

IMEAK  
Deniz Ticaret  
Odası'nın  
resmi yayınıdır.

# Deniz Ticareti

DERGİ KURULUŞ: 1984

MART / 2024



## 18 MART

*Çanakkale Zaferi Kutlu Olsun*



## DÜNYA KADINLAR GÜNÜ

**UZMAR®**



# İLERİCİ MÜHENDİSLİK KUSURSUZ UYGULAMA

[WWW.UZMAR.COM](http://WWW.UZMAR.COM)

*Denizcilik Sektöründe 20 Yıldır Sizlerle...*



**BERK GÜMRÜK MÜŞAVİRLİĞİ LTD. ŞTİ.**

Postane Mah. Çelik Çıkmazı No:21-1  
Tuzla, İstanbul, Türkiye  
Tel: +90 216 446 93 79  
Fax: +90 216 447 15 45  
Gsm: +90 532 245 45 09  
[info@berkgumruklem.com](mailto:info@berkgumruklem.com)  
[www.berkgumruklem.com](http://www.berkgumruklem.com)

**BERK LOJİSTİK LTD. ŞTİ.**

Postane Mah. Çelik Çıkmazı No:21-1  
Tuzla, İstanbul, Türkiye  
Tel: +90 216 446 93 79  
Fax: +90 216 447 15 45  
Gsm: +90 532 245 45 09  
[info@berklojistik.com](mailto:info@berklojistik.com)  
[www.berklojistik.com](http://www.berklojistik.com)

# ÜRKMEZ SAC & DEMİR

## Ticaret Limited Sirketi

Yayla Mah. Piri Reis Cad. No: 91  
(E-5 Paşabahçe Altı) Tuzla / İstanbul  
Tel: +90 216 494 20 00 / 01 / 446 11 04  
Fax: +90 216 494 20 03 / 446 12 88  
GSM: +90 530 505 24 56

[www.urkmezsacdemir.com](http://www.urkmezsacdemir.com)  
[info@urkmezsacdemir.com](mailto:info@urkmezsacdemir.com)  
[satis@urkmezsacdemir.com](mailto:satis@urkmezsacdemir.com)

ABS ClassNK

BUREAU  
VERITAS

DNV

Lloyd's  
Register



GEMİ İNŞA PROJE  
UYGULAMALARINIZDA  
PROFESYONEL  
ÇÖZÜMLER

GEMİ SACI  
A GRADE, AH36, DH36, EH36  
HOLLANDA PROFİLİ  
PROFİL DEMİRLERİ  
RASPA BOYA SA/2,5  
CNC KESİM/BÜKÜM



# MCE KARGO

---

SHIP MANAGERS & CHARTERING BROKERS

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

ALL YOU NEED  
For  
YOUR ENGINE

ISO 9001

BUREAU VERITAS  
Certification



**BTM Teknik**  
Diesel & Gas Engines

bmtmeknik.com.tr

## YEDEK PARÇA

- Ana Makine Yedek Parça
- Yardımcı Makine Yedek Parça
- Dişli Kutusu Yedek Parça
- Turbocharger Yedek Parça
- Seperatör Yedek Parça
- Kompresör Yedek Parça
- Kazan Yedek Parça



## TEKNİK SERVİS

- Ana Makine Yardımcı Makine Bakımları
- Dişli Kutusu Bakımları
- Recondition Hizmetleri
- Turbocharger Bakımı
- Ultrasonik Yıkama
- Endoskopik Muayene
- Devreye Alma Hizmetleri



### TUZLA ATÖLYE

Evliya Çelebi Mh. Pelikan Sk.  
Gıptaş Gemi Yan Sanayi Sitesi D Blok No:14  
Tuzla - İstanbul / Türkiye

### YALOVA ATÖLYE

Taşköprü Merkez Mah. 3. Yol  
Taşköprü Sanayi Sitesi No:10  
Çiftlikköy - Yalova / Türkiye

### MERKEZ

Aydıntepe Mh. D-100 Karayolu Cad. No:14G Tuzla - İstanbul / Türkiye

Info@bmtmeknik.com.tr

+90 216 447 31 91

+90 216 447 31 93

BTM Teknik

### SERBEST BÖLGE

İstanbul Endüstri ve Ticaret Serbest Bölgesi  
Kurşun Cad. No:5 Bodrum Kat Bölüm No: 4  
Tuzla - İstanbul / Türkiye

### İZMİR ATÖLYE

Metal İşleri Sanayi Sitesi  
3. Cad. No:23 Kısıkköy  
Menderes - İzmir / Türkiye



"BTMCo has experienced sustainable, strong growth over the years and plans to continue expanding its product and service portfolio in the marine & industrial sectors."



+90 216 447 31 91

[www.btmco.com.tr](http://www.btmco.com.tr)

Güzelyalı Mahallesi. Güvendik Sokak. No:2  
34903 Pendik İstanbul / Türkiye



“Deniz ticareti  
camiamızda refah;  
bilgili, çağdaş  
çalışma ile  
mümkündür.”

**M. ZİYA KALKAVAN**

## ERCAN YOLGİDEN

2013 Fotoğraf Yarışması'nda DTO'nun eserini satın aldığı  
fotoğrafçılar arasında yer alıyor.



**Yıl 40**

**MART 2024**

Yayın Türü: Yaygın - Süreli Yayındır. Ayda bir yayınlanır.

### **SAHİBİ**

**İMEAK DTO adına Yönetim Kurulu Başkanı: TAMER KIRAN**

**Sorumlu Yazı İşleri Müdürü: SERHAT BARIŞ TÜRKMEN**

### **YAYIN KURULU**

**BAŞKAN: SERHAT BARIŞ TÜRKMEN**

**PINAR KALKAVAN SESEL**

**PROF. DR. MUSTAFA İNSEL**

**GÖKHAN ÖZCAN**

### **İDARE MERKEZİ**

**İMEAK DTO: Meclis-i Mebusan Cd. No: 22 Salıpazarı 34427**

**Beyoğlu İSTANBUL-TÜRKİYE**

**T: +90 212 252 01 30 (8 hat / lines) +90 212 243 54 95 (3 hat / lines)**

**F: +90 212 293 79 35 dto@denizticaretodasi.org.tr**

**www.denizticaretodasi.org.tr**

### **YAYINA HAZIRLIK**

**LİKYA REKLAMCILIK: Koşuyolu Mah. Katip Salih Sok. No: 60 D: 2**

**Kadıköy İSTANBUL - TÜRKİYE**

**T: +90 216 428 92 51**

**info@likyareklamcilik.com.tr**

**Genel Koordinatör: AYŞE OLCAY - ayseolcay@likyareklamcilik.com.tr**

**Art Direktör: FATMA BAŞ - grafik@likyareklamcilik.com.tr**

**Reklam&PR Koordinatörü: HANDAN KALENDEROĞLU**

**reklam@likyareklamcilik.com.tr**

### **Editörler**

**AHU ERKIVANÇ - muhabir@likyareklamcilik.com.tr**

**EFSANE NUR FİDAN - editor@likyareklamcilik.com.tr**

### **Katkıda Bulunanlar:**

**SEVİM TARHAN ATASOY**

### **Baskı: ÖZGÜN OFSET**

**Yeşilce Mah. Aytekin Sok. No: 21 34418 4. Levent / İstanbul**

**Tel: + 90 212 280 00 09 / Faks: +90 212 264 74 33**

**www.ozgun-ofset.com**

*Dergimizde yayınlanan yazılar, yazarların kişisel görüşleridir.  
Bu yazılardan dolayı Deniz Ticareti Dergisi sorumluluk üstlenmez.*

*Kaynak belirtmek koşulu ile alıntı yapılabilir.*

**ISSN 1301 – 5907**



**MARİN**  
**RÖMORKÖR ve**  
**KILAVUZLUK A.Ş.**

Güçlü  
**“yönümüz”**  
sizin  
memnuniyetiniz



Kılavuzluk ve Römorkör hizmetlerinde  
sahip olduğumuz tecrübe,  
güçlü sermaye ve ortaklık yapımızın  
verdiği güvenle...  
Her geçen gün büyüyen filomuzla  
Ülkemize ve sektörümüze değer katmaya  
devam ediyoruz.

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



# COMPACTCLEAN

## BALLAST WATER MANAGEMENT SYSTEM

**FULL RANGE OF BWMS**

35 M<sup>3</sup>/h - 2100 M<sup>3</sup>/h



**3 BWMS TYPES  
TO MATCH EVERY NEED:**

- ✓ CompactClean
- ✓ CompactClean OptIMO
- ✓ CompactClean Bulker



DOP Danışma Organizasyon Pazarlama



AYDINTEPE MH. HARMANDALI SK. NO: 26/D TUZLA  
TR-34947 ISTANBUL - TURKIYE

Tel: +90 216 494 0920 E-mail: info@dopltd.com

# DESMI

PROVEN TECHNOLOGY  
www.desmi.com

E-mail: bwmssales@desmi.com

# HER DENİZCİ BİLİR Kİ KUVVETLİ VE DAYANIKLI HALATLAR EMNİYET DEMEKTİR.



Yüksek mukavemet ve özel katmanlı hafif yapısı, harmanlanmış polimerden üretilen Maxima Halatlar  
Kendi kurumsal renklerimiz ile **Özgen Ship Supply** garantisi altında.

**GARWARE,**  
Türkiye Lisanslı Marine Distribütörü,  
Özgen Ship Supply güvencesiyle.



**GARWARE**  
TECHNICAL FIBRES

**GARWARE MAXIMA**

Halatları yüksek çekim gücü ve dış etkenlere karşı dayanıklılığıyla çetin denizlerdeki güvenceniz!

**OZGEN**  
SHIP SUPPLY

Since 1950, We Care About Your Vessels

Kendi kurumsal renklerimiz ile **Özgen Ship Supply** garantisi.

sales@ozgenshipsupply.com

[w](#) [f](#) [i](#) /ozgenshipsupply

# İÇİNDEKİLER



## 18

### MECLİS

MECLİS TOPLANTISI,  
GENÇLİK VE SPOR BAKANLI  
BAK'IN KATILIMIYLA  
GERÇEKLEŞTİ

## 54

### GÜNCEL

ÇANAKKALE GEÇİLMEZ!

## 14

### TAMER KIRAN

DÜNYANIN SICAK GÜNDEMİNE  
PARALEL DENİZ TİCARETİNİN  
ÖNÜNDEKİ HANDIKAPLARA  
DİKKAT ETMEK GEREKİYOR

## 58

### 8 MART

8 MART DÜNYA  
KADINLAR GÜNÜ KUTLU  
OLSUN!

## 78

### BOSPHORUS BOAT

#### SHOW

BOAT SHOW'DA HER  
BÜTÇEYE UYGUN  
TEKNELER SERGİLENDİ

## 84

### DOSYA

SÜVEYŞ KANALI'NDAKİ  
KRİZ DÜNYA TİCARETİNİ  
OLUMSUZ ETKİLEMeye  
DEVAM EDİYOR

## 88

### LİMANLAR

LİMANLARIMIZDA 2023 YILI  
DÖNEMİ TOPLAM YÜK VE  
KONTEYNER İSTATİSTİKLERİ  
DEĞERLENDİRMESİ

## 106

### LOJİSTİK

MURAT GÜMÜŞLÜOL

## 108

### MARİNALAR

RAFLI DEPOLAMANIN  
AVANTAJLARI,  
DEZAVANTAJLARI,  
İNİŞLERİ VE ÇIKIŞLARI

## 112

### DTO AB BÜLTENİ

FAALİYET RAPORU .....	34
ODADAN HABERLER .....	38
ŞUBELERİMİZDEN .....	44
SEKTÖRDEN HABERLER .....	94
DTO AB BÜLTENİ .....	112
GEMİ TUTULMALARI .....	116
S&P .....	118
YÜK İSTATİSTİKLERİ .....	122
ISTFIX ANALİZ .....	124
HURDA RAPORU .....	126

# We are here to change the game ...

Eskomarine and Jointtop have joined forces to serve the Turkish Owners in China for drydockings in a unique manner... With a single quote, we offer the flexibility to all our clients to choose from a number of leading shipyards and unlike agents, we take on the contract directly with the owner, in other words as far as the owner is concerned Jointtop acts as the shipyard using leading yards 'facilities to accommodate the owners' vessels. With near to 150 dockings per year, we enjoy very special treatment in all leading yards and our owners of course benefit from this directly making their docking period much smoother in all respects.

#### Together We Offer;




- Excellent Service
- Unbeatable Prices
- Total Flexibility
- Single quote and number of leading yards to choose from
- 7/24 on site assistance during entire repair period
- Years of experience
- Priority in yards as a first class client



Scan the QR code for more information

[eskomarine.com.tr](http://eskomarine.com.tr)

The Maritime House, Ağaoğlu My Office Lale Sk.  
No: 1 Kat: 13 Daire: 54 Ataşehir, 34746 Istanbul / Turkey  
P: +90 216 688 ES KO (37 56) • F: +90 216 688 00 37  
[marine@eskomarine.com.tr](mailto:marine@eskomarine.com.tr)

   eskomarine



**eskomarine**  
a member of THE MARITIME HOUSE ●●●



# MAR-CA

Marine Technic & Supply



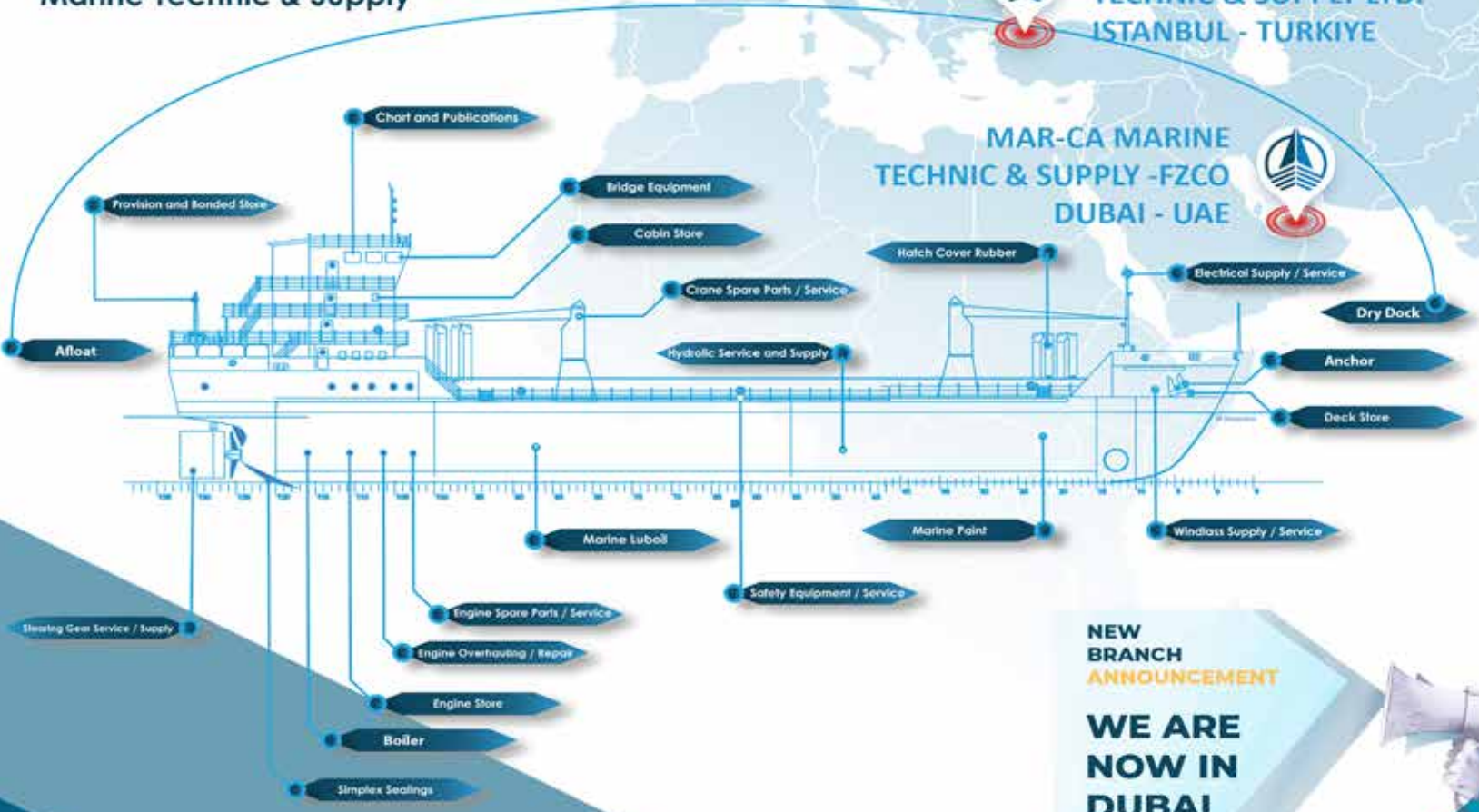
MAR-CA MARINE  
TECHNIC & SUPPLY B.V.  
ROTTERDAM - THE NETHERLANDS



MAR-CA MARINE  
TECHNIC & SUPPLY LTD.  
ISTANBUL - TURKIYE



MAR-CA MARINE  
TECHNIC & SUPPLY -FZCO  
DUBAI - UAE



NEW  
BRANCH  
ANNOUNCEMENT

WE ARE  
NOW IN  
DUBAI



ME & A/E SPARES



BRIDGE EQUIPMENTS



SAFETY EQUIPMENTS  
SERVICES  
[ LSA & PFA ]



STEERING GEAR  
SERVICES



HYDRAULIC  
EQUIPMENT SPARES



AUX BOILER SPARES



CRANE SPARE PARTS  
SERVICE



ELECTRO MOTOR &  
ELECTRIC SERVICE & SUPPLY



DECK STORE



HATCH COVER RUBBER



BOILER REPAIRS



DRY DOCKING & AFLOAT REPAIR



MOORING ROPES &  
ANCHOR CHAIN



LUBE OIL SUPPLY



PROVISION &  
BOND STORES



SHIP AGENCY WORKS & LAY UP  
BERTHS



BWTS PIPELINE ( D2 STANDART  
LAB TEST)



✉ info@marcamarine.com  
☎ +90 216 494 44 72  
☎ +90 216 494 44 73  
🌐 www.marcamarine.com

📍 **Head Office:** Postane Mah. Bagci Sok.  
No: 5/A Tuzla - Istanbul / TURKEY





• PARTNERING FOR SPARE PARTS AND SEAMLESS OPERATIONS •

MARINE SOLUTIONS



Main Engine	Boiler/Burner	Generators/Aux.Engine	Air Compressor	Separator/Heat Exchanger	Pump&Valve	Turbocharger
MAN	ALFA LAVAL	DAIHATSU	TANABE	mitsubishi	DESMI	MAN SERIES
STX	TEAMTEC	YANMAR	DONGHWA	ALFA LAVAL	SHINKO	ABB
WARTSILA	VOLCANO	MAN	HAMWORTHY	P-SEPARATOR	AZCUE	IHI SERIES
PIELSTICK	SUNFLAME	CUMMINS	DAIKIN	WESTFALIA	ALLWEILER	KBB SERIES
AKASAKA	AALBORG	VOLVO	WESTFALIA	OSE SERIES	TAIKO	
MAK	SAACKE	CAT	YORK		TIANJIN JUMP	
CAT	OSAKA		SPERRY		KSB	
SULZER	MIUKA		YANMAR		MANIWA	
DEUTZ						

FOR OUR OTHER PRODUCT STOCKS, PLEASE CONTACT US THROUGH PROMARINE

Evliya Çelebi Mah. Nazan Sok. No:12 K:3 34940 Tuzla/İstanbul/Turkey • +90 216 446 65 44 • info@promarinesolutions.com

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

# Dünyanın sıcak gündemine paralel deniz ticaretinin önündeki handikaplara dikkat etmek gerekiyor



**TAMER KIRAN**

*İMEAK DTO Yönetim Kurulu Başkanı*

Kış mevsiminin en zor aylarını geride bırakırken, baharın müjdecisi mart ayı geldi ve havalar ısınmaya başladı. Eskiler, "Mart kapıdan baktırır, kazma kürek yaktırır" derler, ama küresel ısınma o kadar etkili ki, artık mevsimlerin şartlarına uymayan yüksek sıcaklıklara şahit oluyoruz.

Havalara paralel dünyanın gündemi de sıcak geçmeye devam ediyor. Kuzey komşularımız Rusya ve Ukrayna arasındaki savaş üçüncü yılına girdi. Şu an için her ne kadar savaşın yönü Rusya'nın lehine doğru geliyor görünse de akıbeti meçhul...

Orta Doğu'da, İsrail'in, Gazze'ye 7 Ekim'de başlattığı saldırılar, geride on binlerce ölü ve yaralı, milyonlarca yerinden edilmiş kişi ve harabeye dönmüş bir Filistin şehri bıraktı. Tarafsız uzmanlarca, yakın tarihin en tahrip edici, en kanlı ve en ölümcül saldırıları olarak tanımlanan saldırılar, dünyanın kahir ekseriyetinden

gelen tepkilere rağmen sonlanmıyor, bir türlü ateşkes sağlanamıyor. Bu savaşa bağlı dünyanın en önemli su yollarından Kızıldeniz'de ticaret gemilerine yönelik saldırılara karşı Batılı ülkelerin aldığı önlemler de pek işe yaramazken, müdahalelere rağmen durumun kontrol altına alınmadığını izliyoruz.

Gazze'de yaşananlar ve bunun Orta Doğu'daki jeopolitik yansımaları 2024 yılında küresel ekonominin gidişatını belirlemede en önemli unsurlardan birisi olacağına kesin gözüyle bakabiliriz. Hem zaman hem maliyet açısından arz yönlü sıkıntı yaratan bu durum, Avrupa'da bazı büyük üreticilerin üretimlerinde aksamalara yol açmaya başladı, bölgede taşımacılık maliyetleri yükseldi. Kızıldeniz'de yaşanan gelişmelerin tedarik zincirinde yarattığı sorun, küresel ekonominin oldukça yavaş bir büyüme temposunda olması nedeniyle henüz çok vahim bir noktada değil ama aşılabilmesi halinde çok daha

olumsuz etki yaratma potansiyeli bulunduğuna dikkat çekmemiz gerekiyor.

Şubat ayında yağ ve yakıt ikmali konusunda üyelerimizi yakından ilgilendiren bir gelişme oldu. Ticaret Bakanlığı Gümrükler Genel Müdürlüğü'nce, 6 Şubat'ta önemli bir genelge yayımlandı. Sektörden gelen talep doğrultusunda Odamızın yoğun girişimleri sonucunda yayımlanan genelge, ülkemiz karasularından transit geçiş yapan gemilere ihrakiye teslimlerinde son dönemde ortaya çıkan sorunlara çözüm getirdiğini görüyoruz. Uygulamadaki aksaklıkları yakından takip etmekle birlikte sektörümüzün önemli bir sorununa çözüm getiren bu genelgeyle ilgili olarak başta Ticaret Bakanımız Prof. Dr. Ömer Bolat olmak üzere Gümrükler Genel Müdürlüğümüze teşekkür ediyoruz.

15 Şubat Perşembe sabahı Marmara Denizi'nde bir geminin battığına dair haberi de büyük bir üzüntüyle öğrendik. Geçen süreçte geminin sahibinin de aralarında bulunduğu altı kişilik mürettebatı arama çalışmalarında iki denizcinin naaşına ulaşırlarken, diğerleri için umutlarımız maalesef tükeniyor. Farklı kurumlardan çok sayıda personelle sürdürülen arama çalışmaları yazının kaleme alındığı an itibarıyla devam ediyor olsa da umutla beklediğimiz mucizenin henüz gerçekleşmemiş olmasının acısını yüreklerimizde hissediyoruz. Kazada hayatını kaybeden denizcilerimize Allah'tan rahmet, yakınlarına sabır ve başsağlığı diliyorum. Yüce rabbimden benzer bir kazanın tekrarından ve her türlü afetten hepimizi korumasını niyaz ediyorum.

Mart ayında 18 Mart Çanakkale Zaferi'nin 109. yıldönümünü kutlayacağız. Büyük bir inançla kazanılan zaferin yıldönümü vesilesiyle Gazi Mustafa Kemal Atatürk ve büyük fedakârlıklarla bizlere bugünümüzü kazandıran şehitlerimizi saygı ve minnetle anıyorum.

Yine bu ay maneviyatın, sevgi, hoşgörü ve yardımlaşma duygularının yoğun şekilde yaşandığı Ramazan ayına ulaşmanın mutluluğunu yaşıyoruz. İlk oruç için 10 Mart'ı 11 Mart'a bağlayan gece sahura kalkılacak. Güzelliklerle dolu olan bu rahmet ve mağfiret ayının kalplerimizden sevgiyi, sofralarımızdan bereketi, evlerimizden huzur ve saadeti eksik etmemesini, ailemize, ülkemize ve İslâm âlemine hayırlar getirmesini niyaz ediyorum.

Kalın sağlıcakla...



# ElectRA 2300SX

Loa: 23.4 m | Beam: 11.85 m | Bollard Pull: 70 t  
Battery Capacity: 3616 kWh

**SAAM Towage**  
Canada



[sanmar.com.tr](http://sanmar.com.tr)



# MURATSHIPPING

İSTANBUL  
HAVALİMANINDAYIZ

7/24

Tüm Türk limanlarına gemi  
personeli transfer işlemleri  
yapılmaktadır

OTEL  
REZERVASYONU



TAŞIMACILIK



Dış Hatlar Gelen Yolcu Katındayız

İstanbul Havalimanı Geliş Katı 820517 Arnavutköy, İstanbul  
Tel: +90 530 175 22 56 / +90 530 660 27 11 / +90 541 127 93 53  
www.muratshipping.com - info@muratshipping.com





# SHIPYARD FAMAGUSTA CYPRUS



## GAZİMAĞUSA TERSANESİ

### DOĞU AKDENİZ'DE TAMİR BAKIM İÇİN DOĞRU ADRES



#### Toplam Alan

26.800m<sup>2</sup>

14.000 m<sup>2</sup> Yüzer havuz, atölyeler, ofisler ve borda alanı

5.500 m<sup>2</sup> Yeni inşaa alanı, CNC atölyesi, torna atölyesi

1.300 m<sup>2</sup> Çok amaçlı atölye alanı

6.000 m<sup>2</sup> Depo



#### Kaldırma Araçları

Yüzer havuz üzeri 2 adet 5ton vinç

50 ton'luk yüzer vinç



#### Yüzer Havuz

140 m x 25 m (max draft 6.5m)

8500 ton lightweight kaldırma kapasitesi



#### Borda

160 m x 32 m (max draft 8.5m)

- > 30 YILI AŞAN TERSANE TECRÜBESİ
- > 140 KADROLU YETİŞKİN İŞ GÜCÜ
- > REKABETÇİ FİYAT
- > KALİTELİ VE HIZLI İŞÇİLİK
- > CAZİP ÖDEME KOŞULLARI

#### BİZE ULAŞIN

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

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

[info@shipyardcyprus.com](mailto:info@shipyardcyprus.com) / [repair@shipyardcyprus.com](mailto:repair@shipyardcyprus.com)

Tel: +90 392 365 2592 / +90 533 849 05 10

# MECLİS TOPLANTISI, GENÇLİK VE SPOR BAKANI OSMAN AŞKIN BAK'IN KATILIMIYLA GERÇEKLEŞTİ

İMEAK Deniz Ticaret Odası'nın 8 Şubat Perşembe günü yapılan Şubat Ayı Meclis Toplantısı'na, Gençlik ve Spor Bakanı Doktor Osman Aşkın Bak katıldı.



Kaşif Kalkavan - Emin Eminoğlu - Başaran Bayrak

İMEAK DTO Meclis Başkanı Başaran Bayrak toplantının açılış konuşmasında geçtiğimiz yıl şubat ayında yaşadığımız yıkıcı depremi anarak “Maalesef yıllar geçse de şubat ayları çok acı bir afeti hatırlayacağımız bir ay olacak.

Geçen yıl 6 Şubat'ta yaşadığımız Kahramanmaraş merkezli depremin üzerinden bir yıl geçti. 11 ilde yarattığı yıkımların neticesinde 50 binin üzerinde insanımızı kaybettik. Depremlerde hayatını kaybedenleri rahmetle anıyorum. Aradan geçen sürede başta devletimiz olmak üzere bölgenin yeniden imarı, sosyal ekonomik hayatın devamı için canla başla çalışılıyor. Ancak böylesine büyük bir afetin yaralarını kısa

sürede sarmanın hiç kolay olmadığını da unutmamamız gerekiyor. Yüce rabbimden böyle bir afeti bir daha yaşatmamasını niyaz ediyorum” dedi.

## BAŞARAN BAYRAK İMEAK DTO HAKKINDA BAKANİ BİLGİLENDİRDİ

Konuşmasının devamında Meclis Başkanı Başaran Bayrak Şubat Ayı Meclis Toplantısı'nı Gençlik ve Spor Bakanı Doktor Osman Aşkın Bak'ın onurlandırdığını belirtti ve şunları söyledi: “Sayın Bakanımız sektörümüze çok yakın, konularına vakıf bir kişi. Bu vesileyle de aramızdan biri olduğunu ifade etmek isterim. Sayın Bakanım, meclis toplantımıza teşrif ederek sektörümüze gösterdiğiniz yakın ilgi

ve destekten dolayı şahsım ve odamız üyeleri adına tekrar teşekkürlerimi sunuyorum. Hoş geldiniz, şerefler verdiniz. Meclis toplantımıza teşrif eden her konuğumuza odamız hakkında kısa bilgi vermek isterim. 1982 yılında başlangıçta sadece İstanbul Deniz Ticaret Odası olarak kurulmuş olan odamız, yıllar içerisinde faaliyetlerini giderek artan etkinliklerle sürdürdü. Deniz ticaretinin tabiatında yatan evrensellik ve ihtiyaçların gerektirmesi üzerine İstanbul Deniz Ticari Odası'nın faaliyet alanı Marmara Denizi'ne kıyısı olan illerimiz ve daha sonra Ege, Akdeniz ve nihayet Mayıs 1989'da Karadeniz'e kıyısı olan illerimizi kapsayacak şekilde genişledi. Bu süreçte odamız Karadeniz,



**Ön sıra soldan sağa: Tamer Kıran (YK Başkanı), Recep Düzgüt (YK Bşk. Yrd.) Adnan Naiboğlu (YK Bşk. Yrd.), Timur Taylan Kalkavan (YK Sayman Üyesi), Burak Akartaş (YK Üyesi) Arka sıra soldan sağa: Serhat Barış Türkmen (YK Üyesi), Orhan Gülcek (YK Üyesi), Ahmet Can Bozkurt (YK Üyesi), Kemal Barış Dillioğlu (YK Üyesi), İsmail Görgün (YK Üyesi), Kemal Akbaşoğlu (YK Yedek Üyesi)**



**Tamer Kıran**

Allah'tan rahmet, kederli ailelere, odamız ve camiamız adına başsağlığı dileriz.”

Marmara, Ege, Akdeniz'deki çeşitli liman kentlerinde şubeler ve temsilcilikler açarak, İMEAK-İstanbul, Marmara, Ege ve Akdeniz, Karadeniz bölgeleri Deniz Ticaret Odası adını aldı. Odamızın merkezi İstanbul'dadır. Türkiye'nin önemli kıyı il ve ilçelerinde 9 şubesi, 15 temsilciliği bulunmaktadır.

Sadece Mersin ili bizim odamızın dışında ayrı bir Deniz Ticaret Odası olarak kuruldu. İMEAK Deniz Ticaret Odası, 5174 sayılı Türkiye Odalar ve Borsalar Birliği ile Odalar ve Borsalar Kanunu uyarınca faaliyet gösteren Türk denizcilik sektörünün kamu kurumu niteliğinde çatı meslek kuruluşudur. Mersin'i dışarıda tutarsak, denizciliğin odalar birliği gibi düşünebiliriz.

Yaklaşık 11 bin üyesi bulunan odamız çatısı altında 48 meslek komitesi faaliyet gösteriyor. Odamız üyeleri bu komiteler vasıtasıyla öne çıkan sıkıntılarını ve çözüm önerilerini oluşturup yönetim kurulumuza iletiyorlar. İstişare ve değerlendirmeler sonucunda sektörde sorun yaratan konularımızı ele alıyoruz. Bugün de yönetim kurulumuz sualtı faaliyetleriyle işgal eden üyelerimizin

konularını içeren bir dosyayı sizlere takdim edeceğiz.”

Daha sonra gündem maddelerine geçildi ve ilk olarak Meclis Katip Üyesi Kaşif Kalkavan vefat haberlerini okudu: “Odamız üyesi Kubil Su Sporları, Gıda, Tekstil ve Turizm Sanayi ve Ticaret Ltd. Şirketi ortaklarından Sayın Çağla Kubat'ın babası Murat Kubat; Martı Marina Setur Firması sahibi, 10 No'lu Meslek Komitesi Başkan Yardımcısı Sayın İzzet Ünlü'nün ağabeyi Sayın Hüseyin Fahri Ünlü; odamız üyesi, Novel Uluslararası Taşımacılık ve Tekstil Sanayi ve Ticaret Ltd. Şti. sahibi, İMEAK DTO İzmir Şubesi Meclis Üyesi Erkan Gökerkan'ın babası Osman Gökerkan; odamız üyesi Tena Bunker ve Denizcilik AŞ Yönetim Kurulu Başkanı Mustafa Yılmaz'ın ablası Muazzez Yılmaz; eski Başbakanlık Denizcilik Müsteşar Yardımcısı, eski meclis üyesi ve İMEAK DTO üyesi Altaş Ambarlı Liman Tesisleri Ticaret A.Ş. ortaklarından Altan Köseoğlu; odamız üyesi Yeniköy Denizcilik Ticaret Ltd. Şti. ortaklarından Ahmet Kulaçoğlu'nun eşi Sedef Kulaçoğlu; eski armatörlerden ve odamız eski üyelerinden Celal Sadıkoğlu vefat etti. Merhum ve merhumelere

Toplantı 11.01.2024 ve 16 sayılı toplantı zabitlerinin görüşülmesi ve oybirliğiyle oylanmasıyla devam etti. Ardından 2024 Ocak ayı faaliyetlerinin video sunumu gerçekleştirildi ve İMEAK DTO Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran kürsüye çıkarak konuşmasını yaptı.

### **TAMER KIRAN: “MARMARA DENİZİ KAYNAKLI BİR DEPREMDE EN BÜYÜK RİSK OLARAK KARŞIMIZDA DURUYOR”**

İMEAK DTO Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran konuşmasının başında herkesi sevgi ve saygıyla selamladıktan sonra bu ayki meclis toplantısında Gençlik ve Spor Bakanı Sayın Dr. Osman Aşkın Bak'ı ağırlamaktan mutluluk duyduklarını söyledi. Tamer Kıran; “Sayın Bakanımızın görev alanı sporla ilgili ama akademik hayatı süresince denizcilik ekonomisi ve limancılık konularında ihtisas yaptığını biliyoruz, profesyonel iş yaşamında da bir dönem Trabzon Liman İşletmesi'nin koordinatörlüğünü üstlenirken, limanın yeniden yapılanması ve yeni yatırım projelerinin gerçekleştirilmesinde aktif roller aldı. Ayrıca Dış Ekonomik İlişkiler Konseyi (DEİK), İstanbul Ticaret Odası'nda görevlerde bulundu. Dolayısıyla iş dünyası ve sektörümüzün



konularına vakıf birisi... Sayın Bakanım, Deniz Ticaret Odamıza hoş geldiniz diyorum” şeklinde konuştu.

Tamer Kıran konuşmasını 6 Şubat 2023 tarihinde yaşanan Kahramanmaraş merkezli depremlerin yıkıcı etkilerini vurgulayarak sürdürdü ve şunları söyledi: “11 ilimizde çok ciddi yıkıma ve tahribata yol açan, 53 bin 537 vatandaşımızı yitirmemize neden olan depremlerin acısını yüreklerimizde hala ilk günkü gibi hissediyoruz. Depremlerde hayatını kaybeden vatandaşlarımızı bir kez daha rahmetle yâd ediyorum. Yüce Rabbimden ülkemizi her türlü afetten korumasını, milletimize bir daha böyle acılar göstermemesini niyaz ediyorum. Geldiğimiz nokta itibarıyla felaketin ardından hızla toparlanmayı başarsak da yaralarımızı halen sarmaya devam ediyoruz. Hiç kolay değil... 14 milyon vatandaşımızı doğrudan etkileyen, etki alanı bakımından dünya literatürüne geçen bir afetten bahsediyoruz. Depremlerin hemen ardından devlet-millet el ele vererek tek yürek oldu, felaketi dayanışmaya dönüştürerek, bölgeye yardıma koştu. İMEAK Deniz Ticaret Odası olarak ilk günden itibaren şubelerimizle birlikte bölge halkının yaralarını sarmak, dertlerine derman olmak için büyük gayret gösterdik. Denizcilik sektörü mensupları da tüm imkanlarıyla bölgeye yardıma koştu.

Odamız üyesi gemi sahipleri, gemilerini ücretsiz olarak deprem bölgesine yardım için hizmete soktu. Devletimiz ve milletimizin bu azim ve kararlılığı neticesinde mümkün olan en kısa süre içerisinde yıkılan şehirlerimizin yeniden ihya olacağına, evlerini kaybeden vatandaşlarımızın yuvalarına tekrar kavuşacağına yürekten inanıyorum”.

Tamer Kıran Türkiye'nin coğrafi konumu ve jeolojik yapısı nedeniyle dünyanın en aktif deprem kuşaklarından biri üzerinde yer aldığını belirterek, “Depremlerin, ne zaman olacağı henüz tahmin edilememekle birlikte nerede olabileceği biliniyor. Maalesef İstanbul başta olmak üzere bölgedeki hemen hemen tüm yerleşim birimlerini büyük ölçüde etkileyecek Marmara Denizi kaynaklı bir deprem de en büyük risk olarak karşımızda duruyor. Bu depremin fiziksel, ekonomik, sosyal, çevresel zarar ve kayıplarını önlemek veya etkilerini azaltmak için hazırlık seviyemizi en üst düzeye çıkarmamızın önemini bir kez daha huzurlarınızda vurgulamak istiyorum” dedi.

#### “DÜNYADA SULAR DURULMUYOR”

Dünyanın çok hassas bir süreçten geçtiğini ve devletlerarası huzursuzluklar neticesinde her geçen gün giderek artan güvenlik kaygılarını endişeyle takip ettiklerini söyleyen İMEAK

DTO Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran savaşlar, ticari anlaşmazlıklar, ambargolar ve küresel iklim tehdidinin getirdiği olumsuzluklarla dünyada suların durulmadığını belirtti. Kıran; “Nitekim yeni yılın ilk ayı olan ocak ayı, küresel ekonomide arz yönlü şokları bize tekrar hatırlatan bir dönem oldu. İsrail'in Gazze'ye yönelik sürdürdüğü acımasız savaşın ardından Yemen'de yerleşik bir grubun Kızıldeniz geçişindeki ticari gemilere yönelik saldırıları, Süveyş kanalının Asya-Avrupa bağlantısının ciddi biçimde devre dışı kalmasına neden oldu. Denizyolu bağlantısı Afrika'nın Güneyine kaymaya başladı. Hem zaman hem maliyet açısından arz yönlü sıkıntı yaratan bu durum, Avrupa'da bazı büyük üreticilerin üretimlerinde aksamalara yol açmaya başladı, bölgede taşımacılık maliyetleri yükseldi” şeklinde konuştu.

“Deniz ticaretini sekteye uğratan bir gelişme de Pasifik ve Atlantik okyanuslarını birbirine bağlayan Panama kanalında halen yaşanıyor” diyen Kalkavan şunları söyledi: “Panama kanalında yüksek tonajlı gemilerin geçişi için kanalın hemen yanındaki barajdan sürekli su aktarılıyor. Yaşanan kuraklık barajın su seviyesini düşürerek Panama Kanalı'nda geçişleri önemli oranda aksatmış durumda. Gemi geçişleri yarı yarıya gerilemiş görünüyor. İklim krizinin yarattığı bu tablo Süveyş Kanalı'nda olduğu gibi hem zaman hem de maliyet açısından başka bir arz yönlü sorun yaratırken, Panama yerine Güney Amerika'yı kullanan gemilerin maliyetleri bu hatta da bir hayli yükseldi”.

Hem Süveyş hem Panama kanalındaki gelişmelerin tedarik zincirinde yarattığı sorunun henüz çok vahim bir noktaya ulaşmadığını; benzer şekilde, enerji maliyetlerindeki yükselişin de aşırı boyutlarda olmadığı açıklayan Tamer Kıran söz konusu durumun nedenleri arasında Çin ve Avrupa ekonomilerinin zayıf büyüme performanslarını ve buna bağlı küresel ekonominin yavaşlamasındaki talep düşüklüğünü gösterdi. Tamer Kıran şöyle devam etti: “Gazze'de yaşananların uzantısı

niteliğinde Orta Doğu'da yaşanan jeopolitik riskler ve Panama Kanalı'ndaki iklim kaynaklı sorunun aşılama durumu söz konusu arz yönlü şokların gerek tedarik zinciri gerek enerji maliyetleri üzerinde çok daha olumsuz etki yaratma potansiyelinin her geçen arttığını önemle vurgulamamız gerekiyor. Risk iştahını azaltan bu tablonun seyri önümüzdeki günlerde yakından izlenecek. Bu durumun en önemli yansımalarından birisi faiz indirimlerine başlaması beklenen Amerikan Merkez Bankası FED'in olası bir enflasyon artışı durumunda faiz indirimlerine gidememesi hatta faiz artırımını bile düşünmek durumunda kalması görünüyor. Bu tür şokların küresel ekonomiyi stagfasyona, yani hem durgunluğa hem de enflasyonist bir ortama götürme riski bulunuyor. Bu tür bir gelişme olmadan özellikle Orta Doğu bölgesinde istikrarın bir an önce sağlanmasını diliyoruz.”

#### “MERKEZ BANKASI OLAĞANÜSTÜ BİR DURUM OLMADIĞA YENİ FAİZ ARTIŞLARI OLMAYACAĞI SİNYALİNİ VERDİ”

Tamer Kıran konuşmasının bu bölümünde Türkiye'nin para politikasına değinerek Merkez Bankası'nın beklendiği gibi politika faizini 250 puan artırıp yüzde 45 seviyesine getirdiğini; yayımladığı bültende sıkılaştırmanın sonuna geldiği sinyali verdiğini söyledi. Kıran; “Bir başka ifadeyle, faiz artırım sürecinin bittiğini, çok olağanüstü bir durum olmadıkça yeni faiz artışları olmayacağı sinyali verdi. Bu arada Merkez Bankası'nda bir görev değişikliği yaşandı. Türkiye Cumhuriyet Merkez Bankası Başkanlığı'na atanan Sayın Dr. Fatih Karahan'a yeni görevinde başarılar diliyorum” dedi. Son bir ayda gerek iç talebin belli bir sıcaklığı koruması, gerek ücret artışları ve gerekse yönetilen fiyat artışlarıyla beklenen yüksek enflasyonun kısmen gerçekleştiğini vurgulayan Tamer Kıran, Ocak ayında aylık enflasyonun yüzde 6,7, yıllık enflasyonun yaklaşık yüzde 65 olduğunu ifade etti. Kıran; “Merkez Bankası'nın %36 olan yıl sonu hedefine ulaşılabilmesi için aylık enflasyonun ortalamada yüzde 2,5 -



3 seviyelerini geçmemesi gerekiyor. Tablo, enflasyon ile mücadelede zorlu bir yol olduğunu ve sıkı politikalara devam etmenin önemini net bir şekilde gösteriyor. Makro ekonomik verilere baktığımızda tüketici güveni, kredi kartı harcamaları gibi talebe yönelik göstergelerin belli bir gücü koruduğunu, sanayi gibi üretime yönelik göstergelerin ise daha fazla yavaşladığını izliyoruz” şeklinde konuştu.

#### YAĞ VE YAKIT İKMALİ KONULU GENELGE

Deniz Ticaret Odası'nın faaliyetlerini hız kesmeden sürdürdüğünü vurgulayan Tamer Kıran Ticaret Bakanlığı'nın 6 Şubat'ta yayınladığı yağ ve yakıt ikmal konulu genelgeye değindi. Kıran şunları söyledi: “Odamızın yaptığı girişimler ve yazışmalar sonunda yayınlanan genelge, ülkemiz karasularından transit geçiş yapan gemilere ihracat teslimlerinde yaşanan sorunlara çözüm getirdiğini görüyoruz. Konuyu takip ediyoruz çünkü bazı üye arkadaşlarımız tam çözülmediği konusunda birtakım görüşler ilettiler bizlere. Bu yorumların ne derece doğru olup olmadığı konusunda temaslarımız devam ediyor. Biliyorsunuz bu, yaz aylarından beri devam eden bir süreç ve önemli bir ikmal limanı olan İstanbul'da çok ciddi aksamalara neden olan bir uygulamaydı. İnşallah yayınlanan bu genelge ile sorun çözüme kavuştu. Bununla ilgili olarak başta Sayın Ticaret Bakanımız olmak üzere Gümrükler Genel Müdürlüğü'ne de teşekkür etmek istiyorum.”

Tamer Kıran konuşmasının sonraki bölümünde Cumhurbaşkanı Yardımcısı

Sayın Cevdet Yılmaz'ın 12 Ocak'ta İMEAK Deniz Ticaret Odası'na gerçekleştirdiği ziyaretin olumlu sonuçlarını açıkladı. Kıran şöyle devam etti: “Yaklaşık 4 saat süren çok verimli bir toplantı gerçekleşti. Cumhurbaşkanı Yardımcısı Cevdet Yılmaz'a, denizcilik sektörü hakkında bilgi sunarken sektörün önemli konularını birbir değerlendirme imkânı bulduk. Ziyaretin sonunda Sayın Cevdet Yılmaz faydalı bir toplantı gerçekleştirildiği değerlendirilmesinde bulunarak, sektörle istişarelerin devamının önemini vurguladı. Toplantıya son zamanlarda çok büyük sorunlar yaşadığımız Çevre, Şehircilik ve İklim Değişikliği Bakanlığı Bakan Yardımcısı Sayın Hasan Süver, Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Bakan Yardımcısı Sayın Durmuş Ünüvar, Gelir İdaresi Başkanı Sayın Bekir Bayraktar, Çevre Bakanlığı Tabiat Varlıklarını Koruma Genel Müdürü Sayın Hacı Abdullah Uçan ve Kıyı Emniyeti Genel Müdürü Sayın Mustafa Bankoğlu da katıldı. Bütün katılımcılara konularımızı uzun ve detaylı bir şekilde anlattık; bu konuları karşılıklı istişare ederek aktarma imkânı bulduk. Sayın Cumhurbaşkanı Yardımcısı'na sektörümüze gösterdiği yakın ilgiden dolayı bir kez daha teşekkürlerimi sunuyorum.”

#### “ÜLKEMİZ TURİZM AÇISINDAN ÇOK ÖNEMLİ BİR ÜLKE”

İMEAK DTO Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran konuşmasında DTO'nun geçen ay gerçekleştirdiği önemli faaliyetlere de yer verdi. Tamer Kıran; “Geçen ay 21-29 Ocak tarihleri arasında

Almanya'nın Düsseldorf kentinde düzenlenen ve sektöründe dünyanın en önemli fuarlarından biri olarak kabul edilen Boot Düsseldorf Fuarı'na da bir heyetle katıldık. Ülkemizin dalış turizmini geliştirmek, dalış noktaları ile dalış faaliyetleriyle iştigal eden üyelerimizin tanıtımlarına imkân sağlamak amacıyla bu alanda iştigal eden firmalarımız odamız standında alt katılımcı olarak yer aldı. Ayrıca Kültür ve Turizm Bakanlığı Gelibolu Tarihi Alan Başkanlığı da standımızda fuara iştirak ederek Gelibolu Tarihi Sualtı Parkı Projesi tanıtımını yaptı. Fuar vesilesiyle Düsseldorf başkonsolosumuzu da ziyaret ettik" dedi.

Ülkemizin turizm açısından çok önemli bir ülke olduğunu ifade eden Kıran, "Geçtiğimiz yıl 56.7 milyon ziyaretçiyi ağırlayarak 54.3 milyar dolarlık bir gelir elde ettik. 2024 yılında 60 milyar dolarlık bir gelir hedefleyerek daha önemli başarılar bekliyoruz ve bunu her yerde söylüyorum, bu gelirin çok büyük bir kısmının deniz turizmiyle ilgili olduğu gerçeğini de yadsımamamız gerekiyor. Çünkü ülkemiz sunduğu deniz imkânları açısından turizm faaliyetleri arasında ön sıradaki ülkelerden biri" şeklinde konuştu.

"20 Ocak Cumartesi günü yine önemli bir toplantıya ev sahipliği yaptık. Su ürünleri ve balıkçılık sektöründe yaşanan sorunlar ve alınması gereken tedbirlerin belirlenmesi amacıyla Türkiye Büyük Millet Meclisi Balıkçılık ve Su Ürünleri Araştırma Komisyonu'nun İstanbul İli Balıkçılık Sorunları İstişare Çalıştayı meclis salonumuzda, bizim ev sahipliğimizde gerçekleştirildi" diyen Tamer Kıran şöyle devam etti: "Meclis Balıkçılık ve Su Ürünleri Araştırma Komisyonu Başkanı İstanbul Milletvekili Sayın İsmail Emrah Karayel ve komisyon üyesi milletvekilleri, İstanbul Vali Yardımcısı Sayın Cengiz Karabulut, ildeki kamu kurumlarının temsilcileri, öğretim üyeleri ve sektör temsilcilerinin katıldığı bu çalıştayda balıkçılık sektörü temsilcileri, komisyon üyelerine yaşadıkları sorunları ve istek ve çözüm önerilerini birebir anlatma imkânı buldu."

Tamer Kıran konuşmasının sonunda transfer botundan düşerek hayatını kaybeden Kılavuz Kaptan Oğuz Kök'e Allah'tan rahmet, ailesine ve denizcilik camiasına başsağlığı diledi ve 24 Şubat'taki Berat Kandili'nin ülkemize, İslam âlemine birlik, beraberlik ve huzur getirmesini temenni etti.

### OSMAN AŞKIN BAK: "DENİZCİLİK SEKTÖRÜNÜN SORUNLARINI YAKINDAN TAKİP EDİYORUM"

Daha sonra Meclis Başkanı Başaran Bayrak, Gençlik ve Spor Bakanı Dr. Osman Aşkın Bak'ı konuşmasını yapmak üzere kürsüye davet etti. Bak, meclisi selamlayarak başladığı konuşmasında öncelikle Deniz Ticaret Odası'nda bulunmaktan mutluluk duyduğunu ifade etti. Bak, 2005 ve 2011 yılları arasında İstanbul Ticaret Odası'nda meclis üyesi olduğunu ve uluslararası nakliyecilik komitesinde komite üyeliği yaptığını, dolayısıyla denizcilik sektörüne yabancı olmadığını belirtti. Bakan Osman Aşkın Bak konuşmasına 6 Şubat depreminde kaybettiğimiz vatandaşlarımıza rahmet dileyerek devam etti. Bak şunları söyledi: "O süreçte hepimiz deprem bölgesindeydik. Yaralarımızın hızla sarılması için devletimizle, sivil toplum kuruluşlarıyla beraber görev yaptık, yapmaya devam ediyoruz. Sayın Cumhurbaşkanımız da bugün deprem bölgesinde. Dolayısıyla devlet orada hem konutların yapılmasında, hak sahiplerine teslim edilmesinde, altyapının yapılmasında hızlı şekilde reaksiyon aldı. Sivil toplum kuruluşlarının çok büyük desteği var. İlk günden itibaren Türk halkı müthiş dayanışma gösterdi. Güçlü bir millet olduğumuzu tüm dünyaya gösterdik. Birbirine güçlü bağlarla bağlı, dayanışmayı çok iyi yöneten bir milletiz."

Dr. Osman Aşkın Bak, Gençlik ve Spor Bakanlığı'nın deprem bölgesinde yürüttüğü çalışmalarını da şöyle anlattı: "Kredi ve Yurtlar Kurumu'na bağlı yurtların yeniden inşası, spor tesislerinin onarılması başta olmak üzere yeni spor tesislerinin, gençlik merkezlerinin bölgeye kazandırılması için yoğun şekilde çalışıyoruz. Gençlik ve Spor



Dr. Osman Aşkın Bak

Bakanlığı olarak depremin ilk anından itibaren sahadaydık. Gönüllülerimizle beraberdik ve yaklaşık 1.3 milyon depremedeyi kendi kredi yurtlarımızda misafir ettik. Bakanlık olarak çok önemli bir süreç yönetmiş olduk. Ardından süratle görev taksimi yaptık ve süreç hızla devam ediyor. Bölgenin eski dinamizmini kazanması için çalışıyoruz."

4 Şubat'ta vefat eden Kaptan Oğuz Kök'e rahmet dileyen Bakan Bak, İstanbul Üniversitesi Mühendislik Fakültesi Deniz Ulaştırma İşletme Mühendisliği bölümünde asistanken, Ambarlı Altaş'ta, denizcilik sektörünün bir diğer kaybı Altan Köseoğlu'nun engin tecrübelerinden faydalandığını ifade etti. Bak; "İTÜ Makine Mühendisliği bölümü mezunuyum. İngiltere'de endüstri mühendisliği yüksek lisansı, İTÜ'de doktora yaptım. Üniversitede asistan oldum. Endüstri mühendisliğinden deniz ulaştırma işletme mühendisliğine geçiş yaptım. Kasımpaşa'da, Hasköy'de kumcuların içinde büyüdüm. Büyüklerimizden çok hikâye dinledik. Doktora çalışmam da denizcilik sektöründe risk analizi üzerineydi; risk analizi ve güvenliği yönetim kodu üzerinde çalıştık. Dolayısıyla pek çok firmayı ziyaret edip anketler yaptım. Allah rahmet eylesin, Şadan Kalkavan çok sevdiğimiz bir büyüğümüzü dedi."



Üniversiteden ayrıldıktan sonra özel sektöre geçtiğini vurgulayan Bakan Osman Aşkın Bak, “Albayrak Grubu’na girdim. O zaman Trabzon Limanı ihalesini aldık. Trabzon’da Yusuf Ziya Çakır Bey’den çok şey öğrendim; kendisi burada, teşekkür ediyorum. ‘Biz limoncu değil limancıyız’ Bu söz de sizin sektördeki en önemli sözlerden biri, orada öğrendim. Denizcilik sektörünün sorunlarını yakından bildiğim için siyasete geçince 2011-2015 yılları arasında İstanbul milletvekili olarak görev yaptığımda dışişleri komisyonu üyesiydim. Özellikle uluslararası nakliye ve denizcilikle ilgili bütün uluslararası anlaşmaları ben takip ederdim. NATO Parlamenter Asamblesi’nde Türk grubu olarak görev yaparken dışişleri komisyondaydık. Denizcilikle ilgili pek çok konuyu takip ettim. O yüzden ben içinizden biriyim. Sektörün sorunlarına da aşinayım. Rusya-Ukrayna savaşı esnasında dünyada gıda krizi yaşandı. Türkiye inisiyatif aldı, Rusya ile diyalog kuruldu; Sayın Cumhurbaşkanımız çok önemli bir süreç yönetti. Tahıl koridoru büyük bir başarıdır. Kolay bir coğrafyada değiliz. Bu coğrafyanın jeopolitik süreçleri var. Krizleri başkan anlattı. Üzerimize düşen bir şey varsa ben ilgili arkadaşlarımızla paylaşırım. Sizin her zaman yanınızda olan bir kardeşiniz olmaktan da gurur duyuyorum” şeklinde konuştu.

### “SU SPORLARINDA ATILIM YAPMAK ZORUNDAYIZ”

Bakan Bak konuşmasında spor faaliyetlerine değindi ve armatörlerin daima sporun içinde olduğunu söyledi. Osman Aşkın Bak, “En büyük eksiklerimizden biri olimpik sporlar içerisinde yer alan su sporları. Su sporlarında çok büyük emeğe ihtiyacımız var. Yüzmede çok ciddi yatırımlar yapıyoruz. AKP döneminde Türkiye’de 681 havuz inşa edildi, yenilerini yapmaya da devam ediyoruz. Yüzme Bilmeyen Kalmasın kampanyasıyla 10 milyon çocuğumuza yüzme öğrettik. İlkokul üçüncü sınıftaki çocukları yetenek taramasına sokuyoruz. Çocukları okullarından alıp yüzme havuzuna

götürüyor, yüzme öğretiyoruz. Su sporlarında başarılı olmak istiyoruz. Kürekte, kanoda, yelkende atılım yapmak zorundayız. Gençlerimize sizden destek istiyoruz. Denizcilik sektörünün siz paydaşları yelken yarışlarından tutun kano, kürek gibi aktivitelerde daha aktif olmanızı rica ediyoruz. Tekne satın almak maliyetli, ama sizlerin katkısı olursa bunları başarabiliriz. İstanbul’un potansiyeli var; Adalar’da su sporları için yatırımlar var. Yeni yatırımlar da inşallah olacak. Yelkende, yüzmede genç bir nesil geliyor. Biz kulüplerimizi de teşvik ediyoruz. Üç yanı denizlerle çevrili ülkemizin su sporlarında başarılı olmasını istiyoruz. O yüzden sizlerle iş birliği yapmak bizim için de çok önemli” şeklinde konuştu.

Bak şöyle devam etti: “Denizcilik sektörü benim de hayranlıkla izlediğim bir sektör. Sorunlarımızı hep beraber konuşarak çözeceğiz. Ama bazen zamanlamalarda, yatırım planlamalarında hata yapıldığında çok zorlanılan bir sektör. Koster filomuzun güçlendirilmesi ile ilgili yatırımlar geçtiğimiz dönemde ortaya çıkmıştı. Sayın Cumhurbaşkanımız da denizcilik sektörüne destek vermeye devam ediyor. Ve inşallah denizcilik sektörümüz büyüyerek gelişecek. Ben özellikle spor konusunda sizden destek istiyorum. Paris Olimpiyatları’na hazırlanıyoruz. Tesis yatırımları yapıyoruz. 38 tane stadyum oldu, yenileri yapılmaya devam ediyor. Kapalı spor salonları, yüzme havuzları, atletizm tesisleri... Gençlerimizi iyi antrenörlerle daha başarılı süreçlere taşımak istiyoruz. Olimpik hazırlık merkezlerimize genç jenerasyondan çocuklarımız geliyor. Sizden ricam denizcilik alanındaki sporlara biraz eğilmeniz”.

Dünyadaki sorunların da bizleri çok etkilediğini belirten Gençlik ve Spor Bakanı Bak; “Hem Panama’daki süreç, hem Afrika’daki sorunlar dünya ticaretini etkiliyor. Denizcilik sektörünün sorunlarını da kabinedeki arkadaşlarımla paylaşarak yardımcı olmaya çalışacağız. Çok memnun oldum, çok teşekkür ediyorum, iyi ki varsınız; hep beraber



Adem Kocadağ

inşallah ülkemizin gelişmesi, büyümesi için çalışacağız” diyerek sözlerini noktaladı.

Gençlik ve Spor Bakanı Dr. Bak’ın konuşmasının ardından Meclis Başkanı Başaran Bayrak, Bakan Bak’ın kabinede denizcilik sektöründeki sorunlar konusunda denizcilik sektörünün sözcülüğünü üstleneceğine dair güven duyduğunu belirtti ve teşekkür etti. Daha sonra Hesapları İnceleme Komisyon Başkan Yardımcısı Adem Kocadağ kürsüye gelerek 2023 Aralık ayı fasıllar arası aktarım taleplerini aktardı. Aktarım talepleri oybirliğiyle onaylandı. Aynı şekilde 2023 Aralık ayı mizanı da görüşülerek onaylandı. Gündemin altıncı maddesi TARKEM, Tarihi Kemeraltı İnşaat Yatırım Ticaret A.Ş.’nin sermaye artırımının görüşülmesi ve onaylanmasıydı. Meclis Kâtip Üyesi Kaşif Kalkavan “DTO Yönetim Kurulu’nun 25.01.2024 tarih ve 55/5c sayılı kararına istinaden DTO’nun yüzde 1 hisse oranı ile iştiraki olan TARKEM, Tarihi Kemeraltı İnşaat Yatırım Ticaret A.Ş.’nin sermayesinin 50 milyon TL’ye çıkartılması kararına istinaden, odamız sermaye artırımına iştiraki ve odamız payına düşen 150 bin TL artırım tutarının yüzde 25’i olan 37.500 TL’nin peşin geri kalan tutarın 15.04.2024 ve 15.04.2026 tarihlerinde iki eşit taksit halinde

ödenmesi” hususunu Meclis’in onayına sundu ve karar oy birliğiyle kabul edildi.

Gündemin diğer maddelerinin görüşülerek onaylanmasının ardından Gemi Mühendisleri Odası Başkanı Bülent Hüseyinoğlu kürsüye gelerek bir konuşma yaptı.

### “BERABER ÇALIŞACAĞIZ, BERABER ÜRETECEĞİZ”

Bülent Hüseyinoğlu herkesi sevgi ve saygıyla selamladıktan sonra Kaptan Oğuz Kök ve tüm şehitlerimize Allah’tan rahmet diledi ve sözlerine şöyle devam etti: “TMMOB’un kurucu odalarından olan Gemi Mühendisleri Odası, 11 Aralık 1954 yılından beri kamunun meslek ve meslektaşlarımızın, halkımızın ve denizcilik paydaşlarımızın çıkarlarını savunmak için mühendislik disipliniyle çalışmakta. 4121 aktif üyemiz, 3 şubemiz, 15 irtibat büromuzla ülkemizde güçlü bir örgütlülük ve haberleşme ağıımız mevcut. Dünyanın her bölgesinde çalışan ve yaşayan meslektaşlarımızla aktif bir haberleşme ağı içerisindeyiz. Cumhuriyetin kuruluşunda gemi yapılamaz denilirken, kendi akaryakıt tankerlerimizi ve destek gemilerimizi imkânsızlıklarla yapmayı başaran neslin devamıyız. Meslek büyüklerimizin hayatları bu hikâyelerle doludur, anılarını saygıyla anıyorum”.

