uzaktan eğitim ve denizcilik

Her ne kadar pandemi döneminde evlerimizi ofise dönüştürerek bir ça-

lışma yapılması söz konusu olduysa da denizlerde ve okyanuslarda gemilerin yüzdürülebilmesi için personele ihtiyaç hiç kaybolmadı. Bilindiği üzere dünya deniz ticaretinin yüzde 90'ından fazlası denizler dolayısı ile gemiler tarafından yapılmaktadır. Kısacası denizciliğe kalifiye personel ihtiyacı her daim devam etmektedir.

Uzaktan eğitime geçilmesi gerek işletmelerde gerekse denizcilik ile ilgili eğitim veren kurumlarda özellikle uygulama konusunda zorluğa neden olmuştur. İşletmelerin gemiye göndermek için personele verdiği eğitimler için uzaktan eğitim metodu kullanılması yıllardan beri olan bir süreçtir; ancak tüm işletmelerde bu şekilde bir uygulama söz konusu değildir. Uzaktan eğitim konusunda uygulaması olmayan işletmeler bu süreci zorlu geçirmektedir. Ancak ilerleyen teknolojinin etkisi ve eğiticinin uzaktan eğitici konusunda uzmanlaşarak zorluklar kolaylıklara dönüşeceği kanaatindeyim.

Kaynaklar:

<https://tr.wikipedia.org/>





Dr. Hüseyin Genç

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 denizyolu taşımacılığı, denizcilik operasyonlarında optimizasyon ve yöneylem araştırması konularında araştırmalar yapmaktadır. Hüseyin Gençler halen Piri Reis Üniversitesi'nde Öğretim Üyesi olarak çalışmaktadır.

Koronavirüs Pandemisinin Denizcilik Sektörüne Etkisi-2

Dünya Sağlık Örgütü'nün 11 Mart'ta ilan etmiş olduğu Covid-19 pandemisi, aradan 6 aydan fazla geçmesine rağmen hala sürmektedir. Pandeminin sonucu olarak 2020'nin ilk yarısında ekonomik faaliyetlerdeki küresel düşüşün, tedarik zincirleri ve uluslararası taşımacılık üzerindeki etkileri de hala hissedilmektedir. Tersanelerdeki, mürettebat değişimindeki ve limanlardaki kesintilere rağmen denizcilik sektörü büyük ölçüde faaliyet göstermeye devam etse de olumsuz etkiler net bir şekilde görülmektedir. Örneğin, Birleşmiş Milletler Ticaret ve Kalkınma Konferansı'nın (UNCTAD) eylül ayı başında yayınlamış olduğu bültende, yılın ikinci çeyreğinde tüm gemi türlerinin liman uğrak sayılarında bir düşüş olduğu belirtilmektedir.

Bazı büyük konteyner hat operatörleri yılın ilk yarısında belirli rotalarda yüzde 50'lere varan kapasite azalışlarına gitmişlerdi. Ancak ağustos ayı itibarıyla aktif konteyner gemisi tonaj kapasitesinde bir artış gözlenmektedir. Özellikle, 5.000 TEU'nun üzerindeki gemilere olan talep artmaktadır. Çin'in

yaz aylarındaki ihracat artışına bağlı olarak konteyner taşımacılığında bir yükseliş görülse de sektörün gerçek anlamda toparlanabilmesi için Çin, Kuzey Amerika ve Avrupa'daki ekonomilerde daha büyük iyileşmeler gerekiyor. Bütün bunlar, küreselleşmeden beslenen bir sektör olan konteyner taşımacılığı için olumlu bir senaryonun öngörülemediğini ortaya koymaktadır.

Covid-19 pandemisinin dökme kuru yük sektöründeki negatif etkisi de hala devam etmektedir. Bu olumsuz durumdan en çok etkilenenler de Caspize sınıfı gemilerdir. Sefer esaslı kiralamalarda günlük yüzde 40, zaman esaslı kiralamalarda ise günlük yüzde 50'ye varan gelir düşüşleri gözlenmektedir. Çin'deki üretim sektöründeki gelişmelerin de -örneğin demir cevheri talebindeki artışın- dökme kuru yük piyasasını tek başına iyileştiremeyeceği açık bir şekilde görülmektedir.

2020 yılının başında üretimdeki artış ve düşük petrol fiyatları, ham petrolün depolanması konusunda tankerlere olan talebi ve navlun fiyatlarını artır-

mıştı. Ancak, petrol üretimindeki son aylardaki düşüş tanker sektöründeki negatif etkiyi göstermeye başlamıştır. Uzmanlar, 2020 yılının son aylarının da tanker sektörü için çok belirsiz olacağını belirtmektedir. Yapılan tahminler, önümüzdeki yıllarda küresel petrol üretiminde azalışlar olacağını ve tanker gemilerine olan talebin de düşeceğini ortaya koymaktadır. Petrol ve tanker gemilerine yönelik talebin ancak 2030 sonrasında artması beklenmektedir.

Covid-19 pandemisinin denizcilik sektöründeki en büyük etkisinin yolcu taşıyan gemilerin faaliyetlerinde görüldüğü söylenebilir. Pandemi nedeniyle, kruvaziyer gemilere olan talep neredeyse durma noktasına gelmiştir. Kruvaziyer sektöründeki tüm büyük operatörler mart ayından itibaren seferlerini askıya almıştı. Çoğu büyük operatör bu askıya almayı 31 Ekim 2020'ye kadar uzatacağını bildirmiştir. Kruvaziyer operatörlerinin büyük çoğunluğu Ekim ayından sonra sınırlı olarak operasyonlarına başlayabileceğini düşünse de birkaç operatör

tüm 2020 yılı seferlerini iptal etmiştir. Bütün bu gelişmeler, yaşı büyük olan kruvaziyer gemilerin satılmasına veya hurdaya çıkarılmasına neden olduğu gibi, genç tonajlı gemilerin de değerini düşürmüştür. Yapılan bir araştırma, dünya kruvaziyer gemi filosunun değerinin Ocak 2020'den bu yana 33, 4 milyar dolar düştüğünü ortaya koymaktadır.

Gemi inşa sektörü, pandemiden kaynaklı durgunluğu şimdiye kadar gecikmeyle hissetmiştir. Gemi operatörleri ve sahipleri çoktan büyük kayıplar yaşarken, tersaneler ellerinde var olan siparişleri bitirmekteydiler. Pandeminin başlangıcından bu yana, yeni gemiler için dünya çapında neredeyse hiç sipariş verilmemiştir. Bu hem yük hem de yolcu gemileri için geçerlidir. Armatörler üretim, tüketim ve navlun oranlarının nasıl gelişeceğini görmek için beklemekteler ve planlı siparişlerini ertelemektedirler. Dolayısıyla, pandeminin gemi inşa sektöründeki asıl etkisi önümüzdeki dönemlerde çok daha ağır hissedilecektir.

Covid-19 pandemisi tüm dünyadaki liman yatırımlarını da yavaşlatmaktadır. Drewry'nin liman ve terminaller konusundaki baş analistlerinden Eleanor Hadland, küresel konteyner limanlarına yönelik beş yıllık elleçleme tahminlerinin pandemi nedeniyle büyük ölçüde azaldığını vurgulamaktadır. Birçok liman operatörü ekonomik büyümedeki şiddetli yavaşlama ve belirsizliklere bağlı olarak, inşaat ve ekipman sözleşmeleri de dahil olmak üzere, genişleme projelerini tekrar gözden geçirmektedir.

Covid-19 pandemisinin denizcilik sektöründe yapacağı pozitif etkilerden birinin dijitalleşme olduğu göze çarpmaktadır. Örneğin, birçok şirket manuel süreçleri terk etmeye ve otomatikleştirilmiş taşımacılık yönetimi çözümlerine odaklanmaya başlamıştır. Pandemi sürecinde yapılan araştırmalar, geleneksel kağıt tabanlı yönetim süreçlerini terk eden şirketlerin zaman ve maliyet tasarrufları sağladığını ortaya koymaktadır.

Covid-19 pandemisinin denizcilik sektöründe yaratacağı bir diğer pozitif etkinin düşük karbon hedeflerine ulaşmada olacağı söylenebilir. Dünyanın önde gelen klas kuruluşlarından DNV GL'nin (Det Norske Veritas and Germanischer Lloyd) yaptığı bir araştırma, Covid-19 pandemisinin iş ve davranışlar üzerindeki etkileri dikkate alındığında, küresel uzun vadeli enerji talebinin önemli ölçüde azalacağını göstermektedir. Pandemi öncesi tahminlerle karşılaştırıldığında, insanlığın ihtiyaç duyacağı enerji miktarının 2050'de yüzde 8 daha düşük olacağı belirtilmektedir. Ayrıca, alternatif ve daha temiz yakıtların kullanımına yönelik teknoloji ve teşviklerin de artacağı vurgulanmaktadır.

Sonuç olarak, 2020 yılının sonlarına doğru iyileşmelerin olabileceği öngörülse de dünya ekonomisindeki ve mal ticaretindeki düşümlere paralel olarak 2020 yılı genelinde küresel deniz ticaretinde bir azalma olacağı kesindir. Küresel ekonomi ve denizcilik sektöründeki iyileşmeler; aşının veya etkin bir ilaç tedavisinin bulunması, virüsün mutasyona uğrayarak daha

zararsız hale gelmesi gibi gelişmelere bağlı olarak pandeminin kontrol altına alınması ile mümkün olacaktır.

Kaynaklar:

<http://www.emsa.europa.eu/news-a-press-centre/covid19-impact.html>

<https://hansa-online.de/2020/08/featured/157781/drewry-covid-19-bremst-investitionen-in-containerhaefen/>

<https://hansa-online.de/2020/08/schiffahrt/158182/globales-auftragsbuch-im-schiffbau-auf-17-jahrestief/>

<https://hansa-online.de/2020/05/featured/151985/spotmarkt-19-2020/>

<https://www.maritime-executive.com/article/container-port-investments-projected-to-slow-in-post-covid-19-economy>

<https://safety4sea.com/business-practices-accelerate-freight-digitalization-due-to-covid-19-finds-survey/>

<https://unctad.org/en/pages/newsdetails.aspx?OriginalVersionID=2465&fbclid=IwAR0DJ6jVf4cw7o-hWgRr9p2M00PagwiAfcSaS-J45W-Vu08XpmcsNVRN5gr0U>

https://www.who.int/docs/default-source/coronaviruse/weekly-updates/wou-9-september-2020-cleared.pdf?sfvrsn=d39784f7_2





Hayatı Okumak ve Çağa Ayak Uydurmak



Murat Bakal

Marmara Üniversitesi
Öğretim Görevlisi - Teknik Müdür

İçinde bulunduğumuz dijital çağda akıllı telefonlar, bilgisayarlar, tabletler ve bunlar üzerinde her türlü bilgiye rahatlıkla ulaşmayı sağlayan internet, hayatımızın yeri doldurulamaz bir parçası haline geldi. Bununla birlikte günümüz dünyası, teknolojik gelişmelerle hızlı bir değişim süreci içerisine girdi ve teknoloji artık yaşamın tüm alanlarıyla bütünleşmeye başladı.

Konu eğitim açısından değerlendirildiğinde;

Değişen yaşam koşulları öğretmeni bilgi aktaran, öğrenciyi ise pasif dinleyici rollerinden çıkardı. Teknoloji çağının gereksinimleri olan öğrenme yönetim sistemleri, açık öğrenme kaynakları, sosyal ağlar, ders videoları, uzaktan eğitim yöntemi ile ders anlatımları, kitlesel açık çevrimiçi dersler yaygın olarak kullanılmaya başlandı ve yeni bir eğitim yapısı ortaya çıktı. Bu yapı içinde; farklı kanallar üzerinden kesintisiz öğrenme fırsatlarının sunulması, çeşitli mesleki yeterliliklerin kazandırılması yönünde kısa vadeli eğitim ve sertifika programları

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.

açılması, öğrenenlerin kariyer yönetimi ve becerilerinin gelişiminin sağlanması, endüstri ve araştırmacılar ile öğrenenler arasında sürekli bağlantı ve destek programları gibi özellikler bulunuyor. Bununla birlikte öğrenenlere, her yerden ulaşım imkânı ve zengin çoklu medya fırsatları sağlayan ve gelişmekte olan yeni internet araçlarıyla neredeyse tamamen ücretsiz bir eğitim fırsatı sunulabiliyor.

Üniversite öğrencilerinin ise; dijital dünyayla iç içe olmaları öğrencilerin öğrenme ihtiyaçlarının ve öğrenme yöntemlerinin değişmesi sonucu yeni öğrenme yaklaşımlarına duyulan ihtiyacı ortaya çıkardı ve üniversitelerde dijital dönüşüm gündeme geldi. Teknoloji çağına uyum, teknoloji unsurlarının bir arada kullanılması, bilginin elektronik ortama aktarımı, hayatı kolaylaştırma, bilgiye kolay ulaşım, bil-

ginin kolay kullanımı, bilgi ve teknoloji araçlarının verimli kullanılması, para ve zaman tasarrufu, kaliteli ve etkili eğitim, bilginin kolaylıkla yayılması, ders içeriklerinin zenginleştirilmesi gibi birçok yönden bu değişim ele alındı. Bunun sonucu olarak da artık çok sayıda üniversitede de eğitim ve öğretim dijitalleşmeye doğru evrilmeye başladı. Bu noktada en önemli görevin öğretmenlere düştüğü aşikâr. Sistem içerisinde öğretmenin görevi; teknoloji sayesinde bilgiye her an her yerde ulaşım imkânı bulan öğrencilerin doğru yönlendirilmesi olarak ortaya çıkıyor.

Öte yandan genelde sadece okul, seminer veya kitaplar kanalıyla yerine getirdiğimiz öğrenme çabalarımız üzerinde durur ve öğrenme etkinliğimizi sadece eğitimci ve kullanılan araçların uygunluğuna bağlarız. Hal-

buki birikimlerimizin bir kısmını bu tür çabalar ile kazanır, yaşamımızda kullandığımız bilgi ve becerilerin büyük bir bölümünü öğrenmek için değil, başka bir amaçla yerine getirdiğimiz faaliyetlerin sonucunda ve çoğu zaman farkında olmadan öğreniriz.

Şartlanarak, başkalarını örnek alarak, deneyimleyerek, karşılaştığımız olaylar ve sorunlardan dersler çıkararak birçok yoldan öğrenebiliyoruz. Üstelik bu öğrenme yöntemlerini kesin bilgiler ile birbirinden ayıramayız. Bu nedenle dijitalleşme ve teknolojiyi elbette kullanacağız fakat esiri de olmamak ve tüm başarıyı buna bağlamamak gerekir. Öyle ki, şöyle bir etrafınıza bakarsanız birçok sektörden alanının en iyisi uzmanlar ile hepimiz karşılaşmışızdır. Bugün 90 yaşlarına gelmiş halen aktif görev yapan beyin cerrahları var ve birçoğunun ameliyat yöntemleri literatüre girmiştir. Onların eğitim gördüğü zamanı düşünürsek şu anki işitsel ve görsel eğitim araçlarının hiçbiri yoktu. Aslında şu şekilde düşünmek gerekir; genellikle daha somut olduğu için bilinçli öğrenme çabalarımızda kullandığımız araçları sürekli tartışıyoruz ve hatta bunların bile sadece fiziksel olanları kitap, laboratuvar, tepegöz, bilgisayar gibi maddelerinin üzerinde yoğunlaşırız. Halbuki, öğrenme ve dolayısıyla onu geliştirmeye yönelik araçların çoğu düşünseldir. Fiziksel araçların etkin-

liği de zaten düşünsel özelliklerimize yaptığı katkıya bağlıdır.

Hangi yöntem veya araçlarla kazanırsak kazanalım bilginin kaynağı yaşamdır. Öğretmenlerimizden, ailemizden, mesleğimizdeki ustalarımızdan veya kitaplardan öğrenmek aslında diğer insanların yaşamdan öğrendiklerini bize aktarmasından ibarettir. Bu bilgileri de yine yaşayarak pekiştirir, geliştirir ve kullanırız. Mesleki veya günlük yaşamla ilgili deneyimlerimiz, çevremizden yaşadığımız olaylardan edindiğimiz izlenimler, çıkarttığımız sonuçlar, karşılaştığımız sorunlar, geliştirdiğimiz çözümler okul, eğitim seminerleri ve kitaplardan bazen daha da öğretici olabilmektedir. Bu nedenle hem okumak hem hayatı yaşamak gerekir.

Yaşamdan öğrenmek diğer kaynaklara göre daha etkilidir. Her şeyden önce yaşayarak öğrendiklerimiz ilk elden bilgilerdir. Diğer kaynaklar üçüncü ve dördüncü elden bilgilerin aktarımıdır. Bunun yanında yaşamı görme, işitme veya dokunma gibi temel duyularımızla öğrendiğimiz halde, diğer kaynaklar yaşamın kelime, sembol veya şekil gibi dolaylı araçlar kullanılarak yapılmış çevirileridir. Hiçbir çevirinin aslını tutmadığını hepimiz biliriz. Bu nedenle tecrübe önemlidir. Yaşamdan öğrenmeyi diğer kaynaklara göre daha üstün kılan en önemli unsur

ise sonuçlarıdır. Yaşadıklarımız bizi başkalarından öğrendiklerimize göre daha yakından ilgilendirir.

Yaşamdan öğrenmek zordur! Her şeyden önce yaşamın bizi ilgilendiren bütün boyutlarını yakından inceleyip öğrenebilecek birikim, zaman ve kaynağa sahip değiliz. Bu olanağa sahip olduğumuz durumlarda bile yaşamdan öğrenebilmek için genellikle beklemek ve yaşamı deneyime dönüştürmek zorunda kalırız. Bu sırada da ağır bedeller öderiz.

Yaşamdan öğrenme etkili bir yöntem olmakla beraber başka kaynaklardan yararlanmadığımız sürece yetersizdir. Öte yandan sadece diğer kaynaklardan öğrenmemiz, yani ikinci el bilgilerle yetinmemiz de mümkün değildir. Bu iki uç arasında birikimlerimize ve koşullarımıza uygun olarak bir denge kurmak, yaşadıklarımızla başkalarından öğrendiklerimizi bütünleştirmek zorundayız. Zaten gerçek anlamda bilgili olmak bildiklerimizi yaşamayı, yaşadıklarımızı bilgiye dönüştürmeyi gerektirir.

Sonuç olarak; çağa ayak uydurmak eğitim ve iş dünyasında kaçınılmaz bir sondur fakat asıl olan bilgi çağındaki bilgiye ulaşmanın ve bu bilgiyi kullanabilmek için gerekli olan becerilere sahip olmanın hayatın içinden geçtiğini asla unutmamalıyız.





Barış Kızıldaş

Liva Denizcilik

Entegre Yönetim Sistemleri Uzmanı

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

Semi-Submersible ve Heavy Lift Gemi Taşımacılığında Dikkat Edilecek Hususlar

Türk denizciliği yük taşıma ile ilgili olarak geleneksel taşımacılığa yönelmiş durumda fakat değişen dünya ve ihtiyaçlar bizlere katma değer oluşturan başkaca alanlar da sunmaktadır. Her ne kadar bu taşımacılık türünün getirisi son derece yüksek olsa da ilk yatırım ve işletme maliyeti de bir o kadar fazladır. Muhtemelen birazda bu nedenledir ki; sektörün bu tarafına uzak kalmış durumdayız. Bu tür taşıma ile son derece stratejik öneme haiz ve yüksek değerli yükler taşınmaktadır. Özellikle Semi-Submersible konusunda uzman taşımacılık firmalarının sayısı bir elin parmaklarını geçmez. IHS'in SeaWeb sitesinin veri tabanına göre uluslararası sularda belli büyüklükte olan 24 adet gemi bulunmaktadır. Taşıma öncesi, yükleme esnası, taşıma süresi ve tahliyesinde yaşanan sorunlar nedeniyle, taşıma maliyetlerinin neredeyse bütçelenen miktarın iki katına kadar çıktığını çokça etrafımızdan duymuşuzdur. Bütçelemeye yapılan hesap hataları yatırımcıyı son derece zor duruma düşürdüğü gibi projenin arkasındaki finansal kurumları da zarara uğratmaktadır. Bu yazımızda ilk yatırım ve işletme maliyetleri dışında bu tür taşı-

macılığın bütçelemesini nasıl yapmamız, süreçlerini nasıl takip etmemiz gerektiği ile ilgili bazı temel bilgileri aktarmak istiyorum.

Sözleşme kurulurken 'HeavyCon' sözleşmeleri kullanılmalı ve navlun fiyatından ziyade zaman hususuna önem gösterilmelidir. Bilinmelidir ki, bu tür taşımacılıkta seferin beklenen süreden daha uzun sürmesi durumunda; taşıtanın finansçıların emniyet paylı olarak hesapladıkları taşıma bütçeleri bile tamamen bir 'başarısızlık hikâyesine' dönüşme potansiyeline sahiptir. Peki, projenin daha ilk aşaması olan bütçeleme prosesinde bu tür bir hesaplama hatası yapılması, projenin planlayıcılarını nasıl etkileyecektir? Bu tür stratejik öneme sahip ve yüksek farkındalık isteyen projelerde, dramatik bütçe aşımalarında, projelerin finans altyapısını oluşturan mali kurumların proje yönetimine bakışlarını ne yönde değiştirecektir? Organizasyonun nakit akımını nasıl etkileyecektir? Unutulmamalıdır ki borcun yüksekliği bir organizasyonu tek başına kriz noktasına getirmeyen nakit akışının çalışmaması borcu olmayan, hatta piyasadan alacağı olan bir fir-

manın bile kriz noktasına gelmesine sebep olabilir.

Öncelikle bilinmesi gereken navlun belirlemede esas unsurun gemi, yakıt, yağ, işletme maliyeti vs. olmadığıdır. Taşıyan gözünde bu tür taşımacılıkta arka planda yer alan temel bileşen 'zaman'dır. Sözleşmelerdeki göz ardı edilen kısım hep zamandır ve sanıldığı aksine, taşıyan aslında taşıta gemisini navlun/sefer bazlı kiraya vermemektedir. Çok basit bir anlatım ile taşıyan taşıtana 'zaman'ını satmaktadır. Proje üst yönetimleri genelde navlun fiyatlarına odaklanmakta ve brokerlerini hep bu yönde çalıştırmaktadırlar. Bu son derece tehlikeli bir durumu beraberinde getirmektedir. Taşıyan navlun fiyatını kontrollü indirme karşılığında sözleşmeye zamanını daha iyi satacağı maddeler/klozlar eklemektedir. Bütçelemenin son derece önemli olduğu bu tür projelerde çok ciddi başarısızlık maliyetlerinin doğmaması için gelin birlikte süreci nasıl yönetmeniz gerektiğine bir göz atalım.

