

# koster

KOSTER ARMATÖRLERİ VE İŞLETMELERİ DERNEĞİ DERGİSİ

## RÖPORTAJ

### Halil Yıldız

"Gemi inşa sanayimizin gelişmesi ve büyümesi için katkı ve desteklerimiz artarak devam edecek."

## ANALİZ

### Eğitimcilerin Gözünden Türk Denizcilik Eğitimi

- Dr. Öğr. Üyesi Hasan Bora Usluer  
- Öğr. Gör. Gökhan Çakıcı

### Bilgehan Engin

Konteyner Krizinin Mart 2022 Süreci

## Erhan Göçmen

Koster Navlun Piyasalarında Beklentiler Üzerine...

## OSMANLI'DA DENİZ TİCARETİ

## DOSYA

Denizcilik İşletmelerinin Finansman Arayışları ve Alternatifler

## ISTFIX RAPORU

## Osman Öndeş

Geçmiş Zaman Olur ki...



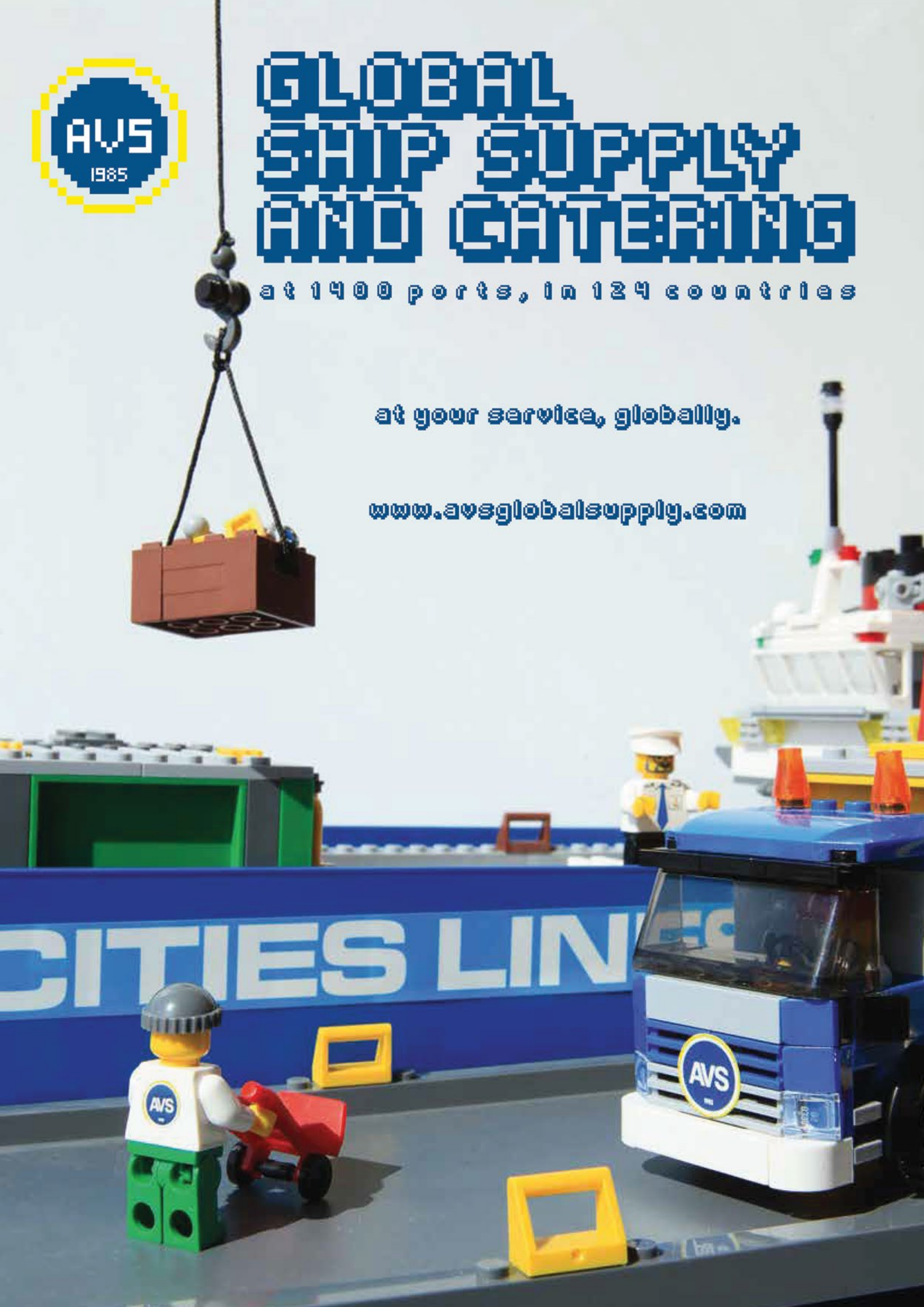


# GLOBAL SHIP SUPPLY AND GATERING

at 1400 ports, in 124 countries

at your service, globally.

[www.avsglobalsupply.com](http://www.avsglobalsupply.com)





# UNIMARIN

## DENİZ TAŞIMACILIĞINDA

### GENÇ FİLO, GÜVENİLİR ÇÖZÜMLER...



#### GEMİLERİMİZ



M/V MEHMET AGA / 9168 DWT



M/V MEHMET BEY / 8764 DWT



M/V HIZIR / 8100 DWT



M/V CELİK 1 / 7936 DWT



M/V TEVFIK BEY / 8139 DWT



M/V SELAM / 7713 DWT

**UNIMARIN DENİZCİLİK SAN. VE TİC. LTD. ŞTİ.**

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

[unimarin@unimarin.com](mailto:unimarin@unimarin.com) / [www.unimarin.com](http://www.unimarin.com)



Pınar Kalkavan Sesel

6

Mavi Vatan, Kabotaj ve  
Türk Denizciliği

18

Röportaj



Halil Yıldız



Erhan Göçmen

26

Koster Navlun Piyasalarında  
Beklentiler Üzerine...

40

Konteyner Krizinin  
Mart 2022 Süreci



Bilgehan Engin

44

KOSDER Akademi Deniz Boyaları  
Sunumları Üzerine Notlar...



Gökhan Özcan



KOSTER ARMATÖRLERİ VE İŞLETMECİLERİ DERNEĞİ

Yıl: 6

Yerel - Süreli  
3 ayda bir yayınlanır

**Sahibi**

KOSDER Adına Yönetim Kurulu Başkanı  
Zeynep Pınar Kalkavan Sesel

**Yazı İşleri Müdürü**

Gökhan Çakıcı

**Yayın Danışma Kurulu**

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

**İdare Merkezi**

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

**Yayına Hazırlık**

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

**Genel Yayın Yönetmeni ve Koordinatörü**

Sedat Dumlu  
sedatdumlu@kosder.net

**Editör**

Fatih Karadereli  
fatihkaradereli@gmail.com

Ömür Topaloğlu  
omurtpl@windowslive.com

**Grafik**

MantaLive

**Reklam Rezervasyon**

kosder@kosder.net

**Matbaa Baskı**

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

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

6

**Pınar Kalkavan Sesel**  
Mavi Vatan, Kabotaj ve  
Türk Denizciliği

8

- **Türk Armatörler  
Birliği'nden KOSDER'e  
Ziyaret**  
- **Salih Zeki Çakır**  
KOSDER'e bir Ziyaret  
Gerçekleştirdi

9

**KOSDER, Boya Firmaları  
ile Sektör Paydaşlarını  
Bir araya Getirdi**

11

**KOSDER Akademi,  
Online Söyleşilerle  
Denizcilik Sektörünün  
Nabzını Tutmaya Devam  
Etti**

14

**1 Temmuz Denizcilik  
ve Kabotaj Bayramı'nın  
95'inci Yılı Beşiktaş  
Meydanda Kutlandı**

15

**Denizcilik Zirvesi'nde  
Yeni Yol Haritası Ortaya  
Kondu**

18

**RÖPORTAJ**  
Halil Yıldız

26

**Erhan Göçmen**  
Koster Navlun  
Piyasalarında  
Beklentiler Üzerine...

28

**DOSYA**  
Denizcilik İşletmelerinin  
Finansman Arayışları ve  
Alternatifler  
-Harun Şişmanyazıcı  
-Ali Özcan  
-Cem Saraç

40

**Bilgehan Engin**  
Konteyner Krizinin Mart  
2022 Süreci

44

**Gökhan Özcan**  
KOSDER Akademi Deniz  
Boyaları Sunumları  
Üzerine Notlar...

46

**Ali Tevfik Çakır**  
Denizcilik Sektörü, Deniz  
Sigortaları ve Eğitim

49

**Murat Bakal**  
Bilinen ve Bilinmeyen-  
leriyle; Liman Devleti  
Kontrolleri (PSC)

51

**ANALİZ**  
**Eğitmcilerin Gözünden  
Türk Denizcilik Eğitimi**  
-Dr. Öğr. Üyesi Hasan  
Bora Usluer  
-Öğr. Gör. Gökhan Çakıcı

56

**Kapt. Ömer Asmalı**  
Kepçe ile Gemi  
Kurtarmak

61

**Alper Özcan**  
Denizcilikte Teknoloji  
Devrimi

64

**DOSYA:**  
**Osmanlı'da Deniz Tica-  
reti**  
- Doç. Dr. Yasemin  
Nemlioğlu Koca  
- Faruk Emre Yıldırım

74

**Osman Öndeş**  
Geçmiş Zaman Olur ki...

78

**Duygu Karaoğlanoğlu**  
Denize Bakmanın  
Psikolojik Etkileri ve  
Su Sesinin Müzik  
Terapisinde Kullanılması

79

**Yasemin Coşkunöz**  
Mutlu Eden Sağlıklı  
Gıdalar

80

**ISTFIX**

85

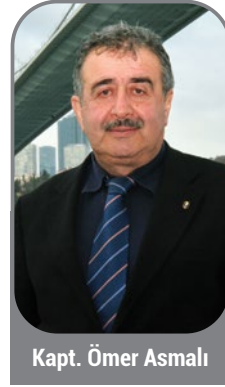
**Kitap Tanıtım**



Murat Bakal

49

Bilinen ve  
Bilinmeyenle-  
riyle;  
Liman Devleti  
Kontrolleri  
(PSC)



Kapt. Ömer Asmalı

56

Kepçe  
ile Gemi  
Kurtarmak



Alper Özcan

61

Denizcilikte  
Teknoloji  
Devrimi



Osman Öndeş

74

Geçmiş Zaman  
Olur ki...

# Mavi Vatan, Kabotaj ve Türk Denizciliği

**Pınar Kalkavan Sesel**  
KOSDER Yönetim Kurulu Başkanı



Denizler ve okyanuslar; yaşamımızı anlamlı kılan ve hayatımızı kolaylaştıran zenginliğiyle her geçen gün önemini daha da artırıyor. Bu coğrafi kazanımı yakından hisseden ve sınırları içerisinde bulunduran devletler ise; karasularından azami oranda faydalanmak için büyük çaba sarf ediyor. Diğer yandan, tarih boyunca ulusların denizlerde ve okyanuslarda hâkimiyet kurma adına verdikleri mücadelenin nedenleri çağımızda daha da anlaşılabilir bir hal almış durumda. Öyle ki; dünyanın karşı karşıya kaldığı global ekonomik kriz ve pandeminin oluşturduğu tedirgin edici havaya rağmen denizler, okyanuslar ve onların neferleri gemiler sayesinde devam eden tedarik zinciri, insanlığın adeta yüreğine su serpmeye devam ediyor.

Stratejik bir konumda yer alan ve deniz zengini olan Türkiye, elinde bulundurduğu coğrafi avantajları, dünyanın ve kendi halkının istifadesine sunarak büyümeye ve gelişmeye gayret gösteriyor. Özellikle küreselliğin avantaj ve dezavantajlarının yoğun bir şekilde yaşandığı bu çağda ülkemiz, insanlık ve ticaretin tüm aktörleri için hassas bir noktada bulunuyor. Bununla birlikte; denizlerimiz ile denizcilik sektörümüz açısından artan farkındalık ve global ekonomideki yükselen rekabet ortamı, son yıllarda adını sıkça duyduğumuz Mavi Vatan kavramını ön

plana çıkarıyor. Genel manada siyasi ve askeri açıdan konuşulan bu kavram, ülke ekonomimiz ve sektörümüz açısından da milli bir değer olarak hafızalarda yer etmiş durumda. Ulusal ve uluslararası bazda Türkiye'nin elini kuvvetlendiren Mavi Vatan'da daha güçlü ve aktif olabilmenin Mavi Ekonomi'de atılacak sağlam adımlarla mümkün olabileceği de ayrıca dile getiriliyor.

Tüm dünyadaki mavi kaynakların en verimli şekilde değerlendirilmesi gerektiğini vurgulayan Mavi Ekonomi, içerisinde birçok iktisadi bileşeni barındırdığı gibi çevrenin ve ekolojik dengenin korunmasını da hedefliyor. Sınırlarının yüzde 70'i denizlerde olan Türkiye'nin de Mavi Ekonomi hususunda doğru politikalar yürütmesi; Mavi Vatan'daki dirayetli duruşuna fayda sağlayacak temel argümanların başında geliyor. Bu iki önemli kavramın bir bütün olarak ele alınması; Türk denizciliğinin topyekün gelişmesi ve büyümesi açısından da şüphesiz büyük önem arz ediyor.

Diğer yandan bu yaklaşımın destekleyicisi olan ana unsurlardan birisi de 1 Temmuz 1926'da kabul edilen; Kabotaj Kanunu... 95. yıl dönümünü onur ve gururla kutladığımız Denizcilik ve Kabotaj Bayramı'na vesile olan, tam bağımsız Türkiye Cumhuriyeti'nin

yapı taşlarından birisini oluşturan Kabotaj Kanunu; dün olduğu gibi bugün de denizciliğimizin rotasını çizen etkenlerin başında geliyor. Bu değer aynı zamanda; Mavi Vatan ve Mavi Ekonomi'deki hedeflerimiz çerçevesinde bir deniz ülkesi olan Türkiye'nin zengin potansiyelini açığa çıkaran tarihi bir dönüm noktasıdır. Bu vesileyle; denizlerimizin ve denizciliğimizin değerine değer katan, Kabotaj Kanunu'nda olduğu gibi bağımsız milli ekonomi gayesiyle birçok yasal düzenlemeyi hayata geçiren başta Gazi Mustafa Kemal Atatürk olmak üzere, tüm deniz emekçilerini 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.omnilttd.com](http://www.omnilttd.com)



## Türk Armatörler Birliği'nden KOSDER'e Ziyaret

*Türk Armatörler Birliği (TAB) heyeti, Koster Armatörleri ve İşletmecileri Derneği'ne (KOSDER) hayırlı olsun ziyaretinde bulundu.*

TAB Yönetim Kurulu Başkan Yardımcısı Cihan Ergenç, Yönetim Kurulu Üyesi Murat Er ve Birlik Üyesi Hüseyin Konan'ın bulunduğu heyeti; KOSDER Yönetim Kurulu Başkanı Pınar Kalkavan Sesel, Yönetim Kurulu Başkan Yardımcısı Hakan Çendik ile Yönetim Kurulu Üyesi Teoman Mustafa Akyol karşıladı.

KOSDER Yönetim Kurulu Başkanı Pınar Kalkavan Sesel'i ve yeni yönetim kurulunu tebrik ederek çalışmalarında başarılar dileyen Cihan Ergenç yaptığı açıklamada şunları kaydetti:

"İMEAK Deniz Ticaret Odası, Türk Armatörler Birliği ve Koster Armatörleri ve İşletmecileri Derneği olarak birlik ve beraberlik içerisinde hareket etme Türk denizciliğinin sorunlarına çözüm bulma konusunda büyük önem arz ediyor. Bu çerçevede; sektörümüzün ihtiyacı olan dayanışma bilincinin sağlanabilmesi açısından DTO, TAB ve KOSDER'in ortak faaliyetlere imza atacağına inanıyoruz."

Türkiye ve dünyada ciddi bir değişimin yaşandığına da değinen Ergenç, Türk denizciliğinin bu değişime ayak

uydurabilmesi için ortak akıl çerçevesinde hareket edilmesi gerektiğini vurguladı.

TAB heyetine ziyaretlerinden ötürü teşekkürlerini sunan Başkan Pınar Kalkavan Sesel de denizci sivil toplum kuruluşlarının ortak aksiyon almasının önemine dikkat çekerek, Dernek olarak sektöre fayda sağlayacak her faaliyeti desteklemeye hazır olduklarını söyledi. Pınar Kalkavan Sesel, TAB ve KOSDER'in birlikte önemli çalışmalara imza atacağına inandığını da belirtti.

## Salih Zeki Çakır KOSDER'e bir Ziyaret Gerçekleştirdi

*İMEAK Deniz Ticaret Odası Meclis Başkanı ve Koster Armatörleri ve İşletmecileri Derneği (KOSDER) Kurucu Başkanı Salih Zeki Çakır KOSDER'i ziyaret etti.*

KOSDER Yönetim Kurulu Başkanı Pınar Kalkavan Sesel ve Yönetim Kurulu Başkan Yardımcısı Hakan Çendik'in hazır bulunduğu ziyarette; denizcilik sektörünün sorunları ve çözüm yollarına ilişkin değerlendirmelerde bulundu.





# KOSDER, Boya Firmaları ile Sektör Paydaşlarını Bir araya Getirdi

*Koster Armatörleri ve İşletmecileri Derneği (KOSDER) "KOSDER Akademi'de Boya Firmalarıyla Bir araya Geliyoruz" başlığıyla mayıs ayı içerisinde bir dizi söyleşi gerçekleştirdi.*

KOSDER Akademi'nin koordinatörlüğünde video konferans yöntemiyle yapılan söyleşilerde ilk olarak HEMPEL Satış Müdürü Cihan Filiz, deniz boyalarında merak edilenleri ve güncel gelişmeleri aktardı. Boya söyleşilerinin ikinci ayağında ise; Jotun Doğu Avrupa ve Orta Asya Deniz Boyaları Direktörü Hakan Özan, deniz boyalarında bilinmeyenler ve teknolojik gelişmeler hakkında katılımcıları bilgilendirdi.

Diğer bir söyleşide de Nippon Deniz Boyaları Key Account Manager Mehmet Kemal Can, Deniz Boyalarında Son Teknolojiler ve Yeni Nesil Boyalar başlıklı bir sunum yaptı. Deniz boyalarında değer katan sistem çözümleri de söyleşilerin dördüncü ayağında International Paint Deniz Boyaları Key Account Manager Tunç Yücekurt tarafından ele alındı.

Denizcilik sektörünün ve denizci öğrencilerin yoğun ilgiyle takip ettiği ve KOSDER Yönetim Kurulu Üyesi Gökhan Özcan'ın moderatörlüğünü üstlendiği boya söyleşilerinde son olarak; PPG Industries/Sigma Coatings Key Account Sales Manager Sertaç Kesebol Deniz Boyaları Seçimi ve Uygulamasına Farklı Bir Bakış konulu bir sunum gerçekleştirdi.



Hempel Boya Sunumu



Jotun Boya Sunumu



Nippon Boya Sunumu



Intenational Boya Sunumu



PPG-Sigma Boya Sunumu

# KOSDER Akademi, Online Söyleşilerle Denizcilik Sektörünün Nabzını Tutmaya Devam Etti

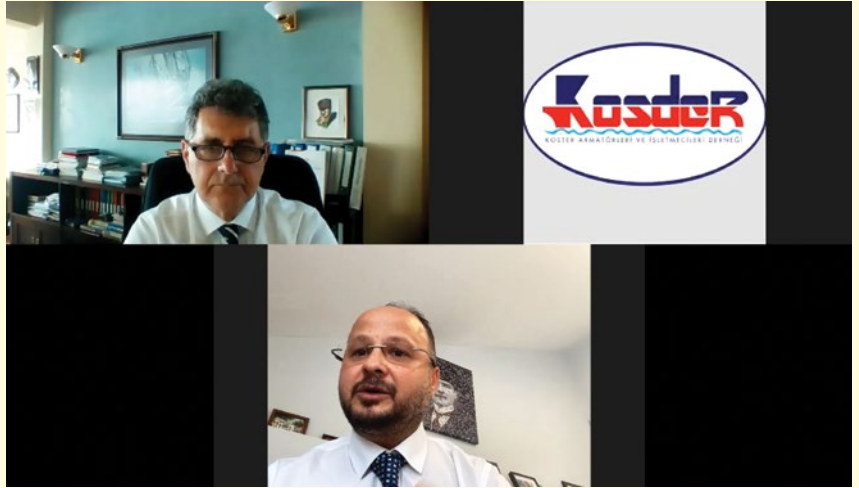
## **Deniz Ticaretinde İklim Değişikliği Tedbirleri ve Uyum Önerileri**

İMEAK Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Danışmanı Prof. Dr. Mustafa İnel, deniz ticaretinde iklim değişikliği tedbirleri ve uyum önerileri konusunu; KOSDER Yönetim Kurulu Üyesi Gemi Başmühendisi Teoman Mustafa Akyol moderatörlüğünde KOSDER Akademi'ye değerlendirdi.



## **Gemilerde Su Islahının Perde Arkası Volume 1**

İlker Grup Kurucu Ortağı ve Gemi Başmühendisi İlker Meşe'nin konuk olarak yer aldığı ve KOSDER Yönetim Kurulu Üyesi Gemi Başmühendisi Teoman Mustafa Akyol moderatörlüğünü üstlendiği söyleşide, gemilerde su islahının perde arkası ele alındı.



## **Müsilaj Sorunu ve Çözüm Yolları**

Bandırma 17 Eylül Üniversitesi Denizcilik Fakültesi Dekanı Prof. Dr. Mustafa Sarı, Marmara Denizi'ni etkisi altına alan müsilaj (Deniz salyası) sorunu hakkında KOSDER Basın Danışmanı Sedat Dumlu moderatörlüğünde KOSDER Akademi'ye önemli açıklamalarda bulundu.



### **Yeni Nesil Yakıt Katkıları ve Gemilerdeki Uygulamaları**

İTÜ Öğr. Üyesi Prof. Dr. Selma Ergin ve Restore Solutions Turkey Kurucu Ortağı ve Müdürü Mehmet Söyler, KOSDER Yönetim Kurulu Üyesi Gemi Başmühendisi Teoman Mustafa Akyol moderatörlüğünde yeni nesil yakıt katkılarını ve bu katkıların gemilerdeki uygulamalarını KOSDER Akademi'ye değerlendirdi.



### **Yeni Yakıtlar ve Yeni Yakıtlardaki Sorunların Çözümleri**

İlker Grup Kurucu Ortağı ve Gemi Başmühendisi İlker Meşe, KOSDER Yönetim Kurulu Üyesi Gemi Başmühendisi Teoman Mustafa Akyol moderatörlüğünde yeni yakıtlar ve yeni yakıtlardaki sorunların çözümlerini KOSDER Akademi'de değerlendirdi.



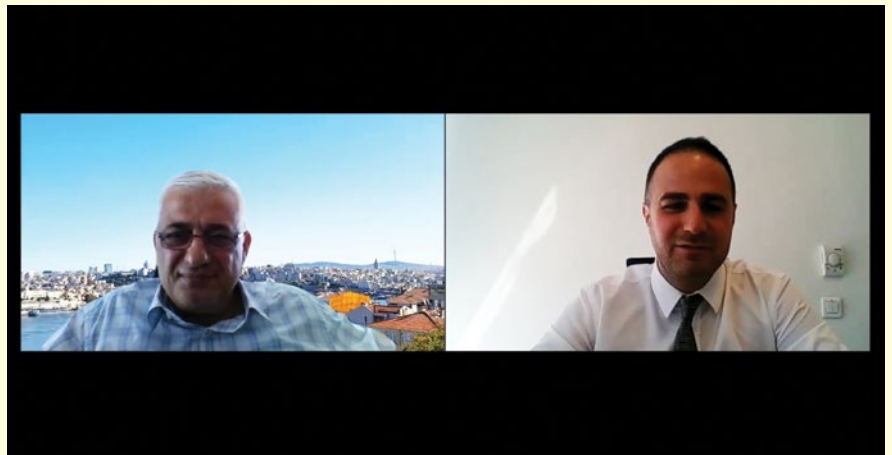
### **Denizcilik Firmaları için Uygulamalı Siber Güvenlik Farkındalık Eğitimi**

SEABEAR Kurucusu ve Etik Hacker Alparslan Başkaya, KOSTER Dergisi Yazı İşleri Müdürü ve Öğretim Görevlisi Gökhan Çakıcı'nın moderatörlüğünde Denizcilik Firmaları için Uygulamalı Siber Güvenlik Farkındalık Eğitimi gerçekleştirildi.



### **Korsan Bölgelerinden Geçişte Saldırılar ve Silahlı Guard Kullanımı**

ESKOMARINE Operasyon Müdürü Ali Kuray, KOSDER Yönetim Kurulu Üyesi Gökhan Özcan moderatörlüğünde korsan bölgelerinden geçişte saldırılar ve silahlı guard kullanımına ilişkin bir sunum gerçekleştirildi.





# TURKDENİZ.COM ARTIK CEBİNİZDE TÜRK DENİZ MEDYA MOBİL UYGULAMASINI İOS VE ANDROID TELEFONLARINIZA YÜKLEYEBİLİRSİNİZ





## 1 Temmuz Denizcilik ve Kabotaj Bayramı'nın 95'inci Yılı Beşiktaş Meydanda Kutlandı

*Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı ile İstanbul Valiliği tarafından Beşiktaş Meydanı'nda, 1 Temmuz Denizcilik ve Kabotaj Bayramı'nın 95. yıl dönümü dolayısıyla kutlama programı gerçekleştirildi.*

Türkiye'nin denizcilik sektöründe karar verici ülke konumuna geldiğini söyleyen Ulaştırma ve Altyapı Bakanı Adil Karaismailoğlu, "Denizcilik sektörümüz ülkemizi gururlandıracak başarılarla yelken açmıştır. En önemlisi de Türkiye uluslararası camia da denizcilik sektörü hakkında karar verici ülke konumuna yükselmiştir" dedi.

1 Temmuz Denizcilik ve Kabotaj Bayramı'nın 95'inci yıldönümü Beşiktaş meydanında bulunan Barbaros Hayrettin Paşa anıtı önünde düzenlenen törenle kutlandı. Törene Ulaştırma ve Altyapı Bakanı Adil Karaismailoğlu, İstanbul Valisi Ali Yerlikaya, Deniz Müzesi Komutanı Albay İlyas Gültaş, Kıyı Emniyeti Genel Müdürü Durmuş Ünüvar ile İstanbul İl Emniyet Müdürü Zafer Aktaş da katıldı.

Barbaros Hayrettin Paşa anıtı önünde saygı duruşu ve İstiklal Marşı'nın okunmasıyla başlayan tören, bakan Adil Karaismailoğlu ve Vali Ali Yerlikaya'nın Barbaros Hayrettin Paşa Türbesi'ni ziyaret etmesiyle devam etti. Türbede edilen duaların ardından Bakan İsmailoğlu türbede bulunan özel defteri imzaladı. İmza töreninin ardından Beşiktaş iskeleden denize çelenk bırakılmasıyla tören sona erdi.

Öte yandan Kıyı Emniyet ekipleri tarafından da denizde botlar ve su tanklarıyla yapılan gösteriler vatandaşlar tarafından büyük ilgi gördü.

**"Türkiye uluslararası camia da denizcilik sektörü hakkında karar verici ülke konumuna yükselmiştir"**

Ulaştırma ve Altyapı Bakanı Adil Karaismailoğlu, "Bu yıl 95'inci yıl dönümünü kutladığımız Denizcilik ve kabotaj bayramı da aziz milletimin denizcilere ne kadar önem verdiğinin en büyük kanıtıdır. Biz gemileri sadece deniz-

den değil. Karadan da yürütmüş tarih yazmış bir milletiz. Bu güne kadar yaptığımız çalışmalardan Türkiye'nin geçmişte olduğu gibi denizci millet denizci ülke konumuna tekrar yükselmesine örnek olmuş ve uluslararası denizcilik arenasındaki yerini de ön sıralara taşımıştır. Gururla söylemek istiyoruz ki son yıllarda devlet desteğini de arkasına alan denizcilik sektörümüz ülkemizi gururlandıracak başarılarla yelken açmıştır. En önemlisi de Türkiye uluslararası camia da denizcilik sektörü hakkında karar verici ülke konumuna yükselmiştir" dedi.





## Denizcilik Zirvesi'nde Yeni Yol Haritası Ortaya Kondu

Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı tarafından düzenlenen Türkiye Denizcilik Zirvesi'nde sektörün paydaşları bir araya geldi.

Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı öncülüğünde bu yıl ilk kez düzenlenen ve bundan sonraki yıllarda gelenekselleşmesi planlanan "Türkiye Denizcilik Zirvesi", 1, 2 ve 3 Temmuz 2021 tarihlerinde hibrit bir etkinlik olarak Tersane İstanbul'da gerçekleştirildi. Açılış oturumunda, Ulaştırma ve Altyapı Bakanı Adil Karaismailoğlu, İstanbul Valisi Ali Yerlikaya ve Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO) Genel Sekreteri Kitack Lim'in açılış konuşmaları gerçekleştirdiği etkinlikte, kamu, sivil toplum, akademi ve iş dünyası başta olmak üzere denizcilik sektöründeki tüm paydaşlar bir araya geldi.

### Ana tema Mavi Vatan'ın gücü ve potansiyeli

Denizcilik ve Kabotaj Bayramı kutlamaları ile başlayan Türkiye Denizcilik Zirvesinde, Mavi Vatan'ın mevcut gücü ve potansiyeli, denizcilik ve lojistikteki geleceğe dönük yüksek büyüme potansiyeli vadedilen alanlar ve sektörün bu büyümeden elde edeceği avantajlar ele alındı. Üç günlük zirve Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığının vizyonu doğrultusunda kamudan sivil topluma, akademiden iş dünyasına denizcilik sektörünün tüm paydaşlarını bir araya getirirken, yerli ve yabancı binlerce

katılımcı, çok sayıda oturum, yuvarlak masa toplantısı, atölyeler, ideathonlar, deneysel uygulamalar, zenginleştirilmiş içerik ve metodolojilerle karşılıklı bilgi alışverişinde bulunma ve ilişki geliştirme imkanı buldu.

### Alanında uzman kişiler konuşmalar yaptı

Ulaştırma ve Altyapı Bakanı Adil Karaismailoğlu, İstanbul Valisi Ali Yerlikaya ve Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO) Genel Sekreteri Kitack Lim zirvenin ilk gününde açılış oturumunda

konuşmalar gerçekleştirdi. "Denizcilikte Ticaret" oturumunda, gazeteci Hakan Çelik'in moderatörlüğünde MSC Türkiye CEO'su Hasan Piroğlu, Birleşmiş Milletler Ticaret ve Kalkınma Konferansı (UNCTAD) Ticaret Lojistik Şubesi Başkanı Jan Hoffmann, TÜRK-LİM Yönetim Kurulu Başkanı Mehmet Hakan Genç, Global Yatırım Holding Yönetim Kurulu Başkanı Mehmet Kutman ve İMEAK Deniz Ticaret Odası Başkanı, TOBB Başkan Yardımcısı Tamer Kiran, deniz ticaretini bütünsel olarak ele alarak kendi perspektiflerinden sektördeki son gelişmeleri ma-



saya yatırdı. Katılımcılar, "Pandeminin denizcilik sektörü üzerindeki etkisi", "Türkiye'nin denizcilikteki konumu" ve "Sektör ticaretinin büyümesi için atılması gereken adımlar" çerçevesinde yaşanan gelişmeleri aktardı. Strathclyde Üniversitesi Mühendislik Fakültesi Dekanı Prof. Dr. Atilla İncecik, "Küresel Denizcilik Teknolojisi, Trendleri, İtici Güçler ve Zorluklar" başlıklı konuşmasıyla sektöre yönelik kritik teknolojik gelişmeleri paylaşıırken, Prof. Dr. İlber Ortaylı da "Türk Boğazları Tarihi" başlıklı konuşmasıyla boğazların deniz ticaretindeki rolünü, yazar İskender Pala ise, "Türk Denizciliğinde Üç Zirve" başlıklı konuşmasında denizcilik tarihinin üç öncü ismi Çaka Bey, Piyale Paşa ve Barbaros Hayrettin Paşa'nın hikayelerini anlattı.

### **Rekabetin yeni ekosistemi ele alındı**

Zirvenin ikinci gününde dört oturum yapıldı. Inbusiness Genel Yayın Yönetmeni Hülya Güler moderatörlüğünde gerçekleşen, "Bugünden Yarına Denizcilik Rotası" başlıklı ilk oturumda, "Mavi Vatan" tüm boyutlarıyla ele alındı. Oturumda, Sanmar Deniz Yönetim Kurulu Başkan Vekili Ali Gürün, Botaş Genel Müdür Yardımcısı Talha Pamukçu, Güngen Denizcilik ve Ticaret A.Ş. Yönetim Kurulu Üyesi Mehmet Sait Güngen, Karadeniz Teknik Üniversitesi Öğretim Üyesi Prof. Dr. Ersan Başar ve AAB Denizcilik Genel Müdürü Ünal Baylan, denizciliğin dününe, bugününe ve yarınına dair geniş bir perspektif çizdi. "Dönüşüm Söyleşileri"nde ise her daim hayatın odak noktasında olan "dönüşüm" kavramı, içinde bulunduğumuz bilgi toplumu ile birlikte farklı boyutlarıyla değerlendirildi. Oturumda, Deniz Temiz Derneği/ TURMEPA Yönetim Kurulu Başkanı Şadan Kaptanoğlu ile "Denizciliğin Ekolojik Dönüşümü" söyleşisi gerçekleştirildi.

### **Kanal İstanbul tüm detaylarıyla konuşuldu**

"Kanal İstanbul Türkyolu" oturumunda, Kanal İstanbul Projesi tüm detaylarıyla konuşuldu. Marmara Üniversitesi Öğretim Üyesi ve Şehir Yönetim Uzmanı Prof. Dr. Recep Bozdoğan moderatörlüğünde gerçekleşen oturumda, Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Altyapı Yatırımları Genel Müdürü Dr. Yalçın Eyigün, TÜBA Asli Üyesi, İTÜ Öğretim Görevlisi Prof. Dr. İzzet Öztürk ve Türk P&I Genel Müdürü Ufuk Teker, projeye ilgili bilimsel değerlendirmelerde bulundu. "Mavi Vatan Stratejisi" oturumunda, denizcilikte çevre politikalarının yeri ve önemi, enerji arzı güvenliği, rekabetin yeni ekosistemi ve bu faktörlerin denizcilik sanayisine getireceği sonuçlar konuşuldu. Piri Reis Üniversitesi Rektörü Prof. Dr. Oral Erdoğan moderatörlüğünde gerçekleştirilen oturuma, Deniz Kuvvetleri Komutanı Oramiral Adnan Özbal, Dışişleri Bakan Yardımcısı Yavuz Selim Kıran, Ulaştırma ve Altyapı Bakan Yardımcısı Selim Dursun, Çevre ve Şehircilik Bakan Yardımcısı Prof. Dr. Mehmet Emin Birpınar, Enerji ve Tabii Kaynaklar Bakan Yardımcısı Dr. Alparslan Bayraktar ile Sanayi ve Teknoloji Bakan Yardımcısı Mehmet Fatih Kacırcı katıldı.

### **Kapanışı Bakan Karaismailoğlu gerçekleştirdi**

Zirvenin son günün Bakan Karaismailoğlu bir kapanış konuşması ger-

çekleştirdi. Karaismailoğlu, Kanal İstanbul'u anlattığı oturumda sektör paydaşlarının bir araya geldiği ve son derece verimli geçen zirvenin geleneksel olarak her yıl Kabotaj Bayramı'nda düzenli olarak yapılmaya devam edileceğini belirtti.

Zirvenin gerçekleştiği Tersane İstanbul'un kent için çok kıymetli bir proje olduğuna ve önümüzdeki yıl tamamlanarak İstanbul'a değer katacağına dikkat çeken Bakan Karaismailoğlu, "Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, gelişen ihtiyaçlara hazırlıklı olmak zorunda. Bu sadece denizler için değil kara, hava, tren yolu anlamında hazırlıklı olmak şart çünkü hareketlilik ve teknoloji geliyor. Bu nedenle 5-10 yıllık master planlarımız olmak zorunda. Ülkemizde son yıllarda çok büyük projeler gerçekleşti. Planlamaları yapıldı, ihtiyaçlara bakıldı ve önemli işler yapıldı. Karayoluna büyük ağırlık verildi. Havayolundaki eksiklikler tamamlandı ve 'hava yolu halkın yolu' oldu. Raylı sisteme yönelik de ciddi yatırımlar yapıldı. Denizcilik de çok önemli. Çünkü ihracatın bel kemiği denizcilik" ifadelerini kullandı.

### **"2030 yılına hazırlıklı olmalıyız"**

Denizcilik konusunda dünyadaki hareketleri takip etmek gerektiğini işaret eden Karaismailoğlu, "Dünya'da Çin'den Avrupa'ya yıllık 710 milyar dolarlık bir ticaret hacmi var. Ülkemiz Çin ile Avrupa arasında Avrasya'nın merkezinde. Coğrafi konumumuzun avantajlarını mutlaka fırsata çevirmemiz ve lojistik planlayıcı olmamız gerekiyor" açıklamasında bulundu.

Bugün, dünyadaki ticaret hacminin 12 milyar ton olduğunu ve bunun 1.7 milyar tonunun Karadeniz'de dolaştığını anımsatan Bakan Karaismailoğlu, şu ifadeleri kullandı:

"2030 yılında bu rakamların iki katına çıkması bekleniyor. Yani dünyada 25 milyar ton, Karadeniz'de ise 3.5 milyar tona çıkacağı öngörülüyor. Şu anda Karadeniz ticaret gölünün tek çıkışı İstanbul Boğazı. Bugün bile burada yaşadığımız çok ciddi sorunlar, tehlikeler var. O nedenle 2030 yılına hazırlıklı olmamız lazım."

Zirve, Ulaştırma ve Altyapı Bakanı Adil Karaismailoğlu'nun sektöre, zirveye ve Kanal İstanbul'a ilişkin değerlendirmelerini gerçekleştirmesinin ardından sona erdi.





**UZMAR®**



7/24

**31 KILAVUZ KAPTAN**  
350 UZMAN DENİZCİ  
**30 DENİZ ARACI**  
MAKSİMUM VERİMLİLİK  
**SIFIR RİSK**  
TEK VİZYON  
**ÖNCE EMNİYET**  
1973'TEN BERİ

LİMANLARDA  
**EMNİYET**  
BİZE EMANET



## Halil Yıldız

T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı  
Tersaneler ve Kıyı Yapıları  
Genel Müdürü

### “Gemi inşa sanayimizin gelişmesi ve büyümesi için katkı ve desteklerimiz artarak devam edecek.”

**Gemi inşa sanayimiz dünya geneli dikkate alındığında değerli bir konumda yer alıyor. Ülke ekonomimiz ve sektörümüz adına elde edilen bu başarının temelinde sizce hangi hususlar bulunuyor?**

Gemi inşa sanayinin ön plana çıktığı ülkelerde, nitelikli iş gücü artmakta, bölgesel ticaretin gelişmesi, büyümesi ve güçlenmesiyle birlikte yüksek döviz girdisi elde edilmektedir. Gemi inşa sanayi, yan sanayisi ile birlikte önemli bir istihdam oluşturarak, bölgede yaşayan insanların refah ve kültürel düzeyini yükselten, stratejik bir sanayi koludur. Aynı zamanda da uluslararası rekabete açık oluşuyla dış ticarete, sosyo-ekonomik ve politik ilişkilere de katkı sağlamaktadır.