Hüseyinoğlu; “1962 yılında milli klas kurulmuş kuruluşumuz Türk Loydu’nu kurduk. 1990’lardan itibaren IACS üyeliğine giriş mücadelesi verdik. Nihayet Cumhuriyetimizin 100’üncü yılında Türk Loydu, IACS’ın daimi üyesi oldu. Bu başarıda emeği geçen herkese, devlet kademesinde bizlere yardım eden yetkililerimize, bakanlarımıza, bakan yardımcılarımıza, hayatta olmayan tüm Türk Loydu çalışanlarımıza teşekkür ederiz. Cumhuriyetimizin 100’üncü yılında memleketimize çok güzel bir hediye oldu” şeklinde konuştu. “1971 yılında Gemi İnşa Sanayiciler Birliği’imiz GİSBİR’in kuruluş senelerinde 8 imza içinde 5 gemi mühendisinin, yani meslek üyemizin imzası olması bize gurur verir” diyen GMO Başkanı



Bülent Hüseyinoğlu

şöyle devam etti: “Bunlar Celal Çiçek, Rifki Özbaşerel, Rıza Gürel, Sadullah Bigat, Yavuz Mete ve imzaları olmayan İsmet Üner, Yılmaz Karahasan, Kemal Kafalı hocamız... Hepsinin büyük emekleri var ve saygıyla minnetle anıyoruz. Sanayicimiz ve tersane sahiplerimizle yeni tersane alanlarında Tuzla’da, Yalova’da, Antalya’da, Ege’de, Karadeniz’de çamurlar içerisinde tersaneler kurarken beraber gemiler yaptık. Tersanecilerimizle, armatörlerimizle kader birliği yaptık. Beraber çalışacağız, beraber üreteceğiz. Tamir alanında Avrupa’nın en büyüğü ve dünyanın da önemli tersaneleri arasındayız ama mücadelemiz bitmedi. Daha iyilerini hak ediyoruz. Hep beraber işçimizle, armatörümüzle, tersanecimizle çalışacağız ve nihayete erdireceğiz. Bu başarının sürdürülebilirliği için bütün meslek paydaşlarımızla ortak bir mücadele ve beraberlik sergilememiz şarttır”.

Hüseyinoğlu konuşmasını şöyle sonlandırdı: “İMEAK Deniz Ticaret Odası, denizcilik sektörümüzün çatı örgütü olmayı 26 Ağustos 1982 tarihinden itibaren başarıyla sürdürmektedir. Ben sizlerin huzurunda şimdiki başkan ve yönetim kurulu üyelerine ve geçmişte, şu anda buraya emekleri olan herkese

saygılarımı sunuyorum. Çok teşekkür ediyorum. Gemi Mühendisleri Odası olarak İMEAK DTO ve paydaşlarıyla ortak iş birliğimiz her zaman geçerlidir.”

### “TÜM İHRACATÇI BİRLİKLERİ İÇİNDE İHRACATINI EN ÇOK ARTIRAN İKİNCİ SEKTÖRÜZ”

GMO Başkanı’ndan sonra kürsüye Gemi Yat ve Hizmetleri İhracatçıları Birliği Başkanı Cem Seven geldi. Cem Seven öncelikle Gemi Yat ve Hizmetleri İhracatçıları Birliği üyelerinin ihracat alanında sergilediği üstün başarının detaylarını şöyle açıkladı: “Cumhuriyetimizin 100’üncü yılında Gemi Yat ve Ekipmanları İhracatçıları Birliği olarak kurulduğumuz 2010 tarihinden bu yana en yüksek sektör ihracat rakamı olan bir milyar 940 milyon dolarlık bir seviyeye ulaşmanın mutluluğunu yaşıyoruz. Gemi Yat ve Ekipmanları İhracatçıları Birliği, tüm ihracatçı birlikleri arasında ihracatını en çok arttıran ikinci, sanayi sektörleri içinde ise ihracatını yıllık bazda en çok arttıran sektör oldu. Tersanelerin öncülüğünde yan sanayi sektörümüzün de katkılarıyla bu anlamlı rakamlara ulaştık. 2023 yılında gerçekleştirdiğimiz ihracatın içerisinde en büyük payı son yıllarda olduğu gibi yine balıkçı gemileri aldı. 2023 yılında Türkiye’den toplam 487 milyon dolar tutarında, hatta kilogram birim satış fiyatı 29.74 olmak üzere -ki Türkiye’nin genel ihracat rakamı ortalaması 1.3 dolardır - bu değerde balıkçı gemisi ihracatı gerçekleşti. Balıkçı gemisi ihracatımız yıllık bazda 328 milyondan 487 milyon dolara yükseldi. Bu da dünya genelinde balıkçı gemisi ihracatında yıllardır süregelen en çok ihracat gerçekleştirerek şampiyon ülke olma durumumuzun devamı anlamına gelmekte”.

Benzer başarıyı ilk üçe girmesi muhtemel römorkör ihracatçılarımızın da yakalayacağını düşündüklerini belirten Cem Seven, “Keza yat üreticilerimiz de ihracat sıralamasında inşa performansları ile üstlere yükseleceğini öngörüyoruz. Hal böyle iken Türkiye’nin



**Cem Seven**

Norveç'e gerçekleştirdiği toplam 929 milyon dolarlık ihracatın 527 milyon dolarlık kısmını gemi ve yat ihracatçıları gerçekleştirmiştir. Yaklaşık %57.6'ya tekabül ediyor. Bu vesileyle ülkemiz Norveç'ten yapılan ithalatımızın çok üzerinde bir ihracat rakamı yakalayarak, yaklaşık 100 milyon dolarlık dış ticaret fazlası verir hale gelmiştir" dedi.

### **NORVEÇ HABER SİTESİ İLE YAŞANAN SORUN**

Daha sonra Seven yakın zamanda Norveç'teki haber sitesi Haftenposten ile yaşanan bir sorunu gündeme taşıdı ve şunları söyledi: "15-16 Ocak tarihlerinde Norveç haber sitesi Aftenposten'da çıkan ve tersanelerimizdeki çalışma koşullarını şikayet eden Türkiye'de mukim bir sendikanın röportajı bizleri ziyadesiyle küstürdü. Çıkan haberde tersane işçilerinin kötü koşullarda çalıştığı, güvenlik ekipmanlarının işçiler tarafından satın alındığı, tersanelerde her yıl ortalama 28 kişinin can verdiği, 2022'de yine 28 kişinin vefat ettiği ve ölümlerin saklandığı; röportajın ilerleyen sayfalarında ise çelişkili bir şekilde 28 ölümün sadece tersanede değil, denizcilik ve liman operasyonlarında da gerçekleştiği söylendi. Tersane işçilerinin günde 1000- 1300 TL yevmiye aldıkları, bunun da yaklaşık 350 ve 450 Norveç Kronu'na denk geldiği, bu vesileyle

çok düşük olduğu -ki bu gerçeğe yansıtıyor-; Türk tersanelerinde çok sayıda Norveçli armatör için feribot ve römorkör inşa edildiği, bu inşaların Norveçli vergi mükelleflerince doğrudan veya dolaylı finanse edildiği yazıldı. Türk sendikanın Norveçli yetkililerden ve Norveçli sendikalardan Türkiye'de inşa edilen gemiler için daha sert tedbirler uygulanmasını istediği belirtildi. Norveçli armatörlerin neden Türkiye'yi tercih edecekleri de cevaplanarak daha ucuza fiyat avantajı, kar maksimizasyonu hedefledikleri ama bunun karşılığında tersane işçilerinin çok düşük maaş ve kötü çalışma koşullarında çalıştığı iddia edildi.

Aftenposten haber sitesi bu durumu sorgulamak için Türk tersaneleriyle iletişime geçmek istediklerinde randevu alamadıklarını söylemişti. Ama bu teyide muhtaç bir bilgidir. Biz birlik olarak atılacak adımların belirlenmesi açısından Oslo Büyükelçiliğimizle uzun görüşmeler gerçekleştirdik. Kendileri vakit geçmeden bu haber sitesine bir cevap hazırlamamızın uygun olacağını söyledi. Akabinde hazırlıklara başladık. 19 Ocak Cuma günü Oslo büyükelçiliğimiz bizi tekrar arayarak yeni bir gelişme olarak Sosyalist Sol Parti üyesi Freddy Andre'nin Norveç Çalışma Ve Sosyal İlişkiler Bakanlığı'nda basında çıkan haberler için soru önergesi verdiğini, Norveç hükümetinin cevabının en geç 23 Ocak Salı günü vermesi gerektiğini, bu nedenle cevabımızın aciliyet kazandığını bildirdi".

"Bu tip konularda hazırlanan cevapların düzgün bir İngilizce ile hem bilgi hukuksal olarak doyurucu olmasının önemini bildiğimiz için büyük uğraşlar vererek ortak bir yazı hazırladık ve 23 Ocak tarihinde cevabımızı Oslo büyükelçiliğimize ilettik" diyen Seven, "Akabinde de benzer yazıyı haber kaynağı olan Aftenposten haber medyasına gönderdik. Bu yazının hazırlık sürecinde Gemi İnşa Sanayicileri Birliği Başkanımız Sayın Murat Kıran nezdinde bize büyük destek veren Mustafa İnsel hocamıza ve GİSBİR Genel Sekreteri

Mehtap Hanım'a huzurlarınızda ayrıca teşekkür ediyorum" şeklinde konuştu.

### **"İHRACAT REKORUNU KIRDIĞIMIZ 2023'ÜN ERTESİNDE BU YAZILARIN ÇIKMASI BİZİ ŞAŞIRTMADI"**

Seven, Norveç Çalışma ve Sosyal İşler Bakanlığı'na Sosyalist Partisi Milletvekili tarafından verilen soru önergesinin Norveç Çalışma Bakanı Tonje Brenna tarafından cevaplandırıldığını; cevapta Türk tersanelerinde mevcut çalışma şartlarının Uluslararası Çalışma Örgütü kapsamında olduğunun, Türkiye'nin taraf ve ayrıca EFTA (Avrupa Serbest Ticaret Birliği) ülkesi olması hasebiyle de Türkiye ile ilişkilerinin bu mimaride gerçekleştiğini belirtildiğini açıkladı ve şunları söyledi: "Malumunuz olduğu üzere benzeri haberler geçmişte yurtdışındaki denizcilik medyasında zaman zaman yayımlandı. Biz buna aşınayız, yayınlanmaya da devam edeceğini düşünüyoruz. Son 14 senenin ihracat rekorunu gerçekleştirerek bir milyar 940 milyon dolar tutarına ulaştığımız 2023 yılının ertesinde bu yazıların çıkması tabii ki bizi şaşırtmadı. Burada Ticaret Bakanlığı'na bağlı olmamız nedeniyle zaman zaman görev ve sorumluluk alanlarımızla ilgili sorular geliyor. Çünkü yeni kurulan bir birliğiz. 2010 yılında kurulduk; genelde tersanelerimiz Ulaştırma Bakanlığı'nın çatısı altında faaliyetlerini gösterirken ihracatçılar bundan farklı olarak Ticaret Bakanlığı'na bağlılar. Biz ne yapıyoruz? Bizim birliğimiz gemi ve yat inşasının ihracat bölümü ile ilgili konularında iştiğal ediyor. Gümrük tarife istatistik pozisyonumuz 73, 74, 85 90 ve 89'uncu fasıldadır. Ancak 89'uncu fasılda aynı zamanda savaş gemileri de var. Yani savaş gemilerinin ait olduğu ihracatçı birlikleri, savunma sanayi ihracatçı birlikleri olduğu için biz bu konuya girmiyoruz. Aynı şekilde tamir bakım faaliyetleri sürdüren tersanelerimizin bağlı bulunduğu ihracatçı birlikleri, Hizmet İhracatçıları Birliği; dolayısıyla biz savaş gemileri ve tamir bakımının ihracat tarafıyla ilgili problemleri açıklamıyoruz". Bu durumun kendilerine büyükelçimiz tarafından aktarıldığını söyleyen Cem



Serhat Barış Türkmen

Seven; “Sayın Oslo Büyükelçimiz, Dışişleri Bakanlığı’na durumu bildirdi. Bu minvalde biz Haftenposten portalı muhabiri Hanne Christian’a yazımızı gönderdik ve bekleme sürecine girdik. Bir süre sonra muhabir bize bir mesaj gönderdi, birliğimizi ziyaret etmek ve konuyu enine boyuna konuşmak istediklerini söyledi. Bu yaklaşımları bizim tarafımızdan da memnuniyetle karşılandı. 13 Şubat tarihi için randevulaştık. Toplantıya Gemi İnşa Sanayicileri Birliği Başkanı Sayın Murat Kıran’ı da davet ettik. Kendisinin bizimle birlikte olması ve sektörümüzü savunması çok önemli. Bu duygu ve düşüncelerle sizleri tekrar sevgi ve saygıyla selamlıyorum. Çalışmalarınızla başarılar diliyorum” diyerek sözlerini noktaladı.

### İHRAKİYE TESLİMİ GENELGESİ

Cem Seven’in sunumunun ardından meslek komite başkanları ve meclis üyelerinin sektörel, bölgesel görüş ve önerileri kapsamında 11 No’lu Gemi Tedarikçileri Komitesi, meclis ve Yönetim Kurulu Üyesi Serhat Barış Türkmen kürsüye gelerek son aylarda gemi tedariklerinde ve yağ ve yakıt ikmallerinde yaşanan sorunlar hakkında bir İhrakiye Teslimi Genelgesi yayımlandığını ifade etti ve genelgenin



Recep Düzgüt

olumlu sonuçlar getireceğini söyledi. Serhat Barış Türkmen, “Genelgede bazı grilikler var. Eksiklikleri iş akışı esnasında idareyle konuşup bir orta yol buluruz diye düşünüyorum. Bu sebeple de bu konuyla ilgilenen Ticaret Bakanımıza, gümrükler müdürlüklerimize, Tamer Başkanımıza ve Recep Düzgüt’e çok teşekkür ediyorum” dedi.

### BAKAN BAK: “ÜLKENİN KAYNAKLARI ARTTIKÇA GENÇLERE YAPILAN YATIRIMLAR ARTACAK”

Daha sonra Yönetim Kurulu Başkan Yardımcısı Recep Düzgüt, bakana bir soru sormak üzere söz aldı ve bakanlığın spor haricinde gençlik için ne gibi faaliyetler yürüttüğünü sordu. Bakan Bak soruyu şöyle cevapladı: “Türkiye çapında yaklaşık 470 gençlik merkezimiz var. Buralarda gençlerimizi başta sanat, kültür, tiyatro olmak üzere sosyal aktivitelerle buluşturuyoruz. Ayrıca deneyim ve kodlama atölyelerinde gençlerimiz kodlamayı öğreniyor.

Geçen yıl yaklaşık 250 bin gencimizi 52 gençlik kampımızda misafir ettik. Kamplarda uzmanlarla söyleşiler düzenleyerek bilgi aktarımında bulunuyor, çeşitli konuları tartışıyorlar. KYK’larda yaklaşık 900 bin gencimiz kalıyor. Geçen hafta onlarla 10 ilimizde



Cihan Ergenç

hukuk, sağlık, spor, insan hakları, yapay zeka gibi konularda tematik kamplar düzenledik. Gönüllülük faaliyetleri de var. Mesela depremde binlerce gencimizle sahadaydık. Psiko-sosyal destekler verdik. Geçen hafta yaklaşık 150 gencimiz Hatay’da narenciye ürünlerinin toplanmasına yardım etti. Bir de ‘Seyahatsever’ diye bir programımız var; 18-28 yaş arasındaki gençler istedikleri şehre gidip 5 gün boyunca oradaki yurtlarda ücretsiz kalabiliyor.

Sanayi ve Teknoloji Bakanlığı ile ortak yürüttüğümüz çalışmalar çerçevesinde gençlere girişimcilik eğitimleri veriyoruz. İnsan kaynağımızın en iyi şekilde yetişmesi için çok çaba harcıyoruz. Geçen yıl Sanayi ve Teknoloji Bakanlığı 1.2 milyar TL’lik yatırım yaparak yaklaşık 40 bin gencin istihdama katılmasını sağlayacak projeler hazırladı. Özellikle de Doğu ve Güneydoğu bölgelerinde yatırımcılara destek olduk. Gençlerimizin hem kredi taleplerini hem burs taleplerini karşılarıyoruz. Yaklaşık iki ay önce Aile ve Gençlik Fonu kurduk. Bu fonda biriken parayla gençlere iş kurmalarında, eğitimlerinde, gelecekteki projelerinde destek olacağız. Yasal düzenlemeler tamamlanıyor. Yönetim kurulu var, kaynaklar gelmeye başladı. Ülkenin kaynakları arttıkça gençlere

yapılan yatırımlar artacak. Özellikle önemseyemediğimiz konulardan biri de Türkiye Cumhuriyetlerle ilişkilerimizi geliştirmek. Yurtdışındaki gençleri ülkemize getiriyoruz ve Türkiye'yi tanıtıyoruz.”

Türk Armatörler Birliği Başkanı Cihan Ergenç de Bakan Bak'a denizcilik camiası ve bir STK olarak sosyal sorumluluk kapsamında ne gibi somut projeler gerçekleştirebileceklerini sorduğunda Tamer Kiran da söz alarak; “Biz denizciyiz; dolayısıyla kürek, yüzme, kano, yelken gibi su sporlarında bizim yer almamızdan daha doğal bir şey yok. Onun için bundan sonra yakın temas halinde olacağız” diye konuştu. Ardından Cem Seven gemi mühendisliği öğrencilerinin yaz aylarında staj yaparken devlet yurtlarında konaklama konusunda yaşadıkları sıkıntılardan bahsetti ve bu durumun bir protokole bağlanıp sistemli hale gelmesinin sıkıntıyı giderebileceğini belirtti.

Bakan Bak yaz tatilinde nöbetçi yurtlar bıraktıklarını, ama bazen seçilen yurtların staj yerine uzak olması nedeniyle tercih edilmediğini söyleyerek “Biz Tuzla'da bir yurt açtık; ismini de Piri Reis koyduk. Orada öğrencilerimiz kalıyor. Öğrencilerimiz hem stajda hem eğitimleri esnasında baş tacımız, elimizden gelen her türlü desteği veriyoruz ama zaman ve mekan bazen öğrencimizin tercihinin uymuyor. Ama her zaman kapımız öğrencilerimize açık” dedi.

Ardından DTO Fethiye Şubesi Meclis Başkanı Onur Ugan aynı zamanda Göcek Yelken Kulübü'nün başkan yardımcısı olduğunu, 1999 yılından beri Göcek'te yelken yarışları düzenlediklerini, kürek ve diğer su sporlarını da bünyelerine katmak istediklerini, ama ecrimisil sorunları nedeniyle yeterli atılımı gösteremediklerini aktararak “Federasyon başkanımız birtakım girişimlerde bulundu ama bu konuda iş birliği yapabilirsek daha ileriye gidebileceğimizi düşünüyorum. Kıyıda her alan Çevre Şehircilik Bakanlığı tarafından birim metrekare fiyatla diğer özel tesisler gibi fiyatlandırılıyor” dedi.



Behçet Kutlu

### “SUALTI SPORLARI FEDERASYONU SORUNLARIMIZI ÇÖZMEDE YETERSİZ KALİYOR”

46 No'lu Sualtı Turizmi Meslek Komitesi Başkanı Behçet Kutlu ise bir başka sorundan söz etti. Kutlu şunları söyledi: “Dalış merkezleri 1990 yönetmeliğiyle Türkiye Sualtı Sporları Federasyonu'na bağlı. Fakat federasyona bağlandığından beri sağlıklı çalışmadık. En son federasyon başkanı tarafınızdan görevden alındı. Şu anda kayyum var. Biz oda olarak bir komisyon kurduk. Meslek komitemizden 3 arkadaşımız, federasyondan 3 kişi vardı, ama karşı taraftan kaynaklanan nedenler yüzünden bu komisyon çalışmadı. Şu anda herhangi bir faaliyet yok. Bir de şu var: Bizi yetkilendiren ve yöneten federasyonda oy verme hakkımız, yani seçme hakkımız yok. Dolayısıyla ticari dalış merkezlerinin şu anda federasyonda kendi inisiyatifiyle seçtiği biri yok. Federasyon kurulduğunda Türkiye'deki dalış merkezlerinin sayısı çok azdı ve federasyon ihtiyaçları karşılıyordu. Ama şu anda sualtı turizmiyle ilgilenen 300-400 dalış merkezi var. Bizler profesyonel ticari dalış merkezleriyiz. Mesleki anlamda DTO sorunlarımızı hallediyor ama federasyon yetersiz kalıyor. Talebimiz şu: Ticari kuruluşlar olarak ya federasyondan



Sina Şen

ayrılalım ya da ortak kurduğumuz komisyonlarda sağlıklı çalışalım. Şu anda mevcut kayyumla irtibat halindeyiz ama eğer onlar da geçmiş dönemdeki gibi davranırsa yine sonuç alamayız gibi geliyor. Bu samimi konuşmanızdan sonra bizden biri olduğunuzu gösterdiniz. Bu samimiyetten dolayı bunu sizden rica ediyoruz.”

### “ADALAR'IN SU SPORLARININ BAŞKENTİ OLMASI İÇİN GAYRET SARF EDİYORUZ”

Bakan Bak konuyu kısmen bildiğini ve sorunların konuşarak, fikir alışverişinde bulunarak halledilebileceğini ifade etti. Ardından Meclis Üyesi Sina Şen söz aldı ve Gençlik ve Spor Bakanlığı'nın İstanbul'un Adalar ilçesinde yürüttüğü faaliyetlerden duyduğu memnuniyeti ifade etti. Sina Şen, “Adalar deyince İstanbul'un sayfiye yeri gibi düşünüyoruz. Ama kış döneminde 20 bin kişi yaşıyor. Adalar'da ilk kapalı spor salonunu yapan Gençlik ve Spor Bakanımıza teşekkürlerimi sunuyorum. Yakında açılışı olacak. Bu serüvenin anlatılması 10 saniye sürse de aslında uzun bir geçmişi var. Adalar'daki emlak arazileri zaman içinde birileri tarafından işgal edilmiş. Bunlardan arındırılması, projelendirilmesi, bütçesinin bulunması hakikaten çok önemli ve çok kıymetli. Diğer yandan Heybeliada Çam

Limanı'nda bir futbol sahası alanımız vardı. Orada yaklaşık 5 dönüm arazi Sağlık Bakanlığı'ndan alınarak Gençlik Spor Bakanlığı'na tahsis edildi, tapulara işlendi. İmar planlarına işlendikten sonra oraya da bir futbol sahası yapılacak" şeklinde konuştu.

Şen; "Kınalıada'da, Heybeliada'da, Büyükada'da su topu, yüzme, su balesi, kürek, yelken gibi branşlarla ilgilenen su sporları kulüplerimiz var. Biz Adalar'ın su sporlarının başkenti olması için gayret sarf ediyoruz. Bütün planlamalarımız o doğrultuda. Ama naçizane bir öneride bulunayım. İstanbul en çok lisanslı sporcuya sahip şehir. Ancak futbol, basketbol, voleybol gibi branşlardaki yatırımlara karşın Olimpiyatlar'a pek çok sporcu yetiştiren yüzme ile ilgili uluslararası standartlarda bir yüzme havuzumuz yok. Gerek Anadolu yakasında gerekse Avrupa yakasında iki olimpik havuz ihalesi yapılmış olsa da henüz bunlar profesyonel sporcuların hizmetine girmedi. Böyle bir havuza ihtiyaç var; hatta bence kürek, yelken gibi branşları da içine alan büyük bir tesis ihtiyaç var. Deniz Ticaret Odası bakanlığımıza böyle bir tesis kazandırmalıdır diyorum" diyerek sözlerini noktaladı

#### **"TCDD ALSANCAK LİMANI YENİDEN TÜRKİYE'YE KAZANDIRILMALI"**

Daha sonra kürsüye gelen Türkiye Liman İşletmecileri Derneği (TÜRKLİM) Yönetim Kurulu Başkanı Aydın Erdemir konuşmasında Türk limancılığının hem başarılarını hem sorunlarını ele aldı. Erdemir şunları söyledi: "Bugün 217 liman tesisimizde neredeyse 700 milyon ton elleçleyebilecek kapasitemiz var ve son 23 yılda toplam yükte yüzde 250'ye yakın bir artış sağladık. Konteynerde ise olağanüstü başarılıyız. Son 23 yılda toplam yükte ortalama yüzde 4; konteynerde yüzde 10 gibi büyüdük. Zaten dünyanın büyük operatörlerinin Türkiye'de yer almak istemelerinin sebebi bu. Beşi eski TCDD limanımız, yaklaşık 17 tanesi de TDİ'den olmak üzere, Haydarpaşa ve İzmir dışında limanlarımızın tamamı



**Aydın Erdemir**

özelleşti. Kapasitemizin de yüzde 75'i özel sektör tarafından inşa edildi. Türkiye dünyadan şöyle ayrıştı: Dünyanın her yerinde limanlar kamuya aittir. Yani liman otoriteleri limanları planlar, altyapılarını yapar, işleticilere belli sürelerde tahsis eder. Türkiye'de ise altmışlı yıllardan itibaren demir çelik, kimya, çimento gibi alanlardaki sanayicilerimiz kendi ihtiyaçları için kıyılarda iskeleler oluşturarak Türk limancılığına hizmet etti. Bu limanlar zamanla büyüdü. Türk sanayisinin ihracatına ve ithalatına hizmet etti. Onun için dünyadan farklı olarak inşanın da finansmanını veren, geliştiren, büyüten kapasite artıran bir sektörümüz var. Bu, Türk sanayisinin büyük başarısıdır".

Aydın Erdemir; "Turizmin en büyük gelir kaynağı deniz turizmi. Kruvaziyerde 2013'te 2.4 milyon yolcuya ulaştığımız olumsuzluklardan dolayı pandemi döneminin de gerisinde kalarak bu yıl bir buçuk milyon yolcu ağırladık. Oysaki kapasitemiz çok büyük. Üzülerek söyleyeyim, limancılık her şeyden öte bir kamu hizmetidir. Bugün Türkiye'nin en önemli, en güzel limanı TCDD Alsancak Limanı maalesef hem yük hem yolcu sayısı bakımından erimekte. Yaklaşık 500 bin kruvaziyer yolcusunun ziyaret ettiği

limanda rakam 50 binlere düştü. İzmir bir turizm kentidir. O limanın yeniden Türkiye'ye kazandırılması gerekir. Yönteminin ne olduğunu biz kamuya bırakıyoruz. Çeşitli işletme yöntemleriyle olur ama İzmir'deki limanımızın kamuya, topluma ve ekonomiye kazandırılması önemli" şeklinde konuştu.

Erdemir yaptığı konuşmada dünyada limanların altyapıları ve projeleri kamu tarafından finanse edilip geliştirilirken, Türkiye'de bütün yükün özel sektörde olmasını eleştirdi. Erdemir; "Kullanım sözleşmelerimiz var. Sözleşme sürelerimizin uzatılması gerekir ki bu uzatmayla birlikte Türkiye'nin 2050 hedeflerini yine Türkiye'nin limancıları yaratacak. Bugün limanlarımız 521 milyon tona düştü ve yüzde 4 küçüldü. Bu yıl 1.3 milyar tona çıkmayı hedefliyoruz. Konteyneri de bugün 12 buçuk milyon TEU yapıyorsak 41-42 milyona çıkacağız. 2050 hedeflerimiz bunlar. Son 23 yıldaki başarılarımızı göz önünde bulundurun. Bundan sonra küçülebiliriz ama Türk limancılığının yüzde 20 büyüdüğü yıllar da vardır. Ortalamalarımız gayet iyidir. Bu kapasiteyi de Türkiye'nin özel sektör yatırımcıları, sanayicilerimiz yapacak. Gelişme hem yeni limanlar hem de mevcut limanlarımızın büyümesiyle söz konusu olacak" dedi.

#### **"TÜRKİYE'DE BİR LİMAN OTORİTESİ YOK"**

"Türkiye'de teşvik yok, destek yok. Türkiye'de kamu projeleriyle ilgili herhangi bir şey yok. Türkiye'de bir liman otoritesi yok" diyen Erdemir konuyu bir örnekle açıkladı: "Yeşil dönüşüm ve çevresel konular geleceğimizin konusu. Türk limanları da dünya rekabetinde bu kurallara tabi olacak. 18 Kasım 2023'de bir yönetmelik çıktı, Yeşil Liman uygulaması diye bir şey eklendi. Dünyada limana gelen gemilerin limandan elektrik alması; 'cold ironing' deniyor buna. Yani limanın gemiden beslenmesi. Öncelikle çok yüksek bir yenilenebilir enerji kaynağının olması lazım. Dünyada gemi kaynaklı emisyonlar diğerlerine göre zaten daha düşük. Geminin de

emisyoununun yüzde 80'i seyirde, yüzde 20'si liman noktasıdır. Fakat tabii limanda da emisyonsuz olması lazım. Limanların buldukları alanlarda kendi ihtiyaçları için yenilenebilir enerji üretmeleri mümkün değil. Çünkü çatılar sınırlı. Türkiye'ye gelen kurvaziyer gemilerinin en büyüğü Kuşadası'na yanaşıyor; 13 megavat bir gemi. Toplam olarak kruvaziyerde minimum bir limanın 30 megavat yenilebilir enerjiyle bu yatırımı yapması lazım. Yük limanlarında ise ortalama 2 megavat. Büyük konteyner limanlarımızın tüm iskeleler için 50 megavat. Çok büyük bir enerji ihtiyacı. Hiçbir limanda yok”.

Kamunun limanlara bu enerjiyi getirmesinde maalesef yatırım programları açısından problem olduğunu belirten Erdemir, “Limanlar kilometrelerce orta gerilim ya da yüksek gerilim hattını limanlarına getirecek. Milyonlarca dolarlık bu yatırımı yapacak. Faturası yine armatöre çıkacak. Çünkü bugün bir zorunluluk yok ama limana gelen armatörün bu enerjiyi alması zorunlu tutulmadığı sürece, değil mi? Yani bu yatırımın bir karşılığı yok. Bugün limanımızda ortalama 12 saat beklerken kendi jeneratörünü çalıştıran bir armatörün maliyeti ortalama 7000 dolarken, enerji kullanırsa bugünkü maliyetlerle bunun yaklaşık 2.7 katı. Dünya nasıl yapıyor? Dünya büyük fonlarla yapıyor” dedi ve bunu da bir örnekle açıkladı: “Türk limancılığı olarak dünyadan örnekler verebiliyoruz. Çünkü bizim dünyada 2 büyük liman operatörümüz var. Biri dünyada neredeyse 27 ülkede 30 tane limanı olan Global; bir de Yıldırım. Bu yatırımların hepsi devlet eliyle yapılıyor. Önümüzdeki günlerde Avrupa Birliği'nin sadece yenilenebilir enerji ve bu işlerle ilgili fonu bir milyar Euro ve bu kaynaklar buralara harcanacak. Türk limancılığının hangi şartlar içinde rekabet edeceğini düşünün... Eğer yapılırsa sonuçta, son tüketiciye ve ihracatçıya yansımak. Türkiye'de ihracatçının temel problemi birim maliyetinin, birim gelirinin düşük olması. Yani çimento ihracatında 17 sent kazanıyoruz ama savunma sanayinde 65



Kemal Kutlu

dolar. Türkiye'nin ortalama sanayisinde de düşük katma değerli ihracat yapabildiğimiz için bunu geliştirsek başarabiliriz. Ama bu yatırımlar sadece limancıların eliyle yapılırsa, bu durum son tüketiciye ve ihracatçıya yansımak ve ülke rekabetinde sıkıntı yaşayacağız. Bu konu zaten DTO meslek komitemizin de konusu. Yeşil dönüşüm, yenilenebilir enerji, sınırda karbon düzenlemesiyle ilgili fonlar, bu fonların nasıl kullanılacağı...

Bunlar birçok bakanlığın içinde olduğu, birlikte çalışacağımız önemli stratejik yol haritalarıyla mümkün. Yoksa bireysel bir yönetmelik yapılarak çözülmesi mümkün değil. Ülke menfaatleri için hep beraberiz. Denizciliğin ne kadar önemli orada ortada. Sayın Bakanım sizden de destek istiyoruz. Ne yapıyorsak bu ülke için yapacağız ve bu ülkeyi de dünya rekabetinden koparmadan geliştireceğiz.”

### “İSKENDERUN YELKEN KULÜBÜ AYDA 30 BİN LIRA KİRA ÖDÜYOR”

Toplantıda söz alan İskenderun Şubesi Yönetim Kurulu Başkanı Kemal Kutlu, İskenderun Yelken Kulübü'nü altı ay AFAD'a tahsis ettiklerini, ancak o dönemde de devletin kira almaya devam ettiğini belirtti ve “İskenderun



Yusuf Öztürk

Yelken Kulübü olarak ayda 30 bin lira kira ödüyoruz. Bilmiyorum, Türkiye'de benzeri var mı? Hâlâ artırıma gidiyorsunuz. Lütfen bunu tekrar gözden geçirelim. İkincisi yelkencilerin zorunlu yarışları var. Verdiğiniz harcırah çok düşük kalıyor, onu da tekrar gözden geçirmenizi rica ediyorum. Üçüncüsü Arsur ve Samandağ'da kite surf ve yelken için uygun rüzgarımız var. O konuda da sizden pozitif ayrımcılık rica ediyorum” dedi.

**YUSUF ÖZTÜRK BAKANA TEŞEKKÜR ETTİ**  
İMEAK DTO İzmir Şubesi Başkanı Yusuf Öztürk de şube olarak Gençlik ve Spor Bakanlığı'nın himayesinde ve Balıkesir, Aydın ve İzmir Gençlik ve Spor İl Müdürlüklerinin katkısıyla Ayvalık-Midilli, Çeşme-Sakız gibi güzergahlarda sık sık yelken, rüzgar sörfü, uçurtma sörfü veya yüzme yarışları düzenlediklerini anlatarak “Biz orada buji görevi gördük; o faaliyetlerin gelişmesi için ön ayak olduk ve şu an hepsi devam ediyor. Verdiğiniz destekten dolayı size çok teşekkür ediyorum” dedi.

### “BİZİM SEKTÖRÜN BU CEZALARI KARŞILAMAYA HASILATLARI YETMEZ”

Yusuf Öztürk'ün ardından kürsüye Meclis Üyesi Yunus Can çıktı ve “Denizler hepimizin; ancak geçimini



Yunus Can

denizlerden temin eden ve hatta denizden kazandıklarıyla karaya yatırım yapan insanların asli görevi denizleri, çevreyi korumak. Denizcilerin bunun idraki içerisinde olduğundan hiç şüphem yok” sözleriyle başladığı konuşmasında son aylarda sektör üyelerinin karşı karşıya kaldığı olağanüstü yüksek para cezalarını gündeme taşıdı. Yunus Can şunları söyledi: “Bilimsel araştırmalar deniz kirliliğinde kara ve sanayi atıklarının yüzde 95, deniz vasıtalarının ise sadece yüzde 5 etken olduğunu gösteriyor. Ancak karasal nedenli kirliliğin de faturası bu camiaya kesiliyor. Yakın zamanda cezalar öyle bir hale geldi ki, çok orantısız olmaya başladı. Denizcilik sektöründekilerin bu cezaları karşılamaya hasılatları yetmez. P&I kulüpleri de neredeyse bizi bu kapsamın dışında tutmaya başlayacak. Onlar da karşılayamayacak hale geldi. P&I Genel Müdürü Ufuk Kaptan’dan aldığım bilgi çerçevesinde söylüyorum, buncerilerden temin ettikleri bir yıl içerisinde yaklaşık 350-400 bin dolar prim karşılığında daha geçenlerde P&I’nı ödemek zorunda olduğu ceza 5 buçuk milyon dolar. Tek bir gemiden bahsediyoruz. Kaldı ki, Avrupa’nın çeşitli ülkelerinde, hatta Avrupa Birliği müktesebatında deniz kirliliğine etken olan araçlara gereçlere verilen cezalar



da, bunların nasıl tespit edileceği de belirlenmiştir. Amerika’yı yeniden keşfetmemize gerek yok. Avrupa Birliği müktesebatından alıntı yaparak da kendimize uyarlayabiliriz. Aksi halde süreç tıkanıyor”.

“Maliye Bakanlığı ile görüştüğümüzde para gelsin de nasıl gelirse gelsin yaklaşımındalar. Ancak paranın gelebilmesi için sektörün çalışması lazım” diyen Can; “Sektör çalışmazsa bırakın cezalardan para tahakkuk ettirmeyi, sektör kendi işlevini yapamaz hale gelir. Bu acilen çözülmesi gereken bir konu. Cezalar sadece bunkerlere, tankerlere gelmiyor. Kabotajda çalışan, yük ve yolcu taşıyan her tür tekneyi tehlikeyle burun buruna getiren bir sıkıntıyı beraberinde taşımakta. Deniz kirliliğine neden olan unsurun miktarına ve muhteviyatına bakmadığı gibi, o kirliliğe neden olan araçtan çıkıp çıkmadığından da emin değil. Tahmini bir rakam. Hiçbir alt yapısı yok; ne muhteviyatını belirleyebiliyor, ne miktarını belirliyor, ne de hangi gemiden döküldüğünü biliyor. Böyle afaki rakamlarla bunun altından kalkılması mümkün değil. Bunun için acilen ya kendi bünyemizde ya da bakanlıklarla bir komisyon oluşturarak, önce tespitini sonra cezasını akılcı biçimde belirleyerek yürütülebilir bir

hale sokmak mecburiyetindeyiz. Çok önemli bir konu. P&I kapsamı dışına bırakılabilir ki, ben olsam samimiyetle söylüyorum bırakırım. Böyle bir cezayı kim ödeyebilir? Bakanlıkların aynı hassasiyeti aynı duyarlılığı göstermesi ve çözüm üretmeye dönük komisyonlar kurulması lazım. Bunu sizden de istirham ediyorum” şeklinde konuştu.

### TAMER KIRAN: “BÖYLE BÜYÜK CEZALAR TÜRKİYE TARİHİNDE GÖRÜLMEMİŞTİR”

Can’ın gündeme getirdiği konu hakkında söz alan İMEAK DTO Başkanı Tamer Kiran çevre cezalarının gemi boyutu gözetmeden tersaneler ve limanlar dahil sektörün tamamını etkileyen bir sorun olduğunu, asıl muhatabın Çevre Şehircilik ve İklim Değişikliği Bakanlığı olduğunu dile getirdi. Kiran konuşmasını şöyle sürdürdü: “Biz Bakanlar Kurulu’ndaki konumunuzu da biliyoruz. Bu konuda bize destek olmanızı, ortaya koyduğumuz savları desteklemenizi istirham ediyoruz, bekliyoruz. Çünkü maalesef Çevre Bakanlığı konuya çok dar bir bakış açısıyla yaklaşıyor. Denizlerimizi korumalıyız, çocuklarımıza temiz teslim etmeliyiz diyerek işin içinden çıkıyor. Ama konunun boyutu artık farklı yerlere geldi. Türkiye tarihinde 5 buçuk milyon dolar, 155 milyon TL ceza yoktur. Ergene Nehri simsiyah Marmara Denizi’ne akıyor; İstanbul’un



kanalizasyonu üç günde bir patlıyor. Adalar'ın orada olduğu gibi dışarıya çıkıyor. Bunlara hiçbir şey yok. Fabrikalar cayır cayır çalışmaya devam ediyor. Bir tane gemi kirletti diye 5 buçuk milyon dolar ceza yazıyor. Artık bu konu maddi gelir unsuru olarak görülmeye başlandı. Bu çok tehlikeli. O zaman buraya gemi gelmemesine kadar iş gidebilir Sayın Bakanım. Bununla ilgili yazışmalarımız var sizinle. Dolayısıyla meclisteki komisyon toplantısı sırasında hakikaten desteğinizi bekliyoruz, sağ olun.”

Meclis Başkanı Başaran Bayrak da konunun hem denizciliğin geleceği hem uluslararası rekabet açısından çok önem taşıdığını, sigortacıların Türkiye'yi kapsam dışına çıkarmaları durumunda Türk denizciliğinin kilitlenebileceğini vurguladı. Bayrak; “Sayın Bakanım görüldüğü gibi konu çok önemli. Hem denizciliğin geleceği açısından hem de uluslararası rekabet açısından; aksi takdirde Türk denizciliğinin devresi kalması söz konusu olacak. Sigortalar Türkiye'yi kapsamından çıkardıkları zaman hiçbir şey yapamayız” dedi.

### “KRUVAZİYER TURİZMİNDE KARADENİZ'DE BÜYÜK BİR ŞANSSIZLIK YAŞIYORUZ”

Daha sonra kürsüye gelen Meclis Üyesi Yusuf Ziya Çakır, Trabzon'daki yat



Yusuf Ziya Çakır

Bakan Bak'tan bir Trabzon ziyaretinde burayı ajandasına almasını, kendisini de çağırmasını ve sorunun çözümü için birlikte çalışmayı rica etti. Aktardığı bir diğer mesele de Karadeniz'deki kruvaziyer turizmiydi.

Çakır şunları söyledi: “Kruvaziyer turizmi Türkiye için büyük bir avantaj. Ancak Karadeniz'de bir şanssızlık yaşıyoruz. Çünkü devlet destek vermesine rağmen Rusya-Ukrayna savaşı nedeniyle sigorta şirketleri turist



Murat Kul

Savaş bu minvalde devam ettiği takdirde önümüzdeki yıllarda ışık görünmüyor. Savaşın bitmesini beklemekten başka yapacak bir şey yok.”

Toplantıda son olarak Meclis Üyesi ve Balıkçılık Komitesi Başkanı Murat Kul kürsüye geldi ve yakın zamanda TBMM Su Ürünleri Komisyonu ile gerçekleştirdikleri toplantının çok verimli geçtiğini belirterek emeği geçen herkese teşekkürlerini sundu. Kul'un konuşmasının ardından İMEAK DTO



limanının son dört yıldır Trabzon Emniyet Müdürlüğü Emekliler Derneği tarafından kullanıldığını ve işlevsizleştiğini, altyapısının yetersiz olduğunu söyledi.



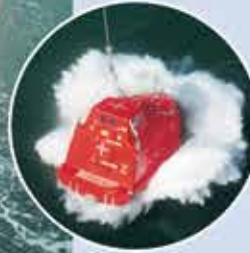
gemilerini sigorta kapsamından çıkardı. Savaşın başladığı tarihten bugüne kadar elimizdeki rakamlara göre Karadeniz'e gelecek gemilerden en az 110 tanesi seferlerini iptal etmek zorunda kaldı.

Meclis Başkanı Başaran Bayrak oturumu sonlandırmadan önce Gençlik ve Spor Bakanı Doktor Osman Aşkın Bak'a bir gemi maketi hediye edildi.

# FREEFALL LIFEBOATS



**GEPA GRP FREEFALL LIFEBOATS** are designed, constructed and tested according to the latest standards, requirements of "SOLAS", "IMO" and "LSA Code"

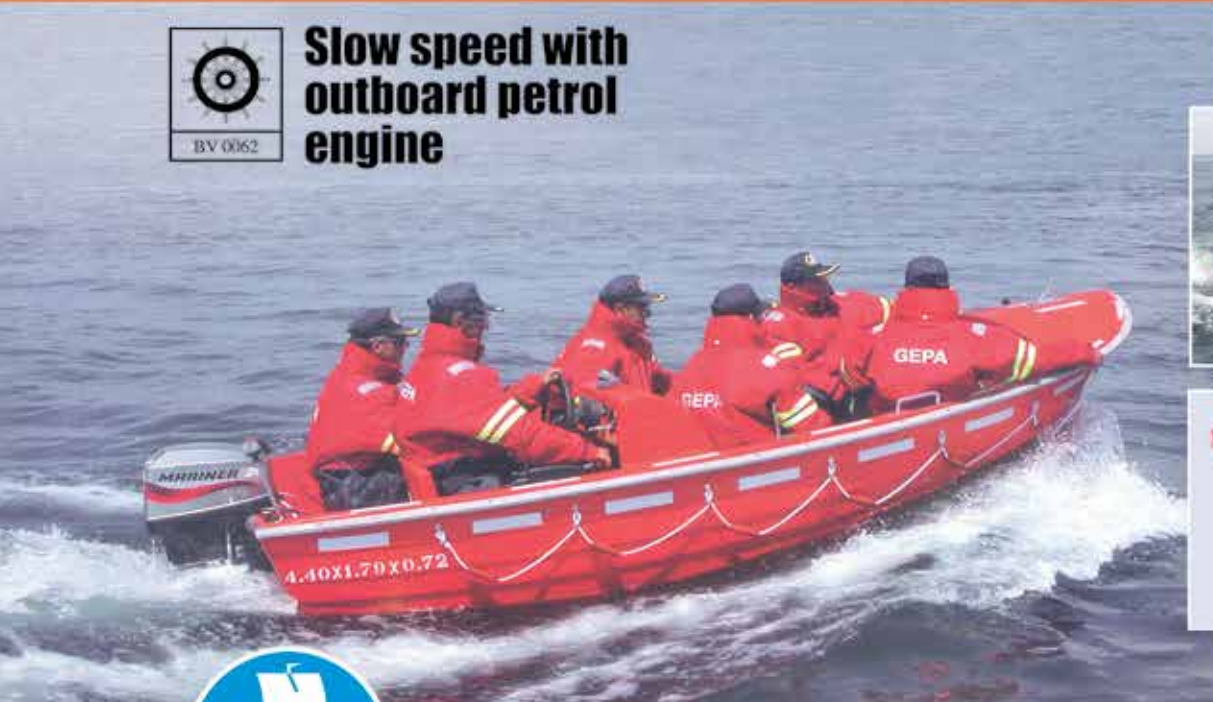


## RESCUE BOATS

**SAFE  
AND  
SOUND**



**Slow speed with  
outboard petrol  
engine**



**GEPA - FIBERGLASS INDUSTRY & TRADE CO. INC.**

Tersane Yolu Yan Sanayi Bölgesi Harmandalı Sk. No10 Aydıntepe 34947 Tuzla/Istanbul/TURKEY  
Phone: +90 216 392 93 96 Fax: +90 216 392 20 64  
E-mail: info@gepafiberglass.com Web Page: www.gepafiberglass.com

MARINE WANTS

Love

MARITIME RESPECT

ISO 9001 CERTIFICATION  
(NQA CERTIFICATION LIMITED)

ISO 9001

EN IEC 60079-19:2019  
(IEP ATEX CERTIFICATION)

IEP  
ATEX

saygielectric.com

## REFERENCES



**BOGAZICI**

GURDESAN

Gestas

İLTEKNO



**SAYGI**  
Shipping & Electric Co.



KIRAN

FATİH OFFSHORE

TK TUZLA shipyard

## NEW BUILDING

- Ferryboat
- Live Fish Carrier Vessels
- Tugboat
- Tankers
- Dry Cargo Vessels
- Pilot Boats

## MANUFACTURING

- Automation Systems
- Bow Thruster Control Systems
- Engine Telegraph Systems
- Navigation Light Panels
- Console Production
- Tank Level Control Systems
- Valve Control Systems
- Signal Light Coloumn
- Bearing Heating Tools
- MSB & ESB
- Electrical Project - Design Service

## REPAIR AND MAINTENANCE

- Conversion of Vessels
- Repair / Maintainment Service
- Authorized Technical Service
- Test and Calibration Service
- Electronics Maintenance Service
- HV./LV. Motor / Generator Wounding



## COLLABORATIONS



## HEAD OFFICE

Aydıntepe Mh. Gemdok San.Sit. Güzin Sk. No:17/C3 Tuzla / İSTANBUL

info@saygielectric.com +90 216 392 60 21 +90 216 392 95 05



SAYGI

SAYGI

## FAALİYET RAPORU FAALİYET RAPORU FAALİYET RAPORU

İMEAK DTO'nun şubat ayında gerçekleştirdiği ve yer aldığı faaliyetler kapsamında düzenlenen toplantı ve ziyaretlerden bazıları şöyle:

### **DONANMA KOMUTANI KORAMİRAL KADİR YILDIZ'A ZİYARET**

İMEAK Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kiran ve İMEAK DTO Yönetimi, 9 Şubat 2024 Cuma günü, Donanma Komutanı Koramiral Kadir Yıldız'ı ziyaret etti. Gölcük'teki Donanma Komutanlığı'nda gerçekleşen ziyarete, İMEAK DTO Yönetim Kurulu Başkan Yardımcısı Recep Düzgüt, Yönetim Kurulu üyeleri Burak Akartaş, Orhan Gülcek, İsmail Görgün, Ahmet Can Bozkurt, Piri Reis Üniversitesi (PRÜ) Rektörü Prof. Dr. Nafiz Arıca, İMEAK DTO Kocaeli Şube Başkanı Vedat Doğusel ve Genel Sekreter Yardımcısı Ender Kahya katıldı.

### **İSTANBUL VALİ YARDIMCISI DTO'NUN GENEL MERKEZİ'NDE AĞIRLANDI**

İstanbul Vali Yardımcısı Mahmut Hersanlıoğlu, 12 Şubat 2024 Pazartesi günü, İMEAK Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kiran'ı ziyaret etti. Fındıklı'daki İMEAK DTO Genel Merkezi'nde gerçekleşen ziyarete, Yönetim Kurulu Başkan Yardımcısı Adnan Naiboğlu da katıldı.

### **TAMER KIRAN, TÜRK GEMİ İNŞA SEKTÖRÜ HAKKINDA DÜZENLENEN TOPLANTIYA KATILDI**

İMEAK Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kiran, 13 Şubat 2024 Salı günü, Gemi, Yat ve Hizmetleri İhracatçıları Birliği (GYHİB) Başkanı Cem Seven'in ev sahipliğinde düzenlenen, Norveç'in en yüksek tirajlı gazetelerinden Aftenposten/e24 muhabiri Hanne Christiansen'in davet edildiği toplantıya katıldı. Toplantıda, gazetede yakın zamanda yer alan Türk tersanelerine yönelik asılsız haberlere ilişkin Türk Gemi İnşa Sektörü hakkında bilgilendirmede bulunuldu.

### **ENEZ KAYMAKAMI EMİN TURAL TAMER KIRAN'I ZİYARET ETTİ**

İMEAK Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanımız Tamer Kiran, 13 Şubat 2024 Salı günü Enez Kaymakamı Emin Tural ile bir araya gelerek toplantı yaptı. Odanın Fındıklı'daki Genel Merkezi'nde gerçekleşen toplantıya, Meclis Üyeleri TURYOL Yönetim Kurulu Başkanı Yunus Can ve Dentur Avrasya Grup Yönetim Kurulu Başkanı Recep Ali Kaymaz, Enez Liman Başkanı İsmail Gümüş, İDO Genel Müdürü Murat Orhan ve İDO Hat Yönetimi ve Satış Müdürü Aşkın Lermi katıldı.

### **BOSPHORUS BOAT SHOW AÇILIŞ TÖRENİ**

İMEAK Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kiran, 17 Şubat 2024 Cumartesi günü, İstanbul Fuar Merkezi'nde düzenlenen, Bosphorus Boat Show Tekne, Tekne Ekipman ve Aksesuarları Fuarı'nın açılışına katıldı.

### **KOÜ KARAMÜRSEL MYO'NUN İSİM DEĞİŞİKLİĞİ NEDENİYLE TÖREN DÜZENLENDİ**

Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kiran, Meclis Başkanı Başaran Bayrak ve Yönetim Kurulu Üyeleri 19 Şubat 2024 Pazartesi günü, Kocaeli Üniversitesi'ne (KOÜ) bağlı eski adı Karamürsel Meslek Yüksek Okulu olan eğitim kurumunun Karamürsel Denizcilik Meslek Yüksek Okulu adını alması nedeniyle düzenlenen törene katıldı.

### **SEFA ATAKAŞ DENİZCİLİK MESLEKİ VE TEKNİK ANADOLU LİSESİ'NDEN ZİYARET**

İMEAK Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kiran, 20 Şubat 2024 Salı günü, Hatay İskenderun'da

bulunan Sefa Atakaş Denizcilik Mesleki ve Teknik Anadolu Lisesi'nin Müdürü Neslihan Bakır ve beraberindeki heyeti İMEAK DTO Genel Merkezi'nde kabul etti. Ziyarete, İMEAK DTO Meclis Eğitim ve İstihdam Komisyonu Başkanı Teoman Mustafa Akyol ile okulun idareci ve öğretmenleri katıldı.

### **TAMER KIRAN, TOBB YÖNETİM KURULU TOPLANTISI'NA KATILDI**

İMEAK DTO Yönetim Kurulu Başkanı ve TOBB Yönetim Kurulu Başkan Yardımcısı Tamer Kiran, 26-27 Şubat 2024 tarihlerinde Bursa'da düzenlenen TOBB Yönetim Kurulu Toplantısı'na katıldı. Kiran toplantı kapsamında gerçekleştirilen Bursa Odalar ve Borsalar Ortak Akıl Toplantısı'na iştirak etti.

### **TOBB TÜRKİYE SEKTÖREL EKONOMİ ŞURASI'NDA DENİZCİLİK SEKTÖRÜ DE ELE ALINDI**

İMEAK DTO Yönetim Kurulu Başkanı ve TOBB Yönetim Kurulu Başkan Yardımcısı Tamer Kiran, 29 Şubat 2024 Perşembe günü TOBB Türkiye Sektörel Ekonomi Şurası'na katıldı.

TOBB Başkanı Rifat Hisarcıkloğlu'nun ev sahipliğinde TOBB İki Kuleler'de gerçekleştirilen toplantıya Cumhurbaşkanı Yardımcısı Cevdet Yılmaz, Sanayi ve Teknoloji Bakanı Mehmet Fahri Kacır, Çalışma ve Sosyal Güvenlik Bakanı Vedat Işıkhhan, ilgili bakanlık temsilcileri ile sektör meclis başkanları iştirak etti. Toplantıda TOBB Denizcilik Sektör Meclisi Başkanı ve İMEAK DTO Yönetim Kurulu Başkan Yardımcısı Recep Düzgüt denizcilik sektörüyle ilgili sorunları ve çözüm önerilerini dile getirdi.



**Beşiktaş Marine**

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



**Expert Ship  
Service and Repair**



**Ship Chandling and  
Technical Store**



**Crewing and Ship  
Agency Service**



**Provision and  
Bonded Store**



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

info@besiktasmarine.com  
safety@besiktasmarine.com  
www.besiktasmarine.com  
besiktas.marine

**HEAD OFFICE**

Evliya Çelebi Mah. Genç Osman Cad.  
No:45/C P.K.:34944 İçmeler  
Tuzla/İstanbul



JUNE  
28  
2024



# Bosphorus Ship Brokers' Dinner 2024

Lütfi Kırdar Congress Center

Değerli sektör paydaşlarımız,

Derneğimizin bu sene altıncısına ev sahipliği yapacağı uluslararası  
Bosphorus Shipbrokers Dinner, 28 Haziran 2024 Cuma akşamı  
Lütfi Kırdar Kongre Merkezi'nde düzenlenecektir.

info@gbd.org.tr  
www.gbd.org.tr

Saygılarımızla,  
Gemi Brokerleri Derneği  
Yönetim Kurulu

ONURSAL



SPONSOR

ALTIN SPONSOR

MCE KARGO  
SHIP HANDLING & LOGISTICS SERVICE



AKT

ZEV MARINE

SPRING MARINE  
(Incorporated in the U.K. Ltd.)



TRANSBOS

Esenyel | Partners  
SHIP MANAGERS & CONSULTANTS

ÜLGEN  
MARITIME & LOGISTICS INC.

AQUA  
CLEARING

ZKSC  
EST. 1978  
30.000.000.000 TL

K

ARION

STATU

GÜMÜŞ SPONSOR

PEGASUS  
SHIPPING

VEYSEL VARDAL  
SHIPPING & TRADING CO.



yagci

SBM  
CHARTERING

Anka Chart  
Chartering & Brokerage

exen  
Eisenh  
Chartering and  
Trading Ltd.

KALYA  
SHIPPING

imza  
MARITIME

PLATIN  
SHIPPING & TRADING

BRONZ SPONSOR

YILDIZLAR  
DENİZLİK VE TİCARET A.Ş.

BATI  
PRIMA TIVE  
LOGISTICS

AKBO  
AKSON BOSA  
Chartering CO.

SUVASI

UO  
Shipping

Gemini  
Denizcilik ve Ticaret Ltd  
Chartering & Trading Ltd

HANULK

FORSA

UNERCO

IDEA  
LOGISTICS

Uniqair B&B Carriers

CORE  
SHIPPING

GÜNDEMİ

IDEAL

ARKAS  
BUNKER

Battal B  
Marine

TQ GROUP



## CELEBRATING A MILESTONE

Yalova Shipyard proudly welcomes our first Aframax tanker, showcasing our capability for major maritime projects

Contact  
Us!

## EXPANDING HORIZONS

Yalova Shipyard successfully hosts our first LPG Tanker, demonstrating our expertise in handling specialized maritime vessels.



# TOBB TÜRKİYE SEKTÖREL EKONOMİ ŞURASI'NDA DENİZCİLİK SEKTÖRÜ DE ELE ALINDI

İMEAK DTO Yönetim Kurulu Başkanı ve TOBB Yönetim Kurulu Başkan Yardımcısı Tamer Kıran ve TOBB Denizcilik Sektör Meclisi Başkanı ve İMEAK DTO Yönetim Kurulu Başkan Yardımcısı Recep Düzgüt TOBB Türkiye Sektörel Ekonomi Şurası'na katıldı.



İMEAK DTO Yönetim Kurulu Başkanı ve TOBB Yönetim Kurulu Başkan Yardımcısı Tamer Kıran ve TOBB Denizcilik Sektör Meclisi Başkanı ve İMEAK DTO Yönetim Kurulu Başkan Yardımcısı Recep Düzgüt 29 Şubat 2024 Perşembe günü TOBB Türkiye Sektörel Ekonomi Şurası'na katıldı. TOBB Başkanı Rifat Hisarcıkloğlu'nun ev sahipliğinde TOBB İkiz

Kuleler'de gerçekleştirilen toplantıya Cumhurbaşkanı Yardımcısı Cevdet Yılmaz, Sanayi ve Teknoloji Bakanı Mehmet Fahri Kacır, Çalışma ve Sosyal Güvenlik Bakanı Vedat Işıkhan, ilgili bakanlık temsilcileri ile sektör meclis başkanları iştirak etti.

Cumhurbaşkanı Yardımcısı Cevdet Yılmaz Şura'nın açılışında yaptığı



konuşmada, ilgili bakanlıkların ve özel sektör temsilcilerinin bulunduğu Yatırım Ortamını İyileştirme Koordinasyon Kurulunda (YOİKK) 57 maddelik bir eylem planı hazırladıklarını ve yarın deklare etmeyi planladıklarını söyledi.

TOBB çatısı altında iş dünyasının nabzını tuttıkları tüm buluşmaları, ekonomik yapıyı paydaşlarla birlikte güçlendirmek için bir fırsat olarak gördüklerini belirten Yılmaz, TOBB'u Cumhurbaşkanı Recep Tayyip Erdoğan'ın 21 yıldır benimsediği perspektif doğrultusunda, ekonomi ve ticarete ilişkin reformların mutfağı olarak gördüklerini ifade etti.

Yılmaz, 2024-2026 dönemini kapsayan Orta Vadeli Program (OVP) ile 2024-2028 dönemini kapsayan 12'nci Kalkınma Planı başta olmak üzere yol haritalarını iş dünyasının temsilcileriyle fikir birliği içinde hazırlayıp hayata geçirdiklerini vurguladı. Toplantıda TOBB Denizcilik Sektör Meclisi Başkanı ve İMEAK DTO Yönetim Kurulu Başkan Yardımcısı Recep Düzgüt denizcilik sektörüyle ilgili sorunları ve çözüm önerilerini dile getirdi.





# TOBB TÜRKİYE ULAŞTIRMA VE LOJİSTİK MECLİSİ TOPLANTISI'NDA SEÇİM YAPILDI

İMEAK DTO Yönetim Kurulu Başkanı ve TOBB Başkan Yardımcısı Tamer Kiran, TOBB Türkiye Ulaştırma ve Lojistik Meclisi toplantısına katıldı.



İMEAK Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanı ve Türkiye Odalar ve Borsalar Birliği Başkan Yardımcısı Tamer Kiran,

21 Şubat'ta TOBB Türkiye Ulaştırma ve Lojistik Meclisi toplantısına katıldı. TOBB İstanbul Hizmet Binası'nda gerçekleştirilen toplantıya, Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Ulaştırma Hizmetleri Düzenleme Genel Müdür Yardımcısı Dr. Murat Korçak, DTO Yönetim Kurulu üyesi ve Uluslararası Taşımacılık ve Lojistik Hizmet Üretenleri Derneği (UTİKAD)



Yönetim Kurulu Başkan Yardımcısı Kemal Barış Dillioğlu iştirak etti. Mersin Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanı ve TOBB

Yönetim Kurulu Üyesi M. Cihat Lokmanoğlu da, toplantıya video konferans yöntemiyle katıldı.

Toplantıda TOBB Türkiye Ulaştırma ve Lojistik Meclisi Başkanlığı'na Uluslararası Nakliyeciler Derneği Yönetim Kurulu Başkanı Şerafettin Aras, başkan yardımcılığına ise UTİKAD Yönetim Kurulu Başkanı Bilgehan Engin seçildi. İMEAK DTO Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kiran toplantı öncesi Altunizade'deki çalışma ofisinde Recep Tayyip Erdoğan Üniversitesi Turgut Kiran Denizcilik Fakültesi Dekanı Prof. Dr. Murat Yaylacı ve Dekan Yardımcısı Doç. Dr. Mehmet Kaptan ile görüştü.