Sözleşmenin kurulma, sigortalama, operasyonel ve seyirsel aşamalarının

her biri ayrı bir yazının konusu olduğu için şimdilik sözleşme kurulduktan sonraki zamanı artıran gizli maliyetlerin ne olduğuna odaklanalım.

Sigortalama ile ilgili gizli maliyet oluşturabilecek durumlar

Ek hesaplamalar ve onay gereksinimleri;

Taşımak istediğiniz her ne ise sözleşme sonrası yükleme ve tahliye aşamasında kolaylık olması için bir takım kesme ve/veya birleştirme ve/veya destekleme işlemlerine tabi tutulması gerekebilir. İşte bu aşamada sigortanızın Marine Warranty Survey'i (MWS) devreye girmekte ve sizden bahse konu kesme ve/veya birleştirme ve/veya destekleme işlemleri için ek hesaplamalar ve onaylar isteyecektir. Hesaplamaları yaptıracak onaylı bir firma bulsanız bile taşıyacağınız projenin asıl sertifikasyonunu sağlayacak otoriteden de izin almanız ve bu hesaplamaları onaylattırmanız gerekecektir. İşte surlardaki ilk gedik burada açılmış olacaktır. Bu süreç kaç gün sürecek hesap ve onay makamları ne kadar hızlı hareket edebilecekler? Ne kadar ek maliyet oluşacaktır?

"Deniz netası" hesap gereksinimleri;

Taşımak istediğiniz her ne ise semi-submersible/heavy lift gemilerine yüklendiğinde sea fastening olarak ifade edilen 'Deniz Netası' yapılmak

durumundadır. Sigortanızın atamış olduğu MWS sizden yine hesaplar isteyecektir. Sözleşmelerde hesaplamaların kaptan tarafından yapılacağı yazılmış olsa da çoğu zaman kaptana yaptırılan hesaplamalar kabul edilmemektedir. Evet, ikinci gedik açılmak üzere, deniz netası hesabını kim yapar, ne kadara yapar ne kadar sürede yapar, dahası kimden onay alırız?

Deniz netasında kullanılacak malzeme gereksinimleri;

Yükünüzü geminin güvertesine ne ile ve nasıl sabitleyeceksiniz? Kaynak mı yapılacak, 'post guide'ler mi kullanılacak, 'cribbing' veya 'cradle' kullanılacak mı? Sözleşme esnasında bilinçli bir destek almış ve taşıyanda navlun konusunda tatmin olmuş ise bazı ihtiyaçlarınız taşıyan tarafından karşılanacaktır fakat sabitlemede kullanılacak malzeme her durumda MWS tarafından önceden bilinmeli ve sabitleme metodunuz kabul edilmiş olmalıdır. Örneğin; kullanacağınız sabitleme malzemelerinin kalınlıkları, imal materyalleri (metal, zincir, kumaş, tahta vs.) ve malzeme cinsleri (boru, sac, profil, zincir vs.), uzunlukları, sabitleme açıları belgelenmiş bir prosedüre, sertifikasyona ve objektif bir hesaba dayanmıyor, kısaca kullandığınız/kullanmayı planladığınız malzemeler artık/hurda/kullanılmamış/kenarda köşede kalmış eski malzemelerden oluşacak ise MWS bu sabitleme işlemlerini kesinlikle kabul etmeyecektir.

Yükleme ve tahliye için ilgili liman devletinden ek izin alınması gereken durumlar

Yükleme-Tahliye açık deniz izin gereksinimleri;

Yükünüz eğer heavy-lift gemisi ile değil semi-submersible tipi gemi ile taşınacak ise operasyon muhtemelen liman içinde değil liman dışında yapılacaktır. Liman dışında yapılacak bu tür operasyonlar ek izinler alınmasını zorunlu kılmaktadır. Hele ki operasyonunuz Uzak Doğu'da ve/veya nehir içinde ve/veya coğrafi zorunluluk nedeni ile liman başkanlığı dışındaki bir alanda yapılacak ise konudan bihaber otoriteler ile ayrı ayrı toplanılır ve izinler alınması gerekecektir. Acenteniz konu ile ilgili bilinçli ve tecrübeli değil ise bu sürecin oldukça yavaş ve uzun süreceği gerçeğini hatırdan çıkarmamak gerekir. Örneğin; Çin'deki semi-submersible yüklemelelerinde Marine Safety Agency (MSA) tarafından birçok otoritenin katılımı ile (pilot, liman başkanlığı, yükleyici, taşıyan, römorkör firmaları, meteoroloji uzmanları, deniz kuvvetleri, sahil güvenlik vs.) yükleme/tahliye toplantıları yapılmakta ve iki günlük izin verilmektedir. Bu sürede yükleme/tahliyenizi bir sebepten yapamazsanız bu toplantı aynı katılımı ama taşıtana daha ciddi sorumluluklar yüklenecek şekilde tekrar edilmektedir.



Yükleme yerine transfer ihtiyaçları

Wet-Towing gereksinimleri;

Sözleşme kuruldu ve her iki tarafın sorumluluk/yükümlülükleri belirlendi, yükün hazır edilmesinde her halükarda taşıtanın sorumluluğu olacağı unutulmamalıdır. Özellikle semi-submersible tipi gemi yüklemelerinde operasyon genelde açık denizde yapılacağından yükünüzün bulunduğu yerden operasyona izin verilen yere kadar ıslak-çeki ile götürülmesi gerekebilir. İşte bu durumda dramatik şekilde bütçenizin şaşmasına neden olacaktır. Bu tür bir çeki işlemi için ayrı prosedür ve maliyetler karşınıza çıkacaktır. Hele ki, yükünüz tek parça değil ise mesela boyutları nedeni ile bir veya birkaç küçük parçaya ayırmak durumunda kalmışsanız çok ama çok ciddi maliyetler sizi beklemektedir.

Yükleme/Tahliye Süreçleri

Teknik operasyon el kitaplarına ait gereksinimler;

Özellikle semi-submersible gemi operasyonlarında sözleşme kurulmadan önce yükleme/tahliye günü yükleme/tahliyeye başlanması için gerekli teknik kriterlerin neler olduğunu net şekilde ortaya koymuş olmanız gerekmektedir. Bu kriterlerde genellikle rüzgâr hızı, akıntı ve dalga yüksekliği baz alınmaktadır. Bu kriterler sözleşme öncesi belirlenmemiş ise taşıyanın belirleyeceği kriterleri kabul etmek durumunda kalınacaktır. Örneğin; taşıyan teknik kılavuzunda eğer operasyon kriterlerini rüzgâr hızı 10

knot/saat, akıntı 0,5 knot/saat, dalga yüksekliği 0,5 metre belirlenmişse operasyon günü bu kriterler sağlanmadan operasyona başlanmayacaktır. Buda geminin belki de uygun zamanı yakalayabilmesi için günlerce sürastaryaya (demuraj) girmesi anlamına gelecektir.

Yükleme/Tahliye operasyon günü gereksinimleri;

Sözleşme kuzları gereği navlun indirilmeye çalışılırken yüklemenin kaptanın inisiyatifinde olduğu genel kabulü gözden kaçırılmaktadır. Geçmiş tecrübelerde; her şeyin kaptanın inisiyatifinde olmasının nasıl bir sonuca sebebiyet vereceği acı bir şekilde kendini göstermiştir. Bu tür taşımalarda sözleşme navlun odaklı kurulmuşsa hazırlık mektubu sonrası zaman saymaya başlar ve gemi göz açıp kapayınca kadar sürastaryaya girer. Bu tür yüklemelerde hava şartları zaman sayımını durdurmaktadır. Bu sebeple yükleme sürecinde bile sürastaryaya giren gemiler olmaktadır. Gemi kaptanının haklı/haksız sebepler ile operasyonu geciktirmesi ihtilafa neden olmakta ama çoğu durumda kloz gereği tahkimlerde dava kaybedilmektedir. Konunun taşıtan tarafında başka (liman ücretleri, ek izin masrafları vs.) ticari zarara sebep olması ise ayrı bir tahkim konusunu oluşturmakta olup tahkimde kazanılacağı yüzde yüz olan bir dava için bile dava kazanılana kadar çok yüksek avukatlık masraflarına katlanmak zorunda kalınmaktadır.

Yukarıda sadece bazı süreçlerin bazı alt kısımları ile ilgili örneklemeler

yaptık. Farkındalığı artırmak ve ne ile karşı karşıya olduğumuzu daha iyi anlayabilmek adına bahse konu taşımacılığa ait ana başlıkları aşağıdaki şekilde sıralamakta fayda görüyorum.

- ▶ Taşıyıcı ile yürütülecek süreçler
- ▶ Otoriteler ile yürütülecek süreçler
- ▶ Yükleme öncesi yük üzerinde yürütülecek süreçler
- ▶ Yükleme öncesi yükleyicinin ekibi ile yürütülecek süreçler
- ▶ Yükleme operasyonu için MWS süreçlerinin yürütülmesi
- ▶ Yüklendikten sonra yürütülecek süreçler
- ▶ Seyir süresince yapılacaklar
- ▶ Sigorta süreçleri
- ▶ Yükleyici firma sözleşme süreçleri
- ▶ Tahliye operasyonu süreçleri

Unutulmamalıdır ki; her bir süreç kendi içinde en az 6-7 alt süreç ayrılmaktadır. En çok dikkat edilen ve hataya düşülen kısım olan 'taşıtan ile taşıyan arasında sözleşmenin kurulması aşaması' ise bu süreçlerden sadece bir tanesidir.



GAZİMAĞUSA TERSANESİ – KIBRIS



KOSDER
ÜYELERİNE
ÖZEL %10
İSKONTO

CAZİP
ÖDEME
KOŞULLARI



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



Daha fazla bilgi için bize ulaşın:

M. GÖKALP GÜNDOĞDU / ÇAĞLA İZKAN

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

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

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

DOSYA

Koster Armatörü Bu 'Yükü'* Nasıl Taşıyacak?

*Koronavirüs, Navlun Piyasaları, Yaşlı Kosterler, Küresel Ekonomik Kriz, Liman Beklemeleri, Gemi İnsanı Değişimleri, İkinci El Gemi Piyasası, PSC Kontrolleri, Gemi İnsanı Eğitimi...





Hakan Çendik

İMEAK Deniz Ticaret Odası
Yönetim Kurulu Yedek Üyesi ve
KOSDER Genel Sekreteri
Angora Denizcilik

**Koster armatörü açısından pandemi-
nin etkileri atlatılabildi mi? Bu çerçe-
vede koster piyasasının bugününü ve
geleceğini nasıl yorumlarsınız?**

Koster navlun piyasasının pandemi-
nin ilk döneminden, özellikle nisan
ayına kadar olumsuz etkilendiğini
söyleyemeyiz. Bunun nedeni ise; daha
önce kontratları yapılan ve siparişleri
verilen yüklerin limanlara ulaşmasının
nisan ayını bulmasıydı. Nisan ayın-
dan sonra Koronavirüsün (Kovid-19)
etkisiyle karantina uygulamaları baş-
layınca, yeni siparişlerin olmayışı,
maalesef marketin daralmasına ve
Mayıs-Ağustos arasının armatör ve
işletmecilerimiz açısından fazlasıyla
sıkıntılı geçmesine neden oldu.

Sonbaharda bir nebze de olsa virüs
kaynaklı tedirginliklerin azalması, ar-
matörleri ümitvar olmaya itse de, ekim
ayına girmiş olmamıza rağmen bekle-
nilen mevsimsel yükselişin halihazır-
da gerçekleşmediğini ya da artışın as-
gari düzeyde olduğunu gözlemliyoruz.

Önümüzdeki süreçte ise; gerek koster
navlun piyasaları gerekse ülke eko-
nomisi açısından zorlu bir döneme
gireceğimiz aşık. Umut ediyoruz ki;
ekim ayı ve sonraki iki aylık zaman di-
liminde piyasalar açısından istenilen
ivme yakalanır ve armatörlerimizin
bir nebze de olsa yüzleri güler. Alınan
veriler ışığında, piyasalarda hafif bir
hareketlenme yaşanacağı fakat bu
hareketlenmenin tatmin edici düzeyde
olmayacağı tahmin ediliyor.

**Limanlarda ve boğaz geçişlerinde
Kovid-19 kaynaklı gemi bekleme-
lerinden Türk koster armatörü nasıl
etkilendi? Söz konusu beklemelerin
önüne geçme adına gerek uluslararası**

**gerekse ulusal otoriteler sizce hangi
ekstra önlemleri almalı?**

Limanlar, boğaz geçişleri ve kanallar-
daki beklemler pilotaj sıkıntısından
ve Kovid-19 kaynaklı karantina ted-
birlerden dolayı doğal olarak yaşandı.
Tabii ki bu durumu küresel salgın sü-
reciyle bir bütün olarak yorumlama-
mız gerekiyor. İlk aşamada, kimsenin
beklemediği, adeta tüm dünyanın
hazırlıksız yakalandığı ve acil eylem
planlarının yapılamadığı zorlu bir sü-
rece girildi. Karşı karşıya kalınan ola-
ğanüstü durum nedeniyle; yaşananlar
çerçevesinde gerek ulusal gerekse
uluslararası kuruluşlar tarafından an-
lık müdahaleler oldu diyebiliriz. Konu-
ya ilişkin; ilgili bakanlıklara ve diğer
resmi kurumlara gerekli başvurularda
bulunularak yaşanan aksaklıkların
minimuma indirilmesi sağlandı. Di-
ğer yandan personel değişimlerinin
yapılamaması ticaretin sektöre uğ-
ramasına sebep oldu. Gemi satış ve
devir-teslim işlemleri de uzun süre
aksadı.

Pilotaj kaynaklı yaşanan problemlere
ilişkin değerlendirme yapmak
gerekirse; pilotların virüs kaynaklı
zararlardan koruyucu yeterli/gerekli
tedbirleri almayan gemilere çıkmak
istememelerini ya da pilotaj sayısının
eksik kalmasını öncelikli olarak be-
lirtebiliriz. Bu minvalde dile getirilen
problemler çok uzun ömürlü olmadı
ve kısa sürede çözüme kavuşturuldu.
Kısacası; yaşayarak gördüğümüz ve
problemlerin tecrübe edilerek gideril-
diği önemli bir süreçten geçtiğimizi
söyleyebiliriz.

**Koronavirüs sürecinde ikinci el gemi
piyasasında kayda değer bir hareket-
lilik yaşandı. Bu durumun koster gemi**

**alım-satım piyasasına etkileri neler
oldu? Sizce kriz fırsata çevirilebildi mi?**

Küresel salgının navlun piyasalarına
büyük oranda etkisi olduğu aşık. Öyle ki
marketin, tarihteki en düşük
seviyelerini bu dönemde gördüğünü
söyleyebiliriz. Buna karşın Ko-
vid-19'un, kuru yük piyasalarındaki
gemi fiyatlarını aynı oranda etkiledi-
ğini ifade etmemiz mümkün gözük-
müyor.

Bilindiği üzere gemi yatırımları, uzun
soluklu yatırımlar olarak ön plana çı-
kıyor. Dolayısıyla navlun piyasaların-
daki kısa süreli düşüş-yükselişler hızlı
bir şekilde gemi alım-satım piyasasına
yansımıyor. Bununla birlikte navlun
piyasalarında sonbaharda beklenen
yükseliş gerçekleşmez ve 2021'in ilk
altı ayında da düşük seviyeler söz
konusu olursa, gemi fiyatlarının da
düşeceğini öngörebiliriz. Tabii ki bu
durum borçsuz, yatırım için bekleyen,
kredi ve nakit miktarı uygun olan ar-
matörlerimiz adına fırsata dönüşebi-
lir. Kesin bir kanaat için 'bekle ve gör'
politikasını izlemek ve pandemi sü-
recini dikkatle takip etmek belirleyici
olacaktır.

Madalyonun diğer yüzünde ise; piya-
sa aktörlerinin direnerek ellerindeki
yük ve sermaye potansiyeli gemilerine
mümkün olduğunca sahip çıkmaya
çalıştıklarını ifade edebiliriz. Netice
itibarıyla; ticari faaliyetlerde belirleyici
unsur olan Kovid-19 salgını, denizcilik
sektörünün de geleceğini şekillendirecek
başlıca faktör olarak beliriyor. Global
derin ekonomik krizlerden sonra,
tüketimin ve ticaretin hızla arttığını
unutmayalım. Küresel salgın sona
erince 'fırsatlara hazırlıklı olanlar' ka-
zanır.

Mahmut Turan

KOSDER Yönetim Kurulu Üyesi
Meryem Ana Denizcilik



Kabotajda yük taşımacılığı yapan koster tonajı sizce yeterli mi? Arz-Talep miktarı ele alındığında sayının artırılması gerektiğini düşünüyor musunuz?

Kabotaj hattı yük taşımacılığı (özel izinli işler hariç) Türk bayrağı taşıma kriterlerini yerine getiren her armatörün hakkıdır. Uluslararası sefer bölgesinde çalışan aynı anda kabotaj seferi de yapabilen gemilerimizin yanı sıra, geminin yaş ve teknik özellikleri yurt dışına elverişli ya da verimli olmayan sadece kabotaj hattı sefer yapan diğer gemileri de burada vurgulamak istiyorum.

Bunca yük ve deniz taşımacılığına uygun mesafede kıyı hattımız varken filomuz yeterli mi? Bence değil! Koster denilince tonaj olarak değişikliğe uğramakla beraber, 1000/6000 DWT arası taşıma yapabilen gemileri ve mevcut sayısal yoğunlukla da 3000/4000 DWT taşıma aralığında olan gemileri ele alabiliriz. Durgun seyreden piyasa şartlarında adet ve tonaj olarak gemi sayımız fazla ancak yaş sınırı olarak oldukça yüksek. Gemilerin yaşlı olması günlük işletme giderlerinin de fazla olmasını tetikliyor. Mevcut koster filosunun büyük bir bölümünün yaşlı gemilerden oluşması yüklerin ekonomik olarak taşınmasına da etki ediyor. Bunun yanında demir ve çelik gibi kıymetli yüklerdeki gemi yaş zammı sigorta ücretleri oldukça yüksek çıkıyor. Prim tutarları; sefer sonu armatörün hayalini kurduğu navlunu kâğıt üzerindeki hesapta bitiriyor. Bu arada aynı yüke farklı prim hesaplayan bazı sigorta firmaları riskleri ile beraber kar marjlarını da artırıyor.

Çözüm önerilerinden birisi olarak; Türk Koster Filosunun Yenilenmesi Projesi'ni gösterebiliriz ancak mevcut

kredi şartları ve navlun fiyatları böyle bir yatırımı ekonomik olmaktan çıkarıyor. Geçmişte geleneksel armatör firmalarımız aile yapılarına da güvenerek ağır kredi şartlarına çok da önem vermeden yeni gemi inşa ederek ciddi kredi borçları ile karşı karşıya kaldılar. Navlun piyasalarının hızlı oranda düşmesiyle de geri ödenemeyen krediler, armatör firmalarının değer kaybı yaşamalarına hatta batmalarına sebep oldu. Bu durumun piyasada biliniyor olması, yeni nesil genç armatör firmaları daha dikkatli yatırım yapmaya itiyor.

İlk etapta fazla borca girmeden mümkün olduğunca güçlü filo kurmayı amaç edinen armatörlerimiz, yurt dışından yaş ortalaması 15-20 civarında olan gemileri alarak bu açığı kapatmaya çalışıyorlar. Kısa vadede çözüm gibi görünen bu hamlenin, ileriye dönük yeni nesil gemilerin inşası ile uzun vadede değişmesi gerektiğini düşünüyorum. Örneğin; uygun

kredi şartları sağlanan Avrupalı firmalar kendi filolarını yenileyip bizim yaşlı filolarımıza ciddi oranda üstünlük kurdular. Bunu başarırken ebette geleneksel firma yapılarının yanında gerek devlet gerekse Avrupa Birliği yardımları ile 15 yıla kadar vadeli ve neredeyse sıfır faizli kredi imkanları ile yeni gemi inşa ederek, ellerinde kalan eski gemilerini bizlere sattılar.

Gemi inşadaki bir diğer faktör de Çin yapımı gemiler... Bölgemize göre oldukça ucuza inşa edilen kısa vadeli kesin olmayan çözümlü gemiler... Avrupalı armatöre göre dizayn edilenler haricinde, birtakım sorunları olan gemiler... "Hiç olmamasından daha evlidir" denilerek alınan ancak içerisinde ciddi kusurlar bulunan bu tipteki gemiler, zamanla tamir ve yenilemeye tabii tutularak yüzdürülmeye çalışılıyor. Buna karşın kalıcı olmasa da bu çözümler içerisinde örnek olarak duruyor.



Olmasını hayal etmekle beraber umudumu kaybetmediğim çözüm önerim; artık istediği kiracıya brokere uzanabilen onlarla rekabet edebilen bu neslin yeni gemi inşası ile daha güçlü ve kalıcı hale gelebilmesi. Bunun nasıl gerçekleşeceğini geçmişteki kötü örnekler değil, önümüzde bu işin altından kalkabilen ülkelerin çözümleri belirleyecektir.

Umudumuz; 5-6 yıllık kredi imkânı yerine 14-15 yıllık uzun vadeli kredi imkânı sağlanıp yeni inşanın nimetlerinden faydalanacak tersanelerimiz ve bu filo ile gerçek rekabet gücüne erişecek armatör firmalarımız oluşmasıdır. Genç filosundan 5 yaşına gelmiş gemisini yaşlı olduğu için satılmak ve armatör olmanın farklı bir boyutunu yaşayabilmek ileriye dönük hamlemiz olmalı. Bunu gelenek haline getirebilirsek gemilerimize olan aşkıımızı firma bütününe yayabilir, yerine yenisini koyabilme gayretini daima sıcak tutabiliriz.

Yaşlı filoda kalmamız durumunda; yüklerimiz bir şekilde taşınacak ancak taşıyıcı güç olan deniz gücümüz etkisini kaybetmeye başlayacaktır. Bu durum; deniz gücünün kara gücüne yenik düşmesine, uzun vadede de ekonomimizin olumsuz olarak etkilenmesine neden olacaktır.

Özellikle Avrupa limanlarında Türk bayraklı gemilere karşı önyargılı yaklaşıldığı düşüncesine katılıyor musunuz?

Bu konu armatör ve işletmecilerimizin her zaman gündeminin ilk sıralarında yer alıyor. Sadece Avrupa limanları değil, Akdeniz içinde neredeyse tüm Arap limanlarında da Türk bayraklı gemilere karşı önyargının hâkim olduğunu düşünüyorum. Devletlerin dış politikalarının uluslararası ticareti etkisi altına almasının bu konuda ön plana çıktığı kanaatindeyim. Yalnızca biz armatörler değil bu ülkelere mal satıp onlardan mal alan firmalarımız da aynı sıkıntıları yaşıyor.

