




POLARIS

HAZİRAN 2020

KARADENİZ TEKNİK ÜNİVERSİTESİ
SÜRMENE DENİZ BİLİMLERİ FAKÜLTESİ
DENİZ ULAŞTIRMA İŞLETME MÜHENDİSLİĞİ BÖLÜMÜ
ÖĞRENCİ KULÜBÜ DERGİSİ



Zaferi, denizi kontrol altında tutan,
ihtiyacı olan şeyi, ihtiyacı olduğu
zaman, istediği yere ulaştırabilen
ülke kazanır.

Mustafa Kemal Atatürk

M. Atatürk

İÇİNDEKİLER

- 03 KTÜ DÜİM
- 05 KTÜ DÜİM MEZUNLAR DERNEĞİ
- 09 PROF. DR. ERSAN BAŞAR İLE RÖPORTAJ
- 12 AYŞE ASLI BAŞAK İLE RÖPORTAJ
- 15 OTONOM GEMİLER
- 18 FALCO FERİBOTU
- 19 DENİZCİLİĞİN ENLERİ
- 23 COVID-19 VE DENİZCİLİĞE ETKİSİ
- 26 TÜRK DENİZCİLİĞİNDE YABANCILAŐMA
- 29 ERASMUS+
- 32 ZAMAN TÜNELİ
- 37 TEŞEKKÜR MESAĞI

EDİTÖR VE TASARIM
Ramazan Can KARABAŞ
Ahmet Burak GÜNGÖR

İÇERİK
Ramazan Can KARABAŞ
Ahmet Burak GÜNGÖR

Betül AĞA
Umut YILMAZ
Kübra KIRIK
Gülçin AL
Diyar AYKAL
Ali Zekeriya GÜN
Yusuf TAŐTAN
Orçun ÖZEREN

KTÜ - Muammer Dereli Yerleşkesi
Deniz Ulaştırma İŞletme Mühendisliği Bölümü
Soğuksu Mah. 61600 Sürmene / Trabzon
0 (462) 746 4045 & guverte@ktu.edu.tr



KARADENİZ TEKNİK ÜNİVERSİTESİ SÜRMENE DENİZ BİLİMLERİ FAKÜLTESİ DENİZ ULAŞTIRMA İŞLETME MÜHENDİSLİĞİ



1996 yılında Sürmene Deniz Bilimleri Fakültesi Çamburnu Yerleşkesi'nde eğitim öğretime başlamış, 2001 yılından sonra ise Muammer Dereli Yerleşkesi'ne geçmiştir. Bölümümüzde eğitim-öğretim, denizcilik örf ve adetlerine uygun olarak yapılmakta olup Türk Denizciliğine Uzakyol Vardiya Zabiti yetiştirmektedir.

Bölümümüz, Trabzon'un Sürmene İlçesinden Dünya Denizlerine uzanan bir serüvene ev sahipliği yapmıştır. Her yıl yeni mezunlar vererek bu serüvene ev sahipliği yapmaya devam etmektedir. Türk ve Dünya Denizciliğini ileriye taşıyacak genç, donanımlı Uzakyol Vardiya Zabitlerini mesleğe kazandıran ülkemizin başlıca okullarından biridir. Yükseköğretim Bilgi Sistemi'nden aldığımız 2019-2020 eğitim öğretim verilerine göre bölümümüzde 534 öğrenci eğitimlerine devam etmektedir. Bölümümüz mesleğe kazandırmış olduğu 891 mezunıyla denizcilik sektöründe yerini almıştır.

Bölümümüz öğrencileri; STCW 78/2010 Sözleşmesi gereklerine uygun olarak, tam donanımlı köprüüstü, ecdis, makine ve tanker simülasyon sistemleri, seyir, gemicilik ve bilgisayar laboratuvarları, denizde güvenlik, yangın eğitim ünitesi ile gemi terk sisteminden oluşan Denizde Güvenlik Eğitim Merkezi ile uygulamalı olarak eğitim almaktadır.