Navigation  
Communication  
Safety Equipments  
IT Systems  
Automation  
Gmdss Radio Survey  
VDR / SVDR Survey  
New Building  
Sales & Supply



"Authorized Service Agent for MacGregor VDR - SVDR, BlueTraker SSAS - LRIT"

Address: Güzelyalı Mh. Egemen Sk. No:38 / 1 Pendik - İstanbul / Türkiye  
Phone: +90 216 507 23 33 Gsm: +90 535 477 44 69 (7 / 24 hrs)  
Mail: info@seatechnic.com Web: www.seatechnic.com



# GREENTECH İŞ FORUMU'NDA TÜRKİYE-ABD TİCARİ İLİŞKİLERİ GÖRÜŞÜLDÜ

İMEAK DTO Başkanı ve TOBB Yönetim Kurulu Başkan Yardımcısı Tamer Kiran, Türkiye-ABD GreenTech İş Forumu'nda Türkiye-ABD ticari ve ekonomik ilişkilerini değerlendirdi.



İMEAK Deniz Ticaret Odası Başkanı ve Türkiye Odalar ve Borsalar Birliği (TOBB) Yönetim Kurulu Başkan Yardımcısı Tamer Kiran, Türkiye-ABD GreenTech İş Forumu'na katıldı.

TOBB İstanbul Hizmet binasında, ABD Ticaret Odası işbirliğinde gerçekleştirilen İş Forumu'nun açılışında konuşan Tamer Kiran, gelişme gösteren Türkiye-ABD ticari ve ekonomik ilişkilerine dikkat

çektii. Forumda ABD Dışişleri Bakanı Kıdemli Danışmanı Büyükelçi David Thorne ve ABD Ticaret Odası Kıdemli Başkan Yardımcısı Marty Durbin birer konuşma yaparken, toplantıya ABD İstanbul Başkonsolosu Julie A. Fadeh de katıldı. İMEAK DTO Başkanı Tamer Kiran toplantının ardından Pakistan Ticaret ve Sanayi Odaları Federasyonu Başkan Yardımcısı Quarat ul Aien ile görüştü.

# KOCAELİ ÜNİVERSİTESİ'NE BAĞLI YÜKSEKOKUL, DENİZCİLİK MESLEK YÜKSEKOKULU ADINI ALDI

Kocaeli Üniversitesi bünyesindeki Karamürsel Meslek Yüksekokulu'nun adı Karamürsel Denizcilik Meslek Yüksekokulu olarak değişti. Düzenlenen törene İMEAK DTO Başkanı Tamer Kiran ve Meclis Başkanı Başaran Bayrak da katıldı.



İMEAK Deniz Ticaret Odası Başkanı Tamer Kiran, 19 Şubat'ta Kocaeli Üniversitesi'ne (KOÜ) bağlı eski adı Karamürsel Meslek Yüksekokulu olan eğitim kurumunun Karamürsel Denizcilik Meslek Yüksekokulu adını alması nedeniyle düzenlenen törene katıldı. Karamürsel'de düzenlenen törene Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Bakan Yardımcısı Osman Boyraz, Altınova Belediye Başkanı Dr. Metin Oral, İMEAK DTO Meclis Başkanı



Başaran Bayrak, İMEAK DTO Yönetim Kurulu üyeleri Burak Akartaş, Orhan Gülcek, İsmail Görgün ve Barış Türkmen; İMEAK DTO Kocaeli Şube Başkanı Vefa İbrahim Aracı, Türk Armatörler Birliği Başkanı Cihan Ergenç, Yalova Altınova Tersane Girişimcileri Sanayi ve Ticaret AŞ Yönetim Kurulu Başkanı Şükrü Fazıl Uzun, denizcilik sektörü temsilcileri, öğretim üyeleri ve öğrenciler iştirak etti. Törende denizcilik eğitimine katkılarından dolayı Ulaştırma



ve Altyapı Bakanlığı Bakan Yardımcısı Osman Boyraz, Tamer Kiran'a; KOÜ Rektörü Prof. Dr. Nuh Zafer Cantürk de Başaran Bayrak'a plaket takdim etti. Plaket takdiminin ardından yüksekokulun Yangın Eğitim Merkezi Platformu'nun açılışı yapıldı. Tamer Kiran ve beraberindeki heyet Kocaeli Üniversitesi Denizcilik Fakültesi'ni de ziyaret ederek Dekan Prof Dr. Soner Esmer ile okulu gezdi.



**AVS**

1985

**GLOBAL SHIP SUPPLY & CATERING**

**AT 1500+ PORTS  
IN 126 COUNTRIES**

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

*at your service globally.*

# ONURSAN

## TEST POOL

*Fast and Efficient*



**Uniform, Safe, and Documented Lifeboat & Rescue Boat, Launching Appliances & Release Gear**

- Operational & Load Tests,
- Through Examinations,
- Overhauls,
- Maintenance and
- Repairs



**ONURSAN**

A Aydınli Birlik OSB, 2. Sokak, No:4, Tuzla / Istanbul / TURKEY  
T +90 216 395 87 80 F +90 216 395 04 60  
W [www.onursan.net](http://www.onursan.net) E [onursan@onursan.net](mailto:onursan@onursan.net)



# INNOVATIVE SOLUTIONS

# SUSTAINABLE RESULTS

By pairing our technical knowledge with the latest digital technologies, ABS leads the maritime industry in providing customers with innovative, tailored sustainability solutions that deliver results.



---

Learn more today at  
[www.eagle.org/sustainability](http://www.eagle.org/sustainability).



# ELLEÇLEMEDE YENİ LİDER ALIĞA

Aliğa limanlarında 2023 yılında 81 milyon ton yük elleçlemesi yapıldı. Aliğa limanları bu verilerle uzun yıllardır zirvede yer alan Kocaeli'ni geçerek, Türkiye'nin en fazla yük elleçleyen liman bölgesi konumuna yükseldi. İMEAK DTO Yönetim Kurulu Başkanı Adem Şimşek bu son gelişmeyi değerlendirdi.



Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı'nın verilerine göre, Aliğa limanlarında 2023'te gerçekleşen toplam yük elleçlemesi bir önceki döneme yüzde 0,36 artarak 81 milyon 355 bin ton oldu ve 2023 yılını 81 milyon 291 bin ton elleçleme ile kapatan Kocaeli limanlarını geride bırakıp birinciliğe yerleşti.

İMEAK Deniz Ticaret Odası Aliğa Şubesi Yönetim Kurulu Adem Şimşek konuyu dergimize değerlendirdi. Şimşek, "Şube olarak hizmet vermeye başladıkları 2018 yılından beri sorumluluk alanları olan Kuzey Ege bölgesinde denizcilik sektörüne ve üyelere imkanları doğrultusunda ve merkezimizin de destekleriyle katkı vermeye devam ediyoruz" dedi. "2023 yılının dış ticaret, gümrük ve limanlarda elleçleme rakamlarının açıklandığı şu dönemde bizde genel değerlendirmelerimizi ve yorumlarımızı sizlere iletmek istedik" diyen Adem Şimşek şöyle devam etti: "2023 yılının ticari değerlendirmelerime

başlamadan evvel 6 Şubat tarihinde Kahramanmaraş merkezli tarihimizin en büyük deprem felaketinde hayatını kaybeden vatandaşlarımızı bir kez daha rahmetle anıyor, kaybettiğimiz tüm vatandaşlarımızın mekanlarının cennet olmasını diliyorum. 1 yıl önce 11 ilimizde ve çevresinde çok büyük yıkıma ve tahribata yol açan, 53 bin 537 vatandaşımızı kaybettiğimiz depremlerin acısı ne yazık ki hala yüreklerimizde o gün gibi hissediyoruz. O günden bugüne hem Odamız olarak hem de kendi imkanlarımızın elverdiği sürece bölgeye desteğimiz sürdü. Evlerini kaybeden tüm vatandaşlarımız devletimizin tüm imkanlarını ortaya koyduğu bir süreçte kendi yeni evlerine en kısa süre içerisinde geri döneceklerine inanıyorum. Geçtiğimiz yılı tüm dünyada yaşanan savaşlar, İsrail'in Gazze'ye yönelik sürdürdüğü soykırıma varan saldırılar, Panama ve Süveyş kanalı geçişlerinde yaşanan problemler ile bunun nakliye fiyatlarına ve transit sürelere kötü yansımaları,

ticaretin akışında yaşanan sıkıntılarla birlikte hem Uzak Doğu hem de Avrupa kıtasındaki düşük büyüme oranları ve son olarak küresel iklim tehdidinin getirdiği olumsuzluklar nedeniyle iyi geçiremedik. 2024 yılının ilk aylarını da bu sorunların etkisinde geçiriyoruz".

Adem Şimşek, "Bu çok olumlu olmayan tablo karşılığında Aliğa şubemize bağlı limanlarımızda geçen 5 yılda olduğu gibi artış eğrisi devam etmiş ve sonucunda Kocaeli Bölgesi'ni geride bırakarak Türkiye'de ilk sıraya çıkmış bulunmaktayız. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığımızın 2023 yılı verilerine göre Aliğa Liman başkanlığı bölgesinde bulunan liman işletmelerimiz Türkiye'de elleçlenen yükün yaklaşık % 15,61'sına denk gelen 81.355.615 net ton işlem yapmışlardır. Bu tonajın 32.169.319 kısmı yükleme, 49.186.296 bölümü ise boşaltma olarak kayıtlara geçmiştir. Bu güzel rakamlara ulaşan tüm üye işletmelerimize ve emeği geçen herkese teşekkür ederim. 2024 yılına kapasitelerini büyüterek giren liman işletmelerimiz ve akabinde büyütme projelerini devreye sokacak işletmelerimiz ile birlikte Aliğa bölgesinin büyümesi sürekliliğini koruyacaktır" şeklinde konuştu.

Adem Şimşek gelişmeleri şöyle değerlendirdi: "2023 yılında Aliğa Bölge Liman Başkanlığı bazında gelen gemi adedimiz 6329 olarak gerçekleşmiştir. 2022 yılı ile karşılaştığımızda % 4,1 pozitif değişim dikkat çekmektedir. Toplam gemi adedinin 1629 adedi Türk bayraklı, 4700 adedi ise yabancı bayraklı gemi olarak gözükmektedir. Türkiye'de toplam taşınan yükün kargo tiplerine göre ayrımına bakıldığında kuru dökme, genel kargo, sıvı dökme, ve araç sekmelerinin

hepsinde düşüş olmuştur. Fakat, konteynerle taşınan yüklerin kümülatif tonajı 2022 yılına göre % 2,47 artarak 133.467.400 ton olmuştur. Genel bu artış son 5 yılda sürekli olarak artan TEU rakamlarımıza direkt yansımıştır. Üç adet konteyner terminalimizin elleçledikleri TEU adedini % 6,16 arttırarak 1.585.819 adete getirmişlerdir. Yeni yapılan yatırımların ve ekstra gelecek konteyner servislerin etkisiyle Aliğa gelecek yıllarda adetlerini arttırarak Türkiye sıralamasında en yukarıya doğru gidecektir.

Pandemi etkilerinden kendini kurtararak 2011-2015 arasında ulaşılan gemi

adetlerine, turist sayılarına gelmesini ve geçmesini beklediğimiz kruvaziyer gemi trafiğinde ise bölgemizdeki Dikili limanı küçüğe olsa bir pay almıştır. 2023 yılında Dikili limanımıza 25 adet kruvaziyer gemi ve 6530 yolcu hareketi olmuştur. Ulaştırma ve Altyapılar Bakanlığımızın bölgemizle ilgili açıkladığı tüm olumlu verilere Ticaret Bakanlığımızın gümrük verileri de eklenmiştir.

Aliğa Gümrük Müdürlüğü bünyesinde 2023 yılında 21 milyar 829 milyon 758 bin dolar ihracat gerçekleşirken, 14 milyar 270 milyon 420 bin dolar ithalat gerçekleşmiştir. Aliğa Gümrük

Müdürlüğümüz, Gümrük müdürlükleri bazında en çok ihracat gerçekleşen 2'nci Gümrük Müdürlüğü olmuştur. Aliğa Gümrük Müdürlüğü ve tüm liman işletmelerimizden yapılan ithalat ihracat toplamı Türkiye'nin yaklaşık olarak % 8 olarak gözükmektedir. Genel seçimler sonrası değişen ve bu yıl içinde iyileşme yönünde hareketlerini göreceğimiz ekonomik verilerinde etkisiyle ihracatımızın arttığı, üretimin ve istihdamın yükseldiği bir yıl geçirme dileğiyle, tüm denizcilik camiamıza hayırlı ve bol kazançlar dilerim".

(*DTO Aliğa Şubesi*)

## BODRUM ŞUBEDEN YAT İŞLETMECİLİĞİ VE HİZMET EĞİTİMİ

İMEAK DTO Bodrum Şubesi Ticari Yatçılıkta Hizmet Kalitesinin Arttırılması ve Hizmet Eğitimi ile ilgili "Sürdürülebilir ve Geliştirilebilir" bir eğitim programını hayata geçirdi. Şube Başkanı Orhan Dinç konuyla ilgili bir açıklama yaptı.



Orhan Dinç'in konuyla ilgili açıklaması şöyle: "Kış günlerinin bitmek üzere olduğu ve baharın gelişini müjdeleyen çiçek kokuları Bodrum Yarımadasını sarımsı durumda. Her gün yeni bir adım attığımız sektörümüzde sürdürülebilir ve geliştirilebilir bir projeye daha imza attık. Ticari Yatçılıkta Hizmet Kalitesinin Arttırılması ve Hizmet Eğitimi ile ilgili "Sürdürülebilir ve Geliştirilebilir" bir eğitim programını eğitimi komisyonumuzca çalıştıktan sonra İMEAK Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanımız Sayın Tamer Kıran'ın destekleri ile hayata geçirdik.

Türkiye'nin dışarıya açılan yüzü olan ticari yatçılıkta mevcut çalışan personelin, görgü, bilgi ve becerilerinin arttırılması, sektöre yeni atılan elemanların bu sektöre adaptasyonunun sağlanması ve yetiştirilmesi, sektöre ilgisi olan elemanların daha hızlı yetişmeleri için gerekli pratik ve teorik bilgilerin öğretilmesi, sektördeki mevcut rakip ülkelerle hizmette daha rekabetçi bir güce kavuşmak, çevre ve atıklar konusunda personelin yeterli bilince ve görgüye ulaşarak çevrenin korunmasına katkıda bulunmak, yatlıardaki güvenlik konusunda personelin gerekli bilgi, görgü ve bilince kavuşmasını sağlamak, donatanlar, acente sahipleri ve çalışanları, kaptanların da bu eğitimi alarak yatçılıkta bir bütün olarak gerekli standardizasyona ve kaliteye ulaşılmasını sağlamak bu programın en önemli amaçları olarak değerlendirilebilir. Piri Reis Üniversitemiz Sürekli Eğitim Merkezi (PÜSEM) tarafından uzaktan, online devam eden eğitimlerimizle İMEAK Deniz Ticaret Odası Eğitim Birimimiz ilgilenmekte. Bizim tohumlarını attığımız bu proje şimdilerde

sadece adını yatçılık sektöründe duyurmuş olsa da ilerleyen zamanda amacımız sektörümüzün her alanını temsilen kaliteli yetişen nesil yetiştirerek kökleri sağlam bir ağaç oluşturmak".

DTO Bodrum Şubesi Yönetim Kurulu Başkanı Orhan Dinç eğitime ilgili konu başlıklarını da şöyle sıraladı: "Yatta misafir memnuniyeti ve davranış biçimi, yatta personelin görev ve sorumlulukları, servis eğitimi, kabin hizmetleri, servis botları kullanımı ve su sporları, teknelerde çevrenin korunması ve atık yönetimi, acil durumlarda yapılması gerekenler ve teknede güvenlik". Orhan Dinç sözlerini şöyle noktalandı: "İMEAK Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanımız Sayın Tamer Kıran'a bize açtığı bu yolda destekleri için ve Merkez Eğitim birimimiz destekleri için teşekkür eder, daha nice projelere atılacak imzalara niyet etmek istediğimizi belirtmek isterim. Pruvanız neta, rüzgarınız kolayına olsun".

(*DTO Bodrum Şubesi*)

# ANTALYA ŞUBESİ MECLİS TOPLANTISINA SAHİL GÜVENLİK ANTALYA GRUP KOMUTANI DA KATILDI

İMEAK Deniz Ticaret Odası Antalya Şubesi'nin Şubat Ayı Olağan Meclis Toplantısı, 27 Şubat'ta odanın meclis salonunda yapıldı.



Meclis Başkanı Berna Küner Vanmannekes'in başkanlığında gerçekleştirilen toplantıya Sahil Güvenlik Antalya Grup Komutanı SG Yarbay



olduğunu ifade ederek sözlerine başlayan DTO Antalya Şubesi Yönetim Kurulu Başkanı Ahmet Çetin, "Ülke ekonomisinin en büyük katma değerlerinden biri olan turizm sektörünün başkenti Antalya'nın 2024 hedefi çok büyük. Geçtiğimiz günlerde Sayın Valimiz Hulusi Şahin'in de ifade ettiği gibi Antalya'mızın tarihi bir sezon geçirmesi

Başkanlığımız olmak üzere tüm kamu kuruluşlarıyla ve paydaşlarımızla birlikte çalışmalarımıza devam ediyoruz. Hem Antalya'yı ziyaret edecek konuklarımızın hem de üyelerimizin memnun kalacağı düzenlemeler üzerinde çalışmalarımız devam ediyor. Yeni sezona hepimiz hazır bir şekilde gireceğiz ve Antalya'mızın turizm hedefini yakalaması için denizciler olarak elimizden geleni yapacağız" şeklinde konuştu. 2024'te beklenen turist sayısındaki artışla doğru orantılı olarak denizcilerin devam eden sorunlarının da ön plana çıkacağını düşündüklerini belirten Çetin, "Turizm sektörünün en önemli gelir kaynaklarından olan deniz turizmi paydaşlarının sorunlarının çözümünün 2024 hedeflerine ulaşılmasını kolaylaştıracağını düşünüyoruz. Tüm konularla ilgili olarak gerekli mercilerle fikir alışverişlerimiz devam ediyor. Sayın Valimiz Hulusi Şahin de bize her konuda destek oluyor, ona da buradan teşekkür ediyorum. Son olarak İMEAK Deniz Ticaret Odası Antalya Şubesi olarak üzerimize düşen görevi yerine getirmek için yoğun çaba harcadığımızın bilinmesini isterim" ifadelerini kullandı.



Tolga Coşkun da katıldı. Toplantıda DTO Antalya Şubesi Yönetim Kurulu Başkanı Ahmet Çetin, faaliyetler ve hedefler hakkında meclis üyelerine bilgi verdi. 2024'ten beklentilerinin büyük

için hepimiz elimizden geleni yapacağız ve 2024'ü yeni rekorlarla kapatacağımızı düşünüyorum. Bu konuda valiliğimiz koordinasyonunda başta Sahil Güvenlik Grup Komutanlığımız ve Bölge Liman

**(DTO Antalya Şubesi)**





Customer Satisfaction Delivered

As a main sponsor of WCA, the world's largest and most powerful network fair, we joyfully contribute to shaping the future of global logistics. Your companion in logistics, uniting the world with trust for 78 years.

Visit our stand at WCA → Booth: F7-F12

# BEYOND THE HORIZON

4

CONTINENTS

11

COUNTRIES

29

CITIES



TÜRKİYE ▪ BELGIUM ▪ CHINA ▪ NETHERLANDS ▪ SINGAPORE  
THAILAND ▪ UNITED KINGDOM ▪ USA ▪ VIETNAM ▪ AUSTRALIA ▪ UKRAINE



kinayofficial



KINAY



KINAY



KINAY

# ALIAĞA'DA 10 YAPAY RESİF DENİZLE BULUŞTU

İMEAK DTO Aliğa Şubesi'nin de destek verdiği ve Aliğa Körfezi'nin farklı bölgelerine 600 yapay resif bırakılmasını hedefleyen projenin ilk aşaması gerçekleştirildi.



Aliğa Körfezi'nde balık popülasyonunun artırılması için bakanlık, kaymakamlık, üniversite ve Aliğa Belediyesi iş birliğinde yürütülen çalışmalar sonucu Aliğa Körfezi'nin farklı bölgelerine bırakılacak olan 600 adet yapay resiften 10



tanesi denizle buluştu. İMEAK Deniz Ticaret Odası Aliğa Şubesi'nin de destekleriyle gerçekleştirilen projenin ilk aşaması olarak 10 resifin denize bırakılması için düzenlenen programa Aliğa Kaymakamı Zekeriya Güney, Aliğa Belediye Başkanı Serkan Acar,

Garnizon Komutanı Albay Faruk Altun, Tarım ve Orman Bakanlığı İzmir İl Tarım ve Orman Müdürü Mustafa Şahin, Aliğa Deniz Liman Şube Müdür Vekili Kadir Sonocak, Aliğa İlçe Tarım ve Orman Müdürü Selim Aksakal, İMEAK DTO Aliğa Şubesi Yönetim Kurulu Başkanı Adem Şimşek, İMEAK DTO Aliğa Şubesi Yönetim Kurulu Başkan Yardımcısı Ufuk Yıldırım, Aliğa Su Ürünleri Kooperatifi Başkanı Hakan Şengül, İMEAK DTO Aliğa Şubesi yönetim kurulu üyeleri Tarkan Avcı, Birol Akgöz ve Su Ürünleri Kooperatifi üyeleri katıldı.

*(DTO Aliğa Şubesi)*

# BAŞKAN OĞUZ ÜNLÜER OKUL AÇILIŞINA KONUŞMACI OLARAK KATILDI

İMEAK DTO Karadeniz Ereğli Şubesi Yönetim Kurulu Başkanı Oğuz Ünlüer, Sakarya Uygulamalı Birimler Üniversitesi Denizcilik Meslek Yüksekokulu'nun bahar dönemi açılışında bir sunum yaptı ve okulda incelemelerde bulundu.



Sakarya Uygulamalı Birimler Üniversitesi Denizcilik Meslek Yüksekokulu'nun düzenlediği 2023-2024 Akademik Bahar Yarıyılı ilk ders etkinliğine İMEAK Deniz Ticaret Odası Karadeniz Ereğli (Batı Karadeniz Bölgesi) Şubesi Yönetim Kurulu Başkanı Oğuz Ünlüer konuşmacı olarak katıldı.



"Deniz Ticaret Odalarının Denizcilik Sektöründeki Rolü" başlıklı bir sunum gerçekleştiren Ünlüer'e sunumunun ardından Yüksekokul Müdürü Doç. Dr. Nuri Akkaş tarafından teşekkür belgesi takdim edildi. Yüksekokulda incelemelerde de bulunan Ünlüer, Doç. Dr. Nuri Akkaş'tan okul hakkında



bilgiler aldı. Ayrıca İMEAK Deniz Ticaret Odası tarafından okula kazandırılan ve açılışını İMEAK Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran'ın gerçekleştirdiği GMDSS simülatörü başta olmak üzere, okulda bulunan simülatör merkezini de ziyaret etti.

*(DTO Karadeniz Ereğli Şubesi)*



**almar**  
marine fire safety systems

# İNÖVATİF YANGIN ALGILAMA & SÖNDÜRME SİSTEMLERİ

Almar Fire olarak, 2000 yılında başladığımız deniz güvenliği yolculuğumuzda sadece sektör lideri olarak yerimizi almakla kalmadık, aynı zamanda benzersiz uzmanlık ve kusursuz hizmet anlayışımızla yeni standartlar belirleyerek güvenlik anlayışını bir üst seviyeye taşıdık. Denizcilik sektöründe sabit yangın algılama ve söndürme sistemlerine yönelik karşımıza çıkan zorluklara, hızlı ve yüksek kaliteli çözümler sunarak, birçok büyük projeyi başarıyla tamamladık.

Almar Fire ile güvenle yola çıkın, yolculuğunuzun sorunsuz olduğundan emin olun. Şirketimizi keşfedin ve güvenliğinizi nasıl önceliğimiz olarak benimsediğimizi öğrenin.



## Sistem Tasarım

Mühendis ekibimizin özenle tasarladığı sistemlerle güvenliğinizi en üst seviyeye çıkarıyor. Her tasarımımız, yüksek güvenlik standartlarına uygun olarak sertifikalandırılıyor.

Projelerimizi, geminizin ihtiyaçlarına özel olarak şekillendiriyor ve güvenliğinizi her zaman önceliğimiz olarak görüyoruz.



## İmalat

Deneyimli ekibimizle, tasarımlarımızı özenle hayata geçiriyor ve yangın söndürme sistemleri inşa etmekte öte, uluslararası denizcilik kurallarına standartlarına uygun, yaratıcı ve inovatif çözümler üretiyoruz. Her adımda hassasiyetle çalışarak ürettiğimiz sistemlerimiz, kalite ve güvenlikten asla ödün vermiyoruz.



## Teknik Servis

Geniş uzman ağıımız aracılığıyla hatasız sistem işlevselliği sağlıyor, küresel boyutta en üst düzey hizmet standartlarını sürdürüyoruz.

Kaliteli malzeme kullanımımız ve uzmanlığımız, etkili teknik destek sunarken, denizlerdeki güvenliğinizi için hızlı ve kesin çözümlerle yanınızda oluyoruz.

PPOLIMAR

ALMAR  
PLATINUM

Bize Ulaşın:

(+90)216 394 2082

www.almarfire.com  
info@almarfire.com



# İSKENDERUN KÖRFEZİ'NDE GEMİ TRAFİĞİ YÜZDE 12 DÜŞTÜ

İMEAK Deniz Ticaret Odası İskenderun Şubesi Yönetim Kurulu Başkanı Kemal Kutlu, geçen yılın şubat ayına kıyasla İskenderun Körfezi'ndeki gemi geçişlerinin yüzde 12 oranında azaldığını açıkladı.



Bir yıllık verileri kamuoyu ile paylaşan İMEAK Deniz Ticaret Odası İskenderun Şubesi Yönetim Kurulu Başkanı Kemal Kutlu, geçen yıl deprem felaketinin yaşandığı şubat ayının genelde deniz trafiğinin yüzde 35 ila yüzde 50 düştüğünü bu ay olduğunu belirtti.

Kutlu, bir önceki yıl şubat ayında İskenderun Körfezi'nden 5879 geminin geçtiğini, bu yıl şubat ayı itibarıyla sayının 5181 olarak kaydedildiğini vurgulayarak gemi trafiğindeki düşüşü dikkat çekti. İskenderun ve Ceyhan olmak üzere iki liman başkanlığına bağlı olan İskenderun Körfezi'nde ortalama 60'ar milyon ton civarında yük elleçleniyor. Başkan Kutlu "Rakamlar birbirine yakın; bazen Ceyhan öne geçiyor, bazen İskenderun.

Ceyhan'da Kürt bölgesiyle Irak merkezi hükümeti problemi nedeniyle petrol akışında azalma oldu; 2022'de 67



milyon ton olan yük elleçlemesi 59 milyon tona düştü. İskenderun bölgesinde ise ufak bir artışla 60,5 ton civarında oldu" diye açıkladı. İskenderun bölgesine bağlı limanlarda çok fazla etkileşim olmadığına da değinen Başkan Kutlu "Depremde iki limanımız hariç diğer limanlarımız hiç hasar görmedi. İki limanımız ise kısmi hasar gördü. Limakport'ta sadece konteyner elleçliyor, diğer NAN konteyner yükleri kabul etmiyor.

Sadece konteyner trafiğinde geçen sene radikal bir düşüş görmedik: 2022'de 6550 adet, 2023'te 6648 adet. Konteyner trafiği başa baş gitmiş, fakat 2024'ün ocak ayında gemi trafiği ve yük açısından aşağı yukarı iki tarafta da konteyner ve diğer yüklerde yüzde 10'a yakın azalma var.

Anladığımız kadarıyla depremle değil daha çok dünya ticaretiyle ilgili bir

durum; dünya gemi ticaretinde geçiş yollarındaki problemler navlunları etkileyecek gibi.

Panama kanalını besleyen nehirlerin sularının azlığı yüzünden, günde 36 gemi trafiği önce 24'e düştü; şu anda da 18-20 gemi arasında. İkinci problemlilik nokta Süveyş kanalı.

Bizim bölgemizde ithalat genelde Uzakdoğu-Singapur-Çin, Singapur-Avrupa hattında. Gemiler Süveyş Kanalı'nı kullanırsa yolculuk yaklaşık 26 gün sürüyor; fakat Süveyş'i kullanmadan Afrika'yı dolaşırlarsa 11 bin 500 mil yol kat ediyor ve yolculuk neredeyse 36 gün sürüyor. Maalesef ocak ayında gemi trafiğimizde geçen seneye göre yüzde 10'luk azalma var. Bu sene bütün dünyada seçim yılı, bu da biraz ticareti etkiliyor olabilir" dedi.

**(DTO İskenderun Şubesi)**

# YÖNÜMÜZ SİZSİNİZ



Medkon APP Download

15 Yıldır uluslararası ve yurtiçi deniz ve kara taşımacılığı alanlarında faaliyet gösteren Medkon Lines, konteyner hat servisi, feeder konteyner servisi, kabotaj taşımacılığı, açık yük ve proje taşımacılığı, brokerlik, gemi kiralama, lojistik servis sağlayıcılığı, S&P, forwarding, gemi alım-satım, kara nakliyesi, depo işletmeciliği ve gemi-liman acenteliği alanlarında faaliyet göstermekte olup, müşterilerine taşımacılığın her alanında güvenilir ve çözüm odaklı hizmet vermektedir.

# CONTRACTED IT SERVICES

Türkiye'nin İlk Kontratlı IT Çözümleri

navee technology

## Teknolojiyle

Gemilerinizin köprü üstü IT altyapısını  
yenilikçi hizmetlerimizle güçlendiriyoruz.

Denizcilik sektöründe öncü çözümlerimizle,  
güvenlik ve verimliliği artırıyoruz.

## Yelken Açın!

- Gemi Ağı Tasarımı ve Kurulumu
- Kesintisiz IT Destek Hizmetleri
- Bilgisayar Bakımı ve Yükseltme
- Yardımcı Ekipman Sağlama
- Yazılım Çözümleri
- İletişim Sistemleri Yönetimi
- Siber Güvenlik Çözümleri

# EN İYİLERİN TERCİHİ JOTUN BOYA



6.000 kişilik konaklama kapasitesi ile dünyanın en büyük gemisinin Oasis of the Seas olduğunu biliyor muydunuz? 16 güvertesi olan bu geminin yüksekliği 72 metre. Boya tercihinin ise Jotun olması tesadüf değil.

Jotun 100'ü aşkın ülkede 9.800 çalışanı ile tek bir amaç için çalışır:

**Jotun Yapıları Korur**



**Jotun  
Yapıları  
Korur**  
jotun.com.tr



İnşaat Boyaları



Deniz Boyaları



Endüstri Boyaları



Toz Boyalar

# ÇANAKKALE GEÇİLMEZ!

Kadın erkek her yaştan insanımızın vatan toprağını savunmak için hiçbir fedakârlıktan kaçınmayacağını yedi düvele anlatan 18 Mart 1915 Çanakkale Zaferi'nin bu yıl 109'uncu yıldönümü kutlanıyor.



Ege Denizi'nden Çanakkale Boğazı'na girerken, Gelibolu Yarımadası'nda heybetle yükselen Şehitler Abidesi dünya tarihine damga vurmuş bir kahramanlık destanını yedi düvele hatırlatır. Temsil ettiği derin anlamlarla birlikte bir anıttan çok daha

fazlasıdır: Vatan toprağı mevzu bahis olunca Türk milletinin yediden yetmişe her neferinin kanının son damlasına kadar mücadele etmekten çekinmeyeceğinin kanıtıdır aslında.



Osmanlı Devleti, 30 Ekim 1914'te Almanya'nın yanında Birinci Dünya Savaşı'na girdikten sonra Kafkas ve Galıçya'dan Makedonya ve Suriye'ye dek yedi farklı cephede İtilaf Devletleri'ne karşı savaşmaya başladı. Ancak Sarıkamış'ta üç gün içinde 50 bin askerin donarak kaybedilmesiyle Doğu Cephesi tamamen çöktü. Bu arada Almanya'nın baskısı, savaşın yarattığı bunalımlar ve komünist tehdidi yüzünden Rusya'daki çarlık rejimi de çalkantılarla sarsılıyordu. İtilaf Devletleri, Osmanlı Devleti'ni bir an önce savaş dışı bırakmak için denizden yapılan güçlü bir çıkartmayla Gelibolu Yarımadası'ndan İstanbul'a ilerlemeyi, İstanbul'u ele geçirip Rusya'ya Boğazlar üzerinden yardım götürmeyi planladı.

Batılı ülkelerin oluşturduğu itilafa karşı Osmanlı Devleti'nin topraklarını savunduğu Çanakkale Savaşı 3 Kasım 1914 ile 18 Mart 1915 tarihleri arasında deniz savaşları, 25 Nisan 1915 ile 9 Ocak 1916 tarihleri arasında da Gelibolu Yarımadası'nda vuku bulan kara savaşları şeklinde gelişti. İngiltere'den 400 bin, Osmanlı İmparatorluğu'ndan 500 bin ve Anzaklarla birlikte Fransa üzerinden 125 bin asker savaşa katıldı.

## İTİLAFLI DEVLETLERİ BEKLEMEDİKLERİ BİR DİRENÇLE KARŞILAŞTI

Çanakkale Boğazı'na ilk saldırılar 1915 yılının Şubat ayında başladı. O dönemde Britanya İmparatorluğu'nun donanma bakanı olan Churchill, hiç yenilgi almamış İngiliz Donanması'nın gücüne çok güveniyor, Fransa'nın da desteğiyle "hasta adam" olarak görülen Osmanlı Devleti'ne karşı Çanakkale Boğazı'nı kolayca aşacağına inanıyordu. 13 Mart 1915'e kadar düşman gemileri tabyaları top ateşine tuttu, mayın tarama gemileri olabildiğince yol açtı. Ama hesapladıklarından çok daha büyük bir dirençle karşılaştılar. Osmanlı Ordusu Boğazdaki donanmasını güçlendirmiş, kıyılara gemilerden sökülün





topları yerleştirmişti. Ayrıca mayın hatları sıralanmış, her iki yakada seygar bataryalar oluşturuldu.

İtilaf Devletleri 18 Mart'ta onları mutlaka zafere götüreceğine inandıkları planı devreye soktu: Üç deniz tümeninden oluşan düşman filosu sabah saatlerinde boğazda belirdi. Birinci tümendeki

üçüncü tümenin yerini alacaktı. Ama hesapları tutmadı: Düşman gemilerinin bir bölümü sulara gömüldü. Üçüncü tümen geldiğinde karşılaştığı manzaranın hezimetine karşın ilerlemeyi sürdürünce Nusret Mayın Gemisi'nin bir gece önce döktüğü mayınlar onlara da büyük zarar verdi. Ve sonunda İtilaf Devletleri'nin birleşik donanması geri çekilme kararı aldı.



düşman gemileri Rumeli Mecidiye Tabyası, Namazgâh Tabyası ve Rumeli Hamidiye Tabyası'na ateş yağdırdıktan sonra büyük savaş gemilerinden oluşturulan üçüncü tümen harekete geçti ve hat önündeki yerini aldı. İçeri doğru sokulduklarında şiddetli ateş bu kez onların üzerine yağdı.

İtilaf devletleri Türk bataryaları üzerinde üstünlük kazandıklarında, ikinci tümen

### **“SİZE TAARRUZU DEĞİL, ÖLMİYİ EMREDİYORUM!”**

Deniz harekâtıyla istedikleri sonuca ulaşamayacaklarını idrak eden İtilaf Devletleri, 25 Nisan 1915'te kara harekâtına girişti. Arıburnu'na çıkan düşman birliklerini Mustafa Kemal'in komutasındaki 19'uncu Tümen, Conkbayırı'nda durdurdu. Bu başarıyla albaylığa yükselen Mustafa Kemal, ikinci kez taarruza geçen İngilizlere

karşı Anafartalar Zaferi'ni kazandı; onu Kireçtepe ve II. Anafartalar zaferleri izledi. Mustafa Kemal'in “Ben size taarruzu emretmiyorum, ölmeyi emrediyorum!” emri savaşın kaderini belirledi. Seddülbahir Cephesi, Anafartalar Cephesi ve Arıburnu Cephesi'ndeki yenilgilerle tarumar olan düşman askerlerinin tahliyesi 9 Ocak 1916'da tamamlandı.

Yaşlarına bakılmaksızın 49 kilodan ağır her erkeğin cepheye gittiği ve yaklaşık 253 bin şehidin verildiği Çanakkale Zaferi tarihin yeniden yazılmasına neden oldu. Türk milletinin kadın erkek her bireyi gözünü kırpmadan üstüne düşeni yaptı, “Çanakkale Geçilmez!” sözünün belleklere kazınmasını sağladı.

Anadolu'da Milli Mücadele meşalesinin kıvılcımları çakarken “Anafartalar Kahramanı” Mustafa Kemal üstün askeri dehası, zekâsı, cesareti ve azmiyle Türkiye Cumhuriyeti'ne uzanan yolu açtı. Çanakkale Zaferi'nin dünyadaki yansımaları da en az Anadolu'daki gibi etkileyiciydi. Zafer yaklaşık 250 bin kayıp veren İtilaf Devletleri'nin hanesine “askeri bir beceriksizlik” olarak yazıldı. İtilaf Devletlerinden beklediği desteği alamayan Rusya'da çarlık yıkıldı; Bolşevikler iktidara geldi. İngiltere'de hükümet devrildi.

### **ŞEHİTLER ABİDESİ'NİN DÖRT AYAĞINDAKİ SEKİZ RÖLYEF**

Bugün Gelibolu'da bulunan Şehitler Abidesi'nin dört ayağında sekiz rölyef var. Rölyeflerin denize bakan dört tanesi deniz savaşlarını, karaya bakan dört tanesi de kara savaşlarını anlatıyor.

O noktada mutlaka bir anıt bulunmasını isteyen Atatürk'ün “Anıt Ege Denizi ile Marmara denizinin birleştiği bir noktada, boyu da 40-45 metre yüksekliğinde olsun ve Boğaz'dan geçen herkes görsün!” talimatına rağmen Şehitler Abidesi ekonomik nedenlerden ve türlü aksaklıklardan ötürü ancak 1960'ta tamamlanabildi. Dört büyük sütunun üzerine oturtulan abide, Türk milletinin sağlam temellere dayandığının ve yıkılmaz olduğunun simgesidir.

***Başta Gazi Mustafa Kemal Atatürk olmak üzere bütün şehitlerimizi saygı, sevgi ve minnetle anıyoruz.***

reliable  
partner!



Doğru  
Ekipman ve  
Doğru Ekip ile  
**Denizler**  
bizimle  
temiz...

**MOST Denizcilik** olarak, petrol döküntüsü konusunda planlama, hazırda bekleme, eğitim, tatbikat ve operasyonel müdahale faaliyetlerini gerçekleştirmekteyiz. Türkiye'nin en hassas noktalarında haftanın her günü, günün her saatinde hizmet vermeye hazırız. Açık deniz bariyerleri, sorbent emici malzemeler, sıyrıcılar, yıkama makineleri ve yüzer depolama tanklarını da kapsayan tüm ileri teknoloji altyapımızla ve uzman kadromuzla; **çevreyle, ülkemizi üç yandan kucaklayan denizlerimiz ile dostuz...**

#### HİZMETLERİMİZ

- Kıyı Tesisi Acil Müdahale Hizmeti
- Eğitim ve Tatbikatlar
- Acil Müdahale Operasyonları
- Risk Değerlendirme
- Dalgıçlık ve Su Altı Operasyonları
- Derin Deniz ve ROV Operasyonları
- IHA ile Havadan Görüntüleme ve Endüstriyel Kimyasal Madde Tespiti
- Depolama ve Tank Temizliği
- Pre-booming Hizmetleri



**ACİL ÇAĞRI:**

+90 531 773 3733  
+90 530 940 8787

**MOST Denizcilik Merkez Ofis:**

İstanbul Deri Organize Sanayi Bölgesi (İDOSB),  
Kazlıçeşme Caddesi, No: 12/A Tuzla/İstanbul-TÜRKİYE  
**Telefon:** +(90) 216 394 02 69 • **Fax:** +(90) 216 394 02 79  
info@mostdenizcilik.com • [www.mostdenizcilik.com](http://www.mostdenizcilik.com)

MostDenizcilikTR  
 MostDenizcilik  
 MostDenizcilik

Sektörde lider



**GÜNER ÇELİK HALAT**  
İTHALAT İHRACAT SAN. VE TİC. LTD. ŞTİ



Misyonumuz; müşterilerinin beklentilerini en üst düzeyde karşılayarak kaliteden ödün vermeden ve sektörde önde gelen bir markanın sorumluluğunu üstlenerek yenilikçi bir yaklaşım benimseyerek, küresel düzeyde markamızın başarısını sürdürülebilir hale getirebilmektir.



# ■ 8 MART DÜNYA KADINLAR GÜNÜ

## 8 MART DÜNYA KADINLAR GÜNÜ KUTLU OLSUN!



*İnsan hakları temelinde siyasi ve toplumsal bilincin geliştirilmesi ve kadınların erkeklerle eşit haklara sahip olma mücadelesine adanan 8 Mart Dünya Kadınlar Günü'nün geçmişi 1957 yılına uzanıyor: O yıl 8 Mart'ta New York'taki bir dokuma fabrikasında çalışan 40 bin işçi çalışma şartlarının iyileştirilmesini ve ücretlerde artırılmasını talep ederek kadınların öncülüğünde greve başladı.*

*Polisler grevi durdurmak için binlerce işçiyi fabrikaya kilitledi. Ancak çıkan yangında içeride kilitli*

*kalan 129 işçi yanarak yaşamını yitirdi. Bu üzücü olayın ardından 8 Mart dünyada çeşitli etkinliklerle anıldı. Nihayet 1977'de Birleşmiş Milletler aldığı bir kararla 8 Mart'ı Dünya Kadınlar Günü ilan etti.*

*8 Mart Dünya Kadınlar Günü'nün simgesel önemi bir yana, kadınlar karşılaştıkları tüm zorluklara karşın hayatın her alanında eşitlik, hak ve özgürlük mücadelesi vermeye devam ediyor. Geçen yüzyıla kadar erkeklerin egemenliğinde bir alan olan denizcilik sektöründe tüm dünyada olduğu*

*gibi Türkiye'de de kadınların temsil oranı hala düşük. Ama ülkemizin dört bir yanındaki denizcilik fakültelerinde her yıl artan kadın öğrenci sayısı, kadınların denizciliği bir meslek olarak tercih ederek güçleri ve dirayetleriyle denizciliğin geleceğine katkıda bulunmaya kararlı olduklarını gösteriyor. Biz de bu yıl 8 Mart Dünya Kadınlar Günü için hazırladığımız dosyada denizcilik fakültelerinde öğrenim gören kadın öğrencilerin ve onları yetiştiren kadın akademisyenlerin görüş ve mesajlarına yer verdik.*



**PROF. DR. FUNDA YERCAN**  
PİRİ REİS ÜNİVERSİTESİ DENİZCİLİK  
FAKÜLTESİ REKTÖR YARDIMCISI

### **FUNDA YERCAN: “HER BAŞARILI KADININ GEÇMİŞİNDE ÇOK İYİ VE DESTEKLEYİCİ BİR BABA VARDIR”**

Şanslıydım, çünkü ailem beni eğitim seçeneklerinde hep destekledi. Meslek öncesi önce İzmir Amerikan Koleji gibi bir gelenek okulundan mezun oldum ve o yıllarda İngilizce hazırlık, ortaokul ve liseyi kapsayan 7 yıl süren bir eğitim söz konusuydu. Ortaokul ve lise eğitimimde bize ezbere dayalı olmayan, “öğrenmeyi öğrenme” üzerine bir eğitim verildi. Bir mottomuz vardı, “öğrenmek için gel/toplumla faydalı olmak için mezun ol” ve tabii ki 1970’li 1980’li yıllar için bu farklı bir eğitim anlayışıydı. Bunun yanında, elbette kişisel olarak analitik bakış açısına sahip olmam, araştırmayı çok sevmem, öğrenmeye merakım, daha sonraki seçimlerimi çok etkiledi. Üniversite dönemi geldiğinde, 80’li yıllarda daha popüler bir meslek olan endüstri mühendisliği eğitimi tamamlayıp sanayi ve üretim üzerine çalışmak yerine, denizcilik endüstrisine yöneldim; yine babamın da mesleği vesilesiyle İzmir’de Alaybey Tersanesi’nde, tekne imalatı yapan firmalarda stajlarımı yaptım. Daha sonra yüksek lisansım Deniz İşletmeciliği ve Yönetimi üzerine oldu. Şunu belirtmeden de geçemeyeceğim: Üniversiteyi bitirdiğim yıllarda yurt dışında yaşama planlarım vardı, hatta Amerika’da yüksek lisansa burslu kabul almama rağmen birtakım özel nedenlerden dolayı gidememiştik ve bu benim içimde kalmıştı. Sektörde çalışırken yeni şeyler öğrenmeyi sevdiğim ve farklı konulara merakım olduğu için akademisyenliğe geçiş yapmaya karar vermiştim. Asistanlığım sırasında da yurt dışında doktora yapma

imkânım olunca seçimimin ne kadar doğru olduğunun farkına varmıştım. Doktora eğitimimi Uluslararası Denizcilik ve Lojistik alanında İngiltere’nin denizcilik alanında öncü eğitim kurumlarından biri olan Plymouth Üniversitesi’nde yaptım. Yaklaşık 35 yıla yakındır mesleğin içindeyim, evet hayalimi bu şekilde gerçekleştirdim, hatta gerçekleştirmeye devam ediyorum. Ders vermenin yanında, yurt içinde ve yurt dışında konferanslarda bildiriler sunma, araştırma yapma, projeler yürütme, makaleler yazma, kitaplar yazma faaliyetlerinin yanında, geleceğimizi olan gençlere yeni ve faydalı aktarımlar yapabileceğimize çok güzel bir duygu.

Özellikle akademisyenlik bir yaşam biçimi olan meslek grubundan diyebiliriz, diğer bir deyişle gün içinde ders vermenin dışında saatlere dayalı mesai olmaz, çalışmalarınızı 7/24 her daim yapabilirsiniz; şairlik gibidir, ilham geldiğinde şiirinizi yazarsınız, belli saatlerle kısıtlamazsınız. Akademisyenlikte de yeri gelir uykusuz geceler sizi bekler. Özellikle İngiltere’deki doktora hayatımı örnek verebilirim, eğitimim sırasında okulda çok gece sabahlamışım. Hatta kızlarım o zamanlar çok ufaktı, onlar da nasibini almıştı bu durumdan, ofisimde masaların üzerinde veya kütüphanede koltuklarda uydukları çok olmuştur. Büyük emekler harcanan yıllardı, bu konuda aileme hep teşekkürü borç bilmişimdir. Ancak yeri gelir konuşma yaptığınız, bildiri sunduğunuz konferans sayesinde de dünyanın bambaşka bir yerini görürsünüz veya yaptığınız yayınlardan dünyanın bir ucunda araştırmacılar yararlanıyordu.

Akademik çalışmalar açısından ne yapıyorsanız özgeçmişinizde o yer alır, kadını erkeği yoktur. Kadro almak açısından da subjektiflik olmaması için üniversitelerin atama ve yükseltme kriterleri bulunmakta, kimler bunları hak ediyorsa alır. Ayrıca yaygın çalışma saatlerine sahip akademisyenliğin yanında, idari kadrolar açısından da benzer durum söz konusu olmaktadır. Daha fazla mesai saati gerektiren işler ile aile hayatı arasında seçim yapma noktasına da gelebiliyor kadınlar toplumumuzda. Yukarıda söz ettiğim aile hayatı da göz önünde bulundurulacak olursa, kadının daha fazla çalışması söz konusu olduğundan, erkeklere göre

kadınların daha pozitif ayrımcılığa sahip olması gerekebilir. Aslında bu durumu sadece akademisyenlik ile sınırlı kalmayıp, bütün meslekler için geçerli olduğunu değerlendiriyorum. Klasik bir söz vardır, “Bir daha dünyaya gelsem yine akademisyen olmak isterdim”, gerçekten de öyle. Çok uzun vadeli bir emek veriyorsunuz, yıllar sonra öğrencilerinizle çok farklı ortamlarda karşılaşıyorsunuz, gayet başarılı örnekler görüyorsunuz, üst düzey yöneticiler olduğunu görüyorsunuz, kendi firmalarında büyük başarılar elde ettiklerine tanık oluyorsunuz ve günün birinde de bir yerde karşılaştığınızda size, “Hocam iyi ki yıllar önce beni teşvik etmişsiniz de bu işi yapmışım” ya da “iyi ki yurt dışına açılıp bunları yapmışım” diyebiliyorlar. İşte bunları duymak inanılmaz duygular uyandırıyor, başarılarıyla büyük gurur duyuyoruz. Benzer duyguları hissetmek istiyorlarsa, dünyanın neresinde olurlarsa olsunlar, ayakları üzerinde tek başlarına durmak istiyorlarsa, bu meslek doğru seçimdir diyebilirim.

Özellikle kadınlar için anne ve aile içindeki roller onları zorlayabilir. Fakat bu meslekte çok da ciddi bir cinsiyet ayrımı olduğunu düşünmüyorum. Bunun yanında, yine de aynı işi yapan erkek akademisyenlere göre, kadınların özellikle yurt dışında daha az maaş skalasında olduklarını maalesef duyuyoruz. Yöneticilik ise elbette akademisyenlikten farklı ama bazen iç içe geçmiş bir konu. Çünkü yönettiğiniz yer bir eğitim yuvası. Malzemesi insan, yani öğrenci ve bilgi var hamurunda. Ben disiplinli ve ilkeli çalışmayı hayat boyu yaşam prensibi edindiğim için yöneticilik konusunda zorlanmadım. İnsanlarla doğru, düzgün ve ilkesel bir iletişim kurmak, herkese ve her konuya adaletli yaklaşmak, problemden kaçmak yerine üzerine gidip çözmeye çalışmak genel çalışma prensiplerim arasında. Doğru kararlar almak da elbette yıllara dayalı bir tecrübe ile olmaktadır. Daha önceki yıllarda gerek öğrenci gerek akademisyen dağılımı açısından denizcilik ve akademisyenlik daha çok erkekler üzerine kurulu bir alandı. Fakat günümüzde durum daha farklı.

Cumhuriyetimizin kurucusu Mustafa Kemal Atatürk’ün kadınlara verdiği haklar, çağdaşlarımıza göre çok önceki yıllarda

# 8 MART DÜNYA KADINLAR GÜNÜ

bize sunuldu. Ben ülkemizdeki sorunları kadın-erkek olarak ayırmak yerine, sorunun geneline dikkat çekmek isterim. Dünyaya bakacak olursak, parlamentolarında kadınların oranı ne zaman yüzde 50 veya civarında oluyorsa, işte o zaman kadınlarla ilgili sorunların çoğu çözüme daha hızlı ulaşıyor veya sonlar azalıyor. Ayrıca firmalar, devletin kurumları için de aynı şeyin geçerli olduğunu değerlendiriyorum. Yukarıdaki düşüncelerimin özetini yapmak gerekirse, yaklaşık 35 yıla yakın meslek hayatında olan, kariyer yapan ve 3 kız annesi olan biri olarak zorlu bir hayat geçirmiş olsam da, “dünyaya bir daha gelsem yine akademisyenliği seçerdim” diyebilirim. Yine rahmetli babamın çocukluğumdan hatırladığım bir sözünü anmak istiyorum, “Hiç kimseye ihtiyaç duymadan, her şeyini kendin yapabilecek durumda olmalısın”. Bunun anlamını çocukken pek iyi anlayamayabiliyor insan, fakat yıllar geçince ne kadar derin bir anlama sahip olduğunu idrak ettim, kendi kızlarımın da bu şekilde büyümelerini sağlamaya çalıştım. Bu aslında her birey için geçerli, ancak kız çocukları ve kadınlar için çok daha geçerli.

Klasik bir söz vardır ya, “Her başarılı erkeğin arkasında başarılı bir kadın vardır” diye, sonra değişik versiyonları da vardır, “Her başarılı erkeğin yanında başarılı bir kadın vardır” ya da “Her başarılı kadının yanında başarılı bir erkek vardır”. Ben de bunlara şunu eklemek isterim, “Her başarılı kadının geçmişinde çok iyi ve destekleyici bir baba vardır”. İşte o zaman, o kadın o özgüvenle istediğini yapabilir, ayakları üzerinde durabilir ve hedeflediği başarıya ulaşabilir. Benim dileğim kadınların ülke yönetiminde ve yerel yönetimlerde daha fazla söz hakkının olması. Bir de tabii ki, eğitim, eğitim ve yine eğitim...

## **DR. ELİF BAL BEŞİKÇİ: “KADINLARIN ERKEKLERDEN DAHA FAZLA ÇALIŞMASI VE SÜREKLİ KENDİNİ KANITLAMASI GEREKİYOR”**

2009 yılında İstanbul Teknik Üniversitesi Denizcilik Fakültesi’nden mezun oldum. Şu anda aynı üniversitede Dr. Öğretim Üyesi ve Dekan Yardımcısı olarak görev yapıyorum. Mezuniyetimden sonra zaman zaman gemilerde çalışarak Uzakyol Birinci Vardiya Zabiti ehliyetini aldım. Yüksek lisans ve doktoramı İTÜ’de Deniz Ulaştırma



**DR. ELİF BAL BEŞİKÇİ**  
İSTANBUL TEKNİK ÜNİVERSİTESİ,  
DENİZCİLİK FAKÜLTESİ – DEKAN YRD.

Mühendisliği üzerine tamamladım. Doktora sürecimde TÜBİTAK bursuyla 2013-2014 yılları arasında altı ay boyunca University of Strathclyde’de çalışmalarımı sürdürdüm. Doktoramı tamamladıktan sonra 2018 yılında İsveç’teki World Maritime University’de doktora sonrası çalışmalarda bulundum. Bu süreçte petrol kirliliği ve deniz çevresi üzerine iki farklı Avrupa Birliği projesinde Teknik Çalışan ve Danışman olarak görev aldım. Şu anda İTÜ Denizcilik Fakültesi’nde, seyir giriş ve simülasyon uygulamaları lisans derslerini, ayrıca risk yönetimi yüksek lisans dersini veriyorum.

Bu mesleği tercih etmemdeki temel neden, maceracı bir karaktere sahip olmam ve yeni ülkeler keşfetme arzusu duymamdı. Denizcilik mesleği sayesinde bu hayalimi gerçekleştirdim. Gemide çalıştığım dönemde birçok ülkenin limanlarına gitme ve birçoğunu keşfetme fırsatım oldu. Sonrasında devam eden akademik meslek hayatımda da yurt dışı çalışma dönemlerim, uluslararası projelerde yer almam ve proje toplantılarımız ile uluslararası konferanslara katılmam, sevdiğim hayat tarzını sürdürme imkânı sağladı. Ancak son yıllarda iki çocuğumun peş peşe dünyaya gelmesi ve henüz küçük yaşta olmaları nedeniyle bu hareketliliğe ara vermek zorunda kaldım.

Kadın denizci akademisyen olarak mesleğimi icra ederken çok sıkıntı yaşadığımı söyleyemem. Akademik dünya kadınlar için mesleği denizde gerçekleştirmeye nazaran daha konforlu. Kadın olarak değil, ama genel olarak yaşadığım sıkıntılar oldu. Özellikle denizcilik mesleğinin yüksek maaşları gemide

çalışmayı cazip kılıyor; akademik kariyerime başladığımda bu durum bazen rahatsızlık verebiliyordu. Ancak akademisyenlik, idealistlik gerektiren bir meslek olduğundan, başka değerler de önemli hale geliyor. İşimi her zaman severek yaptım. Akademisyen olmak istememin temelinde üniversiteden dereceyle mezun olmam, araştırmayı ve akademik çalışmalarını sevmem yatıyordu.

Kadın denizci olarak gemide aktif çalışan bir kişinin, erkeklere oranla daha fazla çalışması ve kendini sürekli kanıtlanması gerekiyor. Kadınların terfi alması ise erkeklere nazaran daha zor oluyor; hatta birçok firma, terfi aşamasına gelen kadın zabiti yükseltmek istemeyip ne yazık ki işine son verebiliyor. Maalesef, yakın çevremde bu tür örnekleri zaman zaman gördüm. Ancak kadın denizci akademisyen olarak benzer zorluklar olduğunu söyleyemem. Yani denizcilik has sorunlardan ziyade genel akademisyenliğin getirdiği zorlukları erkeklerin yaşadığı ölçüde yaşadığımı söyleyebilirim.

Denizci olup akademisyenlik kariyerini hedefleyen öğrencilere akademisyenlik düşünüyorlarsa, kesinlikle bir süre gemide çalışmalarını öneririm; ancak bu süre çok uzun olmamalı. Başarılı bir öğrencilik hayatından ve bir süre gemide çalıştıktan sonra akademik hayata atılacağı düşününlerin, çalıştıkları süre uzadıkça akademisyenlikten de uzaklaşma eğiliminde olduklarını gözlemliyorum. Belki de yıllar geçtikten sonra tekrar öğrencilik hayatına adapte olmak zorlayıcı oluyor. Çünkü akademisyenlik mesleğinin ilk yıllarında yüksek lisans ve doktora yapılması gereken öğrencilik dönemlerinde gerçek anlamda üretkenlik ve yoğun araştırma yapma gerekliliği var. Kadınlar için ise akademisyenlik mesleğini kesinlikle öneriyorum.

Denizcilik zor bir meslek, evet, çünkü insanlara bambaşka bir yaşam biçimi sunuyor. Ve bu yaşam tarzı herkes için uygun olmayabilir. Kişinin ailesinden ve sevdiklerinden aylarca uzak kalması, deniz ortamının getirdiği çeşitli zorluklarla mücadele etmek zorunda olması, örneğin kötü hava koşulları, korsanlık tehdidi, yorucu iş temposu, sık sık liman değişiklikleri gibi durumlar, bazen aylarca gemide kalmaları ve karaya ayak dahi basamamaları gibi

denizcilik mesleğinin kendine özgü zorlukları. Ancak tüm bu zorluklara rağmen, bu mesleği severek hatta aşkla yapan insanlar çok fazla. Bu durum, bu hayat tarzının karakterlerine uygun olmasından, zorluklarla mücadele edebilmelerinden, belki de fiziksel ve psikolojik olarak dayanıklı olmalarından kaynaklanıyor. Bazen, mesleği çok sevmeden de yapanlar olabiliyor, bu da işin tamamen maddiyatla ilgili bir boyutu. Benim öğrencilere önerim, tüm bu zorlukları göz önünde bulundurarak denizcilik mesleğinin kendilerine uygun olup olmadığını iyi değerlendirmeleri ve meslek tercihlerini buna göre yapmaları. Gemide çalıştığım dönemde kadın olduğumdan dolayı birçok zorluk yaşadım. Bu zorluklar, staj arayışı döneminde başlayıp zabıt olarak gemide çalışmaya başladığımda karşılaştığım, kadının varlığından rahatsızlık duyan ve bunu bana yansıtan amirlerle devam etti. Kadın olmak, özellikle gemide, güçlü olmayı gerektiren bir durum. Anne olmanın kesinlikle dünyanın en zor mesleğinden daha zor olduğunu söyleyebilirim. Hele bir de çalışan bir anne iseniz ve akademisyenlik yapıyorsanız, yaşam daha da zorlaşıyor. Kadın, evini ve çocuklarını yönetirken bir yandan da kariyerine ve işine odaklanıyor. Benim ayrıca kurucusu olduğum ve başkanlığı yaptığım çölyak hastalığı farkındalığını artırmayı hedefleyen vakıf çalışmalarım da bulunuyor. Çölyak Vakfı Başkanı olarak, mesleğimin ve özel yaşantımın dışında, çölyak hastalarının hayatlarını daha konforlu ve kolay hale getirmek için sosyal konularda mücadele veriyorum. Buradaki motivasyonum, öncelikle kendi çocuğum, sonra diğer çocuklar ve yetişkin çölyaklıların yaşamlarına dokunabilmek ve Türkiye’de glutensiz beslenmeyi yaygınlaştırmak isteğimden kaynaklanıyor.

Kadınlar, istedikleri her şeyi yapabilecek ve her alanda başarılı olabilecek güce sahipler. Kadınlar gemide kaptan da olabilir, üniversitede akademisyen de, çocuklarına annelik yaparken bir amaç için toplumsal mücadelede de yer alabilirler.

8 Mart, dünyada kadınların eşitlik, kalkınma ve daha huzurlu yaşam özlemleri dile getirdikleri gündür. Bu vesileyle, denizci kadınlarımızın ve tüm kadınların bu anlamlı gününü yürekten kutluyorum.

### **NURTEN VARDAR: “ERKEKLERİN KADIN HAKLARI İÇİN KADINLARLA BİRLİKTE MÜCADELE ETMESİ, BİZİ DAHA İLERİ GÖTÜRMEZ Mİ?”**

Yaşadığımız dünyada geleceğimizle ilgili tercihlerde bulunmak mümkün mü? Öncelikle bu soruya cevap arayalım. Bence sadece hayal kurabiliriz. Şartlar uygun olursa belki hayalimiz gerçekleşir. Uygun şartlar oluşmazsa hayaller gerçekleşmeyebilir. Bu durumda karşımıza iki yol çıkıyor. Pes mi etmeliyiz, yoksa şartları uygun hale getirmek için mücadele mi etmeliyiz? Birinci veya ikinciyi seçmek kişinin doğuştan gelen karakterine, yetişmiş olduğu ailenin kişiye katmış olduğu eğitim, özgüven gibi değerlere ve fazlasıyla da sosyal-ekonomik koşullarına bağlıdır. Her iki yolu da zor ya da kolay olarak değerlendiremeyiz. Bazıları için pes etmek zordur bazıları için mücadele etmek kolaydır. Çocukluk döneminden itibaren çeşitli şekillerde karşımıza çıkar bu yol seçimleri. Örneğin meslek sahibi olmanın yollarından biri üniversite öğrenimdir. Bunun için ağır sınavlardan geçilir. Genellikle de istenilen bölüm kazanılmaz, aldığınız puana göre bir bölüme yerleştirilirsiniz. Bölümünüzü seversiniz veya sevmesiniz. Benim şansım bölümümü sevmek oldu. Yıldız Üniversitesi Makine Mühendisliği Bölümü’nde okudum. Mezun olur olmaz özel sektörde üretim mühendisi olarak çalışmaya başladım. Bu alanda çalışırken ilerlemenin asla gösterilen çabayla ya da başarıyla paralel olmadığını gördüm.