Gemilerimizi bekletme, gemi denetimlerini zorlaştırma ve gemi adamlarımıza (kendilerince) aşağılayıcı davranma gibi uygulamalarla karşı karşıya kalıyoruz. Bunlar işletme maliyetlerini artıran ama bir şekilde bizi daha diri tutan etmenler olarak gün yüzüne çıkıyor.

Evet, zorluk olacak ve yıldırmaya çalışacaklar ancak biz yine ticari faaliyetlerimize devam edeceğiz. Gerek ortak

sektör ilişkileri gerekse firma bazında yaklaşımlar ile bu sorunların bitmesi de azaltılması yönünde çalışmalarından vaz geçmemeliyiz.

Bu durumdan en çok etkilenen ve doğrudan şiddeti yaşayan paydaşlarımız; gemi insanlarımız... Onların bu mücadelede en büyük yardımcımız olduklarını unutmamak ve gerekli desteği kendilerine sağlamak bizim birincil görevimiz olmalı. Bu minvalde; gemi insanı yıpranma hakkının neden gerekli olduğu burada açıkça bir kez daha ortaya çıkıyor. Yeri gelmişken gemi insanlarımızın söz konusu haklarının iade edilmesi gerektiğini ve Sivil Toplum Kuruluşlarının bu konudaki çalışmalarının yerinde olduğunu ifade etmek istiyorum. Sakin denizlerde seyir yapmak istemekle beraber, fırtınalarda gemilerimizi uygun seyir şartlarında yoluna devam ettirmenin ve her seyir planının alternatif rotasını hazır tutmanın da işimizin gereği olduğu unutulmamalıdır.

Türk koster armatör ve işletmecisinin yerli ve yabancı gemi insanı temini konusunda yaşadığı zorluklar neler? Özellikle Türk personelin mesleki ve idari yeterlilikleri sizce beklentileri karşılıyor mu?

Kalifiye eleman her zaman aranan bir kriterdir. Bizler gemilerimizi yüzdürbilmek adına gerekli personeli temin etmek zorundayız. Türk bayraklı gemilerde yabancı personel çalıştırmak kanunen belli oranda kabul edilse de, uygulamada oldukça zorlayıcı bir durum. Hatta bu sebeple bile gemilerini yabancı bayrağa taşıyan arkadaşlarımız oluyor.

Zabit ve yardımcı personel bulmak en önemli sorun! Aslında konuyu biraz daha farklı bir perspektiften ele almak istiyorum. Meslekler doğal olarak para kazanıp hayatımızı idame ettirme konusunda bizlere gelir sağlayan işlerdir. Her şeyden önce mesleğimizi sevebilmek ya da sevdiğimiz mesleği yapabilmek her zaman önceliğimiz olmuştur.



Öncelikle bir nefes alıp denizin sevgi ve tutku olduğunu hissederek bu sorunuza cevap vermek istiyorum. Dünyadaki en zor mesleklerden olan gemi adamlığı ya da olması gereken gemi insanlığı, sevilmenden ve tutku olmadan yapılmayacak meslekler listesinin en başında geliyor. Denizciliği aileden ve yöreden gelen deniz sevdalıları ile tamamlamak yetmiyor; mesleği genç nesile sevdirmek eğitimlerin ve okulların gerçek manada deniz tutkunu yetiştirmesi ile mümkün olabilecektir.

Ülkemizde mesleki teknik okul ve fakülteler olmakla beraber gene de bu sayısının yeterli miktarda olduğunu düşünmüyorum. Burada baz alınması gereken; okul sıralarında oturan denizci öğrencilerimiz değil, aktif olarak bu mesleği yapan kişi sayısıdır.

Öğrencilerimizin yeterli eğitmen sayısı ile uygun eğitimi alamadığı ve bununla birlikte, verimsiz ve kısıtlı staj dönemi geçirdikleri bir düzen içerisinde "Gemi insanı ve adedi yeterli değil-

dir!" demek çözüm odaklı bir yaklaşım gibi gözükmüyor.

Armatör ve işletmecilerimizin başlıca sıkıntı yaşayan taraf olmaları itibarıyla yetiştirici kurumlarla daha yakın ilişkiler kurmaları gerektiği aşikar. Bu çerçevede eğitim konusunda büyük çaba sarf eden firmalarımız mevcut ve karşılığını fazlasıyla hak ederek alıyorlar.

Öte yandan meslek liselerinin sadece zabıt yetiştirme amacıyla olmaları ayrı bir sorunu beraberinde getiriyor. Bu okullarda güverte ve makine tayfası yetiştirilmesi son derece önem arz ediyor. Oralarından yetişecek kalifiye personeller armatörleri, işletmecileri ve zabıtları büyük bir yükten kurtaracaktır.

Denizcilik işletmeleri sahte kiracılar diye tabir edilen kişiler tarafından dolandırıcılık olaylarına maruz kalıyorlar. Bu konuda sizce işletmeler ne tür önlemler almalı ve hangi hususlara dikkat etmelidir?

Bir işin aslı para kazandırıyor sahte mutlak sahtesi de türeyecektir. Bu sorun, uzun yıllardır devam etmekle beraber, bilgisayar ve yazılımların gelişmesi ile günümüzde oldukça ileri safhadadır. Özellikle aynı ülkede farklı oranda navlun sunulması, sahte IBAN gönderimi gibi durumlar bizlerin karşı karşıya kaldığı ortak sorunlar olarak karşımıza çıkıyor. Büyük şehirlerde yağmurlu havalarda şemsiyeyi gökyüzüne değil yana doğru tutmak gerekir, yukarıdan gelen rahmet, yandan gelen çamurlu su misali.

Bu ve Türk denizciliğini alakadar her konuda gene belirlemek isterim ki; Deniz Ticaret Odamıza, Koster Armatörler İşletmecileri Derneği'ne, Türk Armatörler Birliği'ne, Sivil Toplum Kuruluşlarımızın tamamına ve eğitim kurumlarımıza önemli görevler düşüyor.





Bülent Dandin

KOSDER Yönetim Kurulu Üyesi
Statü Denizcilik

Koster armatörü, yerli finans kaynaklarından yeteri kadar istifade edebiliyor mu? Diğer taraftan yabancı finans kaynaklarından hangi şart ve durumlarda kredi sağlanabiliyor

Ek teminatınız yok ise geminin dışında bir teminat veremiyorsanız yerli finans kaynaklarından çok fazla istifade edilemediği söylenemez. Bu yabancı finans kaynakları için de geçerli bir durum. Bununla birlikte uzun dönemli bir yerli müşterisiyseniz kredi limitiniz yüksekse banka neden size kaynak oluşturmasın ki? Zira bankaların sattığı ürün paradır. Banka, elindeki mevduatı satamıyorsa saatli bir bomba taşıyor demektir ki; bu da bankanın mevduatını güvenilir bir kaynağa verme zorunluluğunu ortaya çıkarır.

Armatör ve işletmeciler de bankaların kredi verebileceği önemli ve güvenilir müşteri gruplarından birisini oluşturur. Tabii ki bunun yanında konjonktürün çok uygun olması ve navlun piyasalarının bugün konuştuğumuz verilerin 2-3 kat üzerine çıkması gerekir. Minimum 10 yıllık bir projeksiyon ortaya konmalıdır. Eldeki öz sermaye ve kredi desteğiyle uluslararası standartlara haiz bir gemi inşa edilerek bu 10 yıllık süre dolmadan geminin gençken satılması armatöre artı değer katacaktır. Burada geri ödeme süresinin 2-3 yılda kapatılıp bankaya olan borcun sıfırlanması önem arz ediyor. Diğer yandan koster armatörüne en fazla 5 yıllık vadeyle kredi verilme ihtimalini göz önünde bulundurursak, yeni inşa edilecek geminin bu sürede kendini döndürmesi mümkün değildir.

0 yüzden; 5 yıllık süre içinde 2. ya da 3. yılda bankaya olan borcun kapatılması ve kar edilmesi armatörün avantajına olacaktır. Tabii ki finans kaynaklarından kredi temininde bankalarla olan geçmişinizin iyi olması da

ön plana çıkan başka bir durumdur. Bunun yanında bankaya sunacağınız fizibilite ve projeksiyon da çok önemlidir. Çalışmalarınızı yaparken günümüz bankacılığının denizcilik sektörüne hâkim olduğunu da göz ardı etmememiz gerekir.

Özellikle koster armatörünün kendi imkanları ve finans kaynağıyla yeni inşaya yeniden yönelmesi sizce ne zaman ve hangi şartlarda mümkün olabilir?

2008'den sonraki tüm piyasayı irdelediğimizde; yeni inşa bir geminin bu yıl itibarıyla kendisini ödemesinin mümkün olmayacağı sonucuna varabiliriz. Gemi yapmakta ısrar edildiği takdirde geri dönüş periyodu çok uzun olacaktır. İkinci el genç bir gemi alımı sağladığı avantajlar ve kısa geri dönüş süresiyle armatör için daha uygun bir seçenek olacağı kanaatindeyim. Örneğin; çoğu armatörün Hindistan hurda fiyatı artı yüzde 20 ile gemi alıp, en kötü bu oranda zarar ederim diyerek bir yatırıma girme ihtimali çok daha yüksektir.

Öte yandan neyin ne zaman alınacağını ve satılacağını bilmek lazım! Bu sadece koster armatörü için söylenmiş bir söz değildir. Bunu bütün müteşebbislerin bilmesi ve uygulaması gerekir. Bir İsviçre bankasından gelen arkadaşımızın dikkat çekici bir önerisi vardı, "Savaş tamamları çalınırken satın alacaksın, diğerleri vals yaparken de satacaksın" demişti. Bu durum her ticari faaliyet için geçerli bir kanı diye düşünüyorum. Değerini bulduğu zaman satabilmek dünyanın en başarılı işi. Bu doğrultuda, günümüzde armatörlüğü 'yatırımcı' olarak tabir etmek daha isabetli olacaktır. Kıymetli bir ticari girişim modeli olan bu faaliyeti 'Armatörlük' tanımıyla kıstalamamız gerekiyor.

Bu durumun mümkün olmadığı takdirde önemli bir kamusal alternatif oluşturan ve Türk Lirası kredi/faiz desteğini içeren 'Türk Koster Filosunun Yenilenmesi Projesi' yeni inşa konusunda koster armatörüne ve Türk denizcilik sektörüne hangi avantajları sağlayacaktır?

Türk Koster Filosunun Yenilenmesi Projesi kapsamında sunulan güncel şartların halihazırda armatörlerimiz açısından uygulanabilirliği pek mümkün gözüküyor. Naçizane düşüncem, ülkemize topyekün katma değer oluşturacak bir projenin hayata geçirilmesidir. Örneğin; Japonya, Çin ve Güney Kore gemi yapmak zorundadır. Bu zorunluluğun nedeni, üç ülkenin de gemi inşaada kullandıkları ürünleri kendi ülkelerinde üretebilmeleridir. Şöyle ki; bir geminin tetiklediği sanayi dalı milyonlarca kişiyi harekete geçiriyor ve üretime dahil ediyor. Projenin Türkiye'ye faydası olabilmesi için bizim de bu çerçevede gemi inşa, yan sanayi ve denizciliğimizin diğer alt sektörlerini harekete geçirmemiz elzem gözüküyor.

Gemi, tersanede inşa edilip suya indirildikten sonra tersaneye para kazandırmaz ancak gemi yapımı için ithal edilen ürünlerin satın alındığı ülkenin sanayisini ve ekonomisini besler. Burada yerli ve millilik konusu ön plana çıkıyor. Yan sanayi ve yedek parça üretiminde yerliliği arttırdığımız oranda projeden katkı almamız mümkün olacaktır. Tabiri caizse devlete, "Bizim unumuz, yağımız ve şekerimiz var, gelin ateşi siz yakın" dememiz gerekiyor. Üretimde yerliliği yakaladığımız takdirde yeni inşanın önü açılacak, gerek bankalar gerekse kamusal kaynaklar sektöre azami oranda katkı sunacak ve her türlü projeye destek verme adına daha özverili olacaklardır.



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



Dr. Öğr. Üyesi Hasan Bora Usluer

Denizcilik Meslek Yüksekokulu Müdürü
T.C. Galatasaray Üniversitesi

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

Deniz Yetki Alanları Bölüm V : Türkiye'nin Deniz Yetki Sahaları; Mevcut ve Olması Gereken

Değerli KOSTER Dergisi okuyucuları, Deniz Yetki Alanları Bölüm III yazısı, 'Sınır Taşsız Vatan; Mavi' ve Deniz Yetki Alanları Bölüm IV "Doğu Akdeniz de ikinci önemli mutabakat" başlıkları ile karşınıza çıkmıştı. Üzerinde yaşadığımız yerküre Güneş Sistemi'ne en yakın üçüncü gezegen olmakla beraber, yüzde 70'inden (yüzde 71 ölçülen alan) fazlası ise sular ile kaplıdır. Geçtiğimiz sayılarda kıyı ülkelerinin en az kara ülkesi menfaatleri kadar deniz ül-

kesi menfaatlerinden de bahsederek, deniz ülke ve yetki sahalarının aslında ne kadar önemli olduğu açıklanmaya çalışılmıştır. Bu bağlamda ülkelerin kara sınırları, hudut çizgileri ile belirlenmişken, deniz sınırları direkt çizilmeden hukukun belirlediği ölçüde ülkelerin anlaşması ve anlaşma gereği belirlenen hatların, sınır olarak kabulü ile gerçekleşir. Türkiye ise; Asya ile Avrupa kıtalarını eşsiz güzellikte olan Türk Boğazları ile birleştiren, üç adet

açık bir adet kapalı denize sahip denizci bir devlettir. Özellikle Türkiye'nin mevcut coğrafi durumu ve geçmişten günümüze gelen anlaşmalara ve uluslararası hukuka olan saygısı tartışılmayacak kadar net ve ortadadır. Ayrıca denizel sınır veya sınırlama konusunda çok hak sahibi olan ülkemizin, sınırları koruma görevi ise önemle incelenmesi ve dikkate alınması gereken hususlar arasında yer almaktadır. Büyük önder Gazi Mustafa Kemal Atatürk'ün de "En uygun coğrafi konumda ve üç tarafı denizlerle çevrili olan Türkiye; endüstrisi, ticaret ve sporu ile en ilerici bir denizci ulus yetiştirmek yeteneğindedir. Bu yetenekten yararlanmasını bilmeliyiz." sözü örneğinde olduğu gibi denizciliğin her dalında ilerici davranmayı görev edinmek gerekmektedir.

Bu bağlamda Türkiye Cumhuriyeti, kuruluşundan itibaren bu konuda hassasiyet göstermiş ve deniz yetki sahası özelinde; Adalar-Ege Denizi'nde, Lozan Barış ve Paris antlaşmalarının ilgili maddelerinde açıkça belirtilmiş hususlar bulunmaktadır. Özellikle Adalar-Ege Denizi'nde, başlangıç itibarıyla silahsızlanmış olarak



bulunması gereken ada, adacık ve kara parçasının hukuki statüsü anlaşmada geçerli olan ve halen geçerliliğini koruyan maddelerde çok açıktır. EGAYDAAK ile yaklaşık 152 adet Ada, Adacık ve kaya parçası aidiyet ile ilgili maddelere konu olmaktadır.

Adalar-Ege Denizi'ndeki Türk ve Yunan adalarının arasındaki çok yakın mesafelerden ötürü, Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku içinde açıkça tanımlanan karasuyu ve kıta sahanlığı tanımlarına uymayan coğrafya nedeniyle; iki ülkenin uyum göstermesi gereken 'ortay hat' (Median Line) esası ile paylaşım gerçekleşmediğinden halen aidiyet sorunu yaşanması Adalar-Ede Denizi'ndeki hukuki statü ve Türkiye Cumhuriyeti'nin hak kaybetmemesi için azami dikkat edilen hususlardandır. Ayrıca gerek Lozan Barış Antlaşması gerekse Paris Antlaşması'nın fiilen ihlal edilmesi durumunu aleni olarak yaşamaktayız.

Doğu Akdeniz'de komşuluk yapan ülkeler coğrafyasında dikkati çeken en önemli özelliklerden birisi de, bahse konu coğrafyada en uzun sahil şeridine sahip olan ülkenin Türkiye olmasıdır. Bu kadar uzun kıyı şeridine sahip olunması, deniz haritalarının çizilmesinde dikkate alınan önemli parametrelerden biri olarak karşımıza çıkan kıyı uzunluğu, deniz alanını belirlemede kullanılan birincil parametredir. Türkiye Cumhuriyeti deniz yetki alanları özelinde, gerek Ege-Adalar Denizi gerekse Akdeniz için kıyı uzunluğu mevcut deniz politikası açısından gayet hak aranması ve hakkın kaptırılmaması konusunda en tabi hakkıdır.

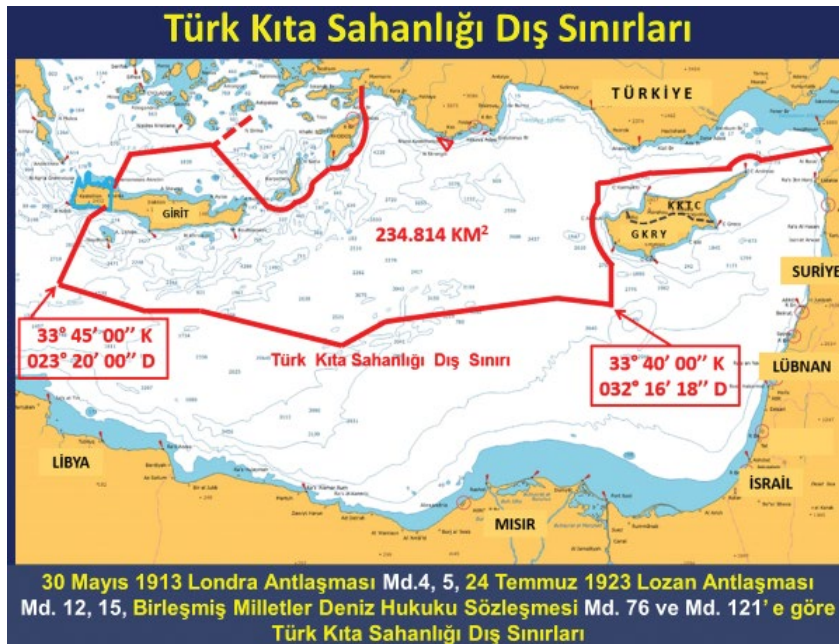


Ayrıca;

- ▶ Türkiye, 1974 yılı itibariyle sağlam ve tutarlı devlet anlayışı ile destek vererek halen sahip oldukları özgürlüğün perçinlenmesini sağladığı Kuzey Kıbrıs Türk Cumhuriyeti'nin (K.K.T.C.) haklarını da dikkate alarak hareket etmektedir. Hem ana vatan hem de yavru vatanın hakları için tamamen hukuka uygun ve müzakere edilerek karar verilmesi en medeni çözüm yolu olacaktır.
- ▶ Bölge de en uzun sahil hattı, denizi gören yüz, yüz ölçüm, alan ve deniz hacmi olarak en çok söz hakkı olması gereken Türkiye Cumhuriyeti'nin de, Doğu Akdeniz'de hakları ve menfaatleri gereği araştırma yapmasından daha doğal bir durum olmayacağı bellidir. Kaldı ki son günlerde görünen uluslararası politikalarda, sadece ülke menfaatleri ve siyasi

ikballeri uğruna, Akdeniz'e sınırlı olmayan ülkeler bile oluşan sözde gerginliği yatıştırmak adına bölgeye askeri ve siyasi destek göndermektedir.

Tüm denizci ülkeler için deniz yetki sahaları; gelişen teknoloji neticesinde küresel olarak tükenen enerji kaynaklarının ikamesi ve yerine ne gibi alternatifler bulunabilir sorunsalında; karşımıza çıkan yerkürenin yüzde 70'inin bulunduğu denizler imdada yetişmektedir. Dolayısıyla denizler, denizlerin altında bulunan ve keşfedilmeyi bekleyen zenginliklerden dolayı şüphesiz yüksek bir önem taşımaktadır. Birleşmiş Milletler Deniz Hukuk Sözleşmesi'nde açıkça tanımlanan deniz yetki alanları içinde bulunan münhasır ekonomik bölge ve bu bölgelerin ülkelere kazandırdıkları ve dahi ileride kazandıracaklarından dolayı tüm denizci uluslar, bu benzeri haklar ile ilgili teknik ve idari yatırımlar yaparak, bu politikaları uluslararası politika haline getirmektedir.



Türkiye Cumhuriyeti için son zamanlarda özellikle Doğu Akdeniz'de yapılan araştırma faaliyetlerinin temel mantığında sıklıkla duyduğumuz 'Mavi Vatan' konsepti aslında münhasır ekonomik bölge ve kazandırdığı hakların kendi ülkemiz için farkına varıp üzerinde haklarımızı uygun davranmamızı sağlamaktadır. Mavi Vatan, Türkiye Cumhuriyeti için şüphesiz göz ardı edilmemesi gereken bir kavramdır. Denizci uluslar ve ülkeler kendi karasuyu, kıta sahanlığı ve münhasır ekonomik bölgelerinde hukuki olarak tanımlanan faaliyetlerde bulunabilmeye hak sahibidir. Ayrıca, uluslararası sular ve gereklilikleri de ülkelere bazı haklar sağlamaktadır.



Doğu Akdeniz'de karşımıza çıkan renkli çizgiler neleri ifade ediyor?

2011 yılında yazılan makaleden alınan haritada, Mısır ve Libya sahil hatları ve uzunlukları dikkate alınarak (Kıbrıs adası dikkate alınmadan ve 32 16 18 D boylamına kadar gelen sınırlama dikkate alınarak) belirlenen Anadolu/Asya kıtası ile Afrika arasında matematiksel olarak çizilmiş ortay hattı (UNCLOS'a göre Median Line) ifade etmektedir. Renklere dikkat edilirse, Libya için çizilen ortay hat ve karşılıklı gören ülke sahil hatları turuncu renkte ifade edilmiştir. Siyah olan çizgi ise, Türkiye için Mavi çizgi

ile gösterilen Mısır için ise siyah olarak çizilen sahil hatlarının birbirine göre matematiksel oranına ve geometrik alt yapı ile çalışan haritalama programlarına göre çizilmiş ortay hattı ifade eder.