Hızla değişen kurallar ve teknolojik gelişmeler, gemi inşa endüstrisinin geniş kapsamlı bir değişim sürecine

girmesini zorunlu kılmıştır. Ülkemiz tersaneleri de teknolojik altyapısı ve kabiliyetiyle kamu ve özel sektörle beraber bu değişime ayak uydurmuştur.

Denizcilik sektörüne gösterilen yoğun ilgi, gemi inşa sanayimizde de talep artışına neden olmuştur. Bakanlığımız koordinesinde ilgili kamu kurumları ve özel sektörün özverili çalışmaları ile gemi inşa sanayimiz bir ivme yakalamıştır. Proje çalışmaları tamamlanan tersane ve tekne imal alanlarının faaliyete geçmesiyle birlikte büyük bir güce ulaşılmıştır.

Bir dönem sadece Tuzla bölgesinde yoğunlaşan tersanelerimiz, Yalova Altınova bölgesinde yapılan yatırımlarla genişletilmiştir. Bu iki bölge, Bakanlığımız tarafından birbirlerine rakip olarak değil, tamamlayıcı bir rol oynamak üzere planlanmıştır. Tersane ve tekne imal tesislerinin yoğun olduğu bu iki

bölge dışında gemi sanayimiz; Trabzon, Samsun, Ordu, Karadeniz Ereğli, İzmit, Balıkesir, Çanakkale, Antalya, Adana gibi diğer illerde de faaliyet göstermektedir.

Gemi inşa sektörümüzün sahip olduğu nitelikli iş gücü, özel ve kaliteli üretim yapabilme yetkinliği ve jeo-stratejik konumu gibi öne çıkan faktörler sayesinde; ülkemiz, önemli ölçüde rekabet gücüne ulaşmıştır.

Son yıllarda savunma sanayindeki gelişmelere bağlı olarak tersanelerimiz, projelerindeki teknik ve teknolojik kabiliyetlerini geliştirerek büyük kazanımlar elde etmiştir. Bu kazanımlar ile tersanelerimizde üretilen nitelikli gemi olarak tabir edilen ihracat odaklı gemi inşasında da (römorkör, balıkçı gemileri, feribot vb.) kayda değer gelişmeler olmuştur.



Ülkemizin yat inşası ve tasarımı alanında dünyada önemli bir konumda bulunması sayesinde mega yat inşa siparişleri de artmıştır. "Boat International Global Order Book" verilerine göre; Türkiye, 2020 yılında mega yat (25 m ve üzeri) siparişlerinde dünyada 3. sırada yer almıştır.

Sektörün rekabet gücünü artırmak için Bakanlığımız tarafından yapılan düzenlemelerden bahsedecek olursak;

- ▶ Kanuni düzenleme ile tersane alanları için ödenen kira bedellerinin kaldırılarak, bu bedeller yerine tesislerin hasılatının binde biri oranında bedel ödemeleri sağlanması ile mali yükleri hafifletilmiştir.
- ▶ Özellikle Tuzla'da kira süresi sonuna yaklaşan tersanelerin önünü görmelerini amaçlayarak, tüm tesislerin kira süreleri 49 yıl olarak revize edilmiş ve tersane alanlarının teminat olarak gösterilmesi ile sektörün ticari hareket kabiliyeti artırılmıştır.

- ▶ Tesislerin yasal izin/onay süreçlerinde önemli bir eksiklik olan ve tesislerin kronik sorunu hâline gelen onaylı imar planı ve ÇED kararı süreci Bakanlığımız koordinesinde Çevre ve Şehircilik Bakanlığı nezdinde çözüme ulaştırılarak yasal altyapı güçlendirilmiştir.

Bu doğrultuda, kamu ve özel sektörün koordineli çalışması neticesinde, 2002 yılında 37 olan tersane sayımız 84'e ulaşmış, 550 bin DWT olan yıllık üretim kapasitemiz ise 4,65 milyon DWT'e yükselmiştir.

Bu gelişmeler de göstermektedir ki, tüm emek ve gayretiyle üretim yapan sanayicilerimiz, yıllardır süregelen tecrübesi, kaliteyi yakalamadaki başarısıyla sektöre gösterilen önem ve desteğin karşılığını vermiştir.

***Tersane sayımızla dünyada hatırı sayılır bir noktada bulunuyoruz. Küresel gemi inşa ve bakım-onarım pastasından daha fazla pay alabilmek için sizce nasıl bir strateji yürütülmelidir?***

Gemi ve yat inşa sanayimiz, yüksek katma değerli ürünleri ile ihracatta önemli bir değer olarak yükselmekte, ülke ekonomisine döviz girdisi sağlamakta, ülke savunma sanayinin ihtiyaçlarına cevap vermekte ve teknolojik alt yapının gelişmesine büyük katkıda bulunmaktadır. Bu itibarla, Bakanlık olarak sahip olduğumuz bu donanımlardaki ivmeyi yükselterek, pastadaki payımızı büyütmeyi hedefliyoruz.

Sektörün gayreti sonucu, 2011 yılında tersanelerimizdeki bakım-onarım miktarı 13,1 milyon DWT iken, 2020 yılında bu rakam yüzde 60 artarak 21 milyon DWT seviyesine yükselmiştir. Bu veriler emeklerin karşılığının alındığının bir göstergesidir.

Son dönemde Doğu Akdeniz'deki gelişmeler, gemi inşa sanayinde sahip olduğumuz tecrübe, kalite ve teknolojik altyapı gibi artılarımızın da katkısıyla, yeni tersane yatırım projeleri yaparak bölgedeki ekonomik potansiyelden daha fazla yararlanmayı hedefliyoruz.



Bu minvalde, "Dış Ticarete Gemi İnşa Payının Artırılması" projemiz kapsamında gemi inşa sanayimizi küresel ölçekte yüksek rekabet gücüne kavuşturarak pazar payımızı artırma doğrultusunda;

- ▶ Türk deniz ticaret filosunun gelişimi açısından önem arz eden ve daha aktif taşıma imkânı sağlayacak olan yeni gemilerin inşası ile filomuzu gençleştirmeyi,
- ▶ Kamu ve askeri yeni gemi inşa projelerinde yerli üretim ve yerli tasarımı destekleyecek adımlar atmayı,
- ▶ Gemi inşa sanayisi ile yan sanayinin daha iyi örgütlenmesi ve kolektif bir çalışma içerisinde olmalarını,
- ▶ Gemi inşa sektöründe lider konumdaki ülkeler ile iş birliğini artırarak, ortak yatırımlar sayesinde bilgi ve teknoloji transferi yapmayı,
- ▶ Tersanelerin modernize edilerek gemi inşa sanayinin desteklen-

mesi için gerekli AR-GE (dijital fabrikasyon, yenilenebilir enerjili gemi, LNG tankerleri, enerji verimli tesis, alternatif malzemelerden gemi üretimi, temiz üretim teknik ve teknolojilerinin tesiste uygulanması vb.) çalışmaları yürütmeyi,

- ▶ Olası kriz durumları için esnek üretim modelleri üzerinde çalışmalar yapmayı,
- ▶ Türkiye'nin küresel ekonomide rekabet edebilmesi amacıyla ihtiyaç duyduğu nitelikli işgücünün yetiştirilmesi için ilgili kurum ve kuruluşlarla birlikte mesleki standartların belirlenerek, ulusal yeterliliğin oluşturulması,
- ▶ Tersanelerde üretim, dizayn, inovasyonu destekleyerek, yerli dizayn, yazılım ve milli gemi donatım teknolojisi oluşturmayı,
- ▶ Yeni pazarlara ulaşım için stratejiler geliştirmeyi hedefliyoruz.

Tüm bu hedefler doğrultusunda, gemi inşa sanayimizin gelişmesi ve büyü-

mesi için katkı ve desteklerimiz artarak devam edecek.

**Özellikle son dönemde yaşanan teknolojik gelişmeler ve yoğun rekabet ortamı dikkate alındığında; Türk gemi inşa sanayinin geleceğini şekillendirme adına idaremizin hayata geçirmeyi planladığı projeler nelerdir?**

Sayın Bakanımızın yönlendirmeleri doğrultusunda, küresel gemi inşa ve bakım-onarım pastasından daha fazla pay alabilmek için, Genel Müdürlüğümüz uhdesinde hem ülke ekonomisi hem de gemi inşa sanayimizin gelişimine katkı sağlayacağına inandığımız 10 önemli projeyi başlattık. Bu atılımlar sayesinde gemi inşa sanayimizin hizmet kalitesini artırmak, uluslararası pazardaki marka değerimizi yükseltmek, ülke ekonomisine büyük katkı sağlamak ve vatandaşımıza daha fazla istihdam kaynağı oluşturabilmek için çalışıyoruz.

Genel Müdürlüğümüzce yürütülen 10 önemli projeden gemi inşa sanayini doğrudan ilgilendiren;

- ▶ Gemi İnşa Sanayinde tespit edilen yüzde 40-60 aralığındaki yerlilik oranının kademeli olarak artırılması amacıyla "Gemi İnşa Sanayinde Yerlilik Oranının Kademeli Olarak Artırılması" projesini,
- ▶ Çevre dostu tersaneler ile gemi inşa, bakım-onarım faaliyetleri sırasında insan sağlığını ve çevreyi korumak, tersane kaynaklı emisyonları minimize edecek tedbirleri almak ve geliştirmek amacıyla "Yeşil Tersane" projesini,
- ▶ Küresel gemi inşa sanayindeki birim maliyet analizleri ile uluslararası gemi inşa sanayinde rekabet gücümüzü artırıcı ve maliyet düşürücü tedbirleri almak için "Gemi İnşa, Bakım-Onarım Birim Maliyet Analizi" projesini,
- ▶ Gemi sanayi tesislerimizin (sivil-askeri) etkin kullanımını sağlamak amacıyla "Askeri Tersanelerle İş Birliği" projesini,
- ▶ Gemi İnşa sanayimizi küresel ölçekte yüksek rekabet gücüne kavuşturmak hedefiyle "Dış Ticarete Gemi İnşa Payının Artırılması" projesini başlattık.

**Geçtiğimiz aylarda Hurda Teşvik Yönetmeliği yürürlüğe girdi. Bu yönetmeliğin başta gemi inşa ve gemi geri dönüşüm sanayi ile Türk denizciliğine**

### **oluşturacağı katma değer hakkında neler söylersiniz?**

Kabotaj ve uluslararası sularda çevreye duyarlı, güvenli, sürdürülebilir bir taşımacılığın geliştirilmesi Bakanlığımızın en büyük hedefleri arasındadır. Bu hedefimizin gerçekleştirilmesine katkı sağlaması amacıyla; 'Hurdaya Ayrılan Türk Bayraklı Gemilerin Yerlerine Yeni Gemi İnşa Edilmesinin Teşvikine Dair Yönetmelik' 28.04.2021 tarihinde Resmi Gazete'de yayımlanarak yürürlüğe girmiştir.

Bu kapsamda, ticari yük taşımacılığında kullanılan gemilerden hurdaya ayrılanların yerine inşa edilecek yeni gemilere, teşvik verilecektir.

Bu teşvikten 20 yaş üzeri, Milli Gemi Sicili veya Türk Uluslararası Gemi Siciline kayıtlı, 1.000 GT ile 5.000 GT arasındaki belirli cinslerdeki gemiler yararlanacaktır. Hurda teşvikinden yararlanmak suretiyle yenilenecek olan bu gemilerde işçilik dahil asgari yüzde 50 yerli katkı oranı ve 3 yıl içerisinde Türkiye'de inşa edilme şartı aranacak olması hem tersanecilerimize hem de yan sanayimize katkı sağlayacaktır.

Yapılan bu teşvik kapsamında, hurdaya ayrılacak gemilerin çevreye duyarlı bir şekilde geri dönüşümü sayesinde gemi söküm tesislerimizde de ilave istihdam ve ekonomik kazanç sağlanacaktır.

Ayrıca, ekonomik ömrünü tamamla-  
mış gemilerin seferlerden çekilmesi ve yerlerine gelecek yeni ve çevre dostu gemilerle, deniz taşımacılığının daha emniyetli yapılması sağlanacaktır.

**Türk tersanelerinde "geleceğin gemileri" şimdiden inşa ediliyor. Otonom ve hibrit gemilerin inşası konusunda tersanelerimiz gerek teknolojik gerekse iş gücü açısından yeterli düzeyde mi? Önümüzdeki yıllarda tersanelerimiz insansız gemileri inşa edebilecek mi?**

Türkiye, tersanecilikteengin bir tecrübeye, nitelikli iş gücüne ve kurulu kapasiteye sahip bir ülke olarak dikkat çekmektedir. Özellikle elektrikli ve hibrit gemilerde ülkemizin son yıllarda önemli projelere imza attığını söyleyebiliriz. Ayrıca, Türk tersanelerinin gemi dizayn ve mühendislik kabiliyetleri göz önüne alındığında otonom gemilerin önümüzdeki yıllarda üretile-



bileceğine inanıyoruz.

Ülkemizin savunma sanayinde kazandığı tecrübelerin, gemi inşa sektörümüze otonom gemilerin inşasında kalite ve rekabet yönlerinden büyük avantaj sağlayacağını düşünüyoruz. Ayrıca, akademik altyapının güçlü olması ve otonom gemilerle ilgili aktif çalışmalar yürüten Norveç gibi ülkelerle tersanelerimizin ticari bağlantı ve iş birliği kurmuş olması diğer bir avantajımızdır. Otonom gemi inşasında mevcut potansiyelimizle beklenen gelişmeleri sağlayabilmemiz için gemi inşa sektörümüzün AR-GE'ye daha fazla önem vererek, üniversitelerimiz ve diğer kurumlarla koordineli çalışmalar yapması gerekmektedir. Tüm bu hususları birlikte değerlendirdiğimizde, evet! Ülkemiz önümüzdeki yıllarda otonom gemilerin inşası adına büyük yol kat etmiş olacaktır.

**Türkiye, bulunduğumuz dönemde yerli ve millilik hususunda büyük bir çaba sarf ediyor. Gemi inşa sanayi özelinde ülkemiz, yerli ve milli üretim**

**konusunda nasıl bir aşama kat etti? İdaremizin bu hususta uygulayacağı yol haritasını bizlere anlatır mısınız?**

Ülkemiz gemi sanayinde yerli ve millilik çalışmaları, gemi inşa sanayimizin son yıllardaki gelişimine paralel olarak ivme kazanmaktadır. Tersanelerimizde farklı cinslerde inşa ettiğimiz yeni gemilerin 2020 yılı itibarı ile millilik oranı yüzde 40-60 bandı arasında değişmektedir.

Bu minvalde; güverte teçhizatı, zincir, çapa ve bunun gibi donanımların yerli üreticilerimiz tarafından kalite bakımından oldukça iyi düzeyde olup dünyada birkaç büyük üreticinin tekel numunda olduğu seyir cihazları gibi elektronik ağırlıklı ürünlerin üretimlerinde beklenen ivme yakalanamamıştır. Ayrıca, gemi inşa sektörünün temel ham maddesi olan çelik sac ve profiller konusunda da yerli üretim, teslim süreleri, ebatlar ve standardizasyon gibi etkenler nedeniyle ihtiyacın sadece belli bir kısmı karşılanabilmektedir.

Buna karşın, 2010 yılından itibaren tersanelerimiz savunma sanayi gemi inşa projelerini yüksek yerlilik oranları ile başarıyla gerçekleştirmektedir. Bu kapsamda inşa edilen askeri gemiler Deniz Kuvvetlerimize teslim edilmiş ve bu süreç, gemi inşa sektörü için kriz dönemlerinde adeta can simidi olmuştur.

Yeni inşa gemilerde yerlilik oranının yüzde 60-80 bandına çıkartılması hedefi doğrultusunda, Genel Müdürlüğümüzce "Gemi İnşa Sanayinde Yerlilik Oranının Kademeli Olarak Artırılması" projesi kapsamındaki çalışmalarımız devam etmektedir.

Bakanlık olarak bu proje ile amacımız, gemi inşa sektörümüzü daha çok yerli ürün kullanmaya sevk ederek, mevcut yerlilik oranımızı daha yüksek düzeylere çıkarmaktır. Bu itibarla, söz konusu proje çalışmaları sonucunda gemi inşa sektörümüzde yerli ürün kullanım payının artırılmasının nasıl mümkün olabileceği koşulları ortaya konulacaktır.

**"3 Denizde 3 Büyük Liman Projesi" kapsamında yapımı devam eden, İzmir-Çandarlı, Zonguldak-Filyos ve Mersin konteyner limanlarındaki son durumu değerlendirir misiniz?**

Sayın Cumhurbaşkanımız tarafından Amasra-1 kuyusunda 135 milyar metreküp doğalgaz rezervi bulunduğu 4 Haziran 2021 tari-

hinde Filyos Limanı'nın açılışı gerçekleştirilmiştir.

Filyos Limanı'nın dolgu ve rıhtım inşaatları tamamlanmış olup limanın işletme ve üstyapı ihalesi ayrıca yapılacaktır. Su derinliği 14 ila 19 metre arasında olan liman 25.000.000 ton/yıl kapasiteyle planlanmıştır. 14.000 TEU'luk konteyner ve 180.000 DWT'lik kuru yük gemilerine hizmet edebilecek limanda aynı anda farklı boyutlarda 13 gemiye hizmet verilebilecektir. Limanın tam kapasite ile çalışması halinde limanda doğrudan istihdam edilecek kişi sayısının 350'den fazla olması beklenmektedir. Filyos, uzun vadeli, uygun finans araçlarıyla desteklenen doğru planlamalar ile Karadeniz'de ülkemizin birçok limancılık ihtiyacını karşılama potansiyeline sahip bir altyapı projesidir.

Kuzey Ege Çandarlı Limanı, Avrupa ile Ortadoğu arasındaki potansiyel trafikten kaynaklanan kombine taşımacılık zincirinde bir aktarma merkezi olarak planlanmıştır. Doğu Akdeniz'de, ana konteyner taşımacılığında, ülkemizin de rol üstlenmesini sağlamak amacıyla ana konteyner limanı olarak hizmet vermesi planlanan Çandarlı Limanı'nın, ilk etapta 1 milyon, ikinci etapta 2 milyon ve üçüncü etapta 1 milyon TEU olmak üzere toplam 4 milyon TEU/yıl kapasitede olması planlanmaktadır. Ege Bölgesinin artan yük talebinin karşılanması amacıyla Kuzey Ege Çandarlı

Limanı'nın gerçekleşmesi yalnızca bölgesel boyutta değil aynı zamanda ülke ve uluslararası boyutta gerek ekonomik ve gerekse sosyal anlamda önemli faydalar sağlayarak ülkemiz ekonomisinin gelişmesinde lokomotif rolü üstlenecektir.

Mersin Konteyner Limanı; sahip olduğu konumu ile uluslararası ticaretin kavşak noktalarından biri olan ve geçmişten günümüze güç ve egemenlik mücadelelerine tanıklık eden Doğu Akdeniz'de transit taşımacılığına uygun bir ana liman yapımı ihtiyacı dikkate alınarak Mersin Hub-port Projesi hazırlanmıştır. 5 fazda tamamlanarak 11,4 milyon TEU/yıl kapasiteye ulaşması planlanan limanda etüt proje çalışmaları devam etmektedir.

**Türkiye'nin 2023 hedefleri doğrultusunda yapılan bu limanların ülke ekonomisine ve istihdamında oluşturacağı katma değer hakkında neler söylersiniz?**

Dış ticaretin yüzde 88'inin yürütüldüğü limanlarımız ülke ekonomisi açısından büyük öneme sahiptir. 2000 yılında 149 olan liman tesisi sayımız, bugün itibarıyla yüzde 46 artarak 217'ye ulaşmıştır. Bu limanların 178 tanesi ISPS koda sahip uluslararası seferlere açık liman tesisidir. Bu gelişim, limanlarımızdaki yük trafiğini de pozitif yönde etkileyerek 2000 yılında 186 milyon ton olan limanlarımızdaki elleçleme miktarı, yüzde 167 artarak



2020 yılında 496,6 milyon tona yükselmiştir. Denizcilik sektörümüzün ekonomik büyüklüğü 18,4 milyar \$ ile milli gelirimizde yüzde 2,4'lük paya sahiptir.

Filyos Limanı, özellikle geri sahasında planlanan endüstri bölgesinin hammadde ihtiyacının karşılanması ve ürün çıkışının sağlandığı kapı olması hasebiyle hem bölge hem de ülke ekonomisine büyük bir katkı sağlayacaktır. Bununla birlikte, Karadeniz'e kıyısı olan ülkeler arasında en fazla su derinliğine sahip liman olan Filyos, hinterlandında yer alan İç Anadolu için de ekonomik anlamda katkı sağlayıcı bir rol üstlenmiştir.

Çandarlı Limanı, bir önceki soruda da belirttiğim üzere özellikle Doğu Akdeniz'deki ana liman ihtiyacına ve ülkemizin transit konteyner taşımacılığına sağlayacağı katkı ile büyük bir ekonomik değer olarak ortaya çıkacaktır.

Mersin Hub-Port ise, hinterlandında yer alan Konya, Kayseri, Aksaray, Gaziantep, Kahramanmaraş gibi sanayileşmekte ve üretim potansiyeli yükselmekte olan illerimizin dışa açılan kapısı olacak ve hinterlandına ekonomik katkılar sağlayacak bir özellik taşımaktadır.

Bu üç projenin tamamlanmasıyla birlikte doğrudan ve dolaylı olarak 20.000'den fazla istihdam sağlanacağı öngörülmektedir.

Ülkemiz, 2023 hedefleriyle yapımı planlanan limanların tamamlanmasıyla birlikte hızla doğu ile batı arasında ana ve aktarma limanı olma yönünde ilerlemektedir.

**Pandemiyle birlikte izole yaşamı tercih edenler tekne ve yatlara büyük ilgi gösterdi. Bu durum daha önce de sıklıkla dile getirilen bağlama ve çekek yeri sorununu tekrar gündeme getirdi. Bu hususta İdare olarak yapılan veya yapılması planlanan çalışmalar hakkında bilgi verir misiniz?**

Küresel çapta etkili olan pandemiyle birlikte diğer sektörler gibi denizcilik de zorlu bir sürece girmiştir. İdare olarak, sektörün bu süreci minimum zarar ile atlattığı için gerekli tedbir ve önlemleri içeren geniş kapsamlı bir çalışma yürüttük. Bu çalışma doğrultusunda tüm sektör paydaşlarını kapsayan "Covid 19 Salgınının Sektörümüze Etkileri" raporunu yayımladık.

Salgın sürecinde insanların kalabalık yerlerde tatil yapma yerine izole tatil yapma ihtiyacına bağlı olarak turizm anlayışında değişimler olmuştur. Bunun sonucunda yoğun turizm bölgeleri yerine daha sakin ve korunaklı yapıdaki yat turizmi tercih edilmiştir. Yat turizmin artan ilgi sonrası, talep artışı nedeniyle birtakım sorunları da beraberinde getirmiştir.

Yat limanları, yat yanaşma ve bağlama yerlerindeki toplam bağlama ka-

pasitemiz 25.000 civarındadır. Buna karşın, kapasitemizi aşan bir bağlama talebi olduğu ve tekne sahiplerinin bu sorunu kendi çözümleri ile halletmeye çalışmakta olduğu bilinmektedir.

Ayrıca, vatandaşlarımızın denizle olan bağını güçlendirmek amaçlı Bakanlığımız nezdinde başlatılan "Bir Milyon Amatör Denizci" projemize ilginin artması sonucu tekne sahiplenme oranı artmıştır.

Bu gelişmeler tekne bağlama ihtiyacının artışına neden olmuştur. Artan bağlama ihtiyacının kısa zamanda, düşük maliyetli ve yasal çerçevesi çizilmiş çözüm yolları belirlenmiştir.

Bu kapsamda, "Kıyı Kanununun Uygulanmasına Dair Yönetmelikte" tonoz sistemlerinin tanımlanması yapılmış ve uygulama imar planı olmadan yapılabileceği hüküm altına alınmıştır. Yine söz konusu Yönetmelik gereği Çevre ve Şehircilik Bakanlığı ile Bakanlığımız arasında yapılacak ortak çalışmaya ilişkin tonoz sistemlerinin usul ve esaslarının belirlenmesine yönelik süreç de konunun öncelikli uygulayıcısı olan Liman Başkanlıklarımız nezdinde yürütülmeye başlanılmıştır.

Diğer taraftan bağlama kapasitesinin artmasını sağlamak üzere balıkçı barınaklarının atıl kısımlarında ve ana mendireklerinde özel teknelerin bağlamasına imkân sağlayacak şekilde projelendirme çalışmalarımız, Bölge



Müdürlüklerimiz vasıtasıyla yürütülmektedir.

Bu çalışmalara ilave olarak, Ege ve Akdeniz'deki tekne çekek yeri ihtiyacının karşılanması amacıyla Bakanlığımızın öncülüğünde kurulan kooperatiflerce tekne imal ve çekek yeri projeleri yürütülmektedir. Bu projelere örnek olarak Bodrum-Ören, Fethiye-Karaot, İzmir-Çaltıldere tekne imal yerleri verilebilir. Bodrum-Ören Tekne İmal Yeri projesinde önemli bir ilerleme kaydedilmiştir. İzmir Çaltıldere projesinde de kurumlar nezdindeki izin ve onaylar tamamlanmış inşaat aşamasına gelinmiştir.

Üç tarafı denizlerle çevrili olan ülkemiz, salgının etkilerinin kaybolmaya başlaması ile birlikte yalnızca yat turizminde değil aynı zamanda ülke ekonomimiz açısından büyük döviz kaynağı niteliğindeki kruvaziyer turizminde de hak ettiği yeri alacaktır. Bu itibarla, coğrafi avantajımızı ve eşsiz güzellikteki kıyılarımızı en verimli şekilde değerlendirerek, gelecek dönemde deniz turizm pazarından daha fazla pay almayı hedefliyoruz.

**Son yıllarda özellikle Ege Bölgesi'nde çıkan fırtınalar nedeniyle kıyıda bağlı olan birçok deniz aracının kullanılmaz hale geldiğini görüyoruz. Bu konuda yaşanan mağduriyetin ve ekonomik kaybın önüne geçilmesi için idare olarak ne tür adımlar atılıyor?**

Bir önceki sorunun cevabında da be-

lirttiğim üzere, ülkemizdeki teknelerin en önemli sorunlarından birisi teknelerin barınma ve bağlama yeri sorunudur. Ege bölgesinde meydana gelen fırtınalarda en çok etkilenen tekneler, korunaklı olmayan alanlardaki tekneler olmuştur. Korunaklı kıyı yapılarında bağlı tekneler daha az hasar görmüştür.

Balıkesir'in Ayvalık ilçesinde 21.05.2021 tarihinde yaşanan fırtınada hasar gören teknelerin sahiplerini ziyaret eden ve balıkçıların sorunlarını dinleyen Sayın Bakanımızın da ifade ettiği gibi Ayvalık'a yakışır modern balıkçı barınakları ve gezi teknelerinin uygun şartlarda bağlanabilmesini sağlamak için çalışmalara başlanmıştır.

İlk günden itibaren Bakanlığımız, mağdur olan tekne sahiplerine yardım ve desteğini esirgememiştir. Tekneler, barınma ve bağlama yeri sorunları ile hasar gören deniz yapılarının yeniden imarı ve onarımı konusunda çalışmalar devam etmektedir.

Bu çerçevede; Bakanlığımız bünyesinde Altyapı Yatırımları Genel Müdürlüğümüzce özellikle Ege Bölgesinde etüt proje çalışmaları devam eden veya izin onay süreçleri tamamlanan yat limanı projeleri yürütülmektedir.

Bununla birlikte özel sektör yatırımcısının da yat limanı yatırımı gerçekleştirilmesi için 373 sıra sayılı "Milli Emlak Genel Tebliği" çıkarılmış ve bu

kapsamda başvurusu yapılan 21 yat limanı ve yat yanaşma yeri projesine yönelik ön değerlendirme uygunluğu verilmiştir. Bu projelerin bazılarında imar planı onay veya ÇED aşamasına gelinmiştir. Bu projelerin hayata geçmesi sonucunda 5.000 ilave yat bağlama kapasitesi elde edilecektir.

Bu projelerin tamamlanmasıyla tekne bağlama ihtiyacı büyük oranda karşılanmış olacaktır.

Tüm bu konulara ilave olarak genel bir değerlendirme yapmam gerekirse; Bu zamana kadar adımızdan nasıl söz ettirdiysek ülkemizin özellikle 2023 hedefleri kapsamında yarınları da daha iyi konuma getirmek için sürekli çalışıyor ve hep daha iyiyi arıyoruz. Teknolojinin, zaman ve çevre duyarlılığının en üst düzeyde olduğu bir çağdayız. Türkiye, örnek alınan bir ülke olma yolunda emin adımlar ile ilerlemektedir. Bugün dünyanın ilgi ile takip ettiği trend gemilerin ülkemizde yapıldığını görmekten büyük gurur duymaktayız. Genel Müdürlüğümüzce başlattığımız projeler sayesinde;

- ▶ Tersanelerimizde inşa edilen gemilerde, yerlilik oranı artacak,
- ▶ İşletme izinlerinin elektronik ortamda yapılmasıyla e-arşiv oluşacak, iş gücü, zaman ve kaynak tasarrufu sağlanacak,
- ▶ Tersanelerimizin uluslararası pazar payı artacak,
- ▶ Askeri tersanelerle iş birliği gelişecek,
- ▶ Gemi inşa sanayimiz, minimum emisyonu, maksimum enerji verimliliğine sahip çevre dostu yapılara sahip olacak,
- ▶ Tersanelerimiz, uluslararası gemi inşa sanayinde yüksek pazar payına, istihdam gücüne, dış ticaret hacmine sahip ve maksimum döviz girdisi sağlayan tesislere dönüşecektir.

Ayrıca, yerli ve milli imkânlarla hazırlanan yazılımlarımız ile bürokrasiyi azaltacak, sektöre ivme kazandıracak hamlelerimiz için olumlu geri dönüşler alıyoruz. Gemi sanayimizin küresel pazarda adından söz ettiren daha birçok proje ile anılması ve sürekli izlenir konumda olması konusunda atılımlar yapıyoruz.

Bu vesileyle denizcilik camiasının tüm paydaşlarına "Allah'ın Sağlık ve Selamet Vermesini" temenni ediyorum.





# Büyük sorumluluk

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



## TURKP&I

Türk P ve I Sigorta A.Ş.

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

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





## 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.

# Koster Navlun Piyasalarında Beklentiler Üzerine...

Bu yazının yazıldığı Temmuz ayının ilk haftası itibarı ile koster piyasalarında parti başlayalı neredeyse beş ay kadar bir süre oldu. Armatör ve işletmecilerin genel olarak hallerinden memnun olduklarını gözlemleyebiliyoruz. Tabii ki bu memnuniyet hissini yanı sıra bu olumlu sürecin ne kadar daha devam edeceğine dair sorular da akıllarımızın bir kenarında varlığını muhafaza ediyor. Ben de bu yazıda, onlarca sebep arasından koster piyasalarının yakın ve orta vadede geleceğine etki edecek, naçizane, önemli gördüğüm parametrelerle ilgili fikirlerimi paylaşarak şahsi beklentilerimi sizlerle anlatmaya çalışacağım.

Daha önceki yazılarımızda ısrarla altını çizdiğimiz birkaç konu vardı. Bunlardan bir tanesi pandeminin ekonomik hayata olumsuz etkilerini azaltmak için merkez bankalarının para arzını arttırmaları ve bu artışın da enflasyonist bir baskı oluşturması beklentisiydi. 2020 yılından bu yana dile getirmeye çalıştığımız bu beklentinin gerçekleştiğini, bu durumun emtia fiyatlarına ne denli dramatik etkiler yaptığını hep birlikte gözlem-

lediğimiz bir dönemden geçiyoruz. Emtia fiyatlarının yüksek olmasından ziyade yükselen bir patikada ilerlemesi koster navlun piyasalarına etki ediyor. Bunu bir önerme olarak da değerlendirebilirsiniz; beklentiler (ticarete) gerçekleşmelerden daha fazla etki ediyor.

Emtia fiyatlarının yükselmesinin ve enflasyonun tek sebebi para arzının artmış olması değil, elbette. Pande-

mi etkilerinin azalmaya başlamasıyla birlikte artan talep de emtia fiyatları üzerinde majör etkiye sahip. Hemen birçok ülkede yüksek büyüme beklentilerinin oluşmaya başladığı bir döneme giriyoruz (Bu yazıyı yazdığım tarihte Euro bölgesi PMI 14 ayın zirvesini gördü). Bu, talebin daha da artmasına dair beklentileri yükselttiği gibi, gelişmiş ülkelerde yüksek enflasyona ilişkin yüksek sesli tartışmaları da beraberinde getiriyor. Enflasyonun



kalıcı mı yoksa dönemselsel mi olduğuna dair tartışmalar para politikaları için belirleyici. Amerikan Merkez Bankası (FED) başkanı her ne kadar yüksek enflasyonun geçici olduğuna dair yönlendirmeler de bulunsada FED üyeleri içerisinde bile bu konuda bir fikir birliği varmış gibi görünmüyor. FED politikaları, Amerikan dolarının majör rezerv para birimi olması nedeniyle önemli ve belirleyici. Bu konu, en azından bana göre; para arzını, piyasadaki para miktarını ve emtia fiyatlarını çok yakından ilgilendirdiği için; yukarıda da belirtmeye çalıştığım gibi, emtia fiyatlarına ilişkin trende dair fikir sahibi olmak için önemli. İhtiyaç duyduğunuz bir emtianın bugünkü fiyatı 10 birimse ve yarın 15 birim olacağını düşünüyorsanız, emtiayı bir an önce almak ve taşımak isterseniz. Bunun tam tersi de geçerli ve tam da bu yüzden beklentiler önemli. Enflasyonun dönemselsel değil de kalıcı bir mahiyette olduğu ortaya çıkarsa 2021 yılı içerisinde varlık alımlarının azaltılması ve en geç 2022 yılı ilk ya da ikinci çeyreğinde FED için faiz artışı gündeme gelebilir. Bu da emtia fiyatları üzerinde mutlaka etkili olur.

\*\*\*

Mevsimsel olarak bölgemizde ger-

çekleşmesi beklenen yaz durgunluğu, bu sene koster piyasalarının pandemi konusundaki olumlu gelişmelerden aldığı ivmeyle pek de gerçekleşmiş benzemiyor. 2020 yılının yaz başlangıcında yaşadığımız sıkıntıları tebensümle andığımız bir dönemden geçiyoruz. Istfix (www.istfix.com ) verilerine göre 2 Bin Dwt'ten başlayarak 12 Bin Dwt'e kadar olan koster segmentlerinde geçen yılın aynı dönemine göre günlük kira getirilerinde 4.5 misli bir artış var. Hububatta yeni hasadın limanlara inmeye başlayacağı beklentisi, yukarıda sözünü ettiğim ivme etkisini kaybetmeden yeni bir momentum yakalanmasına vesile olacak gibi görünüyor. Tabii ki koster piyasaları da yekpare bir özellik taşıyor; bölgeden bölgeye farklılıklar gözlemliyoruz. Karadeniz piyasası biraz daha hareketliyken, Kuzey Avrupa bölgesinde hem tonaj arzının fazla hem de geleneksel yaz durgunluğu ve tatiller sebebiyle yük arzında bir azalma olduğu da şu sıralarda gözlemleyebildiğimiz bir durum.

\*\*\*

Bu yazıda altını çizmek istediğim ve bana göre bir diğer önemli konu da handy/handymax/supra/ultra segmentlerindeki beklentiler. Yakın za-

mana kadar, zaten yüksek seyreden endekslerin gevşeme olasılığından bahseden raporların aksine, rapor edilen bağlantılar "yüksek" seviyelerden de yüksek seviyelerde bağlantıları işaret ediyor. Bu segmentlerdeki yükselişin bölgedeki koster piyasalarına etkisini bir önceki yazıda örneklerle açıklamaya çalışmıştım. Beklentilerin yukarı yönlü olması koster piyasaları için oldukça olumlu bir gelişme. Bazı kiracıların, özellikle hububat sektöründe, bu beklentiler ışığında koster piyasalarına ilişkin taktikler geliştirmeye çalıştıklarını da duyuyoruz. Bu taktiklerden kastedilen yüksek navlunların önüne geçmeye çalışmaktan ziyade yükselmesini bekledikleri navlun seviyelerinin onlara olacak maliyetini başka operasyonlarla finanse etmeye yönelik.

Yaz sonundan başlayarak Noel tatillerine kadar yeni ve güçlü bir yukarı yönlü trendin başlayacağına yönelik beklenti içinde olmak, en azından eldeki veri ve göstergelerle, aşırı iyimserlik değil ayakları yere basan bir öngörü olarak değerlendirilebilir. Piyasa yorumları için yukarıdakilerin yanına birçok parametre eklenebilir. Genel olarak hemen hepsinin pozitif görüldüğü bir dönemden geçiyoruz.



# DOSYA

## Denizcilik İşletmelerinin Finansman Arayışları ve Alternatifler





Küçük ve orta ölçekteki denizcilik şirketleri, büyük firmaların çekirdeği olmakla birlikte armatörlerin dünyaya açılan kapısı olarak biliniyor. Aktif ve uyumlu yapılarıyla taşımacılık faaliyetlerini sürdüren bu işletmeler aynı zamanda günümüz rekabet ortamına ayak uydurmaya çalışıyor. Diğer yandan; ülke ekonomilerine katma değer sağlayan ve istihdam oranını artıran küçük ve orta büyüklükteki girişimcilerin, ağır teminat şartları ve yüksek faiz oranları sebebiyle finansmana ulaşma konusunda zorluklar yaşadıkları biliniyor. Bizler de finansmana ulaşma konusunda izlenecek yol haritasını ve alternatif finansman yöntemlerini uzman görüşlerine başvurarak sayımıza taşıdık.



### Harun Şişmanyazıcı

Türkiye Armatörler Birliği Akademik  
Komisyonlar Denizcilik Direktörü  
Ekonomist

## "Yapılan araştırma ve çalışmalara göre küçük ve orta ölçekli işletmeler sermayeye ulaşmakta güçlüklerle karşılaşmaktadır."

**Gelişen endüstrilerle birlikte deniz taşımacılığının artan önemi dikkate alındığında; küçük ve orta ölçekli işletmelerinin dünya denizciliğindeki finansal ve yapısal durumu hakkında neler söylersiniz?**

KOBİ olarak da tanımladığımız, mikro, küçük ve orta ölçekli firmaların yeni tanımları hem Türkiye hem de Avrupa Birliği için aşağıda verilmiştir.