Burada birkaç faktör var. En önemlisi maaşınızı ödeyen kişi ya da kurumun bakış açısı, karşılığında para ödendiği için yapılan işin değersizleştirildiği gerçeğidir. Bu kadın ya da erkek, mühendis ya da muhasebeci olsun herkes için geçerlidir. Diğer önemli faktör kadınlara daha da ağır olarak hissettirilen sadece verilen görevin yerine getirilmesi beklentisidir. Kadın olduğumuz için fikir üretmemiz, söz sahibi ve karar verici değil sadece geri planda kalıp yardımcı olmamız beklenir. Erkek egemen dünyada mühendis kadın olarak var olmanın zorlukları karşımıza çıkmaya başlar. Bununla mücadele etmenin yolu mühendislik mesleğini erkek mesleği olarak kabul eden anlayışla savaşmanın yanında “diğerlerine” göre daha fazla çalışmak, daha başarılı olmak mıdır?



**PROF. DR. NURTEN VARDAR**  
YILDIZ TEKNİK ÜNİVERSİTESİ GEMİ İNŞAATI  
VE DENİZCİLİK FAKÜLTESİ – SENAYO ÜYESİ

Özel sektörde yaşadığım bu tecrübelerin eksiksiz ve hatta daha da fazlasıyla yaygın olduğunu 1985 yılında başlayan akademik hayatımda da gördüm. Öncelikle ailelerinin ağır sorumluluğunu taşımak zorunda kalan akademisyen kadınların yeterince hızlı ilerleyememesi, birçok akademisyen kadının kariyerini dondurmak zorunda kalıp ileri aşamalara geçememesi ve maalesef yaygınlıkla bu durumun “normal” olarak kabul görmesi gerçeği önümüzde durmaktadır. Kadınlar akademide var olmak için aile sorumluluklarından vaz mı geçmelidir?

Üzerinde düşünülmesi gereken bir diğer olgu, her türlü mücadelenin üstesinden gelerek başarılı olan kadınların başarılarını tuhaf olarak görme refleksidir. Bu iş hayatının her alanında ve maalesef yüksek eğitilmiş kadroların bulunduğu akademide de rahatsız edici biçimde var olmaya devam etmektedir. Yaygınlıkla duyduğumuz kadın gazeteci, kadın müdür, kadın milletvekili, kadın başkan, kadın rektör, kadın dekan gibi tanımlamaları hiçbir zaman erkek gazeteci, erkek müdür, erkek milletvekili, erkek başkan, erkek rektör, erken dekan olarak duymuyoruz. Ne yazık ki bu tanımlamaları kadınların kendilerinin yaptığına da sıklıkla şahit oluyoruz. Bu bile kadınların var olma savaşının henüz bitmediğini, belki de daha başlamadığını göstermiyor mu? Her gün gördüğümüz, görmezden gelebildiğimiz veya görmek istemediğimiz bu sorunlu örnekler saymakla bitmez. Ancak bu sorunlar sadece kadınlar açısından değil kadınlar, erkekler ve çocuklardan oluşan toplumun hakları açısından da önem taşımaktadır. En küçük

# 8 MART DÜNYA KADINLAR GÜNÜ

toplumsal birim olan ailelerden başlayarak tüm topluma yayılması gereken sağlıklı, mutlu ve huzurlu yaşam koşullarının yolu kadınların erkekler kadar önemsenmesi, sadece aile topluluğu içinde değil çalışma hayatında da değer ve saygı görmesi değil midir?

Günümüzde bir bayrammış gibi kutlana gelen Dünya Emekçi Kadınlar Günü'nü aslında çalışma hayatındaki kadınların haklarının gözden geçirilmesi, eksik ve yanlışların ortaya koyulması, eksiklerin tamamlanması ve yanlışların düzeltilmesi için çarelerin aranması bağlamında algılamamız gerekmez mi? Bu gerçekleri sadece kadınlar mı algılamalı ve gündeme getirmelidir? Bu görev aslında erkeklerin görevi de değil midir? Kadınların erkek haklarını, erkeklerin de kadın haklarını görmezden gelmemesi, bunun için birlikte mücadele edilmesi bizi daha ileriye götürmez mi? Her yeni 8 Mart'ın insanlığı biraz daha ileriye götürmesi umudunu kaybetmemek dileği ile kadın ve erkek herkesin Dünya Emekçi Kadınlar Günü'nü kutlarım.

## **NİL KULA DEĞİRMENCİ: "TOPLUM BASKISINA ATAERKİL DÜZENE BOYUN EĞEN KADINLAR KENDİLERİNİ DURDURUYOR"**

Kendimi bildim bileli hukukçu olmak istiyordum. Tabii ilkököl çağında havyan sevgisi olan her çocuğun veteriner olma hayali vardır; ancak avukatlık, hakimlik mesleklerini tanımaya başladığım ilkokulun sonlarına doğru hem ben, hem çevrem gelecekte bir hukukçu olacağım konusunda her türlü şüpheden uzaktık. İlkokul çağlarında kavga eden iki arkadaştan yakın arkadaşım olup olmadığına bakmaksızın haklı olanı kendimce savduğum yaşlarımdan, ortaokulda öğretmenlerimizin haksız yere azarladığı arkadaşlarımız olduğunda yine -fikrim elbette sorulmasa dahi- doğru olanı, haklı olanı kendimce ifade etmeye çalıştığım yaşlarıma geçtim. Bu dönemi takiben lisede Türkçe-Matematik bölümünü seçip hukukçu olacağım tartışmazdık, ancak istediğim "ceza hukuku" alanında uzmanlaşmak ve savcı olmaktı. 2001 yılında İstanbul Bilgi Üniversitesi Hukuk Fakültesi'ni tam burslu kazanıp, 2005'te fakülteyi üçüncü bitirdim ve sonrasında hayat bir şekilde hep deniz hukukunu karşıma çıkardı. Üniversitede



**PROF. DR. NİL KULA DEĞİRMENCİ**  
DOKUZ EYLÜL ÜN. DENİZ BİLİMLERİ VE  
TEKNOLOJİSİ - ENSTİTÜ MÜDÜRÜ

aldığımız İngilizce hukuk eğitiminin buna muhakkak çok etkisi olmuştur, ancak ben "kul kurar kader güler" deyişine çok inanan bir insanım. Bu nedenle hayatın karşıma üniversitenin ikinci sınıfında başladığım avukatlık stajı günlerimden bu yana devamlı deniz hukukunu çıkarmasının, ceza hukukçusu olma inadımı kırdığını düşünüyorum ve şimdi dönüp bakıyorum da iyi ki hukukçuyum, iyi ki deniz hukukçusuyum ve elbette iyi ki akademisyen olmuştum.

Deniz hukukunu bir şekilde hayatımın bir planı olarak kabul ettikten sonra 2005-2009 yılları arasında avukatlık yaparak tatbikata başladım, ancak 2009 yılından sonra kendimi akademik camiada buldum. Bunda deniz hukukunun duayeni, bana bildiğim pek şeyi öğreten ve buradan da yeniden rahmetle anmak istediğim Av. Celal Saçaklıoğlu'nun çok etkisi olmuştur. Kendisiyle 2006 yılından vefatına kadar birlikte çalışma onuruna sahip oldum. Başarılı avukatlık tatbikatının yanı sıra üniversitemizin Denizcilik Fakültesi'nde Deniz Sigorta Hukuku dersleri vermekteydi ve ben de 2008 yılında aynı üniversitenin hukuk fakültesinde kamu hukuku alanında (nitekim hala ceza hukuku olabilir mi? sorusunu sorguladığımdan bir yandan deniz hukuku tatbik ederken diğer yandan deniz ve ceza hukukunu birleştirebileceğim bir alanda) yüksek lisans tezimi bitirmek üzereydim. Vefat ettiği 2008 yılının Nisan ayında ailesini, tüm sevenlerini ve değerli öğrencilerini bir anda kendisinden mahrum bırakmıştı. Elbette yeri asla dolmazdı ve dolmayacak, ancak derslerin devamı için fakültemizin kurucu dekanı çok değerli

Prof. Dr. Güldem Cerit hocam dönem sonuna kadar derslerini benim devam ettirip ettiremeyeceğimi sordu. O zamanlar 25 yaşında ve hayatında hiç ders vermemiş bir insan olarak başladığım Deniz Sigorta Hukuku ilk dersinden sonra hukuku tatbik etmekten ziyade pırl pırl tertemiz öğrencilere hukuku, olması gerekeni anlatmanın keyfini aldım ve kendimi aynı yıl aynı fakültede doktora programına başlamış olarak buldum. Sonra da gerisi geldi.

Ben her insanın hayatında farklı zorluk seviyelerine sahip ancak muhakkak birçok kereler sınavlara tabi tutulduğuna inanan bir insanım. Bu sınavları geçebildikçe daha iyi bir biz olma yolunda ilerleyeceğimiz açık. Bu nedenle her çalışan insanın karşılaştığı gibi benim de birçok noktada sıkıntı çektiğim zamanlar olmuştur. Ancak soru üzerine şimdi dönüp bakıyorum bunları "sıkıntı" olarak işaret etmem benim gelişimime vermiş oldukları katkılara haksızlık etmek olur. Hiçbir sorun sonsuza kadar devam etmediği gibi sağlık dışında insanoğlunun çözümleyemeyeceği bir sorun olduğunu da düşünmüyorum. Bir kadın olarak yükselmek için erkeklere oranla daha fazla mı çalışmak gerekiyor konusuna ise sadece kadın olmamdan değil ve fakat bu sığfata ek annelik sıfatımın da bulunması dolayısıyla evet olarak yanıtlayabilirim. Allah bağışlasın 15 yaşında ve 10 yaşında iki oğlum var ve 2009 yılında akademik hayata başladığımda yeni doğmuş olan ve doktora tezime birlikte büyüyen Demir'im ile doçentlik tezimi bir yandan yazarken bir yandan ayağımda salladığım Dünya'm benim akademik hayatımın içinde kocaman oldular. Bir yandan gündüz çok yoğun ders yüküne sahip bir eğitmenlik hayatım, akşam ise fırsat bulabildiğim her anda hem evimin idaresini hem evlatlarımla bakımını hem de akademik yazımlarımı (doktora tezi, doçentlik tezi, profesörlük takdim tezi, 6 kitap, 40'a yakın makale) yetiştirebilmek için 10 yıla yakın günde 2-3 saat ortalama uyuma hakkım oluyordu. Kadın olmak bir yana anne olmasaydım kendimi daha çok işlerime verebilirdim ve süreci günde daha fazla uyuyarak geçirebilirdim belki ama dünyanın en güzel duygusu olan annelik duygusundan da mahrum kalacağım kesindi. Bu nedenle bu da benim kendi seçimim, bir erkekten daha çok yorulduğum belki bulunduğum yere gelmek için ancak



değerdi, yine olsa yine aynı şekilde yaparım. Bir de çocuklarımın verdiği enerjyle ve hep sınırlı zamanımın olması beni çalışma yönünde teşvik etti, bol bol zamanımın olması ihtimalinde bu zamanın varlığına güvenerek belki bu kadar hızlı ve efektif yol alamazdım. Bu nedenle varlık nedenlerime, güzel evlatlarıma buradan bir kere daha hayatıma kattıkları her şey için teşekkür etmek isterim.

Belirttiğim gibi önce hukuk sonra deniz hukuku sonra deniz hukukunda akademisyenlik yeniden dünyaya gelsem yeniden yaşamak isteyebileceğim bir hayat planı benim için. Değerli öğrencilerime kendilerini gerçekten mutlu hissedecekleri bir meslek seçmelerini öncelikle tavsiye ederim. Eğer bu mutluluğu akademisyenlikte bulacaklarına inanıyorlarsa da sakın bırakmasınlar ve peşinden gitsinler. Akademisyen olmak için elbette tam bitti dediğiniz yerde, lisans eğitiminizi takiben yüksek lisans ve doktora eğitimlerinizi tamamlamak ve sonrasında hep okumak, araştırmak ve hep yeni bir şeyler ortaya koymak zorunluluğunda olduğunuzu bilmelisiniz. Nitekim işleyen demir ancak parıldar. 40 yaşındayım, akademik hayatta alınabilecek en yüksek unvana haizim ancak yine de okumak, araştırmak ve yeni bir şeyler ortaya koymak zorundayım ve yıllar geçtikçe bunu bir zorunluluk değil hayat akışı olarak görmek de yapılan işin zorluk seviyesini indiriyor. Kadınlar özelinde bir değerlendirme yapmamı gerektiren bir durum yok akademisyenlik için. Kadınlar için de erkekler için de akademisyenlik çok büyük emek gerektiren, çok kıymetli ve bu kıymetine binaen zorlu bir meslek. Ancak bir dersi bitirip odanıza çıktığınızda o güzel öğrencilerinize o gün de yeni bir şeyler katmış olmak, hayatlarına dokunmuş olmak hazzı her şeye değer.

2020 yılından bu yana üniversitemizin Ege Bölgesi Uygulama ve Araştırma Merkezi müdürü, 2022 yılından bu yana ise yine üniversitemizin Deniz Bilimleri ve Teknolojisi Enstitüsü müdürüyüm. Akademik hayat nasıl hayat hedeflerimde lise ve üniversite yıllarımda bulunmuyordu. Ancak üst yönetimimiz bu şekilde takdir etti ve ben de sürecin tamam olduğu takdir edilene

kadar elimden gelenin en iyisini yapmak için çalışıyorum. Sanırım başak burcu olmamın da etkisi ile her şeyin nizami düzgün ve olması gerektiği gibi olması için gösterdiğim titizlik ile hukukçu olmamın verdiği bürokrasiye hakimiyet bu alanlarda da çok zorlanmamı engellemiş oldu. Ben 2016 yılında deniz hukuku alanında doçent olduğumda 33 yaşındaydım, 39 yaşında da hukuk profesörü olarak atandığımda her iki birimde de müdürlük görevlerimi ifa etmekteydim. Ülkemizin en genç kadın hukuk profesörü olmanın verdiği haz, gurur ve mutluluk bir yana idarecilikte belki de bu genç yaşım birtakım handikaplar yaratabilirdi. Ancak birlikte çalıştığım insanların nezaketi ve birbirimizi tanıdıkça aramızda oluşan sevgi ve saygıya dayalı birliktelik bu zorluğu da kolaylıkla atlatmamı sağladı.

Ülkemizde kadın olarak yaşamak zor bunu öncelikli olarak kabul etmemiz gerekiyor. Ata erkil ve “alem ne der”ci bir toplumda yaşıyoruz evet bunları kabul etmeliyiz ancak bunları da bahane ederek kadın olarak elimden bunlar geliyor bahanesi arkasına da sığınmamalıyız diye düşünüyorum. Ben 32 yaşında doçentliğe başvururken herkes bana bu yaşta kimseyi hukuk doçenti yapmazlar, boşuna çabalıyorsun demişti. Bana inanan çok yakınımıdaki insanlar hariç tüm çevrem bu söylediğini söylemese bile tavırları ile bunu hissettirdiği bir ortamda doçentlik sınavımı hem sözlü hem yazılı aşamasını ilk seferinde jüri hocalarımın oy birliği ile tamamladım. Demek ki dedim “olabiliyormuş”. Yani siz bahanelere inanmak isterseniz bahane bulmaktan daha kolayı yok. Ben kadını, Türkiye’de yaşıyorum, hayat bana zor ve adil değil deyip kabuğumuza çekilmek yerine bunu diyen böyle düşünen herkese inat olabildiğimizin en iyisi olmanız için canla başla çalışmanız gerekmekte olduğunu düşünüyorum. Toplum baskısına, ataerkil düzene boyun eğen kadınlar kendi kendilerini durduruyor. Hayat aslında herkese yeterince adil davranıyor. Ancak oturduğumuz yerden de bu adaletin gerçekleşmesini hiçbir çaba göstermeden beklememizin biraz da bahanelere sığınmak olduğunu söylemem gerekir. Benim her daim kadınlar günü için söylemekten mutluluk duyduğum ve bir gün gerçekleşeceğine inandığım bir

cümlem bulunmakta. Kadınlar için özel bir gün kutlamamıza gerek olmayan, kadınların da erkekler gibi toplumun her yerinde eşit yer aldığı bir geleceğimiz olması dilekleriyle 8 Mart Kadınlar Günümüz kutlu olsun.

### **BETÜL SARAÇ: “KADINLARIN GÜCÜNÜ, DİRENCİNİ VE DAYANIKLILIĞINI KUTLUYORUM”**

Akademisyenlik, genç nesillere bilgi ve deneyimlerini aktarma fırsatı sağlar. Öğretme sürecinde, hele de genç nesil ile iletişimde olmak benim bu mesleği seçmemde en büyük etkeni. Bunun yanında kendi alanımda bağımsız olarak araştırma yapma özgürlüğü sunuyor. Akademik ortam, fikirlerin özgürce tartışılabildiği bir ortam, yeni fikirlerin geliştirilmesi ve yenilikçi çözümlerin bulunması için bir platform sağlar.

Uluslararası bir boyuta sahip olan akademisyenlik mesleği, düzenlenen uluslararası konferanslara katılımı, yurt dışındaki üniversitelerde konuk araştırmacı veya uluslararası araştırma projelerinde yer alabilme imkânı sunar. Akademik kariyerde karşılaşılacak zorluklar kişinin araştırma yapma, öğretme ve akademik toplulukla etkileşim kurma isteğine bağlı olarak farklılık gösterebilir. Ben bu mesleği severek yaptığım için zorlukla karşılaşmadım.

Tek karşılaştığım zorluk araştırmalarımda sabırlı olmaktı. Bir kadın olarak sadece kariyerime odaklanmakla kalmadım, aynı zamanda bir anne olarak da sorumluluklarımı yerine getirmek zorundaydım. Kariyerime emek verirken, ailem ve çocuklarım için de zaman ayırmak benim vazgeçilmezimdi. Bu dengeyi sağlamak, yorucu oldu ve çocuklarım büyüdükçe hala daha yormakta. Aile hayatında anne rolünün ağırlığından dolayı erkeklerden daha çok yorulduğumuzu düşünüyorum. Bu meslek için vazgeçilmezimiz araştırma yapmaktan ve öğretmekten zevk almaktır. İyi bir akademik kariyer için sağlam bir eğitim temeli önemlidir. İyi bir akademisyen olmak, etkili iletişim kurma yeteneği gerektirir. Bu kariyeri yapmak isteyenlere hem yazılı hem de sözlü iletişim becerilerini geliştirmelerini tavsiye ediyorum. Akademik çalışmalarla ailevi ve kişisel hayat arasında denge kurmaya çalışın. Bu dengeyi korumak, hem

# 8 MART DÜNYA KADINLAR GÜNÜ



**DOÇ. DR. BETÜL SARAÇ**

KTÜ SÜRME DENİZ BİLİMLERİ FAK.  
GEMİ İNŞAATI VE GEMİ MAKİNELER  
MÜH. BÖLÜMÜ - BÖLÜM BAŞKANI

kariyerinizde hem de kişisel hayatınızda mutluluğu ve başarıyı artırabilir. Kendinizi sürekli olarak geliştirmeye ve sektördeki yenilikleri takip etmeye önem verin.

8 Mart Dünya Kadınlar Günü, kadınların sosyal, ekonomik, kültürel ve siyasi başarılarına odaklanan önemli bir gün. Bu özel günde, kadınların eşitlik, adalet ve insan hakları mücadelesindeki rolünü vurgulamak ve kadınların her alanda güçlenmesini desteklemek için bir mesaj iletmek istiyorum: 8 Mart Dünya Kadınlar Günü'nde kadınların gücünü, direncini ve dayanıklılığını kutluyorum. Kadınlar, toplumun her alanında varlıklarını hissettiriyor ve insanlığın ilerlemesine büyük katkılarda bulunuyor.

Kadınlar, güçlüdür ve değerlidir. Kadınların haklarının korunması, eğitim, işgücüne katılımı, siyasi temsiliyeti ve toplumsal rollerinde adil bir şekilde yer alması için çaba gösterilmeli. Hepimiz kadınların yanında durmalı, seslerine kulak vermeli ve hak ettikleri fırsatları sağlamalıyız. Bugün, kadınların başarılarına saygı duyarken, ileriye bakarak daha eşit, daha adil bir dünya için çalışmaya devam etmeliyiz. Kadınlarla dayanışma içinde olalım, eşitlik ve adalet için birlikte ilerleyelim. Mutlu 8 Mart Dünya Kadınlar Günü!

## **ŞENGÜL ŞANLIER UÇAK: "BIRAKALIM KADINLARIMIZ TOPLUMU YENİDEN İNŞA ETSİN!"**

İnsanoğlu önce hayal eder, sonra bu hayali gerçekleştirmek için çaba gösterir. Her şeyden önce ortaöğretim döneminde dersleri ezberlemek yerine, konuyu ikna

edici bir şekilde öğrenmeye odaklandığımı fark ettiğimde keşfettim kendimi. Özellikle biyoloji ve kimya gibi fen derslerinde yapılan deneylere büyülenerek bakar ve hayran olurum. Sanırım bu eğitim dönemi benim için kırılma noktası oldu. O yıllarda "araştırmacı bir ruha" sahip olduğumu ve bunun peşinden gitmem gerektiğine karar verdim. Dolayısıyla şu an bulunduğum statü için bilinçli bir tercih diyebiliriz. Hayatın bütün zorluklarına rağmen bu hayalimden hiç vazgeçmedim ve sanırım işin nirengi noktası da burada: hedefe ulaşmak için bütün "Rağmen"lerle mücadele etmek gerekiyor.

Akademisyen olmak zor ve meşakkatli bir yolculuk elbette, hiç bitmeyen bir serüven... Ama daima heyecan verici tarafları olan bir meslek aynı zamanda. Eğer yeni şeyler öğrenmekten keyif alıyorsanız akademisyenlik kesinlikle çok güzel. Bu ülkenin geleceğini inşa edecek yeni nesle rehberlik etmek, onları yetiştirmek ve hayata hazırlamak müthiş bir duygu; ancak her şeyden önemlisi onların başarılarını görebilmek. Hiçbir şey bu duygudan daha değerli olamaz kanaatimce. Bu bakımdan akademisyenlik benim için kutsal bir yolculuk.

Akademisyenliğin en zor tarafı, sürekliliği belki de. Daimî bir döngüye benzetebiliriz. Aslında hep bir "öğrenci" olma hali söz konusu. Öğretmekten çok öğrenmenin olduğu bir meslek. Durup kenara çekileyim, biraz dinleneyim deme şansınız yok aslında. Eğer bunu diyebiliyorsanız akademik kimliği emekliliğe çıkarmışsınız demektir. Bu bağlamda şahsen en çok zorladığım nokta aile hayatına yeterince veya gerektiği kadar zaman ayıramamak galiba. Bu konuda özeleştiri yapmamız gerektiğine inanıyorum. İkinci konu, akademik üretkenliğiniz olduğu sürece kadın-erkek fark etmeksizin yükselebiliyorsunuz. Ancak kurumlarda – özellikle denizcilik sahasında – yönetimde yeteri kadar bir temsil olduğunu düşünmüyorum. Bu konuda hâlâ bazı dezavantajların olduğunu görebiliyorum. Bir ön kabul olarak "denizciliğin erkek işi" olduğuna yönelik tavır ve söylemler hem teori hem de pratikte bir sorun olarak mevcudiyetini koruyor. Denizcilik fakültelerine bakıldığında da bu durum çok farklı değil, kadınlar hâlâ yeteri kadar alanda



**DOÇ. DR. ŞENGÜL ŞANLIER UÇAK**

RECEP TAYYİP ERDOĞAN ÜN. TURGUT  
KIRAN DENİZCİLİK FAK. DENİZ  
ULAŞTIRMA İŞLETME MÜHENDİSLİĞİ

söz sahibi değiller. Sosyal iletişimden, akademik paylaşıma varıncaya dek pek çok alanın iyileştirilmesi gerektiğine inanıyorum. Pozitif ayrımcılıktan çok temsil eşitliğinin gerekliliğine inanıyorum.

Öncelikle şunu kabul edelim: hayat zor! Bu ön kabulden yola çıkarak öğrencilerime karşılaştıkları ilk zorlukta hemen vazgeçmemeleri gerektiğini öğütlerim. Dirayetli ve sabırlı olmak her meslek için gerekli, amenna lakin denizcilik için bu bir zorunluluk diyebilirim. Denizcilikte hayatın normal akışı dışında bazen aileden, sosyal ortamdan hatta karadan uzaklaşmak gerekiyor. Bu da çok kolay değil. Denizcilikte sağlam bir psikolojiye sahip olmanız gerekir. Asla yılmaya ve ümitsizliğe yer yok. Bu bahsettiğim ön şartlarla denizciliğe başlayanlar kısa sürede hem çok başarılı birer denizci, hem de hayata tutunan bireyler oluyor. Bu noktada akran tecrübesi ve stajlar, çok önemli bir imkân. Biz öğrencilerimizi sadece mesleğe değil, aynı zamanda hayata hazırlıyoruz.

Atatürk'ün çok sevdiğim bir sözünü paylaşmak istiyorum: "Yeryüzünde gördüğümüz her şey, kadının eseridir." Hakikat bu. Kadının olmadığı, dokunmadığı, güzelleştirmediği hiçbir alan yok bu dünyada. Günlük hayatta sıkça kullandığımız "evi çekip çeviren" kadın söylemi, aslında hayatın her anında ve her alanında geçerli. Kadın dokunduğu yeri güzelleştiren kişidir. Yeter ki kadına imkân verip yolunu açalım; gerisi kendiliğinden gelecektir. Bir türlü yıkamadığımız önyargılar, eski alışkanlıklar ve toplum yapısından kaynaklanan kimi algılarla

kadınlarımız istenilen ölçüde temsiliyet kazanamıyor. Kendini yetiştirmiş, kariyer yapmış kadınlarımıza bu noktada daha çok iş düşüyor. Kadın, geleceğin toplumunu; toplumun geleceğini şekillendiren en önemli öznedir. Bu bağlamda kadın, bilinçli bir çabayla öncü rolünü unutmamalı ve kendini sürekli geliştirmesi gerektiğini bilmelidir. Kadının olduğu yerde iyilik ve güzellik vardır. Bırakalım kadınlarımız toplumu yeniden inşa etsin. Bir günlük sloganla değil, gerçek anlamda kadını var sayarak bu günleri de yâd edelim.

### **SENEM NART: “İŞ YAŞAMINDA KADINI VAR ETMEK ÜLKEMİZİN TEMEL AMAÇLARINDAN BİRİ OLMALIDIR”**

Uludağ Üniversitesi'nde iktisat eğitimi alırken başlayan ve kesintisiz devam eden çalışma hayatımda gerek özel sektörde gerek kamu sektöründe birbiriyle ilişkili, öte yandan farklı uzmanlıklar gerektiren çeşitli alanlarda çalıştım. Tüm bu çalışma süresince çalışan tutumları, liderlik, iletişim, motivasyon, adalet vb. örgütsel davranış disiplinini içeren konulara merak duymaya başladım. Bu merak ise bende işletme yönetimi alanında eğitim alma ihtiyacı doğurdu. Böylelikle Balıkesir Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, İşletme Programı'nda lisansüstü eğitimi aldım. Eğitimim esnasında rol model aldığım hocalarım bana ilham kaynağı oldu ve anladım ki bazı meslekler toplumun gelişmesinde diğerlerine göre daha farklı etkiye sahip. Akademisyenlik ise bu mesleklerin içerisinde en önemlilerinden biriydi. Öğrenmek, aktarmak ve aynı zamanda kâğıda dökmenin beni asıl mutlu eden üç uğraş olduğunu anladım. Aynı zamanda akademinin doğasında yer alan; devamlı ilerleme, kendini geliştirme ve bağımsız hareket edebilme fırsatları da beni cezbedti. 2015 yılından itibaren akademisyenim. Mesleğime Bandırma Onyediy Eylül Üniversitesi, Uygulamalı Bilimler Fakültesi, Uluslararası Ticaret ve Lojistik Bölümünde Dr. Öğretim Üyesi olarak başladım. 2021 yılında “Yönetim ve Strateji” alanında doçentliğimi aldım. Yine aynı yıl Denizcilik Fakültesi Denizcilik İşletmeleri Yönetimi Bölümüne geçiş yaptım. Halen aynı üniversite ve fakültede çalışmaya devam etmekteyim. Pek çok meslek grubunda olduğu gibi akademisyenlik mesleğinde de kadınlar hemcinslerinin



**DOÇ. DR. SENEM NART**  
BANDIRMA ONYEDİ EYLÜL ÜN.  
DENİZCİLİK FAK. DEN. İŞLETMELERİ  
YÖNETİMİ BÖLÜMÜ – DEKAN YRD.

çalışma hayatında yaşadığı sorunlara benzer sorunlar yaşıyor. Toplumsal cinsiyet temelli şekillenen rol ve sorumluluklar, kadın akademisyenler üzerinde de bir nevi stres ve baskı yaratabiliyor. Özellikle annelik rolüne sahip akademisyenler, evlerindeki artan sorumluluk ve çalışma yaşamlarındaki sorumluluk neticesinde rol fazlalığından kaynaklı bir kimlik karmaşası yaşayabiliyor. Bu durum ise iş ve aile arasında bir çatışma doğuruyor. Ben de iki kızı olan bir anneyim. Zaman zaman iş ve aile hayatımın çatıştığı dönemler oldu. Bu çatışmada baskın olan taraf ise, genelde iş hayatıma ayırdığım zaman oldu. Dolayısıyla bazı dönemlerde bu durum, özel hayatım ile ilgili sorumlulukları yerine getirmemi engelledi. Bu engellenmişlik hissi ise her çalışan anne gibi bende de bir stres yarattı. Ancak bir süre sonra zamanımı etkin kullanmayı ve her iki taraf içinde sorumluluklarımı gerçekleştirebilecek alanlar yaratmayı öğrendim. Artık eskisi gibi aileme yeterince zaman ayıramıyorum kaygısını taşımıyorum.

Rollerin fazlalığı dışında diğer dikkat çekici konu; kadın akademisyenlerin yükseköğretimde erkekler ile eşit temsiliyet oranına sahip olmamasıdır. Özellikle rektörlük, dekanlık gibi yüksek düzeyde karar verme mekanizmalarında, kadın akademisyenlerin varlığı sınırlı düzeydedir. Bu çerçevede bilim dünyasında bile kadın erkek özelinde bir ayrımcılığın varlığından söz edilebilir. Bu konu ile ilgili bilimsel çalışmalar da mevcut. Bu çalışmalar incelediğinde ise kadın akademisyenlerin belirli mevkilere gelebilmeleri için erkeklerle göre daha fazla çaba sarf etmek zorunda

oldukları sonuçlarını görmek mümkün. Öte yandan ben yaklaşık bir senedir idareciyim. Bağlı olduğum fakültede dekan yardımcılığı görevini yürütmekteyim. Bu deneyim benim için çok önemli, çünkü böylelikle farklı yönlerimi keşfetme fırsatı elde ettim. Hatta çalışma yaşamında bir açıdan daha çok güçlendiğimi hissettim. Faaliyetleri başkalarına devretmeyi ve buna göre organize etmeyi öğrendim. Sorumluluklarımın tanımının değişmesi ve etki alanının daha geniş bir çevreye yayılması, katkı yaratmaya ve çözüm üretmeye daha çok odaklanmamı sağladı. Aynı zamanda teoride derslerde sık sık ele aldığım yönetimin temel işlevleri konularını da bu vesileyle deneyimlemiş oldum. Bunun dışında fakültede tek bayan akademisyenim. Ancak iş ortamımda bayan olmanın zorluğunu neredeyse hiç yaşamıyorum. Tam tersi çalışma arkadaşlarımın desteğini ve saygısını her zaman hissediyorum. Sonuç olarak oldukça şanslıyım.

Akademisyenlik meslekten öte bir yaşam modeli ve bu yaşam modelini oluşturmak ve bir kariyer inşa edebilmek için pek çok konuda özverili olmak gerekmektedir. Örneğin akademide mesai konusunda bir zaman dilimi söz konusu değil, günün her saatinde çalışmak durumunda kalabiliyorsunuz. Çünkü sürekli güncel kalmak, okuyup araştırmak ve yorumlamak durumundasınız. Dolayısıyla her akademik kariyer aşaması kendi içinde zorluklar barındırmaktadır. Her unvan derecesinde belli kriterleri sağlamak dolayısıyla çok çalışmak zorundasınız. Akademide iyi bir zaman yönetimi stratejisi olmadan hedeflere ulaşabilmek pek mümkün değil. Akademisyenler genelde herkesin uyuduğu, dinlendiği veya eğlendiği zamanlarda makale, kitap, proje veya konferanslara bildiri yazmak, derslere hazırlanmak gibi sorumluluklarını yerine getirmek zorunda kalabiliyorlar. Bu zorluklara rağmen akademisyenlik aynı zamanda toplumda saygı duyulan ve prestijli bir meslek olarak görülmektedir. Hedefi akademik kariyer olan gençlere tavsiyem, herhangi bir hangi alanda merak duygunuz varsa ve sürekli okumak ve araştırmaktan keyif alıyorsanız bu mesleği tercih edebilirsiniz. Bununla birlikte akademisyenlik evrensel bir meslektir. Bilimde tüm dünyayı izlemek

# 8 MART DÜNYA KADINLAR GÜNÜ

ve değerlendirmek gerekmektedir. Dolayısıyla bu mesleği tercih edenlerin yabancı dili çok iyi derecede olmalı. Özellikle İngilizce seviyesi düşük olanların akademide yol alabilmesi pek mümkün değil. Her sektörde olduğu gibi denizcilik sektöründe de kariyer yapmak kendi içinde çeşitli zorluklar barındırmaktadır. Temel hedefi bu sektörde kendini geliştirmek olan gençlere tavsiyem, her şeyden önce sektörü çok iyi tanımalarıdır. Eğitimleri esnasında staj süreçlerini çok iyi değerlendirmeleri, aktif ve bilinçli bir katılımcı olarak görevlerini ciddiye almaları, potansiyellerini keşfetmeleri açısından çok önemlidir. Denizcilik sektöründe faaliyetler, pek çok disiplini içeren uluslararası bir ortamda yürütülmektedir. Dolayısıyla farklı kültürlerden sektör çalışanları ile temas halinde olmak bu mesleğin özündedir. Bu noktada yabancı dili olmayan, farklı kültüre kolay adapte olamayan ve yeniliklere kapalı insanların denizcilikte başarılı olması pek mümkün değildir. Sonuç olarak gençlerin mümkün olduğunca iletişimlerini güçlendirecek her türlü proje, organizasyon ve etkinlikte yer almaları, üniversite yıllarını bu yetkinliklerini geliştirecek şekilde değerlendirmeleri onlar için bir avantaj yaratacaktır.

Aslında deniz tarih boyunca kadın ile özdeşleşen bir kavramdır. Sümer mitine göre başlangıçta yalnızca deniz vardı ve varoluşu temsil ediyordu. Eski Mısırlılar için de başlangıçta evren engin bir okyanustan başka bir şey değildi. Aynı şekilde Altay yaratılış mitine göre başlangıçta ne yer ne de gök vardır, var olan ilk şey denizdi. Tüm inanışlarda deniz doğumu dolayısıyla kadını çağrıştırmaktadır. Öte yandan denizcilik, erkekle özdeşleşen bir çalışma alanına dönüştü. Dünya genelinde aktif olarak 1.89 milyon denizci gemilerde çalışsa da sektördeki kadın denizci oranı yalnızca %2 seviyelerinde. Bu oran, denizcilik sektöründe yaklaşık olarak sadece 23 bin kadının çalıştığı anlamına geliyor. Küresel düzeyde denizcilik sektöründe kıyı (kara) pozisyonlarının yalnızca üçte biri kadınlar tarafından dolduruluyor. Ancak günümüzde dünya ekonomisinin büyümesinde en az erkek çalışanlar kadar kadın çalışanların da katkısının olduğu bilinen bir gerçek. OECD, kadın ve erkeklerin işgücüne katılım oranlarının birbirine yaklaşması

durumunda, OECD ülkelerinin toplam ekonomilerinde yüzde 12'lik potansiyel bir kazanç sağlanacağını öngörmektedir. Benzer şekilde International Labour Organization (ILO), kadınları, denizcilik yeteneğinin yeterince kullanılmayan bir kaynağı olarak görmektedir. Aynı zamanda son 30 yıl içinde düzenlenen birçok dünya zirvesi, yapılan sayısız araştırma ve oluşturulan eylem planları sayesinde, sürdürülebilir kalkınma için çizilen yol haritasında kadın istihdamının önemi görülmektedir. Örneğin 2015 yılında, Birleşmiş Milletler tarafından Sürdürülebilir Kalkınma Hedefleri adıyla, 2030 yılına kadar hayata geçirilmesi planlanan 17 hedef oluşturuldu. Yoksulluk, eşitsizlik, iklim değişikliği, çevresel bozulma, barış ve adalet gibi konuları içeren bu hedefler içerisinde en önemlilerinden biri, "Toplumsal Cinsiyet Eşitliği" hedefidir. Bu vizyon doğrultusunda dünya denizcilik sektörünün kabul değiştirdiği bir dönemden geçiyoruz. Denizcilik sektörü ile ilgili pek çok kurum ve kuruluş, "kadın varlığını reddeden veya engelleyen" bir yaklaşımla kendi kültürünü oluşturan eski düzeni değiştirmek için eğitimden istihdam olanaklarına kadar denizcilikte fırsat eşitliğini yaratmak adına katkı sağlamaya çalışmaktadır. Yine de sektördeki uygulamalar incelendiğinde kadınlara yönelik cinsiyet ayrımcılığı ve önyargıya yönelik izlerin hala taşındığı gözlemlenebilmektedir. Bu durumu ortadan kaldırmak için yürütülen her türlü çalışmaya ve projeye destek vermek gerekmektedir.

Örneğin akademisyen arkadaşlarımla birlikte konuya dikkat çekmek ve denizcilikte kadın çalışanların çalışma yaşamlarında yaşadıkları zorlukları tespit etmek ve çözüm önerileri sunmak amacıyla denizcilik sektöründe kadın zabıtları ele alan, "Denizcilik Sektöründe Kadın Olmak: Kadın Zabıtların Karşılaştıkları Sorunlar ve Çözüm Önerileri" konulu bir proje üzerinde çalışmaktayız. Proje için TÜBİTAK 3005 - Sosyal ve Beşeri Bilimlerde Yenilikçi Çözümler Araştırma Projeleri Destek Programından destek aldık. Projeyi tamamladıktan sonra ekip arkadaşlarımla birlikte denizcilikte kadını güçlendirmek adına yine çeşitli proje fikirleri geliştirmek ve hayata geçirmek adına çeşitli hedeflerimiz bulunmaktadır. Denizcilikte kadın çalışanı ele alan maalesef çok fazla bilimsel çalışma

mevcut değil. Bu noktada yürütülen her türlü çalışma büyük önem taşımaktadır.

Aslında 8 Mart için verilebilecek en güzel mesajı, Mustafa Kemal Atatürk vermiş: "İnsan topluluğu kadın ve erkek denilen iki cins insandan mürekkeptir. Kabil midir ki, bu kütlelerin bir parçasını ilerletelim, ötekini ihmal edelim de kütlelerin bütünlüğü ilerleyebilsin? Mümkün müdür ki, bir cismin yarısı toprağa zincirlerle bağlı kaldıkça öteki kısmı göklere yükselebilsin?" Bu mesajın üstüne daha ne söylenebilir ki? Büyük bir iş gücünü çalışma yaşamının dışında tutarak yürümeye çalışan bir ülke, ne kalkınabilir ne de muasır medeniyetler seviyesine ulaşabilir. Dolayısıyla iş yaşamında kadını var etmek ülkemizin temel amaçlarından biri olmalıdır. Bu amaca ise toplumun her kesiminde bir farkındalık yaratarak ulaşmak mümkündür. Bir toplumun en güçlü varlıkları, eğitimi ve toplumu bilinçlendirme gücüne sahip kadınlardan oluşur. Tüm bu değerlendirmeler neticesinde benim de 8 Mart Dünya Kadınlar Günü için mesajım, her koşulda denemekten asla vazgeçmeyen tüm cesur kadınların Dünya Kadınlar Günü kutlu olsun.

## **EBRU YEŞİM ÖZKAN: "CİNSİYET EŞİTLİĞİ İŞ DÜNYASINDA ADIL BİR ORTAM OLUŞTURMAK İÇİN ÖNEMLİ"**

Denize olan ilgi ve tutkum, bu alanda akademisyen olarak uzmanlaşma ve bilgi üretme isteğimle birlikte, üniversite ortamının dinamik ve sürekli araştırmaya odaklı olması, akademisyenlik mesleği seçimimde önemli bir etken oldu. Ayrıca, babamın akademisyen olarak bilime olan bağlılığı ve evdeki bilimsel sohbetler beni bilim ve araştırma dünyasına yönlendiren en önemli sebeplerden biri. Yapabileceğim çalışmaların deniz kaynaklarının sürdürülebilir kullanımı ve korunmasında rol oynayabileceğini anladıkça kariyerime bu yolda devam etmeye karar verdim.

Türkiye geneline baktığımızda, kadın yöneticilerin sayısı erkeklere kıyasla oldukça az. Biz kadınların iş hayatlarında başarılı olması için çok çalışmanın yanında ikili ilişkiler ve ilişki ağımızın da güçlü olması gerekiyor. Sayın Rektörümüz Prof. Dr. Saffet Köse, kadın öğretim üyelerinin idari görevler almalarını ve yöneticilik yapmalarını önemseyen bir rektör. Bu



**PROF. DR. EBRU YEŞİM ÖZKAN**  
İZMİR KATİP ÇELEBİ ÜN. GEMİ İNŞAATI  
VE DENİZCİLİK FAK. - DEKAN

konuda dekanlığım süresince bana ve Gemi İnşaatı ve Denizcilik Fakültemize büyük destekleri oldu. Bu nedenle kendimi şanslı hissediyorum. Öte yandan akademik kariyerimde ilerlerken karşıma çıkan engeller bu yolculuğu hem zorlu hem de öğretici kıldı. Denizcilikle ilgili alanda özellikle cinsiyet temelli önyargılarla ve akademinin rekabetçi doğasıyla karşılaşmak zorunda kaldım. Elbette bunlar bir kadın olarak, ilerlemeniz ve başarıya ulaşmanız için ilave zorluklar getirebiliyor. Bu zorlukların üstesinden gelmek için, kendi yeteneklerimi geliştirmek, öğrenmeye devam etmek ve destekleyici ağlar kurmak gibi stratejileri benimsedim. Alanımdaki en son araştırma metodolojilerini öğrenmek, katkı sağlayacak makaleler yazmak ve bilgimi uluslararası konferanslarda paylaşmak gibi adımlar iş hayatımda önemli rol oynuyor. Bu sürecin bir parçası olarak, özellikle kadın akademisyen ve öğrencilere mentorluk yaparak onların da benzer zorlukların üstesinden gelmelerine yardımcı olmaya gayret gösteriyorum.

Aslında akademiye özellikle bilim, teknoloji, mühendislik ve matematik (STEM) alanlarında kadınların, zaman zaman erkek meslektaşlarına kıyasla daha fazla çaba sarfetmeleri veya ek zorluklarla baş etmeleri gerekebiliyor. Bu tür zorlukların üstesinden gelmek için sadece daha çok değil, daha akıllıca çalışmak, etkili profesyonel ağlar geliştirmek ve sesimizi daha yüksek sesle duyurmak çok önemli. Bu durumun sadece kendimiz için değil, akademik dünyada daha eşit ve adil bir gelecek inşa etmeye çalışan tüm kadınlar için de önemli

olduğunu düşünüyorum. Unutulmamalıdır ki, cinsiyet eşitliği, herkesin potansiyelini en üst düzeye çıkarmak ve iş dünyasında adil bir ortam oluşturmak için önemlidir. Organizasyonların ve kuruluşların cinsiyet eşitliği çabalarına destek vermesi, kadınların ve erkeklerin kariyerlerinde eşit fırsatlara sahip olmalarına katkıda bulunabilir. Bu alanda çalışacak kadın öğrencilere öncelikle kendilerine güvenmelerini ve mesleklerine tutkuyla bağlanmalarını öneririm. Karşılaşacakları zorluklara karşı cesur ve kararlı olmaları, kendi değerlerini bilmeleri ve hiçbir zaman hedeflerinden sapmamaları gerektiğini vurgulamak isterim. Ayrıca, kadınlar bu mesleği yaparken, eşitlik ve saygı talep etmeli, profesyonel ortamlarda kendilerini ifade etme ve liderlik fırsatlarını değerlendirmeliler. Böylece, toplumsal farkındalığı artırabilir ve gelecek nesillere ilham kaynağı olabilirler.

Gemi inşaatı ve gemi makineleri mühendisliği gerçekten zorlayıcı ve karmaşık bir disiplin. Bu mesleği tercih etmek isteyen öğrencilere, öncelikle detaylı bir matematik ve fen bilimleri temeline sahip olmalarını, mühendislik prensiplerini derinlemesine anlamalarını ve teknik becerilerini sürekli geliştirmelerini öneririm. Ayrıca, problem çözme, takım çalışması ve iletişim becerileri gibi becerilere de odaklanmaları gerektiğine inanıyorum. Erkek egemen alanlarda çalışmanın zorluklarından biri, zaman zaman cinsiyetçi ön yargılar ile karşılaşmak. Akademik hayatta, profesyonellik ve yetkinlik konusunda kendimizi daha fazla kanıtlama ihtiyacı hissettiğimiz anlar olabiliyor. Bu zorluklarla başa çıkmak için, mesleki bilgi ve becerilerimizi sürekli geliştirerek ve çalışmalarımızın kalitesini ön plana çıkararak kariyerimde ilerledim. Ayrıca, meslektaşlarıyla sağlam ilişkiler kurarak, cinsiyetin iş performansı üzerinde bir etkisi olmadığını göstermeye çalıştım. Zorluklar karşısında dirençli olmak ve başarılarımızla konuşmak, bu tür ortamlarda ilerlemenin anahtarı oldu.

Biz kadınlar kendi değerimizi bilelim, hedeflerimize sıkı sıkıya bağlı kalalım ve karşılaştığımız zorluklara karşı cesurca duralım. Unutmayalım ki bizler, bilimde, teknolojiye, mühendislikte ve her alanda eşit temsil hakkına sahibiz. 8 Mart,



**YRD. DOÇ. DR. GİZEM KODAK**  
GİRNE ÜNİVERSİTESİ DENİZ İŞLETMECİLİĞİ  
VE YÖNETİMİ FAKÜLTESİ - DEKAN

sadece kadınların başarılarını kutlamak için değil, aynı zamanda eşitlik, saygı ve adil bir dünya için birlikte çalışmamız gerektiğini hatırlatmak için de önemli. Birbirimizi destekleyelim ve daha adil bir dünya yaratma yolunda birlikte ilerleyelim. Gelin, kadınların seslerini duyurduğu, haklarını savunduğu ve potansiyellerini gerçekleştirdiği bir dünya için hep birlikte çalışalım.

### **GİZEM KODAK: “KADINLAR İÇİN İLK ZORLUK BU SAHADA VAROLUŞ MÜCADELESİYLE BAŞLIYOR”**

Denizcilik çocukluk hayalimdi. Gemilere karşı tutkum, çok küçük yaşlara dayanır. Ancak maviye olan yolculuğum farklı bir macera! Üniversiteden çok önce, henüz bir ortaokul öğrencisiyken batık gemileri araştırıp, denizcilik üzerine öyküler yazmaya başladım. Bu çocuksu merak beni dünya klasikleriyle buluşturduğunda; Jack London, Jules Verne, Herman Melville, Ernest Hemingway gibi yazarların mavisini üzerime sıçradı diyebilirim. Bir başka deyişle benim denizciliğe uzanan yolculuğum edebiyatla başladı...

Kariyerime önce ekonomi lisans eğitimiyle başladım, ardından yüksek lisans çalışmamı deniz politikası alanında tamamladım. Bu noktada denize olan tutkum hayatımın odak noktası oldu. Daha mavi bir kariyer inşa etmek için yeniden üniversite sınavına girdim ve güverte bölümünden vardiya zabiti yeterliliği mezun olarak çocukluk hayalimi gerçekleştirdim. Sonraki zaman diliminde tutkum, denizciliği yaşamaktan çok denizciliğe bir şeyler katmaya dönüştü.

# 8 MART DÜNYA KADINLAR GÜNÜ

Bunun için önce İstanbul Üniversitesi – Cerrahpaşa Deniz Ulaştırma ve İşletme Mühendisliği bölümünde, sonrasında ise İstanbul Teknik Üniversitesi Avrasya Yer Bilimleri Enstitüsü İklim ve Deniz Bilimleri anabilim dalında iki doktora çalışması yaptım. İnsanoğlu, sevdiğini korumak ister... Bende kendi mavi maceramın içerisinde; dünya ticaretinin bel kemiği olan denizyolu taşımacılığında uzmanlaşmayı, bunu yaparken de gemi kökenli kirlilik çerçevesinde denizleri ve dünyamızı korumayı amaç edindim. Bu iki farklı perspektifin birleşimi, bana eşsiz bakış açısı ve denizcilik alanında kıymetli bir çalışma alanı sundu. Şimdi, Girne Üniversitesi Deniz İşletmeciliği ve Yönetimi Fakültesi Dekanı olarak, akademik çalışmalarına devam ediyorum ve geleceğin denizcileri olan öğrenciler yetiştirmenin mutluluğunu yaşıyorum. Denizcilik müthiş bir disiplin... Teori ve pratik insana oldukça farklı dünyalar sunuyor. Bir kadın için aktif olarak denizde çalışmanın getirdiği zorlukları ile akademik hayatın dinamikleri çok farklı. Pratikten farklı olarak, akademiye denizciliği yaşamaktan ziyade denizciliğe bir şeyler katmak için çalışıyorsunuz. Bu noktada cinsiyet farkı kayboluyor; akademik başarıda bilimsel merakınız, keşfetme arzunuz ve yayın kabiliyetiniz belirleyici oluyor. Bu da çoğu zaman uykusuz geceler eşliğinde yazıp çizmeye başladığınız sihirli bir dünyanın kapılarını açıyor size. Ben akademiye, denizler üzerine inşa ettiğim bir harikalar diyarı olarak tanımlıyorum. Akademisyenlik, hayal gücünüz ve olanca merakınızla, keşif yolculuklarına çıktığınız ve literatüre yaptığınız her katkıyla denize kendinizden bir mavi kattığınız evrensel bir meslek...

Bu mesleği tercih edecek öğrencilere öncelikle başlangıçta iyi bir rota çizmelerini öneririm. İlla ki bu yolda karşılaşılan zorluklar ve zaman içerisinde gelişen mecburi sapmalar olacaktır. Ama varış limanı belli ise kolay kolay kaybolmazsınız. Bu rotada güçlü bir şekilde ilerlemek içinse en büyük yardımcılarının teknoloji ve yabancı dil olduğunu düşünüyorum. Denizcilik antik çağlardan bu yana insan ihtiyaçlarına göre gelişip, dönüşen dinamik bir meslek... Bundan sonra da devinimine devam edecek... Nasıl ki rüzgâr gücüyle yol alan basit tekneler, sanayi devrimiyle birlikte

buharlı gemilere dönüştüyse, günümüz modern gemileri de dijitalleşme ve yapay zekâ gibi gelişmelerle kendini yenilenerek, geleceğin otonom gemilerine doğru evrilecekler. Bugün öğrencilerime sıklıkla verdiğim tavsiye, en az iki program dilini çok iyi derece de kullanır hale gelmeleri. Hem doğrudan denizde çalışacakları, hem deniz ticareti ile ilgilenecekleri, hem de akademik olarak ilerleyecekleri için bence gelecekte bu meslekte var olmanın yolu dijitalleşmeden geçecek.

Pratik açıdan baktığınızda denizcilikte sahada olmanın fiziksel gerekleri, kadın için de erkek için de diğer mesleklere göre üst düzey bir özveri gerektiriyor. Ancak kadınlar için ilk zorluk, bu sahada varoluş mücadelesiyle başlıyor. Staj bulma ile başlayan sıkıntılar, sonrasında şirket bulma ve gemi hayatı içerisinde karşılaşılabilen cinsiyet temelli ayrımcı tutumlar, kadınları erkek meslektaşlarına göre daha zorlu süreçlerle karşı karşıya bırakabiliyor. Bu noktada, denizde çalışan bir kadın için karşılaşılan sorunların başında cinsiyet ayrımcılığını sayabilirim. Yaşanan diğer zorlukların, bu bakış açısına bağlı olarak gelişen alt sorunlar olduğunu düşünüyorum.

Bugün hem dünya hem de ülkemiz denizciliğine baktığımda, hayallerinin peşinden giden ve denizciliğin farklı alanlarında çalışan birçok kadın görüyorum.

Ben de onlardan biriyim. Ülkemizde hem deniz ticaretiyle uğraşan hem de kaptan, başmühendis, kılavuz kaptan gibi yetkin görevlerle denizde çalışan çok güçlü kadın portreleri var. Dünyanın en zor mesleklerinden biri olan denizcilik mesleğinde yakın gelecekte kadınların artan sayılarıyla çok daha güçlü bir ses olacağına inanıyorum.

## **ATİKE DEMİRÖREN: "BÜTÜN KADINLARA UMUT VE İLHAM KAYNAĞI OLMAK İSTERİM"**

Aslında hayalimdeki meslek bu değildi. Açıkçası bu mesleği tercih ettiğim için de pişman değilim. Bu mesleği tercih etme sebepim, uluslararası bir sektör olmasının yanı sıra mevcut Türkiye ve dünya koşullarında iş olanağının diğer meslek gruplarına oranla daha yüksek olması. Buna ek olarak mesleğin maddi kazancı da oldukça iyi. Tercih döneminde



**ATİKE DEMİRÖREN**  
İZMİR KATİP ÇELEBİ ÜN. GEMİ İNŞAATI VE DENİZCİLİK FAK. - 1. SINIF ÖĞRENCİSİ

yaptığım araştırmalar sonucu bu mesleğin bana uygun olduğunu ve mesleğimi severek yapabileceğimi düşündüğüm için tercih ettim. Öte yandan bir kadın olarak meslekte yükselip başarılı olabilmek için erkeklere oranla daha çok çalışmak gerektiğini düşünüyorum. Çünkü erkek bireylerin çoğunlukta olduğu bir meslek grubu; şirketlerde yönetimden sahaya kadar kadınlara karşı maalesef pek çok önyargı mevcut. Bizim de bu önyargıları kırmamız için daha fazla çalışıp kadınların da bu sektörde yer alabileceğini topluma göstermemiz gerekiyor. Ancak her geçen gün kadınların bu sektöre yöneliminin artmasından çok memnunum. Bu alanı tercih edecek kadın öğrencilere ilk olarak okulda ve sektörde çok az sayıda kadın olduğumuzu söylemem gerek. Ancak bu durum kesinlikle gözlerini korkutmasın, çünkü her geçen gün sektörde sayımız artıyor. Alanı tercih etmek isteyen kadın öğrenci adaylar sektöre olan önyargılarını kırmalı, her şeyden önce kendilerine güvenmeliler. Tercih aşamasındaki kadın öğrencilerin bölümü iyice araştırması ve mesleğin gerektirdiği özelliklerin kendilerinde bulunup bulunmadığına dair karar vermesi gerekiyor.

Bu meslekten beklentim ise ilk olarak okulumu başarıyla bitirip erkeklerin egemen olduğu bir meslek grubu olsa bile oldukça profesyonelce ve yeniliklere açık bir şekilde yükselmek ve başarılı olmak. Yani kısacası adımdan söz ettirip sektörün aranan isimlerinden biri olmak beklentilerimin arasında yer alıyor. Aynı zamanda da bütün kadınlara umut ve ilham

kaynağı olmak isterim. Bu alanda çalışacak kadın öğrencilere öncelikle kendilerine güvenmelerini ve mesleklerine tutkuyla bağlanmalarını öneririm. Karşılaşacakları zorluklara karşı cesur ve kararlı olsunlar, kendi değerlerini bilsinler ve hiçbir zaman hedeflerinden sapmasınlar. Ayrıca, kadınlar bu mesleği yaparken, eşitlik ve saygı talep etmeli, profesyonel ortamlarda kendilerini ifade etme ve liderlik fırsatlarını değerlendirmeliler. Böylece, toplumsal farkındalığı artırabilir ve gelecek nesillere ilham kaynağı olabilirler.

Bu bölümü tercih etmek isteyen öğrencilerin özellikle fizik ve matematik alanında çok iyi olmasının yanında problem çözme ve takım işi projelerinde yetenekli olması gerekir. Aynı zamanda herhangi bir sorun oluşması durumunda, hızlı düşünme yetisi ve pratiklik de oldukça önemli. Çünkü meslek hayatında bu özellikler aranıyor. Bu meslek ve mezun olmadan önceki okul hayatı oldukça zor. Erkek egemen ortamı da unutmamak gerek tabii ki. Ben henüz bir gemi inşa öğrencisi olarak meslek hayatı hakkında bir tecrübe edinmedim. Ancak bölümümde çok az kadın öğrenci var ve bence bu adaptasyon konusunda bir dezavantaj. Aynı zamanda çevremdeki insanların kadınların bu mesleğe uygun olmadığı konusundaki düşüncelerini sık sık bana karşı belirtmelerini de unutmamak gerekir. Ancak kadınların her ortamda kendilerini başarıyla ve projeleriyle parlatabileceğini biliyorum ve bu sektöre de kolayca uyum sağlayabileceklerini düşünüyorum.

Bütün kız kardeşlerimin 8 Mart Dünya Kadınlar Günü'nü kutluyorum. Geçmişten günümüze kadınların uğradığı her türlü haksızlığa ve baskıya rağmen yılmadan çok çalışarak ve gün geçtikçe daha da yükselerek her alanda parlayacaklarını herkese göstermeleri oldukça gurur verici. Her alanda olduğu gibi gemi inşa sektöründe de yer alıp kendi potansiyellerinin farkına vararak sektördeki projelerde yeniliklere ilham kaynağı olduklarını görmek tüm kadınlarımıza yol gösteriyor ve bu durum beni çok mutlu ediyor. Kadınların olduğu yerde güzelliklerin de hızlıca yayılacağını unutmamak gerektiğini hatırlatmak isterim. Çok zor bir meslek grubu olsa da ben bütün kadınların



#### **CANSU DOĞA İNAM**

BANDIRMA ONYEDİ EYLÜL ÜN. DENİZCİLİK  
FAK. DENİZCİLİK İŞLETMELERİ YÖNETİMİ  
BÖLÜMÜ - 4. SINIF ÖĞRENCİSİ

oluşturulan önyargıları yıkarak onları bu sektöre davet ediyorum. Umarım ilerleyen zamanlarda kadınlara yapılan bu haksızlık ve baskı son bulur ve kadınlar önyargıları yıkmayı başarır.

#### **CANSU DOĞA İNAM: "BU MESLEĞİ SEÇMEKTEN VE YAPMAKTAN GURUR DUYUYORUM"**

Sınavdan sonra tercih döneminde ailemle araştırma yaparken bu bölüm dikkatimizi çekti. Meslek olanakları, çalışma şartları, eğitimim boyunca alacağım dersler, çok bilinmeyen bir bölüm olması hoşuma gitti ve meslek hayatında severek yapabileceğimi düşündüğüm için bu bölümü seçtim. Okulu ilk seçme nedenim Bandırmalı olmam; sonrasında ise Bandırma'nın liman şehri olması, okulun eğitiminin kaliteli ve güzel olması. Okulda ya da staj yaparken erkek arkadaşlarımla herhangi bir sorun yaşamadım. Gün geçtikçe bölümümüzde ve fakültemizde kadın öğrenci olarak sayımızın artması iş hayatında da artacağına göstergesi olduğu için mutlu ediyor. Okuduğum, görüştüğüm erkek arkadaşlarımla ve bölümümüzdeki erkek hocalarımla hiçbirinde cinsiyetçi bir yaklaşımı yok. Kadın öğrencilere karşı gayet eşit, saygılı bir şekilde davranıyorlar. İş hayatına atıldığımda da emir alan ve veren kişiler arasındaki ilişki saygı, yetki ve sorumluluk çerçevesinde olduğu sürece zorluk yaşayabileceğimi düşünmüyorum. Denizcilik zor bir meslek olsa da çalışma ortamının ve çalışacağımız kişilerin etkisi de var. İleride çalışma ortamında "Bu meslek kadına göre değil, sen bu işi yapma, kadın gemide uğursuzluktur" gibi düşüncelere



#### **ÇAĞLA ASLAN**

PİRİ REİS ÜN. GEMİ İNŞAATI VE GEMİ  
MAKİNELERİ MÜHENDİSLİĞİ - 4. SINIF  
ÖĞRENCİSİ

sahip kişilerle aynı ortamda çalışmak zorlayıcı olabilir. Türkiye'de kadın olmanın zorluklarını sıralayacak olursam ilk üçe can güvenliğinin olmaması, istihdamda adaletsiz cinsiyetçi tutumlar olması, toplumsal ve kültürel baskıyı koyarım. Ancak kadın isterse her şeyi yapar, hem de en güzel şekilde... Hiçbir mesleğin cinsiyeti yoktur. Biz kadınlar olarak denizcilik sektöründe olmaya devam edeceğiz. Bu mesleği seçmekten ve yapmaktan gurur duyuyorum.