Tanımlamalara göre Libya için düşünülen gerek hukuk gerekse matematik dikkate alınarak en hakkaniyet ile belirlenen hattın iki ülkenin iradesi ile anlaşmasının sonucu kabul edilmesi ile şekillenmektedir. Geçtiğimiz günlerde, Türkiye Cumhuriyeti ile Libya'nın prensipte anlaşıp ortay hat ve sınır çizgisinin ortaklaşa anlaşması ile imzaladığı harita ve mutabakat,

Doğu Akdeniz'de dengelerin değişmesine sebep olmuştur. 27 Kasım 2019 tarihinde imzalanan deniz yetki alanları sınırlandırmasına dair mutabakat muhtırası birçok ülkenin beklemediği, öngörmediği bir manevra olmuştur. 2010 yılı itibariyle yeraltı zenginliklerinden, özellikle doğalgazdan zengin bir katmanın varlığı Doğu Akdeniz'e kıyıdaş ülkelerin araştırma istek ve çalışmalarının artmasını sağlamıştır. Hatta birçok ülke kıyıdaş olmayan ülkelerle bile araştırma ortaklığı yapmaya başlamıştır. 2011 yılında TPOA ruhsat sahalarında araştırma yapılmasına yönelik mutabakattan sonra 2019 yılında başka kıyıdaş bir ülke ile anlaşma yapılması, Türkiye için muhakkak bir başarı olmuştur.

Ege-Adalar Denizi'nde ve Akdeniz de kıyı şeridi sayesinde 'Mavi Vatan' üzerinde sancak varlık göstermek' hem bir hak hem de gerekliliktir.

Bu kararlı duruş Türkiye'nin; öncelikle Doğu Akdeniz'de zengin yeraltı kaynaklarının, Türkiye'nin hakkı olan deniz yetki sahalarında aranmasına sebep olmuştur. Ege-Adalar Denizi'nde ise uluslararası antlaşmalar ile karara bağlanmış Lozan Barış ve Paris Antlaşmaları ile silahsızlandırılması gereken adaların, EGAYDAAK statüsünde olan kara parçalarının hukuk ve yazılı sözleşmeler ile müzakere edilerek çözümlenmesini sağlayacaktır.



ORCAN EFFICIENCY PACK ENERGY SAVING SYSTEMS



**WASTE HEAT TO ELECTRICITY
START SAVING TODAY!**

Economizer-
Exhaust Gases

Engine
Jacket Water



Electricity

Mechanical
Energy



www.artidenizcilik.com

arti@artidenizcilik.com

Yenilenebilir Enerji ve Yakıt Tasarrufu konularında en yeni teknolojileri Türk denizciliğine sunmaya devam ediyoruz.

• **Orcan Energy**, gemide kullanılmayan atık ısı enerjisinden 80-95 kw arasında net elektrik enerjisi üretebilen, kompakt enerji geri dönüşüm sistemleri sunmaktadır.

• **Fuelsave** yakıt tasarrufu sistemleri, metanol içerikli bir sistem olup, makine emisyonlarını (SOx, NOx ve CO2) düşürmesinin yanı sıra, yanma verimini artırarak minimum %10 yakıt tasarrufu sağlamaktadır.

REDUCED FUEL CONSUMPTION



REDUCED EMISSIONS IMO Tier I & IMO Tier II compliant



NO HARM TO THE OPERATING ENGINE

- ✓ UNIVERSITY OF ROSTOCK (PVTR)
No harm observed on the operating engine
- ✓ DNY GL / CARL BAGUHN HAMBURG
Two inspections > excellent results (less soot / less vibrations)

REDUCED ENGINE WEAR & TEAR



EFFICIENCY ENHANCEMENT FOR MARITIME VESSELS.

PROVEN BENEFITS

FUELSAVE





Mehmet Hakan Alşan

Eğitimci-Yazar

“Dört mevsimi koynunda uyutan şehir ve deniz...”

Buldukları coğrafyanın her halinden etkilenen şehirler, hissettirdikleri ve kendi insanına sirayet ettirdikleriyle her geçen gün yeni bir yazınsal serüvenin başlamasına vesile oluyor. Kahramanı Trabzon, özü ‘aşk’ olan Trabzon Monografisi ve Seyahatnameler kitabı da geçmişten günümüze önemli bir değerler manzumesinin zaman, sabır ve emekle yoğrulmuş halini okurlarına sunuyor. Bizler de kitabın yükünü omuzlayan Röportaj konduğumuz Yazar Mehmet Hakan Alşan’la, bu dopdolu serüvenin nasıl bir ansiklopedik esere dönüştüğünü konuştuk.

Kısaca okurlarımıza kendinizden bahsedebilir misiniz?

1974 Trabzon’da doğdum. Trabzon’un pek güzide ilçesi, hatta kalbi ve derin hafızası olan Akçaabat’ın, eski adıyla Salari Köyü’nün Veliöğlü karyesinde geçti tüm çocukluğum. İlk, orta ve lise öğrenimimi güzeller güzeli Akçaabat’ımızda tamamladım. Yükseköğrenim yıllarım ise Orta Doğu Teknik Üniversitesi, Karadeniz Teknik Üniversitesi ve Boğaziçi Üniversitelerine yaslanarak Ankara, Trabzon, İstanbul hattında ve sergüzeşti tadında tarih, psikoloji ve eğitim bilimleri alanında uzmanlaşarak geçti. Evliyim ve tek çocuk babasıyım. Ahh nasıl diyeyim? Anadolu’da kendinden bahseden insanları çok sevmeyiz. Yerel fonetikte ve lehçede “Benlukçı” deriz. Bu cümleden olarak çok kendimden bahse-

derek istifamlar yaratmak ve “Benlukçı” algılanmak istemem. Sadece okurlarımızın yüce ruhlu simyalarına sığınarak ifade etmek isterim ki, sanırım yaşım kadar kaleme aldığım 40’ın üzerinde kitabım var ve ne mutlu ki bu eserlerin birçoğu Harvard gibi, Stanford gibi, Michigan gibi dünyanın en saygın üniversitelerinde ve kütüphanelerinde referans eserler olarak kabul edilmekte bugüne değin 300’ün üzerine atf almış olarak kaynakça olarak gösterilmektedir. Umarım adımız “Benlukçı”ye çıkmaz.

4 yıl gibi uzun bir emeğin ve araştırmanın ürünü olan Trabzon Monografisi ve Seyahatnameler kitabınızı nihayete erdirdiniz. Eserin detaylarına geçmeden önce sizi bu çalışmayı yapmaya iten nedenlerden bahsedebilir misiniz?

Her Trabzonlunun hikayesinde baş kahraman hep Trabzon’dur. Eski seyahatnamelerde dağlarımıza, İsviçre Alpleri’ne telmihen, Karadeniz Alpleri denilir. Dahası, çok az şehre nasip olmuştur ki, bir şehir kendisiyle buseleşen denize kendi adını vermiş olsun. Evet, eski hatıratlarda ve seyahatnamelerde Karadeniz’in adı “Trabzon Denizi” diye geçer. Hadi biraz romantizm olsun, 47 yaşındayım, doğrusu Trabzon’la Karadeniz’in buseleşmesi gibi soylu bir öpücüğü bu yaşıma de-

ğün ne aldım ne de verdim. Böyle işte! Trabzon ve Karadeniz baş döndürücü iki âşık olarak ya cenkte, ya horonda, ya imecede, ya boron fırtınalarda, ya derin çam ormanlarında, ya şahikalarıyla nefes kesen dağlarında buluşur, didişir, ayrılır, küser, barışır, yine dayanamaz kavuşur, affeder ama gün gelir atarlanır ve koç başı gibi toslaşır ve kiraz ayı gelende tekrar yavaş yavaş durulur... Doğrusu Trabzon Monografisi adlı bir 1000 sayfalık dev ansiklopedik eseri sanırım bu hayranlığım nedeniyle kalem almış oldum. İçten içe beni uyutmayan bir ses uykularımı kaçırdı. Dedim ki kendi kendime, Trabzon’la ve Karadeniz’le ilgili dünya kütüphanelerinde ne var ne yok toparla. Evir-Çevir. Özetle. Bir araya getir. Genelde necip milletimiz, özelde Karadenizli hemşehrilerimiz Trabzon’un ve Karadeniz’in soylu ve asil hikâyesini bilsin istedim. Öyle bir prestijli kitap olsun ki, adeta çeyizlik gibi her Trabzonlunun evinde, düğününde, kütüphanesinde olsun diledim. Umarım eserimiz basılınca okuyucularımız ve hemşehrilerimiz bunu kıymetlendirerek değerlendirecektir.

Bu süre zarfında araştırmanızı yaparken ne gibi zorluklarla karşılaştınız? Kapsamlı bir literatür çalışması gerektiren bu eser hayal ettiğiniz seviyeye ulaştı mı? Halihazırda kitap baskı sürecinde olmasına rağmen size gelen ilk tepkiler neler oldu?



İlk zorluk sanırım 'Seyahat'. Dünyanın en eski kütüphanelerine gidip oralar da çalışmak zorunda kaldım. Doğrusu bu vetire bütçemi epeyce zorladı. Arkadaşlarımdan borç aldım çoğu kez. En önemli destekçim İstanbul Üsküdar Akçaabatlılar Yardımlaşma Derneği sâbık başkanlarından iş adamı Sayın İsmail Şirin Bey ve nezdindeki yönetim kurulu üyeleri oldu. Doğrusu onların maddi ve manevî destekleri olmasaydı bu eser aslâ vücûda gelemecekti. Bunu Trabzon'un rönesansı olarak görmek isteyenlerdensiniz. Bir sanatçı ya da ilim adamı ne kadar yetenekli ve azimli olursa olsun, kent soylu levantlar ve iş dünyası tarafından desteklenirse, kültür, sanat, edebiyat ancak o zaman intişar ederek öbek öbek çiçeklenir ve bir kentin rûhu olur. Bunu önemsiyorum. Karadenizli iş adamları bu konuya lütfen önem versinler ve destek olsunlar. İkinci zorluk; zaman ve sabır. Bunun ilacı ise aşk.. Sanırım bu konuda çok şanslı olanlardanız. Trabzon'la ve Karadeniz'le aşkımız karşılıklı...

Hırçın ve bir o kadar da bereketli olan Karadeniz'in, Trabzon ve halkına geçmişten günümüze hangi maddi ve manevi etkileri olduğunu düşünüyorsunuz?

İlginç ve güzel bir soru. Bu konu birçok seyyahın dikkatini çekmiş. Örneğin; Evliya Çelebi'nin Seyahatnamesi'nde, Trabzon Limanı'nda müver ağaçından yapılmış özel tiz sesli bir flüt çalındığında ve gong sesi ile aralıklı ses cümbüşü başladığında, ya-

taktakiler eğer uyuyorsalar üstlerini giyinmeden denize koşarlarmış ve kendilerini sahile atarak hamsi avına çıkarlarmış." diye ifade ediliyor. Takası olan açılır, takası olmayan, hamsiyi kıyıya hapseden yunusların yardımı ile beline kadar denize girip mintanını yahut içlik gömleğini bohça gibi ağ yapar ve mütemadiyen suya daldırarak hamsiyi kucak kucak sahildeki tah-tadan kufasına taşıyıp doldurmuş. Dahası, eğer ki o gece yeni evlenmiş ve gerdeğe giren damat dahi gelini bırakıp denize koşarmış. Bu konu batılı seyyahların da ilgisini çekmiştir. Örneğin Fallmerayer ünlü "Fragmanlar: Doğuya Seyahat" adlı eserinde, Karadeniz'in ve husûsen Trabzon'un eşsiz koylarını, endemik florasını, pitoresk derinliğindeki eşsiz şehir ve deniz manzarası karşısında Jean-Paul Sartre'nin varoluşçu felsefesinin cılız kaldığını ve gereksiz sığ bir düşünme gibi geldiğini yazıyor. Hatta bu konuda Arizona Üniversitesince yapılan bir araştırma ve yayımlanan bir doktora çalışması var. "Başarının Oluşumu ve Trabzonlular" adında. Yazarı Prof. Michael E. Merker. 1960'lı yıllarda yapılan çok orijinal bir çalışma. Türkçeye de 1970'de çevrildi. Baskısı yok. Belki sahaflardan bulabilirsiniz. Muhakkak okunması gereken çok güzel bir eser. Antik metinlerde ise durum biraz daha karmaşık. Bilmiyorum bu dergide kaç sayfa yerimiz var ama izninizle çok kısa anlatabayım. Okurlarımıza kısacık da olsa Karadeniz'in tarihine ışık tutarak bilgi verelim. Bir defa şunu baştan söyleyeyim ki, dünyada hiçbir deniz Karadeniz kadar mitolojiye ve

insanlığın derin hafızası olan mistik ve etkileyici bir antropolojiye sahip değildir. Bir defa Hz. Nuh'u ve gemisini sırtına alıp Ağrı Dağı ve Cudi Dağı havzasına ulaştıran Karadeniz'dir. Aynı Karadeniz, Kafkaslara buse verir ve mitolojik Kaf Dağı'nın komşusudur. Dünyanın en zengin bitki örtüsü florası eski adıyla Kolhis'tedir ve bu havza Samsun-Trabzon-Batum-Sukhumi kentleri ile yay çizerek arkasına Hz. Adem'in ilk bahçesini, Kaf Dağı'nı (Prometheus Efsanesi) ve Kafkasları alır, önüne de tehlikelerle dolu, hırsız, misafir sevmeyen hırçın Karadeniz serimlenir. Yine mitolojiye konu olan Altın Post efsanesi de aynı şekilde bu yay hattında yani Kolhis'tedir. Argonot'ların Altın Post'u ele geçirmesi (Ölümsüzlük ve Yenilmezlik Hediyesi) öyküsü büyüleyici bir şekilde anlatılır ve hikaye tamamen Karadeniz'de geçer. Bu konuda iki farklı Hollywood prodüksiyonu var 1960 yıllarda çekilen. Eşsiz bir hikaye. Geçenlerde Netflix'de gördüm 1963 çekimini. Çok güzeldi. İzlenmesini tavsiye ederim. Doğrusu yeni animasyon ve sinema teknikleri ile bu hikayenin tekrar çekilmesini çok isterim. Yüzüklerin Efendisi gibi inanılmaz bir şöhret kazanacağını ve bölge turizmine katkı sağlayacağını düşünüyorum. Neyse yerimiz dar biliyorum. Konu dağıtmayalım. Bu eşsiz psiko-mitolojik ve antropolojik hafızaya Amazonlar da eşlik eder. Dünya tarihinde tek örneği olan Kadın Savaşçılar tarafından kurulan bir imparatorluktan söz ediyoruz. Biraz önce söylediğim Kolhis yayında. İskit Kadın Savaşçıları İmparatorluğu.

Öyle ki Truva savaşlarına dahi destek birlikleri gönderecek kadar özgüvenli ve organize üstün bir medeniyet örüntüsüne sahip. Bu konuda yine batılı bilim insanlarının Karadeniz'in kuzeyini ve sözünü ettiğim doğu yayını Deşt-i Kıpçak ya da İskitya olarak adlandırması ve bilinen tarihin bu havzadan başladığını, Kafkasya ya da Mezopotamya gibi ardıl medeniyetlerin daha sonralara tarihlendiğini işaret etmektedir. Bu konuda çok saygın bilim insanlarımızdan Prof. Dr. İbrahim Telliöğlü'nün eşsiz bir çalışması var; Karadeniz ve Türkler üzerine. Geçen yıl Türk Tarih Kurumu tarafından yeniden basıldı. İlk baskısı 20 yıl öncesine ait. Mutlaka incelenmesi gereken bir eser. Demek ki burada ilkin Proto-Türklerin (Sakalar, İskitler, Kumanlar, Partlar) izini sürüyoruz. Sonra Lidya, Hititya, Roma, Persya, Pontus, Bizans, Moğollar, Timurular, Rumlar, Selçukiler, Osmanlılar.... Düşünebiliyor musunuz nasıl bir gen havuzu. Yapılan evliliklerle otoktan halklar nasıl birbirine karışmış. Sorunuzun cevabı burada işte. Çok katmanlı bir tarih ve inanılmaz bir gen ve arketip havuzu. Yani şu türküyü bakın:

"Gelevera deresi,
İki dağın arası,
Yüzünden silinmesin,
Biçağımın yarası"

Bu türküde savaşçı Amazon İskit kadınlarının erkeğine meydan okumasını ve namusuna düşkünlüğünü görüyoruz. Hatta şu türkü de var:

"Yaylaya gideyiken,
Buldum bakır parası,
Uşak gelma peşume,
Yersun bıçak yarası.."

İşte alın size Amazonlar... Türklerimizde halen yaşıyorlar.

İşte böyle... Konuyu çok dağıtmak uzatmak istemiyorum. Okurlarımız az önce değindiğim eserleri mutlaka etüd etsinler. Çocuklarına anlatsınlar. Okusunlar. Okuyalım yani. Bu vesileyle şöyle bir özetle bu sorunuzun cevabını tamamlamış olayım izin verirsiniz:

Karadeniz ve Trabzon...

Dört mevsimi koynunda uyutan şehir ve deniz...

Tarih öncesinden bugüne değin saltık ve savaşçı halkların şahsiyetini çelikleleyen boran boran dağların, soylu gürgen ve meşe vadilerinin, salkım salkım çamlık tepelere yaslanan zürüt yeşili yaylaların, Proto-Türklerin bakiyesi olan Kimmerlerin, Kumanların, Tibarenlerin, İskitlerin, Elamların, Avarların, Çepnilerin ve Sakaların at koşturup yurt tuttuğu Karadeniz'in pây-i tahtıdır Karadeniz ve Trabzon...

Biricik bir örnek olarak, tarihte kadın savaşçılar tarafından kurulan bağımsız bir devlete sinedârlık yapmış olan Kuzey Karadeniz'in çalışkan ve delişmen İskitli Amazon kadınlarını dahi bağrından çıkartan bir medeniyet havzasının incisidir Karadeniz ve Trabzon...

Fatih'in fethettiği ve yaklaşık bir yıl Osmanlı İmparatorluğu'nu buradan yönettiği, Yavuz'un tahta çıkana kadar burada 'Valilik' yaptığı ve Muhtem Kanunî'nin doğduğu bir şehzâdeler şehridir Karadeniz ve Trabzon...

Büyük Osmanlılar kadar, Büyük Romanın, Büyük İran'ın ve Büyük Bizans'ın efsunlu bir rüyâsıdır Trabzon... Bir liman şehri olarak birçok medeniyete başkentlik yapmış nadir şehirlerdendir Trabzon...

Vakıa, ülkemizin her beldesinde nice nice zenginlikler vardır.

Ama siz Trabzon'da ve Karadeniz'de, bakır, demir, krom, kömür, altın, gümüş ve benzeri madenleri aramayın!

Çünkü bir şahsiyet madenidir Trabzon ve Karadeniz...

Oradan 'Adam' çıkar...

Soylu 'Analar'...,

Anadolu'nun harcı olan 'Bacılar'...,

Kahraman 'Mehmetçikler'...,

Temeller, Dursunlar, Fadimeler...

Ve daha nice nice cangâver uşaklar...

Hâsılı, atalarımızın yurt tuttuğu Küçük Asya'dır Karadeniz ve Trabzon...

Karadeniz'in önemli bir liman şehri olan Trabzon'a tarihsel süreçte medeniyetler inşa edilmesine ve kültürel zenginliğe vesile olduğu biliniyor. Kitap çerçevesinde yaptığımız araştırmalarınızı göz önünde bulundurduğunuzda bu coğrafyanın geleceğine dair öngörüleriniz neler olacaktır?

Bu konuda çok üzgün olanlardanım sanırım. Karadeniz'in ve Trabzon'un Kafkasya ile bağı kopmuş maalesef. Ermenistan ile yaşadığımız sorunlar,





İran Devrimi ve ambargolar vs. Bir defa Tebriz ile Trabzon'u yeniden buluşturmak lazım. Kardeş kentler ilan etmek gerek. Trabzon'da Karadeniz'in nabzını tutmak için, 1950'lere kadar 11 konsolosluk vardı. Şehirde Levantlar, Cenevizliler, İtalyanlar ve en önemlisi köklü aileler, kültür ve sanat katmanı vardı. Zaman bu sosyo-demografik unsurlar değişime uğradı. Kent ve göç sosyolojisi Trabzon'un ve Karadeniz'in gardını düşürdü. Bu nedenle Trabzon'daki üç üniversitenin şehirle çok daha içli dışlı olmasını diliyorum. Bir de denizle barışık bir Trabzon hayalim var. Şehir hatları vapurunun kıyı boyunca ilçeler arası butik de olsa ulaşımına destek vermesini ve trafiği rahatlatmasını hayal ediyorum. Ayrıca dev bir şehir kütüphanesi idealim var. Bu konu başarılılirse 10.000 kitaplık şahsi kütüphanemi bile bağışlamayı umuyorum. Yani bilemiyorum, gurbette o kadar para ka-

zanıp gelip canım köylerimizde çirkin ve yüksek binalar yapmak bana kanserli bir yaklaşım gibi geliyor. Bir de genel gözlemim o ki, şehir kırsaldan ve kendi periferisinden son 50 yılda inanılmaz yoğun göçler almış. Öte yandan, köklü ve vizyoner/kalorik nüfus ile büyükşehirlere göç etmiş. Bu yoğun göçler sonucu bir türlü kalıcı ve kültür üretecek olan yerleşik toplumu inşa edememiş. Sonuç olarak, şu an ikinci kuşaktan veya üçüncü kuşaktan üniversite mezunu olan şehir halkı yüzdelerle çok çok düşük düzeylerde. Asıl nüfusu henüz üniversiteli olan ilk kuşak teşkil ediyor. Bu bir değişim ve dönüşüm. Trabzon'un sanırım 100 yıla daha ihtiyacı var. Eski görkemli günlerine kavuşması için. İşte o zaman üç kuşaktır üniversite mezunu olan çok yoğun bir nüfusa sahip olacak ve bu da tekrar şehri bir deniz kenti olarak Karadeniz'in çağlar öncesine yaslanan mirasına sahip

çıkacak bir mefkureye eriştirecektir inancındayım.

Denizin de kazandırdığı güçle Trabzon, gerek ekonomi alanında gerekse kültürel bazda önemli bir değer haline geldi. Bu değerın küresel boyutta bilinirliğini artırma açısından sizce ne tür faaliyetler ve çalışmalar yapılmalıdır?