Bölümümüzün ilk öğrencilerinden bu yana her dönem fonetik alfabeden bir isimle anılır ve her dönem yeni başlayan öğrenciler, fonetik alfabeden sıradaki harfi olarak geleneği devam ettirir. Uniform Dönemi olarak 2019-2020 eğitim-öğretim yılında bizlerde bu yıl mezun olacak ve gemilerde çalışmaya başlayacağız. Bizden desteğini hiç esirgememiş olan başta bölüm başkanımız Dr. Öğr. Üyesi Umut Yıldırım ve diğer tüm öğretim elemanlarımıza teşekkürlerimizi bir borç bilir, denizde olan tüm abi ve ablalarımıza selametler dileriz.

A K A D E M İ K K A D R O M U Z



PROF. DR. MUHAMMET BORAN
Dekan



DR. ÖĞR. ÜYESİ UMUR YILDIRIM
Bölüm Başkanı



PROF. DR. ERSAN BAŞAR



DOÇ. DR. SERCAN EROL



DR. ÖĞR. ÜYESİ DEVRAN
YAZIR



ÖĞR. GÖR. METİN ÖZDEMİR



ÖĞR. GÖR. SELİM
BAŞTÜRK



ARŞ. GÖR. EKREM
EYÜBOĞLU



ARŞ. GÖR. HATİCE
YILMAZ



ARŞ. GÖR. BURAK
VARDAR



ARŞ. GÖR. SERDAR
YILDIZ



ARŞ. GÖR. GANI
MUSTAFA İNEGÖL



ARŞ. GÖR. SAIT BAKI
DEMİR



ARŞ. GÖR. MUHAMMET
MUSTAFA ARIMAN

Bizleri mesleğe ve hayata hazırlayan tüm öğretim elemañlarımıza emek ve destekleri için teşekkür ederiz.



KTÜ DUİM MEZUNLAR DERNEĞİ

Üniversitelerin ulusal ve uluslararası alanlarda başarı kazanması ve önemini koruması, yaptığı bilimsel çalışmaların yanı sıra mezunlarının katkılarıyla da olmaktadır. Bu sebepten mezunların okul bittikten sonra da üniversiteyle bağlarını korumaları çok önemlidir. Ayrıca bölüm öğrencilerinin kariyer planlaması yapabilmesi açısından mezun kişilere ulaşma ve fikir alabilmelerine imkan sağlamaktadır. Düzenlenecek etkinliklerle mezunların eğitim desteğine devam edebilecektir. Mezun dernekleri mezunların hem üniversiteyle hem de birbirleriyle temas noktasıdır.

Derneğimiz 2013 yılında bölümümüz akademisyenlerimizin büyük emek ve gayretleriyle kurulmuş, aradan geçen bu süre zarfında birçok faaliyete imza atmış ve bugün dünyanın her yerinde ve sektörün her kademesindeki üyeleriyle genç ve dallarının uzunluğuyla büyük bir çınarı andırmaktadır.



Derneğimizin Misyonu;

Denizcilik ruhu ile birlikteliğimizin mezuniyetten sonra da güçlenerek sürmesini hem toplumsal hayatta hem iş hayatında gerek KTÜ DUİM Mezunlarına gerek topluma yol gösterici değerler sistemi olarak yerleşmesini ve yaygınlaşmasını sağlamak üzere disiplinli ve planlı olarak çalışmaktır.

Mesleğimizde Derneğin Önemi;

Mesleğimiz gereği mezunların birbirleri ile iletişiminin her geçen gün zayıfladığı ve dayanışmanın da azaldığı bir gerçektir. İşte mezunlar derneğimizin çatısı altında, iletişimi kuvvetlendirerek ve birlikten kuvvet doğar prensibi ile çeşitli toplantı ve seminerler ile resmi ve hususi şirketlerle iletişim sağlayarak mezunlarımızın temsil edilmesi ve gerek karada ve gerekse denizde iş bulma olanaklarının paylaşılması konularında çok önemli rol oynadığımızı inanıyoruz. Ayrıca mezunların üniversiteye katkı sağlayabileceği iki taraflı ilişkileri geliştirmenin hem öğrencilere ve bölümümüze hem de mezunlarımıza çok önemli katkılar sağlayacağını düşünüyoruz.