#### **ÇAĞLA ASLAN: "YOLUNUZA ÇIKAN ENGELLERİ EZİN GEÇİN"**

Ben özgürlüğüne düşkün, yaptığı her işte kendine güvenen, fark etmeksizin her mesleğe saygı duyan fakat ofiste bir masanın başında da rahat duramayacak, gemi inşa ve gemi makineleri mühendisliği son sınıf öğrencisi, bazı insanların deyimiyle "cicili bicilli giyinen, prenses gibi" bir genç kadını. "Yapacak başka meslek bulamadın mı?", "Denizcilik, tersanede olmak erkek işi, ne işin var onca 'adamın' içinde?", "Eğer ileride denize gidersen aylarca gemide kalacaksın ailen/eşin izin verecek mi?" Bunlar istisnasız bölümü seçtiğim ilk günden beri aldığım sorulardan sadece birkaçı. Hepsine bir cevabım var elbette. İlk ve bence en önemli soruya "Hayır, başka meslek bulamadım" diyerek cevap vereyim. İlkokuldan beri hiçbir zaman sabit bir meslek istemedim. Bana bazen hesap kitap yapabileceğim, bazen el becerilerimi kullanabileceğim, asla yerimde durmayacağım, beni belli bir yere hapsedmeyecek ve kesinlikle çalışırken beni mutlu edecek bir meslek lazımdı. Şanslıyım

# 8 MART DÜNYA KADINLAR GÜNÜ

ki her konuda bana güvenen, aldığım kararlara saygı duyup beni destekleyen ailem sayesinde yapmak istediğim mesleği seçebildim.

Denizcilik, erkeklerin egemen olduğu bir dünya olarak görülüyor. Bu görüşün gerek sektörde çalışan personel gerek denizcilik alanında öğrenci yetiştiren okulların cinsiyet dağılımına bakıldığında çok da yanlış olduğu söylenemez. Peki bu durumun sebebi ne? Hayati bir değer taşıyan kol gücü kadınlarda yok mu ya da erkekler psikolojik olarak çelikten yapıldı da yıpranmıyorlar mı? Kabul ediyorum, aylarca denizde kalmanın ya da ağır sanayide çalışmanın elbette zorlukları var. Fakat bu zorluklar kimseye “Sen kadın mısın erkek misin?” diye sormuyor. Zor olan herkes için zordur. Erkek mesleği/kadın mesleği gibi tabirler sadece önyargıların biçimlendiği çerçevelerdir. Bu çerçevelerin dışına çıkmak ise cinsiyet ayrımı yapmaksızın bizlerin elinde.

“Okulda kadın olmaktan, erkek arkadaşlarıyla aynı ortamı paylaşmaktan dolayı herhangi bir sıkıntı yaşadın mı?” sorusuna tereddüt etmeden “Hayır, yaşamadım” cevabını verebilirim. Ancak tersanede kadın olmak nasıl dersiniz, işler biraz değişir. Bence bunun en önemli sebepleri jenerasyon farkı ve bu zamana kadar edinilmiş alışkanlıklar... Bununla ilgili staj dönemlerimde yaşadığım olaylardan söz edebilirim. Bir gemime sonradan katılan yabancı uyruklu erkek bir mühendis beni güvertede iş kıyafetleriyle görünce şaşırmış. Bu şaşkınlığın sebebi kendi ülkesinde daha önce gemide bir kadın mühendis görmemesiymiş ve ben bunu yumuşatılmış bir şekilde (erkek) stajyer arkadaşımından duymuştum.

Bu kadar basit ve olağan bir konunun muhatabı benken sırf kadınıym diye benimle paylaşılması maalesef ki günümüzde çok üzücü. Söze ‘...cicili bicili giyinen prenses gibi bir genç kadınıym’ diyerek başlamıştım. Eğer iş kıyafetlerinizi giymeden önce şık kıyafetler içinde görülüşseniz, saçınızı yapmışsanız, üstelik bir de oje sürmüşseniz artık siz bir prensesiniz. Narin, hassas ve korunmaya ihtiyacınız vardır. İskeleye çıkamayabilir, tanka inemeyebilir, o menholden geçemeyebilirsiniz ya da

herhangi bir makinenin sesi, bir yerin yağı, geminin kiri pisi sizi rahatsız edebilir. En kötüsü de gemide yalnız kalmamalısınız, cinsel tacize uğrama ihtimalinize karşılık birilerine emanet edilmelisiniz. Biz kadınlar vitrin biblosu değiliz. Eğer bütün olumsuzlukları, yaşayabileceğimiz zorlukları, gerektiğinde ailelerimizden, sosyal hayatlarımızdan uzak kalacağımızı bilerek ve kabul ederek mühendisliği/denizciliği seçmişsek bence yeterli bir miktar kendimize de güveniyoruzdur.

Tersanede olduğum başka bir gün staj yaptığım gemilerden birine ölçüm yapmak için dışarıdan stajyer kadın bir harita mühendisi gelmişti ve alışkın olmamasından dolayı iskeleye çıkarken zorlandığı anda kendimi ustalardan birinin “Bir kadın için zor burası, keşke başka bir meslek seçseydi” yorumuyla karşı karşıya bulmuştum. “Usta ben 2 haftadır inip çıkıyorum bu iskeleye” dediğimde de “Ama sen farklısın” cevabını almıştım. İkimiz de kadınlık, stajyerdik ve yapmak istediğimiz mesleği öğrenmek için oradaydık.

Beni farklı yapan şey neydi, bir süredir onlarla orada olmam veya hayatta kalabileceğimi kanıtlamış olmam mı? Tam bu noktada daha önce de dediğim gibi alışkanlıklar devreye giriyor. Belki de yavaş yavaş birkaç kişinin de olsa önyargılarını kırmaya başlamıştım hatta sahada daha fazla kadın çalışan görmeye alışmış olsaydık en başında bahsettiğim çerçevelerin içine sıkışmamış olabilirdik. İnanıyorum ki biz kadınlar korunaklı konfor alanlarımızdan çıkıp her alanda hayatın içine daha fazla karıştıkça, yapamayacağımızın düşünüldüğü işleri başardıkça bütün önyargılar yerle bir olacak.

Bırakın insanlar konuşsun, yadırgayarak baksınlar. Yapamazsın, başaramazsın, gücün yetmez, altından kalkamazsın, yol yakinken vazgeç desinler. Durmayın, pes etmeyin. Yolunuza ne kadar engel çıkarsa çıksın ezin geçin. Size verilen akılları her zaman duyun ama sadece gerektiğinde dinleyin. Asla kendinizden, size ait olan hayattan, hayallerinizden ve hedeflerinizden taviz vermeyin. Başka insanların sizin için oluşturduğu kalıplarda yaşamayın. Küçük bir hatırlatma: Biz kadınlar işe koyulmadan önce taçlarımızı çıkarıyoruz.



**DAMLA KİLİSLİ**

DOKUZ EYLÜL ÜN. GEMİ MAKİNELERİ  
İŞLETME MÜHENDİSLİĞİ - 4. SINIF  
ÖĞRENCİSİ

## **DAMLA KİLİSLİ: “BİZLER BU SEKTÖRDE VAR OLDUKÇA İNSANLARIN ÖNYARGILARI KIRILYOR”**

Denizciliğin neden zor olduğu düşünülür? Bu sorunun cevabı, denizcilik mesleğini karadaki diğer mesleklerden farklı kılan birkaç belirgin özellikte yatıyor. Bunlar arasında aileye duyulan özlem, uzun süreli karadan uzak kalma ve erişilebilirliğin kısıtlı olması gibi bazı faktörler. Kadınların denizcilik mesleğinde zorluklarla karşılaşması ise fiziksel ve algısal boyutlarda öne çıkıyor. Fiziksel olarak, denizcilik genellikle yoğun ve fiziksel açıdan zorlayıcı bir iş olarak görülür. Bu algının kadınlar için daha fazla geçerli olduğu düşünülse de, aslında bu zorluklar cinsiyet ayrımı gözetmeksizin tüm denizcileri ilgilendirir. Mühendis olarak eğitim almak, bu zorluklara çözüm üretme yeteneği kazandırır. Ekip çalışması ve çözüm odaklı düşünme, denizcilikte karşılaşılan zorlukların üstesinden gelmede önemli bir rol oynar. Ayrıca, şirket seçerken denizcilikte cinsiyet ayrımının olmadığı firmalarda çalışmak, kişinin bu tür olumsuz algılarla karşılaşma olasılığını azaltabilir.

Deniz sevgisi ve analitik düşünme becerileri, benim gibi sahil kasabasında doğan biri için denizcilik mesleğini cazip kılan unsurlar. Dokuz Eylül Üniversitesi hem akademik, hem de hiyerarşik açıdan denizcilik kariyerine adım atmaya uygun bir ortam. Ayrıca, deneyimli mezunlarımızın sunduğu destek ve mentorluk, biz öğrencilerin başarılarını artırmak için önemli bir kaynak. Denizcilikte kadın olmak birçok zorlukla karşılaşmayı gerektirse de, eğitim,



iş birliği ve doğru şirket seçimi ile bu zorlukların üstesinden gelmek mümkün. Hem karada hem de denizde, kadınların denizcilikteki potansiyellerini tam olarak ortaya çıkarabilecekleri bir ortam yaratmak için çaba göstermek önemli. Elbette mesleği seçerken çevremden gelen tedirgin yorumlar ve daha önce bu alanda çalışmış olan ablalarımızın karşılaştığı sorunları sıkça duydum. Ancak hem sınıf ortamımda, hem okulumda hem de çalıştığım gemilerde olumsuz yaklaşımların aksine destek gördüm. Zaman zaman bahsedilen konularla ilgili olumsuz düşünce yapısına sahip insanlarla da karşılaştım, ancak bunu bir engel olarak görmek yerine hırslanarak işime daha çok sarıldım ve bir kadının da bu işleri yapabileceğini göstererek gereksiz algıları ortadan kaldırdım.

Kadın olduğum için farklı bir bakış açısıyla yaklaşan bir arkadaşım olmadı. Bu tarz bölümlerde gün geçtikçe kadın sayısı artıyor. Bu bölümdeki ilk kadın öğrenci değilim. Daha önceki kadın mezunlarımız ve şu anda çalışan öğretim üyelerimiz bizlerden önce göstermiş oldukları başarılarla biz kadınların bu işi yapabileceğini gösterdiler, bizim için güzel örnekler teşkil ettiler. Bu yolu bizim için daha kolay hale getirdiler. Bizler de daha sonra gelecek öğrenciler için “yapabilir misin?” algısını kırmaya çalışıyoruz. Gemi ortamı hiyerarşik bir yapı barındırıyor. İş tanımına göre konumum gereği iş dağıtımı ve iş alımı yapacağım. Bu tanıma emir alıp emir verme olarak düşünmüyorum. Ancak uzun stajımda yaşadığım gibi “Ben kadından emir almam” tarzındaki konuşmalara da denk geldim. Daha sonrasında benimle aynı çalışma ortamında bulduğukça bu konuşma “Aslında senin gibi kadın zabitlerle çalışılır, ben öyle demek istememişim” gibi söylemlerle değişti. Gemide bu tarz insanlarla yeniden denk gelebileceğimi biliyorum. Bu duruma karşı farklı tavırlar sergilenebilir. İlimli yaklaşarak o insanların önyargılarını kırabilirsiniz. Ya da tamamen resmi bir tavır takınılarak aslında olmasını gereken alt-üst ilişkisi izlenebilir. Gemide kadın veya erkek olarak değil, İş tanımınıza göre yapmanız gereken farklı işler vardır. Örneğin 2. Mühendis görev dağılımı yaptığında cinsiyetçi bir yaklaşım yüzünden “Ben bu işi yapmıyorum” diyebilecek bir çalışan varsa, elbette

yapmak zorunda değil. Lakin bu durum iş tanımına aykırı olduğu için şirkete raporlanır ve ona göre bir prosedür izlenir. Denizcilik zor bir meslek bu gerçek yadsınamaz. Ancak teknolojinin bize getirdiği yenilikler sayesinde bu zorluklar günden güne azalıyor. Örnek vermek gerekirse eskiden karayla iletişim yok denilecek kadar azken şu an her an kara ile iletişim kurabilmek mümkün.

Gelişmiş liman otoriteleri ve şirket politikaları sayesinde çalışma ortamı eskiye nazaran daha güvenli ve iş yükü otomasyon sayesinde azalmış durumda. Bunlara ek olarak kadın olarak da bu sektörde var oldukça insanların önyargıları bir bir kırılıyor. İleriye dönük olarak her geçen yıl gemide kadınların olması bu mesleği erkek hegemonyasından çıkarıyor. İnsanlar bizden en ufak sorunda pes etmemizi bekliyor. Gemide kadın olarak yaşanan herhangi olumsuz bir davranış erkeklerin aksine gemilerde çalışan bütün kadınlara önyargı olarak geri dönüyor. Bunun bilincinde olarak arkadaşlarıma gemide güçlü kadın karakterini ortaya koymalarını bunu yaparken insanların ne düşündüğünden çok kendilerini geliştirip işlerinde profesyonelleşmelerini öneririm.

Ülkemizde kadın cinayetleri, tacizler ve toplumsal baskı, kadınlara yapılan psikolojik ve fiziksel şiddet her gün gündeme gelen zor ve acı gerçekler. Elbette kadınları sadece cinsiyet olarak gören, kadın ve erkek eşitliğine inanmayan, karşı cinse karşı olumsuz düşünce yapılarını değiştirmemiş, kendini geliştirmemiş dar görüşlü insanların bizleri bir kalıba sokup istedikleri gibi yargılamaya çalışmaları bizler için psikolojik açıdan gerçekten büyük bir baskı. Sokakta yürümeniz bile ölmeniz veya taciz edilmeniz için bir sebepken maalesef tedirgin olmadan özgürce yaşayamıyoruz. Denizci bir kadın kardeşiniz, arkadaşınız olarak bütün dünya kadınlarının kadınlar gününü kutlarız. Umarım yakın gelecekte meslekte kadın olmanın zorlukları yerine cinsiyetten bahsetmeksizin o mesleğin zorluklarından bahsedeceğimiz günler gelir. Cinsiyetçiliğin söz konusu olmadığı, kendimizi güvende hissetmek ve sevdiğimiz için endişe etmediğimiz bir dünya dileğiyle. Hepimiz hayatlarımızda mutluluk sağlık ve başarılar dilerim. Son olarak bahsetmek



**GAMZE ADAL**

RECEP TAYYİP ERDOĞAN ÜN. TURGUT KIRAN DENİZCİLİK FAK. DENİZ ULAŞTIRMA İŞLETME MÜH. – 3. SINIF ÖĞRENCİSİ

istediğim bir konu da insanların kendini her alanda özellikle kadınların kendilerini geliştirebilecekleri ortamlar hazırlanmalı, desteklenmeli, yüreklendirilmeli, özgüven aşılanmalı, duruşunu diğer kişilerin düşüncelerine göre bozmayan kendi olabilen özgür ruhlu, kendine güvenen, özgürlükçü bireyler yetiştirilmeli. Bu da, bilinçli aileler ve okullar tarafından daha çok desteklenmekle mümkün.

### **GAMZE ADAL: “KADIN ÖĞRENCİLER OKULUMUZUN GURUR KAYNAĞI”**

Üniversite tercih zamanında hangi mesleği istediğime karar vermek için çok kapsamlı bir araştırma yaptım. Mühendislik istediğimin farkındaydım. Denizcilik fakültesini seçme amacım prestijli bir meslek olması, dünyayı çalışarak gezme fırsatı ve ileride maddi imkanlardan dolayı refaha erişebilme imkanıydı. Bu mesleği seçtiğim ilk zamanlarda yakın çevrem ve erkek arkadaşlarımdan olumsuz geri dönüşler aldım. Bana bu mesleğin kadınlar için uygun olmadığını, ileride sosyal hayatım için uygun olmayacağını, kadın olarak çok duygusal olduğumuzu ve bu mesleği yapamayarak pes edeceğimi söylediler. Ama hiçbirine kulak asmadım ve kendi doğru bildiğim yolda emin adımlarla ilerlemeye devam ettim. Bu azmimi ve başarıyı gören çevrem ise zamanla fikirleri pozitif yönde değişmeye başladı. Şimdi beni destekliyorlar ve başarımdan mutlu oluyorlar. Okulda kadın olmak her zaman bir fark yaratıyor. Bu bizim ve okulumuz için gurur kaynağı. Kadın olarak okul içi ve okul dışında okumuzu temsil etmek adına her türlü faaliyette yer alıyoruz

# 8 MART DÜNYA KADINLAR GÜNÜ

ve insanlara bu bölümde kadınların da var olduğunu göstermek için çabalıyoruz. Erkek arkadaşlarımız da bunu kabullenip, bize destek olmaktan artık çekinmiyorlar. Bence hiyerarşi her meslekte var olan bir şey ama gemi ortamı kadar belirgin değil. Hiyerarşi olan yerde düzen olur, saygı olur. Zabit olduğumuzda biz de bu düzenin bir parçası olacağız ve emir alıp emir vereceğiz. Önemli olan bu meslekte ayaklarımızı daha sağlam yere basmak, kendimize güvenmek, baskın bir karakter olmak ve düzenin sağlanması için emir vermekten çekinmemek. Öncelikle gemide olmak çok güzel. Çünkü okulda öğrendiğim bilgileri gemide uygulamalı olarak öğreniyorum.

Mesleğimi öğreniyorum. Hiç çekinmeden bilmediğim her şeyi soruyorum. Zabıtlarım benim gelişmem için her türlü desteği sağlıyor. Farklı ülkeler görüyorum. Ama gemide olmanın bazı dezavantajları da var. Bunlardan birkaçı uykusuz kalmak, sürekli tempolu bir şekilde çalışmak, ailenizden uzakta olmak ve onları istediğiniz zaman görememek, psikolojinizi sürekli stabil tutmaya çalışmak. Bu dezavantajlara rağmen mesleğini severek yapan bir insan için büyük bir sorun teşkil etmiyor. Bu süreçte sadece sabırlı olmanızı ve elinizden gelen en iyi şekilde işinizi yapmanızı tavsiye ediyorum.

Türkiye'de kadın olmak çok zor. Her gün onlarca kadın günlük hayatta ve iş hayatında çeşitli zorbalıklara maruz kalıyor. Kadınlar sokakta yalnız yürüyemiyor, düşüncelerini özgürce dile getiremiyor, psikolojik ve fiziksel şiddete maruz kalıyor ve bunlar haykırılmasına rağmen hala göz ardı ediliyor.

Toplumda kadının rolü pasif olarak biliniyor ama biz bu bildiklerimizden çok daha fazlasıyız. Sadece gücümüzden korktukları için bizi sindirmeye çalışıyorlar ama bunu hiçbir zaman başaramadılar ve başaramayacaklar. Dünya kadınlar günü tüm kadınların bu dünyada var olduklarını ve herkesin hayatına bir şekilde dokunduklarını hatırlatmak için çok özel bir gün. Kadınların her zaman özgüvenli olmasını, kendi özgürlüklerini kazanmasını, dilediğince yaşamasını, çok mutlu olmasını diliyorum. Hemcinslerimin dünya kadınlar günü kutlu olsun.



**GAYE GÜREL**

YILDIZ TEKNİK ÜN. GEMİ MAKİNELERİ  
İŞLETME MÜHENDİSLİĞİ - 4. SINIF  
ÖĞRENCİSİ

## **GAYE GÜREL: "DENİZCİLİK PSİKOLOJİK AÇIDAN ZOR BİR MESLEK"**

Mezun olduğum yıl tıp fakültesini kazandım; fakat bu bölümü okumak, bu mesleği yapmak istemediğim farkına vardım. Daha sonra başka bir bölüm için tekrar sınava girdim ama kafamda ne olmak istediğime dair bir kesinlik yoktu. İstanbul Teknik Üniversitesi'nden mezun, gemi makineleri işletme mühendisliği yapan bir ablayla sosyal medya üzerinde denk gelerek tanıştık. Bana meslek eğitiminin güzelliklerinden, zorluklarından; mesleğe başladığımda karşılaşılabileceklerimden bahsetti. Daha sonra mesleği detaylı bir şekilde araştırdım. Bu süreçte içimde herhangi bir mesleğe karşı oluşmayan istek bu mesleğe karşı oluşmuştu. Tercih döneminde bu bölümün olduğu tüm üniversitelere girebiliyorken benim okumak istediğim Yıldız Teknik Üniversitesi'ne tek tercih yaparak yerleştim.

Okula ilk başladığımda arkadaşlarım tarafından cinsiyetimden dolayı yaşadığım herhangi bir olumsuzluk olmadı. Fakat ileriki yıllarda beraber okuduğum arkadaşlarım arasında bu mesleğin kadınlar için uygun olmayacağı, ağır çalışma şartları olduğu için bunlara dayanamayacağımız gibi düşüncelerin olduğunu gördüm. Daha sonra stajımı bir kadın olarak büyük bir tanker gemisi firmasında tamamladım. Böyle düşünen arkadaşlarım dâhil herkesin yapamazlar, zorlanırlar gibi düşüncelerinin azaldığını gördüm. Okulda erkeklerin çoğunlukta olduğu bir bölümde okumak her ne kadar mesleki bilgilerimizin

sorgulanmasına neden olsa da, kadın-erkek fark etmeden herkes için psikolojik açıdan yıpratıcı olabilecek bir meslek seçip, okuyup ve stajımızı tamamladığımız için birlikte eğitim aldığımız erkek arkadaşlarımız bizi tebrik ediyor; üniversite hocalarımızın da gurur kaynağı olduğumuzu düşünüyorum.

Uzak yol stajı yaptığım dönemde cinsiyetim konusunda bazı olumsuzluklar yaşadım. Ama ileriki dönemlerde sorumluluklarımız artacağı ve rütbem yükseleceği için işimi yaparken mesleki bilgimden dolayı cinsiyet ayrımı yapılamayacağını düşünüyorum; sadece yaptığım işin en iyisi olmasına odaklanacağım ve buna göre davranacağım için emir verme/alma konusunda bir sıkıntı yaşamayacağımı sanmıyorum.

Denizcilik alanında kadın erkek fark etmeksizin gerek çalışma şartları, gerek uzun dönemler evden uzakta çalışma zorunluluğu nedeniyle psikolojik bakımdan zor bir meslek. Kadın olarak iş anlamında veya psikolojik anlamda daha fazla zorluk yaşayacağımızı düşünmüyorum, fakat çalıştığımız ortamdaki insanların uzun zamandır süregelen mesleki cinsiyet eşitsizliği düşüncelerinden dolayı daha fazla psikolojik yıpranmaya maruz kalabiliriz. Bunun yanında karadaki iş hayatından tamamen farklı olarak eve gidemeyecek olmamız, insan yapısının deniz değil kara yaşamına uygun olması dolayısıyla zorluklar yaşayabiliriz.

Türkiye'de kadın olmak zor. Üzerimizde çok fazla baskı var ve belli kalıplara girmemiz isteniyor. Gerek günlük hayatımızda gerek aile hayatımızda üzerimizdeki yük ağır. Hangi mesleği yapıyor olursak olalım, beceremeyeceğimiz, bir şeyleri eksik yapacağımız düşünülüyor. Oysa biz kadınlar tahmin ettiğimizden bile güçlüyüz.

Mesleğimiz, görevimiz ne olursa olsun onu en iyi şekilde, en güzel bizler yaparız. Meslektaşlarımız ve tüm hemcinslerimiz yaşadığı tüm zorluklara karşı dimdik durmalarını, ne olursa olsun pes etmemelerini söylemek istiyorum. 8 Mart Dünya Kadınlar Günümüz kutlu olsun. Umarım tüm dünya cinsiyeti, dili, dini, ırkı ne olursa olsun herkesin güzel bir şekilde yaşayabileceği bir yer olur ve tüm dünyaya mutluluk, saygı, sevgi, güzellik hâkim olur.

## İLAYDA DEMİRCİ: “HER KADININ İÇİNDE LİDERLİK DUYGUSU VARDIR”

Denizcilik hem fiziksel hem psikolojik olarak zorlayıcı bir meslek. Çok yüksek sıcaklıklarda, dikkat edilmezse hayati tehlike yaratacak bir ortamda, ciddi anlamda kirlenerek, aletler kullanarak el becerilerimizi; değerler olarak, çözümler üretmek de mühendislik bilgilerimizi kullanmamız gerekir. Bütün bunları uzun süre ailemizden, sevdiğimizimizden ve kara toprağından uzakta yapmamız da mesleğin psikolojik zorluğu. Fakat her şeye rağmen insana farklı bir bakış açısı, hayat tarzı sağlayan, ayrıcalıklı bir meslek. Gemide yaşayacağımız zorlukların yanında gemiden indiğimiz zaman bizleri güzel bir izin süreci bekliyor.

Hedeflerimin peşinden gidersem yapamayacağım bir şey olmadığına inanan ve ailem tarafından hep desteklenen biriydim. Çocukluğumdan beri motorlarla makinelerle ilgilenmeye, alet takımlarını kullanmaya büyük ilğim vardı ve bunlarla hep iç içe oldum. Okulumuz mezunu bir abim beni bu mesleğe yönlendirdi. Ve onun sayesinde makinelere olan ilğim deniz sevgimle birleşince bu meslekte ilerlemeye karar vererek mesleğimizin önde gelen zabıtlarını yetiştiren Yüksek Denizcilik Okulu'na geldim. Okulumda kadın öğrenci olarak okurken ve erkek arkadaşlarımla aynı ortamı paylaşırken sıkıntı yaşamadım, çünkü tüm arkadaşlarımla her zaman birbirimizi destekledik. Ama benim yaşamamış olmam başkalarının yaşamadığı anlamına gelmiyor. Aynı gemi ortamı gibi erkek yoğunluğunda bölümlerde okuduğumuzdan dolayı bazı sıkıntılar yaşıyoruz.

Erkeklerin çoğunlukta olduğu bu meslekte bir sıkıntı yaşamadım fakat yaşayan tanıdıklarım ya da herkes gibi sosyal medyadan duyduklarım oldu. Bunları aşmak için yapılması gereken tereddütsüz bir şekilde yaşanılan sıkıntıyı gerekli birimlere iletmek diyebilirim. Fakat bizim mesleğimizde genelde kadın bir durumdan rahatsızlık duyduğunda direkt kadın tarafın gemiden indirilmesi tercih ediliyor, bu sebepten kadınlar rahatsızlık duydukları şeyleri bildirmekten çekiniyorlar. Bunun yanında bazen kadınların yapabilecekleri işler küçümseniyor. Buna örnek olarak



**İLAYDA DEMİRCİ**

İSTANBUL TEKNİK ÜN. GEMİ MAKİNELERİ  
İŞLETME MÜHENDİSLİĞİ BÖLÜMÜ -  
4. SINIF ÖĞRENCİSİ

kadın denizci çalıştırmayan şirketlerin olduğunu söyleyebilirim. Ve bu zihniyet yalnızca şirket tarafında değil, gemide denk gelebileceğimiz meslektaşlarımızda da olabiliyor. Bu yüzden şirketler kadın çalışanlarına karşı daha duyarlı olmalı, meslektaşlarımızı seçerken bu zihniyetteki insanları tercih etmemeleri gerektiğini düşünüyorum. Benim bu sıkıntıları yaşamama sebebim staja çıktığım şirketin bütün bunlara gerekli değeri vermesiydi. Tabii ki her meslekte olduğu gibi mesleğe, meslek ortamına, kurallarına uygun olmayan ve mesleğin gerçeklerini kaldıramayan insanlarla çalışma ihtimalimiz olacak. Bir kadının astı olmayı kaldıramayacak veya bir kadının üstü olduğunda sınırını bilmeyecek insanlar... Fakat başta kendim olmak üzere tüm kadınların her iki ihtimalde de gerekli tepkiyi göstererek bu durumların üstesinden geleceğine inanıyorum. Her kadının içinde liderlik duygusu vardır. Denizcilik, yaşamınızı değiştirecek tarzda ve hayattan neler beklediğinize karar vererek seçilmesi gereken bir meslek. Yalnızca maddi imkânlarından dolayı seçilmesi hatalı bir tercih, çevremde bu durumlara şahit oldum. Bundan dolayı mesleği yapmak isteyen insanların seçmesi gerektiğini düşünüyorum. Siz yapmak istedikten ve kendinizden emin olduktan sonra mesleği tercih ederken çevrenizden gelen ‘sen yapamazsın, sen kadınsın’ sözlerine aldırış etmeyin. Kadınlar her şeyi başarabilecek güçtedir. Mesleğe başladığınız zaman kadınlara değer veren şirketleri tercih edin. Ulu Önder Mustafa Kemal Atatürk'ün



**SELİN SAN**

DOKUZ EYLÜL ÜN. DENİZCİLİK ULAŞTIRMA  
İŞLETME MÜHENDİSLİĞİ - 4. SINIF  
ÖĞRENCİSİ

de dediği gibi “Şuna inanmak lazımdır ki, dünya üzerinde gördüğümüz her şey kadının eseridir.” 8 Mart Dünya Kadınlar Günümüz kutlu olsun.

## SELİN SAN: “KADIN BULUNDUĞU YERE UĞURSUZLUK DEĞİL MEDENİYET VE DİSİPLİN GETİRİR”

“Büyüyünce ne olacaksınız?” sorusu daha ciddi bir hal aldığına herkesin rahat bulunduğu ofis işlerinin bana uygun olmadığını ve beni mutlu etmeyeceğini düşündüm. Hayatımın geri kalanında yapacağım mesleği seçme düşüncesi de büyük ve korkutucu geliyordu açıkçası. Nelerden hoşlandığımı ve ne yapmayı sevdiğimi düşünerek araştırmaya başladığımda güverte zabıtlığı en ilgimi çeken meslek olmuştu. Bu meslek öncelikli olarak asla bitmeyecek ve daima ilerlemesi gereken bir meslek grubu kişiler kendilerini denize zorunlu hissetse bile çok geniş çalışma ve kariyer yelpazesi bulunmakta bu yönü ile seçimimde çok fazla etkili oldu. Denizciler için bir klişe de olsa denizi ve gezmeyi seviyorum limanlarda inip farklı ülkeler görebilmek tabii ki cazip geldi. Çoğu meslekte tatilde bile iş derinde olan ve telefonları susmayan insanları gördüğüm için tatil ve iş günlerinin bu meslekte ayrı olması da bana mantıklı geldi ve bu eğitimi veren okulları araştırmaya başladım. Dokuz Eylül Üniversitesi'nin öğretim kadrosu, eğitim programlarının uygulanışı ve verdikleri eğitimin denizcilikteki yüksekte olan başarısını da gün be gün ilerletmekte beni meslek hayatıma en iyi şekilde hazırlayacağını düşündüm ve

# 8 MART DÜNYA KADINLAR GÜNÜ

bu yönde bir tercih yaptım. Bu meslekte erkek çoğunluğunun olduğunu söylemek mümkün maalesef, fakat kadın istihdamının da arttığını göz ardı edemeyiz. Artık çoğu şirket gemideki verimin artmasından dolayı kadın istihdamını artırmaya çalışıyor ki bu da bize artık önyargının yavaş yavaş yıkıldığını gösteriyor. Ben de olası önyargıları yıkmak için elimden geleni yaparak ve öğrendiklerimi en verimli biçimde kullanarak çalışıyorum. Bence hangi mesleği yaparsanız yapın eğer çalışkan ve mesleğinizde iyi bir çalışsanız kıramayacağınız önyargı yoktur.

Okulda kadın olmak günümüzde zor değil. Değişen kültür ve oluşan nesil için gayet normal bir durum bu açıdan bir zorluğu olduğunu söylemek pek mümkün değil. Nesiller değiştikçe insanların bakış açısı da değişiyor. Farklı olan tek şey kız öğrenci nüfusu erkeklere oranla çok az, ama bunun da olumsuz etkisi olduğunu söyleyemem. Okulda hepimiz eşit öğrenciler olarak eğitim alıyoruz. Emir alma/verme konusunda sıkıntı yaşamamak adına da okulumuz çok iyi bir şekilde bizi denize hazırlamakta. Deniz hayatı ve deniz örf ve adetleri artık bir zorunluluk değil yaşam biçimi. Ama çalışan yelpazesi geniş bir meslek olduğu için herkesi aynı eğitim seviyesinde ve bakış açısında olmasını bekleyemeyiz ve bazı olumsuzluklar yaşanabilir. Böyle durumlarda da kazandığımız rütbe, saygı ve başarı bu düşüncüyü kırmak için yeterli. Denizcilik, öğrenmenin asla bitmediği, kendinizi sürekli geliştirmeniz gereken bir meslek. Zorluk yaşamadan kimse öğrenemez; bu yüzden en ufak bir zorlukta ümitsizliğe kapılmamak gerekir. Gemideki zorlukları aşmak için çalışkan olmak ve öğrenme hevesini asla kaybetmeden devam etmek en önemli kriter. Özellikle stajyerlikte yaptığımız hataların bizi yıldırmamasına ve biraz da hırslı olmaya dikkat etmeliyiz; çünkü bu dönemlerimiz saçma bile olsa her şeyi sorabileceğimiz zamanlarımız. Stajyerken zorlanmamız çok normal, ama zabıtken aynı lüksümüz olmayacak; bu yüzden öğrenebileceğimiz kadar çok şeyi öğrenmeye çalışmalıyız.

Türkiye’de özellikle kadın kaptan olmak artık eskisi kadar zor değil, fakat ülkemizde kadınlar için çok yaygın bir meslek olmadığı için hala karşılaşılan bazı düşünceler var.

Mesela gemideki işlere senin gücün yetiyor mu, o kadar erkeğin arasında bir kadın nasıl çalışır, nasıl evlenip çocuk yapacaksın diyen insanlarla da karşılaşıyoruz maalesef. Ailem beni mesleğim konusunda hep destekleseler de böyle tepkiler almak başta beni üzmüştü. Hem aile kurmuş hem başarılı bir zabıt olmuş birçok örnek de olsa insanlar anlamayabiliyor. Kadın olarak hayatımın amacı sadece bunlar değil, gelecekte isteyebilirim elbette ama mesleğimi bir engel olarak görmedim hiçbir zaman. Aksine gelecekteki ailem için bir güvence olarak gördüm. Gemiye çıkıp geri geldikten sonra tepkilerin çoğu azaldı. Geri kalanları da artık umursamıyorum, çünkü bu benim hayatım ve sevdiğim meslekte olduğum için kendimi şanslı görüyorum. Her alanda olduğu gibi denizciliğin de ilerlemesini sağlayan kadınlardır. Kadın bulunduğu yere uğursuzluk değil medeniyet ve disiplin getirir.

## SERENAY TUANA YUMRU: “HEPİMİZ AYNI GEMİDEYİZ, BİRİZ, TEKİZ”

Hayatım boyunca farklı deneyimlerin, tecrübelerin peşinden koştum. Yapamayacağımın düşündüğü her şeyin üstüne gittim ve her zaman kendimi daha farklı, daha çok nasıl geliştirebilirim sorusunu sordum. Deniz Ulaştırma ve İşletme Mühendisliğine karar vermek bir bölümden önce bir hayat tarzı seçmekti aslında benim için. Tercih listeme de bu bölümünden başka bir seçeneğe yer vermemiştim. İlk tercihim olan İstanbul Teknik Üniversitesi’nin gelmesiyle de denizcilik serüvenim başladı. Aynı zamanda hem Türkiye’nin en iyi teknik üniversitelerinden birinde eğitim alıp hem de Yüksek Denizcilik Okulu’nda okuyabilme ayrıcalığına sahip oldum. Neden bu hayatı seçtiğime gelecek olursak, bir meslekten beklentim her zaman maksimum doyumdu diyebilirim. Yaptığımız işin size geri dönüşünün en güzel olduğu mesleklerden biri de bu. Zor olanı başarmanın getirdiği kariyer tatmini, her seferinde farklı senaryolarla baş başa kalmak ve üstesinden gelebildiğindeki başarı hissini sanırım tarif etmesi çok zor. Fakat bu mesleği sadece “kaptanlık” olarak ele almak gerçekten haksızlık olur. Denizciliği bir zincir gibi düşünmeliyiz ve bu zincirin her bir halkası en az diğeri kadar önem taşıyor. Bir taşımacılığın parçası olduğunuz



**SERENAY TUANA YUMRU**  
İSTANBUL TEKNİK ÜN. DENİZ ULAŞTIRMA  
VE İŞLETME MÜHENDİSLİĞİ – 4. SINIF  
ÖĞRENCİSİ

kadar bir geminin, yani yaşam merkezinin bir bireyisiniz. Aylarca bir gemide hem yaşıyor, hem çalışıyorsunuz. Sadece işinizi yapıyor olmanız yetmiyor aynı zamanda bu sosyal hayatın bir parçası olmanız gerekiyor. Gemiden indiginizde sizi bekleyen bir kara hayatınız var ve en güzeli de, bu zamanı dilediğinizce yaşayabiliyor olmanız. Uzun tatiller, seyahatler her zaman hayatınızın vazgeçilmezi... Aslında 2024 yılında hala bu cinsiyet ayrımını yapıyor olmak ve bir meslek grubuna “erkek egemen” diyebilmek ne kadar üzücü olsa da ben de eğitim-öğretim süresince sektör için bunun çok büyük bir konu edildiğinin farkına vardım. Bir kadın olarak denizcilik mesleğini yapıyor olmam hep çok dikkat çekti ve ilk soru her zaman “Evlenince ne olacak?”, “Nasıl aile kuracaksın sen şimdi?” oldu. Başta bunun denizcilikle alakalı olduğunu sandım fakat bunun ataerkil toplum düzeninden kaynaklandığını, doğru olduğuna inandırılarak büyütüldüğümüz birtakım düşüncelerden ibaret olduklarını fark ettiğimde benim için her şey daha kolay oldu ve sadece önüme baktım. Kendi gelişimime odaklandım, gönüllü olarak bazı denizcilik firmalarında çalıştım, dil gelişimim için 4 ay Amerika’da WAT programı altında çalıştım, her staj fırsatını kovaladım. Hiçbir zaman “Yapamazsın, bu meslek bir kadına uygun değil!” diyen kimseyi etrafımda tutmadım ve günün sonunda uzun zamandır hayalim olan kadın çalışanlarına gerekli değeri veren bir şirkete staja başladım. Okulda kadın olmanın Türkiye’de kadın olmaktan çok da bir farkı olduğunu düşünmüyorum aslında. Nasıl herhangi bir

sosyal ortamda erkeklerle zaman geçiriyor, çalışıyor, eğitim alıyorsak okulda da bu aynıydı. Tabii ki toplumda da kadının yerini kabul etmek istemeyen kişiler olduğu gibi okulumuzda da bunlarla karşılaştım. En acısıysa yıllardır kadın denizciler cinsiyetleri dolayısıyla staj-iş bulamazken, bunu normalleştiren arkadaşlarımız(!) bir kadının iyi şirketlerde güzel şartlarla çalışabilmesini pozitif ayrımcılık olarak gördü. Fakat kendi çevremde böyle insanlar yok diyebilirim, bana her konuda sonsuz destekleri içinse kendilerine teker teker teşekkür ederim.

Kadın olduğu için bir amirin verdiği işin alınmaması, alınamayacağına düşünülmesinin şirketin tutumuyla alakalı olduğunu savunurum. Eğer şirket kadın çalışanına en az erkek çalışanına gösterdiği titizliği, değeri gösterirse bu konuda gerekli eğitimi gerek karada gerekse gemide verebilirse zaten hiçbir personel bunu aklına dahi getiremez. Maalesef ki bugün bile şirketler tanıtım günlerinde karşısında kadın zabıt/mühendis adaylarının da oturduğu bir kürsüde “Kadın çalıştırmıyoruz!” diyebiliyor.

Bu aslında o şirketin bir kadının yapacağı işe güvenmediğini değil, kendi personeline veyahut kendi personeline verdiği eğitime güvenmediğini ortaya koyuyor. Bu konuda cinsiyet fark etmeksizin tüm denizcilerimizin desteğine ihtiyacımız var. Konuşmamız gereken çok daha önemli küresel, ekolojik bir sürü sorumuz varken hala bir kadının emrinin alınıp alınmayacağı konu başlığı olabiliyorsa bu maalesef ki hepimizin sorunu... Hepimiz aynı gemideyiz, biriz, tekiz. Din, dil, ırk ve cinsiyet fark etmeksizin tek bir amaç uğruna oradayız, öyle de olmalıyız. Bu bölümü tercih edenler sadece bir meslek tercih ettiklerini düşünmemeliler. Bu aynı zamanda ergenliğin bitiş döneminde verilmesi beklenen çok büyük bir karar. Denizcilik bir meslekten çok yaşam tarzı, iyi düşünülmesi, sağlıklıca verilmesi gereken bir karar. Çevremde mesleği sadece maddi kaygılarla seçen çok kişiyle tanıştım ve hiçbirinin mutlu olduğunu göremedim. Hiçbirimizin gençliğimize paha biçmemeliyiz. Eğer bu sizin için hızlı para kazanma aracıysa emin olun karada da aynı maaşı alacağınız sayısız meslek var. Denizcilik hayatınızda birçok şeyi deneyimleme fırsatınız olacağı, özgür ama bir o kadar da iş ve

yaşam alanınızın tek bir yerde olduğu, işte yaşadığınız problemlerle aynı akşam yemeği masasına oturduğunuz bir meslek. Öncelikle hayattan beklentilerinizi listelemenizi ve daha sonrasında bu mesleği gerçekten yapmaya karar verecek olursanız da önerebileceğim tek bir şey var. Kendi başarınızdan başka hiçbir şeye odaklanmamanız, daima önünüze bakıp bu uçsuz bucaksız denize yelken açıp sadece tadını çıkarmanız... “Türkiye’de kadın olmanın zorluğu yok” demek bu ülkede katledilen, tacize uğrayan, şiddetin her türlüüne her gün maruz kalan, iş hayatında hak ettiği yerlere gelemeyen, toplumsal ve kültürel baskılar altında büyütülen, eğitim-öğretim imkânlarından yoksun bırakılan ve daha sayısız ayrımcılıklara maruz kalan kadınlarımıza çok büyük haksızlık olurdu. Bundan 100 yıl öncesinde Ulu Önder Mustafa Kemal Atatürk’ün Cumhuriyet’in kuruluşuyla birlikte, biz Türk kadınlarına sosyal ve siyasal haklar vermesiyle büyük bir adım atılan bu mücadelenin bir parçası olabilmemizin haklı gururunu yaşıyor; birlikte savaştığımız, başardığımız, emeklerimizin karşılığını aldığımız bir gelecek diliyorum hepimize.

### **ZEHRA KÖYBAŞI: “EMİR KOMUTA ZİNCİRİ CİNSİYET FARKI GÖZETMEDEN HİYERARŞİ İÇİNDE AKAR”**

Denizcilik disiplini içerisinde yer alan tüm meslekler doğası gereği zor, ancak ben bu mesleği seçmeye karar verdiğimde, karşılaşabileceğim tüm zorlukların üstesinden gelebileceğimden emindim. Çünkü denize karşı büyük bir tutku duyuyorum. Tercihimi Girne Üniversitesi’nden yana kullanmamın en önemli sebeplerinden biri ise yabancı dil konusundaki farkı ve denizcilik bölümleriyle öne çıkması oldu. Üniversitemiz uluslararası alanda İngilizce eğitim veriyor, bu yüzden farklı ülke ve kültürlerden gelen birçok sınıf arkadaşımız var. Böylelikle İngilizce ders olmaktan çıkıp günlük hayatımızın bir parçası oluyor ve denizcilik mesleğinin farklı kültürlerdeki insanlara çalışma dinamiğini mesleğe atılmadan çok önce öğrenme ve deneyimleme şansı buluyoruz. Bu durum denizcilik öğrencileri için büyük bir şans. Ben denizci aday bir öğrenci olarak herhangi bir sıkıntı yaşamadım. Aslında bunda okulumun çok etkisi olduğunu düşünüyorum.



**ZEHRA KÖYBAŞI**

GİRNE ÜN. DENİZ İŞLETMELİĞİ VE YÖNETİMİ FAK. – 1. SINIF ÖĞRENCİSİ

Birlikte ders aldığımız, vakit geçirdiğimiz, uluslararası öğrenci arkadaşlarımızla birbirimizin kültürlerini öğrenip, sohbet edebileceğimiz bir ortama sahibiz. Gemi hayatında hiyerarşi esastır. Emir komuta zinciri cinsiyet farkı gözetmeksizin aynı hiyerarşi içinde akar. Bu yüzden iyi bir denizcilik eğitimi almış denizciler için emir alıp verme konusunda herhangi bir sıkıntı yaşanacağını düşünmüyorum. Denizcilik mesleği uluslararası düzenleme ve standartlar temelinde işleyen bir meslek. Gemi hayatı dâhilinde uymamız gereken kural ve prosedürler belli. Ben mesleğin en zor taraflarını, özellikle zorlu hava şartlarıyla mücadele, uzun sefer süreleri ve korsanlık gibi güvenlik riskleri olarak görüyorum.

Cinsiyet eşitliği konusunda dünyada da ülkemizde de hala pek çok zorluk var. Toplumsal cinsiyet eşitsizliği ve erkek egemen kültür biz kadınların yaşamlarını hayatın farklı alanlarında birçok yönde olumsuz etkileyebiliyor. Bunlar arasında ilk üç sırada sayabileceğim zorluklar kadına yönelik şiddet, cinsiyet ayrımcılığı ve iş yaşamındaki fırsat eşitsizliği olur. 8 Mart Dünya Kadınlar Günü’nün kadınların güçlenmesi, haklarının korunması ve toplumdaki rollerinin takdir edilmesi için önemli bir fırsat olduğuna inanıyorum. Bugünü kutlarken, kadınların tarih boyunca eşitlik, adalet ve özgürlük için verdiği mücadeleyi düşünüyorum ve ulu önder Mustafa Kemal Atatürk’ün biz Türk kadınlarına verdiği haklar ile bugün açık denizlere yelken açacak bir kadın denizci olmanın haklı gururunu yaşıyorum.



# Yat İşletmeciliği ve Hizmet Eğitimi

**Yat Sektöründe Kurumsal Kültür ve Profesyonel Kurallar**

04 - 26 Mart 2024 tarihleri arasında **Piri Reis Üniversitesi Sürekli Eğitim Merkezi (PÜSEM)** bünyesinde uzaktan eğitimle icra edilecektir.

## Kayıt başvuruları için:

Telefon: 0216 581 00 87  
Telefon (GSM): 0544 508 15 31

Web: [pusem.pirireis.edu.tr](http://pusem.pirireis.edu.tr)  
E-Posta: [pusem@pirireis.edu.tr](mailto:pusem@pirireis.edu.tr)

**Eğitim Hakkında  
Detaylı Bilgi için:**



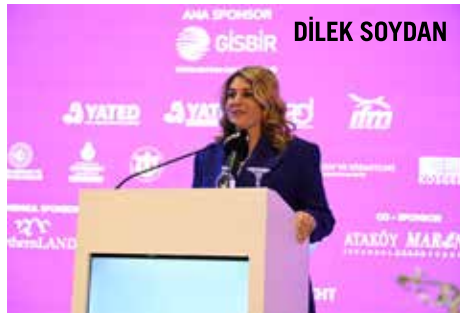


## BOAT SHOW'DA HER BÜTÇEYE UYGUN TEKNELER SERGİLENDİ

17 Şubat'ta kapılarını açan Bosphorus Boat Show, 24 Şubat'a kadar devam etti. 8 günde, 65 binden fazla ziyaretçinin ziyaret ettiği Yat ve Tekne Endüstrisi Derneği (YATED) tarafından düzenlenen fuarda; her bütçeye uygun tekneler sergilendi.



ise en büyük fuarı olduğunu ifade eden YATED Yönetim Kurulu Başkanı Murat Bekiroğlu da konuşmasında, "Fuarımızda her bütçeye uygun tekneler sergilenecek. En teknolojik tekneler, özel yapım yatlar, deniz oyuncakları gibi denizcilikte aranan her şeye bu fuarda ulaşılabilecek. Fuarımızın, 3 milyar Euro'luk büyüklüğe ulaşan sektörümüze büyük bir katkı sağlayacağına inanıyoruz." dedi.



Tekne ve yat sektörünü buluşturan Bosphorus Boat Show, İstanbul Fuar Merkezi'nde gerçekleşti. Açılış törenine; T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakan Yardımcısı Durmuş Ünüvar, İMEAK Deniz Ticaret Odası Başkanı Tamer Kiran, Meclis Başkanı Başaran Bayrak, İMEAK DTO Yönetim Kurulu Üyeleri, İstanbul Ticaret Odası (İTO) Başkanı Şekib Avdagıç, Türkiye Gemi Sanayicileri Birliği (GİSBİR) Yönetim Kurulu Başkanı Murat Kiran, Yat ve Tekne Endüstrisi Derneği (YATED) Başkanı Murat Bekiroğlu, başta olmak üzere denizcilik sektörünün önde gelen temsilcileri ve çok sayıda davetli katıldı.

Soydan'ın açılış konuşması ile başlayan organizasyonda, Dilek Soydan bütün zorluklara karşı fuarı gerçekleştirdiklerini belirterek başta GİSBİR Yönetim Kurulu Başkanı Murat Kiran olmak üzere destekçilerine ve sponsorlara şükranlarını ilettili. Konuşmalardan önce gösterilen fuarın hazırlık çalışmalarını gösteren filme atıfta bulunan Dilek Soydan, büyük zorluklara karşın bütün çalışanlarla birlikte başarılı bir çalışmaya imza atmanın mutluluğu içinde olduğuna vurgu yaptı. Ataköy Marina'ya da katkılarından dolayı teşekkür eden Soydan, açılışa katılanlara da teşekkürlerini ilettili.

### MURAT BEKİROĞLU: "3 MİLYAR EURO'LUK SEKTÖR"

Bosphorus Boat Show'un; karada düzenlenen dünyanın ikinci, Türkiye'nin

Denizcilik sektörünün 2024 yılındaki en büyük buluşması olan Bosphorus Boat Show Kara Fuarı'nda; 600'den fazla teknenin sergilendiğini ifade eden YATED Yönetim Kurulu Başkanı Murat Bekiroğlu, "Deniz severlerin, tekneye dair her şeyi bir arada bulabileceği aynı zamanda sezon öncesi ihtiyaçları karşılayıp, hayalindeki tekneyi alabileceği fuarımız 8 gün boyunca ziyaretçileri ağırlayacak" şeklinde konuştu. Türkiye'nin büyüyen sektörleri arasında ilk sıralarda yer alan tekne ve yat sektörü olarak, fuarda katılım ve sergilenen tekne sayısı bakımından rekor kırıldığını da vurgulayan Murat Bekiroğlu, "Fuarımızda neredeyse yüzde 100 doluluk oranına ulaştık. Her bütçeye uygun yüzlerce tekne, deniz severlerle buluştu. Fuarımızın, 3 milyar Euro'luk büyüklüğe sahip sektörümüze çok büyük fayda sağlayacağına inanıyoruz" diye konuştu. Türkiye'nin uzun yıllara dayanan bir tekne üretim anlayışı ve yeteneği olduğuna dikkat çeken Murat Bekiroğlu, sözlerini şöyle

### DİLEK SOYDAN: "DESTEK VERENLERE VE SPONSORLARIMIZA TEŞEKKÜR EDERİZ"

ED Fuarçılık Kurucu Ortağı Dilek



sürdü: “Türkiye, dünya çapında çok önemli bir süper yat üreticisi. Fuarımızda da hem yerli üretim teknelerimizi hem de dünya çapındaki markaların tekne ve yatlarını sergiliyoruz. Kapalı alan olması sebebiyle fuar alanına giremeyen tekneler ise Ataköy Marina’da tüketiciyle buluşuyor.”

YATED’in hayata geçirdiği ve planladığı projeler hakkında da bilgi veren Murat Bekiroğlu, “YATED olarak ülkemizin ve sektörümüzün en önemli serveti olan denizlerimizi korumak, sürdürülebilirlik anlayışının bir parçası olmak ve üyelerimizi teşvik etmek amacıyla ‘Atık Toplama Teknesi Projesi’ni hayata geçiriyoruz. Proje kapsamında, koıldaki yat ve teknelerden katı ve sıvı atık toplayacak teknelerin tasarlanması, inşa edilmesi ve işletilmesi süreçlerini dernek olarak yürüteceğiz.



hayatlarını kaybettiklerini ifade etti. Karada da kaybettiklerimiz olduğuna değinen Kiran, hepsine Allah’tan rahmet, ailelerine sabır diledi. Murat Kiran şunları söyledi: “Murat başkanımız ve Dilek hanım süreci anlattılar. Bu süreçte gerçekten çok zorlandık. Aslında şöyle diyelim, herkes iyi niyetli, bu bizi çok mutlu ediyor. Ben söylemeden geçemeyeceğim. Şu anda sayın vali yardımcımız daha intikal etmediler. Ama



denize edecekler. Allah kazasız belasız denize kavuşmalarını nasip etsin”.

Gemi İnşa Sanayicileri Birliği Yönetim Kurulu başkanı olarak, tüm teknelerin denizlere güzellik kattıklarına değinen Kiran, “Lakin bunların imalatı bizi daha çok ilgilendiriyor. Niye? İmalat demek marka olmak demek; istihdam demek, döviz girdisi demektir. Bir sürü artıları olan bir iş. Yıllardır da demin de bahsedildiği gibi gerek şahsım gerek yönetim kurulum olarak denizlere gönül vermiş insanlar olarak denizde her türlü pozitif gelişmenin de yanında olduk. Yanında da olacağız inşallah” dedi. Bakan yardımcısı Durmuş Ünüvar’ın konulara çok vakıf olduğunu belirten Murat Kiran şunları söyledi: “Kayıtlı tekne sayısı 130-135 binlerdeyken bağlama kapasitemizin hala 27 binlerde olması düşündürücü. Bu



Özel olarak tasarlanan bu tekne, Mayıs 2024’te Göcek ve çevresinde dolaşmaya ve denizi temizlemeye başlayacak. Şu an için 1 tekne ile yola çıktık. Hedefimiz her yıl bir tekneyi denize indirmek. Bu konuda sektörümüzden de çok ciddi destek alıyoruz. Sektörün bu şekilde bir arada olması bizleri mutlu ediyor. Çünkü denizler bizim her şeyimiz. Onları korumak, gelecek nesillere temiz bir deniz bırakma zorundayız” dedi.

### **MURAT KIRAN: “BUGÜN GELDİĞİMİZ NOKTADA İŞ GÜCÜ BULABİLMEK ÇOK ZORLAŞTI”**

Açılışta kürsüye gelen GİSBİR Yönetim Kurulu Başkanı Murat Kiran konuşmasına üzücü bir olayı aktararak başladı. Çok yakın zamanda çok kıymetli denizci arkadaşlarımızın denizde hayatlarını kaybettiklerini belirten Murat Kiran, denizcilerin denizde ekmeklerini ararlarken

son anda Rauf Orbey Caddesi’ne konan üst geçit neredeyse fuarı olmaz hale getiriyordu. Ricalarımızla, YATED’in bütün masrafları üstlenmesiyle bir gecede onu kaldırdık.

Öte yandan teknelerin denizden alınıp buraya taşınması işi vardı. Bu işe aşına olanlar aslında bu işin ne kadar riskli olduğunu da bilirler. Çünkü taşınan teknelerin hepsi havaleli, altında salmalı, gayet büyük deniz araçları idi. Ben Ataköy Marina yetkililerine de çok teşekkür ediyorum. Çünkü bizi kırmadılar. Normal şartlarda bu riski almak istemiyorlardı. Çünkü bir tekne milyonlarla ölçülüyor. Bir devrilme bir Allah korusun, bir kaza neticesinde astarı yüzünden pahalya gelme durumu vardı. Kaldı ki hiç parayı da gözetmeden, bizi kırmadan, fuarın olabilmesi için bu güzelliği buraya gelebilmesi için tüm riskleri aldılar. Risk bitti mi? Bitmedi, bu tekneler gene oradan tekrar

tekneler nerede duruyor, orada burada duruyor. Dolayısıyla bunları daha emniyetli, çevreye duyarlı hale getirmek hepimizin görevi. Çalışmamız lazım. Neden? Çünkü bir yandan da 3 tarafı denizlerle kaplı bir ülkeyiz diyoruz. Denizci millet olmalıyız, insanları denizlere kavuşturmalıyız. Diğer taraftan personel sorunu var. Önümüzdeki en büyük problem iş gücü... Ülkemiz iş gücüyle şahlandı, belli yerlere geldi. Bunu idame ettirmek için de iş gücünü kaybetmememiz gerekiyor. Lakin bugün geldiğimiz noktada iş gücü bulabilmek gerçekten çok zorlaştı. Biz GİSBİR olarak Türkiye’nin dört bir tarafında meslek okullarına İnsan Kaynakları Komisyonu olarak ziyaretlerde bulunup sektörümüzü anlatıyoruz. Bundan da yararlanıyoruz. Ama kafi mi? Hayır değil, çünkü çok hızlı büyüyor. Hızlı büyüdük, büyümeye de devam edeceğiz. Ama şapka önümüze koyalım, artan işgücü maliyetlerimizle biz



hala daha ağırlıklı iş gücü ihraç eden bir ülkeyiz. Dolayısıyla bu gücümüzü daha da kullanmalıyız. Şayet bunu kaybedeceksek, onun da alternatiflerini masaya yatırmamız şart”.

50 metre mega yat sınıfında şu anda istenirse çok daha fazla sipariş alabileceğimizi vurgulayan Murat Kıran; “Elimizdeki kalifiye, yeterli iş gücüyle bunu karşılayabilmemiz tabii ki düşündürüyor. O yüzden bu işte kabiliyetli olan arkadaşlarımız çok temkinli gidiyorlar. Niye? Aman kalitemize bir laf gelmesin. Çünkü marka olmadan dünyada bu sektörde başarılı olamıyorsunuz. Şu anda da marka olmaya yüz tutmuş belli başlı firmalarımız var, onları da canı gönülden destekliyoruz. Desteklemeye devam edeceğiz” şeklinde konuştu.

Murat Kıran sözlerini şöyle noktaladı: “Biliyorsunuz özellikle gemi inşa sanayi ve gemiler çevre denetimi noktasında çok sıkı denetleniyorlar. Denetlenmeler de. Lakin şöyle bir açık var... Hala daha belli boylardaki gemilerde Green Water Tank zorunluluğu yok. Ben bunu zorunlu hale getirmek lazım diye düşünüyorum. Bu benim şahsi görüşüm. Yani bir denizci olarak; denize girmeyi, yüzmeyi seven biri olarak söylüyorum. Marka teknelere bakıyoruz, bazen inceliyoruz. Gray water tank diyorsunuz. 40 litre kapasitede bir tank, bu neye yeter? Dolayısıyla bu yetiyor mu, bu da yetmiyor. Tabii ki bu

tankların da dışarıya verilmesi için gerekli sistemleri de kurmamız gerekiyor. Yani bunları teknelerden alabilme sistemlerini kurmamız gerekiyor. Bunlar üzerinde de çalışmalarımıza devam ediyoruz. Öte yandan gene sayın vali yardımcımızla periyodik olarak yaptığımız aylık toplantılarda bu bağlama yeri noktasında da bize bir görev verildi. O görevinin de ilk çalışmalarını yaptık. İstanbul boğazında ve İstanbul kıyılarında tekne bağlayabilme, barındırma yerlerinin tespitleri yapıldı. Valiliğimize de sunduk, inşallah yakın bir zamanda güzel çalışmalarla tekrar karşınıza geleceğiz”.

### **TAMER KIRAN: “YAT VE TEKNE İMALAT SANAYİ ÇOK BÜYÜK ORANDA KATMA DEĞERE SAHİPTİR”**

Konuşmasına “YATED Yat ve Tekne Endüstrisi Derneğince GİSBİR’in ana sponsorluğu ve odamızın desteğiyle düzenlenen Bosphorus Boat Show vesilesiyle sizlerle birlikte olmaktan duyduğum memnuniyeti ifade ediyor, hepimizi sevgi ve saygıyla selamlıyorum diyerek konuşmasına başlayan İMEAK DTO Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran, “Konuşmama başlamadan önce 15 Şubat Perşembe sabahı Marmara Denizi’nde bir yük gemisinin battığına dair haberi büyük bir üzüntüyle öğrendik.

Geminin sahibinin de aralarında olduğu 6 kişilik mürettebat için çok sayıda kurum ve kuruluş tarafından yürütülen



**TAMER KIRAN**

arama kurtarma çalışmalarında umutla beklediğimiz sevindirici haberi henüz maalesef aramadık. Kayıp denizcilerimizin ailelerine ve yakınlarına sabırlar temenni ediyorum. Yüce rabbimden benzer bir kazanın tekrarından ve her türlü afetten hepimizi korumasını niyaz ediyorum” şeklinde konuştu.

Kıran; “Kıymetli misafirler, malumunuz yine YATED tarafından Marina Pendik’de geçen yıl 21-29 Ekim tarihlerinde aynı isimle düzenlenen deniz fuarına da iştirak etmiştik. Orada da dile getirdiğim gibi sadece ulusal denizcilikimiz açısından değil, global denizcilik sektörü açısından da tüm paydaşları bir araya getiren, ulusal ve uluslararası güçlü iş birliklerine zemin hazırlayan bu tür organizasyonları DTO olarak çok önemli buluyor ve destekliyoruz. Nitekim lüks tekne ve yatların yanında tekne yat ve inşasında kullanılan son teknolojilerin sergileneceği fuar açık kalacağı 17-24 Şubat tarihleri boyunca 500’den fazla yerli yabancı markayı misafir edecek, Türkiye’nin önde gelen tersanelerinin en iddialı tasarımları ile dünyaca önlü yat markalarının yeni model teknelerini yerinde görme fırsatı hepimize sunacak” dedi.