Burada Koster Armatörleri ve İşletmecileri Derneği gibi, Deniz Ticaret Odası gibi, Deniz Liman Başkanlığı gibi, TÜSİAD gibi kurum ve kuruluşlara çok ciddi görevler düşüyor. Bir defa kesinlikle üç yılda bir Trabzon özelinde "Karadeniz: Tarih, Kültür, Ekonomi ve Strateji" konulu düzenli sempozyumlar yapılmalı. Devamında, saman alevi gibi gelip geçen Karadeniz'e komşu ülkeler gençlik olimpiyatları mutlaka, olimpiyat ruhuna bağlı kalınarak düzenli olarak yapılmalı. Kış turizmini canlandırmalı. Trabzonspor'u marka haline getirmeli, Karadeniz'e komşu ülkelerin üniversiteleriyle öğrenci değişim programları ve tabiri caizse Karadeniz Erasmus'unu kurumsallaştırmalı ve yönetim merkezini Trabzon'a kurmalı. Kıyılarımızın güzelleştirilmesine destek olmalı ve karayollarını hep şehrin güneyine taşıyarak denizle şehrin gönül bağı koparmamalı. Köklü bir imar planlaması ile kentsel dönüşüme ağırlık verilmeli. Yerel basını Trabzonsporperestlikten kurtaracak bir okuma kültürü yaratabilmeli, ana caddelerde serbest internet erişimi, askıda kitap projeleri, güçlü bir vakıf kültürü ile dezavantajlı öğrencilerin, fakir veya yetim çocukların eğitimlerinin maddi olarak desteklenmesi, okullarda tüm öğrencilerin Bilim Teknik, National Geographic, Popüler Tarih, Popüler Psikoloji, Türk Edebiyatı, Atlas vb. dergilere abone yapmalı ve bunun finansmanını kurum ve kuruluşlar olarak üstlenmeli. Şimdilik aklıma gelenler bunlar. Çok hamasi gelebilir ama Karadeniz, ülkemizin sigortası ve tam kıyımızın olduğu en değerli enerji havzamızdır, Mavi Vatanımızdır. Çok daha büyük bir ilgiyi ve yatırımları hak ediyor. Haydi!

Bana bu dosyanızda yer ayırdınız için çok teşekkür ederim. İleride size Karadeniz'in doğumunu ve bir deniz olarak tarihini ve geçirdiği doğal iklimsel-tektonik evreleri de anlatmak ve onu size daha yakından tanıtmak isterim. Kısmet diyelim. Umarım tekrar yollarımız kesişir...

Sevgilerimle.
Esen kalın

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
Gazeteci-Yazar

Geçmiş Zaman Olur ki...

Fotoğraflar yazmaktan da öteye çok geniş bir anlatıma sahiptirler. Fotoğraflar saklanmalı ve arşivler meydana getirilmelidir. "Geçmiş Zaman Olur ki" derken, iki geminin öyküsünü hem özetlemiş olacağım hem de bu gemileri anlatacağım.

Vasil Vasiloğlu'na ait Martı su tankeri Ahırkapı Feneri civarında karaya oturdu.

Vasil Vasiloğlu'na ait 1905 inşa su tankeri 9 Ağustos 1954 bayramın ilk günü Kuruçeşme'den tam yüklü olarak Adalar'a su taşıırken, batma tehlikesi geçirmiş ve kaptan gemiyi Ahırkapı önlerinde karaya oturtmuştur.

17 Ağustos 1954 tarihli Cumhuriyet

Gazetesi'ndeki habere göre, "Bayramın birinci günü Ahırkapı önlerinde batmış olan Martı şilebinin kurtarılması hakkında Vasil Vasiloğlu firması tarafından Gemi Kurtarma İşletmesi'ne müracaat yapılmıştır. Bunun üzerine İstanbul Liman Müdürlüğü mezkûr firmaya geminin batmış olduğu yerde diğer deniz araçlarına tehlike teşkil ettiği ve bunun çıkartılmadığı takdirde yüzdürüp masrafını mezkûr firmadan tahsil edeceğini duyurmuştur."

17 Ağustos 1954 günü yapılan çalışmalar başarısız kalmış, gemi biraz daha suya gömülmüştür. 17 Eylül 1954 tarihli gazetelerde geminin tehlikeli bir hâl aldığı haberleri yer almıştır.

1905 yılında Almanya Kiel'de kurulu Howaldtswerke Tersanesi'nde "Elpidifor" adıyla inşa edilen 672 grt., 394 nrt. tek direkli yük gemisi, çift pervaneliydi. Howaldts Werke yapımı 6 genişlemeli oil fuel uygulamalı ana makinesi vardı. Tam boy: 210.0, Genişlik: 33.8 ft, Derinlik 10.3 ft. olan "Elpidifor" 1948'de satıldı ve "Ville do Toulon" adı verildi. 1953'de satıldı "Mariella" adı verildi. 1954'de İstanbul'da Vasil Vasiloğlu satın aldı ve su tankeri olarak tadil ederek "Martı" adını verdi.

Martı tankeri Kuruçeşme'den su alır ve Adalar'a su ikmal yapardı. 9 Ağustos 1954 Kurban Bayramı'nın birinci günü tam yüklü olarak Sarayburnu önüne geldiğinde tanklara dolmakta olan suyun önlenememesi üzerine Ahırkapı önlerinde baştan kara oturuldu. Fakat zamanla denize doğru kayarak bacası, köprüüstü ve direğinin bir kısmı su üzerinde kalacak şekilde daha da battı.

İki seneye yakın battığı yerde kalan Martı şilebi, 24 Ekim 1956 tarihinde sonuçlanan kurtarma çalışmaları sonucunda yüzdürülerek önce Sirkeci'de rıhtıma bağlanmış, ardından köprü'nün açılmasıyla Haliç'e yedeklenerek, söküme gönderilmiştir. Martı gemisi hakkında sicil kaydını Lloyd's Register of Shipping'den kopyalarak bana iletmek için gösterdiği ilgiden dolayı Piri Reis Üniversitesi Kütüphanesi Müdürü Elif Erdem Hanım'a bu vesile ile teşekkür ederim.



Martı su tankerinin yüzdürülme çalışmaları, 1956 Fotoğraf: Sait Beydeş Koleksiyonu.

Ship Name	Year	Builder	Location	Dimensions	Notes
69397 Marthas Vineyard	1889	Bath Iron Works, Ltd.	Bath, Me.	202'4" x 36'1" x 13'1"	Converted 52 Wing tanks fwd. pt FW & pt OF; PPT 19; APT 29
69398 MARTI	1887	Jia. Cubana de Transporte de Mielos	Havana Cuban	248'8" x 40'3" x 22'2"	
69399 Marti	1905	Howaldts-werke Kiel	Vasil Vasiloglu	210'0" x 38'8" x 10'3" Q53'	Istanbul Turkish W B Howaldts-werke, Kiel
69400 Martian	1901	American S.B.Co. Lorain, O.	Canada Steamship Lines, Ltd.	354'9" x 48'0" x 23'9" F44'	Montreal British W B MSP etl SD American S.B.Co Cleveland
69401 Martica	1925	Rotterdam Lloyd's	N.V. Coraquoosche Rotterdam	305'0" x 50'2" x 15'1" Q87'F29' Frank 189'	Willem-Netherland S B Hpt. ex Rotterdam Lloyd's

Lloyd's Register of Shipping 1954-55'deki Marti'ya ait sicil kaydı. Kaynak: Piri Reis Üniversitesi Kütüphanesi.

Çanakkale Boğazı'nda İsveç Stockholm W.R.Edlind şirketi kurtarma ve yedekleme yaptı.



İsveç, Stockholm W.R.Edlind uluslararası gemi yedeklemesi kurtarma ve dalgıçlık hizmetleri şirketi "Belos" gibi "Herakles" gemi kurtarma ve yedekleme römorkörünü de Çanakkale'de ve Gelibolu'da üstlendirmek suretiyle güçlü gemi yedekleme ve kurtarma filosunu tesis etmişti.

Fotoğraf: Çanakkale Kent Arşivi.



"Herakles" gemi kurtarma ve yedekleme römorkörü Çanakkale'de. Fotoğraf: Osman Öndeş arşivi. Kütüphanesi.





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.

Hayat Bir Gemi!

Serde denizcilik olunca, gemi üzerinden hayatı okuma alışkanlığı yerleşiyor insana... "Gemi" metaforu en etkili bir anlatım aracı olarak tarihte ve günümüzde o kadar yaygın kullanılıyor ki... Ancak eğitimde bu gençliğe niçin öğretilmez anlamam bir türlü... Gemi metaforu üzerinden anlamlandırdığımızda hayatı daha gerçekçi yorumlar, ders çıkarır ve planlarız; bu makalede ne demek istediğimiz daha iyi anlaşılacaktır sanırım.

Geminin, tersanede kızaktan indirilişi sevinçle ve törenle yapılır. Sanki insanın doğumu gibi. Gemi daima "she" zamiri ile tarif edilir. Eğer gemiyi insana benzetirsek, geminin seyir rotasını; insanın hedeflerine ulaşmada izleyeceği yolu yani stratejisi, geminin karşılaştığı fırtınalar ve limandaki zorlukları da insanın hayat mücadelesi

olarak niteleyebiliriz. Gemi, bir kalkış limanı ile varış limanı arasında deniz yolculuğuna başlar. İnsanın hayat yolculuğu gibi... Bu yolculukta bir rota çizilir. Hatta "Varacağı limanı bilmeyen kaptana hiçbir rüzgar fayda etmez." diye bir özdeyiş vardır. İnsanın hayat yolculuğunda idealleri, ülküsü olmalı yoksa Milli Şairimiz Mehmet Akif Ersoy'un dediği gibi "Arzı olmazsa hayatın ne çıkar tülünden?" yani hayatın bir misyonu, amacı, insanlığa katkısı, faydası, davası/adanmışlığı olmazsa yaşanmışlığından ve dahi uzunluğundan ne çıkar... Tıpkı geminin varacağı limanı bilmemesi gibi... Varış limanı için rota çiziliyor, rota çizirken seyir güzergâhı üzerinde bulunan engellerden kaçınılıyor ve rota üzerinde kontrol için mevki konuyorsa hayat için de amaç, amacın sayısallaşmış hali hedefler ve düzenli kontrol noktaları

belirlenmeli ve performans ölçülmeli... Aksi halde boşa kürek çekilir ve bu esnada ömür dediğin gelip geçer.

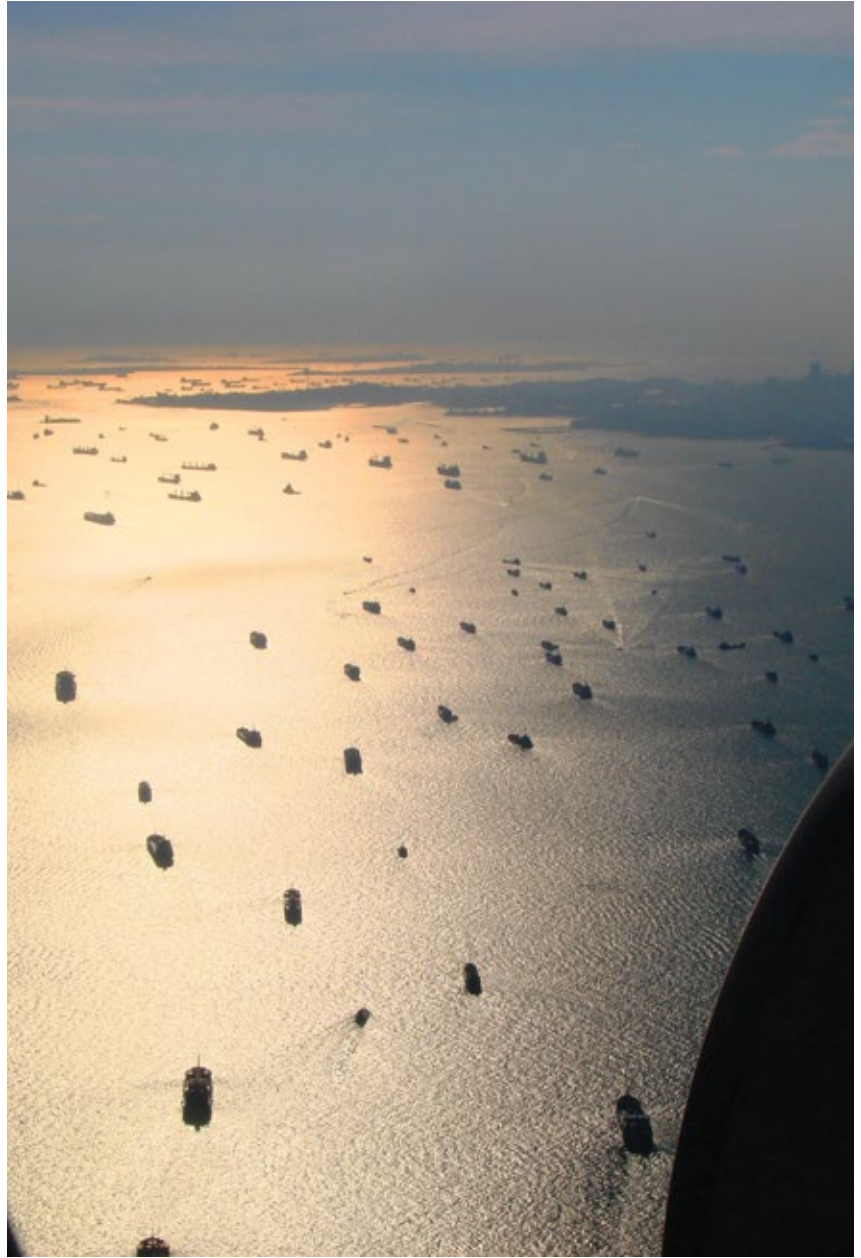
Bu yolculukta insanın kendisini, kapasitesini, mukavemetini/dayanımını ve sınırlarını çok iyi bilmesi gerekiyor. Onun için "Kendini bilmek kadar büyük irfan olmaz." demişlerdir. Yine gemi üzerinden gidersek sınırlarını bilmeyen gemi! Bir nehir ya da kıyı gemisi, açık denizde sefere giderse ne olur? En kestirme cevabı: Batar! Tarih, bunun onlarca örneğiyle doludur. Benim de deniz kazası incelemesinde bulunduğum en son örneklerden birinde limandan en fazla 20 mil açığa kadar sefer müsaadesi bulunan ve nehir gemisi olarak inşa edilen Volga Balt 214 gemisi Samsun'un 60 mil açığında 3 ve 4 no'lu ambardan kırılarak batmış, ne yazık ki 6 denizci ölmüştür.

Nehir/Kıyı gemisi açık deniz şartlarına mukavemet gösteremez. İşte, insan kapasitesini ve sınırlarını bilmez de kaldıramayacağı yüklerin altına girerse kendi elleriyle hazin sonunu hazırlar. İş hayatında bunun bir yansımasını "Bilmediğin işe girme!" sloganıyla dillendirilir. Girenler, kendilerini ve çevrelerini büyük gailelere duçar etmişlerdir. Kendini bilmek, sanıldığı kadar kolay değildir; öz bilinç, ciddi çaba ve ilim ister, yıllar alır. Yunus Emre bunu "İlim ilim bilmektir, ilim kendin bilmektir. Sen kendini bilmezsin, ya nice okumaktır." diye ifade etmiştir.

Gemi seyrinde, dar kanallardan/su yollarından geçilirken kılavuz kaptan alınır. Kılavuz, yol gösteren, tavsiyelerde bulunan kişidir. Akıntısı, rüzgârı, değişken derinlikleri, trafiği kestirilemeyen dar kanallardan ve çok riskli su yollarından hassas manevralarla selametle gemilerin geçirilmesi için kılavuz kaptan alması şiddetle tavsiye edilir. Bunun en iyi örneği: İstanbul Boğazı... Henüz matematiksel modellemesi tam olarak ortaya konamamış, muhtelif (yüzey, ters, anaför, orkoz) akıntılara maruz kalan gemilerin güvenle geçişinde; gemi kaptanlarının mantığı, teorik eğitimi ve geleneksel bilgi ve tecrübesi yetersiz kalır ancak tecrübeli ve maharetli kılavuz kaptanlarla emniyetli geçiş sağlanır. Hayata modellersek, ancak bilge insanlarla istişare ve/veya işbirliği ile yanlış/hata yapmaktan uzak durabilir, krizlerden çıkış yolu bulabiliriz.

Yeri gelmişken hayatı gemi metaforu üzerinden anlatırken "Gemiler neden batar?" sorusuna da değinelim. Batma nedenleri; birincisi su alma, ikincisi yanlış yükleme/yük kayması, üçüncüsü aşırı gerilimlerden dolayı kırılma vb. gibi. Hayata dair yorumu ise; "Su alma: hep aşırı uçlarda yaşama, bedeni, ekonomisini, ilişkilerini makul bir denge ve seviyede tutamama; Yanlış yükleme/Yük Kayması: hesapsızlık, bilgisizlik, bilinçsizlik nedeniyle hayata yanlış anlamlar yükleyerek sözgelimi hayatın gayesini şan, şöhret, zenginlik sanıp, peşinde koşma; Kırılma: Boyundan ve taşıyabileceğinden büyük işlere, borçlara, yükümlülüklere girerek altında kalma" olarak yorumlayabiliriz.

Manevi dünyamızda gemi metaforuyla, kendi bilgi, zekâ ve aklına güvenerek babasına isyan eden oğlu Kenan'ın helak olduğu, binenlerin kurtuluş ve selamete erdiği Nuh'un Gemisi; do-



layısıyla aşırı özgüvenin sonuçları ve kime güvenileceğinin/kimin gemisine binileceğinin doğru belirlenmesi...

Dağlar gibi dalgalar gemiyi sarmış ve insanlar korku ve panikle Allah'a yalvarıp yakarıp kurtulduktan sonra pek azı hariç eski süflî yaşamlarına döndükleri, pek çok insanın felaketin eşiğinden döndüğü/travma yaşadığı halde hayatını değiştiremediği ve/veya dönüştüremediği irade zayıflığı ve aczi; Geminin içine su girmesi gibi mesela insanı da mal sevgisinin batıracağı, son nefese kadar bundan vazgeçemeyen pek çok insan buluna-acağı; iç dünyamızda önemli yeri olan anlatımlardır.

Milli bekamız için çok önemli mevhum olan birlik ve beraberlik duygu-

sunu "Aynı gemideyiz, batarsak hep beraber batarız"; ihanet ise "Geminin karinasında delik açmak" ile ifade edilir.

Yönetimde çok başlılığın; koordinasyonsuzluğa, kriz ve felaketlere sebep olduğu en beliğ "İki kaptan bir gemiyi batırır" ifade eder.

Algının nasıl tezahür ettiği ve buna göre faaliyetlerimizde, kararlarımızda, yatırımlarımızda sonuç odaklı olma; "Dünya karşılaştığın fırtınalarla değil, gemiyi limana getirip getirmediğinle ilgilenir." (William McFee) ile ifade edilir.

Makalemizin başlığını tamamlarsam "Hayat bir gemi, yürüt onu görevim seni"...



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.

Denizcilik Psikolojisi Nedir?

Denizci olarak çalışmak nasıl bir psikolojiyi beraberinde getirir?

Yurt içinde ve yurt dışında yapılan çalışmalar gösteriyor ki düşük uyku kalitesi, çevresel koşullar, stresli çalışma ortamı, sık liman ziyaretleri, kişilerin çalışmaya ayrılan sürelerinin fazla olması gibi faktörlerin gemi adamlarında yorgunluğun başlıca nedenleri olduğu belirlenmiştir.

Gemi adamlarının çalışma koşullarına bakıldığında denizcilik hem fiziksel hem de psikolojik olarak yapılması zor olan mesleklerden biridir. Gemide yaşam alanının daralması, sosyal yaşamın sınırlı oluşu, kontrat sürelerinin uzun olması, limana giriş ve çıkışlarının fazla olması gibi faktörler gemide çalışma koşullarını zorlaştıran unsurlardandır. Aynı zamanda denizcilik mesleği yapılan işin doğası gereği yüksek düzeyde emniyet tedbiri almayı gerektirmektedir ve yapılan küçük hatalar ve dikkatsizliklerin can ve mal kaybı gibi büyük sonuçları olabilir (Kuleyin vd. 2014). Çalışma şartlarının zorluğu nedeniyle ve denizciliğin riskli bir meslek oluşu gemi adamlarının psikolojik semptomların takip edilmesi gerekliliğini beraberinde getirmektedir.

Gemi adamları farklı denizler ve farklı zaman dilimleri arasında, farklı iklimler ve farklı hava koşulları altında sefer yapmaktadır. Bazı gemi adamları gemideki çalışma düzenlerini ve gemideki yaşam süreçlerini hapishane olmaya benzetirken bazıları da gemiyi toplumdaki izole edilmiş, aynı meslekteki kişilerin bir araya geldiği yer olarak tanımlamaktadır. Gemi adamlarının her günü titreşim, denizin o anki durumu, gürültü ve yüksek sese maruz kalma gibi çalışmayı zorlaştırıcı olumsuzlukların olduğu fiziksel anlamda dar bir alanda geçmektedir.

Hızlı liman operasyonları, gemideki personel sayısının azalması ve buna bağlı olarak iş yüklerinin artması, liman terminallerinin imkanları, tehlike ve sosyal izolasyon gemi adamlarının iş ve yaşamını önemli ölçüde etkilemektedir.

Peki bir gemi adamı olarak bu psikolojiyle nasıl başa çıkabiliriz?

Günlük hayatımızda birçok problemler, engeller ve zorluklarla karşılaşırız. Bunlardan bazılarını çözebilirken bazılarını da çözemeyiz. Çözemediğimiz durumlarda kişi kaygı ve sıkıntı duyar. Fakat bedensel ve ruhsal küçük de olsa bir problem ile karşılaşıldığında yaşamın gayesi yeniden sağlıklı olabilmek olur. Ruh sağlığı "bireyin kendi kendisiyle ve başkalarıyla barış içinde olduğu, davranışlarında denge, düzen ve ölçüyü koruduğu ve çevreyle uyum sağladığı durum" olarak tanımlanabilir. Ayrıca ruh sağlığı; "insanın kendisiyle, başkalarıyla, geçmiş ve geleceğiyle kurduğu sağlıklı iletişim ve barış içinde olma durumu" olarak da özetlenebilir. Ruh sağlığı normal olan kişi mutludur ve diğer bireylerle sağlıklı iletişim kurabilir. Ruh sağlığının korunması durağan bir süreç olmayıp bedensel, ruhsal ve toplumsal nedenler bu süreci olumsuz etkileyebilmekte ve ruh sağlığını bozabilmektedir (Köknel, 2005).

Bu durumda gemide bulunulan süre boyunca kişinin ruh sağlığını koruması adına neler yapılabilir bunlardan bahsedelim.

Araştırmalar gösteriyor ki beslenme düzeni beraberinde psikolojik rahatsızlıkları da getirebiliyor.

- ▶ Kızartma türü yiyeceklerden uzak durun.