Bilindiği üzere; işletmeler büyüklüklerine göre avantaj ve dezavantajlara sahiptirler; büyük firmalar hem üretimleri itibarı ile hem de bunu teminen girdileri bakımından ölçek ekonomisinden yararlanarak maliyet avantajına ve ölçeğe bağlı olarak daha büyük

dahili getirilere sahip olurken, yüksek iç koordinasyon maliyetleri dezavantaj olarak ortaya çıkmaktadır. Şirketler büyüdükçe organizasyon yapıları gelişmekte iş akış ve karar verme süreçleri komplikeleşmekte, problemlere karşı çabuk hareket etme kabiliyeti zayıflamaktadır. Bu atalet ve hantallık yeni gelişmelere adapte olma süreçlerinde de görülmektedir. Firmalar büyüdükçe daha konservatifleşmektedirler. Her ne kadar yetki delegasyonu olsa da, birkaç kademenin onayına vabeste kararlar iş akış süreçlerinde aksamalara neden olmaktadır. Büyük firmalarda diğer handikap ise; "Agency cost" olarak tabir edilen şirketi yönetenler ile şirket ortaklarının menfaatleri arasındaki çatışmanın ortaya

çıkardığı şirket aleyhine olan maliyettir. Şirket ortakları, şirketin değerinin ve karının artmasını isterler, şirket yöneticileri ise; kendi menfaatlerine olarak kendi gelir ve haklarının şirket kar ve değerinin azalması pahasına artmasını isterler. Büyük ve kurumsal firmalarda bunu görmek mümkündür. Ancak aile şirketi yapısındaki küçük ve orta ölçekli şirketlerde, yönetim firma sahiplerinin kontrolünde olduğundan, yetkiler tamamı ile firma sahiplerinin dışındaki yöneticiler bırakılmadığından bu Agency cost düşük olup, karar süreçleri daha hızlı, problemlere çabuk cevap verebilme imkânı ve yeniliklere adapte olabilme istek ve kabiliyeti daha yüksek olmaktadır. Krizler küçük firmaları daha az etkilemek-

### Türkiye KOBİ Tanım Kriterleri

KOBİ Tanımı	Çalışan sayısı	Yıllık Hasılat/Bilanço Toplamı
Mikro ölçekli işletme	10'dan az	3 Milyon TL'ye kadar
Küçük ölçekli işletme	50'den az	25 Milyon TL'ye kadar
Orta ölçekli işletme	250 'den az	125 Milyon TL'ye kadar

### Avrupa Birliği KOBİ Tanım Kriterleri

KOBİ Tanımı	Çalışan sayısı	Yıllık Hasılat/Bilanço Toplamı
Mikro ölçekli işletme	10'dan az	2 Milyon Euro'ya kadar
Küçük ölçekli işletme	50'den az	10 Milyon Euro'ya kadar
Orta ölçekli işletme	250'den az	50 Milyon Euro'ya kadar (Bilanço toplamı 43 Milyon Euro'ya kadar)



tedir. Dolayısı ile küçük firmaların bu elastikiyetleri ve manevra kabiliyetleri ölçek ekonomisi itibari ile ortaya çıkan dez avantajlarını azaltmaktadır.

Buradan da görüleceği üzere küçük ve orta ölçekli firmalar kurumsallaşma süreçlerini tamamlamayan aile şirketleri niteliğindeki şirketlerdir. Organizasyon yapıları da oldukça basittir. Ha keza şirket yönetim biçimleri de böyledir. Deniz nakliye firmalarında da durum bundan farklı değildir. Türkiye de manzara farklılık arz etmemektedir.

Türkiye'de bazı firmalar kurumsallaşma yönünde gayret göstermiş olsalar da, bu kağıt üstünde kalmakta ve asimetric bir yönetim modeli ortaya çıkmaktadır. Şirketin bir yönetim kadrosu olsa da, dizginler yine şirketin sahipleri elinde olmaktadır. Buda aslen değil, şeklen bir kurumsallaşma yaratmaktadır. Daha da ötesinde şirket içinde yöneticiler ile şirket sahipleri arasında özellikle şirket sahibinin firmada çalışan çocukları ve yakın akrabaları arasında iş barışı tesis edilememektedir. Buna ülkemizde de birçok firmada rastlamak mümkündür. Yukarıda sözü edilen problemleri peşinen kabul etsek de kurumsallaşmanın ve sağlam bir organizasyon yapısının faydalarını ve gerekliliğini inkâr edemeyiz. Bu primitif organizasyon yapısı ve bunun olumsuz sonuçları olarak ortaya çıkan şirketin muhasebe kayıtlarının, mali geçmişi ve finansal hafızası konusundaki yetersizlikler bu gibi işletmelerin en büyük problemi olan sermayeye ulaşabilme ve uygun

dış kaynak bulabilme sorununu ortaya çıkarmakta, bu da bu işletmelerin yeniliklere ve teknolojik değişimlere adapte olabilmek için gerekli fonlara sahip olmamaları yüzünden büyük firmalar karşısında bu avantajlarını gerçekleştirmelerine engel olmaktadır. Küçük ve orta ölçekli firmaların yeniliklere adapte olabilmek kabiliyetleri fazla olsa da, dış finansal kaynak temin etme hususundaki problemleri bu avantajlarını ters yönde etkilemektedir. (Bkz SME in Germany's Maritime Industry Innovation, Internationalisation and Employment)

Bu cümleden olmak üzere dış kaynak teminindeki sorunlar bu gibi küçük ve orta ölçekli firmaların büyük firmalar karşısındaki en büyük rekabet dez avantajı olmaktadır. Bu sorun, derecesi mukayeseli olarak daha az olsa da gelişmiş ülke KOBİ'lerinde de görülmektedir. Bir ülkenin fakirliğinin geriletilmesinde önemli rol oynayan bu küçük ve orta ölçekli firmaların Kıta Avrupa ülkelerinin deniz taşımacılığı sektöründe önemli rol oynaması, Avrupa Birliği içinde; iç su yolu taşımacılığının fazlalığından kaynaklanmaktadır. Nehir ve kıyı taşımacılığının fazla olduğu birçok ülkede buna rastlamak mümkündür. Türkiye'de küçük ve orta ölçekli firmaların deniz taşımacılığı sektöründeki ağırlıkları fazladır.

Yukarıda da söz edildiği üzere; küçük ve orta ölçekli firmaların en büyük sorunları sermayeye ulaşabilme ve finansal dış kaynak bulma kabiliyetlerinin zayıflığıdır. Bu sorun, tasarruf açığı büyük olan gelişme yolundaki

ülkelerde ve deniz taşımacılığı sektöründe daha fazla görülmektedir. Deniz taşımacılığı sektörü dışında mikro finansman modeli ile mikro ve küçük işletmeler oluşturarak, işsizliği azaltmak ve yeni müteşebbisler yaratarak büyümeye ve iktisadi refahın artırımına katkı sağlamak mümkün olmakla beraber (Bangladeş ve Bolivya örnekleri gibi) deniz taşımacılığı sektörü emek değil, sermaye yoğun bir sektör olduğundan, yatırım yapmak için ihtiyaç duyulan sermaye diğer sektörler göre çok fazla olmaktadır. (10.000 dwt lik yeni inşa bir kuru yük gemisi 9-10.000 usd, 30-35.000 dwt lik Handy kuru yük gemisi ise 25-30.000 usd olabilmektedir) Ayrıca değeri piyasa koşullarına göre dalgalanma gösteren gemi ise teminat olarak kabul edilmemektedir. (Denizcilik tarihinde kriz nedeni ile tersaneden çıkan yeni gemilerin hurdaya gittiği dönemler olmuştur.)

Yukarıda da söylenildiği üzere, yapılan araştırma ve çalışmalara göre küçük ve orta ölçekli işletmeler sermayeye ulaşmakta güçlüklerle karşılaşmaktadır. Nijerya'da bankaların denizcilik sektöründeki bu işletmelere finansman sağlamalarını ve gelişmelerini etkileyen faktörler; finansman sağlayacak olan bankaların bu şirketler hakkındaki risk algılama tutumu, bu işletmelerin mali yapıları ve krediyi geri ödeyebilme kabiliyetleri ve ilgili diğer hususlarda doğru ve yeterli bilgi temin etmede karşılaşılan güçlükler, KOBİ'lerin finanse edilmesi konusundaki maharet eksikliği ve uygun olmayan düzenleyici kurallardır. (Bkz

SME's Financing and Development in Nigeria's Shipping Sector E.Onwuegburchunam)

Asya Ülkeleri için yapılan bir çalışmada ise benzer olmakla beraber daha kapsamlı sonuçlar elde edilmiştir. Kredi talep eden ve sağlayan şirketler arasındaki asimetrik bilgi problemi ve yüksek işlem maliyetleri yüzünden küçük ve orta ölçekli firmalar ucuz finansmana erişmek konusunda güçlükler ile karşılaşmaktadırlar. Bu negatif unsurlar ise kredi faizlerini ve istenilen teminat miktarını artırmakta, buda hem işletmelerin hem de makro seviyede ülkelerin büyümesini ters yönde etkilemektedir.

Birçok ASYA ülkesi bank-dominant ekonomidir. Ekonomik büyüme de krediler önemi rol oynamaktadır. (Bilindiği üzere üretim faktörleri sermaye(kapital), emek(beşeri sermaye), doğal kaynaklar, toprak verimliliği ve girişimcidir. Üretim faktörlerinin verimliliğinin artırılmasında ise Araştırma ve Geliştirme harcamaları, doğurganlık artışı, emek verimliliğini artırmak için ise eğitim seviyesinin yüksekliği önem taşımaktadır. Büyüme kadar toplam faktör verimliliği de önem arz etmektedir. Kısaca gelişme yolundaki ülkelerde genellikle doğurganlık oranının yüksek olması nedeni ile emek ve kredi ile elde edilen sermaye ağırlıklı büyüme sağlanmaktadır.

Türkiye' de de durum aynıdır. Türkiye 2014-2018 arası kapital ağırlıklı yani verilen uygun krediler ile büyümüştür. Birçok ülkede bu şirketlerin hisse senetlerini sermaye piyasasında halka arz ederek, yani bu yolla şirketlerine belli oranda yeni ortaklar sağlayarak büyümek ya da yeniliklere adapte olmak için ihtiyaç duydukları finansmanı temin etmeleri çok kolay hatta mümkün olmadığından, şirketler bu finansmanı ya da fonu bankalardan sağlamak zorunda kalmaktadırlar.

Diğer taraftan ülkemizdekiler de dâhil olmak üzere deniz taşımacılığı KOBİ'leri şirket hisselerini sermaye piyasasına kote etmek istememekteler. Bunun ana nedeni, diğerleri meyanda şirketlerinin her anlamda kontrole açık hale getirilmesinden ve şeffaf olmasından hoşlanmamalarıdır. Bu nedenle bankacılık sektörüne müracaat eden firmaların ise kredibiliteleri ya da bankabilitelerinin ölçülmesinde ve iyi bir borçlu olup olmadığının tespiti konusunda yeterli bilgiye sahip olmayan bankalar, özellikle sektöre yeni girenler için verecekleri krediyi riskli görerek, bunu da hesaba katarak faizleri yükseltmekte, en ufak bir dışsal krizde kredileri geri çağırmakta ve teminatları yüksek tutmaktadırlar. Hatta bazen hiç kredi sağlamamaktadırlar. Bu sıkıntılara çare bulmak üzere Asya ülkeleri için önerilen tedbirler aşağıda belirtilmiştir;

- ▶ Hükümetlerin Kredi Garanti Fonu mekanizması tesis etmesi, bu yolla bankalar için istenilen güvenci sağlaması (Bilindiği üzere bu mekanizma Türkiye'de sağlamış ve bu yolla takiben iktisadi dalarmalar gelse de önemli iktisadi büyüme oranları yakalanmıştır.)
- ▶ Finans kurumlarının, bankaların, risk ölçüm şirketlerinin sağlıklı risk analizi yapabilmelerini teminen küçük ve orta ölçekli şirketler için kredi riski veri tabanının oluşturulması.
- ▶ Kredi bürolarının kurulması ve KOBİ'ler için kredi derecelendirilmesinin yapılmasına imkân sağlanması
- ▶ KOBİ'lerin finansman ihtiyacını karşılamak üzere özel bankaların kurulması (Türkiye'de Halk Bankası içindeki ESNAF bankacılığı, Özel Bankalar içindeki KOBİ bankacılığı gibi)

Ancak buralardan deniz taşımacılığı için uygun koşullarda kredi sağlamak küçük ve orta ölçekli deniz nakliye şirketleri için çok da kolay olmamaktadır. Bunların önlenmesi için alınacak tedbirler yukarıda açıklanmıştır. KOBİ'lere kredi sağlanması için talep edilen en önemli unsur kredi riskinin ölçülebilir, şeffaf ve açık olmasıdır. Bunun içinde ülke bazında bu firmalar için kredi riski veri tabanının, kredi





garanti kurumlarının oluşturulması gerekmektedir. Buna örnek olarak Japonya'nın CRD'si örnek verilebilir. CRD kredi riski analizi yapan ve firmaların kredi alabilme durumlarını derecelendirmeye tabi tutan bir mekanizmadır. Firmaların aldıkları krediyi geri ödeyebilme kabiliyetlerini ölçer. Kredi Garanti Kurumları CRD'nin üyeleridir, (180 adet) CRD Asya ülkeleri için orta vadeli bir çözümdür.

Kısa vadede ise KOBİ'lerin kredi riskini ve kredibilitesini ölçecek çeşitli metotlar olup, kredi sağlama kurumları, kredi garanti müesseseleri, bağımsız mahalli derecelendirme acenteleri ilgili veriyi kullanarak bu metotları uygulayabilirler. Firmaların kredi risklerinin ölçülmesi denizcilik sektöründe daha fazla önem arz etmektedir. Çünkü bu sektör, aslında diğer sektörlerin etkilendiği kaos ve ekonomik krizlerden beslense de (Kaos teorisi ve kelebek etkisi) sektörün kendisi bizatihi karadaki iktisadi faaliyetlere göre daha fazla risk ihtiva etmektedir. Tüm bunların dışında özellikle konteyner taşımacılığında ağırlıklı olmak üzere sermaye tepede birikmeye ve tepedeki 4-5 firma tonajın büyük bir bölümünü kontrol etmeye başlamıştır. Yani tepede bir teraküm olmakta ve sağlıklı sermaye yapısına sahip olmayan, aşırı borçlanan öz kaynak -dış kaynak rasyosunu iyi ayarlayamayan firmalar piyasa dışı kalmaktadır. Yapılan anketler küçük denizci firmaların (özellikle sermaye yapıları güçlü olmayanların) önümüzdeki 10 yıl içinde varlıklarını sürdürmeyeceklerine işaret etmektedir.

***Büyüyen deniz ticaret filosuna paralel olarak oluşan rekabet ortamında, taşımacılık faaliyetlerini sürdüren küçük ve orta ölçekli denizcilik işletmelerinin ekonomik mücadele gücünü nasıl değerlendirirsiniz?***

Bilindiği üzere; küçük ve orta ölçekli işletmeler bir ülkede ekonomik büyümenin motorudur. Küresel ekonomi hızla değişmektedir. Bu değişime ayak uydurmak, piyasada kalıcı olmak, sürdürülebilir bir büyüme gerçekleştirmek tüm şirketler için ana hedef olmaktadır. Günümüzde buna birde çevreye zarar vermeden büyümeyi gerçekleştirmek eklenmiştir. Hızla değişen dünya ekonomisi içinde firmaların bu değişime ayak uydurmaları sektörlerin, bölgelerin ve ülkelerin ekonomik başarılarının asli unsuru olmaktadır. New Growth Theory(Romer) de belirtildiği üzere sürdürülebilir bir

inovasyon yüksek gelir alanlarında küresel rekabetin anahtar unsuru olmaya başlamıştır. Bu bir ekonomiyi sürdürülebilir bir büyüme patikasına oturtmak için gerekli olan yeni değer katım prosesi ve ilave üretim faktörlerinin elde edilmesi için gerekli olmaktadır. Diğer taraftan, birçok toplumda hâkim olan güçlü norvatif görüşe göre; sürdürülebilir yaşam standartlarının artırılması, sadece ekonomik kaynakların full ve etkin utilizasyonu ile değil, mümkün olan en yüksek istihdam seviyesi ile sağlanmaktadır. Bu cümleden hareketle, birçok ülkede yapılan araştırmalar göstermiştir ki (Örneğin Almanya)küçük ve orta ölçekli şirketler ekonomik büyümeye dayalı sürdürülebilir inovasyon ve istihdam yaratımı için ideal bir araçtır. Bu küçük ve orta ölçekli şirketler, teknolojik gelişmeye ve yeniliklere daha açık ve isteklidirler. Bu bakımdan daha elastik bir yapıya sahiptirler. İnovasyon ile istihdam arasında da güçlü bir pozitif korelasyon bulunmaktadır. Bu bakımdan da son yıllarda bilinenin tersine bu şirketlerin yeniliklere daha açık olmaları ve teknolojik yeniliklere daha fazla değer verdikleri ortaya çıkmaktadır. Büyük firmalar kapitalizmin ilk devrelerinde sermaye ye daha kolay ulaşabilmeleri bakımından inovasyon konusunda daha avantajlı olmuşlardır. (Shumpeter) fakat bugün bölgesel ve ulusal ölçekte küçük ve orta ölçekli şirketler inovasyon ve yeni teknolojilerin kullanımında daha fazla istekli olmaktadır. İnovasyona dayalı istihdam artışı da, çalıştırdıkları eleman sayısı büyük firmalara göre daha az olduğundan, yeni istihdam edilen elaman oranı yüksek olmaktadır. Yukarıda sözü edildiği üzere Almanya'da ampirik olarak yapılan bir araştırmada; Alman denizcilik endüstrisindeki KOBİ'lerin inovatif yani yenilikçi faaliyetlerinin ortalamanın üstünde olduğu görülmüştür. Daha önce, zayıf, düşük teknoloji ve emek yoğun bir yapıda olan bu sektör küreselleşmeden de beslenerek, firma büyüklüğünden bağımsız olarak, dinamik küresel rekabet ve yeni teknolojik gelişmeler ile başarılı bir şekilde ilgilenip kendini bu değişime ve gelişmeye adapte ederek modern bir endüstriye dönüşmüştür. Dünyanın başat ekonomilerinden ve ihracatçılarından biri olan aynı zamanda teknoloji konusunda da ileri olan Almanya'nın denizcilik sektöründe görülen bu durum gelişme yolundaki ülkelerde ya da bunların hepsinde aynı etkinlikte görülmeyebilir. Ancak bu küçük ve orta ölçekli firmaların artık eski yapıların-

da olmadıkları değişime tabi oldukları gerçeğini de ortadan kaldırmaz. KOBİ'lerdeki bu değişim her sektörde görülmektedir. Ancak değişim ve değişime adapte olabilme finansman ile alakalı bir husustur. Deniz taşımacılığı ise emek yoğun değil, sermaye yoğun bir hizmet alanıdır. Son zamanlarda da bu sektörde can ve mal emniyeti ve yeşil ekonomi, mavi ekonomi tahdında getirilen yeni kurallar, gemilerdeki teknolojik değişimler ve büyük ölçekli taşımacılığın avantajları, yeni yakıtlar ve enerji verimliliği hususları tüm bunlara uygun çalışma ve adapte olmanın maliyetini ve finansman ihtiyacını anormal derecede artırmaktadır. Yukarıdaki bölümde belirttiğimiz üzere; özellikle gelişme yolundaki ve az gelişmiş ülkelerdeki KOBİ'lerin, en önemli sorunu sermayeye ulaşabilme ve uygun finansman koşulları ile çalışmamalarıdır. Bu durum ise küçük ve orta ölçekli firmalar ne kadar dinamik ve elastik olsalar da, büyük şirketler gibi hantal olmasa da, karar alma mekanizmaları yavaş çalışmasa da, sermaye yapılarının zayıf olması yüzünden dalgalı bir piyasa olan deniz taşımacılığı piyasasındaki doğrudan ve dolaylı krizlerde varlıklarını sürdürmemeye riski ile karşı karşıya kalmaktadırlar. Güçlü sermayeye sahip büyük şirketler bu küçük şirketleri ya yutmakta ya da kendilerine hizmet eder hâle getirmektedirler. Bu nedenle de öz kaynak sorunu olan ve plansız/ irrasyonel dış kaynak kullanan küçük firmalar krizlerden etkilenirken, parası olan büyük firmalar bunları yutmaktadırlar. Fakat sağlam finansal kaynağa sahip, kredi borcu olmayan ya da aşırı kredi borcu olmayan küçük ve orta ölçekli firmalar kriz dönemlerinde varlıklarını sürdürmeyi, hatta yatırım imkânı elde etmeyi büyüklere göre daha fazla elde etmektedirler.

Büyük ölçekli firmalar krizlerden daha fazla etkilenmektedirler. Bu büyük kayıpları karşılayacak finansal güce sahip olmayanlar ise KOBİ'lere göre daha kötü duruma girmektedirler. Özetle; sağlam finansal yapıya sahip KOBİ'ler hem değişime daha kolay adapte olabilmekte, hem de iktisadi krizleri daha kolay atlatabilmektedirler.

***Küçük tonaj gemi işletmecilerinin geçmişten günümüze hedefledikleri büyüme oranlarının gerisinde kalmalarını hangi sebeplere bağlıyorsunuz? Özellikle Türk denizciliği açısından bu sorunun temelinde yatan ekonomik nedenleri anlatır mısınız?***

Bu sorunun cevabının büyük bir bölümünü yukarıda bulmak mümkündür. Tekrar edersek finansmana, uygun krediye ulaşmak konusundaki güçlüklerin ana sorun olduğunu söyleyebiliriz. Türk denizciliği açısından ise bu ana soruna ilave edeceğimiz diğer hususlar aşağıda belirtilmiştir.

Şirket parçalanması; zaten sağlam sermaye yapısı olmayan ve finansman temininde zorlukla karşılaşılan bu küçük ve orta ölçekli deniz nakliye şirketleri, firma sahibi baba ölünce çocuklar gemileri paylaşarak yeni şirketler kurduklarından ve çoklukla birbirleri ile konuşmadıklarından bir türlü istenilen büyüme gerçekleşmemekte ve büyüme yerine birbirleri ile rekabet eden küçük firmalar ortaya çıkmaktadır. Bu tıpkı tarım sektöründeki parçalanmış tarlalar sorunu gibi bir etki yaratmaktadır. Diğer taraftan şirketlerin hafızası ve geçmişi kaybolmakta, köklü ve uzun süre piyasada olan şirketler oluşmamaktadır.

Diğer sorun ise varlık yönetimidir; varlık yönetimi konusunda küçük işletmelerin rasyonel ve akılcı bir varlık yönetimi yapmaları ve piyasanın durumuna bakmadan bir geminin borcu bitince, bu gemi diğer geminin borcunu öder mantığı ile yatırım yapmaları, ya da daralma döneminin başında bunu iyi okumadan, sürüden ayrı kalmama içgüdüğü ile bir armatörün yaptığı yatırımı örnek olarak, ondan aşağı kalmamak için yapılan yatırımlar hüsrana sonuçlanabilmektedir. Küçük ve orta ölçekli deniz nakliye şirketlerinin sahipleri genellikle alaylı ya da okumuş olarak kaptan ya da çarkçı olduklarından ya da deniz nakliye şirketlerine hizmet sağlayan, gemi inşa ve tamir şirketleri, torna/tesviye ve döküm, ağaç işçiliği, vinç imalatı, motorcu vb. gibi şirketler olduğundan teknik idare konusunda önemli bir maliyet avantajları ve etkinlikleri bulunmaktadır. Ancak, broker kökenli armatörler hariç ticari idare konusunda aynı şeyi söyleyebilmek mümkün değildir. Özetle varlık yönetimi ve ticari idare konusunda zayıf olan bu denizcilik KOBİ'leri günümüzde yeni neslin (çocuklar, torunlar) şirketlerde etkin olması ile değişmeye başlamıştır. Varlık yönetimi ve ticari idare eskire göre daha iyi olurken (hala büyük şirketlere ve denizci ülke şirketlerine göre geridir) teknik idare konusundaki avantajları ise deniz taşımacılığındaki teknolojik gelişme ve yeni ulusal ve uluslararası regülasyonlar nedeni ile

zayıflamaya başlamıştır.

Yani artık gemiyi sefere hazır hale getirmek ya da yıllık onhire süresini maksimum seviyede tutmak yetmemekte, bunları deniz taşımacılığına getirilen yeni regülasyonlara uygun olarak gerçekleştirmek gerekmektedir. Bu ise daha fazla teknik bilgi, kalifiye personel ve finansal kaynak gerektirmektedir.

Türkiye'de deniz nakliye şirketleri ve tersaneler uygun devlet teşvikleri ve banka kredileri ile büyümüştür. Bu kredi ve teşviklerin verildikleri dönemlerde Türk bayraklı filo büyümüştür. Böylece finansmana ulaşım sorunu halledilmiştir. Diğer önemli konu ise Türk bayraklı gemilere direk yada endirek olarak sağlanan ticari destek ve himaye olmuştur. (cargo reservation (yük tahsisi), bayrak ayrımcılığı, navlun pirimi vb)

Devlet yurt dışından sağlanan kredilere garantör olmuş, kamudaki deniz nakliye şirketlerinin uygun koşullarda özelleştirilmesini sağlayarak deniz nakliye şirketlerinin varlıklarının artmasına katkı sağlamıştır. Ancak daha önemlisi sektördeki firmaların bir araya gelmesini teşvik etmiştir.

Bazı deniz nakliye şirketleri 2008 krizi öncesi dönemde sale and lease back esaslı ile yurt dışından özellikle Almanya'dan kredi (dış kaynak) sağlamışlardır. Bazı firmalar ise günümüzde Almanya'nın kendi gemi inşa şirketlerine sağladığı avantajlardan yararlanmak üzere; Alman şirketi tarafından Almanya da inşa edilen gemiyi bare boat esaslı ile kiralama ve kira süresi sonunda satın alma vaadi ile alarak uygun kredi ve inşa imkânlarından yararlanmışlardır. İspanya'nın tax lease sisteminden de benzer şekilde yararlanmak mümkündür.

Diğer taraftan; 1-2 şirket hariç sermaye piyasasından kaynak sağlayan deniz nakliye şirketi ülkemizde bulunmamaktadır. Şirketlerin bir araya gelerek ortak deniz nakliye şirketleri tesis etmelerine de pek rastlanmamaktadır. (Devlete ait olan bazı tesis ve varlıkların özelleştirme ya da işletim hakkının devri projeleri, römorkör ve kılavuzluk hizmetleri verme imtiyazı elde etmek için oluşturulan birlik-telikler hariç) Kısaca teşvik ve destek olmayan alanlarda söz konusu denizcilik şirketleri birliktelik arz etmemektedirler. (İstisnası farkında olmadan BWM sistem için oluşturdukları kümedir) Bu cümleden olmak üzere

birçok ülkede tabandan yukarı özel sektörün oluşturduğu ya da tavandan tabana devletin etkin rol oynadığı denizcilik kümeleri varken, bu denizcilik kümeleri sektör için son derece faydalı olurken ülkemizde gemi inşanın bir alt alanında küçük bir küme dışında böyle bir oluşuma rastlanmamaktadır. Bir kümelenme modeli tahtında denizcilik kümelerinin kurulması sektöre büyük katkı sağlayacaktır.

Son olarak Türk armatörünün sosyolojik olarak yapısını, sektörün genetik kodlarını, Türkiye'nin navlun açığını ve bunun hangi alanlarda fazla olduğunu dikkate alarak, devletin sektöre yardım için imkânlarını, finansman temin etme konusundaki avantajlarını hatırla tutarak, Türk deniz ticaret filosunun geliştirilmesi ve denizcilik şirketlerinin sermaye piyasasından yararlanmalarını temin etmek üzere aşağıdaki özgün finansman ve işletim modelini tavsiye edebiliriz.

#### **Tespitler;**

1-Devlet özel sektör denizcilik şirketlerine göre daha kolay ve uygun kredi temin etme imkânına sahiptir. Devletin kredi kurumlarının talep ettiği teminat sorunu yoktur.

2-Geminin teknik ve ticari idaresini özel sektör şirketleri devlete ait şirketlere göre daha iyi yapmaktadır.

3-Özel sektör şirketleri devlet ile ortak iş yapmaya çekinmekte, ancak devlete ait varlık ve tesislerin işletim hakkını alarak işletmekten hoşnut olmaktadır.

4-Piyasada yeni gemi ve ikinci el geminin bedelini navlun belirlemektedir. Navlundan günlük time charter eşitine oradan da örnek geminin teorik ortalama günlük işletme maliyeti (opex) düşüldüğünde geride kalan günlük değer geminin kapital maliyetinden yüksek olması halinde kar, düşük olması durumunda ise zarar ortaya çıkmaktadır. Buna göre de piyasada geminin bedeli ve buna göre günlük bareboat kira birimi ortaya çıkmaktadır.

5-Devlet Varlık Fonuna bağlı olarak çalışacak ve sadece varlık yönetimini gerçekleştirecek bir denizcilik şirketi kurabilir. Bareboat kiralama yöntemi ile devlet varlık yönetimini üstünde tutarak satın alma maliyetine ve piyasa koşullarına uygun bir kira birimi ile gemiyi özel sektör şirketine kira süresi sonunda satın alma vaadi ile kiraya

vererek teknik ve ticari idareyi kiraya verilen şirkete devredebilir. Devlet bunun için gemileri ikinci el piyasadan ve yeni gemi inşa olarak nerede daha ekonomik olarak inşa edilecek ise oradan temin edebilir, ya da inşa bedeli yüksek ise farkı kompanse ederek Türk tersanelerinde inşasını sağlayarak gemi inşa sektörünü destekleyebilir. Bu gemicilik şirketinin hisseleri sermaye piyasasına kote edilerek, ihtiyaç duyulan finansal kaynağın bir kısmı bu yolla temin edilebilir.

6-Alınacak olan gemi devletin ithal ettiği ve büyük navlunlar ödenen alanda çalıştırılacak ise örneğin LNG taşımaları ya da ihtiyaç duyulan diğer alanlar (Konteyner gemileri, Koster tonajı vb) kamu yüklerinin direkt Devlete ait olan yükler, Askeri yükler, TMO, DMO veya diğer kamu yükleri bu gemilere hasredebilir. Bu konuda Dünya Ticaret Örgütü, OECD, AB bakımından bir sıkıntı bulunmamaktadır.

Faz I Türkiye'nin navlun açığını azaltmak üzere hangi alanlarda dışarıya fazla navlun ödüyor isek, ya da gemileri cross trade/dıştan dışa olarak

çalıştırarak hangi alanlarda daha fazla navlun geliri elde ederek açığımızı kapatacak isek bu gemi tipi ve tonajının, taşıtanları da içermek üzere deniz taşımacılığının tüm paydaşlarının yer aldığı bir komisyonca tespiti

Faz II Varlık Yönetimini yapacak devlet şirketinin kurulması, söz konusu gemileri satın alması, armatörlerin bir araya gelerek teknik idare ve ticari idareyi yürütmek üzere bir denizcilik şirketi kurmaları ve söz konusu gemileri devletten cari piyasa koşulları tahtında bare boat esaslı kiralamaları

Faz III Belli bir dönemin sonunda bu deniz işletmeciliği şirketinin hisselerinin minimum %30'u sermaye piyasasına kote edilerek halkında bu işe ortaklığının sağlanması ve refah transferinin sadece deniz nakliye şirketlerine değil halka da yapılması

Bu model de geminin mülkü devlete ait olduğundan ve gemiyi piyasadaki ratelere göre bare boat esaslı ile kiralandığından bir kaybı olmayacaktır. Kiralayan deniz nakliye şirketinin de kapital maliyeti rakipleri ile aynı ola-

caktır. Bu şirketin opex maliyeti de zaten Türkiye'de piyasanın altında olduğundan geminin time charter maliyeti oldukça rekabet edebilir düzeyde olacaktır. Süreç içinde geminin işletilmesinden sermaye terakümü sağlayan deniz nakliye şirketi gemiyi kira süresi sonunda satın alma imkânına kavuşacaktır. Devlet eli ile zengin bir zümreye kaynak aktarımı olmayacak, hisselerin bir kısmı sermaye piyasasında halka arz edileceği için halk da bundan yararlanacaktır.

### Sonuç

Denizcilik şirketleri ceplerinden para çıkmadan işletecekleri gemiyi sahip olarak filo büyüyecek, Türkiye'nin navlun açığı azalacak ve cari açığın azalmasına katkı sağlanacak, devletin bundan bir zararı ya da kaybı olmayacak, denizcilik şirketlerinin hizmetlerini sermaye piyasasına kote etme alışkanlığı sağlanacak, devletin kaynak temininde adil bir denge tesis edilecektir. Bu modelde tarafların üstlenecekleri risk sadece ticari risk olacaktır. Devlet açısından bunun bütçeye de bir yükü bulunmayacaktır.





### Ali Özcan

Albaraka Türk Katılım Bankası  
Ticari Portföy Yöneticisi

Lisans eğitimini İstanbul Üniversitesi İktisat Fakültesi Ekonometri Bölümü'nde, Yüksek Lisans eğitimini ise Marmara Üniversitesi Bankacılık Bölümü'nde tamamladı. Bankacılık hayatına 2014 yılında Albaraka Türk Katılım Bankası'nda başladı. Türk kontrollü gemilerin finansman sürecinde yer alan Ali Özcan, halen Albaraka Türk Kadıköy Şube'de Ticari Portföy Yöneticisi olarak görev yapmaktadır.

## "Bankalar zamanlaması ve planlaması doğru olan yeni yatırımlara her zaman destek olmak ister."

### **Küçük ve orta ölçekte taşımacılık faaliyetlerini sürdüren armatörlerin, finansmana ulaşma konusunda bankalardan beklentileri nelerdir?**

Denizcilik sektöründe küçük ve orta ölçekli taşımacılık faaliyetini sürdüren armatörlerin işletme sermayesine yönelik ya da yeni yatırımlarına destek olmak üzere bankalardan finansman desteği talepleri olabiliyor. Bugün baktığımızda çoğu armatör piyasadan yakıt, tersane, yedek parça vb. harcamalarına belirli bir vade ve maliyet ile karşılık bulabilmekte diyebiliriz. Piyasa doğası gereği döviz üzerine ticaret yapmakta ve günümüz döviz kredi maliyetleri halen düşük seviyelerde.

Armatörler, temel işletme harcamaları kapsamında yapacağı borçlanmalarda piyasa borçlanma maliyetine kıyasla bankalardan daha uygun maliyetle kısa vadeli döviz finansman desteği tercih ediyorlar. Bu sayede maliyet yönetimi konusunda avantaj sağladıklarını söyleyebiliriz.

Her sektörde olduğu gibi yeni yatırımlar büyümeniz ve rekabet edebilmeniz için zamanla karşı karşıya kalınması kaçınılmaz bir zorunluluktur. Tabii ki bu yatırımlarda zamanlama ve doğru tercihin dikkat edilmesi gerekli iki temel konu olduğunu düşünüyoruz. Öngörülü olmak ticaret hayatının en istenilen özelliklerinden birisidir.

Armatörlerin gemi alımına yönelik yatırım sürecinde bankalardan finansman talepleri olabiliyor. Bizler bu süreçte değerlendirmenin mümkün olduğunca hızlı sonuçlanmasını ve nihai cevabın armatöre bildirilmesi konusunda hassasiyet gösteriyoruz. Tabii ki bu bir süreç ve her zaman armatörün bankadan beklediği şartlarda ve süre içerisinde bir sonuca ulaşamamış da olabiliyoruz. İlk olarak karşılıklı beklentilerin ve taleplerin doğru anlaşılıyor olabilmesi gerekli. Banka gemi yatırımı finansmanında denizde ve karada teminata ihtiyaç duyabiliyor. Armatörlerin en sık karşılaştığımız talebi ise sadece geminin ipotek edilerek gemi finansmanı sağ-



lanması diyebiliriz. Bizler bu talepleri birçok farklı parametre ile ele alıyor ve her iki taraf için de uygun bir finansman modeli üzerinde finansman desteği sağlıyoruz.

Geçmişe baktığımızda bankacılık sektörünün birçok finansal kriz atlattığını ve bunlardan önemli çıkarımlarda bulunduğunu görüyoruz. Finansal kriz dönemlerinde yara almayan sektör yok diyebiliriz. Bazı sektörlerde zararın boyutu diğerlerine kıyasla çok farklı olabilmekte. 2008 yılında ise bunu denizcilik sektörü üzerinde görüyoruz. O yıllarda yaşanan süreci birçok armatörden dinleme fırsatımız oldu. Çok azı bir krizle karşılaşma olasılığını öngörerek hareket etmiş. Bankacılık tarafında ise sektöre o yıllarda verilen yanlış kredilerin krizin etkisini derinleştirdiğini görüyoruz. Halen yaşanan kriz Türk bankalarının denizciliğe finansman sağlama iştahı üzerinde etkisini tam anlamıyla yitirmiş değil.

Bankalar zamanlaması ve planlaması doğru olan yeni yatırımlara her zaman destek olmak ister. Bu kapsamda armatörlerin finansman taleplerine hızlı

ve etkili cevap verebildiğimizi düşünürüz. Armatör ile planlandığı yeni yatırıma yönelik görüşmeler bizleri heyecanlandırıyor. Türk denizciliğinin gelişmesini, gençleşmesini ve Türk kontrollü gemilerin sektördeki payının artmasını gurur verici olarak görüyor ve bunu destekliyoruz.

### **Teşvikler, kredi faizleri ve vadelenmeler hakkında sizce ne tür düzenlemeler yapılabilir?**

Sektörün kazancının döviz olması sebebiyle finansman kullanımları döviz kredisi olarak sunuluyor. Döviz cinsinden kredi maliyetleri uzun süredir uygun seviyelerde. Bankalar arasında bazı dönemlerde kredi maliyetlerinde farklılıklar olabiliyor bankacılığın doğası gereği bu normal bir durum. Kredi vadelerinde ise genelde 4-5 yıl tercih ediliyor vade uzadıkça maliyet artışı da söz konusu. Proje finansmanı olarak ele aldığımızda projenin öngörülen nakit akımı ile uyumlu bir kredi tutarı ve vade belirlemek armatörün de yararına olacaktır. Armatörlerin de tercihi öz kaynak oranını mümkün olduğunca yüksek tutarak kredi maliyetini ve vadesini azaltma yönünde

diyebiliriz.

Yeni gemi inşa tarafında Kredi Garanti Fonu ile yapılan faiz desteği, hurda teşviki vb. çalışmaları sektörü destekleyici gelişme olarak görüyoruz. Koster Filosu Yenileme Projesi'nin hayata geçmesi sektör için oldukça önemli. Bankaların finansman sağlamalarında Kredi Garanti Fonu'nun desteği armatörler için avantaj sağlıyor. Yüksek piyasalarda günümüz itibarıyla sunulan teşvikler yeterli görülmemeyebilir. Talep edilen ve yapılmasının faydalı olacağı düşünülen bazı iyileştirmelerle bu alanda farklılık yaratılabileceğini düşünüyoruz.

Hâlihazırda gemi finansmanı sağlayan bankalar yeni inşa projelerinde desteklerine belirli şartlarda devam etmek isteyeceklerdir. Tabii ki burada sunulan teşvikler ve desteklere rağmen armatörlerin maliyet konusunda çekincelerini görüyoruz. Yeni inşa maliyetleri ile ikinci el piyasa fiyatlarını karşılaştıran armatörlerin yeni gemi inşayı tercih etmediklerini söyleyebiliriz.





## Cem Saraç

Albaraka Türk Katılım Bankası  
Kadıköy Şube Müdürü

*Bankacılık hayatına 2004 yılında AKBANK'ta başladı. 2006 yılından itibaren Albaraka Türk Katılım Bankası'nda genel müdürlük birimleri ve şubelerde çeşitli pozisyonlarda bulundu. Halen Albaraka Türk Kadıköy Şube Müdürü olarak görev yapmaktadır.*

**"Gemilerin tek başına yeterli bir değer olarak kabul edilmesi her proje için geçerli olmamakla birlikte bankaların denizcilikteki yetkinliğinin artması ile bu alanda gelişme sağlanabileceğini düşünüyoruz."**

**Bankaların, gemileri bir değer olarak kabul edip, kara ipoteği olmadan proje finansmanı yapmaları hangi şartlarda ve ne zaman mümkün olabilir?**

Armatörler uzun yıllar denizden kazandıklarını yine denize yatırım yaparak faaliyetlerini devam ettirmektedirler. Aslında faaliyet kazancınızı yine aynı alanda yeni yatırımlarda kullanmak ticari hayatın doğası diyebiliriz. Yatırımlarının çoğu denizde olan armatörlerin bankaların kara ipoteği taleplerine yeterli cevabı veremedikleri durumlar olabiliyor. Oysaki bir geminin teminat değeri her anlamda armatör için daha yüksek. Bankalar için ise durum bundan biraz farklı, aslında bankalar gemiyi bir değer olarak kabul ediyorlar buna ek olarak kara ipoteği talepleri olabiliyor. Birçok örnekte gemi ipoteği yanı sıra kara ipoteği de arandığını görüyoruz.