Derneğimizin Kısa Vadeli Önemli Hedefleri;

Yeni mezunlarımıza bizzat ulaşmak ve kendilerine mezuniyet sonrası meslek başlangıcında destek olmak, güncel denizcilik konularıyla ilgili eğitimler düzenleyerek mezunlarımızın sürekli eğitimine katkı sağlamak, internet sitesinde denizcilik ile ilgili bilgi, veri ve tecrübe paylaşımını sağlamak, üye sayısını arttırmak ve daha fazla etkinlik ve toplantı organize etmek, yeni mezunlarımıza ve üyelerimize mezunlar derneğinin önemini anlatabilmek ve değerini arttırabilmektir.

Derneğimizin Gerçekleştirdiği Çeşitli Ziyaret ve Faaliyetleri;

27 Kasım 2019 günü Trabzon Liman Başkanı ve Sürmene Liman Başkanını ziyaret edilip, sonrasında bölümümüzde gerçekleşen kariyer günleri programında öğrencilerle bir araya gelindi. Dernek hakkında kısa bir tanıtımın ardından öğrencilere kariyer planlamaları ile ilgili tavsiyelerde bulunuldu.



02 Aralık 2019 günü Ankara'da, Deniz ve İçsular Düzenleme Genel Müdürlüğü, Tehlikeli Mal ve Kombine Taşımacılık Genel Müdürlüğü ve Tersaneler ve Kıyı Yapıları Genel Müdürlüğü'ne ziyaretlerde bulunuldu. Denizcilik Sektörünün sorunları ve denizcilik ile ilgili güncel konularda bilgi alışverişinde bulunuldu.

Tüm bu gelişmelerin yanında, 16 Haziran 2020 tarihli Cumhurbaşkanlığı kararnamesiyle Denizcilik Genel Müdürü olarak atanan ve bizleri gurulandıran, 2003 mezunlarımızdan Sn. Ünal Baylan'a yeni görevinde başarılar dileriz.



İMEAK Deniz Ticaret Odası Başkanı Sn. Tamer Kıran ve Meclis Başkanı Sn. Salih Zeki Çakır makamlarında ziyaret edildi. Bölümümüz ve derneğimiz hakkında bilgiler kendileriyle paylaşıldı. Denizcilikle ilgili güncel konularda ve Türk Denizciliğini hak ettiği gelişmişlik seviyesinde seyir ettirmek için gereken bilgi ve fikir alışverişlerinde bulunuldu. KTÜ DUİM Mezunlar Derneği'nin İMEAK Deniz Ticaret Odası ile yapabileceği ortak çalışmalar ve projeler konuşuldu.



Neden Üye Olmalısınız?

Derneklerin asıl amacı bir dayanışma ve kaynaşmadır. Genç nesil ile gelecek arasında köprü kurmaktadır. Bizim de KTÜ DUİM Mezunlar Derneğini kurmamızın amacı mezunlar ile öğrenciler arasında iletişimi arttırmaktır. Bu sayede bilgi akışını sağlamak, aynı amacı ve hayali gerçekleştirmek isteyen gençlerimizi bir araya toplamaktır.

Dernekler gücünü üyelerinden alır. Sizden gelen yardımlarla, desteğinizle ve ilginizle, öğrencilerimize ve mezunlarımıza hizmet etmekten onur duyacağız.

Derneğimizin sunduğu;

Arkadaşlarınızla iletişim kurarak hem iş fırsatları elde edebilme hem de iş arayan arkadaşlarınıza yardımcı olabilmek, kariyer günleri, seminerler ve sosyal sorumluluk projelerine katılarak sosyal çevrenizi artırabilmek ve kendinizi geliştirebilmek, sosyal ve kültürel aktivitelerde bulunabilmek, mesleki sorularınızı sormak ve sorunlarınızı danışabilmek, bölümümüz burs faaliyetlerine destek olabilmek, mezunların birliktelik ruhunu pekiştirmeye katkı sağlamak, ayrıcalıklarından yararlanmak istiyorsanız siz de bize katılın!"

Mezunlar Derneğine Nasıl Üye Olabilirim?