- ▶ Su tüketiminize dikkat edin. Gün içinde en az 8 bardak su tüketin.
- ▶ Karbonhidrat ve şeker tüketiminize dikkat edin.
- ▶ Gemide bulunduğunuz süre boyunca hayatın olumlu yönlerine odaklanın.
- ▶ Karamsar veya acı verici olduğuna inandığınız düşünceleri aklınıza getirmeyin.
- ▶ Eşinizle, ailenizle veya yakın olduğunuz kişilerle iletişiminizi sürdürün.
- ▶ Psikolojik olarak düşüncelerinizi esnek tutmaya çalışın.
- ▶ Çalışma ortamınızdaki yeni fikirlere karşı açık olmaya çalışın.
- ▶ Çalışma arkadaşlarınızdan nasıl bir yaklaşım bekliyorsanız onlara da size olmasını istediğiniz şekilde bir davranış tutumu sergileyin.
- ▶ Gün içinde iş dışında da fiziksel açıdan aktif olacağınız şekilde yaşamaya özen gösterin.
- ▶ Spor yapmayı ihmal etmeyin. Spor yapmak sizi hem fiziksel hem de ruhsal olarak daha sağlıklı bir birey kılacaktır.
- ▶ Çalışma arkadaşlarınızla iletişiminizi sadece iş hayatıyla sınırlı tutmayın.

Tüm olumlu girişimlerinize rağmen fiziksel ve psikolojik açıdan sağlıklı olmadığınız düşüncesindeyseniz mutlaka bir uzmandan yardım alın. Sağlıklı günler dileriz.

Kaynakça

- Köknel, Ö. (2005). İnsanı anlamak. Altın kitaplar, İstanbul.
- Kuleyin, B., Köseoğlu, B. & Töz, A. C. (2014). Gemi adamlarının sağlık ve emniyet koşullarının değerlendirilmesi: DEÜ Denizcilik fakültesi örneği. Journal of ETA Maritime Science, 1(2), 47-60.



MARBOX

DENİZCİLİK CEBİNİZDE

www.marbox.com.tr



 **ISTFIX**

 **IDEAS**

www.turkdeniz.com

www.istfix.com

www.denizstrateji.com



/turkdenizcom



(0543) 742 10 53



Gizem Kodak

Yazar



Kpt. Ömer Asmalı

Gemi Kurtarma Uzmanı-Yazar

Deniz Kokan Öyküleri

Üzerine methiyeler dizilen ve yaşamın her alanına 'kokusunu sindiren' deniz; düşünce ufukumuzda yer etmeye ve bizleri her geçen gün daha fazla etkilemeye devam ediyor. Aynı zamanda yüz yıllardır bitmeyen hikayesiyle yazarlara ve sanatçılara da ilham kaynağı olan mavi dünya, görülmenin de ötesine geçerek öykülere konu oluyor. Maviye ulaşmayı ve onu anlamayı amaç edinen iki yazarın kaleminden çıkan 'Deniz Kokan Öyküleri' de denizin yaşattıklarını, hayalin derinliklerinde yoğurarak deniz sevenlerin beğenisine sunuyor.

"Dümeni denize kırabilmenin yollarını aradım"

Gizem Kodak
Yazar

İlk sorumuz Gizem Hanıma... Ekonomi eğitiminden edebiyat yazarlığına ve akabinde denizciliğe kadar uzanan bir maceranız oldu. Öncelikle bize kendinizden ve bu süreçten bahsedermisiniz?

Bu biraz sıra dışı bir öykü. Üniversite hayatım İİBF Ekonomi Bölümü'nde başladı. Burası daha ziyade ailemin tercihi doğrultusunda yerleştiğim bir

bölümdü. Okula 5 yaşında başladığım için üniversiteden mezun olduğumda 19 yaşındaydım. Ve çocukluk hayalim olan denizcilik mesleğine karşı hala büyük bir ilgi duyuyordum. Hobi olarak hayatınızın bir köşesine koyamayacağınız cinsten büyük bir tutkuydu üstelik... Bu yüzden çiçeği burnunda bir ekonomist olarak mezun olduğum zaman, ilk iş dümeni denize kırabilmenin yollarını aradım. Ve ekonomi lisansının üzerine, deniz politikası alanında yaptığım yüksek lisans çalışması ile devam ettim. Böylece deniz kıyısına ulaştım. Deniz ekonomisi, deniz politikası elbette denizle iç içe olan heyecan verici disiplinlerdi ancak denizin kıyısında dolaşmak artık bana yetmiyordu. Daha derine daha maviye ulaşmak istiyordum. Yüksek lisans bittiği zaman kalbimin sesini dinlemeye karar verdim ve gemileri tüm den yakıp yeniden üniversite sınavına girerek Güverte bölümünü kazandım. Bu hamle epey tepki almama neden olsa da çizdiğim rotada devam ettim ve 2013 yılında vardiya zabiti yeterliliği ile mezun oldum ve çocukluk hayalimi gerçekleştirdim.

Edebiyat ile olan ilgim ise deniz tut-

kumla yarışır. Zira ekonomi lisans eğitimi boyunca deniz tutkusunu kalbimde canlı ve gerçek tutan en büyük güç öykülerimdi. Yazmaya başlamam lise son sınıfa rastlıyor. Lisedeki felsefe öğretmenimin yazdıklarımı bir dosya içerisinde toplayıp bir cumartesi günü beni Cihangir'de bulunan LEMAN Dergisi'ne (kaçırması) götürmesi ile hayatımda çok farklı bir sayfa açıldı. Çok küçük bir yaşta, büyük hayranlık duyduğum yazarların karşısına çıkma imkânı buldum. Yazdıklarımı beğendiler ve sonrasında bu konuda benimle oldukça ilgilendiler. En büyük şanslarımdan biri ise LEMAN'a gittiğim zaman, derginin bir yarışma arifesinde olmasıydı. Bu yarışma sonrasında kazananlar, dergide yetiştirilmek üzere yaratıcı yazarlık eğitimlerine hak kazanacaklardı. Yarışmanın sonucu, soğuk bir kış günü LEMAN'da kazananların fotoğraflarıyla birlikte açıklandı. Okul çıkışı koşarak Bakırköy Meydanı'ndan aldığım dergide fotoğrafımı gördüğümde dünyalar benim olmuştu. O günden sonra öyküler amatörükten profesyonelliğe doğru ilerlemeye başladı. Sonrasında birçok edebiyat dergisinde yazdım. 2007 yılında Ümit Kaftancıoğlu, 2015'de İTÜ

Ali Teoman ödülleri öykü dalında ödül aldım. İlk kitabım "Belki Başka Bir Rüya'da" 2016 yılında yayınlandı. Bu sırada kariyerime, tutkum olan mavinin kaleme döküldüğü bir dünyada; akademik olarak devam etmeye karar verdim. Doktorama İstanbul Teknik Üniversitesi'nde devam ediyorum.

Uzun süredir öykü yazarlığı yapıyorsunuz. Kaleme aldığınız diğer içeriklere nazaran 'Deniz Kokan Öyküleri' okuyucularda sizce nasıl bir tat bırakacak?

Benim öykülerim tür olarak büyülü gerçekçilik akımına girer. Deniz Kokan Öyküleri ise bambaşka bir macera oldu benim için. Ömer ağabey gibi kıymetli bir ağabeyim ve meslek büyüğüm ile çalışmak ayrı bir zevkti. Zira bu kitaptaki öykülerin ham maddesi, Ömer ağabeyin yaşadığı ya da tanık olduğu olaylardan oluşuyor. Tabiri caizse o malzemeleri bir araya getirdi, mutfağı kurdu bende kolları sıvayıp bu kıymetli malzemeleri bir parça hayal gücü katarak güzelce yoğurdum. Ve ortaya oldukça lezzetli bir yemek çıkardık. Şimdiye kadar aldığımız geri dönüşlerde hep bir tebessüm vardı. Bu da kitabın, okurların kalbinde tatlı bir tat bıraktığını gösteriyor.

Sektöre hâkim iki yazarın tezgâhından geçmesi, öykü kitabınızı diğerlerine göre farklı kılıyor. Bu durum gerek içerik açısından gerekse yazım aşamasında size hangi avantajları sağladı?

Bu konuda kendimi oldukça şanslı hissediyorum. Ben 1987 doğumluyum.

Kitapta yer alan öyküler ise benim doğduğum yıllardaki gemi hayatını anlatıyor. Anıları öyküleştire aşamasında Ömer ağabey ile çalışırken ara ara kendisine takılıyor ve "Ömer ağabey, beni zaman yolculuğuna çıkardınız" diyordum. Gerçekten de zaman yolculuğu gibiydi, yaşım itibariye mesleğin hiç bilmediğim, tatmadığım zamanlarını yaşama imkânı buldum. Bir zaman yolcusu gibi, kimselere görünmeden Deniz Nakliyat gemilerine çıktım, 1980'li yılların Yüksek Denizcilik Okulu sıralarında dolaştım. Cep telefonu ve bilgisayar olmaksızın zabitane salonunda yükselen kahkahalar işittim. Hiç tanımadığım bir Ortaköy gördüm. Bu mutluluk kelimelerle ifade edilemez.

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 bulunduğunu düşünüyor musunuz?

Deniz, okyanus, göl, su yolu ayırmaksızın mavi; her tonuyla hem ülkemizde hem dünya da birçok kişiyi büyülemiş bugüne kadar. Hala da büyülemeye devam ediyor... Tarih boyunca birçok kitap mavinin her yönüne ayna tutmuş. En güzel aynalar sizce kimindi diye soracak olursanız Jack London ve Jules Verne derim. Ama bunu söylerken Herman Melville'e haksızlık ettiğimi düşünürüm. Peki ya başucumda uyuduğum Sait Faik ne olacak? Halikarnas Balıkcısı?... Bu isimler yazmakla bitmez... Birini söylemek, hatıra gelmeyen bir diğerine haksızlık

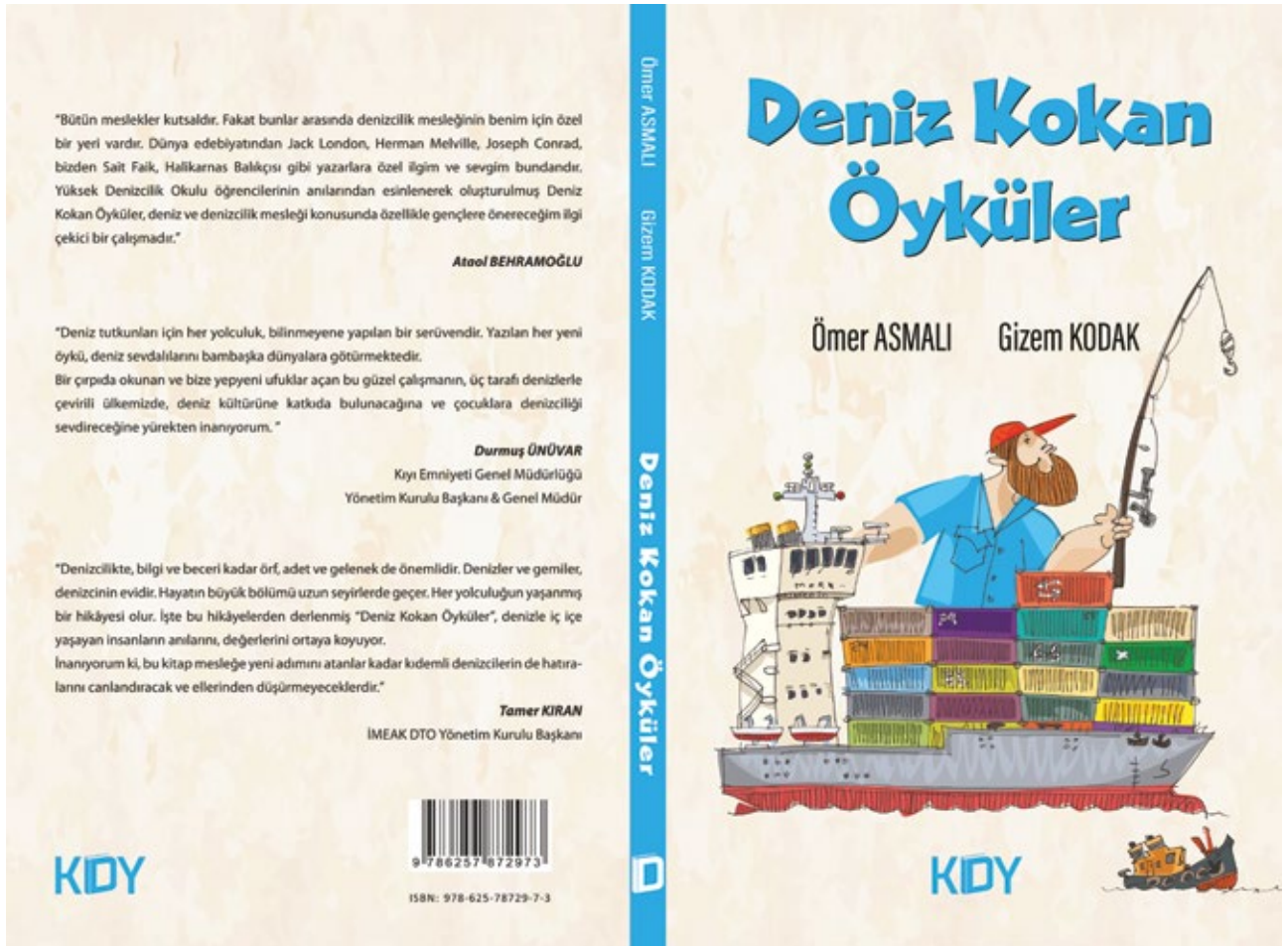
olur. Benim düş dünyamda öyküleri denizle dolup taşan öyle yazarlar, öyle kahramanlar var ki... Ne zaman ihtiyacım olsa onları bir kütüphanede, bir kitapçıda, hatta e-kitap olarak ruhsuz bir Kindle'da bile bulmayı başardım. Türk ve Dünya edebiyatında meraklısı için deniz üzerine müthiş hazineler olduğunu söyleyebilirim. Keşfetmek ise bizlere kalmış...

Yazmak, bazı edebiyatçılar tarafından zevkli ve bir o kadar da sancılı bir dönem olarak nitelendiriliyor. Bu konudaki düşünceleriniz neler?

Oldukça sancılı bir süreç olduğunu söyleyebilirim. Yazmak bir yaşam şekli ve tercih şansınız olsa seçmek isteyeceğiniz türden bir eylem değil. Hele ki kafayı takmışsanız... Yarattığınız bir karakter için gecelerce sabahlayıp, kurduğunuz dünya için sonuna kadar savaş vermeniz gerekiyor. Tıpkı gerçek hayattaki gibi; iyiler, kötüler, kıskançlıklar, dost kazıkları, aşk, tutku, nefret, hırs... Bir nevi tanrıçılık oynamak gibi... Baştan sona günahkâr bir eylem aslında... Yepyeni bir dünya, yepyeni bir karakter yaratıyorsunuz... Kafadan günahkârsınız yani... Hayal gücünüz kadar varsınız; ancak o gücün sizi nerelere götürebileceğini de kestiremezsiniz. Tam anlamıyla tehlikeli sulara seyir...

Dünyanın yükünü taşıyan denizi ve denizcileri yazmaya devam edecek misiniz? Gelecekte yeni eserleriniz raflarda yerini alacak mı?

Şu an da tam gaz doktora tezimi tamamlamak üzere çalışıyorum. Ancak



"Bütün meslekler kutsaldır. Fakat bunlar arasında denizcilik mesleğinin benim için özel bir yeri vardır. Dünya edebiyatından Jack London, Herman Melville, Joseph Conrad, bizden Sait Faik, Halikarnas Balıkcısı gibi yazarlara özel ilgim ve sevgim bundandır. Yüksek Denizcilik Okulu öğrencilerinin anılarından esinlenerek oluşturulmuş Deniz Kokan Öyküleri, deniz ve denizcilik mesleği konusunda özellikle gençlere önereceğim ilgi çekici bir çalışmadır."

Ataol BEHRAMOĞLU

"Deniz tutkunları için her yolculuk, bilinmeyene yapılan bir serüvendir. Yazılan her yeni öykü, deniz sevdalılarına bambaşka dünyalara götürmektedir. Bir çırpıda okunan ve bize yepyeni ufuklar açan bu güzel çalışmanın, üç tarafı denizlerle çevirili ülkemizde, deniz kültürüne katkıda bulunacağına ve çocuklara denizciliği sevdireceğine yürekle inanıyorum."

Durmuş ÜNÜVAR

Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü
Yönetim Kurulu Başkanı & Genel Müdür

"Denizcilikte, bilgi ve beceri kadar örf, adet ve gelenek de önemlidir. Denizler ve gemiler, denizcinin evidir. Hayatın büyük bölümü uzun seyirlerde geçer. Her yolculuğun yaşanmış bir hikâyesi olur. İşte bu hikâyelerden derlenmiş 'Deniz Kokan Öyküleri', denizle iç içe yaşayan insanların anlamları, değerlerini ortaya koyuyor. İnanıyorum ki, bu kitap mesleğe yeni adımları atanlar kadar kıdemli denizcilerin de hatıralarıyla canlandırılacak ve ellerinden düşürmeyeceklerdir."

Tamer KIRAN

İMEAK DTO Yönetim Kurulu Başkanı

KDY



9 786257 872973

ISBN: 978-625-78729-7-3

KDY

KDY

dediğim gibi, yazmayı bir yaşam biçimi haline getirdiğiniz zaman fazla bir seçim şansınız da olmuyor. Üzerinde çalıştığım yeni bir romanım daha var ve "Dünyanın yükünü taşıyan denizciler" bu kitapta da oldukça büyük bir yer kaplıyor. 2021 sonu ya da 2022 başlarında okurla buluşmak üzere.

"Bütün zorluklara rağmen deniz bir yaşam tarzıdır..."

Kpt. Ömer Asmalı
Gemi Kurtarma Uzmanı-Yazar

Gemi Kurtarma Operasyonları ve Kriz Yönetimi eserinizden sonra 'Deniz Kokan Öyküleri' ile sektöre sürpriz bir eser kazandırdınız. Sizi bu çalışmayı yapmaya iten sebepler neydi?

İlk kitabım olan 'Gemi Kurtarma Operasyonları ve Kriz Yönetimi' ülkemizde detaylı olarak fazla düşünülmemiş gemi kurtarma operasyonlarını ve yönetim şeklini anlatıyor. Gemi kurtarma denince genel kanı, sıradan bir gemi ile kazazede bir gemiyi çekerek kurtarmak veya yanan bir gemiyi su sıkarak söndürmek gibi genel olarak algılanmakta olduğunu gördüğümden 33 yıllık kurtarma kaptanı ve uzmanlık

deneyimlerimin teorik ve pratik bilgilerini bir bütün olarak bu kitaba yansıtmaya çalıştım.

Deniz Kokan Öyküleri ise; yaklaşık yarım asır önceye dayanan biraz nostalji kokan öykü ve anekdotlardan derlenmiş bir kitaptır. Denizciliğin tabiri caizse üç mabedi diyebileceğimiz YDO, D.B. Deniz Nakliyatını ve okul gemisi Hamit Naci'nin staj anılarını sevgili Gizem Kodak ile öykü haline getirdik. Ortaköy'de YDO sıralarından başlayıp tümüyle erkek olan öğrenci olmanın haytallığı, İstanbul Boğazi'nin en muhtemelen semtinde okumanın verdiği öz güven ve haz ile denizci olmanın verdiği sergüzeşt ve bir o kadarda ağırbaşlı ve sorumluluk, akabinde bizim için ikinci bir okul ve aile ortamı niteliğindeki efsane Deniz Nakliyatı'nda çalışmanın verdiği heyecan. Ülkemiz denizciliğine büyük katkı sağlamış üç surdurdan ikisi tarihin tozlu sayfalarında yerini aldı. Diğer ise; özünü muhafaza ederek başka bir kimliğe büründü. Her ne olursa olsun ülkemiz denizciliğinin bu üç unsurunun hatırlanması, gençlerimize iyotlu bir tebessüm bırakması, dönem olarak yaşamış kişilerin hatıralarının canlanması duygularıyla kaleme alınmıştır.

Öykü kitabınız çift yazarlı çıktı. Çift yazar edebi eserlerde sık rastlanan bir durum değildir. Bu konuda ne düşünüyorsunuz?

Öykü kitabı yazmak teknik kitap yazmaktan biraz daha farklıdır. Öykü, edebi değer taşıdığından kitabın sürükleyiciliği, akıcılığı ve okuyucu kitlesini içine çekmesi gerekir diye düşünüyorum. Fırsat buldukça kitap okumaya çalışan biri olarak bu kitabı yazmaya karar verdiğimde çeşitli yazarların öykülerini taradım. Daha sonra bana editörlük sözü veren sevgili kardeşim Gizem Kodak'a öyküyü birlikte yazalım diye teklif edince hiç düşünmeden kabul etmesi beni hem memnun etti hem de eserin daha derli toplu olması açısından rahatlatı. Sevgili Gizem'in öykü dalında ödülleri, edebiyata merakı ve aynı zamanda denizci oluşu bizi her bakımdan ortak noktalarda buluşmamızı sağladı.

Kitabın okuyuculara 'kahkaha dolu masmavi pasajlar' vadetmesinin sektöre daha naif bir bakış açısı getireceğini düşünüyor musunuz? Öyküleriniz meşakkatli bir meslek icra eden denizcilik paydaşlarına sizce nasıl bir perspektif kazandıracak?

Sizin de belirttiğiniz gibi deniz meşak-katli bir meslektir. Bu nedenle halk arasında amiyane tabirle denizcinin karısı dul, parası pul denir. Çoğumuzun aklına tatil denince deniz, deniz denince de kum ve güneş hayali kurulur. Denizcinin ise deniz denince aklına gemi, gemi denince de bir yaşam mücadelesi, özlem ve hayat sergüzeştisi aklına gelir. Denizcilerin birçoğu fırtınalarda tövbe eder limanda tövbe bozarlar. Bu saydıklarım madalyonun bir yüzü. Diğer yüzü daha parlak ve caziptir.

Denizci özgür, cesur ve açık fikirlidir. Farklı ülkeler, medeniyetler ve insanların tanıması, hayatının her dakikasının dinamik bir yapıda olması kara insanlarına nazaran daha kısa zamanda olgunlaştırır, hayata daha geniş açıyla bakma becerisini kazanır. Deniz bir başka özelliği de zorluklar veya anlaşmazlıklar karşısında birlikteliğidir. Türkçemizde güzel bir deyim vardır hepimiz aynı gemideyiz batarsak hep beraber batarız. Bu deyim tipik bir denizcinin birbirleri ile bağlarını ifade ettiği gibi hayati gerçeklikte taşımaktadır. Bu nedenle denizciler birbirlerine muhtaçtırlar ve bağılıdırlar. Hayata pozitif bakmasını bilirler, ailelerinden fazla arkadaşları ile birlikte oldukları için esprileri, birbirlerine takılmaları, her birinin özelliklerine göre aralarında lakap takmaları neredeyse kaçınılmazdır. Özetle, bardağın dolu tarafı boş tarafından daha fazla olduğundan mesleğimizin bu yönünü kitabımızda göstermek istedim.