Tamer Kıran sözlerini şöyle sürdürdü: “Motor yat, yelkenli, katamaran, mega yat, sürat tekneleri bot, deniz motoru tekne, ekipman ve aksesuarları, deniz motosikleti, deniz oyuncakları, dalış malzemeleri, balıkçılık malzemeleri, kara ve deniz aracı markaları ve şirketleriyle leasing ve sigorta kuruluşlarının da katılıyor olmasının fuarı

daha da zenginleştireceğini olan inancımı ifade etmek istiyorum. Üç tarafı denizlerle çevreli bir coğrafyada yer alan ülkemiz için denizcilik sektörü hepinizin bildiği gibi vazgeçilmezdir. Gururla ifade etmeliyim ki, Türk denizcilik sektörüyle ülkemiz ekonomisinde lokomotif görevi gören, gelişme hızı açısından örnek alınacak bir sektördür. Sektörümüzün bu başarısında şüphesiz yat ve tekne imalat sanayimizin çok önemli payı, katkısı vardır. Yat ve tekne imalat sanayi çok büyük oranda katma değere sahip, istihdam sağlayan, kilogram başına ihracat değeri yüksek olan bir sektördür. Bu sanayi, makine, demir, çelik, ahşap boya, kimya, elektrik, elektronik, tekstil, dekorasyon, lastik, plastik ve benzeri birçok sanayi dalının ürünlerinin tersanelerde bir araya getirilmesi sonucunda üretim yapan ve muhtelif servis sektöründen de hizmet alan bir sanayi koludur. Türkiye, özellikle 24 m ve üstü yat inşasında 2007 yılından beri istikrarlı bir yükseliş göstermiş ve groston esasına göre hesaplanan 2.022 yılın verilerine göre yaklaşık 55.000 groston ile dünyada dördüncü sırada yer almaktadır.

Sektörümüzün uluslararası rekabet gücünün artması için başta kendilerine özel üretim yerlerine sahip olmaları ve kalifiye eleman eksikliğinin giderilmesi konularında gerekli düzenlemelerin yapılması hususundaki taleplerimizi devletimizin ilgili kademelerinde her fırsatta dile ve gündeme getirdiğimizi bir kez daha buradan bilginize sunmak istiyorum”.

Her yeni fuarın yeni bir heyecan olduğuna inandığını dile getiren Tamer Kıran; “Yerli ve yabancıya katılımcıların bu güzel ortamda bir araya gelerek iyi bir sinerji yaratacaklarına, buradaki potansiyeli ticari ilişkilerimizi geliştirmek adına en iyi şekilde değerlendireceklerini düşünüyorum. Ayrıca fuar nedeniyle ülkemize gelen konuklarımızın İstanbul’umuzun güzelliklerini de yaşayacaklarına ve unutulmaz anılarla ülkelerine döneceklerine inanıyorum” dedi. Kıran sözlerini şöyle noktaladı: “Bu duygu ve düşüncelerle başta YATED olmak üzere bu güzel organizasyonu gerçekleştirmesine katkı sağlayan tüm kurum ve kuruluşları tebrik ediyor, fuarın başarılı geçmesi temennisiyle denizcilik sektörümüz için hayırlı olmasını diliyorum”.

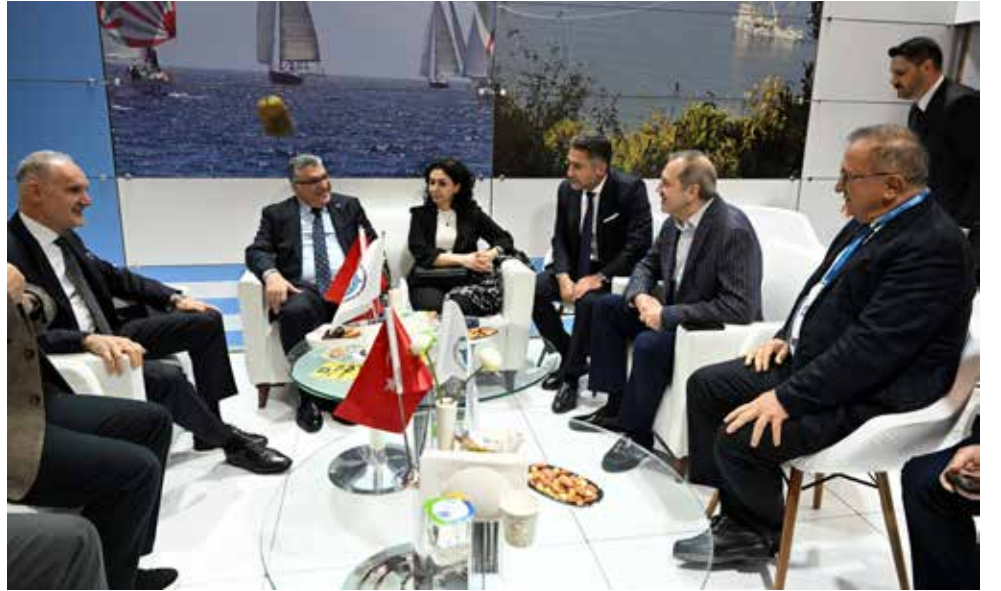


### ŞEKİP AVDAĞIŞ: “İSTANBUL’DA HIZLA BAĞLAMA KAPASİTESİNİN ARTTIRILMASI GEREKİYOR”

Fuara geldiğiniz, içeri girdiğiniz zaman bir kadın eli değdiğini hemen görüyorsunuz diyerek sözlerine başlayan İstanbul Ticaret Odası (İTO) Yönetim Kurulu Başkanı Şekip Avdağış, “Fuarın güzelliğinden, nefasetinden... Kendisiyle başka fuarlarda

Son 5 senede inanılmaz bir atılım yaptı. Covid’in getirdiği konjonktürel değişikliği dünyada belki en iyi anlayan, kavrayan ve hızla hayata geçiren bir sektör olarak süreci gerçekleştirdiğini biliyoruz ve bugün çok net bu şekilde 2023 yılını net bir ihracatçı bir konuma getirdik. 500 milyar dolara doğru gidiyoruz. Değerli bakanlığımızın da katkılarıyla inşallah öncelikle bir milyar dolarlara, sonra 2 buçuk milyar dolarlara doğru, gerçekçi bir biçimde, başarılabılır bir hedef olarak önümüze koyuyoruz ve buna ulaşabileceğimizi görüyoruz” dedi.

Tasarım ve üretim konusunda çok iyi bir noktaya geldiğimizi söyleyen Avdağış, “Artık mekanik üretim kalemlerinde sağladığımız başarıyı bundan sonra biraz daha yazılım, navigasyon sistemleri konusunda ve retorik konularda başarmamız gerektiğini düşünüyorum. Çok yüksek katma değerli, çok yüksek rakamların hala yurt dışından getirmeye devam ediyoruz. Dolayısıyla bir müddet diyorum ki bu tip fuarlar ve burada kazanılacak katma değerle beraber inşallah bu sektör diğer alt komponentlerde de adımları hızlıca atıyor olacaktır. Kıymetli



da çalışmış olduğum için mutluluk duyuyorum. Vira bismillah diyerek fuarın açılışını yapacağız” diye konuştu.

Şekip Avdağış, “Öncelikle sektörü son 5 sene içindeki müthiş atılımından dolayı tebrik ediyorum. 2019 yılında bu sektör net ithalatçı durumundaydı. Yani bir satıyor, yurt dışından iki buçuk ithal ediyordu.

başkanlarımız da gündeme getirdi, bağlama kapasitesi sorununu. İstanbul Ticaret Odası olarak sadece İstanbul’da çok hızlı bir şekilde yeterli miktarda bağlama kapasitesine ulaşılmasının beklentisi içerisindeyiz. Çünkü İstanbul’da gerçekten çok büyük bir potansiyel var. Yazın güneyde, Ege’de, Akdeniz’de tekneleriyle olmak isteyen insanlar kışın da teknelerini



İstanbul'a getirmek istiyor. Dolayısıyla İstanbul'da hızla bağlama kapasitesinin artırılması gerekiyor. Bunun sektörün de önünü açacağını öngörüyoruz” dedi.

Şekip Avdagiç şunları söyledi: “Bugün gerçekten çok büyük bir fuar yapılıyor. Önümüzdeki yıllarda hep beraber, YATED’le beraber, kıymetli DTO ve GİSBİR’in destekleriyle çok daha büyük, çok daha etkili fuarlar yapma imkanı bulacağız. Ülkemizin çok ihtiyacı olan, dış ticaret dengemize katkı sağlayacak. GİSBİR başkanı çok önemli bir konuyu gündeme getirdi. Eleman ihtiyacı, her kademe eleman ihtiyacı, bizim sürekli gündeme getirdiğimiz bir konu. Avrupa Birliği ortalamasınının 2 buçuk katı, bizde olumsuz bir rakam var.

Ne işte, ne eğitimde olan 3 bine yakın gencimiz var. Bunun aşağı yukarı 550 bini sadece İstanbul’da. Biz ne yapıp ne edip, özeleştir de yapmak lazım. İş dünyası olarak ne yapmamız gerektiğini biraz daha gözden geçirmemiz lazım ama hükümet, Milli Eğitim Bakanlığı, ilgili bütün bakanlıklarla tekrar konuyu gözden geçirmemiz gerekiyor. Bu çocukları sistemin içine niye çekemiyoruz, iş hayatını niye çekemiyoruz? Buna biraz daha çalışmamız lazım. Onların maddi anlamda çalışma ortamı anlamında beklentilerini karşılamamız lazım”.

Şu anda Avrupa Birliği’nin önümüzdeki dönemde ilgili çok farklı, sert, keskin, geri dönülemez düzenlemelerinin devrede olduğunu dile getiren Avdagiç konuşmasını

şöyle noktaladı: “Bunun bu sektöre de yansımaları var. Dolayısıyla burada özellikle çevreci yaklaşım, dijital dönüşüm anlamında sektör de bütün konuları önüne koyup bir daha bu önümüzdeki dönemde en önemli pazarımız olan Avrupa Birliği ve ona bağlı pazarların yeni dönemdeki beklentilerini dikkate alarak, bu üretim sürecindeki başarıya bağlı olarak bu konuda da hızla geliştirmeli ve o konuda dünyada inşallah çok kısa zamanda ben bir numaraya oturacağımızı düşünüyorum.

Bizler İstanbul Ticaret Odası ve bu fuar merkezinde yöneticileri olarak önümüzdeki dönemde de sektöre her türlü katkıyı vermeye devam edeceğimizi ifade ediyor. Katılımdan dolayı kıymetli bakan yardım ve tüm katılımcılarımıza tekrar hoş geldiniz diyor hepimizi sevgi ve saygıyla selamlıyorum”.

### **DURMUŞ ÜNÜVAR: “GÜÇLÜ BİR DENİZCİLİK DEMEK GÜÇLÜ BİR TÜRKİYE DEMEKTİR”**

Son olarak kürsüye Ulaştırma ve Altyapı Bakan Yardımcısı Durmuş Ünüvar geldi. Durmuş Ünüvar, “Bugün burada YATED tarafından organize edilen Türkiye’nin en büyük tekne fuarının açılışında sizlerle beraber olmanın heyecanı ve gururunu yaşadığımı ifade etmek isterim” diyerek sözlerine başladı. Ünüvar, “Geçtiğimiz günlerde Marmara Denizi’nde batan Batuhan A. adlı geminin personelini arama kurtarma çalışmalarımız ilk andan itibaren devletin bütün imkanlarıyla devam etmekte, ben yakınlarına ve camiamıza sabırlardır diyorum” dedi.



Durmuş Ünüvar şöyle devam etti: “Güçlü bir denizcilik demek, güçlü bir ülke ve güçlü bir Türkiye demek. Biz bunun farkındayız ve bu hedefe yönelik olarak daha yüksek standartlarda denizcilik sunmak için çalışıyoruz. Gemi inşa sanayimizde bugün yaklaşık 95.000 kişilik istihdama ulaştık. Bir milyonu aşan amatör denizci ve 138.000 profesyonel gemi adamımız var. Büyük bir denizci ülkeyiz. Başkalarının bahsettiği nitelikli iş gücüne erişim sıkıntılarının farkındayız. Bunu hem devlet hem sivil toplum örgütleri, eğitim tarafıyla birlikte çözeceğiz. Nitelikli iş gücüne erişimde belki de iş gücünün niteliğini artırma yönünde de hızlıca hareket etmemiz lazım. Girişte çok güzel bir örnek gördük. Hatay’daki Atakaş Meslek Lisesi, başkanımın da katkılarıyla bir tekne inşa etmiş ve 40 tekneyi yapabilecek duruma hızlıca gelmişler, üstelik alım garantisıyla. Bunlar müthiş işler. Özel sektör devlet, ilgili gönül verenlerin katkısı olduğu zaman bizlerin yapamayacağı herhangi bir iş yok. Pandemi dönemi sonrasında izole yaşama tercih yöntemlerinden biri olarak artan tekne ve yat kullanımı gerek bu araçların inşası, gerekse de ihtiyaç duyacağı korunma, bağlama ve sürdürülebilir bir kullanım için kışlama ve bakım onarım yerleri ihtiyacımızı arttırdı. Gezi, eğlence, dinlenme ve spor için özel tasarlanmış küçük tonajda teknelerimizin ülkemizdeki sayısı 160 binlere geçti. Bununla birlikte ülkemizi coğrafya, konumu, iklimi, yatların seyir, güzel yazarı, tarihsel ve kültürel değerlere bakıldığında zengin bir potansiyel oluşturan kıyılarımızın varlığı yat turizm açısından ülkemizin popülaritesinde arttırdı”.



“Ülkemiz yat imalatçıların geleneksel yapım becerilerini modern teknikler ile birleştirilmesi sonucu Türk tekne yapım endüstrisinin uluslararası alanda tanınırlığı artmış ve dünya yat ve tekne pazarında önemli bir yere geliyor” diyen Ünüvar, 2002 yılında mega yat proje sayısı bazında dünyada üçüncü sırada yer alan üreticilerimizin yakın tarihte açıklanacak 2023 yılı verilerinde de yerini koruyacağını düşündüklerini vurguladı. Ünüvar, “Nitelikli geminin inşasında önemli bir konumda olan ülkemizin bu gemilerdeki ihracat kilogram değeri 20 dolarları buldu. 2023 yılında 2 milyar dolara ulaşan gemi sanayi ihracat değerimizin dörtte birinden fazlası yat ve tekne inşa endüstrisi oluşturmaktadır. Yat inşa sanayimiz katma değeri çok daha yüksek olan bir endüstri dalı. Endüstri inşa edilen yatırım boyutu arttıkça kilogram değeri de 40 dolarlara ulaşmakta. Modern yat üretimi açısından nispeten genç olmasına rağmen yüksek işçilik kalitesini, yat performans değerlendirmesini, rakibi diğer üretici ülkelerle karşılaştırıldığında rekabetçi fiyatları ile sipariş sayısını artırmaktadır. Özellikle büyük ölçekli tekne siparişlerinde tersanelerimizin kapasitesi büyük oranda...” dedi.

Durmuş Ünüvar şunları söyledi: “Çevreci bir anlayış ile alternatif enerji kullanma konusundaki başarılarımızın bir sonucu olarak elektrik tahrikli hibrid yatlar da Türkiye’de üretilmeye başladı. Son

yıllarda yeni inşaların yanında mevcut yatlar da tadilat yoluyla gerek yapısal gerek tasarımsal değişikliklerin yapıldığı, refit ve retrofit konularında da ülkemize gelen talepler dikkat çekici şekilde arttı. Bu gelişmelerle birlikte sektörün sorunu da oluştu ve bakanlığımız koordinesinde belirtilen yeni tekne imal çekek yerleriyle bu sorunun çözümü sağlanmaya çalışıyor. Bazı bölgelerde halen devam eden yer sorunun yanında, geçtiğimiz aralık ayında açılışını yaptığımız Bodrum Ören Tekne İmal ve Çekme Yeri Akdeniz çanağın en büyük çekek alanlarından biri. Bakanlığımızca yine projelendirilen İzmir Çaltılıdere de çekek yeri önümüzdeki yıl tahmin ediyorum tamamlanacak. Avrupa’nın en büyük tekne imal ve çekek yeri haline gelecek. Buradan diğer bölgeler için de benzer alanlar oluşturma amaçlı çalışmalarımızı devam ettiğini de belirtmek isterim”.

Ulaştırma ve Altyapı Bakan Yardımcısı Durmuş Ünüvar sözlerini şöyle noktaladı: “Yine yatlara yönelik olarak bağlama, barınma yeri yetersizliğini biliyor ve çözmek için çalışmalarımız sürüyor. Vasfını kaybetmiş balıkçı barınaklarının tekne bağlama yerine dönüştürülmesi, kapasiteyi artırmak için yapılacak yeni marina yatırımlarına gerekli desteklerin verilmesi ve bununla birlikte tonoz bağlama sistemleri gibi alternatif çözümler üzerine çalışmalarımız devam etmekte. Bu çalışma sonrasında hem yanlış tonoz kullanımlarının,

tekne demirlerinin deniz tabanı ile deniz yaşamına bitki örtüsüne zarar vermesinin önüne geçilecek, atık deşarjlar ve diğer kirliliklerin kontrolü sağlanacak, koyların eşit ve adil kullanımı sağlanacak ve kıyı kaynakların efektif kullanım gibi temel amaçlar doğrultusunda tekne sahiplerinin daha ekonomik ve fazla sayıda bağlama yerine kavuşmasını sağlayacağız. Tamamı başkanımız dediği gibi büyük çok büyük manalar yerine denizcilere bağlama ve basit hizmetleri verecek tasarımlarımız çevre bakanlığımızla devam ediyor, inşallah kısa sürede başlayacağız. Bu anlamda hem DTO ve ticaret odalarımızın Denizcilik derneklerimizin de işin içinde, gerekirse işletmeci olarak da hizmet vermesi süreci hem hızlandıracak hem de kaliteli ve kâr zarar hesabından uzak bir şekilde hizmet almasını sağlayacağını düşünüyorum. Yeni Türkiye yüzyılında deniz emniyet ve güvenliğini sağlamanın yanında ekonomik büyüme ile çevresel sürdürülebilirliği dengeleyerek, ülkemizin dünya denizciliğinin her alanında lider denizci ülkeler arasında hak ettiği yere ulaşması amacıyla gerekli adımlara birlikte atacağız”.

#### **FUARI 65 BİNDEN FAZLA ZİYARETÇİ GEZDİ**

T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, İstanbul Büyükşehir Belediyesi, İMEAK Deniz Ticaret Odası, Gemi ve Yat İhracatçıları Birliği desteği ile GİSBİR’in ana sponsorluğunu üstlendiği fuar organizasyonu; YATED tarafından ED Fuarçılık iş birliği ile karada düzenlenen dünyanın ikinci, Türkiye’nin ise en büyük fuarı olma özelliğine sahip. Bosphorus Boat Show’u, 24 Şubat’a kadar 65 binden fazla ziyaretçi ziyaret etti. 45 bin metrekarelik net alanda motor yatlardan katamaranlara, yelkenlilerden küçük teknelere, deniz motorlarından tekne ekipmanlarına kadar sektörün tüm bileşenlerinin bulunduğu fuarda 250’den fazla katılımcı, 1500’den fazla ürün ve hizmet sergilendi.

YATED’in destek verdiği Hatay İskenderun’daki Sefa Atakaş Denizcilik Mesleki ve Teknik Anadolu Lisesi öğrencilerinin yaptığı balıkçı teknesi de fuarın ilgi görenleri arasındaydı. Yaşanan deprem felaketi sonrası harekete geçen YATED, öğrencilerin yaptığı 4,65 metre uzunluğa sahip tekneler için alım garantisi verdi.

# SÜVEYŞ KANALI'NDAKİ KRİZ DÜNYA TİCARETİNİ OLUMSUZ ETKİLEMeye DEVAM EDİYOR



Aylardır Süveyş Kanalı'nda yaşanan kriz nedeniyle global tedarik zinciri tehdit altında. Deniz taşımacılığında “düğüm noktası” (choke point) diye tanımlanan yedi stratejik rotadan biri olan Süveyş Kanalı'nda Husi militanlarının devam eden saldırıları deniz taşımacılığını sekteye uğratmakla kalmıyor, küresel ekonomiye ciddi zararlar veriyor. Süveyş Kanalı'ndan yılda ortalama 17 bin gemi geçiyor; başka bir deyişle yıllık global

ticaretin yüzde 12'si Süveyş Kanalı'ndan yapılıyor. Bu da yılda 1 trilyon dolarlık emtia taşındığı anlamına geliyor. Asya ve Avrupa arasında en hızlı deniz rotası olan Süveyş Kanalı'nı 25.4 günde aşan gemiler, saldırılar yüzünden Ümit Burnu'nu dolaşmak zorunda kaldıklarında ise seyir süresi 34 güne çıkıyor.

Merkezi ABD'de bulunan küresel piyasa analizi şirketi S&P Global Market Intelligence'a göre Asya'dan Avrupa, Orta Doğu ve Kuzey Afrika'ya ithal edilen malların yaklaşık yüzde 15'i Süveyş Kanalı'ndan geçiyor. Bu oranın yüzde 21.5'u rafine petrol, yüzde 13'ten fazlası ham petrol; geri kalanı ise televizyonlardan giysilere dek her türlü tüketim eşyası. Birleşik Krallık'taki 53 ticaret odasının ulusal çatı kuruluşu İngiliz Ticaret Odası, bünyelerindeki firmaların üçte birinden fazlasının krizden olumsuz etkilendiğini; ihracatçı firmalarda oranın yarıdan fazlaya yükseldiğini açıkladı. Avrupa İstatistik Ofisi'nin son verileri de Euro bölgesinde ithalat ve ihracat oranlarında düşüş yaşandığını gösteriyor. Uzmanlar bu düşüşü Uzak Doğu'dan gerçekleştirilen ticaretin Süveyş Kanalı'ndaki saldırılar nedeniyle aksamasına bağlıyor.

Deniz taşımacılığının devleri Hapag Lloyd ve Mediterranean Shipping Company (MSC) gibi Ümit Burnu rotasını kullanmak, dolayısıyla gecikmeleri dengelemek için gemi kapasitesini artırmak zorunda kalan Danimarkalı Maersk şirketinin Kuzey Amerika Başkanı Charles Van Der Steene “Kızıldeniz'deki durumun yılın ikinci yarısına sarkmasına hazır olun ve tedarik zinciri planınıza daha uzun transit süreleri ekleyin” açıklamasını yaptı. Uluslararası Bunker Endüstrisi Birliği (IBIA) ise şubat ayı sonunda yayımladığı Afrika raporunda Kızıldeniz'deki krizin Afrika'daki stratejik yakıt ikmal limanlarındaki satışları ciddi ölçüde etkilediğini ve gelişen belirsiz durumun bunker tedarik zincirlerini sürdürmek için daha fazla esneklik ve iş birliği gerektirdiğini vurguladı. Gemi Brokerları Derneği Genel Sekreteri Serhan Özcan ve Uluslararası Taşımacılık ve Lojistik Hizmet Üretenleri Derneği (UTİKAD) Yönetim Kurulu Başkanı Bilgehan Engin, Süveyş Kanalı'ndaki krizin yansımalarına dair görüşlerini Deniz Ticareti Dergisi ile paylaştı.



**BİLGEHAN ENGİN**  
**UTİKAD YÖNETİM KURULU BAŞKANI**

### **BİLGEHAN ENGİN: “ALTERNATİF ROTALARA BAKILDIĞINDA TÜRKİYE LOJİSTİK SEKTÖRÜNDE ÖNEMLİ BİR KONUMDA”**

Kızıldeniz Sorunu, Orta Doğu'nun jeopolitik dinamiklerinin karmaşıklığını ve bölgedeki ülkeler arasındaki ilişkilerin hassasiyetini yansıtan önemli bir konudur. Kızıldeniz, Afrika'nın doğusundan Asya'nın batısına uzanan stratejik bir su yoludur ve birçok ülkenin ekonomik ve güvenlik çıkarlarına hizmet etmektedir. Her yıl milyarlarca dolarlık ticaret, Kızıldeniz'i kullanarak gerçekleşmekteydi. Fakat 2023 yılının son çeyreğinde başlayan Gazze'de ki savaş ve Kızıldeniz'deki eylemlerin, navlunlarda ciddi artışa sebep olması aynı zamanda hammadde ve nihai mamule erişim zorluğu yaşanılması kaçınılmaz oldu. Kızıldeniz'deki ticari gemilere yapılan saldırılar sonucunda Kiel Enstitüsü'nün son raporuna göre küresel ticarete Kasım-Aralık 2023 döneminde yüzde 1,3 oranında azalma görüldü. Dünya Ekonomisi Enstitüsü tarafından hazırlanan raporda, Ensarullah'ın Kızıldeniz'deki operasyonları nedeniyle Almanya'nın Hamburg ve Bremerhaven limanlarına yanan gemi sayısının yüzde 25 oranında azaldığı bilgisi de paylaşıldı. Eylemlerin devam etmesi ve operasyonların artması önemli konteyner limanlarını etkiliyor. Dünya Covid-19 pandemisinden ve Rusya-Ukrayna savaşından sonra tekrar tedarik zinciri sorunu ile karşı



karşıya. Aynı zamanda nakliye şirketleri, gemilerin yönünü değiştirmek zorunda kalmaları sebebiyle yükselen maliyetler ve hızla artan sigorta primleriyle de karşı karşıya. Kızıldeniz'deki sorunlar, Uzak Doğu ile Avrupa arasındaki erişimde zorluklara sebep olurken, alternatif rotalara bakıldığında Türkiye'nin lojistik

Avrupa'ya ve Amerika'nın kuzeyine giden gemilerin en yaygın alternatif rotası Afrika'nın güneyindeki Ümit Burnu'ndan geçiyor. Dünya Ticaret Örgütü verilerine göre, Ümit Burnu'ndan geçen gemilerin Avrupa ya da Amerika'nın doğusundaki limanlara ulaşması, 7 ila 10 gün arasında değişiyor. Fakat Ümit Burnu'nun yoğun



sektöründe önemli bir konumda olduğunu gösteriyor. Yaşanan zorlu sürecin içinde barındırdığı fırsatları yakalayıp ülkemizde buna göre adımlar atılması gerekir.

Yaşanan Kızıldeniz'deki sorunlar Uzak Doğu'dan Avrupa'ya ciddi bir erişim problemine sebep olmakta. Kızıldeniz problemlerinden kaynaklı Asya'dan

kullanımı karbon salınımını arttırıyor ve bu sebeple çevre krizine olumsuz etki yaratıyor.

Firmaların ülkemizin konumunu ve çevresel yaratılacak etkileri göz önüne alarak, hızlı erişim sağlayacak yeni koridorlar üzerine çalışmalarını ve farklı rotalar oluşturmalarını önemli. Böylelikle ihracat açısından sağlanacak avantajlar

tüm taraflara kazanç sağlayacaktır. Doğru kurulacak stratejiler Türkiye'nin lojistik sektöründeki gücünü arttıracaktır. Uzak Doğu'dan Avrupa'ya oluşturulacak alternatif koridorlar, sektörde yaşanan Kızıldeniz'deki sorunlardan dolayı yaşanan problemlere çözüm üretecektir. Sonuç olarak, Kızıldeniz Sorunu, bölgedeki jeopolitik rekabetin, ekonomik çıkarların ve güvenlik endişelerinin bir yansımasıdır. Bölgedeki ülkeler arasında diyalog ve iş birliği, bölgenin istikrarı ve güvenliği için önemli olacaktır. Uluslararası toplumun da bölgedeki gelişmeleri yakından takip etmesi ve uygun çözümlere katkıda bulunması önemlidir.

**SERHAN ÖZCAN: "NAKLİYE ÜCRETLERİ BİR SÜRE DAHA YÜKSEK SEVİYELERDE KALABİLİR"**

Yemen'deki Husiler, geçen kasım ayının sonundan beri Kızıldeniz Bölgesi'nde ticari gemilere saldırıyor. Bu saldırılar, 7 Ekim'den beri Gazze Şeridi'nde devam eden savaşta bir tepki olarak gerçekleştiriliyor. Kızıldeniz'deki bu saldırılar, uluslararası denizcilik şirketlerinin, finansal ve zaman maliyetlerindeki artışa rağmen gemilerinin rotasını Ümit Burnu rotasına değiştirmesine neden oluyor.

Gemilerin rotasının Afrika'nın Ümit Burnu çevresinden yönlendirilmesi, transit sürelerinde yaklaşık yüzde 30'luk bir artışa neden olmaktadır. Kızıldeniz'de yaşanan bu gelişmeler, küresel ekonomi üzerinde geniş etkiler oluşturmakta, bu da emtia fiyatları ve küresel enflasyonu etkilemektedir. Genel olarak, J.P. Morgan Research, aksaklıkların 2024'ün ilk yarısında küresel temel mal enflasyonuna yüzde 0,7 puan, genel çekirdek enflasyona ise yüzde 0,3 puan ekleyebileceğini tahmin ediyor.

Bilindiği üzere Kızıldeniz, Süveyş Kanalı geçişi için önemli bir denizcilik rotası ve yıllık deniz ticaretinin yaklaşık yüzde 10'u buradan geçiyor, aynı zamanda yaklaşık olarak denizyoluyla taşınan konteyner ticaretinin yüzde 20'sini kapsıyor. Yaşanan gelişmeler neticesinde Ocak



**SERHAN ÖZCAN**  
**DTO 37 NO'LU KOMİTE BŞK. YRD. / GEMİ**  
**BROKERLERİ DERNEĞİ GENEL SEKRETERİ**

sonu itibarıyla Kızıldeniz'in Aden Körfezi'ne girişler, Aralık 2023'ün ilk yarısına göre yüzde 71 azaldı. Konteyner gemisi transitleri yüzde 92 düşüş ile çok düşük seviyelerde. Tanker transit kesintileri ise artmaya devam ediyor ve Orta Doğu'dan Avrupa'ya temiz petrol ürünleri taşımacılığında navlun fiyatlarında önemli artışlar gözlemleniyor.

Clarksons Research'e göre mevcut durum ton-mil cinsinden küresel nakliye talebi yüzde 2,4 oranında artırdı. Bu durumun, konteyner talebine %8,6, Ro-Ro ve otomobil taşıyıcı gemiler talebine %6,4, petrol ürünleri ve tanker talebine

piyasasını etkileyen önceki olaylar ile karşılaştığında ise, bugünkü ürün tanker pazarına etkisinin %6 olduğu tahmin ediliyor. Son dört yılda denizcilik piyasasını etkileyen olaylarda, ton mil başına Rusya-Ukrayna çatışmasının etkilerinin %14 ve 2020'nin başında Covid kaynaklı yüzer depolama arzına talep patlamasının etkilerinin %9 olduğunu hesaplıyor. Mevcut durumun piyasaya etkisini önceki olaylara göre daha az olduğu tahmininde bulunuyor.

Analistlerin senaryolarından bir diğeri, küresel olarak konteyner gemilerindeki fazla arza ek olarak pandemi sırasında sipariş edilen birçok geminin önümüzdeki dönemde hizmete girmesiyle birlikte, kesintiler sona erdiğinde nakliye ücretlerinin oldukça hızlı bir şekilde düşme olasılığı.

Fakat şu ana kadar görünürde bir çözüm yok gibi ve Süveyş geçişlerinde herhangi bir iyileşme görünmüyor. Bu duruma, 1950'lerden beri bölgenin en kötü kuraklıklarından birini yaşayan Panama Kanalı'ndaki tıkanıklıkların neden olduğu nakliye kesintileri de ekleniyor. Bu tür kesintilerin süresi ne kadar uzun olursa, nakliye ücretlerinin yüksek kalma olasılığı da o kadar artar, bu durumda nakliye



%5,6 ve LNG talebine %4,4 gibi bir etki olduğu kanaatinde. Mevcut durumun arz/talep üzerindeki etkilerini denizcilik

ücretleri bir süre daha yüksek seviyelerde kalabilir.





## Support Transition to Zero-Emission

The shift toward a zero-emission society has accelerated in various fields, with governments making their GHG targets more ambitious and sustainable finance gaining more attention. Likewise, the time has come for the maritime industry to systematically manage the GHG emissions from shipping, as represented by the introduction of a GHG emissions evaluation framework into international shipping.

ClassNK provides Zero-Emission Transition Support Services, a comprehensive menu of services to support customers in dealing with the various challenges they may encounter when managing GHG emissions in pursuit of zero-emission shipping.



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

# LİMANLARIMIZDA 2023 YILI DÖNEMİ TOPLAM YÜK VE KONTEYNER İSTATİSTİKLERİ DEĞERLENDİRMESİ

"2023 Yılı Dönemi Toplam Yük, Konteyner ve Kruvaziyer İstatistikleri Değerlendirmesi" başlıklı rapor, limanlarımızda 2023 yılında yaşanan gelişmelerin ayrıntılı fotoğrafını sunuyor. TÜRKLİM Yönetim Kurulu Başkanı Aydın Erdemir imzası ile yayınlanan raporun ilk bölümünü Deniz Ticareti Dergisi okurlarıyla paylaşıyoruz.



## \* AYDIN ERDEMİR

Türkiye Liman İşletmecileri Derneği (TÜRKLİM) limanlarımızda 2023 yılı (Ocak-Aralık) dönemini toplam yük, konteyner ve kruvaziyer istatistikleri çerçevesinde ayrıntılı biçimde değerlendiren bir rapor hazırladı. 2023 liman istatistiklerinin 2022 yılıyla karşılaştırıldığı raporun toplam yük ve konteyner değerlendirmelerinin bulunduğu ilk bölümüne bu sayımızda yer veriyoruz. Raporun kruvaziyer başlığı altında yaptığı değerlendirmeyi ise bir sonraki sayımızda yayımlayacağız.

### 1. TOPLAM YÜKTEKİ DEĞERLENDİRMELER:

Limanlarımızda 2023 yılı (Ocak-Aralık) istatistikleri 2022 yılıyla karşılaştırıldığında; toplam yükte -3,97% oranında bir düşüşle ve 21,5 milyon tonluk tonaj farkıyla toplamda 521,1

**Tablo-1: Türk Limanları 2022-2023 Yılı Toplam Yük Karşılaştırması**

Gümrük Rejimlerine Göre Tonaj Değişimi					
Ocak-Aralık	İhracat	İthalat	Kabotaj	Transit	Toplam
2022	150.172.902	243.917.119	67.501.276	81.018.986	542.610.283
2023	135.510.681	256.206.627	62.627.093	66.735.403	521.079.804
Farklar	-14.662.221	12.289.508	-4.874.183	-14.283.583	-21.530.479
Büyüme Oranı	-9,76%	5,04%	-7,22%	-17,63%	-3,97%

milyon ton yük elleçlenmiştir. Tablo-1'e baktığımızda; 2023 yılında tek artan yük ithalat (5,04%) olurken İhracat (-9,76%), Kabotaj (-7,22%) ve Transit (-17,63%) yükler azalmıştır.

UNCTAD'ın en son yayınladığı "Küresel Ticaret Güncellemesi" raporuna göre, küresel ticaretin 2022 yılına göre 5% düşüşle yaklaşık 1,5 trilyon dolar azalarak 31 trilyon doların altına ineceği beklenirken yine UNCTAD'ın yayınladığı küresel deniz taşımacılığı beklenti raporlarına göre denizyoluyla yapılan taşımalarda 2022 yılında yaşanan 0,4%'lük daralmanın ardından 2023 yılında 2,4%'lük bir büyüme öngörüldüğü de belirtilmektedir. Bu gelişme hâlihazırda küresel ölçekte %90'a yakın payı olan denizyolu ulaştırmasının diğer ulaştırma modlarına göre daha yükseleceği görülmektedir. Dünya ticaretinde düşüş yaşanırken özellikle denizyoluyla yapılan taşımaların artması özellikle başta Çin olmak üzere Asya, L. Amerika ve Afrika gibi bölgelerde limanlara olumlu yansırken Türkiye açısından ise maalesef olumlu bir sonuç ortaya çıkmamıştır. Özellikle burada Karadeniz ve D. Akdeniz'de

yaşanan çatışma ve istikrarsızların yarattığı etkiye ilave olarak tüketimin baskılanmasına yol açan ekonomik önlemlerin de payının olduğu da görülebilmektedir. Diğer taraftan ihracatının neredeyse 60%'ını Avrupa ve batılı ülkelerle yapan Türkiye açısından da bu ülkelerde yaşanan resesyonun ve yüksek enflasyonun etkileriyle daralan ekonomilerin de etkisi büyüktür. Yine başta Karadeniz'de yaşanan çatışmaya ilave olarak İsrail-Filistin arasında giderek büyüyen ve Kızıldeniz'e yayılan çatışma ve istikrarsızların Türkiye'nin bulunduğu konum açısından en önemli potansiyelini oluşturan transit elleçlemelere de etkilediği, böylelikle toplam yük hareketinin de bundan ciddi şekilde etkilendiği görülmektedir. Bu açıdan ihracatın çeşitlendirilerek ihracat yapılan ülke sayısının artırılmasını da önem kazanmaktadır.

Her ne kadar ihracat odaklı bir büyüme hedeflenmiş olsa da uygulanan ekonomi politikalarıyla birlikte ihracatçı açısından en önemli konu USD kurunun rekabet edilebilir seviyenin altında kalmış olması nedeniyle hedeflenen ihracatın da düşük gerçekleşmesidir. Tüm bu gelişmeler



nedeniyle toplam yükte 2021 yılının (526.306.784 ton) rakamının da altında bir yük elleçlenebilmiştir.

Aşağıdaki Tablo-2'ye baktığımızda İthalatta bir önceki yıla göre özellikle büyüme olduğu, Transitin yıl boyunca

Kocaeli, Ceyhan, İskenderun, Gemlik ve Karabiga liman başkanlıklarında ise düşüş olmuştur. Şubat ayında yaşanan depremlerden en fazla etkilenen İskenderun'daki limanlardan Mersin'e yük kaçıışı olurken özellikle Ceyhan'da azalan hampetrol yüklemeleri

2023 yılı sonunda ortaya çıkan en önemli değişiklik ise ilk kez Aliğa liman başkanlığının toplam 64 bin tonaj fazlasıyla Kocaeli'ni geçmiş ve liderliği almış olmasıdır. Özellikle TÜPRAŞ ve STAR rafinerisinin, PETKİM'in petrokimya üretim ve ticari faaliyetlerinin artışına ilave olarak bölgede faaliyette olan iki önemli LNG tahliye ve depolama limanının (Ege Gaz ve Etki LNG terminalleri) giderek artan LNG elleçlemelerinin de etkisiyle Aliğa liman başkanlığı elleçlenen tonaj olarak Türkiye'nin en büyük liman başkanlığı olmuştur. Özellikle Aliğa liman başkanlığının Aralık ayında %21,3 oranda büyümesi yılın önemli bir bölümünde düşüş yaşayan Kocaeli'nin geçmesini sağlamıştır.

## 2. KONTEYNERDEKİ DEĞERLENDİRMELER:

Tablo-4'e baktığımızda; 2023 yılı konteyner elleçlemeleri 2022 yılıyla karşılaştırıldığında, 1,54% oranında bir artış gerçekleşmiş ve toplamda 190 bin TEU fark ile konteynerde 12,5 milyon TEU'ya ulaşılmıştır.

Rejim bazında en yüksek artış 4,59% ile İhracat konteynerinde olurken İthalata ve Transite konu konteyner hareketi ise 1%'in altında büyümüş, Kabotaja konu konteynerde de -7,47% oranında düşüş yaşanmıştır.

Rusya-Ukrayna çatışmasıyla Ocak-Mayıs ayları arasında sürekli düşen Transit konteyner elleçlemeleri Haziran ayıyla birlikte yeniden artarak özellikle Temmuz, Ağustos, Eylül ve Ekim aylarında çok yüksek büyüme oranlarına ulaşmıştır.

**Tablo-2: Yük Rejimlerine Göre Toplam Yükte 2023 Yılındaki Aylık Büyüme Oranları**

	İhracat	İthalat	Kabotaj	Transit	TOPLAM
Ocak	-14,6%	2,8%	0,0%	-15,4%	-5,21%
Şubat	-22,1%	-5,4%	-9,2%	-9,2%	-10,92%
Mart	-21,2%	2,5%	-2,6%	-7,7%	-6,50%
Nisan	-17,6%	20,7%	-10,2%	-28,7%	-2,33%
Mayıs	-14,9%	19,7%	-22,1%	-26,8%	-3,08%
Haziran	-10,2%	10,8%	-8,1%	-5,2%	0,06%
Temmuz	-17,4%	4,2%	-12,0%	-1,6%	-4,54%
Ağustos	-12,9%	8,2%	-6,9%	-10,8%	-2,53%
Eylül	-2,8%	2,2%	3,5%	-22,7%	-2,85%
Ekim	1,0%	-2,9%	-1,3%	-16,6%	-3,53%
Kasım	8,0%	-14,8%	-4,7%	-33,4%	-10,98%
Aralık	12,5%	14,1%	-7,9%	-27,8%	4,19%
TOPLAM	-9,8%	5,0%	-7,2%	-17,6%	-3,97%

düştüğü, İhracatın ise Ekim, Kasım ve Aralık aylarında artışlarına rağmen daha önceki aylardaki büyük oranlı düşüşlerden gelen kayıpları karşılamadığı görülmektedir.

Toplam yüke liman başkanlıkları bazında bakıldığında en fazla yük elleçleyen ilk 7 liman başkanlığı (Kocaeli,

Aliğa, Ceyhan, İskenderun, Tekirdağ, Mersin ve Ambarlı) yaklaşık 399 milyon ton ile vtoplam tonajın

%76,5'ini gerçekleştirmiştir. 2023 yılında ilk 10 içinde yer alan liman başkanlıkları içinde sadece Aliğa, Tekirdağ, Mersin, Ambarlı ve Samsun'da artış olurken,

(BTC ve BOTAS Yumurtalık-Kerkük ham petrol terminalleri) nedeniyle düşüş -23,68% oranında gerçekleşmiştir.

**Tablo-3: Liman Başkanlıkları Bazında 2022-2023 Yılları Toplam Yük Karşılaştırması**

Ocak-Aralık	Kocaeli	Aliğa	Ceyhan	İskenderun	Tekirdağ
2022	82.799.204	81.056.935	68.227.434	67.635.537	44.172.813
2023	81.291.544	81.355.615	52.068.253	63.746.070	45.075.103
Farklar	-1.507.660	298.680	-16.159.181	-3.889.467	902.290
Büyüme Oranı	-1,82%	0,37%	-23,68%	-5,75%	2,04%

Ocak-Aralık	Mersin	Ambarlı	Samsun	Gemlik	Karabiga
2022	38.896.567	30.732.465	13.584.153	15.393.111	13.691.307
2023	42.715.257	32.597.749	14.176.568	14.558.917	12.514.917
Farklar	3.818.690	1.865.284	592.415	-834.194	-1.176.390
Büyüme Oranı	9,82%	6,07%	4,36%	-5,42%	-8,59%

2023 yılı sonunda ortaya çıkan en önemli değişiklik ise ilk kez Aliğa liman başkanlığının toplam 64 bin tonaj fazlasıyla Kocaeli'ni geçmiş ve liderliği almış olmasıdır. Özellikle TÜPRAŞ ve STAR rafinerisinin, PETKİM'in petrokimya üretim ve ticari faaliyetlerinin artışına ilave olarak bölgede faaliyette olan iki önemli LNG tahliye ve depolama limanının (Ege Gaz ve Etki LNG terminalleri) giderek artan LNG elleçlemelerinin de etkisiyle Aliğa liman başkanlığı elleçlenen tonaj olarak Türkiye'nin en büyük liman başkanlığı olmuştur. Özellikle Aliğa liman başkanlığının Aralık ayında %21,3 oranda büyümesi yılın önemli bir bölümünde düşüş yaşayan Kocaeli'nin geçmesini sağlamıştır.

## 2. KONTEYNERDEKİ DEĞERLENDİRMELER:

Tablo-4'e baktığımızda; 2023 yılı konteyner elleçlemeleri 2022 yılıyla karşılaştırıldığında, 1,54% oranında bir artış gerçekleşmiş ve toplamda 190 bin TEU fark ile konteynerde 12,5 milyon TEU'ya ulaşılmıştır. Rejim bazında en yüksek artış 4,59% ile İhracat konteynerinde olurken İthalata ve Transite konu konteyner hareketi ise 1%'in altında büyümüş, Kabotaja konu konteynerde de -7,47% oranında düşüş yaşanmıştır. Rusya-Ukrayna çatışmasıyla Ocak-Mayıs ayları arasında sürekli düşen Transit konteyner elleçlemeleri Haziran ayıyla birlikte yeniden artarak özellikle Temmuz, Ağustos, Eylül ve Ekim aylarında çok yüksek büyüme oranlarına ulaşmıştır.

Tablo-5'e baktığımızda; konteynerde Ocak-Mart aylarındaki düşüşlerden sonra Mayıs ayından yıl sonuna kadar büyüme kesintisiz devam etmiştir. Özellikle Temmuz (12,47%), Eylül (12,34%) ve Ekim (11,52%) aylarındaki yüksek büyüme oranlarıyla birlikte durum pozitifte dönerek toplam yükün aksine konteynerde büyüme yaşanarak yeniden 2021 yılında gerçekleşen 12,5 milyon TEU'ya ulaşılmıştır. Küresel ölçekte düşen dünya ticaretine paralel olarak Karadeniz ve D. Akdeniz'deki istikrarsızlığın etkilerinin henüz ortadan kalkmadığı, küresel büyüme oranlarının hala düşük seyrettiği, enflasyon ve resesyona etkilerinin küresel ölçekte

**Tablo-4: Türk Limanları 2022-2023 Yılı Konteyner Karşılaştırması**

Gümrük Rejimlerine Göre Tonaj Değişimi					
Ocak-Aralık	İhracat	İthalat	Kabotaj	Transit	Toplam
2022	4.694.911	4.814.567	820.949	2.035.758	12.365.954
2023	4.910.526	4.830.827	759.613	2.055.441	12.556.407
Farklar	215.615	16.260	-61.336	19.683	190.454
Büyüme Oranı	4,59%	0,34%	-7,47%	0,97%	1,54%



devam ettiği bir dönemde konteynerde yaşanan artış, özellikle de İhracata konu olan konteyner artışı son derece olumlu bir gelişmedir. Tablo-6 incelendiğinde; 2023 yılında Ambarlı, Kocaeli, Aliğa gibi

liman başkanlıkları büyürken Mersin, Tekirdağ, Gemlik, İskenderun, İzmir ve Antalya liman başkanlıklarında düşüş yaşanmıştır. Özellikle Şubat ayında meydana gelen depremlerden de en

**Tablo-5: Yük Rejimlerine Göre Konteynerde 2023 Yılındaki Aylık Büyüme Oranları**

	İhracat	İthalat	Kabotaj	Transit	TOPLAM
Ocak	-4,8%	-0,2%	4,6%	-39,4%	-10,60%
Şubat	-9,7%	-12,5%	-19,0%	-35,8%	-16,48%
Mart	-5,4%	-0,7%	-15,0%	-14,2%	-5,80%
Nisan	-2,3%	-0,7%	3,3%	-14,9%	-3,62%
Mayıs	15,6%	0,9%	-10,6%	-0,6%	4,89%
Haziran	8,4%	-5,2%	1,5%	17,2%	3,83%
Temmuz	8,5%	8,2%	-14,1%	46,3%	12,47%
Ağustos	7,6%	-0,2%	-18,4%	35,3%	6,40%
Eylül	9,7%	10,5%	0,1%	31,4%	12,34%
Ekim	12,7%	7,7%	0,3%	24,1%	11,52%
Kasım	4,9%	-5,2%	-3,6%	5,9%	0,45%
Aralık	10,1%	1,7%	-15,0%	12,1%	5,41%
TOPLAM	4,6%	0,3%	-7,5%	1,0%	1,54%

**Tablo-6: Liman Başkanlıkları Bazında 2022-2023 Yılları Konteyner Karşılaştırması**

Ocak-Aralık	Ambarlı	Kocaeli	Mersin	Tekirdağ	Aliğa
2022	2.942.550	2.059.310	1.989.585	1.773.228	1.493.841
2023	3.170.430	2.159.160	1.942.069	1.700.928	1.585.819
Farklar	227.881	99.851	-47.515	-72.300	91.978
Büyüme Oranı	7,74%	4,85%	-2,39%	-4,08%	6,16%

Ocak-Aralık	Gemlik	İskenderun	İzmir	Samsun	Antalya
2022	888.849	659.335	390.275	106.636	92.881
2023	813.981	649.472	290.452	123.637	85.859
Farklar	-74.868	-9.863	-99.823	17.001	-7.022
Büyüme Oranı	-8,42%	-1,50%	-25,58%	15,94%	-7,56%

fazla etkilenen İskenderun'da Ocak-Mayıs aylarında yaşanan düşüşün körfezdeki Limakport ve Asanport'un hızlı bir şekilde yeniden faaliyete başlamasıyla birlikte Haziran-Aralık ayları içinde yüksek oranlı büyümelere bırakmıştır. Böylelikle depremin limanlarda yarattığı sorunlara karşın İskenderun bölgesi sadece 10 bin TEU eksikle 2022 yılına yakın bir konteyner elleçleyerek yılın ilk yarısında kaybettiği konteynerleri de yeniden alarak yüksek bir performans sergilemiştir.

Halihazırda TCDD tarafından işletilen İzmir, Alsancak limanı yıllardan bu yana konteyner yükünü kaybetmeye devam etmektedir.

İzmir liman başkanlığındaki konteyner düşüşü -25,58% oranına ulaşmıştır. 2007 yılında en yüksek rakama ulaşarak 900 bin TEU konteyner elleçleyen Alsancak limanı Aliğa Körfezi'nde faaliyete başlayan limanlardaki gelişmelerin ve yeni yatırımların da etkisiyle 2020 yılında 436 bin TEU'ya düşerken, her yıl yaşanan bu düşüşün 2023 yılında da yüksek oranda devam ettiği görülmektedir.

2023 yılında bir milyon TEU elleçleyen 5 liman başkanlığı (Ambarlı, Kocaeli, Mersin, Tekirdağ ve Aliğa) 10,55 milyon TEU ile Türkiye'de elleçlenen konteynerin 84%'ünü elleçlerken 100 bin TEU ve üzeri yük elleçleyen, ilk beş limana ilave Gemlik, İskenderun, İzmir ve Samsun'un da dahil olduğu 9 liman başkanlığı ise 12,4 milyon TEU ile Türkiye'de elleçlenen konteynerin 9%'unu elleçlemektedir.

### 3. TOPLAM YÜKTE GENEL DEĞERLENDİRMELER:

Aşağıdaki Tablo-7'e baktığımızda Konteyner hariç diğer tüm yük tiplerinde düşüş görülmektedir. Özellikle içinde demir çelik ürünlerinin de olduğu Genel Kargo yük kalemi -15,3% oranında en fazla düşen yük tipi olurken Kuru Dökme Yük ise -7% oranında küçülmüştür.

**Tablo-7: Kargo Bazında 2022-2023 Yılları Karşılaştırması**

Kargo Tiplerine Göre Tonaj Değişimi			
Ocak-Aralık Kümülatif			
TON	2022	2023	Değişim
Kuru Dökme Yük	165.295.741	153.714.732	-7,01%
Genel Kargo	64.567.384	54.864.485	-15,03%
Sıvı Dökme Yük	171.201.149	167.788.070	-1,99%
Konteyner	130.244.809	133.467.400	2,47%
Araç	11.301.200	11.245.117	-0,50%
Toplam	542.610.283	521.079.804	-3,97%
Konteyner (TEU)	12.365.954	12.556.402	1,54%

Genel kargo yüklere baktığımızda demir çelik ürünlerinin de içinde olduğu metal ürünlerinde Türkiye'nin ihracatı bir önceki yıla göre hızlı bir şekilde düşerken bu düşüşün de etkisiyle 2023 yılında limanlarımızda 2022 yılına göre -14,6% oranında bir yük azalışı meydana gelmiştir.

Dökme katı yük grubunda yer alan, içinde kömür ve maden cevherlerinde olduğu katı mineral yüklere baktığımızda ise limanlarımızda 2023 yılında -4,76% oranında düşüş yaşanırken dökme sıvı yük grubundaki petrol ürünleri kaleminde -2,5%, yine bu grupta yer alan sıvı kimyasal ürünler kaleminde ise -13,5% gibi yüksek oranlı düşüşler yaşandığından Türkiye'de konteyner harici tüm yük kalemlerinde gerileme

meydana gelmiştir. Türkiye'nin son yıllarda yeni yatırımlarla kapasitesini büyüttüğü bitmiş araç lojistiğinde toplamda 2023 yılında 2022 yılına göre 56 bin araç eksikliğiyle -0,50% gibi çok küçük oranda düşüş yaşanmıştır.

Yıl içinde ihracata konu yüklenen araç sayılarında 2022 yılına göre 243 bin araç artışıyla 4% oranında bir artış gerçekleşirken özellikle ithal edilen ya da tahliye edilen araç sayılarında ise 2022 yılına göre 300 bin araç eksikliğiyle -5,8% oranında düşüş olmuştur. Küresel otomotiv ticaretinde Çin merkezli olarak araç taşıyan RO- RO gemilerinin daha yüksek navlun ödenen Asya-Pasifik bölgesini tercih etmesi nedeniyle Türkiye'ye planlanan ithal araç sayılarında önemli düşüşler olmuş, 2023 yılının önemli bir bölümünde ithal araç teslimlerinde de ciddi sıkıntılar yaşanmıştır.

2023 yılında da küresel ölçekte denizyolu taşımalarının oranı diğer taşıma modlarına kıyasla küresel ölçekte artarken, Türkiye'nin dış ticarete konu ihracat konteynerinde hedeflerini gerçekleştirdiği, fakat özellikle genel kargo yüklerindeki ihracat düşüşüyle dökme katı ve dökme sıvı yüklerde ise ithalatta ortaya çıkan düşüşler nedeniyle toplam yükte 2013'te -0,64%, 2014 yılında -0,47% ve 2018 yılında yaşanan -2,34% oranındaki düşüşlerden sonra 2010 yılından bu yana ilk kez %-3,94 gibi büyük bir oranda düşüş yaşamıştır.

Yukarıdaki Tablo-8'den de görüldüğü üzere son 23 yılda (2000-2023) baktığımızda 2001 yılında -9,47%, 2003 yılında -0,13% ve 2009 yılında -1,64 oranında küçülme yaşanırken 2013'te -0,645, 2014'te -0,47% ve 2018 yılında ise -2,3% oranında küçülme yaşanmıştır.

2023 yılında -3,97% olan küçülme oranı 2010 yılından bu yana yaşanan en büyük küçülme oranına işaret etmektedir. Yine son 23 yıllık (2000-2023) döneme baktığımızda 7 yılda küçülme yaşanırken 16 yıl limanlarımızdaki yük hareketi önemli ölçüde büyümüştür. En yüksek düşüş küresel krizin de etkisiyle -9,47% oranıyla 2001 yılında olurken en büyük

**Tablo-8: Toplam Yükte 2000-2023 Yılları Arasında Gümrük Rejimleri Bazında Elleçleme ve Büyüme Oranları**

Yük Rejimleri Bazında Toplam Yük (TON)						Büyüme Oranı (%)
Yıllar	İhracat	İthalat	Kabotaj	Transit	Toplam	
2000	32.284.859	85.828.331	37.150.155	30.770.006	186.033.351	9,16%
2001	40.633.756	72.780.602	26.281.398	28.723.744	168.419.500	-9,47%
2002	43.004.046	89.828.533	28.779.030	28.541.114	190.152.723	12,90%
2003	46.054.532	103.430.982	29.204.041	11.217.198	189.906.753	-0,13%
2004	55.118.561	121.043.378	29.881.351	5.491.810	211.535.099	11,39%
2005	54.494.224	126.169.107	28.068.537	5.621.659	214.353.527	1,33%
2006	63.311.978	139.406.306	30.604.004	11.144.059	244.466.347	14,05%
2007	68.660.270	153.399.349	35.728.923	28.486.106	286.274.648	17,10%
2008	73.245.177	151.553.750	39.059.185	50.744.950	314.603.062	9,90%
2009	73.770.263	139.862.090	37.791.767	58.012.586	309.436.706	-1,64%
2010	83.933.388	162.588.728	37.991.041	64.122.710	348.635.867	12,67%
2011	81.776.692	173.546.398	43.644.483	64.379.150	363.346.723	4,22%
2012	91.307.486	192.474.928	46.919.387	56.724.431	387.426.232	6,63%
2013	89.553.990	187.781.615	53.937.938	53.657.215	384.930.758	-0,64%
2014	88.544.792	194.771.428	50.731.578	49.072.821	383.120.619	-0,47%
2015	92.152.622	208.326.308	52.472.668	63.085.097	416.036.695	8,59%
2016	94.805.120	215.132.519	53.300.216	66.963.307	430.201.162	3,40%
2017	113.692.068	233.656.024	60.396.079	63.429.725	471.173.896	9,52%
2018	110.424.635	218.544.820	59.555.845	71.628.260	460.153.560	-2,34%
2019	131.676.578	221.404.812	56.112.724	74.974.298	484.168.412	5,22%
2020	138.902.823	226.539.472	58.797.384	72.402.972	496.642.651	2,58%
2021	153.763.658	232.633.060	61.901.122	78.008.944	526.306.784	5,97%
2022	150.172.902	243.917.119	67.501.276	81.018.986	542.610.283	3,10%
2023	135.510.681	256.206.627	62.627.093	66.735.403	521.079.804	-3,97%

yükseliş ise 17,10 ile 2007 yılında yaşanmıştır. 23 yıllık dönemde düşüşleri de dikkate aldığımızda limanlarımızda ortalama olarak yılda 4,96%'lık bir büyüme olduğu, bu rakam küresel ölçekteki ortalama büyüme rakamının üstünde olduğu görülebilmektedir.

Aşağıdaki Tablo-10'dan da görüldüğü üzere son 23 yılda (2000-2023) Konteynerdeki yük hareketine baktığımızda 2009 yılında -13,53%, 2015 yılında -2,56% ve 2022 yılında -1,79 oranında küçülme yaşanırken diğer 20 yılda ise büyüme yaşanmıştır. 2010 yılındaki 29,77% oranındaki büyüme bugüne kadar kaydedilen 23 yıllık dönemde düşüşleri de dikkate aldığımızda limanlarımızda ortalama olarak yılda 10,13%'luk bir büyüme olduğu, bu rakam küresel ölçekteki ortalama büyüme rakamının çok üstünde olduğu görülebilmektedir.

Aşağıdaki Tablo-10'dan da görüldüğü üzere son 23 yılda (2000-2023) Konteynerdeki yük hareketine baktığımızda 2009 yılında -13,53%,

**Tablo-9: Türk Limanlarında Toplam Yükte Büyüme Oranları (2000-2023)**

Toplam Yükte Büyüme Oranları	
2000-2023	180%
2010-2023	49%

İhracat - Büyüme Oranları	
2000-2023	320%
2010-2023	61%

İthalat - Büyüme Oranları	
2000-2023	199%
2010-2023	58%

Kabotaj - Büyüme Oranları	
2000-2023	69%
2010-2023	65%

Transit - Büyüme Oranları	
2000-2023	117%
2010-2023	4%

2015 yılında -2,56% ve 2022 yılında -1,79 oranında küçülme yaşanırken

**Tablo-10: Konteynerde 2010-2023 Yılları Arasında Gümrük Rejimleri Bazında Elleçleme ve Büyüme Oranları**

Konteyner (TEU)				Büyüme Oranı (%)
Yıllar	Transit	Yerel	Toplam	
2000	0	1.602.593	1.602.593	16,88%
2001	0	1.874.242	1.874.242	16,95%
2002	0	1.917.002	1.917.002	2,28%
2003	0	2.498.883	2.498.883	30,35%
2004	245.353	2.843.803	3.089.156	23,62%
2005	249.822	3.054.834	3.304.656	6,98%
2006	390.333	3.432.394	3.822.727	15,68%
2007	695.462	4.004.067	4.699.529	22,94%
2008	1.143.576	4.084.578	5.228.154	11,25%
2009	887.827	3.632.959	4.520.786	-13,53%
2010	1.309.735	4.556.850	5.866.585	29,77%
2011	1.435.339	5.177.696	6.613.035	12,72%
2012	1.621.518	5.698.587	7.320.105	10,69%
2013	1.768.751	6.232.759	8.001.510	9,31%
2014	1.942.898	6.475.882	8.418.780	5,21%
2015	1.815.394	6.388.117	8.203.511	-2,56%
2016	2.153.001	6.700.057	8.853.058	7,92%
2017	2.656.230	7.508.209	10.164.439	14,81%
2018	2.974.343	8.090.893	11.065.236	8,86%
2019	3.180.858	8.464.776	11.645.633	5,25%
2020	3.017.567	8.711.278	11.728.845	0,71%
2021	2.337.843	10.253.627	12.591.470	7,35%
2022	2.035.758	10.330.624	12.366.382	-1,79%
2023	2.055.441	10.500.966	12.556.407	1,54%

diğer 20 yılda ise büyüme yaşanmıştır. 2010 yılındaki 29,77% oranındaki büyüme bugüne kadar kaydedilen 23 yıllık dönemde düşüşleri de dikkate aldığımızda limanlarımızda ortalama olarak yılda 10,13%'luk bir büyüme olduğu, bu rakam küresel ölçekteki ortalama büyüme rakamının çok üstünde olduğu görülebilmektedir.

**Tablo-11: Türk Limanlarında Konteynerde Büyüme Oranları (2000-2023)**

Konteynerde Büyüme Oranları	
2000-2023	684%
2010-2023	114%

Transitte Büyüme Oranları	
2000-2023	738%
2010-2023	57%

Yerel Yükte (İthalat-İhracat-Kabotaj) Büyüme Oranları	
2000-2023	684%
2010-2023	114%

**Editörün Notu:**  
Raporun kruvaziyer limanları içeren ikinci bölümü Nisan sayımızda yayınlanacaktır.

# Denizlerdeki tek gücünüz: PO/Marine

Petrol Ofisi Grubu olarak, karada ve havada olduğu gibi denizcilik sektöründe de PO/Marine'le fark yaratıyoruz. Hopa'dan İskenderun'a, 7 deniz terminali ve 1 yüzer istasyon ile Türkiye denizlerinin tamamında yakıt ikmali yapabilen tek markayız.