Finansman taleplerine konu gemiler genellikle yabancı bayraklı olmakla birlikte armatör firma yurt dışı yerleşik olabiliyor. Yurt içi yerleşik firma üzerine kayıtlı Türk bayraklı gemilerde finansman süreci olumlu ayrışıyor diyebiliriz. Fakat sektörün mevcut talebi ele alındığında her iki örnekte de destek olmak için farklı modeller sunabiliyoruz.

Gemilerin tek başına yeterli bir değer olarak kabul edilmesi her proje için geçerli olmamakla birlikte bankaların denizcilikteki yetkinliğinin artması ile bu alanda gelişme sağlanabileceğini

düşünüyoruz. Bankaların denizcilik sektöründe ihtisaslaşmasının şube yapısını buna uygun kurmasının hem banka hem de armatör için faydalı olacağı kanaatindeyiz. Denizcilik sektörüne finansman sağladıkça bankalar sektörün güncel ödeme kabiliyetini ve kredilerin geri dönüşlerini bir bütün

olarak ele alabilecektir. Yeni gemi inşa tarafında Kredi Garanti Fonu kefaleti gibi yatırımı ve sektörü destekleyici adımlar atılması zamanla bankaların denizcilik sektörüne yönelmesine armatörlerin taleplerinin karşılık bulmasına katkı sağlayacaktır.





# 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



## Bilgehan Engin

FMS (Fr. Meyer's Sohn) Lojistik  
Genel Müdürü

Dokuz Eylül Üniversitesi Denizcilik Fakültesi Deniz İşletmeciliği Bölümü'nü bitiren Bilgehan Engin, St. Galler Business School International Senior Management Sertifikası sahibidir. Aynı zamanda UTİ-KAD ve İMEAK DTO 37. Meslek Komitesi Üyesi olan Engin, hâlihazırda FMS (Fr. Meyer's Sohn) Lojistik Genel Müdürü olarak görev yapmaktadır.

# Konteyner Krizinin Mart 2022 Süreci

Lojistik altyapısının güçlü ve modern olmasının önemi, insanların yerleşik hayata geçmesinden bu yana hiç azalmadan devam ediyor. Tarihin her döneminde lojistik imkân ve kabiliyeti yüksek olan medeniyetler hamle üstünlüğünü elinde bulundurmuştur. Kazanılan ve kaybedilen önemli savaşlarda lojistik anlayış belirleyici olmuştur. Ek olarak, ticari açıdan gelişen ve refahı yakalan toplumlar ilk çağlardan bu yana lojistik altyapıları olan medeniyetlerdir. Bu durumları anlatan örnekler sayısız; Anadolu-lu süper güç Hititlerden, Roma'ya; merkantilist dönemin ve günümüzün güçlü ekonomilerinden Hollanda ve İngiltere'den, modern dünyanın yeni süper gücü Çin'e dek birçok medeniyet sayabiliriz. Yazının devamında OBOR'a (one belt one road – bir ku-

şak bir yol projesi) değineceğiz ve Çin'in lojistik altyapı girişimlerinden ve bu girişimlerin ne anlama geldiğinden bahsedeceğiz. Tarihe yön veren önemli savaşlarda lojistiği hatırlamak gerekirse, Pers hükümdarı Darius'u kendi ülkesinin topraklarında yenen Büyük İskender'i ve Amerikan iç savaşında demiryollarını mümkün olan en etkin şekilde kullanan Kuzey'i bir çırpıda sayabiliriz. Lojistik üstünlük belirleyicidir.

Lojistik, temel olarak bir süreç yönetimidir. Bu süreçte ihtiyaçlarınızı belirler ve tedarik edersiniz. Bu süreç yönetiminin modern insan için doğum anını hatırlayarak bizler için ne anlam ifade ettiğini daha kolay anlayabiliriz. Tarihi gelişim süreci içerisinde an gelecek ve avcı-toplayıcı insan grupları

tarımı keşfedecek, toprağı ekip biçmeye ve kendi gidasını yetiştirmeye, yani kontrol etmeye başlayacaktır. Yaklaşık 2,5 milyon yıl süren yiyecek bulmak için daimi olarak hareket halinde olma zorunluluğu yerini, tarım için toprağına bağlanmaya ve yerleşik düzene geçmeye bırakacaktır. Toprağına yerleşmek beraberinde hayvancılığı da getirecektir. İnsan topluluklarıyla birlikte, büyük-küçükbaş ve kümes hayvanları da yerleşik olarak yaşamaya başlayacaktır. Bu insanlık tarihindeki en köklü değişimdir.

Bugün bildiğimiz anlamda tarım ve hayvancılık başladığında hemen ciddi bir sorun baş gösterecektir; üretilen gıdaların kısa ömürlülüğü. Gıdalar bozulmaktadır, bu nedenle hızla tüketilmelidir. Bu durumu aşmak için tuzun koruyucu özelliği keşfedilir. Bu keşfin insanlık tarihinin en çığır açan keşiflerinden birisi olduğu bilinmelidir. 1 Bu noktadan sonra lojistiğin nasıl devreye girmeye başladığına bakalım.

İnsanlık tarihinin ilk stratejik minerali tuz, ilk çağların petrolüdür adeta. Öyle ya, tuza sahip olan ya da tuzu en etkin şekilde tedarik eden topluluklar hızlı şekilde gelişmeye başlar. Zira artık gıdayı koruyabiliyorlar ve stoklayabiliyorlardı. Milyonlarca yıllık evrimin neticesinde geline bu durum insanoğluna modern anlamda tedarik zinciri yönetim sürecini, bir başka deyişle lojistiği başlatan evre olacaktır. Zaman içerisinde tuzu yerleşim yerlerine tedarik etmek için yollar inşa edilmeye başlanır.







Romalılar, kendilerine uzun süreli dünya hâkimiyeti sağlayan yol inşa etme çalışmalarını, tuz tedariki için başlatmışlardır. Böylelikle geçmiş dönemin belki de ilk stratejik ürünü olan tuzun kullanılmaya başlanması insanoğlunu lojistik süreç yönetimine itmiş oldu. Bu yöneliş, en temel ihtiyaç olan beslenmenin sürdürülebilir olması kadar, rakip topluluğa üstünlük kurmak, bölgesel ve hatta küresel hâkimiyet konusunda da insanoğluna hatırı sayılır imkânlar sunar.

### **OBOR, G7 ve Türkiye**

Bu perspektif günümüzde de aynı şekliyle ve epeyce hızlanmış olarak devam ediyor. Bunun önemli ve son emarelerinden birisini, Haziran 2021'de İngiltere'de düzenlenen G7 zirvesi sonucuna baktığımızda görüyoruz. 14.06.2021'de yayınlanan sonuç bildirisinde yer aldığı üzere, Çin'in büyük lojistik altyapı hamlesine cevaben gelişmekte olan ülkelere altyapı ve enerji projeleri sunulmasına karar verildi. Bu kararın nasıl ve ne zaman uygulanacağı ve küresel tedarik zincirini nasıl şekillendirebileceğini önümüzdeki yıllarda göreceğiz. Bu önemli gelişmeler arasında ülkemizde gözler yakında yayınlanması beklenen Ulaştırma Bakanlığı Ulusal Ulaştırma ve Lojistik Ana Planı hazırlık çalışmaları

larına döndü. Ben şahsen bu planda G7 bildirisinin bu altyapı hamlesine atıf ve cevap bekliyorum. Madem G7'nin böyle ciddi bir önceliği var, OBOR'da bölgemiz için kritik bir noktada bulunan Pire limanına bir alternatif olarak Türkiye'nin adım atmaya hazır olduğunun gösterilmesi çok isabetli olacaktır. Çin'e ait olan bu limanı dengelemek hem Türkiye'nin hem de OBOR'a alternatif üretme arayışında olan G7'nin çıkarına olabilir. Hep söylediğimiz gibi, ana plan ve stratejiler önemlidir.

Lojistik pazarın artık kanıksamaya başladığı baş ağrısı konteyner krizine gelecek olursak, öncelikle şunu vurgulamak isterim: G7 zirvesinde bu kriz konuşulmadığına göre çözümsüz değildir! Zira bilindiği ve her yıl şahit olunduğu üzere, batı dünyasının hâkim ülkeleri bir meseleyi gündemlerine alırlarsa o mesele çözülmez. Bu durumu iklim değişikliği, karbon emisyonları, biyo çeşitlilik kaybı, küresel yoksulluk ve göç konularında yakından gözlemliyoruz. Konteyner krizi konuşulmuyorsa çözüm vardır ve yakındır.

### **Kördüğüm Olmuş Bir Ağ**

Bu krizi artık daha iyi biliyor ve tanımlıyoruz. Gözümüzde ipten örülmüş

bir ağ canlandırılalım. Bu ağın merkez noktalarında kocaman düğümlerin oluştuğunu ve ağı büzdüğünü hayal edin. Düğümler o kadar büyük ve sıkı ki ağımsız hale getiriyorlar. Ağ kullanmak için bu düğümlerin çözülmesi gerekiyor. Ancak düğümler sımsıkı orada duruyor. Çözüm için zaman ve uğraşı gerekiyor. Ne var ki bu ağı bir şekilde kullanmaya devam etmeliyiz. İşte içinde bulunduğumuz durum bir parça da olsa bu ağa benziyor. Ağ kenara alıp, üzerinde çalışmak için zamanımız olsaydı her şey daha kolay olabilirdi. Ancak hep söylüyoruz ya, Covid-19 pandemisi dünya ticaretinde ve dolayısıyla küresel tedarik zincirindeki ana kırılma noktalarının tam üzerine bastırdı. Kırılma noktaları daha da baskı altına aldı ve körükledi. Bu ağı öyle ya da böyle kullanmaya devam etmeliyiz. Düğümlerin çözümünü ağı kullanırken yani üzerinde yük varken yapmalıyız.

Maalesef ki ABD ve Çin'de oluşan ve oluşmaya devam eden düğümlerin çözümü zaman alacak. Küresel ekonominin felsefe savunucuları üretimi, sanayileşmesini tamamlayan ülkelere kaydırırken, ne tedarik zincirini, ne Çin'in nasıl hızla güçleneceğini ne de ticaret savaşlarını öngördü. Covid-19'u da öngörmedi ancak bunun

için kimseyi suçlayamayız. Zira pandemi olmasaydı, çarklar ağır aksak da olsa dönmeye devam edecekti. En azından bir süre daha.

Elbette ki alternatif yollar her zaman mümkün. Elimizdeki ağır işlevi ciddi oranda aksıyor ancak bundan herkes şikâyetçi değil. İnsan vücudunda ana damarların tıkanmasıyla devreye giren ya da oluşan kılcal damarlar gibi farklı yollar oluşabiliyor ya da kuvvetleniyor. Konteyner krizinin tıkadığı bölgesel damarlara, koster taşımacılığı ciddi ve etkin bir alternatif olarak takviyede bulunuyor. Türkiye ve bölgesindeki sularda da bu gelişimi gözlemliyoruz. Nasıl 90lı yıllarda açık yükten konteyner taşımacılığına hızlı bir kayma yaşandıysa, belli ticari rotalarda ve belli yüklerde konteynerden açık yüklemeye dönüş hız kazanmış durumda. Gemi kiralardan, koster navlunlarındaki hareketliliğe dek bunu her aşamada görüyoruz.

Bu yazıda ya da tek oturumda bitirmek mümkün olmaz ancak bu durumun anlattığı çok şey var. Kısaca değinelim; ekonomi bir lobi ve ağı işi. Bunu yerele hapsetmek nasıl mümkün değilse sadece küresel bir anlayışla yürütmeye ve yönetmeye çalışmak da o denli mümkün olmayacaktır. Ek olarak, döne döne vurguluyoruz; lojistik yönetimi büyük bir iş. Ana planınız ve stratejileriniz önemli. Koster taşımacılığı bu yönetim ağının önemli bir oyuncusu. Ancak tüm büyük oyunlara benzer şekilde, lojistik de bir par-

ça satranç oyunu gibidir. Elinizdeki oyuncularını iyi kullanmanız gerekir. Yerel gücünüzü iyi planlamalı ve kullanmalısınız. Gücünüzü iyi bilir ve kullanırsanız bir anlamı var. Aksi takdirde elinizdeki imkânların hiçbir önemi kalmaz. Yukarıda değindiğimiz Ulusal Lojistik Ana Planında elimizdeki imkânların tümüne değinilmeli ki bütünlüklü bir ana planımız var diyebilelim. Kısacası ana plan yaparken, bu planı hem küresel hem de yerel bir vizyonun etrafında konumlandırmak elzemdir. Koster taşımacılığına bu açıdan bakılmalı ve ne kadar önem arz eden bir alternatif olduğu atlanmamalıdır. Küresel ya da bölgesel oyuncu olmak öncelikle bastığın yere sağlam basmakla ilgilidir. Çin bunu gayet iyi biliyor ve uyguluyor. OBOR projesiyle Asya'ya sapasağlam bir adım basacak ve küresel amaçlarına yönelmesi için artık önünde bir engel kalmamış olacak.

#### **Elimizde Ne Var?**

Konteyner krizi ile ilgili elimizde ve önümüzde ne var? Buraya bakacak olursak; elimizde kör düğüm olmuş devasa limanlar, açıkta beklemek zorunda olan, kucaklarında binlerce TEU mal ve konteyner taşıyan gemiler ve 4 ile 5 kat yükselmiş konteyner navlunları var. Önümüzde ise belki de fırtına öncesi sessizlik var. Avrupa ve ABD bölgesinde, pandemiden dolayı nakdi devlet desteği alan ve birikimleri yüksek bir tüketici grubu Noel rallisine hazırlanıyor. Ağustos ve Eylül aylarında

Noel yüklemeleri, üretim bölgesinden, yani Asya'dan başlayacak. Beklentiler bu sezon Noel tüketiminin tarihi zirvede olacağı yönünde. Bir başka deyişle bir kördüğümünden diğerine akış ciddi anlamda hız kazanacak. Bu pence-renden baktığımızda konteyner krizi 2021 sonuna doğru kasvetli ve zorlu gelişimine devam edecek gibi duruyor. Noel rallisi yerini senelik Çin tatlilerine bıraktıktan sonra Mart 2022 bizlere ne getirir, düzelve işaretleri gelmeye başlar mı, o zamana kadar kim ölür, kim kalır, bunu hep birlikte yaşayarak göreceğiz.

Yine de ben karamsar olmamayı önermek istiyorum. Konteyner krizi, hatta Covid-19 pandemisi bile öyle ya da böyle aşıllacak sorunlar. Bunlar zaten birbirine bağlı. Özellikle pandemi sürecinde tünelin sonunda ışık görünmeye başladığında, konteyner krizi de sönmelenmeye dönecektir. Üstelik elimizde artık tuzdan başka bir sürü stratejik araç, ürün ve imkân var. Biz bu ağı tamir ederiz.

Esas meseleyi, çevremize şöyle bir dönüp baktığımızda görüyoruz. Müsilaj, tahrip edilen doğa, değişen iklim, yarı yarıya azalan yağışlar... Artık zaman, bu işin gerçek sorumlularından medet ummayı bırakıp aksiyon alma zamanı. Bu sorun için Mart 2022 bile geç olabilir. Bu yakıcı sorun ise bir başka yazının, hatta yazıların ve ortamın konusu.



SEAPART

# 31 Senedir denizcilik hizmetinde!

Gemilerin sorunsuz seyri ve işletmecilerin işlerini kolaylaştırmak için...

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



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

seapart@seapart.com



## Gökhan Özcan

KOSDER Yönetim Kurulu Üyesi  
KOSDER Akademi Başkanı

Denizcilik hayatına 1983 yılında İ. Kaptanoğlu firmasında kiralama bölümünde brokerlik yaparak başladı. 1992'de Eko Denizcilik kurucu ortağı, 1995'de de Burtrans Denizcilik'in sahibi olarak mesleğe devam eden Gökhan Özcan, 1998 yılından beri değişik ebatlarda kuru yük gemisi ve kimyasal tanker armatörü olarak sektörümüzde yer almaya devam etmektedir.

# KOSDER Akademi Deniz Boyaları Sunumları Üzerine Notlar...

KOSDER Akademi olarak 2021 Mayıs ayının her bir salı gününü, deniz boya-ları üreten, satan firmaların sunumla-rına ayırmıştık.

Hatta yetmemişti de, haziran ayından bir gün çalarak bir sunumu da 1 Haziran'da yapmıştık.

Sektör olarak çok ilgi çekmiş, YouTu-be'da da izlenmeye devam etmiş, hem gemi işletmelerden hem de akade-mik çevrelerden ve öğrencilerden çok olumlu geri dönüşler almıştık.

Sunum yapan firmalar da, bu sunum-ların ardından kendilerine olan geri dönüşlerden mutluluk duyduklarını raporladılar.

Bu sunumlar sırasıyla Hempel, Jotun, Nippon, International ve Sigma boya firmaları tarafından gerçekleştirildi.

Bu makalemizde, bu sunumlara fark-lı bir gözle, boya konusunda genel bir bilgiye sahip, standart gemi işlet-mecisi gözüyle bakmayı yeğledik ve aldığımız notları sizlerle paylaşmak istedik.

İşte bizim dikkatimizi çekenler:

- ▶ Alkid boyaların daha çok güneş görmeyen, makine dairesi gibi ortamlarda (sintine hariç) kullanılabildiği,
- ▶ Akrilik ve poliüretan boyaların, güneş gören ortamlarda son kat boya olarak kullanılabileceği (po-liüretan olanın akriliğe göre daha

dayanıklı olduğu),

- ▶ Epoksi boyaların son kat olma-dan da kullanılabileceği, sacı korumasına rağmen bir zaman sonra yüzeyde tebeşirlenme ola-cağından son kat boya kullanı-lan zeminlere göre estetik olarak daha kötü duracağı,
- ▶ Çift komponentli boyaların (epok-si), tek komponentli (mesela al-kid/akrilik) boyaların üzerine vurulmasının sakıncalı olduğu,
- ▶ Epoksi boyalarda, saf epoksi ve modifiye epoksi uygulamalarının yeni inşa ve tamir boyası uygu-lamaları ayırımında incelenmesi gerektiği,

- ▶ Boya uygulaması öncesi gerekli zemin hazırlığına önem verilme-si, raspa sonrası mutlaka tatlı su uygulaması yapılması gerektiği,
- ▶ Yüzde 85 maksimum nem oran-na, sac sıcaklığının, çiğlenme noktasından en az 3 derece fazla olmasına dikkat etmek gerektiği,
- ▶ Alet olmadığında, nem oranının yüzde 85'den az olduğunu anla-mak için avuç içini saca bastırıp beşe kadar sayıp kaldırdıktan sonra, üçe kadar saydığımızda avuç içimizin bıraktığı izin kay-bolmasını veya parmakla 'V' harfi çizdiğimizde kesişme noktasına su akıntısı olmamasını tespit et-



menin pratik bir yol olabileceği,

- ▶ Boyaların artık dört mevsim kullanılabilir şekilde üretildiği ancak gene de kullanım kılavuzuna dikkat edilmesi gerektiği,
- ▶ Sertleştirici miktarı oranına mutlaka dikkat edilmesi gerektiği, sertleştiricinin yetmemesi veya fazla gelmesinin karışım oranlarında hata yapılmış olduğu anlamına gelebileceği,
- ▶ Normalde tiner kullanılmasına gerek olmadığı ancak kullanılacaksa da maksimum yüzde 5-10 oranını aşmaması gerektiği (gemilerde yanlış alışkanlıkla bu oranın çok üstünde tiner kullanıldığı ve o yüzden boya dayanıklılığının azaldığı),
- ▶ Hem astar hem son kat boyanın 1:1 karıştırılarak (smartpack) tamir boyası olarak kullanılabilirdiği çözüm ürünlerinin olduğu,
- ▶ Solventsiz boya regülasyonları hedefine uygun, tek katta uygulanabilen, özellikle balast tanklarında uygulanan 15 hatta 20 sene life-time imkânı veren (PSPC sertifikalı) solventsiz ürünler geliştirdikleri,
- ▶ 2023 itibarıyla uygulanacak regülasyonları da dikkate alarak, boya firmalarının AR-GE ye çok önem

verdiği ve her birinin değişik ürünler için patent almış olduğu veya almaya çalıştığı,

- ▶ Boya firmalarının artık boya satmaktan çok çözüm üretimine önem verdikleri,
- ▶ Zehirli gaz egzozunu düşürmek için yol kesmek zorunda kalınabilecek, hızı ve yakıt tüketimini negatif etkileyen karınada yosunlanma ve kabuklu canlı oluşmasını önlemenin çok önemli bir sorun olacağı gelecek senelerde, her keseye, her koşula uygun zehirli-zehirsiz boyalar geliştirildiği,
- ▶ Zehirli boya almadan önce gemilerinin çalıştığı bölge, ortalama deniz suyu sıcaklığı, geminin aylık seyir süresi istatistiğine sahip olmak gerektiği, yoksa boya firmasına gemi ismi ve IMO numarası vererek bu bilgiye sahip olabilecekleri.
- ▶ Boya seçiminin bu istatistiğe göre yapılması gerektiği, eğer bu istatistiklerin değişeceği bir çalışma olacaksa belirtilmesi gerektiği, yoksa boyanın istenen performansı veremeyeceği,
- ▶ Kalaylı boyaların yasaklanmasından sonra yeni ürünlerle sualtı bölgelerinde canlı üremesini engellemede zorluklar yaşayan

boya sektörünün, silyl, nano vs. birçok polimer ajanlar kullanarak biositlerin en etkin şekilde kullanıldığı ürünler dışında, biositli-biositsiz, silikonlu-silikonuz, 10-120 gün arası lay-up sürelerinde etkili olan ürünler çıkardıkları,

- ▶ Tüm boya firmalarının, boya tercihlerini kendileri lehine kullanan firmalar için ücretsiz ofis ve gemi personeli eğitimi verdikleri,
- ▶ SEASTOCK masraflarının fikslenmediği çözümlere ulaşılabilirdiği,
- ▶ Sualtı droneleri ile boya performansı takip ve tespiti yapılabildiği; belli büyüklükte gemilere, gemi üstüne monte edilen su altı temizlik aletleri verdikleri,
- ▶ Belki de en önemlisi, KOSDER armatörlerine en iyi şartları sunmak için her zaman hazır oldukları.

KOSDER Akademi olarak 2021 yılının Mayıs ayında, her hafta bir boya firmasının sunumlarıyla, özetle bunları öğrendik. Daha fazla detay için sunumları izleyip tercih edilecek boya firması ile irtibata geçebilirsiniz.

Her daim sağlık ve bol kazançlar dileklerimizle...





## Ali Tevfik Çakır

Omni Sigorta

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

# Denizcilik Sektörü, Deniz Sigortaları ve Eğitim

Mart 2020 tarihinden itibaren tüm sektörlerde ekonomik ve sosyal yönden sorunlar yaşandığı malumunuzdur. Umarım en kısa zamanda normalleşme yürürlüğe girer ve her sektör sorunların giderilmesi yönünde; kısa, orta ve uzun vadeli plânlara yaparak çözümler üretir. Maskesiz ve mesafesiz günlere kavuşmak suretiyle de kapanma günlerinde yaşanan sosyal ve psikolojik sorunlar da bir şekilde çözüme kavuşturulur. Bizleri bekleyen en ciddi sorun ise; her türlü gayret, çaba ve fedakârlıklara rağmen yavrularımızın ve gençlerimizin uzaktan yapılan eğitimlerde istenilen verimi maalesef alamamış olmalarıdır.

2019-2020 eğitim döneminde olduğu gibi; 2020-2021 döneminde de öğrenciler bir şekilde üst sınıflara geçecekler. Eğitimde beklenmedik durumlardan kaynaklanan olumsuzlukların önüne geçilmesi ancak telafi ders ve mesleki eğitimler ile mümkün olacaktır diye düşünüyorum. Evlatlarımızın ve gençlerimizin akademik ve mesleki eğitimlerinin ülkenin geleceği için ne kadar önemli bir ihtiyaç olduğunu anlatmama gerek yok. Okul sıralarında özverili ve saygıdeğer eğitimciler tarafından verilen akademik eğitim sonrası gençlerimizin şirketlerde alacakları görev ve sorumluluk öncesi, destekleyici mesleki eğitimleri için her sektörün oryantasyon eğitimlerine ağırlık vermeleri gerekmektedir. Sektörümüzle ilgili olarak, bildiğim kadarıyla son on dört ay denizcilik kuruluşları ile lojistik hizmet veren şirketler; gemilerin sevk, idare, donatım ve tedarikler ile ilgili yönetimlerini, emniyet tedbirlerini almak suretiyle, vardiya usulü kısıtlı personelle sürdürmek-

teydiler. Şirketlerin sağlık tedbirlerini ön planda tutmaları neticesinde; gemilere katılacak personelin oryantasyon eğitimleri istenilen ve arzu edilen şekilde verilemedi. Bu durum gemilerimize teknik konularda destek veren firma personeli için de geçerli olmuştur.

\*\*\*

Gemilerde kazaların engellenmesi yönündeki oryantasyon eğitimlerinin önemini çok iyi bilindiği kanısındayım. Akademik eğitim süresince herhangi bir nedenden dolayı verilemeyen tatbiki eğitimleri düşündüğümüzde; oryantasyon eğitimlerinin önemi bir kat daha artmaktadır. Zaten nasıl gemi yaşamında görevler dışında güverte ve makine ayrımı dikkate alınmadığı gibi; denizci meslektaşlarımızın akademik eğitimleri ve şirketlerde alacakları görevlerdeki mesleki eğitimler bir bütün olarak düşünülmesi gerekir. Kısaca gemiler ve şirketlerde yaşanan olumsuzlukların, akademik eğitimlerde ders müfredatına ilave edilmesinin yararlı olacağına inanan biriyim.

Tüm denizcilik kuruluşlarında "emniyet kültürü" (safety culture) bulunmaktadır. Oryantasyon eğitimleri işletmedeki gemilerin tipine, tonajına ve sefer sahalarına göre değişmektedir. Denizcilik kuruluşlarının öncelikle deniz örf ve adetleri, gemilerde yaşanmış olay ve kazaları içeren analizler (case study) kapsamında, olayın ana nedenleri (root cause), düzeltici faaliyetler (corrective actions) ve alınan dersler (lessons to learn) yani mesleki eğitimler ile gemilerimizde yaşanan can/mal kayıplarının ve çevre kirliliği-

nin önlenmesinde yardımcı olacaktır kanısındayım. Hatta bu eğitimlerin gemi kaptanları ile paylaşılması sonucu yaşanmışlıklardan dersler de alınabilecektir.

Akademik ve mesleki eğitimlerin gerektiği düzeyde verilememesi sonucunda; beklenmedik deniz kazalarının ciddi bir şekilde arttığını gözlemlemekteyiz. P&I kulüpleri ve tekne sigortacılarının istatistikleri ile sabit olan deniz kazalarının ağırlıklı olarak insan kaynaklı olduğu gerçeği mevcuttur. İstatistikler, P&I kulüplerinin web sayfalarında detaylı bir şekilde sunulmakla birlikte hasar önleme (loss prevention) bölümlerinin sirkülerleri ile de deniz sigorta brokerleri ve sigortalılarına iletilmektedir.

Ayrıca, tüm P&I kulüpleri hasar önleme bölümlerinin can, mal ve çevre konularında alınması gerekli tedbirler konusundaki tavsiyelerinin sürekli takip edilmesi ve gemi kaptanlarıyla paylaşılması da naçizane tavsiyemdir. Zira kulüplerin hasar bölümlerinin, kaza önleme amaçlı sirkülerlerinin sigortalı tarafından takip edilip edilmediği hususu sorgulanmaktadır. Malumunuz üzere; P&I ve tekne poliçeleri kapsamında, gemide oluşacak tekne ve makine hasarlarının ve üçüncü şahıs mağduriyetlerinin karşılanması, personel kusuru olması kaydıyla geçerlidir. Sigorta kuralları dahilinde; poliçede özel bir madde bulunmadığı takdirde işletme hataları poliçe kapsamı dışındadır. Diğer önemli bir husus ise; P&I kulüpleri ve tekne sigortacılarının hasar yönetimi bölümleri; yaşanan her türlü olayda personel hatası mı (crew negligence)

yoksa personel yetersizliği mi? (crew incompetence) sorusuna cevap aramaktadırlar.

Personel hatası ve yetersizliği arasındaki yorum farkını bir örnekle açıklamak istiyorum. Gemide iki valf var (No.1 ve No.2). Valf No.1 kullanılması gerekli doğru valf. Valf No.2 ise; yük operasyonlarında kapalı olması ve kullanılmaması gerekli olan yanlış valf. Valf No.2 kullanılması hâlinde yük hasarı oluşması kesin olan bir durum. Birbirine yakın olan No.1 ve No.2 valfler uyarınca işaretlenmiş, etiketlenmiş ve prosedürlere uygun. Yük operasyonu esnasında ikinci kaptan el telsizi ile gemide ilk deniz seferini yapmakta olan güverte stajyerine 1 No'lu valfi açma talimatı vermiş. Stajyer meslektaşımız, yanlışlıkla valf No.1 yerine valf No.2'yi açmış ve neticesinde çok ciddi meblağlara ulaşan bir yük hasarı oluşmuş.

**Bu olayda armatör, yük hasarı talebinden sorumlu mu?**

**Yoksa personel hatası nedeniyle sorumluluğu bulunmamakta mı?**

Diğer bir deyişle bu olay personel hatası mı, yoksa personel yetersizliği mi? Personel kusuru ise; P&I kuvertü-

ründe bir hasar dosyası olarak değerlendirilecektir. Ancak güverte stajyeri kusuru, personel yetersizliği ve geminin denize elverişsizlik durumu dikate alınması ihtimali de mevcuttur. Prosedür...

**Bu nedenle, yukarıdaki olgusal bağlamda can alıcı soru şudur:**

**İhmal mi yoksa yetersizlik mi?**

Esasında cevap çok basit: İhmal veya yetersizlik olabilir. Nihai bir analizde başlangıç noktası; stajyerin hata yaptığı andaki zihinsel durumudur. Eğer o anda 1 No'lu valfi açtığına inanarak 2 No'lu valfi açıyorsa, o zaman ihmal yoluna girmiş oluyor. Ancak o anda açtığı valfin doğru valf olduğuna inanarak 2 No'lu valfi açıyorsa, o zaman yetersizlik olarak düşünebiliriz. Önemli olan başlangıç noktasıdır ve zabitin ihmali veya yetersizliğini tespit etmek için bir dizi soruşturma gerekecektir. Onun ilk seferinde olması gerçeğinden dolayı bunun yetersizlik olduğu sonucuna varmak doğru bir tespit olmayacaktır. Ticari gemilerde hizmet vermiş olan biri çok iyi bilir ki, valflerin elleçlenmesinin gemi zabitle-ri için günlük bir rutin kontrol olduğudur. P&I kulüplerinin hasar bölümleri yukarıda sunduğumuz olayın kulüp

kuralları içinde veya dışında kaldığı sonucuna net bir cevap bulunmadığı durumlarda ise; kulübün yönetim kurulunun nihai kararına göre hareket edilmektedir. Bu durum ise; çok nadir bir uygulama olup, yönetim kurulunun fasıllarla toplantı yapmaları nedeniyle; poliçe tahtındaki sigortaya tazmin durumlarında gecikmelere neden olmaktadır.

Sonucu net bir şekilde tespit edilmeyen tekneye; sigorta kapsamındaki olaylarda çok nadir olarak lütf ödemesi (ex gratia) yapıldığı bilinmektedir. Bu durumu biraz daha açmak gerekirse; rizikonun gerçekleşmesi durumunda önemli olan konu, rizikonun poliçede yer alan teminatların kapsamında olmasıdır. Ancak bazı durumlarda sigorta şirketleri poliçede yer alan teminat dışında kalan hasarları da lütf ödemesi kapsamında karşılayabilir. Sigorta şirketlerinin bu uygulama yönünde herhangi bir zorunluğu yoktur ve bu çok nadiren uygulanan bir durumdur. Mürettebat ihmaliyle işletmeci olarak sorumluluk konusunu ele aldığımızda ise; mürettebat tedarikçileri, zabıt ve mürettebat temini yöneticisinin sorumluluğunda değildir. Örneğin, bir ana makineye zarar veren bir hata (tam sertifikalı ve kalifiye bir başmühendis





tarafından) durumunda, iddia tekne ve makine sigortacıları tarafından karşılanmaktadır. Başmühendisin hata yapmış olması, gemi veya mürettebat donatanının ihmalkâr olduğu anlamına gelmez.

Ancak denizcilik işletmeleri, zabıt ve mürettebat tedarikini ister kendi imkânları isterse dışardan aldığı bir hizmet ile sağlasın, zabıt ve mürettebatın ihmalden sorumludurlar. Zabıt ve mürettebatın uygun sertifikalandırılmış olması, bayrak devleti gerekliliklerine uygun işe alınmadan önce uygun tıbbi muayenesinin (PEME) yapılması ve oryantasyon eğitimlerinin eksiksiz bir şekilde yerine getirilmesi gerekmektedir.

\*\*\*

Hem deniz hem de karada teknoloji bağımlısı ve esiri olduk. Her ne kadar teknolojik cihazların insan yapısı olduğu ve yine insan hatası neticesi deniz kazalarının oluştuğu gerçeğini bilerek; oryantasyon eğitimleriyle yaşanması muhtemel her türlü deniz kazası ve üçüncü şahıs mağduriyetlerini en aza indirmemiz mümkün olacaktır.

### **Sigorta sektöründeki gelişmeler**

Son beş yıldır yaşanan hasarlardan dolayı tekne sigorta poliçesi sunan yurt dışı ve yurt içi sigorta şirketleri, her geçen gün azalmakta veya tekne poliçesi yazmaktan imtina etmekte. Tekne sigortacıları ve P&I kulüpleri daha poliçe düzenlemeden önce hem seçici olmaktadır hem de kondisyon sürveylerinde titizlik göstermektedirler. 2021-2022 yenilemelerde genel artışlara ilave hasar kayıtları nedeniyle ciddi artışlar yaşandığı, önümüzdeki yenilemede ve yıllarda da artışların süreceğini öngörüm olarak üzülenek belirtmek isterim. Umarım P&I kulüplerinin çok eskilerde uyguladıkları "supplementary call" geri dönmez. Türk ve yabancı bayraklı koster filomuzun yaşları düşünüldüğünde 2021-2022 yenilemelerinde deniz sigorta broker kuruluşlarına çok iş düşecek ve zor bir yenileme olacaktır.

\*\*\*

Sektörümüzle ilgili haberler ve gelişmeleri kamuoyuna sunan sosyal medya kanalları olayla ilgili herhangi bir araştırma ve inceleme yapmadan yurt dışından aldıkları bilgileri anın-

da haber niteliğinde sunmaktalar. Bu tür kamuoyu bilgilendirmelerinde; özellikle personel kaçırılmaları, deniz kazaları, yaralanma ve ölüm ile neticelenen olaylarla alakalı haberleri yapmadan önce sektörümüzü temsil eden yetkili İMEAK Deniz Ticaret Odası, Türk Armatörler Birliği ve Koster Armatörleri ve İşletmecileri Derneği gibi kurum ve kuruluşlar ve ilgili işletme yetkilileri ile temasa geçmelerini önemle rica ederim. Zira bu tür durumlarda personelimiz kadar önem verdiğimiz personel ailelerinin de sağlık durumlarını dikkate almamız gerektiği naçizane ricamdır.

\*\*\*

Gerçekten çok yorulduk! Beklentimiz; 2020 yılının ikinci çeyreğinden itibaren navlun piyasalarındaki olumlu gelişmelerin devamı ve 2019 yıllarındaki olumsuzlukları bir daha yaşamamak... Ancak maskesiz ve mesafesiz günlere kavuşmamız ve bu zor günlerin acılarını yüz yüze yapacağımız toplantı ve etkinliklerde gidermemiz öncelikli dileğim...

Bu temenniyle herkese huzurlu ve sağlıklı günler dilerim.





## Murat Bakal

Marmara Üniversitesi  
Öğretim Görevlisi - Teknik Müdür

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

## Bilinen ve Bilinmeyenleriyle; Liman Devleti Kontrolleri (PSC)

Port State Denetimleri (PSC) deniz ticaretinin can damarıdır. Gemi güvenliğinin sorumluluğu ilk olarak liman devleti kontrolünde değildir. Gemi güvenliğinin sorumluluğu öncelikle gemi personeline, gemi sahiplerine, yöneticilerine ve bayrak devletlerine aittir. Bununla birlikte hiçbir ülke gemilerin sahip olabileceği tehditler nedeniyle kendi topraklarında standart altı bir gemiyi ağırlamak istemez. SOLAS, MARPOL ve STCW gibi çeşitli Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO) sözleşmeleri, liman devleti kontrolünün bu sözleşmelerin uygulanmasını sağlamadaki rolünü tanımlar ve denetimlerde tam yetkilidirler.

### Liman Devleti Kontrol Mutabakatı (MoU) ne demek?

Mutabakat muhtıralarını liman devleti kontrol bakış açısıyla ele almadan önce, bir MOU'nun gerçekte ne anlam geldiğini anlayalım. Bir mutabakat zaptı (MoU), iki veya daha fazla taraf arasındaki resmi bir anlaşmadır. Şirketler ve kuruluşlar, resmi ortaklıklar kurmak için mutabakat muhtıralarını kullanabilir. Mutabakat muhtıraları yasal olarak bağlayıcı değildir ancak bir centilmenlik anlaşmasından daha güçlü bir dereceye kadar ciddiyet ve karşılıklı değer taşır. Yani basit bir deyişle MOU; iki veya daha fazla taraf arasında, onlar için karşılıklı yarar sağlayan resmi bir anlaşmadır.

Liman devleti kontrolleriyle ilgili olarak, anlam farklı değildir. Bir bölgedeki ülkeler, limanlarına gelen gemileri

denetlemek için bir ekip olarak çalışmak üzere bir araya gelirler. Bir ülke, kendisine uyan herhangi bir MoU'ya katılabilir. MoU, o ülkedeki PSC prosedürlerinin MoU prosedürlerine uygun olması durumunda ülkeden gelen talebi kabul edecektir. Ancak bölgedeki ortak ilgi nedeniyle; ülkenin kendi bölgesel MoU'larına katılması en çok fayda sağlayan şeydir. Örneğin; uzak doğudaki bir ülkenin Paris MoU'ya katıldığını varsayalım. Bu ülkede denetlenen bir gemi, Ek VI özel alanına göre düşük küçürtlü yakıt kullanımını açısından denetlenmeyecektir. Bu gemi Avrupa'ya ulaştığında; ideal olarak, aynı MoU kapsamındaki bir limanda incelendiği için bu gemiyi tekrar incelemeye gerek olmamalıdır. Fakat Avrupa'daki liman yine de gemiyi MARPOL Ek VI'ya uygunluk açısından incelemek isteyecektir.

PSC'ler; gemi tipi, yaşı, bayrağı, geminin ISM şirketinin performansı, bir önceki denetimden sonra geçen süre ya da herhangi bir pilot şikâyeti vs. durumlar dikkate alınarak gemilere atanırlar. PSC sörveyörü gemiye çıktığında ilk muayene, genişletilmiş denetim, konsantre denetim kampanyası gibi farklı tür denetimlerde bulunabilir.

### PSC Denetim Sonuçları

Gemide yürütülen PSC denetimini sonucu olarak herhangi bir eksiklik yoksa sadece PSC denetim raporunu dosyalayıp şirket PSC denetimi hakkında bilgilendirilir.