Sorunuzun cevabı olarak bütün zorluklara rağmen deniz bir yaşam tarzıdır, karaya göre birçok avantajları

vardır. Bu madalyonun diğer kısmı kitap okurlarına bir tebessüm, bir tat bırakacak nitelikte.

Ülke olarak okuma alışkanlığımızın istenilen oranda olmadığı aşikar. Deniz ve denizcilik sevgisini artırma adına büyük önem arz eden bu eserlerin beklenen etkiyi oluşturacağını düşünüyor musunuz?

Tespitlerinize katılıyorum. Okuma oranı düşük olduğu için doğal olarak denizcilik ile ilgili olarak yazma oranı da neredeyse yok denecek kadar az olduğunu görüyorum. Denizcilik fakültesinin son sınıfından itibaren eğitim vermeye başladığım için ilkökul mezunundan yüksek lisans seviyesine kadar öğrencim olmuştur. Bu nedenle kendimi yenilemem gerektiğini düşünerek neredeyse her ay deniz kitapları satan kitap evlerine uğrar gelişmeleri takip ederim. Yerli basımların bir kısmının da tercüme olması beni üzdüğü için farklı bakış açısıyla denize mavilik katmak için bu eserleri yazma ihtiyacını hissettim. Her iki kitabı yaklaşık bir sene içinde yayınladım ve her iki kitap için geri dönüşler oldukça olumlu olduğundan istediğimiz amaca ulaşacağımızı düşünüyorum.

Yazar kimliğinizle yazın dünyasına iki farklı eserle hızlı bir giriş yaptınız. Önümüzdeki dönemde bu alanda planladığınız başka çalışmalar var mı?

Teşekkür ediyorum ama yazar kimliği benim için henüz erken. Mesleğim gereği kitap okumaya çalışıyorum. Okuduklarımı başta öğrencilerim ve

birlikte çalıştığım arkadaşlarım olmak üzere isteyen herkes ile paylaşmaya özen gösteririm. Her iki kitabın ana teması deniz ve gemi olmasına rağmen farklı amaçlarla kaleme alınmış ve önemli bir ihtiyacı karşılayacağını düşünüyorum. Okuyuculardan gelen yorumlarda bu yönde olması benim bu yolda devam etmeme vesile olacak gibi. Eğer şartlar uygun olursa Gemi Kurtarma Operasyonları ve Kriz Yönetimi adlı kitabı revize edip Türkçe veya İngilizce yeni basımını düşünüyorum. Özellikle denizcilik liselerine giren öğrencilerimizin büyük çoğunluğunun denizi bilmeden veya tavsiye ile okula yazıldıklarını tespit ettim. Bu nedenle diğer bir düşüncem de çocuklara veya gençlere yönelik deniz ve denizcilğe farklı bakış açısı ile yaklaşan bir kitap yazmak olacaktır.

İlk kitap için yayınevi görüşmelerinden matbaada basıma kadar her bir aşaması ile ilgilendiğim için ilginç detaylar saptadım. Kitap basımında ülkemizde önemli sorunlar olduğunu tespit ettim. Bu sorunlara burada değinmek istemiyorum ancak bir sponsor desteği olmadan kitap basmanın çok zor olduğunu belirtmek istiyorum. Bu nedenle yazar kitabını yayınlamakta zorlanıyor veya yayımlamıyor. Bunların aşılmasında büyük yarar görüyorum. Bu vesile ile Gemi Kurtarma Operasyonları ve Kriz Yönetimi adlı kitabın basımında büyük katkı sağlayan ve hiçbir fedakârlıktan kaçınmayan Kaptan Bülent Dandin nezdinde Statü Denizcilik'e teşekkür ediyorum.

Son olarak, iyi bir kitap gerçek bir hazinedir diyerek bana bu fırsatı verdiğiniz için teşekkür ediyorum.

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.



Yasemin Coşkunöz
Uzman Diyetisyen

Denizcilerde Meslek Hastalıkları ve Beslenme İlkeleri II



Bir önceki sayıda denizcilik meslek hastalıkları ve beslenme konusunu ele almıştık. Bu yazımız da geçtiğimiz sayıdaki yazımızın devamı niteliğinde olup dolaşım sistemi hastalıkları ve beslenme tedavi metotlarını inceleyeceğiz.

Dolaşım sistemi hastalıklarını anlamak ve doğru beslenme biçimlerini yorumlayabilmek için öncelikle kalp ve dolaşım sistemine kısaca değineceğiz. Dolaşım sisteminin temel organı olan kalp, dört odacık ve 3 katmandan oluşmaktadır; en dış katman kalbi yaralanma gibi dış etmenlerden koruyabilen bir zar halindedir. Orta katman kalbin kas tabakasıdır, bu tabakanın çeşitli nedenlerle zarar görmesi veya vücuda yetememesi halinde kalp yetmezliği meydana gelir. Kalbin en iç tabakasının temel görevi kalbi dış etmenlerden koru-

maktır. Dolaşım sistemi kendi içinde; büyük ve küçük dolaşım olarak ikiye ayrılmaktadır. Küçük dolaşım kalp ve akciğerler arasında gerçekleşir, kalpten çıkan karbondioksitten zengin kan akciğerlerde oksijenle zenginleştirilir. Oksijen oranı yükselen kan kalbe geri döner ve böylece küçük dolaşım sonlanmış olur. Kalbe dönen oksijenden zengin kan ana atar damar aracılığıyla tüm vücuda yayılır ve dokuların oksijen ihtiyacını karşılar. Dokulardaki karbondioksit gene kan hücreleri aracılığıyla kalbe taşınır ve bu sayede büyük dolaşım tamamlanmış olur. Kalp yalnızca diğer organları değil sahip olduğu üç ayrı kalp damarlarıyla kendi dokusunu da besler. Kendini yeterince kanlandıramazsa kalp hücreleri hasar görmeye başlar. Bu durum kalp yetmezliği, kalp krizi gibi sorunlara yol açabilir (1).

Kalp yetmezliği

Kalbin organlara yetememesi durumunda kalp kasi daha fazla çalışmaya ve efor harcamaya başlar bir süre sonra hacimce büyümesi beklenen kalp zamanla vücut için yetersiz olur (2).

Kalp Yetmezliğinde önerilen birkaç farklı beslenme modeli bulunmaktadır. Hemen hepsinde temel hedef olası semptomların ortadan kaldırılmasına yöneliktir ancak beslenme tedavisinin bireye özgü olması gerektiği unutulmamalıdır. Kalp yetmezliği denilince akla ilk gelen beslenme modeli olan Akdeniz Diyetini incelediğimizde görmekteyiz ki karbonhidrat, protein ve yağ oranı dengelidir. Bunun yanı sıra kızartma ve hayvansal yağ kaynaklarının tüketimi düşüktür ki bu yolla kanda kolesterol seviyelerini düşürmek hedeflenir. Lif, vitamin ve mineral bakımından zengin olan sebze tüketimi desteklenir, ayrıca ılımlı meyve tüketimi önerilir. Akdeniz Diyeti yüksek balık ve beyaz et tüketimini içermektedir. Buna karşın kırmızı et tüketimi oldukça azdır. Fermente gıdaların alımını teşvik eden bir diyet modeli olan Akdeniz Diyeti'nde ılımlı şarap tüketimi önerilmektedir ancak birkaç farklı topluma göre modifiye edilmiş Akdeniz diyet tipleri olduğu unutulmamalıdır. Örneğin; Türkiye'de yaşayan ve Akdeniz diyetine uyumlu olan bireylerde şarap tüketimi genellikle düşüktür. Genel özelliklerine baktığımızda geleneksel Akdeniz diyeti fenolik bileşiklerden zengindir ve bu sayede kalp sağlığını korumada oldukça etkilidir(3,4,5,6).

Hipertansiyon

Denizcilerde görülme oranı oldukça yüksek bir başka hastalık olan hipertansiyon, tansiyon bulgularının normalin üzerinde seyretmesi du-

rumudur. Zaman zaman her bireyde görülebilen ve önemi olmayan tansiyon değerlerinin yükselmesi durumu kronik bir hal alırsa vücutta tehlike çanları başlamış demektir. Hipertansiyon birçok farklı nedenden ortaya çıkabilmektedir; kötü beslenme alışkanlığı, böbrek fonksiyonlarının yetersizliği, efor, kalp yetmezliği vb. ancak altta yatan neden her ne olursa olsun sonuçlar benzerdir: Atardamar yapısı bozulur, kalpte büyüme beklenir, kısmi felce neden olabilir, körlük ve beyin hasarı gelişimini tetikleyebilir, kalp krizi riskini artırır. Hipertansiyon tedavi edilmezse kalp/damar, böbrek, beyin ve göz sağlığını olumsuz etkiler (7,8,9).

Hipertansiyon'da beslenme deyince akla ilk olarak DASH diyet modeli gelmektedir. DASH diyeti doymuş yağ, kolesterol ve toplam yağdan düşük ve süt ürünlerini yüksek oranda içeren bir beslenme planı olup kan basıncını düşüren etkisiyle göze çarpmaktadır. Aynı zamanda tam tahıl ürünleri, balık, kümes hayvanları ve fındık içerir. Yağsız kırmızı et, tatlılar, ilave şekerler ve şeker içeren içeceklerde oldukça az tüketilmektedir. Potasyum, magnezyum ve kalsiyumun yanı sıra protein ve lif bakımından zengindir (10,11). DASH diyet modeli hipertansiyona yönelik birincil önerilen beslenme modeli olmakla beraber kolesterol, karaciğer fonksiyon bozukluğu ve pıhtılaşma anormallikleri ile de ilişkilidir (12).

Kalp hastalıkları deyince ilk akla gelen iki diyet modeli olan Akdeniz Diyeti ve DASH Diyeti'ne ek olarak Japon Diyeti, İskandinav Diyet ve Vejetaryen Diyet de kalp hastalıklarında önerilen beslenme modellerindedir.

Yüksek oranda balık ve yosun tüketimini vurgulayan Japon diyeti total yağdan fakir olmakla beraber yüksek n-3 ve n-6 içeriğiyle öne çıkmaktadır (13).

İskandinav diyeti meyve ve sebze bakımından zengin ve balık, kabuklu deniz ürünleri ve çiftlik hayvanı etini yüksek oranda içermektedir. Yüksek mineral, protein, lif, vitamin ve esansiyel yağ asitleri içeriğine sahiptir (14,15). İskandinav diyeti kalp sağlığını iyileştirmeye yönelik bir beslenme modeli olmakla beraber uzun vadeli bir beslenme alışkanlığı olması durumunda kilo kontrolüne de yardımcıdır (16). Ayrıca kan lipid profilini ve insülin duyarlılığını olumlu yönde etkiler ve kan basıncını düşürür (17).

Vejetaryen diyet modeli düşük doymuş yağ, kolesterol alımı ve yüksek meyve, sebze, kepekli tahıllar, fındık, soya ürünleri, lif ve fitokimyasallar tüketimiyle ilişkilidir (18). Yüksek oranda sebze ve meyve tüketimiyle karakterizedir ve bu sebeple LDL kolesterolün (kötü kolesterol) oksidasyonunu engelleyen, HDL kolesterolü (iyi kolesterol) yükselten ve dolaşımdaki toplam kolesterol konsantrasyonlarını azaltan çeşitli antioksidanlar sağlar (19).

Bu yazıda kalp hastalıklarına yönelik birkaç farklı beslenme prensibini inceleme fırsatı bulduk. Tüm bu beslenme modellerinin ortak paydası düşük doymuş yağ ve yüksek lif, mineral ve vitamin içeriğidir. Tüm bu modeller, belirli koşullar ve özelliklerle sınırlanmış beslenme alışkanlıkları olsa da beslenmenin bireye özgü olması ve kişiselleştirilmesi gerektiği unutulmamalıdır. Unutmamalıyız ki yediğimiz her şey bizim bir parçamız olmakta ve yediklerimiz gelecek yaşamımızı etkilemektedir.

Beslenmeniz sağlığınıza, sağlığınız mutluluğunuza neden olsun.

Kaynaklar

1. Sánchez-Sánchez, M. L., García-Vigara, A., Hidalgo-Mora, J. J., García-Pérez, M.-Á., Tarín, J., & Cano, A. (2020). Mediterranean Diet And Health: A Systematic Review Of Epidemiological Studies And Intervention Trials. *Maturitas*. Doi:10.1016/J.Maturitas.2020.03.008
2. Jameson, L. (2018). *Harrison's Principles Of International Medicine* (Columbus: Mc Graw Hill Education)
3. Trichopoulou, A. Ve Ark. Definitions And Potential Health Benefits Of The Mediterranean Diet: Views From Experts Around The World. *BMC Med* 12, 112 (2014). Doi: 10.1186/1741-7015-12-112
4. Theuwissen, E., & Mensink, R. P. (2008). Water-Soluble Dietary Fibers And Cardiovascular Disease. *Physiology & Behavior*, 94, 285–292
5. Cardeno, A Ve Ark. (2013). Anup-Date Of Olive Oil Phenols İn İnflammation And Cancer: Molecular Mechanisms And Clinical Implications. *Curr. Med. Chem.* 20, 4758–4776.
6. Cárdeno, A. Ve Ark. (2013). An Up-Date Of Olive Oil Phenols İn İnflammation And Cancer: Molecular Mechanisms And Clinical Implications. *Curr. Med. Chem.* 2013, 20, 4758–4776.
7. Kontosic I, Vukelic M, Grubisic-Greblo H. [Noise as a risk factor for arterial hypertension in sailors]. *Arhiv za Higijenu Rada i Toksikologiju*. 1990 Jun;41(2):187-199.
8. Lin JB, Chai WL, Zhang JM, et al.

[Association between hypertension and serum microRNA21 and microRNA133a in ocean seamen]. *Zhonghua lao Dong wei Sheng zhi ye Bing za zhi = Zhonghua Laodong Weisheng Zhiyebing Zazhi = Chinese Journal of Industrial Hygiene and Occupational Diseases*. 2016 Jun;34(6):412-415. DOI: 10.3760/cma.j.issn.1001-9391.2016.06.003.

9. Rhian M. Touyz., Reactive Oxygen Species, Vascular Oxidative Stress, and Redox Signaling in Hypertension. doi:10.1161/01.HYP.0000138070.47616.9dHypertension. 2004;44:248–252

10. Sacks, F.M.; Rosner, B.; Kass, E.H. (1974). Blood Pressure in Vegetarians. *Am. J. Epidemiol.* 100, 390–398.

11. U.S. National Heart, Lung And Blood Institute (2006) Your Guide To Lowering Your Blood Pressure With DASH, No. 06-5834

12. Jacobs, D.R. Ve Ark. (2009). The Effects Of Dietary Patterns On Urinary Albumin Excretion: Results Of The Dietary Approaches To Stop Hypertension (DASH) Trial. *Am. J. Kidney Dis.* 53, 638–646.

13. Willcox, D. C., Scapagnini, G., & Willcox, B. J. (2014). Healthy Aging Diets Other Than The Mediterranean: A Focus On The Okinawan Diet. *Mechanisms Of Ageing And Development*. 136-137, 148–162.

14. Mithril, C. Ve Ark. (2013). Dietary Composition And Nutrient Content Of The New Nordic Diet. *Public Health Nutrition*, 16(5), 777-785. Doi:10.1017/S1368980012004521

15. Mouritsen OG (2009) Tang (Seaweed). Copenhagen: Nyt Nordisk Forlag Arnold Busck.

16. Kanerva, N. Ve Ark. (2018). Adherence To The Healthy Nordic Diet Is Associated With Weight Change During 7 Years Of Follow-Up. *British Journal Of Nutrition*, 120(1), 101-110. Doi:10.1017/S0007114518001344

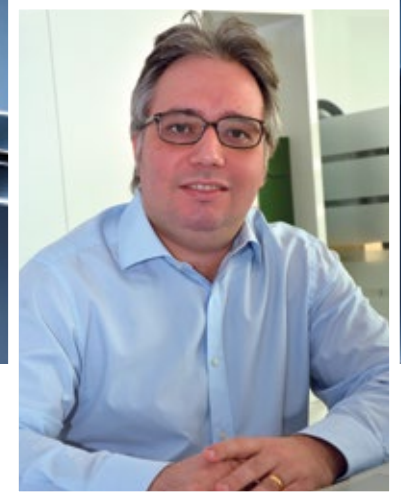
17. Adamsson, V. Ve Ark. (2010). Effects Of A Healthy Nordic Diet On Cardiovascular Risk Factors In Hypercholesterolaemic Subjects: A Randomized Controlled Trial (NORDIET). *Journal Of Internal Medicine*, 269(2), 150–159.

18. Craig WJ, Mangels AR. (2019). American Dietetic Association. Position Of The American Dietetic Association: Vegetarian Diets. *Journal Of The American Dietetic Association*. 109(7):1266-1282. Doi: 10.1016/J.Jada.2009.05.027

19. 77. Pilis, W. Ve Ark. (2014). Health Benefits And Risk Associated With Adopting A Vegetarian Diet. *Rocz. Panstw. Zakl. Hig.* 65, 9–14.

3. ÇEYREK KOSTER PAZAR RAPORU & DEĞERLENDİRMELER

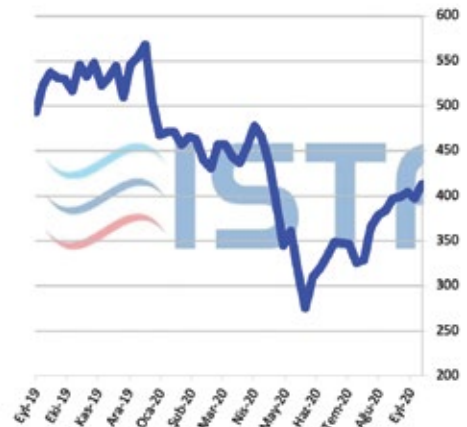
Engin Koçak
ISTFIX Araştırma Müdürü



ISTFIX Bileşik Endeksi 2020 yılının üçüncü çeyreğine 320 puan seviyesinden girmişti. Son çeyreğe ise 400 puanın üzerinde girmeyi başardı. Ortalamada, koster armatörleri son 1 ay içinde kazançları işletme maliyetinin üzerine çıkartmayı başardı. Son çeyrekte umut edilen ise seneyi "artıya geçirebilmek".



ISTFIX Haftalık Birleşik Endeksi 2008-2020



ISTFIX - Son 1 yıl

EKONOMİ VE EMTİA HABERLERİ



- ▶ Birleşik Devletler Federal Reserv Bankası (Fed) bu hafta faizleri en az 2023'e kadar sabit tutabileceğini açıkladı. Fed'in ifadesine göre piyasalar azami istihdama ulaşana kadar ve enflasyonda da yüzde 2'nin biraz üstü görülene kadar sabırlı duruşunu koruyacak.
- ▶ Son olumlu haberlerin aksine, eylül ayında Avrupa'da imalat faaliyetleri bölgede toparlanmanın yavaşlamaya başladığını gösteriyor olabilir. Birleşik Krallık merkezli IHS Markit Economics'e göre, bölgede koronavirüs vaka sayılarının hızlı artışı, imalattaki toparlanmayı yavaşlatabilir.
- ▶ IHS Markit'in paylaştığı rakamlara göre, avro bölgesi imalat satın alma yöneticileri endeksi PMI ağustostaki 51.9'dan eylülde 50.1'e geriledi. 50 puanın üstü halen genişlemeye işaret ediyor olsa da yavaşlama dikkat çekici.
- ▶ Buna paralel olarak Avrupa Merkez Bankası (AMB) Başkanı Christine Lagarde, toparlanmada yavaşlama olursa teşviklerin artırılabilirini söyledi. Lagarde, üçüncü çeyrekte bir yükseliş olabileceğini ancak durumun halen "dengesiz ve noksan" olduğunu kaydetti. AMB halihazırda 1.35 trilyon avroluk tahvil alım programı dahil teşvik programlarını yürütüyor.
- ▶ Birleşik Devletler ve Çin arasında bozulan ilişkiler kendisini yatırımlarda da gösteriyor. Bloomberg'e göre Çin ve Birleşik Devletler arasındaki yatırım miktarı 9 yılın dibinde. Yılın ilk 6 ayında Çin'in Birleşik Devletler'deki yatırımları 4,7 milyar dolar olurken, Birleşik Devletler'in Çin'deki yatırımları ise 4,1 milyar dolar ile 2011'den beri görülen en düşük seviyede seyretti.
- ▶ Bu arada son düzeltmeye göre Birleşik Devletler ekonomisi 2020'nin ikinci çeyreğinde yıllıklandırılmış olarak yüzde 31,4 küçüldü. Birleşik Devletler'de GSYH önceki çeyrekte yüzde 5 düşmüştü.
- ▶ Avro bölgesi 2020 yılının ikinci çeyreğinde birinci çeyreğe göre yüzde 11,8 daraldı. Bölge, geçen senenin aynı çeyreğine göre ise yüzde 14,7 daraldı. İlk tahminler yüzde 15 daralma yönündeydi. İhracat yüzde 19 daralırken ithalat da yüzde 18 daralma kaydetti.

Tahıl & Diğer Tarım Ürünleri

- ▶ Ukrayna 2020/2021 tahıl sezonunun başlangıcı olan 1 Temmuz'dan ekim ayı başına kadar olan dönemde 10,4 milyon tın tahıl ihraç etti. Bu rakam geçen senenin aynı dönemine göre 1,2 milyon tonluk düşüşe işaret ediyor.
- ▶ Rusya'da, hasat ekili alanların yüzde 82'sinde tamamlandı. Rusya Tarım Bakanlığı'na göre tahıl üretimi 115 milyon ton civarında. Bu 115 milyon tonun 82 milyon tonu buğday, 21 milyon tonu ise arpadan müteşekkil.
- ▶ İhracatlar bakımından Rusya bu dönemde 13,6 milyon ton tahıl ihraç ederek 12 milyon ton ihracat gerçekleştirilen bir önceki senenin aynı dönemine göre yüzde



7'lik artış kaydetti.