Siz dilediğiniz yere hızlı ve güvenli bir şekilde ulaşın diye tüm denizlerimizde her an hizmete hazırız.



# GÜR SINIFI DENİZALTIYAR MİLLİ VE MODERN SİSTEMLERLE DONATILACAK

Türkiye'nin denizlerdeki mühendislik gücü STM, Türk Deniz Kuvvetleri envanterindeki Gür Sınıfı Denizaltıların yarı ömür modernizasyon faaliyetlerinde, sistem tedarik ve platform entegrasyonu sorumluluğunu üstlendi. Gür Sınıfı denizaltıların seyir, makine ve muhabere sistemleri milli ve modern imkânlarla modernize edilerek ömürleri uzatılacak.



T.C. Cumhurbaşkanlığı Savunma Sanayii Başkanlığı (SSB) öncülüğünde, Türkiye'nin savunma sanayii ve milli teknoloji hamlesinde önemli bir rol üstlenen STM Savunma Teknolojileri Mühendislik ve Ticaret A.Ş., Türk Silahlı Kuvvetleri'nin en önemli vurucu unsurlarından denizaltıların modernizasyon faaliyetlerinde kritik görevler üstleniyor.

Denizaltı Filosu Komutanlığı'nın Mavi Vatan'daki bel kemiği Preveze ve Gür Sınıfı denizaltılarda önemli bir adım atıldı. Türk Donanması'nın envanterinde yer alan Preveze Sınıfı Denizaltı Yarı ömür Modernizasyonu Projesi içeriğine Gür Sınıfı Denizaltı Yarı Ömür Modernizasyonu faaliyetlerini de ekleyen sözleşme değişikliği, STM-ASELSAN-ASFAT-HAVELSAN İş Ortaklığı ile SSB arasında 17 Ocak'ta imzalandı. Sözleşmeyle ilk aşamada, İş Ortaklığı tarafından Gür Sınıfı denizaltıların kritik bazı seyir, makine ve muhabere sistemlerinin modernize edilmesi hedefleniyor. STM'nin sistem tedarik ve platform entegrasyonu sorumluluğunu üstlendiği projenin 6 yılda tamamlanması planlanıyor.

Preveze-YÖM projesiyle çerçevesi çizilen tedarik ve entegrasyon işlemlerinin yanı sıra TÜBİTAK BİLGEM tarafından geliştirilen Milli Üretim Entegre Savaş Yönetim Sistemi (MÜREN) ile ADVENT MÜREN Savaş Yönetim Sistemlerinin Preveze ve Gür Sınıfı denizaltılara, platform entegrasyonu faaliyetleri de STM sorumluluğunda yürütülüyor. Türk Deniz Kuvvetleri'nde 2004 yılından itibaren göreve başlayan 4 adet Gür Sınıfı denizaltı bulunuyor.

## PREVEZE SINIFI DENİZALTI YARI ÖMÜR MODERNİZASYONU

SSB tarafından 2019 yılında başlatılan, Preveze Sınıfı Denizaltı Yarı Ömür Modernizasyonu'nda, ilk denizaltı TCG PREVEZE'de STM tarafından tedarik

Yarı Ömür Modernizasyonu Projesi; Deniz Kuvvetleri Komutanlığı'nın envanterinde bulunan TCG Preveze (S-353), TCG Sakarya (S-354), TCG 18 Mart (S-355) ve TCG Anafartalar (S-356) denizaltılarının modernizasyonunu kapsıyor. STM'nin pilot ortak görevini yürüttüğü projede; dokuz sistemin tedarik faaliyetleri ve Proje kapsamında tedarik edilen sistemlerin tamamının platform entegrasyonu sorumluluğu STM tarafından yürütülüyor.

STM Genel Müdürü Özgür Gülerüz, denizaltı tasarım, inşa ve modernizasyon alanlarında STM'nin önemli görevler üstlendiğini belirterek, "Nitelikli insan kaynağımız ve mühendislik gücümüzle donanmamızın ve kardeş ülkelerin denizaltılarında kritik çalışmalar



edilen ve platform entegrasyonu tamamlanan Atalet Seyir Sistemi, CTD Problar, Soğutulmuş Su Sistemi ve Statik İnceletmelerin kabul faaliyetleri 2023 yılında tamamlandı ve proje kapsamında modernizasyon faaliyetleri başarıyla devam ediyor. Preveze Sınıfı Denizaltı

yürütüyoruz. Modernizasyon kapsamında da AY Sınıfının ardından, PREVEZE ve GÜR Sınıfı denizaltılarımızın da, en gelişmiş sistemlerle donatılması için çalışmalarımızı sürdürüyoruz. Mavi Vatan'da 'Sessiz ve Derinden' ilerleyen Denizaltı Filosu Komutanlığımızı gücüne





güç katmak için faaliyetlerimizi aralıksız sürdüreceğiz” diye açıkladı.

### STM DENİZALTI PROJELERİ

STM, Türk Donanması ile dost ve kardeş ülke donanmalarının su üstü ve denizaltı platformlarının, daha etkin görevler yapması için tasarım, inşa ve modernizasyon faaliyetleri kapsamında, ihtiyaca özel özgün ve esnek mühendislik

çözümleri üretiyor. STM, ana yüklenicisi olduğu iki adet AY Sınıfı denizaltının modernizasyonunu 2015'te tamamladı. Halen dört adet Preveze Sınıfı denizaltının modernizasyonunda pilot ortak olarak sistem tedarik ve platform entegrasyonu faaliyetlerini sürdürüyor. Pakistan'ın sahip olduğu Fransız yapımı Agosta 90B Khalid Sınıfı denizaltılarının modernizasyonunda da 2016 yılından beri ana yüklenici

olarak görev yapıyor. STM, havadan bağımsızlı tahrik sistemi (AIP) ile donatılan Yeni Tip Denizaltı (Reis Sınıfı) İnşa Projesi'nde de önemli görevlere imza atıyor. Türk Donanması'nın son modern denizaltı platformu olan “Reis” Sınıfı denizaltılarda tasarım, mühendislik ve sistem entegrasyon faaliyetlerini başarıyla yürüten STM, dünyada sayılı ülkelerin üretimini yapabildiği, denizaltı torpido kovanlarının, (ana silahların) yer aldığı baş kısım “Section 50”yi yerleştirerek, proje kapsamında tüm teslimatları gerçekleştirdi.

Diğer taraftan STM mühendisleri tarafından ve milli imkânlarla dizayn edilen küçük boyutlu STM500 denizaltısının mukavim tekne test üretimi de Haziran 2022 itibarıyla başladı. STM ayrıca, insansız otonom sualtı aracı geliştirmek için Ar-Ge faaliyetlerini devam ediyor.

# ARKAS BUNKER, ULUSLARARASI SÜRDÜRÜLEBİLİRLİK VE KARBON SERTİFİKASI ALDI

Arkas Bunker, Türkiye'de denizcilik yakıtlarında sürdürülebilirlik sertifikasını alan ilk yakıt ikmal şirketi oldu.



Arkas Holding iştiraklerinden Arkas Bunker sürdürülebilirlik hedefleri doğrultusunda şirketlerin karbon emisyonunu azaltmalarına destek veren projelere imza atıyor. Bu kapsamda tarım, gıda ve biyoenerji endüstrilerinde sürdürülebilirliği destekleyen, dünya çapında tanınan bir sertifika sistemi olan Uluslararası Sürdürülebilirlik ve Karbon Sertifikası'nı (ISCC – International Sustainability and Carbon Certification) aldı.

ISCC, çevre ve kaynakların korunması misyonu ile uyumlu olarak uluslararası nitelikte, uygulamaya yönelik ve şeffaf bir sistem sağlayan dünyanın en itibarlı sertifikasyon programları arasında.

Arkas Bunker yetkilileri biyokütle, biyoyakıt ve diğer yenilenebilir ham maddelerin sürdürülebilir üretimini ve tedarikini doğrulamak için kullanılan sertifikasyon sistemi sayesinde sürdürülebilirlik hedeflerine bir adım daha yaklaştıklarını vurguladı. Arkas Bunker Genel Müdürü Seçkin Gül, armatörlerin ihtiyaçları doğrultusunda sürdürülebilir ve çevreci yakıtları radarlarında tutmaya devam edeceklerini söyledi.

ISCC Sertifikası kriterleri arasında yürürlükteki yasa ve yönetmeliklere uyum, sürdürülebilir arazi kullanımı ve biyolojik çeşitliliğin korunması, sera

gazı emisyonlarının ve diğer çevresel etkilerin azaltılması, insan haklarına ve işçi haklarına saygı, sorumlu su kullanımı ve yönetiminin yanı sıra tedarik zincirinde izlenebilirlik ve şeffaflık kriterlerine uyum yer alıyor. “Doğanın kendi evrimi içinde bir sonraki gün aynen mevcut olabilen enerji kaynağı” olarak tanımlanan yenilenebilir enerji kaynaklarının en büyük özelliği, karbondioksit emisyonlarını azaltarak çevrenin korunmasına yardımcı olmaları, yerli kaynaklar oldukları için enerjide dışa bağımlılığın azalmasına ve istihdamın artmasına katkıda bulunmaları ve kamuoyundan yaygın ve güçlü destek almaları. Aynı zamanda fosil yakıtlar kullanılmadan üretildikleri için sürdürülebilirler. Bu sayede doğal gaz, kömür ve petrol gibi enerji kaynakları tükenmeden yenilenebilir ve çevreye daha az zararlı yakıtlar kullanılmış oluyor.

# TURSSA 20'NCİ YAŞINI GÖRKEMLİ BİR GECEYLE KUTLADI

Türkiye Gemi Tedarikçileri Derneği'nin 20'inci kuruluş yıldönümü nedeniyle düzenlenen geceye İMEAK DTO Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kiran ve Uluslararası Gemi Tedarikçileri ve Hizmetleri Derneği (ISSA) Başkanı Rafael Fernandez de katıldı.



Denizcilik sektörü paydaşları 16 Şubat'ta Türkiye Gemi Tedarikçileri Derneği'nin (TURSSA) 20'nci kuruluş yıldönümü onuruna düzenlenen özel gecede bir araya geldi. Görkemli bir kutlamanın yapıldığı geceye İstanbul Vali Yardımcısı Şevket Atlı, İMEAK Deniz Ticaret Odası Başkanı Tamer Kiran, Meclis Başkanı Başaran Bayrak, DTO Yönetim Kurulu Üyeleri, Uluslararası Gemi Tedarikçileri ve Hizmetleri Derneği (ISSA) Başkanı Rafael Fernandez, Türk Armatörler Birliği Başkanı Cihan Ergenç, Vapur Donatanları ve Acenteleri Derneği Başkanı ve DTO Başkan Yardımcısı Recep Düzgüt, Koster Armatörleri ve İşletmecileri Derneği (KOSDER) Başkanı Hakan Çendik, İTÜ Denizcilik Fakültesi Dekanı Prof. Dr. Özcan Arslan, İTÜ Denizcilik Fakültesi Mezunları Sosyal Yardım Vakfı (DEFAV) Başkanı Koray Karagöz ve Dokuz Eylül Üniversitesi Denizcilik Fakültesi Mezunları Derneği (DEFMED) Başkanı Bülent İbik ve sektör temsilcileri katıldı.

Sunuculuğunu Başak Şengül'ün üstlendiği gecede dernek üyelerine destek vermek,

global ticaret fonksiyonlarının yerine getirebilmesi, işletme standartlarının tescilli ve birlik olmanın güçlü vizyonunu yansıtabilme misyonuyla 2003 yılında kurulan TURSSA'nın geçmişten bugüne yolculuğu bir barkovizyon gösterisiyle anlatıldı.

## ZİHNİ MEMİŞOĞLU: TÜRKİYE'NİN STRATEJİK KONUMU, SEKTÖRÜMÜZÜ DESTEKLEYEN ÖNEMLİ BİR AVANTAJ

TURSSA Yönetim Kurulu Başkanı Zihni Memişoğlu yaptığı konuşmada Türkiye Cumhuriyeti'nin yüzüncü yılında TURSSA'nın 20'nci yılına ulaşmasının heyecanını yaşadıklarını ifade etti. Memişoğlu şunları söyledi: "Derneğimiz gemi tedarikçilerini kurumsal bir çatı altında toplamak amacıyla 2003 yılında kuruldu. Beraber yola çıktığımız siz kurucu üyelerimiz ve yolumuza katılarak bizlere destek veren tüm üyelerimize gönülden teşekkür ediyorum. Gelişim odaklı geçen yılların ardından geriye dönüp baktığımızda sektörümüzün büyük adımlar attığını, iş hacmini ve uluslararası alanda gücünü sürekli artırdığını



görüyoruz. Derneğimizin kuruluşunda koyduğumuz hedefleri hayata geçirerek misyonumuza bağlı kalarak yolumuza devam ediyoruz. Türkiye'nin stratejik konumu, sektörümüzü destekleyen önemli bir avantajdır. Ancak bu noktada önemle vurgulamak isterim ki hem dernek üyelerimizin hem de sektör emekçilerinin girişimcilik ve kaliteli rekabetçi tavırları sektörümüzün gelişiminde büyük rol oynamıştır."

## TAMER KIRAN: "GEMİ TEDARİKÇİLİĞİ LOJİSTİK ZİNCİRİNDE KİLİT BİR ROL OYNUYOR"

İMEAK Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kiran da Cumhuriyetimizin yüzüncü yılının kutlandığı 2023 yılında Gemi Tedarikçileri Derneği'nin 20 yaşına ulaşması vesilesiyle düzenlenen gecede bulunmaktan duyduğu memnuniyeti belirttikten sonra 6 Şubat depreminin yaralarının hala sarılmaya çalışıldığını vurguladı. Tamer Kiran konuşmasına şöyle devam etti: "Gemi tedarikçiliği tüm dünyada lojistik zincirinin sorunsuz



# DENİZCİLERDEN MUHTEŞEM PERFORMANS

TURKON Holding İcra Kurulu Başkanı Metin Kalkavan tarafından kurulan, denizcilik sektörünün önemli isimlerinden oluşan “Denizciler Korosu” muhteşem bir konsere imza attı.



Çamlıca Musiki Derneği bünyesinde organize edilen “Cumhuriyet’in 100. Yıl Konseri” 9 Şubat 2022 Cuma günü Bağlarbaşı Kültür Merkezi’nde gerçekleştirildi.

TURKON Holding İcra Kurulu Başkanı Metin Kalkavan tarafından kurulan koroda denizcilik sektörünün önde gelen isimleri yer aldı. Oya Haksal’ın sunduğu, Şef Ayhan Haksal’ın yönettiği konsere izleyiciler de büyük ilgi gösterdi.

Konser “Hoş Gelişler Ola Mustafa Kemal Paşa” marşını koronun söylemesi ile başladı. Seyircilerin koltuklarına bırakılan bayraklarla bütün salon bayrakları sallayarak koroya coşkuyla eşlik etti.

## “ATA’MIZA, SAYGIMIZI SEVGİMİZİ BUGÜN BİR KEZ DAHA GÖSTERECEĞİZ”

Konserin açılışında koronun kurucusu Metin Kalkavan kısa bir konuşma yaptı. Kendilerini dinlemeye gelenlere hoş geldiniz diyerek sözlerine başlayan

Metin Kalkavan şunları söyledi: “Zaman çabuk geçiyor. Bu seneki tamamız Cumhuriyet’in 100’üncü yılıydı; amacımız ağırlıklı olarak Atatürk’ün sevdiği eserleri söylemekti. Ama Gazze hassasiyeti ve terör kayıplarımız nedeniyle konseri iki kere ötelenmek zorunda kaldık. O yüzden ancak bugün gerçekleştirebildik, ama temayı değiştirmedik. 101’inci yıldayız. Daha nice yüz yıllar diliyoruz. Biz başka yüz yılı biz görmeyeceğiz, ama Atatürk’ün ilkeleri sonsuza dek, ilelebet yaşayacak.

Biz konsere hazırlanırken çok emek verdik. Sağ olsun şefimiz Ayhan Hoca’ya ve tüm sanatçılarımıza teşekkür ediyoruz. Ama her şeyden önemlisi sizler çok değerlisiniz, sizler olmayınca bunun tadı tuzu olmuyor. Buraya kadar geldiniz, teşrif ettiniz, bize güç vereceksiniz.

Arkada gördüğünüz amatör olan sanatçılarımız size hep beraber çok keyifli şarkılar söyleyecekler. Tema demişken, biz her zaman



belli mesajlar veriyoruz. Ama bu seferki mesajım eğlenin demekten daha çok; mırıldanın, katılın demek istiyorum. Bazen sizi düşündüreceğiz, bazen hüzünlendireceğiz, bazen keyiflendireceğiz. Ama bu 100 yıl biz denizciler için ayrı oldu. Sebebi şu: Denizcilerin hiç bu kadar öne çıktığı bir yıl olmamıştı.

29 Ekim’de TCK Anadolu ile başlayan Boğaz geçişinde ilk defa denizciler bu kadar öne çıktı. Deniz ülkesiyiz, ama denizci bir ülke değiliz. O açıdan biz denizciler Ata’mıza, saygımızı sevgimizi bugün bir kez daha göstereceğiz. Sizlerle beraber eğleneceğiz. Hoş geldiniz, teşekkür ederim”.

Sonrasında amatör sanatçılar sahneye gelerek, profesyonel sanatçılar gibi sırasıyla eserlerini seslendirdiler. Ses sanatçıları ile saz sanatçılarının isimleri ve sanatçıların söylediği eserler şöyle sıralandı.



# GMO'NUN 49. OLAĞAN GENEL KURULU PİRİ REİS ÜNİVERSİTESİ'NDE YAPILDI

TMMOB Gemi Mühendisleri Odası'nın (GMO) 49. Olağan Genel Kurulu, 17 Şubat'ta Piri Reis Üniversitesi Hazırlık Kampüsü Konferans Salonu'nda yapıldı.



Bülent Hüseyinoğlu

Genel Kurul'a İMEAK Deniz Ticaret Odası Meclis Başkanı Başaran Bayrak, TMMOB GMO İzmir Şubesi Başkanı Merdan Şerefli, Antalya Şube Başkanı Mustafa Cin, TMMOB Yürütme Kurulu Üyesi Feramuz Aşkın, Türk Loydu Vakfı Başkanı Prof. Dr. Oral Erdoğan, Gemi Makinaları İşletme Mühendisleri Odası Başkanı Ahmet Yaşar Canca, Türk Uzakyol Gemi Kaptanları Derneği Yönetim Kurulu Başkanı Kapt. Zafer Akbulut ve Başkan Yardımcısı Özgür Doğan Güneş, TMMOB Yönetim Kurulu Üyesi Mustafa Zorlu, GMO 45.,46.,47. Dönem Yönetim Kurulu Başkanı ve GİSBİR Yönetim Kurulu Üyesi Salih Bostancı, Türk Loydu Vakfı Yönetim Kurulu Üyeleri ve GMO üyeleri katıldı.

## HÜSEYİNOĞLU: "MESLEK ODALARININ SORUMLULUK VE GÖREVLERİ ARTIRILMALIDIR"

Divan Kurulu'na Mustafa Özgür Üstüner, Ahmet Yalvaç, Caner Bahadır ve Samed Öztürk oy birliğiyle seçildi. Genel Kurul açılış konuşmasını yapan 48. Dönem Yönetim Kurulu Başkanı Bülent Hüseyinoğlu, Erzincan İliç altın



Başaran Bayrak

madeninde yaşanan kazayı hatırlatarak "Mühendislik disiplininin ayrılma nedeniyle yüz binlerce insan ve hayvan zehirlenme tehlikesiyle karşı karşıya. İnsanımıza hoyrat, doğamıza hoyrat toplum ve devlet yapısı felaketler getirecektir" dedi. İnsanı merkezine koyan, sosyal devlet ile yönetilen bir yönetim sergilemenin gerekliliğini vurgulayan Hüseyinoğlu konuşmasına şöyle devam etti: "Bizler; TMMOB, Odamız ve sivil toplum kuruluşları olarak bu mücadeleyi sürdüreceğiz. 6 Şubat 2023 depremi göstermiştir ki rant uğruna esnetilen ya da uygulanmayan mühendislik kuralları on binlerce insanımızın ölümüne sebep olmuştur.

Var olan deprem yönetmeliklerinin kontrolünde TMMOB'a bağlı mühendislik ve meslek odalarının sorumluluk ve görevleri artırılmalıdır. Denizlerde yaşanan kazalar önlenemez kazalardır. Bakım tutumu uluslararası klas kurallarına göre yapılan, denize elverişlilik kontrolleri eksiksiz yapılan gemilerin riskli zamanlarda seyir yaptırılmaması büyük önem arz etmektedir. Geçtiğimiz

günlerde yaşadığımız kazalar hem insanımıza hem denizcimize ve mesleğimize büyük kayıplar vermiştir. Biz GMO olarak denizci paydaşlarımızla bu konuda çalışma yapmak, kazaların önüne geçmek için buradayız ve mücadelemizi vereceğiz. 48'inci dönemde beraber çalıştığımız yönetim kurulumuza teşekkür ediyorum."

Genel Kurulda DTO Meclis Başkanı Başaran Bayrak da bir konuşma yaptı ve Genel Kurulun sektöre hayırlı olmasını diledi. GMO'nun eski bir Oda olduğuna değinen Bayrak, sektörün daha da ileri gitmesi için hep birlikte çalışılması gerektiğine değindi.

Genel Kurul, İzmir Şube Başkanı Merdan Şerefli, Antalya Şube Başkanı Mustafa Cin, TMMOB Yürütme Kurulu Üyesi Feramuz Aşkın, Gemi Makinaları İşletme Mühendisleri Odası Başkanı Ahmet Yaşar Canca, Türk Uzakyol Gemi Kaptanları Derneği Yönetim Kurulu Başkanı Kapt. Zafer Akbulut ve konukların konuşmalarıyla devam etti.

Ardından çalışma raporunu sunmak üzere 48. Dönem Yönetim Kurulu Genel Sekreteri Faruk Sarı ve mali raporu sunmak üzere 48. Dönem Sayman Üyesi Abdullah Furkan Gemiköz ve denetleme raporunu sunmak üzere 48.Dönem Denetleme Kurulu Üyesi Arş. Gör. Dr. İsmail Yalçın kürsüye çıktı.

Tüm gündem başlıklarının değerlendirilmesi ve adayların okunmasıyla 49. Dönem Olağan Genel Kurulu tamamlandı. Seçimler ise TMMOB Gemi Mühendisleri Odası Merkezi'nde 18 Şubat 2024 tarihinde yapıldı.

# SANMAR, BOLUDA'YA ÜÇ AY İÇİNDE ÜÇ RÖMORKÖR TESLİM ETTİ

Sanmar, İspanya merkezli uluslararası operatör Boluda'ya üç ay gibi kısa bir sürede üçüncü römorkörü teslim etti.



Yeni sahibi tarafından VB TRAGEN olarak adlandırılan BOĞAÇAY LXVII'nin teslimi, geçen yıl kasım ayında Sanmar filosundan teslim edilen, VB HORUS ve VB AMON iki adet traktör römorkörünün Boluda'ya tesliminin ardından gerçekleşti. Bunlar Sanmar'ın yeni müşterisine teslim ettiği ilk römorkörler oldu. 2022 yılında inşa edilen ve daha önce Sanmar filosunda da çalışmış olan VB TRAGEN, Robert Allan tarafından Sanmar isterlerine özel olarak tasarlanan ve en çok satan RAMPARTS 2400-SX tasarımını temel almaktadır. Ayrıca optimum performans için özel olarak tasarlanmıştır.

VB TRAGEN, usturmaçalar hariç 24,4 m uzunlukta, 11,25 m genişlikte, 4,38 m derinlikte ve 5,25 maksimum su çekimi ile, en az 80 tonluk etkileyici çekme kuvveti ve 12.5 knot hızı elde edebilmektedir. Sanmar Tersaneleri Ticaret Direktörü Rüçhan Çıvgın yaptığı açıklamada; "Boluda, sektörümüzün önemli bir oyuncusu ve onları yeni müşterimiz olarak görmekten büyük mutluluk duyuyoruz. Müşterilerimizin operasyonel ihtiyaçlarını karşılayabiliyor olmak ve bunun için yakın işbirliği içinde çalışmak ve yeni iş ilişkiler geliştirmek her zaman bir ayrıcalıktır" şeklinde konuştu. VB TRAGEN Boluda'nın Almanya Bremerhaven'da hizmet verdiği LNG terminalindeki operasyonlarına katkıda bulunacak.

Meeting Point of All Routes



**TUNA**  
Ship Supply

Safety & Fire & Bridge

**Your Safety Partner in TURKEY**

- Admiralty Charts & Publications
- IMO/ITU/ICS/TSO Publications
- Life Saving & Fire Fighting Equipment
- Bridge & Navigational Equipment
- Communication Equipment
- Personal Protection Equipment
- Oil Pollution (Marpol) Equipment
- Security (ISPS) Equipment
- Test & Measurement Equipment
- Medical Equipment
- IMO Symbols & Safety Posters, Flags
- Pilot & Embarkation Ladders

**TUNA GEMİ İKMAL SAN. TİC. LTD. ŞTİ.**

Evliya Çelebi Mah. Genç Osman Cad. No.44A/1

Tuzla, 34944 İstanbul / TURKEY

Tel : +90 (216) 446 7403 - Fax : +90 (216) 446 76 08

supply@tunashipping.com / www.tunashipping.com

# UFUK ERİNÇ IBIA YÖNETİM KURULUNA SEÇİLDİ

UNERCO CEO'su Ufuk Erinç, Uluslararası Bunker Endüstrisi Birliği'nin (IBIA) yönetim kurulu üyeliğine seçildi. Erinç, üç yıl boyunca IBIA Yönetim Kurulu'nda görev yapacak.



UNERCO Petrol Ürünleri ve Denizcilik A.Ş. CEO'su Ufuk Erinç, bunker endüstrisindeki tüm sektörlerin sesini duyurmak ve sorunların çözümüne katkıda bulunmak amacıyla 1992 yılında kurulan Uluslararası Bunker Endüstrisi Birliği'nin (IBIA/International Bunker Industry Association) yönetim kurulu üyeliğine seçildi. IBIA 22 Ocak'ta başlayan ve çeşitli kuruluşlardan dokuz kişinin aday



gösterildiği yönetim kurulu seçimleri için tüm üyelerine çağrıda bulunarak oylamaya katılmalarını talep etti. Oylama 17 Şubat'ta sona erdi. Aslında kurulda boşalan iki koltuk için oylama yapıldı; ancak eşit oy alınması nedeniyle Ufuk Erinç dâhil yönetim kurulu üyeliğine üç kişi seçildi.

Üç yeni üye üç yıl boyunca görev yaparak uluslararası çalışmalara imza atacak.

Seçimlerin sonucu 26 Şubat'ta Londra Park Lane'deki Grosvenor House Hotel'de düzenlenen IBIA Yıllık Yemeği öncesinde, IBIA Genel Kurul Toplantısı'nda açıklandı. Erinç'in dışında Bunker Holding Group'tan Maria Skipper Schwenn ve Bunker Trace Ltd'den Deanna Mac Donald IBIA yönetim kuruluna girdi. Üç yeni üye 1 Nisan 2024'ten itibaren görevlerine başlayacak. Türkiye'den DTO Yönetim Kurulu Üyesi Serhat Barış Türkmen, Yedek Üye Mustafa Aslan başta olmak üzere Arkas Bunker Genel Müdürü Seçkin Gül, SOCAR Türkiye Deniz Satışları Direktörü Zeki Tarakçı, Petrol Ofisi Deniz Yakıtları Satış Müdürü Aydın Yıldız, UNERCO kurucu ortaklarından Erdem Coker ve birçok Türk bunker şirketi yöneticileri Ufuk Erinç'e destek olmak amacıyla Londra'ya adeta çıkarma yaptılar.

# ARKAS LINE'DAN AMERİKA ATAĞI

Arkas Line, USX (United States Express) servisine eklediği Sine A gemisiyle Amerika'ya düzenli servis vermeye başladı.



Arkas Line yeni pazarlara açılma hedefleri doğrultusunda Akdeniz, Karadeniz, Avrupa ve Afrika'nın ardından rotasına Amerika'yı da ekledi. Şirket Amerika'nın doğu kıyılarında Turkon Line ve Hapag Lloyd ortaklığıyla devam eden Amerika Servisi'ne (MED-US East Coast) üçüncü ortak olarak katıldı. USX Amerika Servisi 26 Şubat'ta Max Schulte Gemisi ile başlarken, Arkas Line'nın Sine A gemisi

11 Mart'ta Mersin Limanı'ndan kalkacak. Toplamda yedi gemi ile hizmet verecek USX servisi 49 günlük sefer süresi ile Mersin / Kumport (İstanbul) / Evyap / Gemlik (Gempport) / Aliğa (TCEGE) / Algeciras / New York / Norfolk / Savannah / Tanger / Mersin rotasında ilerleyecek.

## HAFTALIK SERVİS

Arkas Line'in katılımı mevcut servisi, gemi sayısında artış sayesinde haftalık operasyona dönüştürecek. Arkas Line bu anlaşma ile Türk ihracatçıların Amerika'nın doğu kıyılarına yapacakları yüklemelerinde ilave bir kapasite sağlayarak haftalık düzenli kalkışlar ve en kısa transit süreler ile yüksek kalitede servis vermeyi hedefliyor. Arkas Line ismini yeni coğrafyalara taşıyarak ülke ticaretine daha fazla katkı sunabilmeyi

amaçladıklarını belirten Arkas Line CEO'su Can Atalay "Bu servisteki ortaklarımız çok uzun zamandır iş birliklerimiz olan, güçlü ve köklü şirketler. Güçlerimizin birleşimi bölgede başka iş birliklerine de kapı açabilir. Bu servis Türkiye'nin yanı sıra başta İtalya olmak üzere hizmet verdiğimiz tüm ülkeleri, Tanger veya Türk limanlarından aktarma yapmak suretiyle ABD'ye bağlayacak. Türkiye Amerika ihracatlarını hedeflerken aynı zamanda, Arkas Line'in servis verdiği Batı Afrika, Kuzey Afrika, Akdeniz ve Karadeniz ülkelerine yapılan ticareti canlandırmayı ve taşıma hacmini büyütmeyi de hedefliyoruz. USX gibi yeni hatlar, Arkas Line'nin ilave gemi yatırımları yapıp hem kendi filosunun hem de Türk deniz ticaret filosunun büyümesine katkı yapacaktır" dedi.



# İZMİR DENİZ NAKLİYECİLERİ DERNEĞİ GENEL KURULU YAPILDI

İzmir Deniz Nakliyecileri Derneği Genel Kurulu'nda Şükriye Vardar yeniden Yönetim Kurulu Başkanlığı'na seçildi.



1913 yılında kurulan Türkiye'nin en köklü denizcilik kuruluşlarından İzmir Deniz Nakliyecileri Derneği'nin Olağan Genel Kurulu'na dernek üyeleri yoğun katılım gösterdi. Dernek Yönetim Kurulu Başkanı Şükriye Vardar'ın açılış konuşmasıyla başlayan Genel Kurul, Dernek Üyesi ve İMEAK Deniz Ticaret Odası İzmir Şubesi Yönetim Kurulu Başkanı Yusuf Öztürk'ün divan başkanlığında yapıldı. Atatürk ve



aziz şehitlerimiz için bir dakikalık saygı duruşunda bulunulan toplantıda, 2023 yılına ait faaliyet raporu, gelir-gider tablosu, denetici raporu görüşüldü. Yönetim Kurulu ve Denetim Kurulu oybirliğiyle ibra edildi.

Genel Kurul'da yapılan seçim sonucunda, Yönetim Kurulu Başkanlığı'na Şükriye Vardar yeniden oybirliğiyle seçildi. Yönetim Kurulu'nda Yiğit Özbütev, Lucien Arkas,



Salih Ürker, Corrado Dragonetti, Bernard Arcas ve Ahmet Neşet Erensoy yer aldı. Denetim Kurulu ise Didem Ünlü, Alper Bayır ve Umut Yalçın'dan oluştu. Yönetim Kurulu Başkanı Şükriye Vardar, 2023 yılında sektör için çok sayıda faaliyette bulduklarını belirterek, deniz taşımacılığını ve ülkemiz denizcilik sektörünü ileri götürecek çalışmalara 2024 yılında da devam edeceklerini söyledi.



## LEO MARINE



Biz sizin  
**Limona**  
nasıl ulaştığınızı  
ile ilgileniyoruz

[www.leomarine.com.tr](http://www.leomarine.com.tr)

LEO MARINE DENİZCİLİK A.Ş.  
EVLİYA ÇELEBİ MAH. SAHİL BULVARI ELEXIA NO: 6 A BLOK KAT: 1 Ofis :16  
TUZLA/İSTANBUL



Petrol Ofisi  
Chevron Yekil Dist.

# CASTROL GLOBAL EKİBİ VE TÜRK ARMATÖRLERİ İSTANBUL'DA BULUŞTU

29 Şubat 2024 Perşembe günü dünyanın lider madeni yağ üreticilerinden Castrol, denizcilik endüstrisinde yer alan müşterilerine yönelik organize ettiği “Her Yolculukta Daha da İleri” adlı müşteri etkinliğini İstanbul Çırağan Sarayı'nda gerçekleştirdi.



29 Şubat 2024 tarihinde Çırağan Sarayı'nda gerçekleşen etkinliğe Castrol Global Denizcilik ve Enerji liderlik ekibinin yanı sıra, Türkiye'nin önde gelen



Serhat Barış Türkmen Deniz Ticareti Dergisi'ne etkinlikle ilgili şunları söyledi: “Bu yıl 125'inci kuruluş yıldönümünü kutlayan Castrol'ün 29 Şubat'ta Çırağan

bir aradan sonra İstanbul'da ilk defa deniz yağları içerikli böyle bir toplantının düzenlenmesi beni ve sektör paydaşlarımı çok memnun etmiştir. 2020 yılında başlayan regülasyonlar doğrultusunda atılan adımları, gelişen ve değişen ürünleri, çevreye duyarlı ürünlere verilen çok büyük önemi hem müşterilerimizin, hem de sektör paydaşlarının ilk ağızdan duyması bence çok faydalı olmuştur.

Bizim katkılarımız ve verimli iş birliğimiz ile Castrol'ün Türkiye marine pazarında hızla yükselen ivmesini böyle bir organizasyonla taçlandırmasının çok doğru bir yaklaşım olduğunu düşünüyorum.

Beklentim bunun bir başlangıç olması, bu tür organizasyonları beraberce daha çok yaparak, pazardaki varlığımızı ve gücümüzü daha ileri noktalara taşımaktır”. Dünyanın önde gelen madeni yağ üreticilerinden Castrol yenilikçi ve öncü çalışmalarıyla dolu bir geçmişe sahip. Performans tutkusunun iş birliği ile çalışma felsefesiyle birleşmesi, Castrol'ün 125 yıldır havada, karada, denizde ve uzayda kullanılan madeni yağ, gres ve soğutucuların teknolojisini geliştirmesine olanak sağlamış.

Castrol'ün PATH360 adını verdiği sürdürülebilirlik stratejisi atık yönetimi, karbon emisyonunun azaltılması ve daha iyi yaşamların sağlanmasına yönelik hedefleri içeriyor. BP grubunun bir parçası olan Castrol, müşterilerine otomotiv, denizcilik, endüstriyel ve enerji sektörlerinde hizmet ediyor. Üstün kalite ve teknolojiye olan adanmışlığı ile Castrol ürünleri, dünya çapında inovasyon ve yüksek performans ile tanınmaktadır.



armatörleri katıldı. Etkinlikte, denizcilik sektörünün geleceği, alternatif yakıtlar ve Castrol'ün ürün ve hizmetlerine yönelik gelişmeler paylaşıldı.

Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Üyesi ve Castrol Deniz Yağlarının Türkiye'deki satış temsilcilerinden olan

Saray'ında düzenlediği, Castrol Marine'in üst düzey yetkililerinin ve denizcilik sektörü temsilcilerinin katıldığı toplantıda, alternatif yakıtlar ve yağlar hakkında deneyimlerin paylaşıldığı uzman görüşlerini dinledik. Tüm katılımcılar için aydınlatıcı, bilgilendirici ve verimli bir buluşma olduğunu söyleyebilirim. Uzun

# SANMAR DÜNYANIN İLK METANOL YAKITLI RÖMORKÖRLERİ İÇİN SAÇ KESİMİNİ YAPTI

SANMAR dünyada ilk olacak çift yakıtlı – diesel/methanol römorkörlerin saç kesimini gerçekleştirerek, römorkör endüstrisinin sürdürülebilir düşük ve sıfır emisyonlu geleceğe geçişinde öncü olmaya devam ediyor.



Robert Allan tarafından Sanmar ve KOTUG isterlerine özel olarak tasarlanmış olan RAsalvor 4400-DFM, Kanada'nın Trans Mountain

Genişleme Projesi (TMEP) için hizmet verecek. KOTUG Canada tarafından işletilecek benzersiz römorkörler, Sanmar'ın Hollanda merkezli uluslararası operatör için inşa ettiği ilk römorkörler olacak. Sanmar'ın Altinova'daki tersanesinde inşa edilen iki römorkör, SD AISEMAHT ve SD QWII-AAN'C SARAH olarak adlandırılacak.

2025 yılında hizmete girmesi planlanan bu römorkörler, Kanada'nın en güçlü römorkörleri olacak. 120 tonluk çekme kapasitesine sahip olacaklar ve aynı zamanda sera gazı emisyonlarını azaltarak ve su altında yayılan gürültüyü önemli ölçüde azaltarak çevresel faydalar sağlayacaklar. Sanmar Denizcilik Kurumsal Strateji Direktörü İpek Gürün şunları söyledi: "Bu, gezegenimizi korumanın yaptığımız her şeyin merkezinde olduğu, daha çevre dostu bir römorkör endüstrisine doğru attığımız bir diğer kilometre taşıdır. Bu proje yenilik, alternatif yakıtlar ve teknolojik ilerleme yoluyla yeşil hedeflerimize ulaşma stratejimizin bir başka örneğidir."



**KANO DENİZCİLİK HİZMETLERİ VE TİC. LTD. ŞTİ.**

Istanbul Deri OSB Sit. Tacir Sok. XXIII. Blok No:22-23-24 Tuzla/İSTANBUL

+90 216 591 09 09

+90 542 289 02 63

info@kanomarine.com

www.kanomarine.com

## Authorised Service Station

### LIFERAFT



### LIFE SAVING EQUIPMENT



### FIRE FIGHTING EQUIPMENT



### LOAD TEST, LIFEBOAT & DAVIT



# Yeşil lojistik alanında demiryolu taşımacılığı önemli bir yer tutmaktadır



\* MURAT GÜMÜŞLÜOĞLU

Özellikle hacimli yüklerin taşınmasında sağladığı avantajla demiryolu taşımacılığı lojistik süreçler içerisinde yer alan taşımacılık faaliyetleri arasında önemli bir yere sahiptir. Diğer taşıma modlarına kıyasla daha yeni sayılabilecek demiryolu taşımacılığı maliyet avantajı sunarak, firmaların rekabetçi gücünü destekleyebilmektedir. Çevreye olan duyarlılığın gelişmesi ve hatta bir zorunluluk haline gelmesi ile birlikte şirketler mal veya hizmet satın alımlarında çevresel etkisi düşük yöntemleri tercih ederken yeşil lojistik bağlamında demiryolu ve intermodal taşımacılık operasyonları öne çıkıyor. Yüklerin konteynerler aracılığıyla tek bir taşıma modu yerine birden fazla taşıma yöntemi kullanılarak taşınması çevreci yaklaşımı destekleyecek hamlelerin başında geliyor.

Özellikle yeşil lojistik alanında demiryolu taşımacılığı önemli bir yer tutmakta. Hız ve kapıdan kapıya sunulan hizmetlerde karayolu taşımacılığına

kıyasla demiryolu taşımacılığı daha kısıtlı imkanlara sahip olsa da taşınabilecek yük hacmi açısından demiryolu daha fazla avantaj sunmakta ve karbon emisyonları bazında değerlendirildiğinde demiryolu taşımacılığı tercih edilmektedir. Demiryolu taşımacılığının gerekli altyapı çalışmalarının yapılması bu noktada oldukça önemlidir. Taşımacılığın karbon ayak izini azaltmak amacıyla intermodal taşımacılık operasyonları tercih edilmelidir. Birleştirmek, en az miktarda karbon salınımını mümkün kılmak gerekmektedir. Bu noktada demiryolu taşımacılığıyla birlikte yeşil lojistiği sağlamak kaçınılmaz olacaktır.

Küresel ısınma, çevre kirliliği gibi etkenler tüm sektörleri çevreye karşı daha duyarlı olmaya zorlarken, bu konuda en büyük görevlerden biri de taşımacılık sektörüne düşüyor. Avrupa Birliği azot ve karbondioksit salınımını en aza indirecek önlemlerin alınmasını

ticari entegrasyonumuz açısından önemli etkileri olacaktır.

Konumu itibarıyla kıtaları ve bölgeleri birleştirmesi, denizyoluna uygun aynı zamanda geniş karayolu ağına sahip olması bölge olarak Türkiye'nin bir lojistik üs olma potansiyelini arttırıyor. Asya ve Avrupa arasında köprü görevi gören Türkiye, uluslararası demiryolu ulaşımında önemli bir geçiş noktası. Bu sebeple demiryolu altyapısının geliştirilmesi hem bölgesel hem de ulusal hatların iyileştirilmesi açısından önem taşımakta. BTK hattı ve Orta Koridor ile Türkiye üzerinden geçen uluslararası demir yolu koridoru oluşturuldu ve Türkiye'nin lojistik üs olması yönünde önemli projeler hayata geçirilmeye başladı.

**DEMİRYOLUNDA YÜK TAŞIMACILIĞI PAYI YÜZDE 5'TEN YÜZDE 22'YE ÇIKARTILACAK**  
Örneğin Zengezur Koridoru. Türkiye'nin Orta Asya ülkelerine alternatif ulaşım



sağlayacak yeni yasalar belirlerken, lojistik firmalarını da alternatif taşıma modlarını kullanmaya zorluyor. Avrupa Birliği, Aralık 2019 tarihinde açıkladığı Avrupa Yeşil Mutabakatı ile 2050 yılında iklim-nötr ilk kıta olma hedefini dünyaya duyurdu. AB Yeşil Mutabakatı'nın ülkemize Gümrük Birliği kapsamında aynı zamanda AB'ye

fırsatları sunmasını sağlayabilecektir. Aynı zamanda Koridorun Güney Kafkaslarda olan tıkanıklığa son vereceği ve ticari hareketliliğin bölgeye yeni ivme kazandırabileceği öngörülmekte. Böylelikle Çin'den Avrupa ve Amerika kıtasına uzanan yeni bir rota üzerinden mal ve hizmet ticareti ile yük ve yolcu taşımacılığı



yapabilecektir. Ayrıca pandemiden ve savaşta kaynaklı ekonomik olarak olumsuz şekilde etkilenen bölge ülkeleri, Zengezur Koridoru sayesinde güncel işbirliği fırsatlarına sahip olabilecektir. Koridor aynı zamanda Kuzey-Güney rotasıyla Orta Koridorun kesintisiz ve daha ekonomik bir şekilde çalışmasına katkı sağlayarak küresel ticaret için önemli bir potansiyele sahiptir.

Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı 2053 Vizyonu'na göre, demiryolunda yük taşımacılığı payı yüzde 5'ten yüzde 22'e çıkartılacak. Yıllık demiryolu yük taşımacılığı 38 milyon tondan 448 milyon tona ulaşacak. Aynı zamanda enerji ihtiyacının %35'i yenilenebilir enerji kaynaklarından karşılanacak. Bu enerji kullanımı açısından oldukça önemli bir gelişme. Proje kapsamında lojistik merkez sayısının 13'ten, 26'ya çıkartılması hedeflenmekte. 2003-2022 yılları arasında demiryollarına yapılan

yatırım payı %33'ten 2022 yılında %48 çıkartıldı. 12. Kalkınma Planı'nda da yer aldığı üzere, lojistik altyapılarımızın güçlendirilmesi ve dijitalleşmenin sektörümüzde yaygınlaşması, sınır kapılarımızın işlem performansının artırılması aynı zamanda hızlandırılması, ülkemizin içinde bulunduğu ulaştırma koridorlarının etkinliğini ve çeşitliliğini artırma çalışmalarının desteklenmesi konuları yer aldı. Aynı zamanda demiryolu, denizyolu taşıma paylarının da artırılması ve entegre bir ulaştırma sisteminin sağlanması gibi amaçlar belirlenmiştir.

Etüt projesi tamamlanmış iltisak hattı projelerinin yapımına öncelik verilerek, yük talebinin yüksek olduğu demiryolu koridorlarında çift hat ve yan hat gibi uygulamalarla kapasitenin ve konvansiyonel demiryolu hatlarında yapılan taşımacılığın güvenli, çevreci, ekonomik ve verimli hale getirilebilmesi için elektrifikasyon, sinyalizasyon ve

haberleşme altyapısı yük potansiyeli odağında önceliklendirilerek tamamlanması amaçlanmaktadır.

Yük ve yolcu taşımacılığında demiryolu payının artırılmasıyla kombine taşımacılık imkânlarının geliştirilmesine yönelik öncelikle devam eden demiryolu projeleri tamamlanması ve OSB'ler, limanlar, maden ocakları gibi önemli yük merkezlerinin demiryolu bağlantıları sağlanması konuları yer alıyor. Bu doğrultuda Yönetmeliğin hedefi, çevreye duyarlı ve sürdürülebilir lojistik faaliyetler yürüterek kombine yük taşımacılığını teşvik etmektir. Türkiye'nin, Avrupa Yeşil Mutabakatı ile ilgili yol haritasında demiryoluna verilecek önem, Türkiye lojistik sektörünün dünya ile rekabetine önemli katkı sağlayacaktır.

---

**\* UTİKAD YÖNETİM KURULU ÜYESİ -  
DEMİRYOLU VE INTERMODAL ÇALIŞMA GRUBU  
BAŞKANI**

SEMERKAN  DENİZCİLİK

[www.semerkan.com.tr](http://www.semerkan.com.tr)

Natchez on the Waterfront \*

## Rafli depolamanın avantajları, dezavantajları, inişleri ve çıkışları

İster rafli depolama, ister kuru rafli depolama veya dikey deniz depolaması olarak adlandırın, rafli tekne depolama sistemleri yıllar içinde uzun bir yol kat etti. Dönüştürülmüş ön yükleyicilere ve uzatılmış çatılara sahip, ahşap direklerin kullanıldığı iki seviyeli ilk raflardan, artık çelik raflar, özel asansörler ve hatta tam otomatik sistemlerle birden fazla kat yüksekliğinde olabilen tamamen kapalı yapılara doğru gelişti. Bu makaleyi, rafli tekne depolama sistemlerine ilk girenlerden biri ve sürekli lideri olan Roof and Rack Products'ın ikinci kuşak üyesi Brett Roof ile birlikte yazmaktan mutluluk duyuyorum. Tabii ki, rafli depolamanın en büyük argümanı, aynı alan içinde birden fazla tekne depolama katmanına izin vererek yüksek arazideki gayrimenkulün verimli gelir üreten kullanımına izin vermesidir. Bu sisteme, 15 ft ila 20 ft (4,6 m ila 6,1 m) aralığındaki daha hafif teknelerle başlandı ve artık 60 ft (18,3 m) uzunluğa kadar, 40.000 ila 50.000 pound (18.144 kg ila 22.680 kg) ağırlıklara sahip tekneler var.

Rafli depolama sistemi seçenekleri arttıkça, raf depolaması isteyebilecek tekne türleri de önemli ölçüde değişti. Dıştan takma motorlu nispeten sığ, düz veya sığ "v" tabanlı teknelerden, dramatik ağırlık artışlarıyla birlikte, derin "v" tabanlı teknelere ve trim tab'ları (flap sistemi) olan birden fazla dıştan takmalı motorlu tekneye, dümenli ve skegli içten takma motorlu teknelere, daha yüksek fribordlu veya sabit kuleli daha uzun teknelere ve hatta gezi teknelerine kadar.

Rafli depolamayı düşünürken, çevredeki kullanıcı pazarını bugün olduğu gibi, yarının tekne trendlerini de anlamak ve kelimenin her anlamıyla ortamı her zaman akılda tutmak gerekir. Sektörde görülen bazı tipik tekne boyu trendleri arasında geçmişteki 28ft ila 35ft'ten (8,5m -

10,7m), bugün sıklıkla minimum 30ft (9,1m) ve maksimum 55+ft'e (16,8+m) varan tekneler bulunuyor (özellikle büyük göller dahil kıyı bölgelerinde). İç nehirlerde ve daha küçük göllerde, hedefin minimum 25 ft ila 30 ft (7,6 m ila 9,1 m) teknelere doğru olduğu görülüyor; teknelerin artan varlığı ve belirli alanlarda 35 ft ila 40 ft (10,7m ila 12,2+m) tekne rafli depolama ihtiyacı da artıyor. Evet genişlik, uzunluk ve ağırlık gereksinimleri artmaya devam ediyor ve daha uzun raflar gerektiren,

diğer malzemelerin solmasını önler; teknenin üstünü kapatmaya gerek yok; bir başkası tekneyi hazırlar, böylece siz sadece atlayıp gidebilir ve aynı zamanda onu bir kenara koyabilirsiniz; bu, tabanın yıkanması, motorların yıkanması ve teknenin geri kalanının temizlenmesi gibi önemli vade hizmetlerini de içerebilir. Tabii ki bazı dezavantaj algıları da olabilir: Yukarıdaki teknelerden damlama; tekne üzerinde çalışmak veya oyalanmak o kadar rahat veya kolay değil;



katlanamayan binny üstleri ve kuleleri olan daha büyük tekneleri dahil etme eğilimi var gibi görünüyor; bu da daha fazla düşünce ve potansiyel esnekliği gerektirirken aynı zamanda daha fazla gelir potansiyeli sunuyor.

### SU İÇİNDE DEPOLAMAYI RAFA KALDIRMANIN KESİNLİKLE BAZI AVANTAJLARI OLABİLİR

Teknecilerin bakış açısından, su içinde depolamayı rafa kaldırmanın kesinlikle bazı avantajları olabilir. Teknenin altını boyamak zorunda değilsiniz; jelkot ve

teknenin suya indirilmesini beklemek zorunda kalabilirsiniz; denize inme saatini ayarlamak için önceden arama yapmak zorunda kalmak ve belki de en önemlisi, teknede oturup günün tadını çıkaramamak (ya da hafta sonu iskelede teknede uyuyamamak!).

Rafli depolama her alan için geçerli mi? Basit cevap hayır. Anlamli olabilir mi – evet! Çok etkili olabilir ve ekonomik açıdan arzu edilir olabilir, ancak kişinin ödevini yapması ve çeşitli artı ve eksileri anlaması gerekir. Her zaman her sahanın/

alanın kendine özel olduğunu söyleriz; bu, raflı depolama için iki kat daha fazla geçerli. Her alan farklı olsa da, genel bir yaklaşım olarak raflı depolama yapbozunun iki ana parçası bulunuyor: konumla uyumlu mu ve alan için ekonomik olarak arzu edilir mi?

### “ALAN UYGUNLUĞU ÇOK ÖNEMLİDİR”

Birçoğu bunu önceden düşünmeyip düzenleme sürecinden geçerken çok hayal kırıklığına uğrar. Çoğu alanda imar düzenlemeleri vardır ve birçok yerde, hacim ve yükseklik kısıtlamalarının yanı sıra park etme, mimari düzenleme ve gerileme gereksinimleri de dahil olmak üzere, raflı depolama yapılarının boyutunu, yüksekliğini ve ekonomisini önemli ölçüde sınırlayabilen oldukça kısıtlayıcı düzenlemeler vardır. Ve sonra kişi ‘Benden uzak olsun’ sorunlarıyla karşı karşıya kalabilir. Çevrede oturanlar halka açık duruşmalarda NIMBY argümanlarını yürürlüğe koyabilirler. Fort Lauderdale, Miami ve Florida’daki birkaç topluluk gibi bazı topluluklar barış içinde bir arada yaşamının yollarını buldular, en azından çoğunlukla. Ancak alanlar kalabalıklaştıkça ve konutlar inşa edildikçe, NIMBY genellikle daha yaygın hale geliyor. Pek çok toplulukta, özellikle banliyö bölgelerinde, 35 ila 40 fitlik yükseklik sınırlamaları vardır; bu, raflara yerleştirmek istediğiniz teknelerin boyutuna ve türüne bağlı olarak 2 ila 4 raf yüksekliği anlamına gelir. Tabii ki, özellikle yakın zamanda açılan bir tesisin 6 raf ve 135 ft yüksekliğinde olduğu Fort Lauderdale gibi daha kentsel/şehir ortamlarında bazı dikkate değer istisnalar bulunuyor!

Raflara gelince, bugün birçok seçenek var: Yan duvarları olmayan Açık Raflar (taşınabilir olabilen ve onay amaçlı bir yapı değil de daha çok ekipman olarak görülebilen daha küçük bireysel raflar dahil); Tekneleri güneş ışığı gibi dış etkenlerden korumanın ilk adımı olan Çatı Örtülü Raflar; Çatı ve Duvarları Kapalı Raflar, dış etkenlere karşı daha iyi koruma ve tekneler için daha fazla güvenlik sağlar ve mevcut arazi her iki tarafında raf bulunan tam koridorlu bir binaya

uygun olmadığında çok yararlı olabilir; ve tekneleri dış faktörlerden uzak tutan ve aynı zamanda hırsızlık veya hasara karşı en güvenli olanı olan Tamamen Kapalı Raf Binaları. Daha soğuk iklimlerdeki kapalı yapılar tekneleri kar ve buzdan uzak tutar ve günümüzde pek çok yapı ısıtılır; bu da teknelerin ve ekipmanlarının ömrünü uzatır. Kasırga derecelendirmesi yapılırsa, hem tekne sigortasının alınmasına hem de daha iyi sigorta kapsamı ve fiyatlarına yardımcı olurlar. Çoğu raf sistemi, normalde teknenin giriş ve çıkışına dik olacak şekilde dikdörtgen veya kare şeklinde tasarlanmıştır. Bununla birlikte, özellikle bir yenileme projesinde, raflar açılı hale getirilerek daha uzun teknelerin daha kısa tekneler için tasarlanmış alanlara sığmasına olanak sağlar.

Bulmacaya ek olarak iki temel depolama sistemi türü daha vardır: Negatif forklift sistemli mekanik veya otomatik sistemler. Her sistemin maliyet, yedek parçaların bulunabilirliği, servis yanıt süreleri vb. açısından sorunları ve maliyetleri büyük farklılıklar gösterse de, hepsinin bakım ve servise ihtiyacı vardır. Bir marinanın piyasayı dikkate alması ve bir saat içinde hareket ettirebilecek/suya indirilebilecek/geri alınabilecek tekne sayısını bilmesi gerekir. Talebi karşılayamıyorsanız, para kaybediyor ve müşterilerinizi üzüyorsunuz demektir. Forklift sistemi nispeten basittir ve kavramsal olarak uygulanması daha ucuzdur. Temel bir sistemin kurulması ve çalıştırılması genellikle daha hızlıdır ve zaman içinde nispeten kolay bir şekilde genişletilebilir. Kaldırma ve indirme için farklı bir ekipmana ihtiyaç duymaz. Birden fazla forklift, mekanik bir sorun yaşanması durumunda yedek görevi sağlar ve aynı anda birden fazla aracın, tekneleri içeri ve dışarı hareket ettirmesine olanak tanır. Bir tesis yaklaşık 60 tekneyi aştığında ikinci forklifte sahip olmanın bir lüksten çok bir zorunluluk haline geldiğini görüyoruz. Forkliftler, tekneleri raflara yerleştirmek ve raflardan çıkarmak için yetenekli bir göze ve üzerinde çalışmak için ağır, güçlendirilmiş beton bir yüzeye sahip, OSHA sertifikalı operatörlere (sertifikanın alınması çok zor değil) ihtiyaç duyar. Forklift geri hareket ederken

ses çıkarır (bip sesi çıkarır), tekneleri hareket ettirmek için geniş dönüş alanları gerektirir ve yüksek teknelerin, özellikle de daha ağır teknelerin güvenli bir şekilde nasıl kaldırılacağı konusunda daha fazla ağırlık sınırlamasına (uzunluktan daha fazla) sahiptir. Forklift operatörü makinenin üzerinde, genellikle zemin seviyesinde bulunur ve tekneler havaya kaldırıldığında görüş alanı azalır.

Otomatik yaklaşımlar sektörde bugüne kadar pek yaygın olmasa da gelişmeye devam ediyor ve çok sayıda etkileyici yeni tesis var. Şu anda dört temel tip bulunuyor: 1. tavan vinci/gezer vinç; 2. havai kablo sistemi; 3. alttan monteli vinç; ve 4. potansiyel yeni bir otomatikleştirilmiş araç taşıma sistemi (otomatik transpalet asansör sistemlerine benzer). Her birinin kendine has özellik ve sınırlamaları bulunuyor. Bazıları geleneksel raf kullanır, bazıları 5 duvarlı bölmeler kullanır ve bir temaya göre farklılıkları olur. Bazıları, kaldırılabilen yükseklikleri ve tekne ağırlıklarını, daha geleneksel olan 3 ila 4 seviyenin çok üzerinde daha yüksek seviyelere çıkararak, 6 ila 8 depolama seviyesine kadar veya daha yükseğe ulaşabilir. Hepsi çeşitli tipte sensörler ve elektronik kontroller kullanır ve yarı otomatikten tam otomatığe kadar çalışır (sadece düğmeye basın).

Otomatik sistemler, forklift sistemlerine göre daha dar bir dönüş koridoruna sahiptir ve yapı içindeki betonarme dönüş alanını azaltır veya ortadan kaldırır. Bir operatörün her zaman tekneyle göz hizasında olmasını sağlayarak veya tam otomatik hale getirerek insan gücü emeğini (maaş bordrosu) ve insan hatasını azaltırlar ve esasen operatörü tamamen ortadan kaldırır. Daha ağır tekneleri daha yüksek yerlere yerleştirebilirler ve teknenin raflara girip çıkması için daha az yer kaplayacak şekilde yerleştirilebilirler. Forklift işlemlerine göre daha sessizdirler. Bununla birlikte, otomatik sistemlerde genellikle birden fazla tedarikçinin yer aldığı görülür; ancak daha sonra geleneksel bina bileşenleri de dahil olmak üzere yazılım, sensörler ve diğer ekipmanlar eklenir. Genellikle tekneleri

taşımak ve suya indirmek için ikinci bir ekipman kullanırlar ve daha sonra ana otomatik sisteme aktarırlar. Bina yerleşiminin lojistiği, su kenarına yakın olma ihtiyacından dolayı genellikle daha kısıtlayıcıdır. Birçoğunun sistemin bir parçası olarak tekne çalışmaları için bir hazırlık alanına sahip olma olanağı yoktur. Elektrikle çalışırlar ve bu da onları ilgili kesinti sorunlarına karşı savunmasız hale getirir.

Kesinlikle bir yedek jeneratör düşünülmesi. Bu sistemlerin çoğu, bazı forklift tabanlı sistemlerden daha yüksek ön maliyetler gerektirecektir, ancak verimliliği, genel tekne kapasitesini vb. arttırabildikleri takdirde, kesinlikle mantıklı olabilir ve hatta uzun vadede daha az maliyetli olduklarını kanıtlayabilirler.

## PEKİ, TİPİK MALİYETLER NELER?

Bu sıklıkla sorulan, ancak kolayca yanıtlanamayan bir sorudur. Yıllar boyunca farklı sistem türlerinin çeşitli tedarikçileriyle yaptığımız görüşmelerde, tekne başına genel maliyetler konusunda gerçek bir fikir birliğine varılamayacağını gördük. Hesaplamaları etkileyen çok fazla değişken var: tekne sayısından ve daha da önemlisi türünden, ilgili ağırlık ve yüksekliklerinden, yapı yüksekliğinden ve saha geliştirme maliyetlerinden, önemli toprak koşulları, vb. Tüm tedarikçilerin ortak noktası, her tesisin fiyatlandırma açısından farklı olduğu konusunda hemfikir olmaları ve biz de buna kesinlikle katılıyoruz.

Bununla birlikte, ortalama bir tesis yoktur gerçeğinin bilincinde olarak, biz de şöyle bir deneme yaptık. Aşağıda farklı sistemler için tekne başına maliyete ilişkin çok kaba tahminler yer alıyor; bu tahminler, arazi satın alma, geliştirme maliyetleri, düzenleme maliyetleri ve diğer ilgili maliyetlerin ortadan kaldırılmasıyla ve yalnızca çıplak iskelet bir yapının (gösterişli mimari uygulamalar olmadan), tekne taşıma ekipmanı/sistemlerinin varsayılmasıyla elde edilmiştir.