Eksiklikler varsa bu eksiklikler genel olarak aşağıdaki üç kategoriden birine girebilir:

- ▶ Tutuklama
- ▶ Kalkıştan önce düzeltilmesi gereken eksiklik
- ▶ Bir zaman aralığında düzeltilmesi gereken eksiklik

PSC'lerin genel olarak dikkat ettiği hususlar ve kilit noktaları da ana hatları ile belirtmek gerekirse;

Acil yangın pompası, filika motorları, alarmlar ve detektörler, acil aydınlatmalar, acil bataryalar, acil jeneratör ve ekipmanları, CO2 alarmı, ambar sintine su seviyesi alarmı, acil dümen donanımı, acil kaçış hava tüpleri, seyir fenerleri, radarlar, acil el VHF ve bataryaları, GMDSS ekipmanları/seyir fenerleri/acil aydınlatmalar, 24V besleyici ile çalışan diğer ekipmanlar, SART/EPIRB testleri, oksijen ve zehirli gaz ölçer cihazları, çabuk kapama valfleri, çift cidar alarmı, sintine seperatörü/sintine seviye alarmı/15 ppm alarmı, acil jeneratör testi, payro teknik malzemelerin ve gemi tipine göre özel donanımların liman varışları öncesi kontrollerinin yapılması, soğuk hava koşullarına karşı tedbir alınması, ISM kod planlı bakım tutum sistemi kapsamındaki ekipmanların düzenli kontrollerinin yapılması ve eksiklik durumunda uygunsuzluk açılması, düzeltici/önleyici faaliyetlerin uygulanması, mücbir sebeplerden dolayı oluşabilecek arızalara ilişkin bildirimlerin yapılması

(Liman otoritesi dahil), uygunsuzluk raporlarının düzenlenmesi ve düzeltici/önleyici faaliyetlerin uygulanması. Geminin limana emniyetli bir şekilde yanaşmasından (Borda iskelesine ve ağına dikkat edilmesi) sonra ilgili kişilerin alınması, lumbar ağız vardiyasının hazır olması, gemi güvenliği gereklerini yerine getirmesi ve PSCO gelmesi durumunda nöbetçi zabite ivedilikle VHF ile haber vermesi.

PSCO'ya gerekli ilginin gösterilmesi (stres yapılmaması); özellikle gemiyi terk, acil dümen ve yangın talimlerine hazırlıklı olunması, can Filikalarının ve gemiyi terk istasyonlarının hazır olması, Can Sallarının servis ve hidrostatik kilitlerinin tarihlerinin geçerli olması, gemiyi terk mahallerindeki talimat posterlerinin tam ve acil aydınlatma altında olması, Kişisel can kurtarma araçlarının tam ve IMO'nun belirlediği standartlara uygun olması. Personelin role talimlerindeki görevlerini bilmesi.

Kilit personelin yeterli İngilizce dil bilgisine sahip olması, alarm verilmesi durumuna hazırlıklı olunması, GM-DSS ekipmanlarının teste hazır ve sorumlu personelin söz konusu testleri yapmaya aşina olması, VDR çalışır ve testinin mevcut olması, Cayro/Miyar

pusla ve repeaterların kontrolü ve hatalarının düzeltilmesi, seyir haritaları (Seyir planı dahil) ve neşriyatlarının tam ve güncel olması, yangın devresinin, yangın hortumlarının ve yangınla acil müdahale ekipmanlarının sağlam ve kullanıma hazır olması, boyalık ve yangın söndürme sistemine dikkat edilmesi, yangın damperlerinin kontrolü, geminin triminin acil yangın pompasının çalışmasını engellemesi durumuna karşı tedbir alınması, yaşam mahalli koridorlarında her hangi bir engel bulunmaması, kumanyanın yeterli, kumanyalığın temiz ve düzenli olması, soğuk oda alarminin kontrolü, yaşam mahallinin (mutfaktaki filtrelere dikkat edilmesi), ortak kullanım alanlarının, kamaraların (mobilyaların/yatakların yağdan arındırılmış temiz ve sağlam olması, kamaralarda derin dondurucu/kumanya bulunmaması) temiz ve düzenli olması, yaşam mahalli ilaçlaması ve haşerelere karşı tedbirler, yaşam mahalli havalandırmasının, ısıtmasının ve aydınlatmasının yeterli olması, yaşam mahalli yapısında kablo vs. için kesinlikle delik açılmaması, kaportaların sızdırmazlığının kontrolü, çalışma alanları kaza önleme talimat ve ekipmanlarının tam olması, manevra/bağlama ekipmanları ve korumalarının uygunluğu, kendinden kapanır kapıların düzgün çalışması, çöplerin sınıfına uygun çöp

yönetim planına göre toplanması ve imhası/verilmesi, makine dairesinin kirli olmamasına mutlak dikkat edilmesi, egzoz izolasyonlarının uygun olması, acil kaçış güzergâhında engel olmaması ve markalamasının yapılması, ana ve yardımcı makinelerin hareketli parçalarının muhafazalarının tam olması, Sintine/Slaç/Pis su tanklarında bulunan miktarların kontrolü, pis su çıkışının kapalı pozisyonda bulunması, gemi revirinin sertifikalı, temiz ve düzenli olması ile beraber, oksijen tüpü ve ekipmanının bulundurulması, SOLAS EK-1'de belirtilen gemilerde bulunması gereken sertifikalı ve dokümanların bulundurulması, MSC-MEPC.2/Circ.2 gerekliliklerinin sağlanmasını teminen seyir neşriyatları haricinde tüm gemilerde güncel "Uluslararası İşaret Kod Kitabı" ve "Uluslararası Havaacılık ve Denizcilik Arama ve Kurtarma Kılavuzu Cilt. III" kitapları ile gemi tipine göre IBC, BCH, IGC ve ISM koda ilişkin yayınların gemide bulundurulması ve dinlenme saatlerinin kayıtlarının tutulması.

Sonuç olarak; liman devleti kontrolünün tüm fikri, standart altı gemilere operasyon alanı vermemektir. Standart altı gemileri ortadan kaldıranın tek yolu gemileri incelemektir ve bu deniz ticareti için gerekli bir uygulamadır.



# ANALİZ

## Eğitimcilerin Gözünden Türk Denizcilik Eğitimi



**Dr. Öğr. Üyesi Hasan Bora Usluer**

T.C. Galatasaray Üniversitesi

Denizcilik Meslek Yüksekokulu Müdürü

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

## Denizcilik Eğitimi I; Denizcilik Eğitiminde Neredeyiz?

Değerli KOSTER Dergisi okuyucuları, Mart 2021 sayımızda Deniz Yetki Alanları Bölüm VII "Doğu Akdeniz'de Farkındalık" ile deniz yetki sahalarında farkındalığı arttırmak amacıyla sunduğum yazı dizisine, en az yetki sahaları kadar önemli bir konuda da farkındalık sağlamak adına ilerleyen sayılarda devam etmek üzere küçük bir ara veriyorum.

Üç tarafı denizler ile kaplı ve kendine ait bir iç denizi olan, dünya üzerinde

benzeri neredeyse bulunmayan Türk Boğazları ve Türk Boğazları deniz alanına sahip, eşsiz güzellikteki ülkemiz denizcilikte köklü örf, adet, anane ve geleneklere sahiptir. Osmanlı İmparatorluğu'ndan, çağdaş Türkiye Cumhuriyeti'ne kadar denizcilik muhakkak önemsenmiş geleneklerdendir. Büyük Önder Atatürk'ün "En uygun coğrafi konumda ve üç tarafı denizlerle çevrili olan Türkiye, endüstrisi, ticareti ve sporu ile en ileri bir denizci ulus yetiştirmek yeteneğindedir. Bu yetenekten

yararlanmasını bilmeliyiz." sözünden anlaşılacağı üzere; ülkemiz coğrafyasında denizcilik ve ilgili tüm sektörlerde ileri seviyede olmak önemli hedeflerdendir.

Günümüzde Uluslararası Denizcilik Örgütü'nün (IMO) tavsiyeleri doğrultularında, denizcilerin yetiştirilmesi için sertifikalandırma ve eğitim standartlarını belirleyen STCW esasları ile uluslararası denizcilik eğitimleri verilmektedir. Ülkemizde lise ve dengi eğitim veren denizcilik mesleki ve teknik liseleri, önlisans seviyesinde denizcilik meslek yüksekokulları, lisans seviyelerinde denizcilik fakülteleri ve yüksekokulları, lisansüstü seviyelerinde deniz bilimleri enstitüleri bulunmaktadır. Tüm eğitim kurum ve kuruluşlarında vardiya zabıtları için STCW hususları dikkate alınarak oluşturulan çerçevede eğitim verilmektedir. Haziran 2021 Gemi Adamları Eğitimi Bilgi Sistemi-GAEBs resmi kayıtları dikkate alındığında; Millî Eğitim Bakanlığı bağlı 43 adet lisede 500 GRT-750 KWA seviyesinde, YÖK unsuru üniversitelere bağlı 13 adet meslek yüksekokulunda 3000 GRT-3000 KWA seviyesinde, 4 adet yüksekokul ve 11



adet fakültede uzakyol vardiya zabıtlığı eğitimi için yetkili kurum ve kuruluş bulunmaktadır. Ayrıca, Millî Eğitim Bakanlığı onaylı 32 adet özel eğitim merkezi de bulunmaktadır. (<https://gbs.uab.gov.tr/gaebps/public/kurum-bilgi.aspx>)

IMO tarafından hazırlanan sözleşmeler ve uygulamaya ait hazırladığı kuralları, üye devletler üzerinde direkt bir yetki sahibi olmasa da dolaylı olarak iç kanunlarına uygun hâle getirilmesi ve deniz taşımacılığı için standardizasyon oluşturması sebebiyle önem kazanmaktadır. Hâlihazırda 174 üye ülkesi ile IMO, uluslararası denizcilik ve taşımacılığı ile ilgili standartları belirlemede oldukça önemli bir organizasyondur. (<https://www.imo.org/>)



Denizcilik eğitimi ve uygulamaları için IMO tarafından yapılan standartlaşmada, üye ülkelerin kendi iç uygulamalarında kural koyucu ve uygulayıcı olarak görev yapmasını beklediği bir kurum ve kuruluş görevlendirilmektedir. Türkiye'de bu görev, TC. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı tarafından gerçekleştirilmektedir. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, Denizcilik Genel Müdürlüğü ve ast unsurları tarafından eğitim standartlarının belirlenmesi ve takibi yapılmaktadır. Bu esaslar bakanlığın yayınladığı, Gemi adamları ve Kılavuz Kaptanları Yönetmeliği tarafından çerçevelenmektedir. Yönetmelik ile beraber, okullar, eğitimciler ile ilgili gereklilikler, uygulama esasları, uygulama eğitimleri nitelikleri, eğitim müfredatı çerçevesi vb. birçok konuda rehber niteliğinde bir yayın hizmete girmiştir. Dolayısıyla uygulamaya tek tiplik özelliği kazandırmış ve standartlaşmaya yöneltmiştir (<https://www.resmigazete.gov.tr/eskiler/2018/02/20180210-9.htm>). 2018 yılı itibariyle yayımlanan hâline yabancı dil sınavı puanı tadilatı eklenecek 2019'da değiştirilmiştir. Denizcilik mesleği uluslararası bir meslek olup STCW eğitimi gereği uluslararası akreditasyon sağlanmıştır.

Ülkemizde özellikle uygulama eğitimleri standart oluşturulmuş şekilde verilmekte olsa da mezuniyete göre GRT ve KWA ayrımı yapılarak ehliyet verilmektedir. Fakat mezun olduğunuz ehliyet ile deniz hizmetinizi arttırarak ehliyet ve statü yükseltme hakkı bu-



Gemi adamları cüzdanları ve belgeleri

lunmaktadır. Liselerden birkaç sene öncesine kadar 3000 GRT-3000 KWA ehliyet için mezun verilirken 500 GRT-750 KWA seviyesinde değiştirilmiştir. 2003 yılı ve öncesinde yükseköğretim eğitime önlisans olarak başlayan denizci adaylar uzakyol eğitimine uygun olarak mezun olmuşlar ve hâlen filolarda uzakyol kaptan, başçarkçı ve uzakyol zabitan sınıfında görev yapmaktadır. 2003 yılından sonra sisteme dâhil olmuş önlisans mezunu denizci adaylar ise; 3000 GRT – 3000 KWA seviyesinde ehliyet ile belgelenmişlerdir; zamanla, deniz hizmetlerine göre ehliyetlerini yükseltmiş ve filolarda görev almışlardır. Lisans seviyesinde yükseköğretim ve fakülte mezunu olarak başlayan adaylar ise uzakyol eğitimi ile donatılıp filolarda görev yapmaktadır. Okullar ve imkânları ise her ne kadar STCW ve bakanlığın yönetmelikleri ile standart hâle getirilmiş olsa da gereklilikleri yerine getirirken eğitimci, içerik ve işleyiş kısmında değişiklik gösterebilmektedir.

Denizcilik eğitimleri gerek donanım gerekse eğitimcilerinin istihdamı olarak pahalı bir eğitim modelidir. Eğitim ihtiyaçlarını karşılayan gereklilikler ise çok yüksek seviyede maddi donanım istemektedir. Her okul eşit maddi imkân ve kabiliyete sahip değildir. Bu yüzden eğitim gerekliliklerini karşılamama sorunu ortaya çıkmaktadır. Bu sorunun çözümü için imkân ve kabiliyetleri güçlü olan kurumların, kayıf olan kurumlar ile beraber protokol yaparak olanakları ortak kullanabilmesi sağlanmıştır. 2013 yılı itibariyle özellikle kamu kaynaklarının israfını önleyip tasarruf sağlamak amacıyla prensip hâline getirilen protokoller ile imkânların kullanılması, donanım ve eğitimcilerin daha tasarrufla çalıştırılmasına olanak sağlanmıştır.

İlerleyen sayılarda tüm yönlerini ele alıp irdedeceğimiz en önemli konular arasında yer alan denizcilik eğitiminde olumlu yönler kadar olumsuz yönlerinin de konuşulması gerekliliği; akıllara "Denizcilik Eğitiminde Neredeyiz?" sorusunu getirmektedir.



Galatasaray Üniversitesi uygulama eğitimleri 2019.

## Öğr. Gör. Müh. Gökhan ÇAKICI

ORAS Denizcilik Güverte Enspektörü &  
EYS Uzmanı

Koster Dergisi Yazı İşleri Müdürü

2015 yılında İstanbul Üniversitesi Deniz Ulaştırma İşletme Mühendisliği Bölümü tarafından yeniden açılan güverte opsiyonunun ilk mezunlarından olmuş olup; 2021 yılında ise Galatasaray Üniversitesi Gemi Makineleri İşletme Programından mezun olmuştur. 2013 yılından itibaren ve halen denizcilik sektöründe gemi yönetimi, ISM & ISPS & PMS konusunda; içlerinde Oruç Reis Araştırma Gemisi'nin de bulunduğu 20'den fazla geminin elektronik emniyetli yönetim sistemi ve gemi içi bilgisayar sistemleri kurulumlarında görev almıştır. 2017 yılında Üniversitede Öğretim Görevlisi olarak akademik çalışmalarına başlamıştır. Akademisyenliği sektör ile birleştirerek farklı bir bakış açısına ulaşmayı hedeflediğinden, ORAS Denizcilik ve Tic. Ltd. Şti. firmasında görev almaktadır. Mart 2021 itibari ile Koster Armatörleri ve İşletmecileri Derneği tarafından hazırlanan Koster Dergisi'nin Yazı İşleri Müdürü olarak görev yapmaya başlamıştır. Ayrıca İstanbul Üniversitesi-Cerrahpaşa, Lisansüstü Eğitim Enstitüsü, Deniz Ulaştırma İşletme Mühendisliği Ana Bilim Dalı'nda Tezli Yüksek Lisans yapmaktadır. Evli ve bir çocuk babasıdır.

# Pandemi Sonrası Eğitim ve Yönelimler

## Pandeminin Seyri

2019 yılı aralık ayında Çin Wuhan kentinde ortaya çıkan Koronavirüs (Covid-19) Dünya Sağlık Örgütü tarafından küresel salgın ilan edileli bir yılı aşkın bir süre geçmiştir. Başlarda ülkemizin pandemiden olabileceğince uzak durması, yerinde müdahaleler yapılması diğer ülkelere örnek teşkil etmiştir. Sokağa çıkma yasakları, mesafe kuralları, hijyen ve temaslardan kaçınılması gibi birçok bildirimlerde bulunulmuş ve vatandaşlardan bu konuya duyarlı olması beklenmiştir. Aynı şekilde ülkemizin gelişmiş sağlık sektörü pandemi etkisini olabildiğince azaltmaya çalışmış ve sağlık çalışanları salgının devam ettiği şu günlerde halen görevlerinin başında yorgun ancak; yılmadan çalışmalara devam etmektedir. Geçtiğimiz aylarda da Çin'den gelen aşılar Sağlık Bakanlığımızın plan ve programı dahilinde yapılmaya başlanmıştır.

Eleştirel gözle bakacak olursak: Sağlık Bakanlığımızın tavsiyeleri, sağlık çalışanlarının durumları, Cumhurbaşkanlığının yaptığı açıklamaları; maalesef vatandaşlar tarafından kulak ardı edilmiş, salgını tepe noktalara taşımıştır. Bunun nedeni; ülkemiz in-

sanlarının aşırı sosyal olmalarından kaynaklandığı, ev gibi kapalı alanlarda kalmalarındaki psikolojik sorunlar ve pandeminin ilk zamanlarındaki korkunun şu an bastırılmış olması düşüncesindeyim. Neyse ki aşılamayla birlikte azalan ölümler ve vaka sayıları Türk halkının ve diğer ulusların yüreğine su serpmiş, bir nebze de olsa rahatlamamıza vesile olmuştur. Ancak bu sorunun tamamıyla çözüme kavuşmasını; yöneticilerin tavsiyelerine uyarak ve en önemlisi yüksek aşılama oranına ulaşarak mümkün olacağı kanaatindeyim.

## Uzaktan Eğitim

Daha önceki yazımda uzaktan eğitimin tarihçesinden bahsetmiştim. Uzaktan eğitim pandemi öncesi bize uzak bir kavram değildi. Açık öğretim liseleri ve açık öğretim fakültelerinde uygulanmakta olan bir sistemdir. Kısaca tanımlamak gerekirse: Eğitici ile öğrenciyi mekân kavramından bağımsız olarak bir araya getiren eğitim sistemidir.

Uzaktan eğitimin yapılmasında ise en çok örgün eğitim yapan kurumlar et-



kilenmiştir. Eğitim kurumlarının yeterli alt yapı imkânlarının olmaması, yine bu kurumlarda bulunan çoğu eğiticinin böyle bir sisteme aşina olmamaları ülkemizdeki internet alt yapısı ve operatörlerin zorlanması gibi birçok olumsuzluğu da yanında getirmiştir. Bu bir seneyi aşkın süre zarfında gerek ilgili bakanlıklar olsun gerekse eğitim kurumları ve diğer kuruluşlar olsun hızlı bir adaptasyon sağlamıştır.

Adaptasyon ile ilgili olarak gözlemim neticesinde bazı durumlar şu şekildedir:

- ▶ Operatörler yaşanan internet hızı problemleri nedeni ile hızlı internet altyapılarını geliştirmişler ve EBA gibi eğitim konularında ekstra destekler sağlamışlardır.
- ▶ Örgün eğitim yapan kurumlar alt yapılarını güçlendirmişler, öğrenciler ile uzaktan iletişim kurma metotlarını standartlaştırmışlar ve öğrenciler ile temas olmadan sorun çözme metotları geliştirmişlerdir. Aynı zamanda sektör günleri, seminerler ve diğer etkinlikler internet ortamları üzerinden yapılarak öğrencinin desteklen-

mesi de sağlanmıştır.

- ▶ Eğiticiler için ise uzaktan eğitim metotları, öğrencilerin derse katılma teşvikleri, ödevler ve öğrencinin ev ortamında öğrenmesini destekleyecek verilere ulaşımı konusunda dur durağı olmayan eğitimler verilmiştir. Ayrıca eğitimcileri destekler nitelikte verilere ulaşım da kolaylaştırılmıştır.

Bu dönemde gerekli izolasyon ile sadece kendini eğitime adanmış öğrenciler teorik yönden ve yapılabilen uygulamalar yönünden iş sektörüne hazır olacağı düşüncesindeyim; ancak pratik yetersizlikler ile karşılaşılması da çok normal karşılanmalıdır.

### **Pandemi Sonrası Eğitim**

2020 yılı Mart ayından itibaren okulların geçici bir süre kapatılmasının ardından uzaktan eğitime geçilmiştir. Aşılama faaliyetlerinin hız kazanması ile birlikte, ilk ve bazı kademe orta derecesindeki okulların 1 Mart 2021 itibarıyla eğitim ve öğretime örgün olarak haftanın belirli günlerinde devam etmesi kararı alınmıştır. Özellikle ilköğretim öğrencileri, pandemi süre-

cindeki kısmi zamanlı da olsa eğitimin başlamasını mutlulukla karşıladılar.

Pandemi sonrasında kontrollü bir hayat olacağı gibi kontrollü bir eğitim de söz konusu olacağı düşüncesindeyim. Maskelerin uzun süre gündemde kalacağı, hibrit eğitim sistemleri oluşturulacağı ve yine kontrollü hayat sonrasında uzaktan eğitimlere bir süre daha devam edileceği görüşümdedir. Pandemi seyrine göre ilk, orta ve lise derecesindeki okulların tamamen açılmasının ardından ancak yükseköğretim kurumlarının açılması söz konusu olabilir. Lakin mesleki uygulamaları olan dersler için kısa süreli hızlandırılmış eğitimlerin örgün olarak verilmesi gerekliliğinden dolayı, farkı bir durum olarak değerlendirilmesi de gerekmektedir. Ayrıca örgün eğitim metodu uygulayacak eğitim kurumlarının sınıf kontenjanlarını ayarlaması veya ders havuzlarını genişletmesi gibi yollara gidebilirler. Pandemi sonrası eğiticiler çok yorucu ders programları ile karşılaşabilirler. Olası durumda önerim; eğitici başına düşen öğrenci sayısını sınırlamak olmalıdır.



**Kapt. Ömer Asmalı**  
Gemi Kurtarma Uzmanı

## Kepçe ile Gemi Kurtarmak

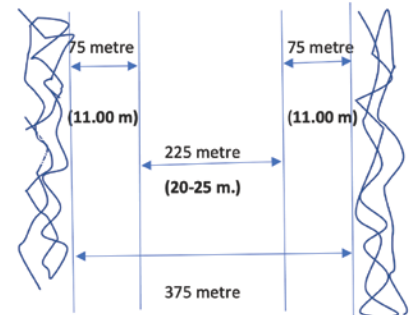
Hepimizin bildiği ve dünya kamuoyunu günlerdir meşgul eden, dünya ticaretine ve ekonomisine olumsuz etki yapan Ever Given adlı gemi Süveyş Kanalı'nda karaya oturmuştu. Geminin karaya oturduğu kısım olan baş tarafında bir iş makinesinin sahilde kürekleriyle çukur kazan çocuklar gibi geminin etrafını kazmaya çalışması görüntüleri ne derece planlanarak yapıldığı bilinmemekle birlikte simgesel olarak ironikti.

3 Mart 2021 sabahı gün ışması ile Kızıl Deniz'den Süveyş Kanalı'na güneyden giriş yaparak kanalın güneyinde karaya oturup 29 Mart günü öğleden sonra kurtarılan Ever Given adlı konteyner gemisi hakkında birçok şey yazıldı, çizildi ve konuşuldu. Bunların çoğunluğu ekonomik ve ticari kaygı ve zararlar hakkındaydı. Bu konuda az da olsa teknik yani; geminin nasıl kurtarılacağı ve geminin oturma nedenleri kısmına değinen meslektaşlarım olmuştu. Eğer gemi Süveyş Kanalı'nda değil de Yemen'de veya sıradan bir mahalde karaya otursa; şüphesiz bu kadar medyada olay olmazdı.

Her meslek erbabı olaya, kendi çerçevesinden ve bakış açısından bakar ve yorumlar. Benim bakış açım da genel olarak geminin kurtarma tek-

nikleri üzerine olacaktır. Hani derler ya; berber kişinin saçına ve sakalına, kunduracı ise ayakkabısına bakar... Titanic filmi sinema salonlarında ilk izlediğim zaman gemi kurtarma sektöründeydim. Film de her ne kadar bir gemi kurtarma olayı değil ise de geminin batışı ile ilgili olduğu için bir an için film olduğunu unutup olayın içine kendimi kaptırmış, herkes filmin keyfini çıkarırken ben kendimi filmin içinde bulmuştum. Gemi neredeyse yarıya kadar batmış, meyil etmiş, başlanmış ama hâlen jeneratörler çalışıyor balo salonu ışıl ışıl yaniyor!

Ever Given, 400 metre boy, 59 metre en ve 14,90 metre draftında bir gemi. 20.000 civarında konteyner yüklüydü. Gemiye ebatları ile incelediğimiz zaman bu kanal için devasa sayılabilecek oldukça kritik ebatlara sahip olduğunu görüyoruz. Kritik durumu drafttan ziyade eni ve boyu için söyleyebiliriz. Çünkü bu draftta birçok geminin geçtiğini biliyoruz. Süveyş Kanalı Akdeniz'i Kızıl Deniz'e bağlayan, 193 kilometre uzunluğunda, 24-25 metre derinliğinde 205/225 metre genişliğinde, bu sınır çizgisinin bitiminde 75 metre sancak, 75 metre iskele olmak üzere 150 metrelik kısmı 11,00 metre olmak üzere toplam genişlik 375 metre civarındadır.



Şekil 1

Süveyş Kanalı, maksimum 20,00 metre draftlı gemilerin geçtiği yapay su yoludur. Kanaldan geçiş yapacak gemiler sığ su ve sığ sularda manevra zorlukları, sığ suda ve sınırlandırılmış sularda çökme (squat) ve trim etkileri nedeni ile gemilerin seyir süratleri kısıtlanmıştır. Ortalama 8 deniz mili/saat sürat ile gemilerin kanaldaki seyirleri süreleri 11-16 saat civarında sürmektedir. Tankerler için bazı yerlerde sürat daha da düşük (6 – 7,5 mil/saat) olmaktadır. Ever Given konteyner gemisinin oturma anında süratinin 13,5 knot olduğu beyan edilmiştir.

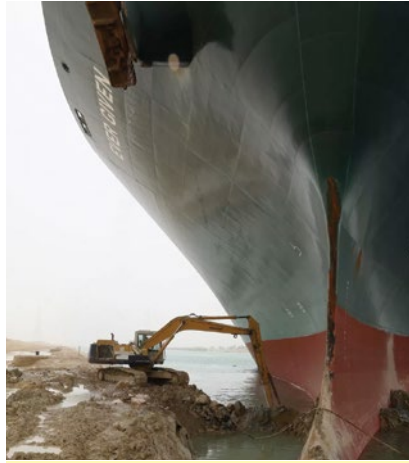
Geminin kum fırtınası etkisiyle karaya oturduğu ağırlık kazanmaktadır. Raporlarda 46 knot (85 km/saat) rüzgâr



şiddeti olduğu söyleniyor. Görüşün de oldukça kısıtlı olduğu düşünülürse ve 400 m. boyunda 36 m. hava draftında olan bir gemi için bu koşullar altında seyir etmek bu tip kazalara adeta davetiye çıkarmakla eşdeğerdir. Bazı yayın organlarında gemi kaptanı ile kılavuz kaptan arasında sigara alma/verme durumu ile ilgili olarak konuşma geçmesi nedeniyle köprü üstü takım ekibinin dikkat dağılması olduğu söylendi. Doğruluğunu bilmiyoruz ama bu tip olaylara bu kanaldan her geçişimde benim de şahit olmuşluğum olmuştur hatta bu kanala denizcilerin Marlboro Kanalı da demeleri bu nedenledir. Ancak nedeni ne olursa olsun teknik olarak bu geminin geçişinin ilave önlem almadan oldukça riskli olduğu apaçık ortadadır. Şekil 1 de görüldüğü gibi bu genişlikte bir geminin emniyetli sulara geçiş yapması orta kanalı izlemesi koşuluyla bordalardan olan mesafesi yaklaşık 32 metredir ( $225-59=64$  m. Merkez olmak üzere  $64/2=32$  m. sancak ve iskeleye olan mesafe). Bu mesafe bu gemi için gemi eninin yarısı kadardır. Air draftı (hava draftı) bu kadar yüksek bir gemiye bu kadar hassas ve kritik mesafede gemi seyrine ilave tedbir almadan köprü üstünden kumanda etmenin oldukça zor olduğunu her denizci meslek erbabı bilir. Her ne kadar Süveyş Kanalındaki akıntı sistemi Boğazlarımız gibi şiddetli olmasa da rüzgârların meydana getirdiği anlık akıntı ve yüksek hava çekimli gemiler için yelken etkisi yapacağı için oldukça risk oluşturur. Bu nedenle bu ebatları gemilerin geçişlerinde mutlaka ilave tedbirler (römorkörler) vb. gibi alınmalı, meteorolojik raporlar çok hassas bir şekilde takip edilmelidir.

Her kaza olayında sorumlu kişi veya kurum kimdir sorusu akla gelmektedir. Olayla ilgili bir panelde; konuşmacı olan IUC Group CEO'su Menekşe Uçaroğlu, Clyde&Co Ortağı Jai Sharma ve Thomas Forkin ve Clyde&Co Lisanslı Denizci ve Avukat Stephen Angove; "Gemi, hatanın kanalın yönetiminden sorumlu iki Mısırlı kanal pilotundan olduğunu iddia etse de yasalar şunları söylüyor: Gemi, gerçekleşen hasarın kasıtlı olarak veya ihmal sonucu yapılmadığına dair kanıtlar sunmadıkça, doğrudan veya dolaylı olarak neden olunan zararlar ve dolaylı hasarlar için tamamen sorumluluk taşıyordu. Gemi sahipleri veya operatörleri pilot tavsiyesinden kaynaklanan herhangi bir hatadan sorumludur ve Mısır Deniz Hukuku'na göre bir geminin sahiplerinin ve operatörlerinin; kaptan,

mürettebat veya geminin hizmetindeki herhangi bir kişinin, görevleri sırasındaki her durumdan hukuki olarak sorumluluk taşıyor" görüşlerini belirtmişlerdir. Esra Nur MOCU. (sigortagazetesicom.tr) Dünyanın birçok seyre elverişli suları kendine has özellik taşımaktadır. Gemi kaptanları geçiş yaptığı sular hakkında yeterli bilgiye sahip olmalıdırlar. Teknik, hukuki, meteorolojik ve oşinografik koşulların durumu hakkında da. Ayrıca, kanal seyri ayrı bir özen istemesine ilaveten Süveyş Kanalı'nda olduğu gibi kanal otoritelerinin, kılavuz kaptanların ve hatta römorkör gibi seyre yardımcı elemanlarında kendine has yapısı dikkate alınmalıdır. Zira bu bölgede olayımızda olduğu gibi büyük çapta ses getiren bir olay sık yaşanmasa dahi zaman zaman benzer kazalara veya gemileri güç durumda bırakabilecek olaylara rastlanmaktadır.



Şekil 2



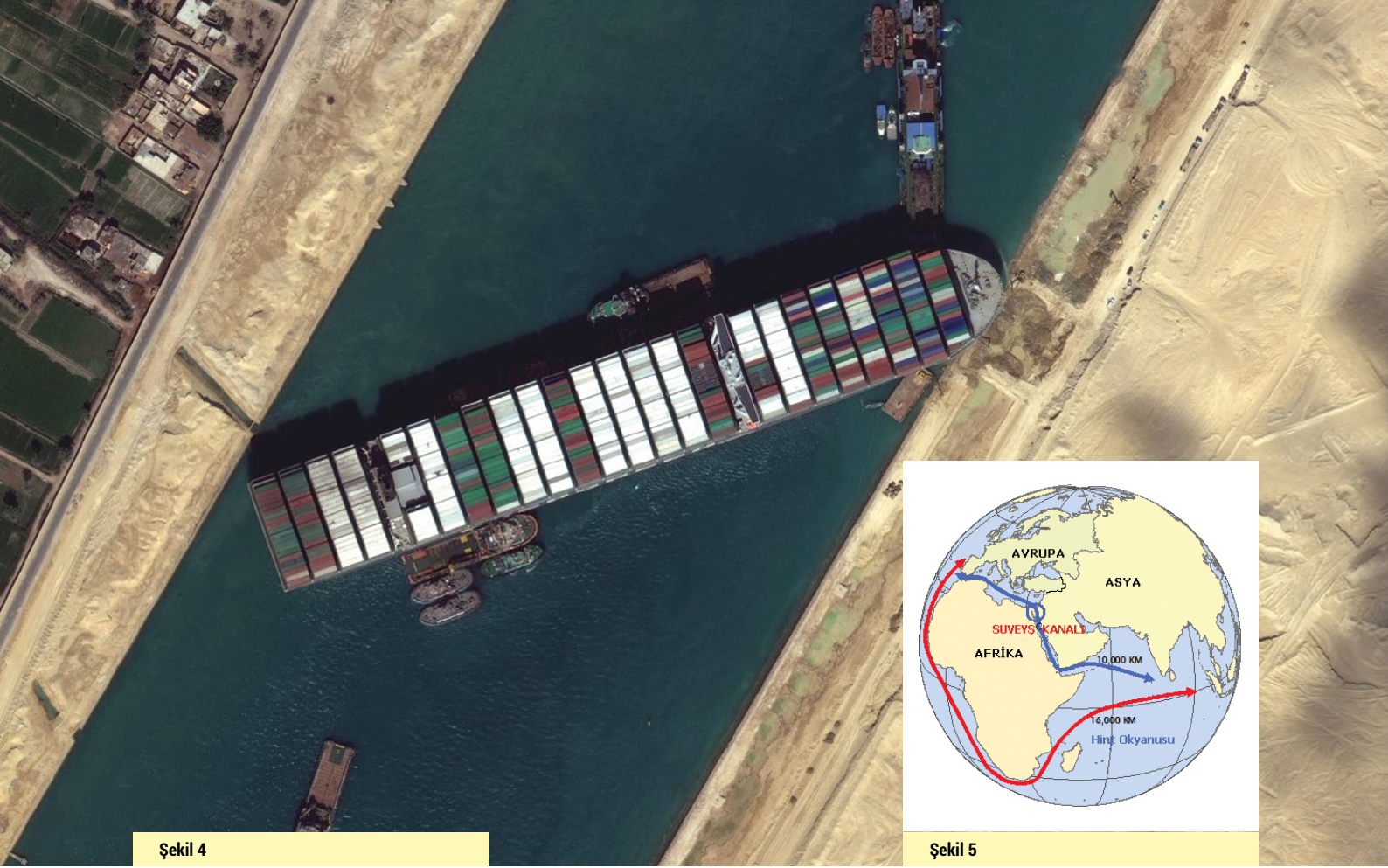
Şekil 3

Geminin ve kanalın teknik durumu ile hukuki durumundan kısaca bahsettikten sonra geminin kurtarılması aşamaları nasıl olmuştur, kamuoyunda nasıl bir tepki çekmiştir birazda bu konuya değinelim. Gemi kurtarma olayı, üzerinde fazla düşünülmeyen,

bildiğimizi sandığımız basit birkaç operasyon sonunda hal olacak düşüncesi taşımakta olduğuna şahit olmuştum. Tabiri caiz ise gemiye halat ver kuvvetli veya yeter derecede römorkör ile çek ve al şeklinde düşünülmektedir. Buna benzer yorumlara medyada zaman zaman rastlıyoruz. Hâlin böyle olmadığı, zaman geçtikçe söz konusu olayla anlaşıldı. Gemi kurtarma denizciliğinin her safhasını kapsayan multi disiplinler bir operasyonlar dizisidir. Nitekim, Mısır Hükümeti yurt dışından bu nedenle kurtarma uzmanı, ekip ve ekipman getirtmek zorunda olmuşlardır. Ülkemiz Ulaştırma ve Alt Yapılar Bakanlığı tarafından Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü'ne ait 205 çekme gücüne sahip Nene Hatun çok amaçlı acil kurtarma gemisini gönderme talebi yapılmasına rağmen gemimiz operasyona davet edilmemiştir. Kanalın kapalı olmasından doğan günlük kaybın kanal otoritesine 10 milyon dolar, küresel ticaretin %12 sinin içinden aktığı kanaldaki tüm trafik tıkanması neticesinde ise günlük maliyet olarak 9,6 milyar dolar civarında kayıp yaşanmakta olduğu deklere edilmektedir.

Her olağan dışı olaylarda genelde olayı yansıtan bir simge ortaya çıkar. Bana göre şekil (2) de görülen ekskavatör ile gemiyi kurtarmaya çalışma fotoğrafı Even Given gemisi kurtarılma olayındaki simgesel bir objedir. Bu fotoğrafın başka bir versiyonu yüzer platform üzerine getirilen devasa kepçelerle gemi etrafını tarayarak derinleştirmek şeklindedir. Böyle bir kurtarma şekli de mümkün değildir. Böyle bir durumda geminin etrafı derinleşse bile geminin kütlesi zemine oturduğu gibi olur. Ground reaction denilen zeminin gemiye olan tepkisi/desteği değişmeyecektir. Diğer bir yöntem de olabildiğince römorkör getirip geminin muhtelif yerlerinden çekmek ve/veya itmek şeklinde düşünülse de bu yöntem de oturma parametreleri hesaplanarak çeki kuvveti bulunmamış ise bu da fayda vermeyecektir nitekim bu yöntemde denenmiş ve başarılı olamamıştır.

Kurtarma operasyonlarında temel prensip şu olmalıdır; Doğru planlama, doğru yöntem, doğru ekip ve ekipmanları kullanarak en kısa sürede en az maliyetle kazazede gemiyi kurtarmaktır. Her ne kadar her kurtarma faaliyeti birbirinden bağımsız ise de herhangi bir kurtarma safhasının temel benzerlikleri ve kuralları vardır. Önce-



Şekil 4

Şekil 5

likle bilmemiz gereken konu kazazedenin bulunduğu tehlikenin durumu ve boyutudur. Yani öncelikle hastalığın teşhisi konulmalıdır ki tedavi yöntemlerine başlansın. Bir kurtarma olayında şüphesiz en önemli işi üstlenecek olan kişi kurtarma uzmanıdır (Salvage Master). Bu nedenle kurtarma uzmanının bazı görevleri olduğu gibi bu görevlerin yanı sıra kurtarma uzmanı aynı zamanda bazı becerilere de sahip olmalıdır. Kurtarma uzmanının birincil görev ve sorumlulukları şunlardır.

- ▶ 1. Kurtarma hazırlığı ve durum değerlendirmesi
- ▶ 2. Ayrıntılı kurtarma planlaması
- ▶ 3. Kurtarma işlemine başlanması

Kurtarıcının ihmali iddialarına neden olabilecek yetersiz sömür metotları kazazede gemi ve/veya onun yükünde ilave hasara neden olabilir. Dolayısıyla, bir kurtarma görevine başlamadan önce kazazede gemi ve onun durumu hakkında gerçeklere dayanan bilgiler toplamak gereklidir. Esasen, başarılı bir kurtarma operasyonunun

temeli büyük ölçüde kurtarıcının konuyu değerlendirmede ve kazazede gemi ile ilgili bilgi toplamadaki dikkat ve itinasına bağlıdır. Kurtarma operasyonunun bizzat kendisine başlamadan önce bir kazazede geminin fiziki durumu ya da kazazede gemiyi kuşatan sular hakkında herhangi bir hususu göz ardı etmek en mantıksız davranıştır. Kurtarma sömürlerinin genel bağlamında, "belirsiz tahminlere" güvenmek son derece mantıksızdır. Sömür demek geminin bütün organlarının röntgeni veya MR'ı çekilmiş gibi bize bilgi vermesi demektir. Kurtarıcının kurtarma görevi için gemiye çıkmadan önce kazazede geminin durumu hakkında detaylı sömürler yapacaktır. Gemi sömürleri; gemi üzerinde, geminin karinesi ve oturduğu zeminde denizde gemiyi kuşatan sular hakkında olmak üzere genel bağlamda 3 kısımdır.