- ▶ Bloomberg'e göre Türkiye içinde bulunduğumuz hasat sezonunda 8 milyon ton buğday ithal edebilir. Kıyaslama olması açısından Türkiye geçen sezonu 10,7 milyon ton ithalatla kapatmıştı.
- ▶ Avrupa'da, Strategie Grains tahminine ithafen Archer Daniels Midland'ın açıklamasına göre, 2020/2021 Avrupa Birliği (AB) yumuşak buğday hasatı 128 milyon ton gelecek. Kurum bu sene ikinci kez aşağı yönlü revizyon yapıyor. Evvelki tahmin 130,3 milyon ton civarındaydı.

Çelik & Hurda

- ▶ Türkiye İstatistik Kurumu TÜİK tarafından açıklandığına göre koronavirüsün yadsınamaz etkisine rağmen Türk inşaat çeliği ihracatları senenin ilk yedi ayında geçen senenin aynı dönemine göre sadece yüzde 1,7 daraldı. İhracat bu dönemde 3,14 milyon ton seviyesindeyken düşen fiyat-

lar sebebiyle dolar bazında yüzde 12 civarı bir düşüş kaydedildi. Türk inşaat çeliğinin en büyük iki ithalatçısı Yemen ve İsrail oldu ve bu iki ülke bu dönemde toplam 1,1 milyon tonun üzerinde ithalat gerçekleştirdi.

- ▶ 2020'nin ilk yarısında İtalya'nın Avrupa Birliği dışına gerçekleştirdiği çelik ihracatı 1,9 milyon ton ile geçen senenin aynı dönemine göre yüzde 16 düşüş gösterdi. Yılın ilk beş ayına göre ise düşüşün yavaşladığı görülmekteydi. Bu da haziran ve temmuz aylarında iyileşme beklentilerini arttırmakta.
- ▶ İtalya'nın ilk altı ayda Avrupa birliği dışına yaptığı uzun ürün ihracatı geçen yılın aynı dönemine göre yüzde 19, düşerken yassı mamul ihracatı da yüzde 3,3 düştü.
- ▶ Rusya'nın çelik ihracatı 2020 yılının ilk yarısında yıllık bazda yüzde 3,1 artışla 14,4 milyon ton oldu. Bu dönemde Rusya'nın yarı mamul ihracatı yıllık yüzde 1,3 artışla 7,7 milyon tona, yassı ürün

ihracatı da yüzde 8,3 artarak 3,7 milyon tona ulaştı.

Diğer

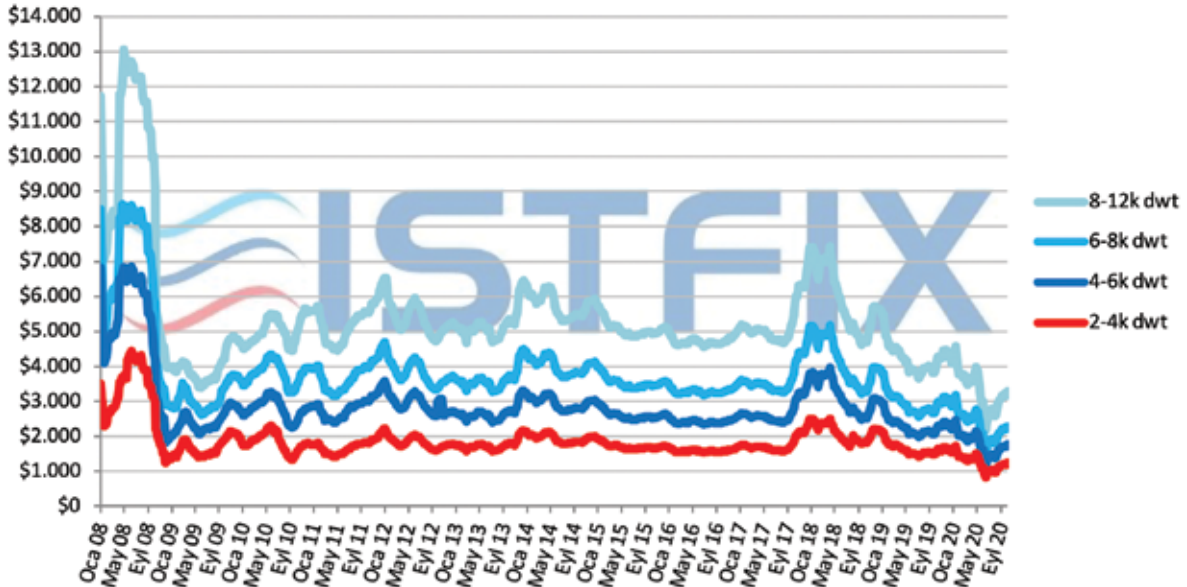
- ▶ Türk Ticaret Bakanlığı verilerine göre ülkenin dünya geneline yaptığı çimento ihracatı yılın ilk yarısında, geçen senenin aynı dönemine göre dolar bazında yüzde 1 daraldı.
- ▶ Lakin, koster armatörlerini daha çok ilgilendiren Akdeniz ticareti stabil veya yukarı yönlü seyretti. Türkiye'den İtalya'ya yapılan çimento ihracatı Ocak-Haziran arasında geçen senenin aynı dönemine göre dolar bazında sabit kaldı.
- ▶ Benzer şekilde temmuz 2020'de de Türkiye'nin İsrail'e yaptığı çimento ihracatı geçen senenin aynı ayına göre yüzde 3,2 arttı.

Petrol

- ▶ Petrol fiyatlarının yılın üçüncü çeyreğinde 40 dolar/varil seviyelerinde seyrettiği görüldü.

NAVLUNLAR

USD / gün	2-4k dwt	4-6k dwt	6-8k dwt	8-12k dwt
05-Eki-2020	1,238	1,770	2,292	3,289
29-Haz-2020	956	1,367	1,770	2,541
7-Eki-2019	1,607	2,241	2,901	4,164



ISTFIX Haftalık Navlunlar 2008-2020

Günlük getiriler geçen senenin aynı dönemine göre küçük tonajda 350 dolar/gün, büyük tonajda ise 900 dolar/gün aşağıda seyretmekte. Bu fark bir önceki çeyrekte daha fazlaydı ve günlük getirilerde açılan aranın kapandığı gözlemlendi.

TEMSİLİ YÜK BAĞLANTILARI

Tonaj	Yük	Yükleme Lmn.	Tahliye Lmn.	Yük. ton/gün	İhl. ton/gün	Navium \$/ton
1,000	STEEL COILS	DILISKELESI	RAVENNA	750	750	31.00
1,100	STEEL COILS	DILISKELESI	SFAX	1000	1000	27.25
1,300	AGRI PRODUCT (55')	KALAMAKI	LARNACA	850	850	20.50
1,600	SCRAP	BOURGAS	EREGLI	800	800	15.75
2,000	GENERAL CARGO	MERSIN	TRIPOLI (LEBANON)	400	300	22.00
2,000	GLASS IN BOXES	MANFREDONIA	TRIPOLI (LEBANON)	1000	200	30.00
2,000	STEELS	BIZERTE	SKIKDA + SAGUNTO	750	750	19.00
2,000	STEEL PRODUCTS	VARNA	ZONGULDAK	1000	1000	13.00
2,200	AGRI PRODUCT (55')	SFAX	SLIGO	1500	2000	30.00
2,200	STEEL COILS	THESSALONIKI	CONSTANTA	1000	1000	12.75
2,200	STEEL PRODUCTS	MARMARA	RAVENNA	1100	1100	25.00
2,300	SCRAP (70')	BIZERTE	NEMRUT	1000	1000	19.25
2,300	MINERALS IN BULK	PORTO NOGARO	MALTA	1250	1250	10.00
2,500	SCRAP (70')	LEBANON	VOLOS	1000	1000	19.25
2,500	STEEL PRODUCTS	ARZEW	BRINDISI	1500	1500	18.00
2,500	WHEAT (45')	YEISK (Non-river)	MARMARA	1000	1000	20.00
2,500	WHEAT (45')	BERDYANSK	POTI	1000	1000	20.00
2,600	ALUMINIUM	NOVOROSSIYSK	MARMARA	1500	1000	15.75
2,600	AGRI PRODUCT (55')	SOUSSE	PORTO EMPEDOCLE	1300	1300	13.25
2,700	WHEAT (45')	PORT LA NOUVELLE	PATRAS	1800	1500	14.00
3,000	SALT	SOUSSE	PORTO EMPEDOCLE	1500	1500	12.00
3,000	FELSPAR IN BB	GULLUK	KHERSON	1500	1500	9.00
3,000	GRAIN (72')	CONSTANTA	BANDIRMA	1000	1000	13.75
3,000	STEEL PRODUCTS	BIZERTE	ANNABA	1500	1500	10.75
3,000	FERTILIZERS	SAMSUN	NIKOLAEV	1500	1200	13.50
3,000	WOOD PULP (55')	NOVOROSSIYSK	MARMARA	1200	1200	12.00
3,000	MINERALS	ISKENDERUN	CONSTANTA	1200	1200	12.50
3,000	MINERALS IN BULK	MERSIN	MILOS	2000	2000	10.00
3,000	GENERAL CARGO	MERSIN	TEMRYUK	2000	1500	14.00
3,000	CEMENT	MERSIN	ALICANTE	1500	1500	14.00
3,000	CEMENT	GABES	CIVITAVECCHIA	2000	1500	13.00
3,000	GENERAL CARGO	NAPOLI	TARRAGONA	1500	1500	13.50
3,000	MINERALS IN BULK	CIVITAVECCHIA	MARMARA	3000	1500	15.00
3,000	FERTILIZERS	GABES	CHEMNORSK	1000	2000	17.00
3,000	CEMENT IN BB	PORT SAID	ALEXANDROPOLIS	1000	1000	9.00
3,000	SOYBEAN MEAL (56')	BERDYANSK	POTI	1000	1000	14.00
3,000	SCRAP (65')	BIZERTE	ALIAGA	1200	1200	14.00
3,000	STEEL PRODUCTS	ODESSA	SEVILLE	1500	1500	26.00
3,000	MINERALS IN BULK	ODESSA	SETUBAL	1000	1000	26.75
3,000	DDGS (68')	CONSTANTA	TARRAGONA	1500	1500	28.00
3,000	AGRI PRODUCT (55')	ODESSA	MERSIN	1200	1200	17.00
3,000	WHEAT (45')	KHERSON	IZMIT	1000	1000	15.00
3,150	GENERAL CARGO	SELAATA	BARLETTA	1000	1000	17.00
3,150	GENERAL CARGO	ALICANTE	ALEXANDRIA	1500	1500	16.00
3,250	STEEL PRODUCTS	DERINCE	ANTWERP	1500	1500	35.00
3,300	AMMONIUM NITRATE	POTI	MANFREDONIA	1250	1000	25.50
3,300	WHEAT	CONSTANTA	PIRAEUS	1500	1000	13.50
3,300	FERTILIZERS	NOVOROSSIYSK	CEYHAN	2000	2000	24.00
3,300	GENERAL CARGO	ALEXANDRIA	TERMINI IMERESE	1500	1750	13.00
3,300	CORN (50')	GALATI	CRETE	1200	1200	17.50
3,500	SCRAP (65')	RJJEKA	NEMRUT	1000	1000	14.25
4,000	COPPER CATHODES	TRIESTE	IZMIR + IZMIT	1500	1000	18.00
4,150	WHEAT (45')	ROSTOCK	PSACHNA	1600	1600	34.25
4,400	PHOSPHATE	NEA KARVALI	CONSTANTA + MIDIA	2000	2000	13.00
4,500	REBARS	TSINGELI	CONSTANTA	1500	1500	8.00
4,500	AGRI PRODUCT (55')	CONSTANTA	RAVENNA	2000	2000	22.00
4,500	SCRAP (65')	CONSTANTA	DILISKELESI	800	1000	13.50
4,600	CLINKER	FARO	AGADIR	3000	3000	12.00
4,700	FELDSPAR IN BB	GULLUK	ALEXANDRIA	1500	1500	9.00
5,000	RAPESEED (52')	SANTANDER	LIVERPOOL	2500	2500	14.50
5,000	MDF (4300 CBM)	CONSTANTA	SFAX	5000	1500	18.00
5,000	WHEAT (45')	MARIUPOL	EGYPT MED.	1500	1500	18.50
5,000	WHEAT (45')	SPLIT	RADES	1000	1000	11.00
5,000	LEAD BUNDLES	CAGLIARI	CARTAGENA	1200	1000	15.75
5,000	SCRAP (65')	BARI	MARMARA	2000	1500	14.00
5,000	STEEL PRODUCTS	TUAPSE	MONFALCONE	5000	3000	17.00
5,000	STEEL PRODUCTS	MARMARA	RAVENNA	2500	2500	20.00
5,000	BULK PEAS (46')	NOVOROSSIYSK	BARCELONA	2500	2500	26.00
5,100	STEEL COILS	NOVOROSSIYSK	PORTO MARGHERA	1500	1500	19.00
5,250	ALUMINIUM	NOVOROSSIYSK	MARMARA	2000	1500	10.50
5,500	STEEL PLATES	GALATI	DILISKELESI	2000	2000	12.75
5,500	KLINKER	MERSIN	SALERNO	5000	2500	13.50
6,000	CEMENT IN BB	SAMSUN	ODESSA	1500	2500	9.00
6,000	SOYBEANS (50')	ODESSA	MARMARA	2000	1750	12.00
6,500	RAPESEED MEAL (53')	SZCZECIN	BILBAO	3250	3250	23.25
6,600	CLAY	NIKOLAEV	BARI	2000	1500	19.00
7,000	METALS	NOVOROSSIYSK	IZMIT + TEKIRDAG	2000	1500	11.00
7,700	WHEAT (45')	MARIUPOL	ISRAEL	1500	1500	18.00
7,700	WHEAT (45')	VARNA	ISRAEL	2000	3000	16.00
8,500	MINERALS IN BB	TEKIRDAG	IJMUIDEN	4000	4000	22.00
9,000	CLAY IN BULK	NIKOLAEV	MARMARA	4000	4000	8.75
9,000	STEEL PRODUCTS	NOVOROSSIYSK	MARMARA	2500	2500	7.00
9,000	SOYBEANS (50')	NIKOLAEV	ALEXANDRIA	2000	2000	21.00
10,000	FERTILIZERS	GABES	ISKENDERUN	3000	3000	8.00
10,000	DAP	JORF LASFAR	MARMARA	2000	3500	11.50
10,000	WHEAT (45')	KLAIPEDA	NORTH SPAIN	5000	4000	17.50

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

GEMİ ALIM SATIMI

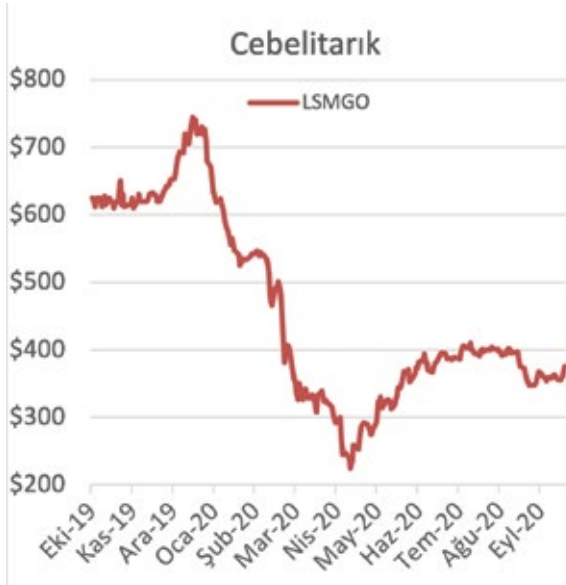
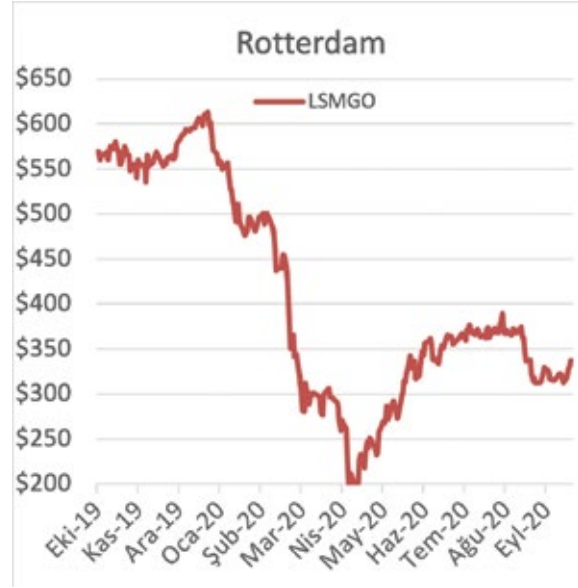
2020 üçüncü çeyrekte raporlanan satışlarda:

- ▶ FWN Leon (10.000 DWT, 2002 Rumen inşa, DNV-GL klaslı, 2x40 ton kreyin) gemisinin 2,1 milyon dolara satıldığı raporlandı.
- ▶ Bir Türk armatörün 4.300 DWT'lik kosteri (2007 Türk inşa, vinçsiz) 2,3 milyon dolara yeni alıcısına teslim edildi.
- ▶ Siegedijk (9.600 DWT, 2010 Çin inşa, DNVGL klaslı, 2x40 ton kreyinli) rapor edildiğine göre 3,5 milyon dolara açıklanmayan alıcılara satıldı.
- ▶ 10.000 dwt'lik 2007 Bulgar inşası ve DNVGL klaslı bir kosterin ISTFIX'in tahminine göre 2 milyon avrodan satıldığı raporlandı.
- ▶ 2005 Çin yapısı 7.500 DWT'lik bir kosterin 2,4 milyon dolara Türk alıcılara satılmış olabileceği belirtildi.

YAKIT

Gemi yakıtları geçen senenin yüzde 40 kadar aşağısında seyrine devam ediyor.

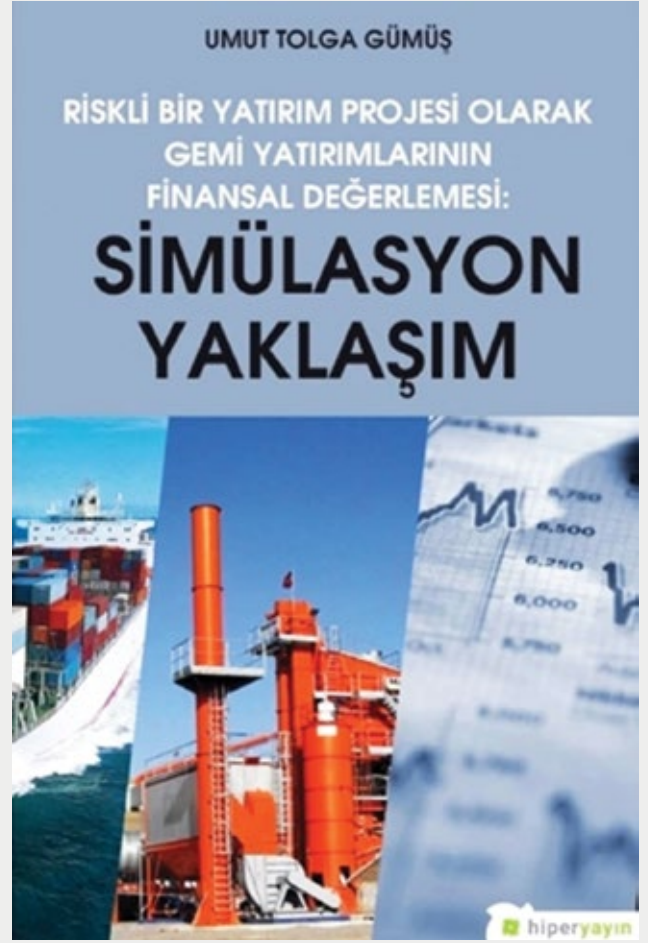
	Rotterdam	Gibraltar	Malta	İstanbul
USD / mt	MGO	MGO	MGO	MGO
02.10.2020	312.50	356.50	353.00	368.50
Geçen Yıl	553.00	620.00	596.00	665.50
Değişim	-43.49%	-42.50%	-40.77%	-44.63%



Simülasyon Yaklaşım - Riskli Bir Yatırım Projesi Olarak Gemi Yatırımlarının Finansal Değerlendirilmesi

Umut Tolga GÜMÜŞ

Bu çalışma ile bir işletmenin bir gemi yatırımına karar verirken kullanacakları tekniklerden Simülasyon Yöntemi ele alınmıştır. Simülasyon, işletmecilik konusuna 1940 yılının sonunda Von Neumann ve Ulam'ın Los Alamos Scientific Laboratory'deki çalışmaları ile girmiştir. Von Neumann, matematiksel olarak oldukça karışık ve çözümü de pahalı olan nükleer savunma sorunlarını çözmek amacı ile "Monte Carlo Simülasyon Analizi" yöntemini geliştirmiştir. Bu yöntem, olasılık dağılımları ile matematiksel problemi andıran bir stokastik faaliyet üzerinde denemeler yaparak çözüm yapmayı kapsar.



Gemi Kaynaklı Deniz Kirlenmesinin Önlenmesi, Azaltılması ve Kontrol Altına Alınmasında Devletin Yetkisi

Doç. Dr. Ayşe Nur TÜTÜNCÜ

Çevre sorunları, bu arada çevre kirlenmesinin önlenmesi, azaltılması ve kontrolü sorunu, gitgide daha ağırlıklı biçimde, milli ve milletlerarası her alanda, gündemin ilk sıralarına oturmuş bulunmaktadır. Çevre hukukunun oluşmasında önemli bir aşama olan Stockholm Birleşmiş Milletler İnsan Çevresi Konferansında kabul edilen 16 Haziran 1972 tarihli İnsan Çevresine dair Bildiri'de öngörülen ilkeler, yirminci yıldönümü olan 3-14 Haziran 1992'de toplanan Birleşmiş Milletler Çevre ve Gelişme Konferansı'nda teyid edilmiş ve geliştirmiştir.



www.imgetercume.com

www.tercumeofisi.com

160 dilde çeviri hizmeti

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

MERKEZ:

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

ŞUBE:

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



ISO 9001

BUREAU VERITAS
Certification



KEEP YOUR ENGINE RUN UNTIL YOU STOP

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

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

info@yafdiesel.com.tr

www.yafdiesel.com.tr

UZMAR®

7/24

31 KILAVUZ KAPTAN

350 TAKIM ÜYESİ

30 DENİZ ARACI

MAKSİMUM VERİMLİLİK

SIFIR RİSK

TEK VİZYON

ÖNCE EMNİYET

1973'TEN BERİ

KILAVUZLUK
RÖMÖRKÖRCÜLÜK
ACİL MÜDAHALE
GEMİ KURTARMA

İZMİR • ÇANAKKALE • İSTANBUL • İSKENDERUN

WWW.UZMAR.COM.TR