## Forklift sistemleri:

Basit outdoor forklift/raf sistemi: Tekne başına \$20.000 ila \$40.000

Geleneksel iç mekan forklift/raf sistemi: Tekne başına \$35.000 ila \$55.000

## Otomatik sistemler:

Gezer vinç sistemi: Tekne başına \$55.000 ila \$110.000

Havai kablo sistemi: Tekne başına \$70.000 ila \$110.000

Tabandan monte vinç sistemi:

Geleneksel raflı: Tekne başına \$35.000 ila \$70.000

5 duvarlı raf sistemi: Tekne başına \$45.000 ila \$100.000

Otomatik araç taşıma sistemi: Tekne başına \$75.000 ila \$100.000+

Bunlar, suda kızığın 40.000 ila 75.000 dolar arasındaki benzer kaba ortalama çıplak maliyetiyle karşılaştırmadır. Tabii bu rakamlar mükemmel olmaktan uzaktır ve gerçek olan ve bir projenin ekonomisini önemli ölçüde değiştirecek olan diğer bir büyük geliştirme maliyetlerini içermemektedir. Teknelerin tipi, yüksekliği ve ağırlığı ile yapının kat sayısı, maliyet fayda ve geri ödeme oranlarını önemli ölçüde değiştirecektir. Ayrıca birçok satıcının belirli bir sisteme olan ilgisini çekmek için daha yüksek yapılardan bahsettiğini de unutmayın. Ancak şu anda dünyada 6 ila 10 seviyeli tekne depolama yapılarına izin veren veya kabul eden nispeten az sayıda alan var. Bugüne kadar, genel bir kural olarak, otomatik sistemler büyük ve özellikle yüksek yapılar için en mantıklıysen, forkliftler geleneksel olarak daha küçük ve/veya daha az yüksek yapılar, açık raflar vb. için hakim konumdaydı.

Peki raflı depolamayı keşfetmek istiyorsanız nereden başlamalısınız? Bunun tek bir cevabı yok, ancak ilk adımlar arasında aşağıdakilerin yer almasını öneriyoruz: a) Yükseklik, kapsama alanı ve park sınırlamaları açısından geçerli olabilecek yerel düzenlemelerin yanı sıra, raf sisteminin/ yapının uygulanmasını etkileyebilecek diğer imar/arazi kullanımı düzenlemelerinin

belirlenmesi; b) Hangi alanların kullanılabileceği ve toprak koşullarının neler olduğu konusunda sahanın gözden geçirilmesi ve c) Yerel tekne pazarını ve eğilimlerini analiz etmek. Daha sonra bölgeniz için neyin en iyi olabileceğini belirlemeye çalışın; örneğin geleneksel raf mı yoksa otomatik sistem mi? Daha sonra, tekne türleri (genişlik, yükseklik ve uzunluk) dahil olmak üzere ideal olarak arzu ettiğiniz tesisin ne kadar yüksek ve ne kadar büyük olduğuna dair bir konsept yaklaşımı geliştirin. Farklı sağlayıcılarla konuşun ve onlardan, düşündüğünüz şeyi dahil edilecek TÜM bileşen maliyetlerinin bir analizini sunmalarını isteyin. Hatta bazıları rekabetçi sistemlerin yorumlarını içeren bir tablo bile sunacak. Arazi ve saha geliştirme maliyetleri tablolara dahil edilebilir veya edilmeyebilir, ancak genel ödevinizin bir parçası olmalıdır.

Dolayısıyla, sonuç olarak raflı tekne depolama anlamlı olabilir, ancak çoğu geliştirme projesinde olduğu gibi, kişinin gerçekten ödevini yapması ve projeyi tam olarak anlaması gerekir; yalnızca bariz olanı değil, tüm saha geliştirme maliyetlerinin yanı sıra potansiyel olarak yüzeysel maliyetleri de anlaması. Ayrıca, değerlendirilen sistemin geçmiş performansına bakmanızı ve potansiyel tedarikçinin yanı sıra uygulamalı bilgi için sistemi aktif olarak kullanan diğer kişilerle samimi görüşmeler yapmanızı da öneririz. Her sistemin kendine özgü avantajları ve sorunları vardır ve getiri oranı da dahil olmak üzere hangi sistemin diğerlerinden daha iyi olabileceğinin belirlenmesinde kişinin konumu (fiziksel ve pazar) genellikle en önemli faktördür. Yüksek ve kuru kalın, eğlenin...

---

*Dan Natchez, dünya çapında marina tasarımı ve marina dinlenme tesisleri konularında uzmanlaşmış, önde gelen uluslararası çevresel kıyı tasarım danışmanlığı şirketi olan DANIEL S. NATCHEZ and ASSOCIATES Inc. Şirketinin başkanıdır. Yorum ve sorularınızı 914/698-5678 numaralı telefon, 914/698-7321 numaralı faks ya da dan.n@dsnainc.come-posta adresi üzerinden kendisine iletebilirsiniz.*



## KALICI BİR İZ...

145 ülkede, 370'in üzerinde temsilcilikle,  
hem gemilere hem de maviye dokunuyoruz. Elde ettiğimiz  
başarıların yanı sıra yarınları korumak için attığımız adımlarla  
dünyanın tüm denizlerinde kalıcı bir iz bırakıyoruz.



# TURKP&I

**Türk P ve I Sigorta A.Ş.**

Mehmet Akfan Sokak No:7/9 34718 Koşuyolu-Kadıköy/İstanbul

T. +90 850 420 8136 F. +90 216 545 0301 turkpandi.com



# AVRUPA KOMİSYONU'NDAN 2040 YILI İKLİM HEDEFİ ÖNERİSİ

Avrupa Komisyonu 6 Şubat'ta Avrupa Birliği'ni 2050 yılına kadar iklimi nötr hale getirme sürecini belirleyen 2040 yılı iklim hedefine dair bir değerlendirme yayımladı.



Avrupa Topluluğu Armatörler Birliği (European Community Shipowners' Associations-ECSA) değerlendirmenin yayımlanmasının ardından, denizcilik sektöründe e-yakıtlar ve gelişmiş biyoyakıtlar başta olmak üzere düşük ve sıfır emisyonlu yakıtların kullanımındaki engelleri ele alma ve karbon azaltma çözümlerine erişimi olan diğer sektörlerle kıyasla öncelikli erişimini sağlama konusunda Avrupa Komisyonu'nun kararlı tutumunu memnuniyetle karşıladığını bildirdi.

ECSA "Komisyon, sürdürülebilir yakıtların artan maliyetlerinin denizciliğin rekabet gücü açısından önemli bir faktör olduğunu kabul etmekte ve bu yakıtların üretimini teşvik etmek için düzenleyici tedbirleri dikkate almayı taahhüt etmektedir. Bu kapsamda Avrupa Birliği ülkeleri gemi sahipleri, yakıt tedarikçilerinin bu yakıtları piyasada bulundurabilmeleri için gerekli şartların yerine getirilmesini desteklemektedir"

ifadelerini kullandı. Avrupa Topluluğu Armatörler Birliği (European Community Shipowners' Associations-ECSA) Genel Sekreteri Sotiris Raptis ise denizcilik sektörüne gelişmiş biyoyakıtlar ve e-yakıtlar gibi düşük ve sıfır emisyonlu yakıtlara öncelikli erişim sağlama konusunda bu kadar güçlü bir taahhüdü ilk kez gördüklerini belirterek "Sürdürülebilir yakıtların maliyet farkı büyük, çünkü sürdürülebilir yakıtların maliyeti, şu anda denizcilikte kullanılan yakıtlara göre dört kat daha yüksek olabiliyor. Bu taahhüdü kısa sürede eyleme dönüştürmek ve mevcut İnovasyon Fonu kapsamında halihazırda belirlenmiş Emisyon Ticaret Sistemi (ETS) gelirlerini kullanarak bu konuda Komisyon ile birlikte çalışmayı ve işbirliği yapmayı heyecanla bekliyoruz" dedi.

ECSA Genel Sekreteri Raptis sözlerine "Temmuz 2023'teki tarihi anlaşmadan sonra uluslararası denizciliğin 2050 yılına kadar net sıfır sera gazı emisyonuna

ulaşmasına yönelik gerekli önlemleri geliştirmesi için Uluslararası Denizcilik Örgütü'ne verilen güçlü bir destek mesajıdır. Ayrıca, Avrupa denizciliğinin adil bir rekabet ortamında faaliyet göstermesini sağlamak için önemli bir adım atılmıştır" diye devam etti.

ECSA, Avrupa ekonomisinin karbon salınımını azaltmak için üç senaryoya uygun olarak denizcilik sektörü için farklılaştırılmış hedeflerin göz önünde bulundurulmasını destekliyor.

Temmuz 2023'de kabul edilen Revize IMO GHG Stratejisi, 2050 yılına kadar net sıfır sera gazı emisyonu hedefi belirlerken, 2040 yılına kadar en az yüzde 70 olmak üzere yüzde 80 hedefine ulaşmayı amaçlıyor. Söz konusu değerlendirmenin Avrupa'nın özel yatırımlar için daha cazip hale gelmesi ihtiyacını kabul ettiğini vurgulayan ECSA, son 15 yıldır denizcilik firmalarının başka yerlerde finansman fırsatları aramak zorunda kalmasıyla Avrupa gemi finansmanının sürekli düşüş kaydettiğini belirtti: "Değerlendirme yazısında da belirtildiği üzere, sermaye piyasaları yoluyla özel yatırımların önünün açılması ileriye doğru atılmış olumlu bir adımdır. Ancak bunun, özellikle denizcilik KOBİ'leri için büyük öneme sahip olan uygun bir bankacılık finansmanı çerçevesiyle birleştirilmesi büyük önem arz etmektedir.

Mevcut üç senaryo ve Avrupa Komisyonu'nun önerdiği yeni AB 2040 iklim hedefi ECSA tarafından detaylı olarak analiz edilecek olup önümüzdeki süreçte katkıda bulunulması hedeflenmektedir."

**(Kaynak: ECSA)**

# AVRUPA DENİZ ULAŞTIRMA ÇEVRESEL RAPORU İKİNCİ BASKISI

Avrupa Deniz Taşımacılığı Çevre Raporu'nun (European Maritime Transport Environmental Report-EMTER) ikinci baskısı için Paydaş İstişare Çalıştayı 14 Şubat'ta çevrimiçi olarak gerçekleştirildi.



EMTER Raporu, Avrupa Deniz Güvenliği Ajansı (European Maritime Safety Agency-EMSA) ve Avrupa Çevre Ajansı (European Environment Agency-EEA) tarafından ortaklaşa hazırlanan, Avrupa Birliği'ndeki (AB) taşımacılık sektörüne ilişkin çevresel, güncel ve kapsamlı

bir genel bakış sunuyor. İlk baskısı 2021'de yayımlanan EMTER raporunun ikinci baskısının hazırlıkları sürüyor. Çalıştay sırasında Avrupa Komisyonu hizmetlerinden, ulusal idarelerden, sanayiden, sivil toplumdan ve araştırma ve geliştirme enstitülerinden temsilciler EMTER raporu üzerinde devam eden çalışmalarını değerlendirmek üzere bir araya geldi.

Çalıştayı açılışını yapan EMSA İcra Direktörü Maja Markovic Kostelac, ilk raporun yayımlanmasından itibaren yapılan düzenlemeler hakkında kısa bir bilgilendirmede bulundu. Bu düzenlemeler arasında AB'nin 55'e

Uyum (Fit for 55) paketinin yanı sıra, deniz taşımacılığına AB Emisyon Ticaret Sistemi'ne deniz taşımacılığının dâhil edilmesi ve FuelEU Maritime uygulaması var. Ayrıca, Gemilerden Kaynaklanan Sera Gazı Emisyonlarının Azaltılmasına İlişkin Revize IMO 2023 Stratejisi'nin kabul edilmesi de gelişmelerden bir diğeri. Markovic Kostelac, EMTER ikinci raporunun basit bir güncelleme raporu olmasının ötesinde biyolojik çeşitlilik göstergeleri, alternatif enerji kaynakları ve tahmin bileşenleri dâhil olmak üzere yeni unsurları keşfedilmesi amacı taşıdığını vurguladı.

**(Kaynak: EMSA)**

## DENİZCİLİKTE DİJİTALLEŞME İVME KAZANIYOR: LİMAN TEK PENCERE SİSTEMİ

Liman Tek Pencere Sistemi'nin zorunlu hale gelmesiyle, 2024 yılı denizcilik sektöründe dijital dönüşümün hızlanması sürecinde bir kilometre taşı olacak.

Uluslararası Deniz Trafikinin Kolaylaştırılması Sözleşmesi (The Convention on Facilitation of International Maritime Traffic-FAL) kapsamında alınan karar gereğince 1 Ocak 2024'ten itibaren gemilerin limanlara uğradıklarında tek bir dijital platform üzerinden bilgi paylaşımı ve alışverişi yapmaları gerekiyor.

Bu uygulamanın gemilerin varış, kalış ve ayrılış bilgilerini netleştirerek küresel ölçekte nakliye verimliliğini büyük ölçüde artırması bekleniyor. Uluslararası Denizcilik Örgütü (International Maritime Organization-IMO) Genel Sekreteri Arsenio Dominguez, dijitalleşmenin denizcilik sektöründe daha fazla verim

elde etmek için hayati önem taşıdığını ve Liman Tek Pencere Sistemi'nin gemiler, limanlar ve devlet kurumları arasında hızlı, güvenilir ve kesintisiz şekilde bilgi sağladığını ifade etti.

IMO, denizcilik sektöründe faaliyet gösteren ülkelere Liman Tek Pencere Sistemi'nin uygulanması sürecinde destek sunuyor. 2019 yılında IMO koordinasyonunda gerçekleştirilen Antigua ve Barbuda'da Liman Tek Pencere Sistemi projesinin başarıyla tamamlanması üzerine; Kasım 2023'te, Singapur Denizcilik ve Liman İdaresi (Maritime and Port Authority of Singapore/MPA) ve IMO'nun desteğiyle

Ticaretin Kolaylaştırılması için Tek Pencere (SWiFT) projesi yapılmış ve akabinde sistemin Angola'daki Lobito Limanı'na devir teslimi gerçekleştirilmişti.

IMO Kolaylaştırma Komitesi (The Facilitation Committee-FAL), Liman Tek Pencere Sistemi uygulamalarında rehberlik etmek amacıyla; sistem kurulumu, bilgi alışverişinin kimlik doğrulaması, bütünlüğü ve gizliliği gibi konuları kapsayan kılavuz ilkeler yayımlayarak üye devletlere destek sunuyor.

**(Kaynak: IMO)**

# AB KONSEYİ EUNAVFOR ASPIDES MİSYONUNU BAŞLATTI

AB Konseyi'nin devreye soktuğu EUNAVFOR ASPIDES isimli savunma görevi Kızıldeniz'de güvenlik ve seyrüsefer özgürlüğünü yeniden tesis etmeyi ve korumayı amaçlıyor.



AB Dış İlişkiler ve Güvenlik Politikası Yüksek Temsilcisi Josep Borrell, 19 Şubat'ta AB Konseyi olarak Kızıldeniz'de ve Basra Körfezi'nde seyrüsefer özgürlüğünü yeniden tesis etmek ve korumak amacıyla, EUNAVFOR ASPIDES isimli savunma amaçlı deniz güvenliği görevini başlattıklarını açıkladı. Borrell, görevin seyrüsefer serbestliğinin yeniden tesis edilmesinde ve ticari çıkarların korunmasında kilit bir rol oynayacağını ifade etti.

Ekim 2023'ten beri çok sayıda Husi saldırısının uluslararası ticari gemileri hedef aldığı bölgeye yönelik olarak düzenlenen askeri görev kapsamında, AB ülke donanmalarına ait gemiler kullanılacak ve misyon yalnızca savunma amaçlı olacak. Görev kapsamında, denizde durumsal farkındalık sağlanacak, gemilere eşlik edilecek ve olası saldırılardan korunmaları sağlanacak. Görev, Babu'l Mendeb Boğazı ve Hürmüz Boğazı'ndaki ana deniz ulaştırma hatlarının yanı sıra Kızıldeniz, Aden Körfezi, Umman Körfezi ve Basra Körfezi'ndeki uluslararası sulara aktif olacak. Merkezi Yunanistan'ın Larissa şehrinde olacak deniz görevine Tuğamiral Vasileios Gryparis komuta edecek. Yemen'deki Husi militanları 31 Ekim 2023'ten beri Kızıldeniz, Aden Körfezi ve Umman Körfezi'ndeki gemileri

hedef olarak saldırılar düzenliyor. Bu saldırılar, ticari gemilerdeki sivillerin hayatını tehlikeye atmanın yanında ve açık denizlerin serbestisinin ve Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi'nde yer alan uluslararası seyrüsefer için kullanılan boğazlardan transit geçiş hakkının ihlali anlamı taşıyor.

Birleşmiş Milletler Güvenlik Konseyi, u kapsamında, 10 Ocak 2024 tarihinde Babu'l Mendeb Boğazı'ndan geçen ticari gemiler de dâhil olmak üzere Kızıldeniz'deki tüm devletlerin gemilerinin seyir hak ve özgürlüklerinin kullanılmasının önemini vurgulayarak, Husilerin ticari gemilere yönelik saldırılarını şiddetle kınayan 2722 (2024) sayılı Kararı kabul etti.

**(Kaynak: AB Konseyi Web Sitesi)**

## BİYOYAKITLARLA GÜVENLİ YAKIT İKMALİ HAKKINDA EMSA ÇALIŞMALARI

EMSA tarafından yayımlanan ve biyoyakıtların güvenli kullanımına mercek tutan çalışmada biyoyakıtlar detaylı olarak değerlendiriliyor.

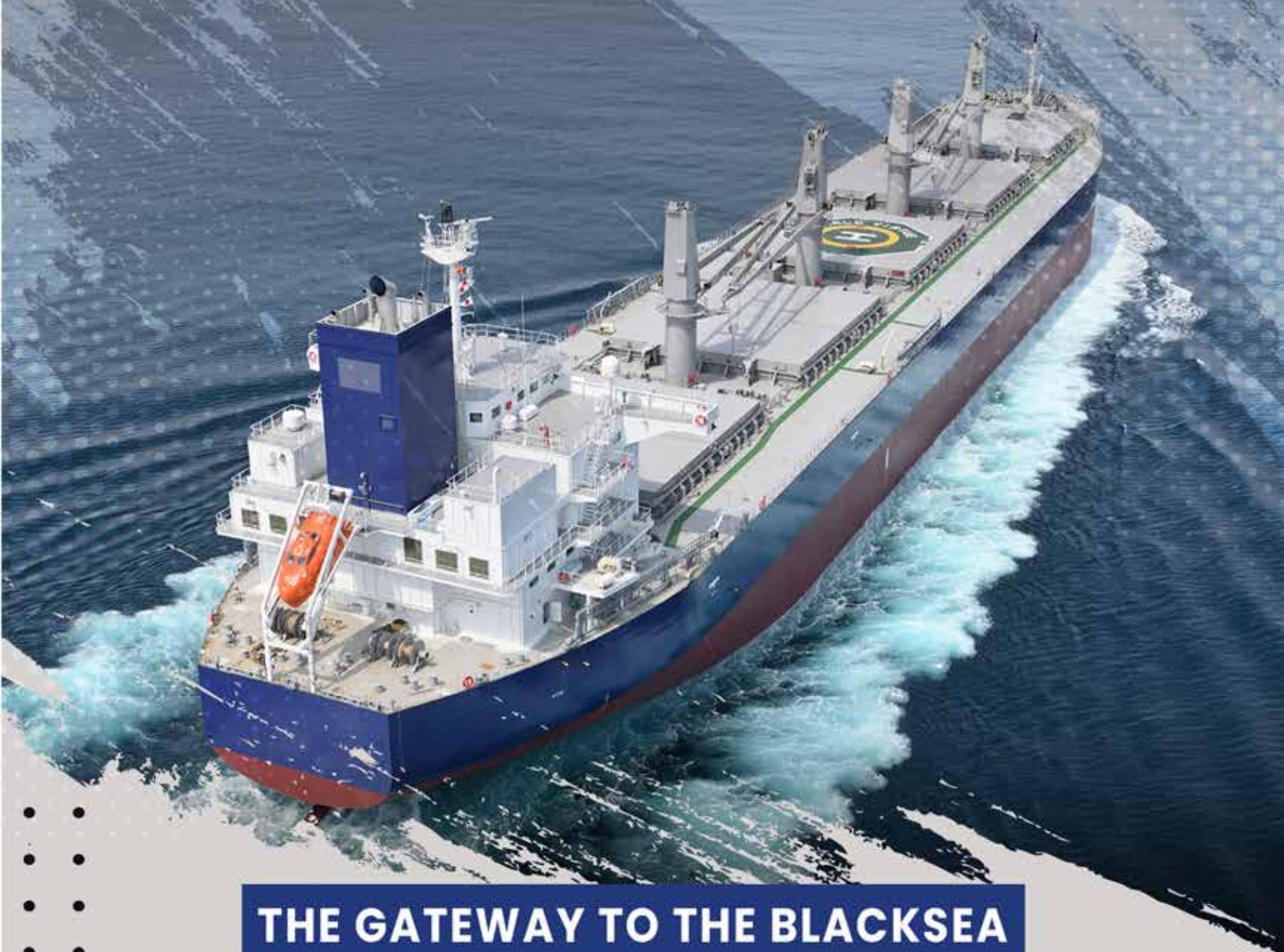


Denizcilik sektörü daha sürdürülebilir bir geleceğe ilerledikçe, küresel filonun karbon salınımının azaltılmasında biyoyakıt seçeneği gündeme geldi. Ancak denizcilik sektöründe saf biyoyakıt ve biyoyakıt karışımları kullanılmaya

başlansa da bu yakıtların ne kadar güvenli oldukları geniş çapta araştırılmadı ya da anlaşılmadı. European Maritime Safety Agency (Avrupa Deniz Güvenliği Ajansı-EMSA) 2022 yılında denizcilikte biyoyakıtların potansiyeline ilişkin güncellenmiş bir çalışma yayımlayarak denizcilik operasyonları için en umut verici biyoyakıtlar belirledi. Bu biyoyakıtlar arasında biyometanol, biyo-FT-dizel, biyodimetil eter (DME), HVO ve FAME ve ilgili karışımlar var. EMSA tarafından yapılan çalışma mevcut üretim kapasitesi, depolama ve dağıtım altyapısı

ile güç üretimi teknolojilerini dikkate alarak, teknik-ekonomik analizler ve risk tabanlı vaka çalışmalarını içeriyor. Ayrıca biyoyakıt ile yakıt alımı güvenlik yönlerine ilişkin çalışmanın ilk bölümünde parlama noktası, toksisite ve soğuk akış özellikleri gibi güvenlik açıları bakımından önceden seçilmiş biyoyakıtların kapsamlı bir analizi sunuluyor. Çalışmada bu parametrelerin yakıt ikmal işlemleri sırasında güvenlik endişelerine yol açabilecek tehlike belirleme incelemesini de barındırıyor.

**(Kaynak: EMSA)**



THE GATEWAY TO THE BLACKSEA

# TRANSBOS

## SHIPPING AGENCY

TB

TRANSBOS

[www.transbospor.com.tr](http://www.transbospor.com.tr)



## MEMORANDUMLAR KAPSAMINDA TÜRK BAYRAKLI GEMİ TUTULMALARI İSTATİSTİKLERİ

1 Ocak – 20 Şubat 2024 itibariyle Türk Bayraklı gemilerin Memorandumlar kapsamında güncel denetim ve tutulma istatistikleri aşağıdaki tablolarda sunulmaktadır.

LİMAN DEVLETİ KONTROL BÖLGELERİ	OCAK 2024	ŞUBAT 2024
PARİS LİMAN DEVLETİ MUTABAKATI ZAPTI (PARIS MOU)	BİRLEŞİK KRALLIK (NEWPORT-GWENT)	TUTULMA YOK
TOKYO LİMAN DEVLETİ MUTABAKATI ZAPTI (TOKYO MOU)	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK
KARADENİZ LİMAN DEVLETİ MUTABAKATI ZAPTI (BLACK SEA MOU)	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK
AKDENİZ LİMAN DEVLETİ MUTABAKATI ZAPTI (MEDITERRANEAN MOU)	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK
AMERİKA BİRLEŞİK DEVLETLERİ SAHİL GÜVENLİK (USCG)	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK

### YILLARA GÖRE TUTULMA TABLOSU (2017-20.02.2024)\*

LİMAN DEVLETİ KONTROL BÖLGELERİ	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024 (Ocak-Şubat)
PARIS MOU	14	7	4	3	1	7	7	1 Tutulma (18 Denetleme)
TOKYO MOU	3	0	2	0	0	0	0	0 Tutulma (0 Denetleme)
BS MOU	11	2	0	1	0	2	1	0 Tutulma (23 Denetleme)
MED MOU	0	5	0	0	0	0	0	0 Tutulma (8 Denetleme)
USCG	-	1 **	0 **	1 **	1 **	0 **	0 **	0 Tutulma **

\* İstatistiklere konu olan rakamlar, tutulmalara yapılan itirazların kabul görmesini müteakip değişebilmektedir.

\*\* USCG Web Sitesinden denetleme rakamlarına ulaşılamamaktadır.

\*\*İMEAK Deniz Ticaret Odası Deniz Ticareti ve Deniz Ulaştırması Genel Sekreter Yardımcılığı bünyesinde hazırlanmıştır.  
Hazırlayan: Mustafa YAVUZYLMAZ (Deniz Ulaştırma Müdürü)

**KNOWLEDGE  
PROTECTS,  
EXPERIENCE  
SAVES,  
TEAMWORK  
DELIVERS**

# ALWAYS



**KUZEYSİGORTA**

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



\* ULUÇ KEDME

Çin yeni yılının da bitmesi ile birlikte markette özellikle koster tonajında beklenen pozitif hareket henüz gerçekleşmese de özellikle büyük tonajlarda kıpırdamanın başladığından söz etmemiz yanlış olmayacaktır. Son bir aylık endeks verilerine baktığımızda değişimlerin Baltık Handysize Endeksi'nde %7 civarı pozitif yönde, Baltık Supramax Endeksi'nde %13 civarı pozitif yönde, Baltık Panamax Endeksi'nde %4 civarı negatif yönde ve son olarak Baltık Capesize Endeksi'nde ise %73 civarı pozitif yönde olduğunu gözlemliyoruz. Bu artışlarında etkisi ile genel endeks olan Baltık Kuruyük Endeksi'nde (BDI) ise değişim pozitif

## Markette büyük tonajlarda kıpırdamanın başladığından söz edebiliriz

yönde %34 civarıdır. Yakın vadede büyük tonaj endekslerinde raporlarda dile getirilen yükseliş trendinin bir süre daha devam edeceği öngörülmüşken, ileriki süreçte gelecek yeni verileri de sizlerle paylaşıyor olacağız. Gemi alım-satım tarafına baktığımızda ise market ile orantılı bir şekilde geçtiğimiz aylara kıyas ile el değiştirmelerin arttığını gözlemlememize karşın halen beklenen düzeyde olmamasının temelinde ise marketin de oldukça önünde seyreden gemi fiyatlarının etkisi gözükmektedir.

Tanker piyasalarına baktığımızda ise Beyaz Mal Endeksi'nde geçen ayın aksine %16 civarı bir geri çekilme göze çarparken, Siyah Mal Endekslerinde ise bu çekilmenin %10 ile sınırlı kaldığını görüyoruz. Brent petrol ise geçen ayda iletmiş gibi 80-81 dolar bandında seyrine devam etmektedir.

Demir-çelik piyasalarında aşağı yönlü eğilim devam ederken yakın vadede beklentiler düşüş trendinin bir süre daha devam edeceği yönünde

gözükmektedir. Diğer taraftan hurda fiyatlarında ise geçtiğimiz aylardaki seviyelerin korunduğunu iletebiliriz. Küresel gemi geri dönüşüm piyasalarına nüfuz eden sakinliğin, beklenen tonaj arz artışının gerçekleşmemesinden sebep özellikle ilkbahara kadar devam etmesi beklenmektedir ve bu bağlamda pek çok kişinin yılbaşıdan önce beklediği küresel geri dönüşüm hacimlerinde toparlanmanın henüz gerçekleşmediğini görüyoruz. Özellikle hurda piyasalarında konteyner gemisi arzı bekleniyordu, ancak Kızıldeniz çatışmalarından etkilenen ticaret rotaları sebebi ile konteyner gemisi kiralama piyasalarında artışın bir süre daha konteyner marketini de tatmin etmesi beklendiğinden bunun da gemi geri dönüşümün beklentilerini yakın vadede karşılayamayacağı gözükmektedir. Son olarak gemi geri dönüşüm piyasalarında bir aydan uzun bir süredir zirveyi Pakistan ve Bangladeş'in koruduğunu söyleyebiliriz.

**KERTE DENİZCİLİK GEMİ ALIM-SATIM BROKERLİĞİ**

### ŞUBAT 2024 SATIŞI RAPOR EDİLEN GEMİLER

GEMİ İSMİ	DWT	İNŞA YILI	İNŞA ÜLKESİ	GEMİ TİPİ	ALICI ÜLKESİ	FİYAT US\$ M
LAGO DI LUGANO	32.271	2008	JAPAN	BULK	NA	10,60
ST. ANDREW	32.751	2010	CHINA	BULK	GREEK	NA
ECO SPLENDOR	38.302	2013	JAPAN	BULK	TURKISH	18,10
MAESTRO SAPPHIRE	39.830	2020	JAPAN	BULK	TURKISH	29,25
SEAMAC NIDHI	56.755	2010	CHINA	BULK	NA	10,80
CMB CHIIKAKO	61.299	2014	JAPAN	BULK	GREEK	24,80
ZEYNO	63.064	2014	CHINA	BULK	EUROPEAN	22,10





W-GALAXY	76.629	2006	JAPAN	BULK	CHINESE	13,00
MAGIC NEBULA	80.282	2010	KOREA	BULK	NA	16,00
SAPIENTZA	177.736	2008	CHINA	BULK	CHINESE	22,60
CAROUGE	182.080	2023	JAPAN	BULK	NA	NA
ALLIANCE	33.755	2012	CHINA	BULK	GREEK	12,20
NORDIC MERCHANTS	37.205	2014	CHINA	BULK	NA	15,30
BAO JIA	48.913	1999	JAPAN	BULK	CHINESE	5,30
BEIJING VENTURE	53.600	2010	CHINA	BULK	NA	11,00
WESTERN EYDE	55.819	2014	JAPAN	BULK	*NA	22,00
MATSU ARROW	55.975	2014	JAPAN	BULK	*	22,00
PEGASUS	56.726	2011	CHINA	BULK	NA	13,00
FLC HARMONY	56.788	2008	CHINA	BULK	NA	9,80
SOLAR AFRICA	58.064	2011	PHILIPPINES	BULK	GREEK	17,80
OCEAN VENUS	61.464	2012	JAPAN	BULK	NA	21,00
SSI PRIVILEGE	63.566	2019	CHINA	BULK	NA	30,30
FENDA 18	73.288	2000	JAPAN	BULK	CHINESE	7,00
GREAT VENTURE	73.283	2008	JAPAN	BULK	CHINESE	14,10
VINCENT TRADER	81.567	2019	CHINA	BULK	CHINESE	31,25
SCARLET ROBIN	82.235	2016	JAPAN	BULK	GREEK	29,00
RISING LOONG	91.439	2002	JAPAN	BULK	NA	10,70
AM GHENT	93.168	2011	CHINA	BULK	*NA	15,20
AM TUBARAO	93.225	2011	CHINA	BULK	*	14,90
AM POINT LISAS	93.238	2010	CHINA	BULK	CHINESE	14,00
BIG BANG	174.109	2007	CHINA	BULK	CHINESE	20,00
ZHONG MAY	176.403	2011	CHINA	BULK	EUROPEAN	27,00
SEAMATE	177.775	2010	CHINA	BULK	CHINESE	26,00
NEW DELIGHT	181.279	2012	JAPAN	BULK	HK BASED	30,95
LAN MAY	206.007	2011	CHINA	BULK	*CHINESE	*73
QING MAY	206.117	2012	CHINA	BULK	*	*
UNI WEALTH	29.256	2009	CHINA	BULK	NA	9,50
SOLAR OAK	208.892	2021	CHINA	BULK	*GREEK	*262
SOLAR NOVA	208.892	2021	CHINA	BULK	*	*
SOLAR QUANTUM	209.471	2020	CHINA	BULK	*	*
SOLAR PRIDE	209.471	2020	CHINA	BULK	*	*
RUI FU XING	37.064	2012	KOREA	BULK	NA	16,30
AMARNATH	53.169	2004	JAPAN	BULK	EUROPEAN	7,75
KING BATON ROUGE	55.884	2014	JAPAN	BULK	GREEK	22,00
TOMORROW	56.025	2013	JAPAN	BULK	GREEK	18,70
ISABELLA M	56.056	2006	JAPAN	BULK	CHINESE	12,50
SEA STAR	56.591	2014	CHINA	BULK	NA	16,00
HAI YANG ZHI HUA	56.603	2011	CHINA	BULK	*EUROPEAN	*24,7
LAN HAI SHENG HUI	56.616	2011	CHINA	BULK	*	*
PAN PRIDE	56.907	2011	CHINA	BULK	NA	12,80

RUI FU KANG	57.000	2011	CHINA	BULK	NA	12,80
CP GUANGZHOU	63.527	2015	CHINA	BULK	*CHINESE	23,80
CP TIANJIN	63.541	2016	CHINA	BULK	*	23,80
ALPHA AFOVOS	74.428	2001	KOREA	BULK	NA	7,00
GOLDEN BULL	75.000	2012	PIPAVAV	BULK	NA	16,00
KERVEROS	76.602	2003	JAPAN	BULK	NA	9,35
ARTEMIS	76.942	2006	JAPAN	BULK	NA	13,00
MAGIC VENUS	83.416	2010	JAPAN	BULK	NA	17,50
CHARLOTTE OLDENDORFF	93.296	2010	CHINA	BULK	GREEK	15,50
CAPE STAR	175.366	2010	CHINA	BULK	CHINESE	21,00
BEATRICE	25.932	2013	JAPAN	TANKER	NA	29,00
SEA HELIOS	45.948	2004	JAPAN	TANKER	TURKISH	15,00
LAFAYETTE BAY	49.990	2015	KOREA	TANKER	*US BASED	*238
JENNINGS BAY	49.990	2015	KOREA	TANKER	*	*
SAINT ALBANS BAY	49.990	2015	KOREA	TANKER	*	*
HARRISON BAY	49.990	2015	KOREA	TANKER	*	*
CRYSTAL BAY	49.990	2014	KOREA	TANKER	*	*
EXCELSIOR BAY	49.990	2014	KOREA	TANKER	*	*
FRONT THOR	156.719	2010	CHINA	TANKER	NA	45,50
JULIA A	165.293	2003	KOREA	TANKER	TURKISH	NA
NAVE SPHERICAL	297.572	2009	CHINA	TANKER	NA	53,90
ESHIPS AGAMID	13.130	2006	KOREA	TANKER	MIDDLE EASTERN	9,10
PATARA	16.979	2007	TURKEY	TANKER	NA	13,50
VULCANO M	21.297	2004	SPAIN	TANKER	NA	12,40
CSC BRAVE	45.853	2007	CHINA	TANKER	NA	19,30
KORO SEA	105.905	2008	JAPAN	TANKER	VIETNAMESE	39,50
ALITA I	112.118	2001	KOREA	TANKER	NA	19,00
AFRA ROSSI	115.829	2010	PHILIPPINES	TANKER	CHINESE	45,50
SKS DRIVA	11.956	2010	KOREA	TANKER	*UK	*104
SKS DARENT	199.456	2011	KOREA	TANKER	*	*
TRF HORTEN	297.638	2018	PHILIPPINES	TANKER	NA	102,00
OWL 2	13.020	2008	KOREA	TANKER	TURKISH	9,20
PATRICIA	16.642	2005	CHINA	TANKER	NA	9,20
PATEA	16.651	2008	CHINA	TANKER	NA	13,20
OLYMPIC GLORY	36.990	2005	KOREA	TANKER	NA	16,50
PAPRIKA	40.128	2003	KOREA	TANKER	NA	15,50
STI TRIBECA	49.990	2015	KOREA	TANKER	KOREAN	39,10
PELAGIC TIAMEN	50.885	2006	KOREA	TANKER	NA	20,00

MARE ORIENS	110.295	2008	JAPAN	TANKER	CHINESE	42,00
WONDER SIRIUS	115.340	2005	KOREA	TANKER	NA	33,80
ASKVIKEN	109.999	2023	CHINA	TANKER	*GREEK	*357,00
ANGLEVIKEN	109.999	2023	CHINA	TANKER	*	*
EIKEVIKEN	112.459	2019	KOREA	TANKER	*	*
BREIVIKEN	112.459	2018	KOREA	TANKER	*	*
MORVIKEN	157.610	2018	KOREA	TANKER	*	*
EUROCHAMPION 2004	164.608	2005	KOREA	TANKER	NA	NA
MILTADIS JUNIOR	320.926	2014	CHINA	TANKER	NA	80,00

\*Enbloc satışı ifade eder

ÜLKE	HURDA FİYATLARI		
	Dökme Kuruyük (per T/LTD)	Tanker (per T/LTD)	Konteyner (per T/LTD)
HİNDİSTAN	US\$ 475-485	US\$ 495-505	US\$ 515-525
PAKİSTAN	US\$ 495-505	US\$ 515-525	US\$ 535-545
BANGLADEŞ	US\$ 505-515	US\$ 525-535	US\$ 545-555
TÜRKİYE	US\$ 335-345	US\$ 345-355	US\$ 355-365

## ŞUBAT 2024 RAPOR EDİLEN HURDA SATIŞLARI

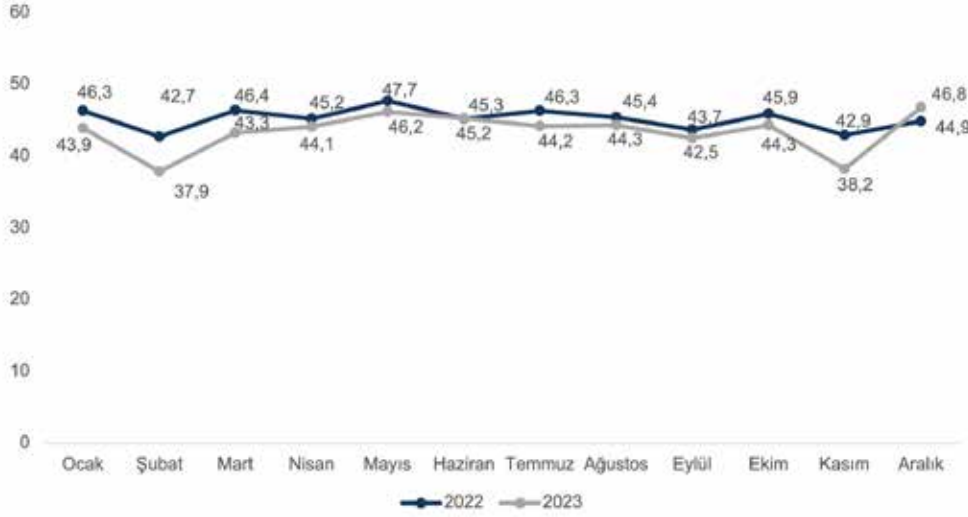
Gemi İsmi	DWT	LWT	İnşa Yılı	Gemi Tipi	Alıcı Ülkesi	USD PER T/LWT
LEGASPI	1.600	1.506	1984	GENERAL CARGO	BANGLADESH	NA
NAND RAGAJDI	2.255	813	1991	GENERAL CARGO	NA	NA
SINAR TARAKAN	3.821	2.163	1995	GAS	BANGLADESH	540
HASAN	7.209	2.211	1991	GENERAL CARGO	INDIA	NA
BONTRUP EMIRATES	42.497	13.200	1986	GENERAL CARGO	BANGLADESH	520
FUKUDA	2.217	674	1992	TANKER	BANGLADESH	750
WADI S	70.087	10.247	1994	BULKER	BANGLADESH	530
MTT SINGAPORE	10.354	3.827	1996	CONTAINER	NA	512
MSC EAGLE F	17.451	6.809	2000	GENERAL CARGO	INDIA	505
RONG DA CHANG SHA	22.271	9.346	1998	GENERAL CARGO	BANGLADESH	535
MSC JEMIMA	42.288	12.677	1994	CONTAINER	INDIA	525

Kaynaklar: KERTE Denizcilik Broker Ağı, IHS-Seaweb, Equasis

# 2022-2023 YÜK İSTATİSTİKLERİ

Limanlarımızda gerçekleşen toplam yük elleçleme miktarı 2023 yılı aralık ayında bir önceki yılın aynı ayına göre %4,2 artış göstererek 46.767.286 ton olmuştur.

**Grafik 1. Limanlarımızda Gerçekleştirilen Toplam Yük Elleçlemesi (Ton), Aralık 2023**



**Kaynak: Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, İMEAK Deniz Ticaret Odası Görselleri**

**Denizyolu ile yapılan dış ticaret 2023 yılı aralık ayında bir önceki yılın aynı ayına göre %13,5 arttı.**

Limanlarımızda gerçekleştirilen ihracat amaçlı yükleme miktarı 2023 yılı aralık ayında bir önceki yılın aynı ayına göre %12,5 artarak 13.048.195 ton,  
 - Limanlarımızda gerçekleştirilen ithalat amaçlı boşaltma miktarı 2023 yılı aralık ayında bir önceki yılın aynı ayına göre %14,1 artarak 23.327.302 ton,  
 - Dış ticaret taşımacılığında (ithalat+ihracat) toplam yük miktarı 2023 yılı aralık ayında bir önceki yılın aynı ayına göre %13,5 artarak 36.375.497 ton olmuştur.

**Tablo 1. Denizyolu ile Dış Ticaret, Aralık 2023**

Aylar	Yıllar	İhracat		İthalat		Dış Ticaret	
		Miktar (Ton)	Değişim	Miktar (Ton)	Değişim	Miktar	Değişim
Aralık	2022	11.595.921	12,5%	20.438.869	14,1%	32.034.790	13,5%
	2023	13.048.195		23.327.302		36.375.497	
Ocak - Aralık	2022	150.172.902	-9,8%	243.917.119	5,04%	394.090.021	-0,6%
	2023	135.510.681		256.206.627		391.717.308	

**Kaynak: Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, İMEAK Deniz Ticaret Odası Hesaplamaları**

*\*İMEAK Deniz Ticaret Odası Deniz Ticareti ve Deniz Ulaştırması Genel Sekreter Yardımcılığı bünyesinde hazırlanmıştır.  
 Hazırlayan: Metin AK (Sektörel Araştırmalar Uzmanı)*



**T H O R**  
**MARINE S.A.®**

► Lashing & Unlashing Hizmetleri ► Gözetim Hizmetleri ► Liman Hizmetleri



**TÜRKİYE'DE SİGORTA GÜVENCESİNDE  
LASHING HİZMETİ VEREN TEK FİRMA**

**Thor Uluslararası Denizcilik Liman Hizmetleri Pazarlama A.Ş.**

**İstanbul** : Yeşilköy Mah. Atatürk Cad. Egs Business Park B2 Blok No:12 Kat:7  
D:259 Bakırköy / İstanbul

**İskenderun**: Dumlupınar Mah. 312 Sk. No:11 Sanayi Sitesi, İskenderun / Hatay  
**İzmir** : Samurlu Mah. 1244 Sk. No:18B Yeni-Sanayi, Aliaga / İzmir

**Tel** : +90 212 438 00 39

**7/24** : +90 532 710 80 03

**E-mail** : thor@thormarinesa.com.tr

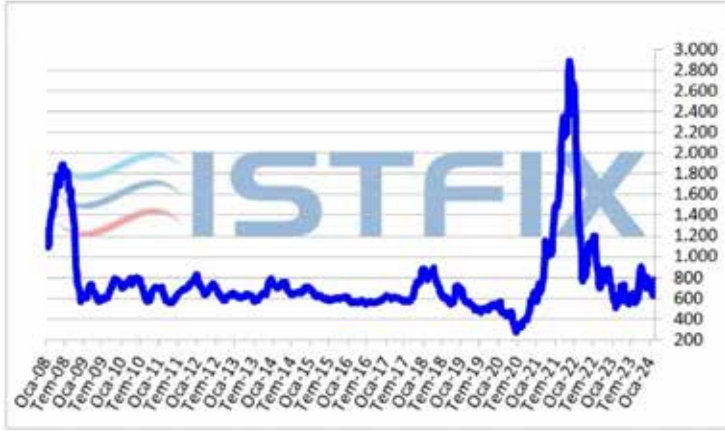


[www.thormarinesa.com.tr](http://www.thormarinesa.com.tr)

26.02.2024

## 9. HAFTA KOSTER PAZAR RAPORU & DEĞERLENDİRMELER

ISTFIX Bileşik Endeksi geçen haftaki 773 puandan 766 puana düştü. Çin’de piyasalar açılırken tuhaf şekilde Karadeniz ve Akdeniz’deki piyasalar sessizliğe bürünmeye başladı. Baltık ve Kuzeybatı Avrupa’da ise navlunlar artışa devam etti ve bir denge oluştu.



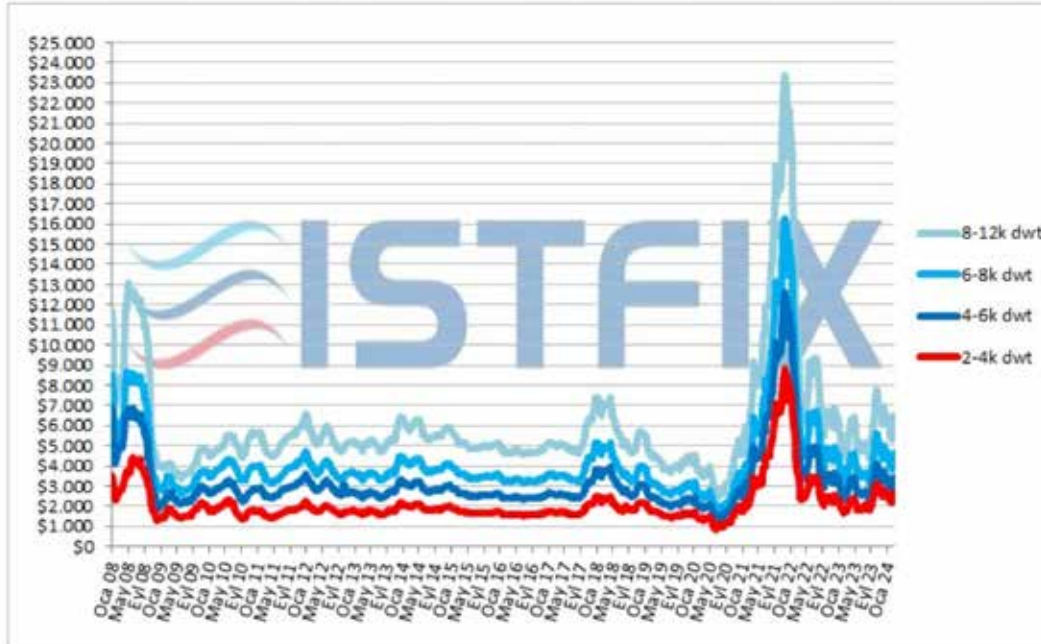
ISTFIX Haftalık Birleşik Endeks 2008-2024



ISTFIX – Son 1 yıl

### NAVLUNLAR

USD / gün	2-4k dwt	4-6k dwt	6-8k dwt	8-12k dwt
Bu Hafta	2.659	3.430	4.626	6.440
Geçen Hafta	2.683	3.461	4.668	6.499
Geçen Ay	2.333	3.009	4.058	5.650
Geçen Yıl	1.762	2.519	3.397	4.730



ISTFIX Haftalık Navlunlar 2008-2024

## TEMSİLİ YÜK BAĞLANTILARI

Tonnage	Cargo	LOAD. - DISCH. PORT	L/D Rate (t/day)	Freight (\$/tonne)
3000	UREA (51')	ISKENDERUN-IZMAIL	1000/1000	28.00
3300	STEEL COILS	IZMAIL-2 x EC GREECE	1200/1200	38.00
3500	SALT IN BB	ALEXANDRIA-IZMAIL	1250/1250	24.00
4000	PIPES	EREGLI-RIJEKA	1600/1600	39.00
5000	FERTILIZERS	DAMIETTA-CHERNOMORSK	2000/2000	32.00
5500	STEEL COILS	ODESSA-NAPLES	2000/2000	46.00
5500	UREA (51')	DAMIETTA-SETE	2500/2000	35.00
6000	COPPER CATHODES	TANGIER-ALEXANDRIA	2000/1000	37.00
6000	ALUMINIUM PRODUCTS	GENOA-VARNA	1000/1000	37.00
6000	CORN (51')	ODESSA-TARTOUS	1500/1500	35.00
7700	STEEL PRODUCTS	MARMARA-DURRES	2000/1500	26.00
10000	STEEL COILS	ODESSA-NAPLES	2500/2000	44.00
10000	GRAINS (45')	ODESSA-DAMIETTA	2000/2000	33.00

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.

Bu rapordaki bilgiler ISTFIX Araştırmaekibinin güvenilir bulduğukaynaklardan ve piyasa analizlerinden derlenmiştir. Rapor, yayımlandığı tarih için güvenilirdir. ISTFIX, alıcı tarafından bu raporun herhangi bir şekilde kullanımından doğabilecek olası bir sorumluluğu kabul etmemektedir.

## S&P VE HURDA

Bu hafta herhangi bir koster satışı duyulmadı.

## YAKIT

Bu hafta petrol fiyatları yine düşüş kaydetti. Batı Teksas tipi ham petrol (WTI) geçen hafta geldiği 79,7 dolar/varilden 76,7 dolar/varile düşerken Brent tipi ham petrol de 83.5 dolar/varilden 81.6 dolar/vairle geldi. Gemi yakıt fiyatları aynı eğilimle ufak düşüşler kaydetti.

USD / mt	Rotterdam	Gibraltar	Malta	İstanbul
	<b>MGO</b>	<b>MGO</b>	<b>MGO</b>	<b>MGO</b>
<b>Bu Hafta</b>	813,50	889,00	874,00	908,50
<b>Geçen Hafta</b>	827,00	895,50	910,00	913,50
<b>Değişim</b>	-1,63%	-0,73%	-3,96%	-0,55%

Avrupa Gemi Yakıt Fiyatları

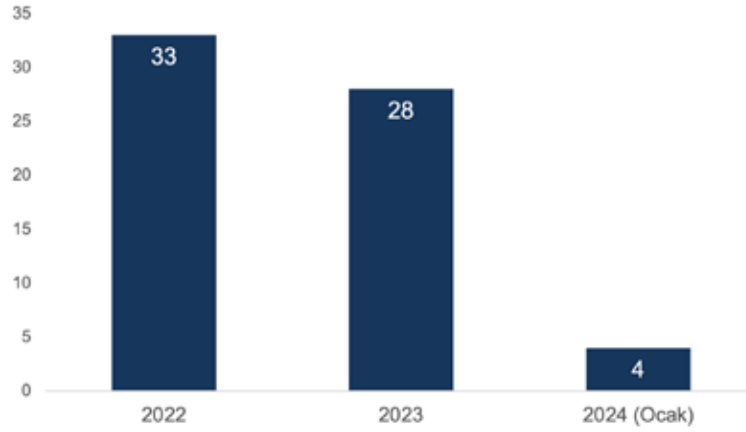


## TÜRKİYE'DE GEMİ GERİ DÖNÜŞÜM (Bayrak Ülkelerine Göre Listelenmiştir) OCAK 2024

Sıra No	Gemi Adı	IMO NO	Tipi	Bayrak	Tonajı GT	Tonajı DWT	İnşa Yılı	Geliş Tarihi
1	Moby Vincent	7360605	Yolcu Gemisi	İtalya	12.187	2.541	1974	20.01.2024
2	Maestro Sun	8401133	Kuruyük / RO - RO	Marshall Adaları	15.375	9.200	1986	13.01.2024
3	Pride of Canterbury	9007295	RO-RO Yolcu Gemisi	Saint Kitts ve Nevis	30.635	7.509	1991	1.01.2024
4	Habiba M	7396654	Kuruyük Gemisi	Tanzanya	2.627	3.739	1975	1.01.2024

**Kaynak:** Clarksons Research Services Limited ve İMEAK Deniz Ticaret Odası Görselleri

## TÜRKİYE'DE YILLAR İTİBARIYLA GEMİ GERİ DÖNÜŞÜME TABİ TUTULAN GEMİLER (Adet ve LTDx1000)



**Kaynak:** Clarksons Research Services Limited ve İMEAK Deniz Ticaret Odası Görselleri

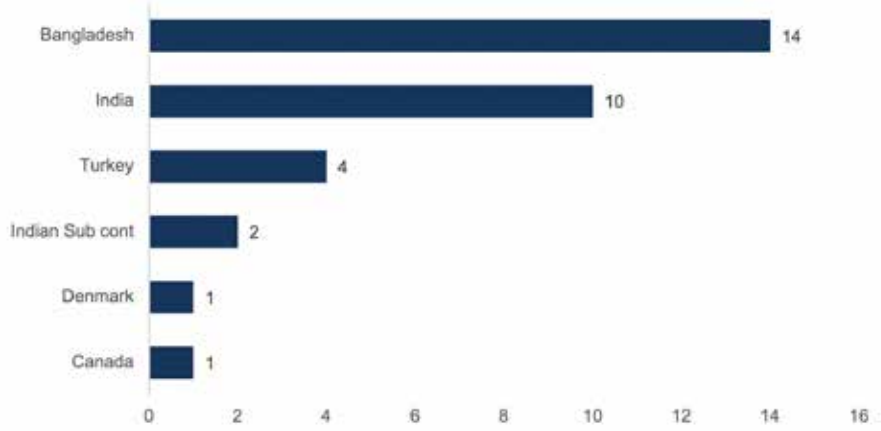
## DÜNYADA GEMİ GERİ DÖNÜŞÜM (Gemi Tiplerine Göre Listelenmiştir) OCAK 2024

Gemi Tipi	OCAK		
	Adet	Ortalama Yaş	Toplam DWT
Bulk	3	41,3	102.791
Container	7	29,9	162.724
GCargo	5	36,8	14.705
LPG	1	35,0	3.814
MPP	3	27,7	46.081
MPP/Hvy. Lift	1	26,0	22.271
Pass/Car F.	2	41,5	10.050
Products	1	32,0	2.217
Reefer	1	33,0	6.120
Rfr Fish C.	1	40,0	2.397
Ro-Ro	2	35,5	14.081
Tanker	2	34,0	315.964
Tug	3	33,7	393
<b>Genel Toplam</b>	<b>32</b>	<b>34,0</b>	<b>703.608</b>

**Kaynak:** Clarksons Research Services Limited ve İMEAK Deniz Ticaret Odası Hesaplamaları

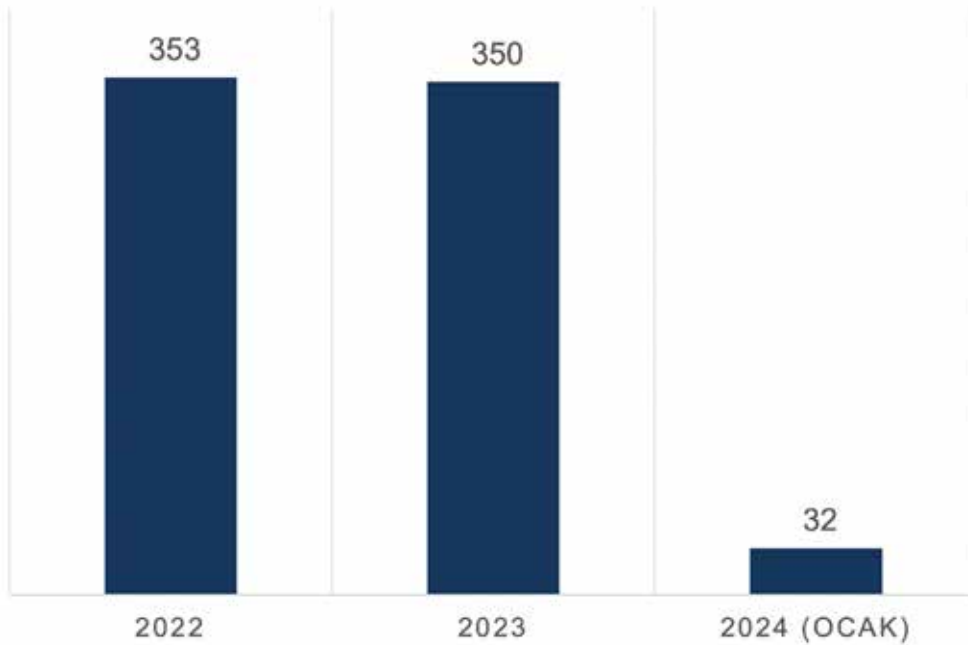


## GEMİ GERİ DÖNÜŞÜMÜNDE ADET BAZINDA ÜLKELER (OCAK 2024)



**Kaynak:** Clarksons Research Services Limited ve İMEAK Deniz Ticaret Odası Görselleri

## DÜNYADA YILLAR İTİBARIYLA GEMİ GERİ DÖNÜŞÜME TABİ TUTULAN GEMİLER (Adet)



**Kaynak:** Clarksons Research Services Limited ve İMEAK Deniz Ticaret Odası Görselleri

\*İMEAK Deniz Ticaret Odası Deniz Ticareti ve Deniz Ulaştırması Genel Sekreter Yardımcılığı bünyesinde hazırlanmıştır.  
HAZIRLAYANLAR: Metin AK (Sektörel Araştırmalar Uzmanı) Aycan KULAKSIZ HACİBEBEKOĞLU (Sektörel Araştırmalar Uzmanı)  
Meryem ÇELİK (Deniz Ticareti Sorumlusu)



**Poseidon  
Marine**

# FIRE & SAFETY WORLD WIDE SERVICE 7/24



T. +90 216 493 44 24 - [info@poseidontr.net](mailto:info@poseidontr.net) - [operation@poseidontr.net](mailto:operation@poseidontr.net) - [www.poseidontr.net](http://www.poseidontr.net)

Head Office : Evliya Çelebi Mah. Mehmet Akif sk. No:1 Tuzla-Istanbul / TURKIYE

Service Station1 : Evliya Çelebi Mah. Fersah sk. Tuzla gemi yan sanayi sitesi E Blok no:1/9 Tuzla- Istanbul/ TURKIYE

Service Station2 : Evliya Çelebi Mah. Fersah sk. Tuzla gemi yan sanayi sitesi E Blok no:1/1 Tuzla- Istanbul/ TURKIYE

# MESSI

MARINE ENGINE SPARES SERVICE INT. INC.



## SPARE PARTS / SCOPE OF SUPPLY

Spare Parts of the **Highest Quality** at **Reasonable Price** from the most diverse and **Renowned Manufacturers**.  
MESSI is specialized in providing **OEM Spare Parts** for all **Sea-going Vessels**.



## REPAIR / TECHNICAL SERVICE

We operate in-house network of multi-skilled **Maritime Engineers**, providing **Engineering Solutions**, **Maintenance** and **Installation Services**.



## NETWORK / OPERATION


Our well-trained and skilled team ensure proper packing and dispatch **World-Wide**.

## SPARE PARTS SUPPLIER

MESSI is an Istanbul based **Marine Spare Parts Supplier** of most **Renowned Manufacturers** with 97% stock availability on key driveline items.


## SPARE PARTS


- ✓ Main Engine Spare Parts
- ✓ Auxiliary Engine Spare Parts
- ✓ Fuel Injection & Fuel Pump Spare Parts
- ✓ Filters & Spare Parts
- ✓ Compressor & Separator Spare Parts
- ✓ Heat Exchanger Plates & Gaskets
- ✓ Pump Spare Parts
- ✓ Turbo Charger Spare Parts

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

 @messiserviceinc

 @messiservice

 [info@messiservice.com](mailto:info@messiservice.com)

 +90 216 599 06 39

### TÜRKİYE'NİN EN ÇOK STOĞA SAHİP GEMİ YEDEK PARÇA TEDARİK FİRMASI



### BAKIM VE ONARIM HİZMETLERİ



### DÜNYA'DAKİ İLK VE TEK FİLTRESİZ UV TİP "BWMS"



**BSKY**  
HİDROSİKLON TEKNOLOJİSİ

### YEDEK PARÇALAR

ANA MAKİNA YEDEK PARÇALARI  
YARDIMCI EKİPMAN YEDEK PARÇALARI  
GEAR BOX  
TURBOCHARGER & YEDEK PARÇALARI  
SEPERATÖRLER  
POMPA PARÇALARI  
GOVERNOR & YEDEKLERİ  
HAVA KOMPRESÖR PARÇALARI  
ŞAFT KOVANI & KEÇE SETİ  
HAVA SOĞUTUCU & ISI DEĞİŞTİRİCİLER  
GÜVERTE EKİPMANLARI  
NAVİGASYON EKİPMANLARI  
ÖLÇÜM CİHAZLARI  
ELEKTRİK EKİPMAN & PARÇALARI



### SERVİS HİZMETLERİ

ANA MAKİNA BAKIM VE TAMİRİ  
YEDEK MAKİNA BAKIM VE TAMİRİ  
GEAR BOX BAKIM VE TAMİRİ  
TURBOCHARGER BAKIM VE TAMİRİ  
PİSTON BAKIM VE TAMİRİ  
VALF VE VALF YATAĞI BAKIM VE TAMİRİ  
SİLİNDİR GÖMLEĞİ HONLAMA İŞLEMİ  
ULTRASONİK TEMİZLİK  
ELEKTRİK VE ELEKTRONİK BAKIM VE TAMİRİ  
SATIŞ SONRASI DESTEK HİZMETLERİ



### BALLAST WATER MANAGEMENT SYSTEM

- ✓ TATLI VE TUZLU SULARDA KULLANILABİLİR
- ✓ MİKRON TİP FİLTRE İÇERMEZ
- ✓ TIKANMA RİSKİ YOKTUR
- ✓ GERİ YIKAMA SİSTEMİ YOKTUR
- ✓ HAREKETLİ PARÇA İÇERMEZ
- ✓ BAKIM VE DEĞİŞİM GEREKTİRMEZ
- ✓ MODÜLER KURULUM İMKANI SAĞLAR
- ✓ GEMİ ÖMRÜ KADAR GARANTİLİDİR



SHIP SPARE PARTS & ENGINEERING

yafdiesel.com.tr  
ballastwater.net



0090 216 494 49 02  
info@yafdiesel.com.tr