Yukarıda kısaca değindiğimiz bilgiler ışığında karaya oturan gemiye yapılacak kurtarma operasyonun şekli nasıl olmalıdır sorusuna verilecek cevap tek doğru olarak ifade edilmeyebilir. Operasyonda beklenmeyen veya öngörülmemen değişimler veya muhtemel risklerin oluşması kurtarmacıları her daim A planının yanında B,C,D... gibi alternatif plan yapmaya zorlar. Yapılan risk değerlendirmeleri, hesaplama ve planlamalar neticesinde

uygun olan kurtarma operasyonuna başlanır. Genel olarak yapılan kurtarma operasyonları,

- ▶ 1. Yeter güç ve sayıda römorkörler ile doğru noktalardan çekmek/itmek
- ▶ 2. Gemi içinde yük, balast, yakıt gibi ağırlıkları uygun yerlere transfer etmek, uygun yerlere ağırlık alıp ağırlık atarak zemin reaksiyonunu azaltmak.
- ▶ 3. Yükü başka bir yere transfer (limbo) etmek.
- ▶ 4. Kanal kazarak geminin oturduğu zemin ile yüzer vaziyetteki derinliği uygun hâle getirmek.
- ▶ 5. Açık denize palanga sistemi kurarak (ground tackle) ağır denizlerden faydalanmak vb. gibi.

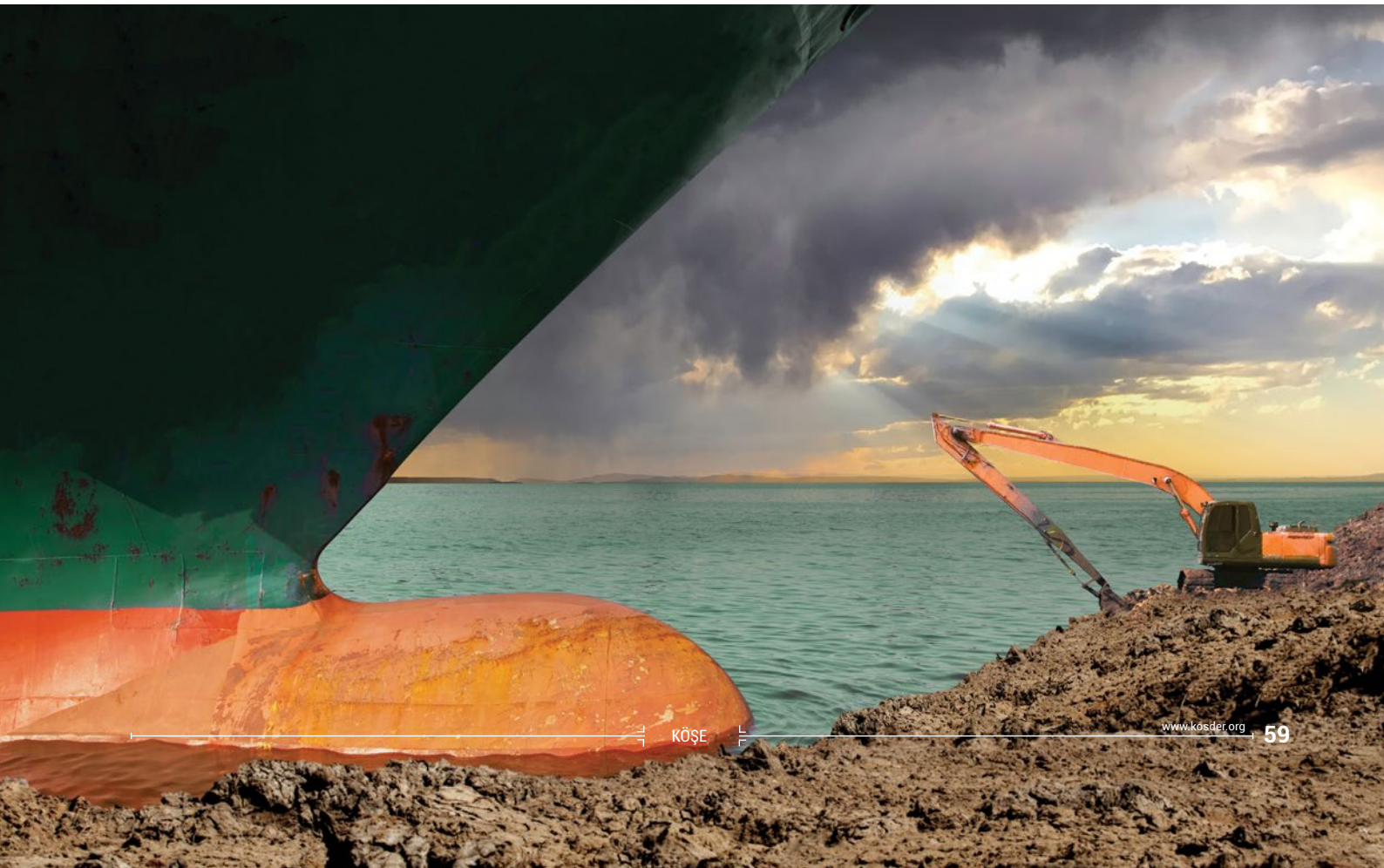
Olayımızda yukarıda sayılan operasyon yöntemlerinden geminin oturma pozisyonu itibarıyla üçüncü ve dördüncü maddedeki yöntemler yapılabildi. Üçüncü madde yani yükün başka bir alana/gemiye transferi en emin ve doğru yöntem olmakla birlikte geminin hava draftı (air draft) nın çok yüksek olması, bu yükseklikte bir yüzer kreynin bulunma güçlüğü ve süresi dikkate alındığında kanal kazma yöntemi ile oturduğu zeminin derinleştirilmesi en mantıklı bir yöntemdi. Yükün başka yere transferi Mısır Cumhurbaşkanı tarafından da

dile getirilmişti. Kanalin gerek kum fırtınaları gerekse farklı nedenlerle zaman zaman dolması nedeniyle kanal otoritelerinin emrinde Kesici-emici tarama araçları (cutter-suction dredger) bulunmaktadır. Kesici-emici tarak gemisi, taranacak olan dip malzemeyi gevşetmek için kesici bir başlık kullanan hidrolik tarayıcıdır. Bu tip gemiler taranan malzemeyi bir boru hattı üzerinden sahile veya barçlara boşaltmaktadır. Kesici-emici tarama gemilerinin kesici başlığı tarama yaparken aynı zamanda tarama vasıtası demir kazıklar etrafında yay çizmektedir. Kesici başlık taramanın türüne göre özel amaçlı yapılmış başlıklarla değiştirilebilir.

Geminin oturduğu zemin yaklaşık başta ve kıçta yaklaşık 100 metrelik kısmı olmak üzere iki noktada oturmuş olup gemi ortasındaki yaklaşık 200 metrelik bir kısımda derin suda yani yüzer durumdaydı. Yekpare oturma olmayan bunun gibi iki veya daha çok noktadan oturmalar özellikle yüklü gemiler için ağırlığın olduğu noktalarda bel verme ve/veya kırılma olabileceği için dikkat edilmelidir. Kurtarma operasyonlarını takip ettiğimizde karine altından kumu boşaltma operasyonları baş ve kıç olmak üzere her iki taraftan başlamış olup aynı anda bitirilmemiştir. Önce kıç taraf yüzdürülmüş, baş taraf gemiyi tutacak oranda bırakılmıştır. Bu durumda

baş sabit kalıp kıç yüzer hâle gelmiştir. Süveyş Kanalı'nın güneyi yani Kızıldeniz tarafı kuzeyine oranla daha fazla med-cezir/gel-git (tide) tabidir. Kurtarma uzmanları med-cezirin en yüksek günü ve saatini hesaplayarak (29 Mart saat 13.30 civarı maksimum yükseklik 2,00 m.) gemiyi çekerek kurtarmışlardır.

Koşullar uygun olup yükün limbo edilmesine karar verilseydi metot ne olabilirdi birazda bu senaryo üzerinde duralım. Bu durumda oldukça alternatifli bir denkleme kurmak gerekebilir. Karşımıza öngöremediğimiz hususlar da çıkabilir. Ancak, biz temel prensipler üzerinden yani A planı üzerinden hareket edelim. Her şeyden öncelikle gemi içi, gemi dışı derinlikler ve su altı (karine) olmak üzere 3 temel sorvey yaparak gemi ve zemin hakkında kapsayıcı bilgiye sahip olmamız gerekir. Gemi karinesinde hasar var ise bu öncelikle onararak su alıyor ise kurallar çerçevesinde dışarı boşaltılarak serbest satılacak su bırakılmaz. Karaya oturan geminin suya nazaran zemin tepkisi daha fazla olduğu için gemide draft kaybı olur yani gemi yükselir. Bu durum zeminin yapısına bağlı olarak değişir. Draft değişimi/kaybı, oturmadan önceki draft ile oturduktan sonraki draft farkı kadardır. Stabilitate bookletten Birim Batırma Tonu üzerinden oturduğu zeminin pivot noktası göz önüne alınarak Birim



Trim Momenti de hesaba katılarak draft kaybına neden olan yükler boşaltılır. Genelde hesaplamalar 4 temel formül üzerinden yapılır.

- ▶ 1. Trim değiştirme yöntemi
- ▶ 2. Batırma tonu yöntemi
- ▶ 3. Deplasman değişim yöntemi
- ▶ 4. Baş taraf draft değişim yöntemi

Batırma tonu yöntemine örnek verirsek;

$$R = (T_a - T_b) \times T_{pcm}$$

R= Zemin direnci

T<sub>a</sub>= Oturmada önceki ortalama draft

T<sub>b</sub>= Oturmada sonraki ortalama draft

T<sub>pcm</sub>= 1 cm. batırma tonu

Yukardaki formüle etki eden diğer etken geminin zemin direnç noktasının (center of ground reaction) yeridir. Bu nokta geminin oturma zeminin alanı ile ilgilidir. Oturma alanı ne kadar başa yakın olup ve oturma alanı olarak az yer kaplar ise yapılacak operasyon o kadar kolay hâle gelecektir. İlave olarak zemin yapısı da diğer önemli faktördür. Zemin yapısı sürtünme kat sayısını ilgilendirdiği gibi gemiye verecek hasar durumunu da etkiler. Yumuşak zeminler her daim kurtarmacıların tercih ettiği zeminlerdir. Ancak, bu yumuşak (kum, balçık, kil vb.) zeminlerin de gizli tehlikeleri vardır. Gemi, ağırlığı oranında zamanla yavaş yavaş ilk oturduğu yumuşak zeminden batamayacağı sert zemine denk gelene kadar tıpkı bataklıkta oluşan batma olayı gibi zemine batma

eğilimi göstereceğidir. Kurtarma operasyonunda bu olumsuz durumları da dikkate almak gerekecektir.





## Alper Özcan

T.C. Galatasaray Üniversitesi Denizcilik Meslek Yüksekokulu  
Konuk Öğretim Görevlisi

2000 yılında gemi elektroniği-haberleşme eğitimleri vermeye başlayan Alper Özcan, Gazi Üniversitesi Teknik Eğitim Fakültesi Elektrik Bölümü'nü 1996 yılında bitirdi. Daha sonra Bahçeşehir Üniversitesi Eğitim Teknolojileri Bölümü'nde yüksek lisans yaptı. 2002 yılından bu yana REO zabiti olarak eğitim veren Özcan, hâlen Galatasaray Üniversitesi Meslek Yüksekokulu'nda elektroteknik-elektronik, Ziya Kalkavan Mesleki ve Teknik Anadolu Lisesi'nde de gemi elektroteknik zabiti derslerini vermeye devam etmektedir.

# Denizcilikte Teknoloji Devrimi

Geçtiğimiz çeyrek yüzyıl; iş, sosyal ve günlük hayatımıza sayısız teknolojik yenilik getirdi. Bu yenilikler, bütün alanlarda hızla büyük değişimler başlattı. Denizcilik sektörü de bu teknolojiyen hızla etkilenmeye ve konumlanmaya başladı.

## Robotik Teknoloji

### Gemi Duvar Tırmanma Robotu

Bilim ve teknolojinin, ekonominin ve ordunun gelişmesiyle birlikte, manuel kullanımın yerini alan deniz duvar tırmanma robotu sürekli güncellenmektedir. Adsorpsiyon, hareket ve tahrik yoluyla çeşitli gemi duvar tırmanma robotlarının tanıtımı yapıldı.



Son yıllarda ekonomik küreselleşmenin hızla gelişmesiyle birlikte uluslararası denizcilik sözleşmeleri devam etmekte ve gemi sayısı artmakta. Bununla birlikte, uzun deniz yolculuklarından ve liman beklemelerinden sonra, gövde yüzeyi midye ve alg gibi deniz yaşamıyla kaplanmaktadır. Yapılan araştırmalar bu deniz canlılarının yüzeye yapışmasının, bir geminin seyir hâlindeyken hızını yüzde 10'dan fazla düşüreceğini ve yakıt tüketimini yüzde 40 oranında artıracığını, ciddi ekonomik kayıplara neden olduğunu

ve güvenliği azalttığını göstermiştir. Bu nedenle ülkeler ve araştırma kurumları, sürekli bu konuda robotlar geliştirmeye çalışmaktadır.

Farklı hareket yöntemleri ve farklı sürüş yöntemleri gibi çeşitli gemi tırmanma robotları türleri geliştirilmiştir. Esas olarak büyük ticari gemilerde ve askeri gemilerde gövde yüzeyine tırmanma mekanizması kullanılır, gövde yüzeyi temizlenir.

### Gemi Otonom İtfaiye Robotu

Robotlar hemen hemen her sektöre bir şekilde sızmıştır. Şimdi, teknoloji firmaları, gözlerini denizcilik endüstrisine çevirdiler. Otomobil, ulaşım, teknoloji sektöründeki araştırma enstitüleri ve şirketler, gemi yönetimi, güvenlik, servis ve denetime yardımcı olabilecek robotlar oluşturmak için iş birliği yapmaktalar. Bunların arasında ABD Donanması Araştırma Laboratuvarı tarafından Virginia Tech ile iş birliği içinde geliştirilen SAFFiR-Gemi Otonom İtfaiye Robotu geliştirilmiştir.

Gemilerdeki yangınlar insan yaşamına, çevreye ve gemideki yüke büyük zararlar verebilir. Denizde meydana gelen kazalar tamamen önlenemezken, bu gibi durumlarda görev almak üzere tasarlanmış yangın söndürme robotları ile insan can ve mal kayıpları bir dereceye kadar hafifletilebilmektedir. Şu anda ABD donanma gemileri için inşa edilmekte olan SAFFiR, kargo ve yolcu gemilerine de büyük bir katkı sağlayacaktır.

İtfaiye robotu, Amerika Birleşik Devletleri Deniz Kuvvetleri Araştırma

Laboratuvarı'nda Virginia Tech ve Pennsylvania Üniversitesi'nden araştırmacı ve mühendislerle birlikte savunma amaçlı gemi tabanlı bir robot yaratma projesidir. Robot, gemi içerisinde her bölgeye girebilmek ve diğer acil durumlar için insanların girmesinin riskli olabileceği bölgelere girmek için tasarlanmıştır. Merdiven tırmanma özelliği, yangınla mücadele için hazırlanmıştır. Şu anda diğer yeteneklerin yanı sıra yürüyebilir.

### Robot Testi

2013'ten bu yana proje, Deniz Kuvvetleri veya başka herhangi bir kuruluş tarafından yayınlanan sınırlı miktarda bilgi ile tamamlandı. Proje, çok tehlikeli olan yangınlarda personelinin hayatını tehdit etmeyecek şekilde yapılmıştır. Robot; yön, ısı duyarlılığı ve engel dedektörlerine sahip olmak için çok sayıda sensör ile donatılmıştır. Hortum tetik sistemi ile yangını söndürebilir. Bilinen birkaç test yapıldı ve robotun yeteneklerini ve etkinliğini gösteren bir video ile birlikte birkaç resim yayınlandı.



### Otonom Gemiler

Otomatik gemiler, verimliliği, üretkenliği ve taşıma kapasitesini artırarak



denizcilik endüstrisine teknolojik bir avantaj katacak. Bu gemiler uzaktan yönetileceğinden mürettebatın denizde can kaybı korkusu ortadan kalkacak ve bir bakıma mesleği de değiştirecektir.

Çin, Güney Çin Denizi'nde devriye gezen insansız deniz botlarına sahip. Kraliyet Donanması Komutanı Peter Pipkin, askeri operasyonlarda, özellikle de mayın temizleme ve terörle mücadele devriyeleri söz konusu olduğunda, otonom teknelerin insansız hava araçları kadar önemli hâle geleceğini söylüyor. Araştırmacılar, bilimsel araştırma yapmak için küçük otonom tekneler kullanıyor, petrol ve gaz şirketleri bunları araştırma yapmak ve sızıntıları temizlemek için kullanıyor. Şimdi çok daha büyük otonom gemilerin yolda olduğu görülüyor.

### **Blok Zinciri Teknolojisi**

Blok zinciri teknolojisi artık bitcoin ile sınırlı değildir. Verileri güvenli bir şekilde yönetmek, aktarmak ve depolamak için çeşitli endüstriler tarafından araştırılmaktadır. Nakliye aynı zamanda süreçlere verimlilik katmak ve tedarik zincirini baştan sona entegre etmek için teknolojiyi araştıran endüstriler arasında yer alıyor. Blockchain teknolojisine dayalı sistem, nihai hedefe ulaşana kadar veri aktarımını ve kargoyu gerçek zamanlı olarak takip etmeyi kolaylaştıracak. Yeni bir çağdayız. Dijital bilgi, bilgisayar kodlama ve yeni teknolojik altyapı, geleceğin dünyasının yeni itici güçleridir. Bu sürücülerin denizcilik sektörünü yenilemesi ve değiştirmesi kaçınılmazdır. Dünyadaki ticari sözleşmelerin çoğu, bilgisayarlar tarafından kodlanan akıllı sözleşmeler hâline

gelebilir. Blok zinciri teknolojisinin uygulanması, özellikle "akıllı nakliye"nin dijitalleştirilmesinde faydalıdır.

### **Blockchain ve Akıllı Sözleşmeler**

#### **Dağıtılmış Defterler Nelerdir?**

Dağıtıcı defter teknolojisi, bir ağdaki katılımcılar arasında paylaşılan dağıtılmış bir veri tabanından, bir defterden oluşur. Defter, her işlemle büyüyen dijital bir dosya sistemidir. Tek bir yerde tutulan tek bir veri tabanına sahip olmak yerine, matematiksel algoritmalara dayalı defterin özdeş kopyaları ağdaki birden fazla bilgisayarda tutularak bir güven çemberi oluşturur. Tüm ağ katılımcıları, tam şeffaflık için defterin tam bir kopyasına sahiptir.

#### **Blockchain Nedir?**

Blockchain, organize dağıtım defteri teknolojisinin özel bir şeklidir. Ağdaki tüm işlemler bir dizi blok hâlinde bağlanır. Dijital kodlu işlemler ile bloklar kapatılabilir, kilitlenebilir ve zincire yeni bloklar eklenebilir. Bloklar, sabit, belirtilen sayılarla sıralı bir şekilde saklanır ve kaydedilir.

Blok zinciri algoritmaları, genel ve özel anahtar şifrelemesini kullanarak sonraki blokları ekleyebilir. Kriptografinin kalıcı veri bloklarındaki bilgileri doğruladığı kendi kendini yöneten bir sistemdir. Bu nedenle bu, işlemin zaman hızlanması ve yalnızca amaçlanan alıcıların bilgilere erişmesini sağlayan güvenli bir işlem doğrulama sürecidir.

#### **Akıllı Sözleşme Nedir?**

Blockchain, dijital varlıkları hareket

ettirebilir. Örneğin, kripto para biriminde varlık dijital bir paradır. Bununla birlikte, blok zinciri, dijital bir giriş şifresiyle temsil edilebilecek herhangi bir varlığı taşımanıza izin vermek için kullanılabilir. Örneğin; arazi kaydı, fikri mülkiyet hakları veya sözleşme yükümlülükleri. Ayrıca, varlığı taşıırken yetki ekleyebilir ve kodlu korumaları devreye sokabilirsiniz. Sözleşmeler, kodlama yoluyla otomatik olarak kaydedilir. Akıllı bir sözleşme bu şekilde oluşturulur. Akıllı sözleşme, veri içeren bir blok zinciri ağında yapılan programlanmış bir koddur.

Denizcilik endüstrisinde dağıtıcı defter teknolojisini kullanmanın avantajları;

### **Hız ve daha düşük maliyetler**

Bu, akıllı sözleşme ile ilgili herhangi bir karar almanız gerekmeyeceği anlamına gelir çünkü kararlar otomatik olarak alınacaktır. Otomasyon, işlemlere kodlanmış koşulları uygulayacaktır, örneğin sevkiyatla ilgili olarak koşullu ödemeyi mümkün kılar. Bu, bireysel hataların kapsamını azaltır, araçların rolünü ortadan kaldırır ve liman ve terminal operatörlerinin operasyonel verimliliğini artırabilir.

### **Gizlilik**

Blockchain, dağıtıcı bir defter teknolojisidir; bu, bir gönderinin her tarafının bilgilerine ve tüm gönderilerin güvenli bir denetim izine erişebileceği anlamına gelir. Eşler arası ağ, kriptografi sayesinde güvenli etkileşimlere sahiptir. Kullanıcıların kimlikleri, kripto programlama ve izin tabanlı paylaşım ile güvenli bir şekilde korunmaktadır. Her bir taraf, müşteri verileri gibi hassas bilgileri koruma hakkına sahiptir.

### **Güvenilirlik**

Blok zinciri tabanlı izleme sistemi daha doğrudur çünkü platformun tüm üyelerinin aynı anda defteri görmesini ve gerçek zamanlı olarak güvenli verilere erişmesini sağlar. Bu, liman otoritesinin, nakliyecilerin ve nakliye komisyoncularının, gönderinin tüm ilerlemesini izleyerek lojistiklerini iyileştirebilecekleri anlamına gelir.

### **Güvenlik ve Değişmezlik**

Tüm kayıtlar ayrı ayrı şifrelenir. Küçük sunucularla karşılaştırılabilir tüm düğümler bu kaydın bir kopyasını içerir. Bir blok zincirindeki herhangi

bir doğrulanmış kayıt geri alınamaz ve değiştirilemez. Blok zincirinde gerçek zamanlı olarak değiş tokuş edilen belgeler değiştirilemez, bu da dolandırıcılık riskini azaltır. Örneğin, bir Konşimento, hakları kodlanmış ağdaki katılımcılar arasında değiş tokuş edilir. Her işlem, ilgili katılımcıları birbirine bağlayan bir anahtar kullanılarak şifrelenir. Bu, taraflar arasında dolaşan tanımlanamayan sayıda bir Konşimento kopyasının riskini azaltır. Bu Konşimento, ithalat vergilerinden kaçınmak için yanlış gösterilemez.

### **Anahtar Oyuncular**

Dağıtıcı defter teknolojisinin bu faydaları fark edilmemiştir. 2017 yılında Maersk ve IBM, blockchain üzerinde çalışan TradeLens adlı tedarik zincirini geliştirdi. Rotterdam Limanı gibi en büyük taşıyıcılardan bazıları, liman işletmecileri ve küresel denizcilik tedarik zincirindeki endüstri aktörleri bu dijital nakliye ağına katıldı. Mart 2020'de Standard Chartered, bu blockchain özellikli dijital konteyner lo-

jistik platformuna olan güveni gösteren ilk bankacılık ve finansal hizmetler kurumu olarak TradeLens'i birleştirdi.

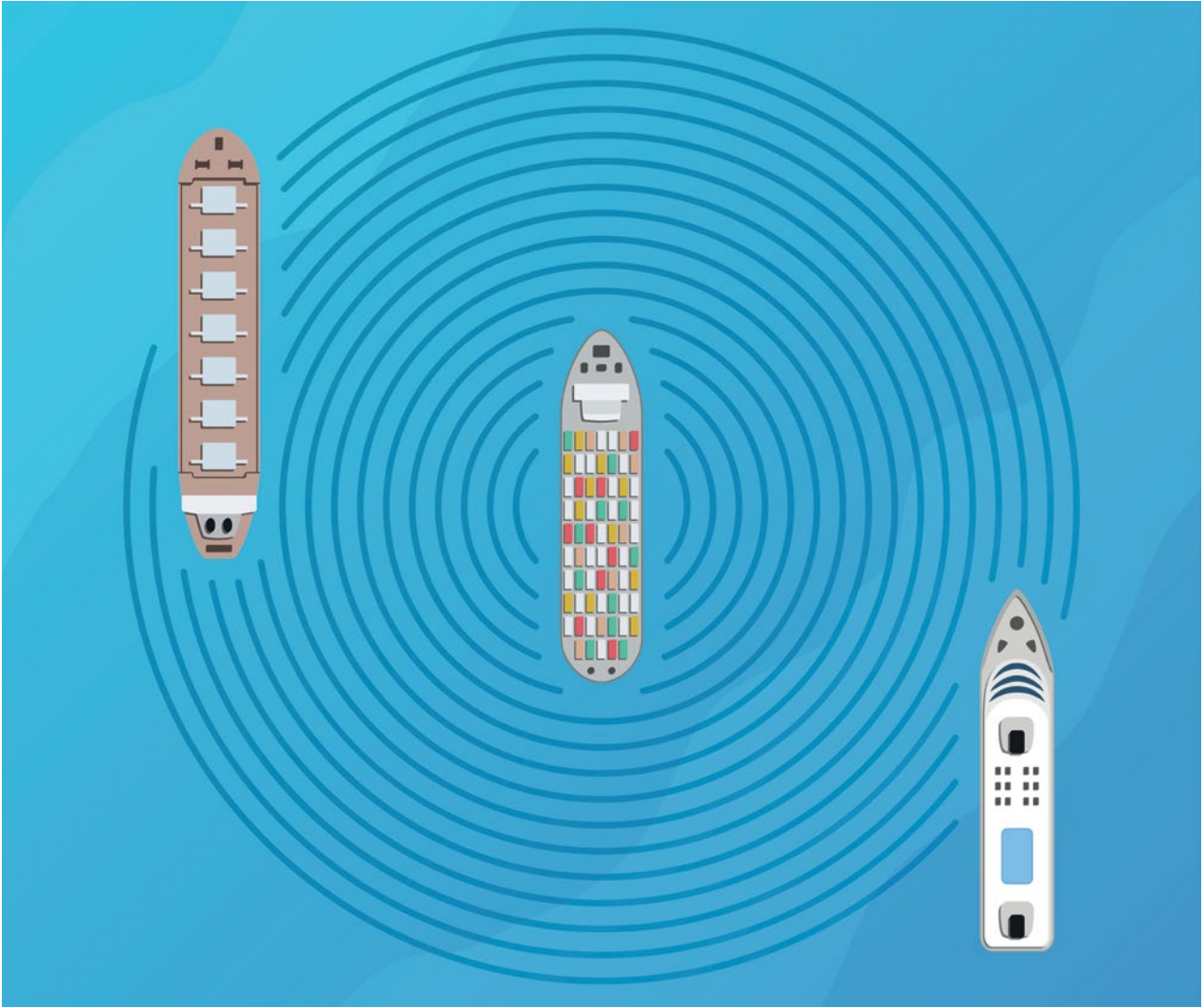
IBM, TradeLens platformunun ticaretin maliyetini ve karmaşıklığını azaltacağını belirtti. IBM ve Maersk, blockchain teknolojisinin dünyadaki milyonlarca konteynerin kâğıt izini yönetmesini ve izlemesini istiyor. İşbirliğine dayalı veri paylaşımı yoluyla teknolojiyi ve denizcilik endüstrisini ileriye taşıyan, tüm paydaşların erişebildiği tarafsız bir platformdur.

### **Artırılmış Gerçeklik VR**

Artırılmış Gerçeklik VR, denizcilik sektörüne muazzam bir değer katabilecek başka bir teknolojidir. Kargo planlamasını optimize edebilir, bakım ve denetime yardımcı olabilir, navigasyona yardımcı olabilir, küresel ekipleri birbirine bağlayabilir ve ayrıca sektör dışındaki kişilerin kolayca erişemeyeceği sektör hakkındaki bilgileri öğrenmelerine yardımcı olabilir.

Japonya'nın en büyük firmalarından Mitsui O.S.K Lines (MOL) iki gemisine artırılmış gerçeklik uygulaması (VR) entegre etti. Sistem MOL'nin Mart 2018'de teslim aldığı Beluga Ace isimli Ro-Ro gemisi ve Ekim 2018'de teslim edilen VLCC gemisi Suzukasan'da test edildi. MOL, navigasyon sistemine artırılmış gerçeklik uygulamasının Singapur boğazları ve Malacca gibi sulardaki yoğun deniz trafiğinden dolayı güvenlik nedeniyle entegre edildiğini duyurdu. Mürettebata görsel destek sağlayan VR sistemi, geminin planlanan rotasını, rota çevresinde seyreden diğer deniz taşıtlarını, sığ suları ile diğer deniz koşullarını tablet ve ekranlarda görüntüleyebiliyor.

Elektrikli grafik ekran ve bilgi sistemi, AIS, radar ve köprü kamerasından gerçek zamanlı görüntülere kadar tüm bilgileri içeriyor. Sistem gerçek zamanlı video görüntülerini ve yolculuk bilgilerini bir araya getirerek gemi operasyonları sırasında mürettebata görsel destek sağlıyor.



# DOSYA

## Osmanlı'da Deniz Ticareti







## Doç. Dr. Yasemin Nemlioğlu Koca

Kocaeli Üniversitesi  
Denizcilik Fakültesi

Armatörlük ve deniz ticareti yapan bir ailenin üyesi Yasemin Nemlioğlu Koca lisans, yüksek lisans ve doktora eğitimini Marmara Üniversitesi'nde tamamladı. Milli Eğitim Bakanlığı, vakıf üniversiteleri ve yerel yönetimlerde çalıştı. 2012'de başladığı Kocaeli Üniversitesi Denizcilik Fakültesi'nde, halen Denizcilik İşletmeleri Yönetimi Bölümü Öğretim Üyesi olarak görevini sürdürmektedir. Denizcilik Tarihi, Deniz Ticareti, Limanlar ve Jeopolitik konularında çalışma ve yayınları bulunmaktadır.

## Mavi Vatana Giden Yol: Türk Denizciliğinde Kabotaj - Bölüm I

Türkiye coğrafi konumunun sonucu olarak güvenlik, ekonomik ve politik açıdan denizlere tam bağımlıdır. Devletlerin kendi iskele ve/veya limanları arasında gemi işletme ve denizcilik faaliyetlerini yürütme işi olarak tanımlanan kabotaj hakkı da Türkiye için vazgeçilmez uluslararası haklardır. 19 Nisan 1926 tarihli 815 sayılı kanunda "Türkiye sahillerinin bir noktasından diğerine emtia ve yolcu nakletmek ve sahillerde limanlar dahilinde veya beyinde cer ve kılavuzluk ve hangi mahiyette olursa olsun bilcümle liman hizmetini ifa etmek yalnız Türkiye sancağına hamil sefa ve merakibe münhasırdır." ifadesiyle kabotaj hakkının Türk gemilerine ait olduğu kabul edilmiştir. Ulusal mücadele sonrasında kurulan Türkiye Devleti'nin denizcilik politikasının ana hedefi ulusal deniz filosunun kurulması ve kabotaj hakkının kullanılmasıydı. Lozan Antlaşması'yla elde edilen kabotaj hakkı ile deniz işletmelerindeki yabancı üstünlüğünü kırmak ve denizcilik faaliyetlerinin ulusallaştırılması temel alınmıştır.

Türkiye'de ulusal ticari denizcilik faaliyetleri, Osmanlı döneminde Avrupalılara verilen kapitülasyonlar nedeniyle oldukça geç gelişerek ancak 19. yy.'da başladı. Sanayi Devrimi'nden sonra üretimlerini arttıran Avrupa Devletleri, büyük nüfusuyla ve ulaşımındaki yakınlığıyla iyi bir pazar olan Osmanlı Devleti'ne yöneldiler. Denizyolu taşımacılığı ve ticareti ise bu pazarın en fazla kar getiren yatırımdı. 1774'de Rusya'ya, 1784'de Avusturya'ya, 1802'de İngiltere ve Fransa'ya, 1806'da Prus-



Kaynak: İstanbul Üniversitesi Kütüphanesi

ya'ya, 1827'de Norveç, İsveç ve İspanya'ya, 1830'da A.B.D.'ye, 1833'de Toskana'ya, 1838'de Belçika'ya verilen serbest deniz ticareti hakkı nedeniyle devlet bu alandan oldukça az gelir elde etmekteydi. Özellikle 19. yy.'da kurulan "kumpanyalar" Avrupa Devletleri'nin siyasi ve ticari temsilciliği olarak işlemekteydi ve Osmanlı deniz taşımacılığında İngiliz, Fransız ve Alman hegemonyası söz konusuydu. 1785'de Osmanlı sularında kullanılan ticari gemilerin yüzde 48'i Avrupa bayraklı gemiler olup, toplam ticaretin ¾'ünden fazlası da Avrupalı tüccarlar tarafından gerçekleştirilmekteydi. Yüzyıl sonra 1896'da ise Avrupa bayraklı gemilerin ticaretteki oranı yüzde 79'a, 1914'de yüzde 90'a yükselmişti ve ticaretin neredeyse tamamı Avrupalı tüccarlar ve/veya bunların ortakları gayrimüslimler tarafından yürütülmekteydi.

Buharlı gemilerin üretimine kadar devlet için sorun oluşturmayan deniz taşımacılığı ve kabotaj faaliyetleri, 19.yy.'da özellikle Tanzimat Dönemi'nin ulusal ekonomi uygulamalarıyla gündeme gelmeye başladı. Karlılığı yüksek olan deniz ticaretinden devletin ya da yerli unsurların da pay alması ve dolayısıyla kabotaj hakkı açıkça tartışılmaya ve Türk denizcilik şirketlerinin kurulması gerekliliği ifade edilmeye başladı. Devletin öncülüğü ve desteğiyle denizcilik şirketleri açılırken, Tersane-i Amire tarafından liman şehirlerine ticari amaçlı buharlı gemi seferleri konuldu. Bu anlamda ilk resmi kuruluş olan Tersane-i Amire bünyesinde 1843'de kurulan Hazine-i Hassa İdaresi devlet bütçesinden finanse edilerek Osmanlı denizlerinde buharlı gemi filosuyla yük taşımacılığına başladı. Çok kısa sürede gemi sayısını arttıran kuruluş, yol-

cu taşımacılığına da başlasa da, hem maliyetlerin yüksek olması, hem de Avrupalı kumpanyalarla rekabet edilememesi nedeniyle 1865'de filosunu ve görevlerini diğer kuruluşlara devretti.

Osmanlı karasularında ticari gemiler işletmek üzere özerk bir işletmecilikle, ancak yine Bahriye Nezareti'ne bağlı olarak 1844'de Fevaid-i Osmaniye kuruldu. Kısa zamanda büyüyen filosuyla Fevaid-i Osmaniye'nin, Damat İlhami Paşa'nın, Mustafa Fazıl Paşa ve Boğos Bey'in idareleri altında 19 gemiye sahip olduğu bilinmektedir. Bu dönemde ilk defa düzenli deniz seferleri başlamış ve gerçek anlamda Türk deniz ticaret filosunun çekirdeği oluşmuştur. Şirket, özellikle Marmara Denizi'ndeki hatlarda oldukça iyi gelir getirirse de, diğer hatlarda zarar etti ve 1873'de Aziziye Şirketi'ne devredildi.

Bu şirketten sonra denizcilğe büyük destek veren Sultan Abdülaziz'in emriyle 1870'de 1.000.000 kuruş sermayeyle İdare-i Aziziye kuruldu. Yeni şirket, Fevaid-i Osmaniye Şirketi'nden devraldığı gemiler ve İngiltere'den alınan yeni buharlı gemilerle filosunu büyütürken ticaret ağını Mısır, Suriye, Yunanistan ve Karadeniz limanlarına kadar genişletti. Türk denizciliğini geliştirmek, kabotaj hakkını kullanmak ve bir anlamda yabancı hegemonyasını kırmak amacıyla Avrupa deniz ticaret kanunlarından yararlanılarak

1863'de Ticaret-i Bahriye Kanunu çıkarıldı ve Türk Ticaret-i Bahriye Mahkemesi kuruldu.

Sultan II. Abdülhamid'in tahta geçmesiyle ise 1878'de İdare-i Aziziye, İdare-i Mahsusa olarak yeniden düzenlendi ve İstanbul, Marmara Denizi'ndeki hatlar üzerinde ve diğer Osmanlı limanlarında buharlı gemi işletme hakkına sahip oldu. Bu dönemde, devletin çeşitli limanlarda kayıtlı 121 gemisi bulunuyordu. Bunlardan 101 adedi İdare-i Mahsusa'ya ait olup, diğerleri Şirket-i Hayriye ve diğer denizcilik şirketlere aitti. Türk gemileri kabotaj taşımacılığında yer sahibi olmaya başlamıştı. Başta Fransa ve İngiltere olmak üzere yabancı devletlerce yapılan antlaşmaları öne sürerek faaliyetlerinin kısıtlanmasına karşı çıkmaktaydı. Bu itirazlara karşı kabotajın, devletlerin uluslararası hakkı olduğu ön plana çıkarılarak ulusal uygulamalar yapıldı. Osmanlı hükümeti giderek artan ulusallaşma çabaları içinde yabancı gemilerin "Küçük Kabotaj" yani kısa mesafelerde taşımacılık yapmasına izin verilmeyeceğini uluslararası kamuoyuna taşıyarak, 1894'de Marmara Denizi, İzmir Körfezi ve Boğaziçi'nde yabancı kumpanyaların yolcu taşımasını yasaklamaya çalıştı. Yine 1909'da hükümete sunulan bir raporda deniz ticaretinde en önemli sorunun kabotaj olduğu açıklanarak,

çözümü yönelik öneriler verilmekte, yabancı gemilerin ve kumpanyaların ticaretinin belli şartlarda sınırlandırılması gerektiği belirtilmekteydi. Ancak tüm çalışmalara rağmen yabancıların ticareti engellenemedi ve kabotaj sorunu I. Dünya Savaşı'na kadar çözümlenemedi.

II. Meşrutiyet'in ilanıyla İdare-i Mahsusa'ya yönelik eleştirilerin çoğalması ve denizcilikte yeni bir yapılanmada ihtiyaç duyulmasıyla meclise ulusal bir idarenin kurulması önerisi sunuldu. Yapılan çalışmalar sonunda 1910'da Seyr-i Sefain İdaresi kuruldu ve bu kurum Türkiye Cumhuriyeti Devleti'ne kadar Türk denizciliğini yönetti. Kuruluş, bir anonim şirket haline getirilmek istense de Trablusgarp-Balkan Savaşları nedeniyle gerçekleştirilemedi. Ancak kısa zamanda Bahriye Nezareti bütçesinden ayrılan kaynakla hem Fransa, Almanya ve İngiltere'den alınan yeni gemilerle, hem de eldeki gemilerin onarımıyla idareye bağlı filo büyütüldü. Kurumun I. Dünya Savaşı öncesinde 1913'de toplam kapasitesi 15.000 groston olan 13 buharlı gemisi, 11 köprü gemisi ve 4 römorkörü bulunmaktaydı. I. Dünya Savaşı'nda idare çok sayıda gemisini kaybetti. Savaş sonrasında 10 Ağustos 1920 tarihinde Sevr Antlaşması'nın 334. Maddesi gereğince işgal kuvvetleri tarafından Seyr-i Sefain İdaresi'nin ve diğer ulusal şirketlerin faaliyetleri dur-

Kaynak: İstanbul Üniversitesi Kütüphanesi



duruldu. Kurtuluş Savaşı sonrasında idare, 23 Ocak 1339/1923 tarihli 2195 sayılı kanun ile Milli Müdafaa Vekâleti'ne bağlandı, 4 Nisan 1339/1923 tarihli 547 sayılı kanunla Türkiye Seyr-i Sefain İdaresi'ne dönüştürüldü ve cumhuriyetin ilanından sonra 4 Nisan 1341/1925 tarihli 597 sayılı kanunla Türkiye Seyr-i Sefain İdaresi olarak yeniden düzenlendi.

Osmanlı denizlerinde en önemli sorunlardan biri de yolcu taşımacılığıydı. Özellikle 18.yy.'ın başlarından itibaren İstanbul'un nüfusunun artması ve şehir yapısının Boğaziçi boyunca gelişmesiyle deniz ulaşım ihtiyacı arttı. Boğaz boyunca yeni iskelelerin yapılmasıyla yabancı kumpanyaların ilgisi yolcu taşımacılığına da yöneldi. Ancak hem yoğun talep, hem de Müslüman halkın özellikle kadın ve çocukların taşınmasında yaşanan zorluklar, Boğaziçi hattında hizmet verecek ulusal bir şirketin kurulmasını zorunlu kıldı. Sadrazam Mustafa Reşit Paşa, Keçecizade Fuat Paşa ve Ahmet Cevdet Paşa'nın girişimleri ve Sultan Abdülmecid'in emriyle 1850'de kurulan Şirket-i Hayriye Osmanlı Devleti'nin ilk anonim şirketi olarak deniz ticaretine başladı. Şirket, İngiltere'ye verilen gemi siparişleri ve Kasımpaşa'da kurulan şirket tersanesinde yapılan gemilerle hızla büyüdü, Boğaziçi yolcu taşımacılığında tekel durumuna gelirken diğer şehirlerde de

(Trabzon, İzmir, Samsun, İzmit) yük ve yolcu taşımacılığına başladı. Türk denizcilğinde bir kilometre taşı olan şirket, İstanbul'un şehrsel gelişmesini, mimarisini ve ekonomisini etkilemiş, birçok ilklere öncülük etmiştir. Şirket bünyesinde 1855-1869 yıllarında 16 gemi, 1870-1899 yıllarında 24 gemi, 1900-1914 yıllarında 25 gemi hizmete girdi. Yabancı rekabete rağmen Boğaziçi'nde tutunduğu ve ilk 20 yıl içerisinde ortalama yıllık 3.000.000 kuruş kar ettiği görülmektedir. 1899'da 12.696.860 kuruş olan geliri, 1908'de 16.704.027 kuruşa yükselmişti. 1903'de şirketin elinde toplam 1.687 grostonluk 28 gemi bulunmaktaydı. I. Dünya Savaşı'ndan önce şirketin 2 araba gemisi, 6 buharlı gemisi, 14 yandan çarklı gemisi, 1 istimbotu, 2 motorbotu toplam 25 gemisi bulunmaktaydı ve ortalama yıllık geliri 1.871.500 kuruş idi. Savaş sırasında gelirlerinde büyük bir azalma yaşanmadı ancak şirket birçok gemisini kaybetti ve elinde 18 gemi kaldı. Bu sırada ekonomik zorluklara rağmen büyümesini sürdürürken 1914-18 arasında ortalama yıllık geliri 2.000.000 kuruş civarında idi. Gelirlerinin çoğu yük ve yolcu taşımacılığından sağlanan şirket, Osmanlı Devleti'ndeki en büyük özel ve halka açık denizcilik şirketi idi. Sonrasında da Osmanlı Devleti'nden Türkiye Cumhuriyeti Devleti'ne geçen en büyük denizcilik şirketi oldu.

I. Dünya Savaşı'nın başlamasıyla yıllardır süren kapitülasyon tartışmaları, hükümetin kapitülasyonların kaldırıldığını ilan etmesiyle sona erdi. Kapitülasyonların denizlerdeki uygulaması olan kabotaja yönelik 9 madde içeren yönetmelikle Osmanlı Devleti karasularında ve limanlarında her türlü araçla yolcu, eşya, yük taşımacılığı yapma; balıkçılık, dalgıçlık, tahlisiye, kılavuzluk, karantina gibi faaliyetlerde bulunma hakkı tamamen Osmanlı vatandaşlarına verildi. Bu yönetmelik bir anlamda Lozan görüşmeleri sırasında ve 1926'da çıkarılan Kabotaj Kanunu'na kadar devletin karasuları hakkı ve denizcilik uygulamalarının temelini oluşturdu. Kabotaj taşımacılığında kısmi özgürlük sağlansa da, yabancı devletler savaşın başından itibaren kabotajın ticari bir hak olduğunu, ancak karşılıklı anlaşmayla kaldırılabileceğini savunmakta ve Osmanlı Devleti'ni sürekli baskı altında tutmaktaydılar. 30 Ekim 1918 tarihinde Mondros Ateşkes Antlaşması'nın imzalanmasıyla antlaşmanın çeşitli maddeleri uyarınca her türlü deniz aracının İtilaf Devletleri'ne teslim edilmesi ve denizcilik faaliyetlerinin kontrol altında sürdürülmesi durumu ortaya çıktı.

I. Dünya Savaşı öncesinde Osmanlı limanlarında deniz ticareti yapan gemi sayısı 1913 Osmanlı Ticaret-i Bahriye Salnamesi'nde Seyr-i Sefain İdare-

Kaynak: İstanbul Üniversitesi Kütüphanesi



si'nin 28 adet ve Şirket-i Hayriye'nin 25 adet olmak üzere toplam 97 adet olarak verilmektedir. İstanbul Ticaret ve Sanayi Odası'na ait raporda ise I. Dünya Savaşı öncesinde gemi sayısı 120 adet ve 61.868 groston olarak verilirken, yine İstanbul Ticaret ve Sanayi Odası'na ait diğer bir kayıta savaş kayıpları şöyle verilmektedir:

### **İzmir İktisat Kongresi ve Lozan Görüşmeleri**

Kurtuluş Savaşı sonrasında diğer ekonomik alanlarda olduğu gibi denizcilik alanında da olumsuz şartlar söz konusuydu. Türk denizciliği çok sayıda geminin savaşta kaybedilmiş olmasının yanı sıra, kalan gemilerin onarım ihtiyacı ve yedek parça sorunlarının bulunması, tersanelerin yetersizliği, yardımcı kuruluşların (fenercilik, tahlisiye/can kurtarma, gemi kurtarma, kılavuzluk...) yabancıların elinde olması, sermaye yetersizliği gibi sorunlarla karşı karşıyaydı. Deniz taşımacılığı çoğunluğunu Yunanların oluşturduğu İngiliz, Fransız, İtalyan, Alman şirketlerinin elindeydi ve bu şirketler savaş sonrasında dahi Türk karasularındaki ayrıcalıklarını bırakmak istemiyorlardı. Ayrıca Türk ve yabancı tüccarlar aynı haklara sahip değillerdi; gemi sahipliği, liman ve gümrük vergilerinde farklılık söz konusuydu. Bununla birlikte, Kurtuluş Savaşı sonrasındaki olumlu hava, 1917 Devrimi sonrasında Rus gemilerinin düşük fiyatlara satılması, dünya gemi piyasasındaki fiyat düşüşü gibi nedenlerle farklı ülkelere ait gemiler

## **I. Dünya Savaşı'nda Türk Şirketlerine ve Kurumlarına Ait Gemi Kayıpları**

Şirketler	Gemi Sayısı	Tonaj(Groston)
Türkiye Seyr-i Sefain İdaresi	28	36.958
Şirket-i Hayriye	13	2.276
Hilal Şirketi	6	2.846
Gümüşyan(Gümüşciyan) Şirketi	4	4.523
Diğer Şirketler ve şahıs gemileri	63	11.692
İttihat Seyr-i Sefain Şirketi	2	1.940
Römorkörler	48	3.270
<b>Gemi Toplamı</b>	<b>164</b>	<b>63.505</b>
Yelkenli	200	5500
<b>Toplam</b>	<b>364</b>	<b>69.005</b>

**Kaynak: İstanbul Ticaret ve Sanayi Odası Mecmuası, 1. Sayı, Teşrinisani 1339/Kasım 1923, Ahmet Hamdi, İstanbul Ticaret Odası Yayınları, s.20.**

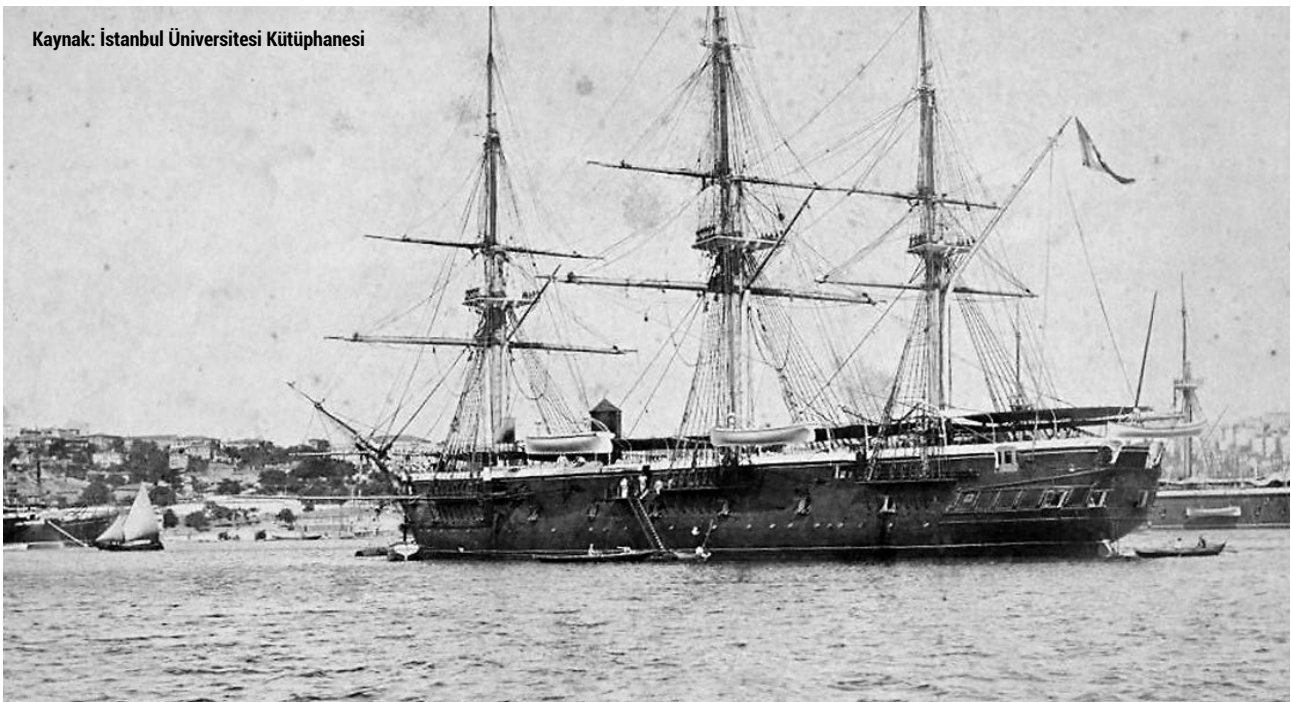
Türkler tarafından satın alındı. Ancak bu gemiler, kabotaj sorununun henüz çözülmemiş olması ve Türk bayrağı taşınmasındaki engeller nedeniyle eski bayraklarıyla hizmet verdiler.

Kurtuluş Savaşı'nda elde edilen zaferin ardından, Lozan görüşmelerine hazırlık amacıyla İktisat Vekaleti tarafından 17 Şubat-4 Mart 1923 tarihleri arasında İzmir İktisat Kongresi düzenlendi. Yeni kurulacak Türkiye Devleti'nin ekonomik sınırlarının ve kurallarının "Milli İktisat" çerçevesinde belirlendiği kongrede "Ticaret-i Bahriye Meseleleri" başlığı altında kongre üyelerince tartışılan konular

içinde kabotaj sorunu öne çıkıyordu. Kongre sonunda tavsiye niteliğinde alınan kararlar şunlardı:

- ▶ Türkiye limanlarında Türk gemilerinin dışında ticarete izin verilmemesi (Kabotaj Hakkı)
- ▶ Armatörlere vergi, kredi, gümrük, bürokratik ve mevzuat yönünden kolaylıklar sağlanması
- ▶ Denizcilikte yer alacak girişimci, zanaatkar ve işçilerin yetiştirilmesi ve desteklenmesi
- ▶ Denizcilik ve gemi malzemelerinden vergi alınmaması, gemilerin sigortalandırılması

**Kaynak: İstanbul Üniversitesi Kütüphanesi**



- ▶ Donanma Cemiyeti'nin desteğiyle Denizcilik Bankası'nın kurulması
- ▶ Seyr-i Sefain İdaresi'nin özerk bir kurul tarafından yönetilmesi ve düzenlenmesi
- ▶ Limanların onarılması ve yurt genelinde yeni korunaklı limanların yapılması
- ▶ Balıkçılığın, nehir ve göl taşımacılığının desteklenmesi
- ▶ Deniz Ticaret Odalarının ve Deniz Ticaret okullarının kurulması
- ▶ Her türlü şirketin kuruluşunda yabancıların ortaklık payı yüzde 25'i geçmemesi.

Yabancı devletler Lozan'da, Türk deniz filosunun niteliksel ve niceliksel olarak yetersizliği, hizmetlerin uluslararası standartlarda olmaması, devletin düzenleme ve kanunlarının azlığı gibi şartları öne sürerek kabotaj hakkının kullanılmayacağını ileri sürdüler. Özellikle Osmanlı Devleti'yle yapılan antlaşmaların geçerliliğini, Türkiye'deki yüksek ekonomik yatırımlarını öne çıkararak sözleşmelerin süreleri bitinceye kadar denizcilik faaliyetlerini sürdürmeleri gerektiğini iddia etmekteydiler. Türk heyetinin kapitülasyonların kaldırılmasındaki tavizsiz duruşu, heyet başkanı İsmet Paşa'nın (İsmet İnönü) üstün çabaları ve siyaseti sonucunda 24 Temmuz 1923 tarihinde Lozan Antlaşması taraf devletlerce imzalandı. Antlaşmanın Fasil 2/9, 10 ve 11. Maddelerine göre; tüm devletler Türkiye'nin kabotaj hakkını kabul ediyorlardı. Barış antlaşmasından ayrı olarak düzenlenen Ticaret Sözleşmesi'yle kabotaj uygulamasında bir geçiş süreci benimsendi. Buna göre, Türkiye uluslararası suyolları rejimine ilişkin 19 Nisan 1921 tarihli Barselona Konferansı sözleşmesini kabul edecekti. 1 Ocak 1923 tarihinde kabotaj yapan ve liman hizmetleri veren şirketler faaliyetlerini 31 Aralık 1923 tarihine kadar sürdürebileceklerdi. İstanbul milletvekili Rauf Bey (Rauf Orbay) Lozan Antlaşması sonrasında Türk denizciliğini değerlendiren bir konuşmasında "İmzalanan barış anlaşması, gemiciliğimizin gelişmesi konusunda en önemli haklarımızı elde etmeye vesile olmuştur. Bunlar arasında, sahillerimizde kabotaj hakkının yalnız kendi bayrağımızı taşıyan gemilere özgü olması maddesinin bile kazanılması, deniz ticaretimiz için hazine niteliğindedir. Fakat bunlardan yararlanamayacak olursak, kağıt üzerinde tespit edilen bu hakların bir değeri olamaz. Bununla birlikte hiçbir şekilde dışarıyla ilgimizi



Kaynak: İstanbul Üniversitesi Kütüphanesi

*kesecek tarzda, gemicilerimize fazla haklar veremeyiz. Bu tür korumacılıklarla kurulacak milli kurumlardan hayır gelmez. Özetle; ticaret tekel değil, rekabettir."* diyerek antlaşmada elde edilen hakkın önemini ve gelişmenin devlet tarafından değil, özel sektör tarafından gerçekleştirilmesi gerektiğini belirtmişti.

Lozan Antlaşması sonrasında Ticaret Vekaleti oluşan şartların değerlendirilmesi ve geçiş sürecinde yapılabileceklerin belirlenmesi amacıyla hazırladığı ve 26 Haziran 1924 tarihinde Bakanlar Kurulu'na sunduğu raporda denizcilik sektörünün mevcut durumu ve sorunlarını ortaya koydu. Buna göre, o tarihte Türk karasularında etkinlik gösteren Türk gemilerinin sayısı 99 ve toplam tonajı 57.823 grondu. Uzun süren savaşlar ve kayıplar sonrasında taşıma kapasitesi düşen Türk deniz ticaret filosuyla denizcilik faaliyetlerini yürütülebilecek durumda değildi. Hem denizcilikle uğraşan gayrimüslimlerin ülkeden ayrılmasıyla insan kaynağının azalması, hem de uzun süre ticari denizcilikten çok askeri denizcilikle uğraşılması yabancı şirketlerden bir süre daha hizmet alınmasını zorunlu kılıyordu. Özellikle antlaşma sonrasında mübadele göçmenlerinin taşınmasında ortaya çıkan yetersizlik ve zorluklar bir süre daha yabancı şirketlere taşımacılık hakkı

verilmesini gündeme getirdi. Geçiş süreci kapsamında Türk Ticaret Vekaleti ile sözleşme yapılması şartıyla yabancı kumpanyalara kabotaj izni verilmesi kararlaştırıldı. Antlaşmanın 9. Maddesine atıfta bulunularak 1 Kanunusani 1924/1 Ocak 1924 tarihinden itibaren 2 yıl geçerli olması suretiyle Società Lloyd Triestino, Società Italiana di Servizi Marittimi, Società Italiana di Navigazione G. Rossi, Compagnie Paquet, Messageries Maritimes, Compagnie Fraissinet, Khedivial Mail Steamship and Graving Dock Company Limited, Ellerman Line, M. et J. Constant şirketlerine kabotaj izni verildi. Buna göre, Türk ticaretini ilgilendiren konularla ilgili anlaşmazlıklarda Türk mahkemeleri yetkili olacaktı. Navlunlar Türk parasıyla hesaplanacak ve ücret tarifeleri Ticaret Vekaleti'ne bildirilecekti. Yabancı bayraklı gemiler 3 ayda bir faaliyetlerini raporlayarak hükümete sunacaklardı. Gemiler için kullanılacak kömür Türkiye'den alınacaktı. Ayrıca yabancı gemiler de askere giden erler için taşıma ücretinde indirim yapacaklardı. Yabancı şirketlere ait gemilerde Türk çevirmen bulundurulacak, gemilere ait belgeler Türkçe olarak düzenlenecekti. Kabotaj ticaretinden elde edilecek karın yüzde 5'i Türk hükümetine verilecekti. Limanlarda yükleme-boşaltma işlemlerini Türk işletmeleri yapacaktı.



## Faruk Emre Yıldırım

Orebulk Denizcilik  
Yönetim Kurulu Başkanı

# Erken Dönem Türk Denizcilik Tarihi

Mavi Vatan'ın öneminin hiç olmadığı kadar ortaya çıktığı şu günlerde denizcilik ve denizlerimiz, ülkemiz ve halkımız için sınırsız olanaklar sunmaktadır. Yer altı kaynaklarının çoğunun keşfedildiği ve hatta küresel bazda birçoğunun yarıldığı bir dönemde deniz altı enerji kaynaklarının önemi su yüzüne çıkmış ve tüm devletlerin iştahını kabartmıştır. Mustafa Kemal Atatürk, TBMM'nin 1937'deki açılışına gönderdiği konuşmasında yer verdiği "Denizciliği, Türk'ün büyük milli ülküsü olarak düşünmeli ve onu az zamanda başarmalıyız" ifadesindeki "milli ülkü" ile denizciliğin önemini ortaya koymuş ve yönelmemiz gereken noktayı işaret etmiştir.

Türklerin, Anadolu'ya gelinceye kadar denizlerle fazla bir ilgisi olmamıştır, daha çok karalarda göç etmiş, savaşmış ve yayılmışlardır lakin Türklerin daha eski tarihlerde Hazar Denizi ile Baykal Gölü'nde gemicilikle uğraştıkları bilinmektedir. Türk kültüründe ve mitolojisinde "Deniz" kelimesi çok eski dönemlerden beri vardır. Türklerin anayurtları her ne kadar açık denizlere uzak olsa da nehirleri ve gölleri tanımlamak için "deniz" (tengiz), okyanusu ifade etmek için ise "taluy" sözcüğü kullanılmıştır. Kaşgarlı Mahmud'un Divân-ı Lügâti't-Türk eserinde, Yusuf Has Hâcib'in Kutadgu Bilig'inde yine Oğuz Kağan Destanı ve Manas Destanı'nda gemi, deniz ve denizle ilgili inanışların yer alması Türklerin deniz kültürüne yabancı olmadıklarını ortaya koymaktadır. Nitekim Oğuz Kağan

Destanı'ndaki "daha deniz daha ırmak (Takı Taluy Müren)" ifadesi, Türklerin denizle olan yakınlığını ifade etmektedir. Dedem Korkut'un Kitabı adlı eserde çeşitli yerlerde ağaçtan yapılmış gemilerden ve hatta yelkenden bahsedilmektedir.

Türk mitolojisinde de söylencesel denizler üç tanedir: Akdeniz, Gökdeniz ve Oddeniz. Akdeniz, Türk, Anadolu ve Altay mitolojisinde sonsuz okyanustur. Değişik Türk dillerinde Aktengiz, Ağdingiz, Ağtines olarak da söylenir. Surtengiz veya Suratines sözcükleri de eşanlamlı olarak kullanılır. Dünyanın sonunda yer alır. Bu denizde veya kıyılarında yaşayan Han'lara erişilmez. Dünyanın sonunda yer alan veya çevreleyen diğer deniz ise Gökdeniz'dir. Köktengiz veya Gökteniz olarak da söylenir. Akdeniz'in ve Gökdeniz'in de ötesinde Oddeniz (Ateş Denizi) vardır. Odtengiz veya Odtalay (Ateş Okyanusu) olarak da bilinir. Ateşten bir deniz şeklindedir. Ateş ırmakları buraya dökülür.

Eski Türk inanışlarında su kutsaldır. Bütün denizler, ırmaklar, göller, coşkun akan bütün sular ve pınarlar da buna dahildir. Türkler suyu, kuvvet ve bereket kaynağı olarak kabul ettikleri gibi, koruyucu ve cezalandırıcı Tanrı olarak da saymaktadırlar. Su Kültü'ne göre; Tanrı, Türk'ün yeri ve suyu sahipsiz kalmasını diye Kağanları Türk milletinin üzerine getirip koyar. Vazifesini iyi yapmayan veya isyan edenleri ise yer ve sular cezalandırır.

Bu bakımdan sular, Türklerin sadece dinlerinde değil, devlet anlayışı ve inanışlarında da büyük öneme sahiptir. Bereket sağlama özelliği ile hayat kaynakları içinde yer alan su, çok sık söylenese de yeryüzü gibi ana olarak kabul edilmektedir. Bununla birlikte, yağmur şeklinde içinden geldiği Gök'e bağlı bulunmaktadır.

Yaratılışın kaynağı olarak "Sonsuz Su"yun gösterilmesi Türk mitolojisi için de geçerlidir ve dünyanın başlangıçta bir okyanustan ibaret olduğuna inanılmaktadır. Altay Yaratılış Destanı'nda "başlangıçtaki sonsuz su" şöyle ifade edilmiştir.

"Dünya bir deniz idi, ne gök vardı ne bir yer,  
Uçsuz, bucaksız, sonsuz sular içreydi her yer!  
Tanrı Ülgen uçuyor, yoktu bir yer konacak,  
Uçuyor, arıyordu katı bir yer bir bucak."

Bazı Türk boyları suyu Tanrı bilirlermiş. İmgelenmesi Yunanlıların Poseidon'una benzer. Altaylılar bir su iyesinin varlığından bahsetmektedir. Kimekler (Kıpçaklar) İrtiş Irmağı'nı büyük kabul edip ona tapar ve secde ederlermiş. Türklerde suya karşı olan bu sağlam inanç ona kutsallık vermekle birlikte ölümsüzlüğü de bahsettiğine inanılmaktaydı.

Dünya tamamen su ile kaplıydı Ak Ana sudan çıktı ve gök yüzde gezme-



ye başladı bu esnada Tanrı Ülgen'e yeryüzünü yaratması söyledi. Ve tanrı Ülgen yeryüzünü yaratarak dünyanın dengesini sağlamak içinde üç büyük balık yarattı. Ak Ana dünya yaratıldıktan sonra canlılara ruh verdi ve yaratılış döngüsü tamamlanmış oldu. Akdeniz'de yaşayan Ak Ana; tasvir edilirken ışıktan bir bedene sahip olduğu taç benzeri bir boynuzu olduğu ve mavi uzun bir balık kuyruğuna sahip olduğu söylenir. Aynı zamanda etrafında sürekli dönen denizyıldızları da onun kutsallığını niteler şekildedir. Ak Ana'yı önemli kılan bir ayrıntıda; Göktürklerin Atası ile evlenmiş olmasıdır. Yaratılıştaki önemli bir yere sahip olan Ak Ana; Deniz Tanrıçası, Ağ Ana, Ürüg Ene, Şura Ene, Sagan Ece gibi farklı Türk toplumlarında farklı adlarla anılır. Türklerin atasının deniz tanrıçası Ak Ana ile evlendiğine inanıldığında mütevelli aslında Türk soyunun anası deniz tanrıçasıdır.

Aslında denize bu kadar kutsiyet yükleyen ama bir o kadar da denizle tanışması geç kalmış bir toplum daha yoktur. Tarih sayfalarını karıştırdığımızda Oğuz Türkleri, Büyük Selçuklu Devleti Sultanı Alparslan liderliğinde 1071 yılından itibaren Anadolu'ya yerleşmeye başlamış ve 1081 yılına kadar öncü Türk Beylikleri, Ege ve Marmara kıyılarına ulaşmıştır. Anadolu topraklarının kesin olarak Türkleşmeye başlaması ile Türklerin hakimiyet stratejisi değişmiş ve üç tarafı denizlerle çevrili bu ülkenin fatihleri, denizlere yönelmenin devletin geleceği için en uygun yöntem olacağını anlamakta gecikmemişlerdir.

Büyük Selçuklu Devleti'nin kuruluşun-

dan itibaren genişleme yönünü Batı'ya doğru ilerletmiş ve yolunda bulunan İran bölgesini fethettikten sonra Anadolu'ya yönelmiştir. Selçuklular'ın nehirlerde ve denizlerde birtakım faaliyetleri olduğuna dair bilgiler mevcuttur. Bu ilerleyiş sırasında Selçuklu orduları önlerine çıkan ekseriyetle nehirlerde inşa ettikleri küçük nehir tarzı gemileri köprü olarak kullanmış, bazen de bu kayık tarzı gemilerle nehirleri geçmişlerdir. Sultan Alparslan, Aras Nehri'ni ve Arpaçay'ı küçük nehir gemileri ile geçerken, Karahanlılar ile yapmış olduğu savaşta Ceyhun Nehri üzerinde kayıklardan köprüler inşa ettirmiştir.

1040 senesinde Dandanakan Savaşı'nın ardından Selçuklular yönlerini yoğun deniz ticaretinin olduğu Uman bölgesine çevirmişlerdir. Ticaret yollarını kontrol etmek mevcutta bulunan ordunun işesi için önem arz etmekteydi. Buradaki Selçuklu varlığı 1150'lere kadar 110 sene devam etmiştir. Selçukluların burada gemiler inşa ettirdikleri ve küçük de olsa bir donanmaya sahip oldukları tahmin edilmektedir.

Sultan Melikşah döneminde, Türk akıncı grupları Karadeniz kıyılarına ulaşmayı başarmışlardır. Kısa süreliğine Trabzon'u ele geçirmiş olsalar da Theodoros Gabras, şehri 1080 yılında geri almayı başarmıştır. Melikşah'ın daha sonraki askeri operasyonları neticesinde Türk orduları 1087 başlarında Akdeniz'e ulaşmayı başarmışlardır. Samandağ'ında Akdeniz'e ulaşan Sultan Melikşah'ın buradan deniz kumu aldığı ve Merv'deki babasının mezarlığına bu kumu götürerek ba-

şarısını babasıyla paylaştığı yönündeki bir epik hikâye kaynaklarda yer almaktadır.

Türk orduları, Dicle nehri üzerinde bir savaşta gemileri aktif bir biçimde kullanmıştır. Halife Muktefi'ye karşı savaşan Irak Selçuklu Sultanı Muhammed'in ordusuna, halifeye bağlı gemiler üzerinden saldırılar tertip edilmiştir. Ayrıca ordunun lojistiğinde de halife bu gemileri aktif bir biçimde kullanmıştır.

Anadolu Selçuklu Devleti'nin kurucusu olan Süleyman Şah ise Marmara ve Karadeniz kıyılarına kadar ulaşmıştır. Boğazlar için bir tehdit haline gelen Selçuklular'ı, Aleksios Komnenos'a ait gemiler geri püskürtmüş ve taraflar arasında 1081'de Dragos Suyu Antlaşması imzalanmıştır. Bu gelişmenin ardından Süleyman Şah yönünü Akdeniz'e çevirmiş, 1085 sonunda Antakya şehrini ve iç kalesini ele geçirmiştir. Aynı dönemde Karadeniz kıyılarında da faal olan Selçuklu ordusu, 1085 başında Sinop'u ele geçirdiyse de imparator Aleksios Komnenos şehri geri almayı başarmıştır.

Anadolu Selçuklu Devleti'nin fetret döneminde Selçuklu tahtına geçerek ülkeyi bir sultan gibi yönetmeye başlayan Ebu'l- Kasım döneminde Dragos Suyu Antlaşması bozulmuş, Anadolu Selçuklular Marmara kıyılarında fethettikleri Kios (Gemlik) Limanı'nda donanma inşa etmeye başlamış ve bu şekilde Bizans'la mücadele etmeye çalışmışlar. Görüyoruz ki savaş sanatı mevzubahis olduğunda Türkler süratle denize intibak etmişler.

12. yüzyılın sonlarında, kıyı şehirlerine yönelik baskılarını arttıran Anadolu Selçuklularının Bizans ile girmiş olduğu mücadele Karadeniz kıyısında ki deniz ticaretini neredeyse durma noktasına getirdi. Taraflar arasındaki bu mücadeleden galip çıkan I. Gıyaseddin Keyhüsrev ticaret yollarının emniyetini yeniden temin etmiş oldu. Karadeniz güvenliğini temin eden Sultan, bu sefer yönünü Akdeniz'e çevirerek Antalya'yı kuşattı. Antalya şehri bu dönemde Floransalı bir ailenin idaresinde idi. I. Gıyaseddin Keyhüsrev'in şehri kuşatması üzerine, Kıbrıs'tan küçük bir Haçlı donanması gönderildi. Bu donanmanın gelişi üzerine kuşatma kalktıysa da şehirdeki Rum halkının Sultan'a başvurusu üzerine yeniden kuşatılan şehir Mart 1207'de Selçuklu idaresine girmiş oldu. Böylece, Selçuklular Akdeniz'de önemli bir limana ve deniz üssüne sahip olmuş oldular. I. Gıyasettin Keyhüsrev, Selçuklulara denize açılma yollarını tekrar açmış oldu.

Kıbrıs da bu gelişme üzerine Sultan'a başvurarak ticari imtiyazlar temin etme yoluna gitti. I. Gıyaseddin Keyhüsrev'in ölümünün ardından tahta geçen I. İzzeddin Keykavus, ülkenin refahı için ticaretin önemini farkında olduğundan, Kıbrıslılar ile bir ahitname imzalayarak Akdeniz kıyılarında ticari emniyeti temin etti. Karadeniz'e yönelen yeni sultan 1214 de Sinop'a girerek, Karadeniz'de de önemli bir ticari üs ve liman elde etmiş oldu. Trabzon Rum İmparatorluğu'na ait Sinop deniz üssünün zaptedilip, tersanesinin de derhal faaliyete geçirilmesiyle gemilerin inşasına başlanmış ve Karadeniz'de bir Türk filosunun kurulmasına imkân hazırlanmıştır. Selçuklu idaresinde Sinop ile Kırım sahilindeki Suğdak Limanı arasında sıkı bir deniz ticareti başladı. Sinop'tan pamuklu, ipekli ve baharat götüren tüccar, oradan kürk ve esirlerle geri dönüyordu. 1263 yılında, Saltuk Dede'ye tabi on bini aşkın bir Türkmen kafilesi, Sinop tersanesinde inşa edilen gemilerle Dobrice'ye geçmişlerdir. Bu kadar büyük bir kafilenin Karadeniz'i geçmesi için gerekli olan teknelerin boyutları, o zamanki Sinop tersanesinin büyüklüğünü ve gücünü de göstermektedir.

Antalya'da yaşanan karışıklıklar neticesinde şehir elden kısa bir süreliğine çıksa da Sultan burada yeniden egemenlik tesis etmeyi başardı. Bu ikinci fethin ardından 1216'da Kıbrıslılarla imzalanan antlaşma deniz ticareti açısından oldukça önemlidir. Bu ant-

laşmada, deniz ticaretinden alınacak gümrük vergileri ve deniz kazaları ile devletlerin sorumlulukları ile ilgili önemli düzenlemeler yer almaktadır. I. Alaeddin Keykubad devri ise, yeni gelişmelere sahne olmuş, bu dönemde yeni deniz üsleri temin etme arayışları içerisine girilmiştir. Kendisine ilk hedef olarak Kalonoros'u seçen I. Alaeddin Keykubad, karadan yürüttüğü ordusunu Antalya'nın fethinden sonra sahip oldukları donanma ile de takviye etmiş, Kalonoros şehri iki aylık bir kuşatmanın ardından Selçuklu idaresine girmiştir. Şehir, Alaeddin Keykubad'ın adına nispetle Alaiye (Alanya) şeklinde anılmaya başlanmıştır. Alanya'nın fethinden sonra burada bir tersane inşa edilmiş (1228), Selçuklular kendi gemilerini inşaaya başlamışlardır. İnşa tarihinden itibaren, sekiz yüzyıla yakın süre geçmesine rağmen tersane ayakta dimdik durmaktadır. Alaiyye Tersanesi, vaktiyle Akdeniz'in egemenliğini elde tutan kadırgaların inşası için kurulmuş ve tersanede 80-100 tonluk tekneler yapılmıştır.

I. Alaeddin Keykubad döneminin önemli gelişmelerinden bir diğeri ise, Suğdak kuşatması olmuştur. Suğdak'ın ticari önemine yukarıda değinilmiştir. Burada Trabzon Rum İmparatorluğu'nun yerleşmeye çalışması üzerine Sultan, Kastamonu uç beyi Hüsameddin Çoban'ı emrine bir filo vermek suretiyle Suğdak üzerine göndermiştir. Hüsameddin Çoban'ın bu askeri operasyonu başarıya ulaşmış olup Suğdak, Selçuklu idaresine girmiştir (1225). 1243 senesinde kaybettiği Köseadağ Savaşı'ndan sonra çöküş sürecine giren Anadolu Selçuklu Devleti parçalanırken, kıyı bölgelerinde birtakım beyler ortaya çıkıp, Türklerin denizlerdeki gaza faaliyetlerini devam ettirmişlerdir. Ana-

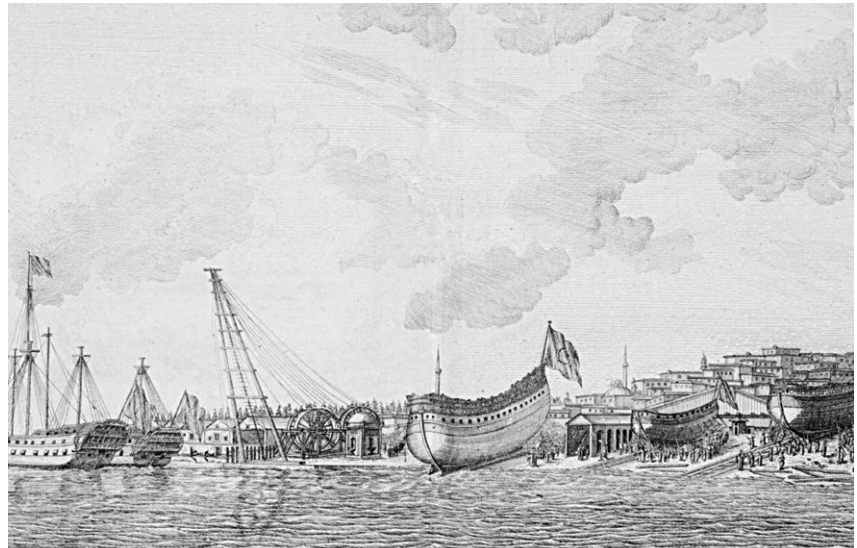
dolu Selçuklu Devleti'nde reisü'l-bahr ve melikü's-sevahil gibi denizcilik işleri ile ilgili makamlar ve unvanlar bulunmaktaydı.

Osmanlı Beyliği'nin daha Anadolu Selçuklu Devleti bünyesinde bulunduğu devirlerden itibaren önemli bir varlık gösterdiği, dikkatlerden kaçmamaktadır. Ancak Bizans gibi güçlü bir devlete komşu olarak gelişmekte olan bu beyliği, bir kara beyliği olduğu da kabul edilmelidir. Yani kuruluş yıllarında beyliğin hiçbir deniz geleneği yoktu. Türkiye Selçuklu Devleti'nin yıkılmasından sonra, Beyliğin Bizans ile girdiği mücadelelerde denizcilğe ilk adımlar atılmıştır.

Burada göz önünde bulundurulması gereken bir husus ise, Selçuklu harekâtından ayrı olarak 1081-1097 yıllarında Batı Anadolu'da faaliyet gösteren Çaka (Çakan) Bey'in deniz beyliği (devletidir). Çaka Bey o zamana kadar tarihe geçen ilk Türk denizcilerinden biridir ve önümüzdeki makalede kendisinde detaylı olarak bahsedilecektir.

#### Kaynakça

- Osmanlı Denizcilik Tarihi, İdris Bostan Reşid Rahmeti Arat, Makaleler, Türk Kültürünü Araştırma Enstitüsü, Orhan Saik Gökyay, İstanbul 1973*  
*Türk Söylence Sözlüğü, Deniz Karakurt, Türkiye, 2011*  
 Y. Kalafat; *Doğu Anadolu'da Eski Türk İnançlarının İzleri, Türk Dil Kurumu Yay. Ankara 1995, s. 52.*  
 M. Uraz; *Türk Mitolojisi, Düşünen Adam Yayınları, İstanbul 1994, s. 180.*  
 B. Ögel; *Türk Mitolojisi, Türk Tarih Kurumu Yayınları, Ankara 1995, s. 315.*  
 J. P. Roux; *Türklerin ve Moğolların Eski Dini, çev; A. Kazancıgil, İşaret Yay. İstanbul 1994, s. 180.*







# MCE KARGO

---

SHIP MANAGERS & CHARTERING BROKERS

[www.MCEKARGO.com](http://www.MCEKARGO.com)

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



**Osman Öndeş**  
Deniz Ticaret Tarihi Yazarı

## Geçmiş Zaman Olur ki...

### Son Transatlantik SS United States'in Öyküsü

Onlara "Ocean Liner" dediler. Halk dilinde "Transatlantik" olarak anıldılar. Zira o muhteşem gemiler Amerika ile Avrupa kıtası arasında sefer yapan çok yüksek süratli lüks yolcu gemileriydiler. II. Dünya Harbi'nden sonra uzun mesafeli uçakların ortaya çıkmasıyla büyük ölçüde modası geçmiş hale geldi. Otomobil ve demiryolu teknolojisindeki gelişmeler de rol oynadı. Birer birer emekli oldular.

SS United States Amerika Birleşik Devletleri'nde inşa edilmiş en büyük transatlantikti. Atlantik'i en kısa zamanda aşmış olduğundan dolayı Blue Riban ödülü verilmişti. Onun rekorunu başka hiçbir transatlantik kıramadı.

Asla Türkiye'ye sefer yapması düşünülmedi. Fakat onu römorkörle yedekleyerek Türkiye'ye getirdiler. Amerika'da yer yerinden oynadı. Türkiye'de iki sene boyunca yeniden onararak,

tadil edilerek klasik bir turistik yolcu gemisi haline getirilmesi beklenirken, "Ölüm Gemisi" ilan ettiler.

Bir hayaldi veya olumsuz bir rüya idi; Eğer SS United States yeniden yaratılsaydı, klasik anlamda dünyanın en lüks turistik yolcu gemisi olacaktı. Bu gemi Türkiye'de Sadıkoğlu Tersanesi'nde yaratılacaktı. Bindell- Phillips Design'in orijinal dizayn planlaması Finlandiya'da hazırlanmıştı.



SS United States



SS United States Tuzla'da o yıllardaki adıyla Sadıkoğlu Tersanesi'nde.- Osman Öndeş arşivi.

Dünya denizlerinin kraliçesi, bir zamanlar Atlantik Okyanusu'nun rakipsiz en yüksek süratli transatlantiği, yaşamında ilk ve son kez İstanbul'a geldi. Halk dilinde "Big- U" idi. Amerika'dan yedeklenerek, 1995 yılında İstanbul Tuzla'da Kahraman Sadıkoğlu Tersanesi'ne getirildi.

Amerika'da SS United States Koruma Derneği üyeleri ayaklandılar. Nasıl olurdu da böylesine anılarla dolu bir gemi boşalanırcasına çekile çekile bir başka ülkeye götürülürdü. Zamanla benimle de haberleşmeye başladılar. Onların maziye sahip çıkma duygularının yüceliği karşısında saygıyla eğildim. Türkiye'den devamlı olarak haber, fotoğraflar gönderdim. Bir gün postadan gelen büyük bir zarftan,



Baskılar nedeniyle SS United States yedeklenerek Ukrayna'ya götürüldü.- Osman Öndeş arşivi.

içinde SS United States'in heybetli günlerinde çekilmiş renkli bir fotoğrafı, derneğin başkanı William De Benedetto'nun nazik bir mektubu ve ekinde bir de karton belge çıktı. Sonunda beni SS United States Preservation Society'ye üye yapmışlar. Üyelik numaram 172!

İki yıl boyunca O'nu Tuzla'da Kahraman Sadıkoğlu Tersanesi'nde bağlı yatarken ben de hayranlıkla, hüznüle seyrettim. Amerika Birleşik Devletleri'nde inşa edilmiş en büyük yolcu gemisi, transatlantiğiydi. Atlantik'i en kısa zamanda aşmış olduğundan dolayı Blue Riband ödülü verilmişti. Onun rekorunu başka hiçbir transatlantik kıramadı.

#### **Hiçbir transatlantik başka denizlere sefer yapmadı**

Asla Türkiye'ye sefer yapması düşünülmedi. Fakat onu römorkörle yedekleyerek Türkiye'ye getirdiler. Amerika'da yer yerinden oynadı. Türkiye'de iki sene boyunca yeniden onarılarak, tadil edilerek klasik bir turistik yolcu gemisi haline getirilmesi beklenirken, "Ölüm Gemisi" ilan ettiler. İteleyip kalandılar. Asbest yüklü diyerek ölüm saçtığını yaydılar. Big U'nun değil Akdeniz'e, Karadeniz'e seyretmesi akıllara bile gelmezdi. O'nu yedekleyerek sürükleye sürükleye Sivastopol'a götürüp, asbestli nesi varsa ayıkladılar ve sonunda Amerika'da onu sevenlerin ayaklanmaları sonuç verdi. SS United States olarak yeniden Marmara Denizi'nden, Ege'den, Akdeniz'den geçerek Atlantik'e çıktı.

#### **Klasik bir transatlantik olarak yeniden inşa edilmesi planlanmıştı**

Eğer projeler gerçekleşebilseydi, tüm yenileme hazırlıkları başlamıştı. İngiltere, Hollanda ve Finlandiya'daki çok ünlü turistik yolcu gemisi dizaynerleri SS United States transatlantiğini klasik yapıda özlenen bir turistik yolcu gemisi olarak yeniden yaratacaklardı. Bindell ve Phillips gibi inanılmaz markaların dizaynerleri Londra'da SS United States'in iç dekorasyonunu çizimlediler. Sofra takımları, halıları, perdeler, yastıklar, koltuklar, büstler, sandalyeler, perde süslemeleri, merdivenler, korkuluklar, avizeler, konferans ve tiyatro salonları, alışveriş merkezi ve akla gelebilecek her ayrıntı çizimlendi.

Eğer SS United States yeniden yaratılsaydı, dünyanın en lüks fakat klasik bir turistik yolcu gemisi olacaktı. Bu gemi Türkiye'de Sadıkoğlu Tersanesi'nde yaratılacaktı. Bindell- Phillips Design'in orijinal dizaynı Finlandiya'da hazırlanmıştı.

#### **SS United States'i William Francis Gibbs dizayn etmişti**

Çok önceki yıllara gidersek; Savrona'yı dizayn etmiş olan ünlü gemi projesi mimarı William Francis Gibbs, 1943 yılında kendisinden benzersiz bir transatlantik yaratmalarını istediklerinde derin bir heyecan duymuştu. Anlaşma 1946'da gerçekleşti ve United States Lines şirketi Gibbs And Cox Naval Architects'le anlaşma imzaladı. 1948'de bu hayal geminin, modeli, planları ve tüm çizimleri New York'ta Gibbs And Cox'un merkezinde sergilendi.

Unites States Mail Steamship Company I. Dünya Harbi sonrasında Almanya'dan el konan iki transatlantiğe sahipti. Bunlara America ve George Washington adları verilmişti. Şirketin kurucularından biri Başkan Theodore Roosevelt'in oğlu Kermit Roosevelt'ti.

#### **Muhteşem bir - SS United States**

SS United States hükümetin sağladığı fonlarla 1950'de Newport News Gemi İnşa Tersanesi'nde inşa edilmeğe başlandı. 48.000 grostonluk super liner bir teknoloji harikasıydı. 2.500 işçinin çalışmasıyla 48 milyon dolara mal olacaktı. 2000 yolcu taşıma kapasitesi vardı. 23 Haziran 1951'de ihtişamlı bir törenle denize indirildi. Öylesine ilgi yaratmıştı ki, daha in-



SS United States Tuzla açıklarında demirde yatarak çıkan şiddetli bir fırtına sonucu sürüklenmiş ve yine Tuzla tersaneler bölgesinde sahile yaslamıştı.

şası devam ederken kamara satışları başladı. O yıl ilk sefere ait kamaraların tamamı satılmıştı. Geminin yüzde 85'i ancak 1952 Ocak ayında tamamlandı. O yıl 9 Haziran günü 1.700 seçkin davetlinin katılımıyla bir gösteri seyri yaptı. William Francis Gibbs'in rüyası gerçekleşmek üzereydi. SS United States New York'tan Southampton'a 214.000 beygir gücündeki üç türbinden oluşan makineleriyle 3 gün 10 saat 40 dakikada vararak saatte ortalama 35.59 deniz mili (65.48 kilometre/saat) gibi tüm zamanların üstünde bir süratle rekor kırdı.

İlk seferinde Başkan Truman'ın kızı Margaret Truman Daniel de onur misafiri idi. Bu seyahatine ait anılarında şöyle yazdı; "Gemi denilince yaşamımda iki gemi karşısında derin hayranlık duydum ve etkilendim. Bu gemilerden biri muhteşem muharebe gemisi USS Missouri idi. II Dünya Harbi'nin bu benzersiz muharebe gemisine benim yaşadığım eyaletin adı verilmişti. Diğer SS United States transatlantığı oldu. Onunla uçar gibi Atlantik Okyanus'u 3 gün 10 saat 40 dakikada aştım. İlk seferinde SS United States Amerika'ya Blue Riband ödülünü getirdi. Bu bir asırdır Amerika yolcu gemiciliğinin kazandığı ilk Blue Riband ödülü oluyordu. Bizi köprüüstüne davet ederken, dışarısının soğuk olduğunu iyi giyinmemizi söylemişti. Köprüüstünde kırlangıçlardan bakarak bu ihtişamlı geminin Okyanusta süzülüşünü seyrettik. Manzara müthiş etkileyiciydi.

SS United States ile iki seyahatim daha oldu. İkincisindeki kaptanı Ko-

modor Leroy Alexanderson idi. Derken benim SS United States transatlantığıyla olan romantizmim sona erdi. Artık bir daha okyanuslara açılmayacaktı. Zarar ettiği gerekçesiyle seferden alınmıştı. Hem de ebediyen.."(\*)

60'lı yılların sonuna doğru jumbo jet uçaklar Atlantik aşırı uçuşlara başlayınca transatlantiklerin sonu yaklaştı. Kasım 1969'da son kez Newport News, Virginia Tersanesi'ne büyük bakıma girdikten sonra tersaneden bir daha ayrılmadı ve Norfolk'taki doklara bağladılar. Biliniyordu ki çalışırsa müthiş zarar edilecektir!

#### Marmara Marine Inc.

Şubat 1992'de United States Cruises Inc. şirketi iflas etti. Mahkeme kararıyla SS United States haczedildi ve açık artırma ile satışa konuldu. Böylece 2,6 milyon dolar bedelle Commodore Cruise Lines'ın başkanı, Marmara Marine Inc. adına SS United States'i satın aldı. Ortakları arasında Kahraman Sadıkoğlu da yer alıyordu ve gemi Tuzla'da Sadıkoğlu Gemi İnşa Tersanesi'nde yeniden inşa edilmesine yenilenecekti. Bir diğer ortağı ise Linden New Jersey'den ünlü bir işadamı olan Edward A.Cantor'du. SS United States'i yenilemek için 270-300 milyon dolar yatırım gerekiyordu. İki yıl sonunda yeniden denizlere döndüğünde 1.500 kişiye çok iyi gelir getirecek iş imkânı yaratmış olacaktı. SS United States, Smit Rotterdam isimli güçlü römorkörün yedeğinde Hampton Roads Bridge'in altından geçerken yüzlerce gemi sevdalısı onu alkışlıyor, kimileri ağlıyordu. Bu yolcu-

luk ortalama 7 knots süratle 35 gün sürmüştü. Fred Meyer 10 Temmuz'da İstanbul'da olacağını söylüyordu.

Projenin gerçekleşmesi için öncelikle Amerikan hükümetinin desteğine ihtiyaç vardı. Geminin yenilenmesi demek yeniden yaratılması anlamına geliyordu. Başarılırsa tamamıyla nostaljiyle dolu klasik bir turistik yolcu gemisi yaratılmış olacaktı. Geminin tüm dizaynı dünyaca ünlü İngiliz Bidnell-Phillips Design'e verildi. Ortaya solukları tutacak projeler çıkmıştı. Nevar ki, yenileme projesi başarılı görülmedi. Gemiye yenilendikten sonra işletmeye talip olan Cunard ise bu isteğini geri çekmişti. SS United States Türkiye'de kalamazdı. Toplum vicdanı ve hukuk üstünlüğü, Amerika Birleşik Devletleri'nin denizlerdeki gücüne, tarihine saygı duyanların sesine kulak verdi. Açılan davaların başında bazı senatörler de yer aldı. SS United States Amerika'ya geri getirilecekti. Bir sabah erken saatlerde SS United States yeniden güçlü Smit römorkörü yedeğinde son kez Atlantik'e doğru yola çıktı. Atlantik'i böyle geçeceği asla tahmin edilmemişti.



Römorkörle yedekleniyor, Big-U'nun hüznü sonu...

Hiçbir transatlantik asla Atlantik'ten öteye sefer yapmadı. SS United States bunca heyecanlardan, hatta Türkiye'de Ölüm Gemişi diye itham edilmesinden sonra Amerika'ya bu kez Philadelphia'ya döndü. Yeniden beş yıldızlı yüzer hotel-kumarhane olarak işletilmesi planlanıyordu. Bunların hiçbiri olmadı. Bağlandığı rıhtımda yine de müze gemi olması umuduyla geleceği beklemektedir.

(\*) S.S.United States-The Story of America's Greatest Ocean Liner- William H.Miller,1991



# INEBOLU SHIPYARD

KARAVELİOĞLU GROUP *SINCE 1916*



INEBOLU SHIPYARD  
IS APPROVED  
BY RUSSIAN CLASS

Your Home At Black Sea  
Feel The Real Hospitality



AIRPORT NEAR  
INEBOLU

[www.inebolushipyard.com](http://www.inebolushipyard.com)



**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.



## Denize Bakmanın Psikolojik Etkileri ve Su Sesinin Müzik Terapisinde Kullanılması

*"Okyanus, hayatında şimdiye kadar gördüğü en büyük şeylerden biriydi – hayal ettiği her şeyden daha büyük ve daha derindi. Ona baktıkça, zamana, mekâna ve havaya göre rengi, şekli ve ifadesi değişti."* - Haruki Murakami

Denizleri, okyanusları ve mavi alanları düşünmenin sakinlik veren bir tarafı vardır. Araştırmalara göre denize bakmanın yoğunluğunu ruhumuzda hayranlık ve şaşkınlık uyandırmasında görürüz. Deniz, Zaman algımızı değiştirir ve özgürlük hissini tattırır.

Bazı zamanlar bizler, sakin giden yaşamlarımızda zorluklarla karşılaşır duruluruz. Deniz de bu şekildedir; insana benzer. Durgun sözcüğünü hem denizi hem insanı tanımlarken kullanırız. Sessiz ve keyifsiz olduğumuzda "Neden öyle durgunsun?" diye sorarlar. Masmavi deniz sakince dalgalar yaydığında onun durgun olduğunu söyleriz. Bireylerin karşılaştığı olumsuz deneyimler, sert bir rüzgârla buluşan denizi andırır. Dalgaları, hırçınlaşır ve ardından durulur, tıpkı tanıdık yaşamlarımız gibi.

### **Peki, beynimiz denize bakmaktan nasıl etkilenir?**

Günlük rutinlerimizi yaparken, çalışırken, okurken ya da konuşurken beynimiz sürekli aktif ve meşguldür. Ama denize baktığımızda zihinsel süreçlerimiz rahatlar. Bir tür meditasyon hâlinde oluruz. Sakinleştiğimiz için de sinirsel bağlar aktif hale geçer. Beynin düşünme ve karar verme ile ilgili kısmı olan prefrontal alanda da kontrol sağlanır. Dolayısıyla düşüncelerin serbestçe akması, fikirlerin açık ve özgün bir şekilde ifade edilebilmesi sayesinde beyin berraklaşıp yaratıcı bir şekilde düşünmeye başlar.

### **Su sesi hastalıkların tedavisinde kullanılabilir mi?**

*"Müzik ve ritim, yollarını ruhun gizli köşelerinde bulurlar."* -Platon

15. yüzyılda, Edirne'de II. Beyazid Külliyesi'nin psikiyatri bölümünde psikolojik ve fiziksel hastalıklara sahip insanlar müzikle tedavi edilirdi. Bu şifahanelerde müzik seslerinin yanı sıra su sesleri de kullanılırdı. Evliya

Çelebi Seyahatname'sinde anlattığına göre; on kişiden oluşan musiki topluluğu, haftada üç gün su sesleri ve güzel kokular eşliğinde çalgılarını çalarlardı. Çalınan nağmeleri dinleyen hastalar, gevşeyip deva bulurlardı. Böylece bir çeşit müzik terapisi gerçekleşirdi. İbn-i Sina, işitilen bestelerin bizde derin tesirler bırakmasının sebebini duyma gücümüzün güçlü olmasından dolayı değil, o besteden kendimize farklı farklı anlamları çıkarabilmemiz olduğunu söyler. Edirne Darüşşifası'nda su sesleri ve çalgı seslerinin birleşimi olan uyumlu sesler, etki ettiği her hastaya sanki merhem olurdu.

### **Denizin bu özelliklerinden nasıl faydalanabilirsiniz?**

Deniz sesi dinlemenin insanlar üzerinde stres azaltıcı bir etkisi olduğu bilinmektedir. Stresli olduğunuzda, bir şeylerle başa çıkamadığınızı düşündüğünüzde, gemideyken bir problem yaşadığınızda veya kendinizi yalnız hissettiğinizde etkisi kanıtlanmış olan denize bakma yöntemini kullanabilirsiniz.



**Yasemin Coşkunöz**  
Uzman Diyetisyen

2018 yılında İstanbul Bilgi Üniversitesi, Beslenme ve Diyetetik Bölümü'nden Onur Öğrencisi olarak mezun oldu. Akabinde, aynı üniversitede Beslenme ve Diyetetik Bölümü'nde yüksek lisans eğitimini tamamladı. Sirkadiyen Sağlıklı Yaşam Merkezi'nde hizmet vermekte olup, Galatasaray Üniversitesi Denizcilik Meslek Yüksekokulu Deniz Ulaştırma ve İşletme Bölümü'nde öğrenim görmüştür. Halihazırda Lokman Hekim Üniversitesi'nde Beslenme ve Diyetetik alanında doktora yapmaktadır.



## Mutlu Eden Sağlıklı Gıdalar

Bu yazıda zor koşullarda çalışan denizcilerimize mutluluk hormonu olarak bilinen serotonin hormonunun salgılanmasını sağlayacak gıda önerilerinde bulunacağım. Öncelikle serotoninin yapısına bakacak olursak, vücuttaki farklı organların işlevinde yer alan önemli bir hormondur ve en önemli görevi beyinin sinir hücreleri arasında sinyal alışverişinde etkilidir. Serotonin; beyin işlevini korumanın yanı sıra ruh sağlığını da direkt etkileyen hormondur. Eksikliğinde depresyon, anksiyete bozukluğu, obsesif-kompulsif bozukluk (OKB), travma sonrası stres bozukluğu, fobiler ve hatta epilepsi hastalığı görülebilmektedir. Beyin işlev bozukluğuna neden olmasına ek olarak; iştah, sindirim (bağırsak fonksiyonu ve bağırsak hareketleri), kemik sağlığı, cinsellik ve uyku ile ilgilidir. Dengesizliğinde irritabl bağırsak sendromu (IBS), kalp hastalığı ve osteoporoz görülme oranı artmaktadır. Serotonin mutluluk kaynağı olmasına ek olarak uyku-uyanıklık gibi sirkadiyen mekanizmalarda oldukça etkili olan melatoninin öncül maddesidir. Yapılan son çalışmalarca anlaşılmıştır ki serotoninin büyük kısmı bağırsak bakterilerince üretilmektedir. Bu nedenle bağırsak sağlığının korunması serotonin etkin kullanımı için oldukça önemlidir. Ba-

ğırsak sağlığımız için Akdeniz diyetine uygun beslenmek çokça otorite tarafından önerilmektedir. Bağırsak sağlığını korumak için ne yapmalıyız;

- ▶ Paketli ve işlenmiş gıda tüketimini azaltın
- ▶ Tam tahıl, baklagil, sebze ve meyve gibi lifli gıdaları bolca tüketin
- ▶ Yeterince lif alabilmek için meyve suyu tüketimi yerine direkt meyve tüketin
- ▶ Basit şeker tüketimini azaltın
- ▶ Kefir, yakult, kımız gibi probiyotik ürünler tüketin
- ▶ Turşu, yoğurt gibi fermente ürünler tüketin
- ▶ Bolca balık eti, daha az beyaz et ve en az kırmızı et tüketin
- ▶ Sıvı alımınıza özen gösterin
- ▶ Dengeli vitamin ve mineral alımı için farklı renkte sebze ve meyve tüketin
- ▶ Son olarak kızartma yağ tüketiminden kaçınınız

Gıdalarda direkt olarak serotonin maddesi bulunmamakla birlikte, serotonin öncüsü olan triptofan bulunmaktadır. Yüksek oranda triptofan alımı serotonin seviyelerini etkileyebilmektedir. Triptofan bir amino asittir ve diğer

tüm amino asitler gibi proteinden zengin gıdalarda bulunmaktadır.

*Triptofan içeriği yüksek gıdalar:*

- ▶ Yumurta
- ▶ Peynir
- ▶ Yağlı tohumlar
- ▶ Deniz yosunu
- ▶ Hindi başta olmak üzere kümes hayvanlarıdır

Yüksek serotonin alımı durumunda genellikle bir problem yaşanmamaktadır. Ancak nadiren serotonin toksisitesi olarak da adlandırılan serotonin sendromu gelişebilmektedir. Serotonin toksisitesi daha çok antidepresan kullanımıyla gelişmektedir. Yüksek tansiyon, ishal, mide bulantısı ve kusma, baş ağrısı gibi belirtiler görülebilmektedir.

Sonuç olarak; unutulmamalıdır ki hiçbir gıda zehir olmadığı gibi hiçbir gıda ab-ı hayat değildir. Dengeli beslenmeye dikkat ederek, ölçülü beslenerek ve paketli gıdaları olabildiğince az, işlenmiş gıdaları olabildiğince fazla tüketerek sağlığımızı korumaya yardımcı olabiliriz.

Beslenmeniz sağlığınıza, sağlığınız mutluluğunuza neden olsun.

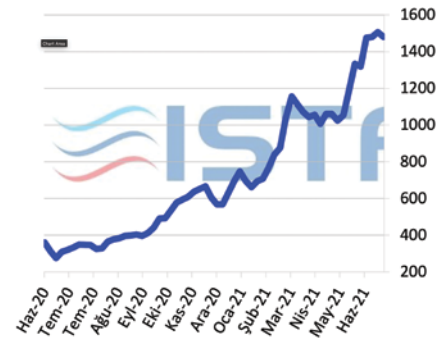


## 29. HAFTA KOSTER PAZAR RAPORU VE DEĞERLENDİRMELER

ISTFIX Bileşik Endeksi hafif aşağı yönlü bir düzeltme yaptı ve geçen haftaki 1.506 puandan 1.480 puana geriledi.



ISTFIX Haftalık Birleşik Endeks 2008-2021



ISTFIX – Son 1 yıl



## HABERLER

## Avrupa ve Birleşik Devletler

- ▶ Çin Merkez Bankası (BOC) tarafından hazırlanan rapora göre, küresel ekonominin bu yılın ikinci yarısında daha hızlı toparlanması bekleniyor. Ayrıca, BOC Araştırma Enstitüsü'nün üçüncü çeyrek raporu, küresel ekonominin 2021'de yüzde 5,8 civarında büyümesini öngörmekte.
- ▶ Avrupa Komisyonu'nun Ekonomiden Sorumlu Üyesi Paolo Gentiloni tarafından sunulan 2021 Yaz Ekonomik Tahmini'ne göre, Avro Bölgesi'ndeki ekonomik büyümenin bu yıl yüzde 4,8 ve 2022'de yüzde 4,5 gelmesi bekleniyor. Tahminler, daha önce bölge ekonomisinin 2021'de yüzde 4,2 ve 2022'de yüzde 4,4 gösteriyordu.
- ▶ İngiltere büyüme verileri, haziran için aylık yüzde 0.8 olarak ölçülerek, yüzde 1.3 ila 1.4 arası olan beklentilerin biraz altında kaydedildi. Küresel tedarik zinciri sorunları nedeniyle perakende, inşaat ve imalatta her ay düşüşler yaşanırken, hizmet sektörü yeniden açılmalar sonrası güçlü bir şekilde toparlandı.
- ▶ Çin Gümrük Genel İdaresi'nden elde edilen veriler, ülkenin Avrupa Birliği ile ticaretinin yılın ilk beş ayında yıllık yüzde 28,7 artışla 2,06 trilyon yuana (317,6 milyar dolar) yükseldiğini gösterdi. AB, şu anda Çin'in ikinci en büyük ticaret ortağı konumunda ve ülkeler doğrudan yabancı yatırımları ve ticareti artırmak için önerilen yatırım anlaşması Çin-AB Kap-samlı Yatırım Anlaşması'nın (CAI) ayrıntılarını müzakere etmekte.



## Emtia Haberleri

- ▶ Petrol fiyatları bu hafta üst direnç noktasına kadar yükselip oradan geri geldi. Batı Teksas tipi ham petrol 75 dolar/ varil olan tavana çıkıp düşük 71-72 dolar/varile kadar geriledi. Brent de benzer bir hareketle 76,5 dolar/varilden dönerek 73-74 dolar/varilde haftayı kapattı.
- ▶ Çinli çiftçilerin mısır fiyatlarındaki rekor artış sonrası 2021/2022 hasat yılında mısır ekimlerini keskin bir şekilde artırdıkları bildiriliyor. JCI, 2021/2022 sezonunda mısır üretiminin yüzde 6,2'lik yani yaklaşık 14,9 milyon tonluk artışla, dört yılın en yüksek seviyesi olan 253,9 milyon tona ulaşacağını tahmin ediyor. Bu durum Çin'in Karadeniz'den yaptığı ithalata da yansıyor.
- ▶ APK-Inform, Ukrayna'dan yapılan tahıl ihracatının 1 Temmuz'da

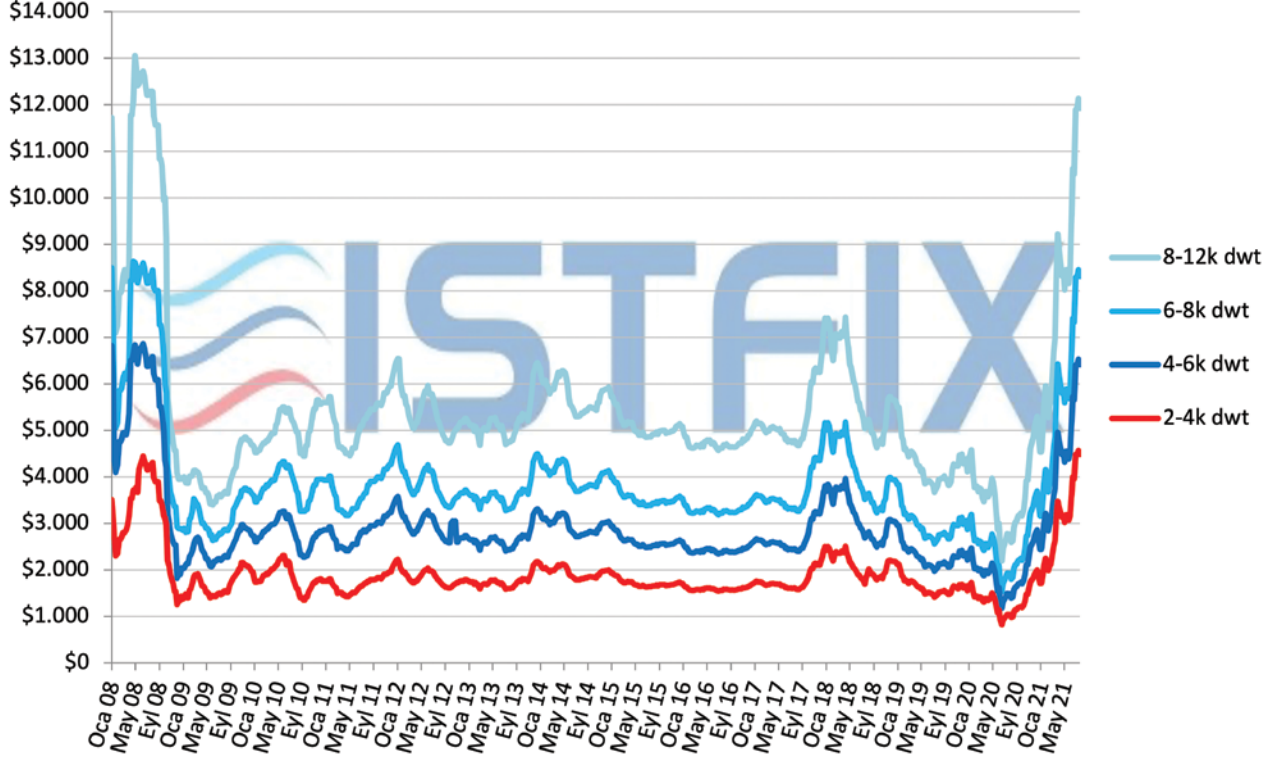
başlayan 2021/2022 hasat yılında yüzde 20 artarak 54 milyon tonun üzerine çıkacağını tahmin ediyor. Ukrayna'nın bir önceki yıla göre yüzde 18 artışla yaklaşık 19,8 milyon ton buğday ihracatı yapması, mısır ihracatının yüzde 26 artması, arpa ihracatının ise 4,2 milyon ton ile aynı seviyede kalması bekleniyor.

- ▶ Bu arada Ukrayna tahıl üretimi, 27,3 milyon tonu buğday (yüzde 10 artış), 7,9 milyon tonu arpa (yüzde 3 artış) ve 36,2 milyon tonu mısır (yüzde 19 artış) olmak üzere 73,7 milyon tona ulaşabilir.
- ▶ ProZerno, buğday üretimindeki düşüşe rağmen Rusya'nın 2021/2022 hasat yılında buğday ihracatını artıracığını açıkladı. Rusya, 2021/2022 döneminde yıllık yüzde 5 düşüşle yaklaşık 82 milyon ton buğday üretecek. Buna rağmen Prozerno geçen yıla ait ihracat potansiyelinin 2 milyon ton eksik kalması nedeniyle Rusya'nın yüklü buğday stoklarına sahip olduğunu açıkladı.
- ▶ İspanya'nın çimento ihracatı Mayıs ayında yüzde 1,5 artarak 575.000 tona ulaştı. Ocak-Mayıs dönemi ihracatı ise 3 milyon ton bandını aşmış oldu.
- ▶ Bu yılın Ocak-Mayıs döneminde Almanya'nın önceki yılın aynı dönemine göre ham çelik üretimi yüzde 14,8 artışla 17,20 milyon tona, pik demir üretimi yüzde 15,4 artışla 10,91 milyon tona, sıcak haddelenmiş çelik üretimi ise yüzde 16,4 artışla 15,25 milyon tona yükseldi.



## NAVLUNLAR

USD / gün	2-4k dwt	4-6k dwt	6-8k dwt	8-12k dwt
<b>Bu Hafta</b>	4.487	6.415	8.306	11.921
<b>Geçen Hafta</b>	4.566	6.528	8.452	12.130
<b>Geçen Ay</b>	3.954	5.653	7.319	10.505
<b>Geçen Yıl</b>	1.040	1.487	1.925	2.763



ISTFIX Haftalık Navlunlar 2008-2021

## TEMSİLİ YÜK BAĞLANTILARI

Tonnage	Cargo	LOAD. - DISCH. PORT	L/D Rate (t/day)	Freight (\$/tonne)
1,360	CRC	KARASU-ELEFSIS	1000/1000	31.00
1,500	SCRAP (46')	BOURGAS-BARTIN	600/600	24.00
1,500	PERLITE	DIKILI-ALMERIA	1000/1000	67.00
1,500	MINERALS IN BB	KALAMAKI-CONSTANTA	750/750	27.00
2,200	REBARS	NEMRUT-CATANIA	1500/1500	30.00
3,100	STEEL COILS	NEMRUT-TARRAGONA	1500/1500	36.50
3,500	STEEL COILS	GARRUCHA-ROTTERDAM	1500/1500	36.00
4,000	UREA (51')	DAMIETTA-THESSALONIKI	2000/1250	34.00
4,000	WOOD PULP (55')	RAVENNA-EGYPT MED.	2000/2000	25.00
4,800	STEEL COILS	EREGLI-ANTWERP	2000/2000	58.00
5,000	STEEL COILS	GALATZ-PIOMBINO	1500/1500	50.00
5,000	STEEL COILS	PORTO NOGARO + RIJEKA-CASABLANCA + BILBAO	1500/1500	34.00
5,500	STEEL BARS	ALEXANDRIA-PALAMOS + PASAJES	1500/1500	67.00
5,500	BULK SODA	MERSIN-ANTWERP	2500/2500	65.00
5,500	METAL IN BUNDLES	AVILES-TARANTO + 3 MARMARA	1500/1000	42.00
5,750	STEEL COILS	EREGLI-AVEIRO	2000/2000	50.00

Yukarıdaki tüm seferler ortalama 15 yaş profiline haiz gemilerin hız ve sarfiyat verilerine dayanılarak oluşturulmaktadır. Gemilerin ana yakıtı IFO 180, ikincil yakıtı ise MDO'dur. Tüm seferler yükleme limanının asgari 300 mil uzağından başlar, tahliye limanında biter. Varsa ortalamanın üzerindeki örneklere, diğer çeşitli kaynaklardan da doğruluğu teyit edilmeden yer verilmez.

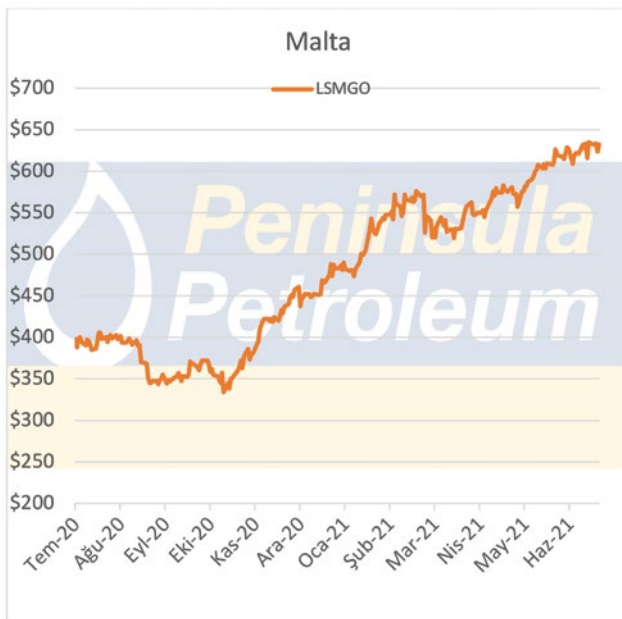
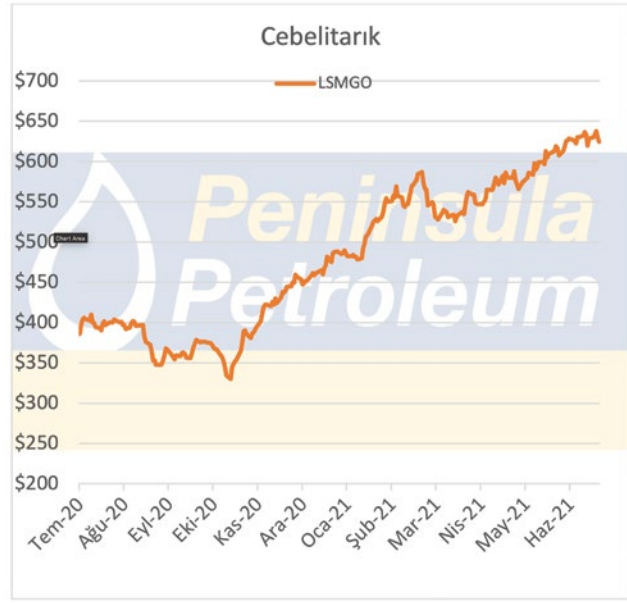
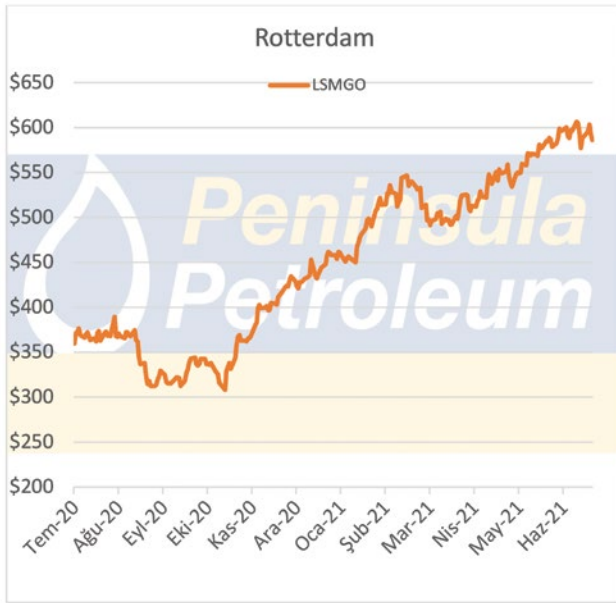
## S &amp; P ve Hurda

Bu hafta herhangi bir koster satışı raporlanmadı.

## YAKIT

Petrol fiyatlarındaki sert düşüğe rağmen gemi yakıt fiyatları bu hafta sabit seyretti.

USD / mt	Rotterdam MGO	Cebelitarık MGO	Malta MGO	İstanbul MGO
<b>Bu Hafta</b>	586,00	624,50	632,00	645,50
<b>Geçen Hafta</b>	588,00	628,50	634,75	641,50
<b>Değişim</b>	-0,34%	-0,64%	-0,43%	0,62%



EXPOMARITT  
EXPO SHIPPING  
İSTANBUL



12-15  
Ekim  
2021

VIAPORT MARİNA TUZLA  
İSTANBUL

GLOBAL DENİZCİLİK SEKTÖRÜNÜN  
BULUŞMA NOKTASI

16. Uluslararası  
Denizcilik  
Fuar & Konferansı



Partner

VIA

[www.expomaritt.com](http://www.expomaritt.com)  
[info@expomaritt.com](mailto:info@expomaritt.com)  
T: +90 507 602 09 05  
T: +90 543 696 20 98

Organizasyon



informa markets

## İNGİLİZ DOĞU HİNDİSTAN ŞİRKETİ

Taha İ. ÖZEL

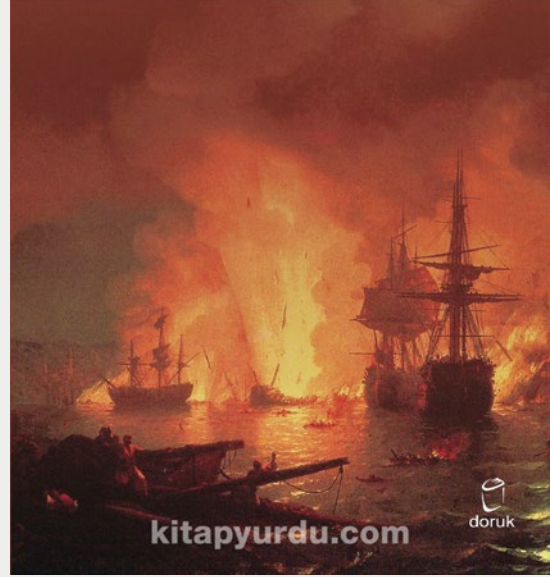
Üzerinde güneş batmayan Büyük Britanya İmparatorluğu'nu ve emperyal sömürge sistemini afyon, baharat, çay ve tekstil ticaretiyle kuran, dünya ticaretinin yarısından fazlasını, nüfusunun dörtte birini kontrolü altında tutan, dünyanın gelmiş geçmiş en büyük ve en güçlü şirketinin hikâyesi...



## Büyük Denizcilik Gafları

Tarihin En Kötü Deniz Muharebe Kararları  
Geoffrey Regan

Strateji



## BÜYÜK DENİZCİLİK GAFLARI

Geoffrey REGAN

Geoffrey Regan'ın bu kitabında, kaptanların, filo komutanlarının, stratejik planlayıcıların ve gemi tasarımcılarının, asırlar boyunca gözden kaçırdıkları ve yanlış değerlendirdikleri tüm konulara verilen ilginç, güvenilir ve eğlendirici yanıtlar bulacaksınız. Büyük Denizcilik Gafları, iki bin yıldan fazla bir zaman sürecinde denizlerde oluşan askeri kusurların derin analizlerini içermektedir.



[www.imgetercume.com](http://www.imgetercume.com)

[www.tercumeofisi.com](http://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



**MAR-CA**  
Marine Technic & Supply



**MAR-CA**  
Diesel & Gas Engines

Beyođlu San. Sit. Aydınlı Mah. Beynur Sok. C Blok No: 3/D Tuzla-İstanbul / TURKEY  
Tel: +90 216 494 44 72 - Fax +90 216 494 44 73  
[www.marcamarine.com](http://www.marcamarine.com)