KTÜ Deniz Ulaştırma İşletme Mühendisliği Bölümü'nden mezun olan tüm kişiler, dernek başkanlığına yazılı, e-posta bildirimini veya internet sitesi yoluyla yapılacak üyelik başvurusu sonunda KTÜ DUİM Mezunlar Derneği'ne üye olabilirler. Üyeliği onaylandıktan sonra ilgili şifre ve kullanıcı adıyla internet sitesini kullanımına hak kazanır, iş ilanları ve tüm mezun detaylarına ulaşabilir. Böylelikle alanından mezun olmuş veya o dal hakkında bilgi ve tecrübeye vakıf bir mezuna kolayca ulaşmasına imkan sağlanır. Ayrıca denizde ve karada birçok iş fırsatını da üyelerine sunmaktadır. Yıl içerisinde birçok organizasyon ile mezunlarımızın buluşması sağlanmaktadır. Ayrıca kurs, seminer, konferans ve panel gibi eğitim çalışmalarını düzenlemektedir. Bu düzenlenen organizasyon ve eğitimler tüm mezunlara internet sitesi, e-posta ve sosyal ağlar tarafından duyurulmaktadır.

Bölümümüze ve bizlere desteklerinden dolayı
KTÜ DUİM Mezunlar Derneği'ne teşekkür ederiz.



İletişim

info@ktuduimmd.org

www.ktuduimmd.org



ktuduimmd



KTUDUIMMD

Hep birlikte güçlenerek büyüyüyoruz.



PROF. DR. ERSAN BAŞAR

Bölümümüz değerli akademisyeni ve Türkiye Dağcılık Federasyonu Başkanı Prof. Dr. Ersan Başar ile Sefer Liderliğini üstlendiği 4.Türk Antarktika Bilim Seferi (TAE IV) hakkında bir röportaj gerçekleştirdik. Bu sefer ve daha önceki seferler üzerine merak ettiğimiz soruları kendisine yönelttik.

Öncelikle son olarak gerçekleştirilen 4.Türk Antarktika Bilim Seferini Sefer Lideri olarak gerçekleştirdiniz. Sefer Lideri olarak ne gibi bir sorumluluğunuz bulunuyordu?

Sefer Liderliğini aslında bir gemi kaptanın sorumlulukları gibi değerlendirebilirsiniz. Çünkü tüm ekibin sağlıklı ve emniyetli bir şekilde seferi tamamlaması Sefer Liderinin en önemli görevidir. Tabi ki Antarktika çok zorlu bir coğrafya burada gemi ile seyir yapıyorsunuz, deniz örnekleme yapıyorsunuz, deniz operasyonlarının sonrasında karada çalışma devam ediyor. Sahada çalışan tüm bilim insanların kontrolünü yapmak zorundasınız. Ayrıca Uluslararası kurallar gereği çevre koruma gibi kuralları sürekli takip ederek ihlallerde bulunmamanız gerekiyor. Unutulmaması gereken en önemli sorumluluk ise Türk bayrağını dünyanın bir ucunda dalgalandırıyoruz. Bunu en önemli sorumluluk olarak görüyorum.

4.Türk Antarktika Bilim Seferinin 24 bilim insanının katılımıyla gerçekleştiğini biliyoruz. Daha önceki seferlere göre kalabalık bir ekip mevcuttu. Bu herhangi bir olumsuzluğa sebep oldu mu? Herhangi tehlikeli bir olay yaşadınız mı veya risk teşkil etti mi?

Sayının fazla olması bazen gerçekten sorunlar oluşturabiliyor. Özellikle Türkiye'den başlayan uçak yolculuğu toplam 6 aktarma ile tamamlanıyor. Bu durumda transferde sayının fazla olması, eşyaların taşınması ve operasyonları zorlaştırıyor. Bir kişinin evraklarındaki eksiklik tüm ekibi yavaşlatıyor. Ayrıca sayının fazla olması sahada çalışan bilim insanların aynı anda kontrolünü de zorlaştırıyor. Bu seferde sayıya bağlı büyük bir sorun yaşamadık. Çünkü tüm aşamalar simüle ediliyor ve bir çok kere kontrol ediliyor. Böylelikle başımıza bir sorun gelirse B den Z' ye kadar planlarımız bulunmaktadır.

Antarktika'da yaşam nasıl geçiyor? Bir gününüzden bahsedebilir misiniz?

Antarktika'da yaşam güzeldir çünkü bastığınız her noktaya ilk defa siz basıyorsunuz. Bu büyük bir ayrıcalık. Çok dingin bir kıta huzur veriyor. Etrafınızda bir çok canlı var bunları görmek, bilimsel çalışmaları yaparken sizi motive ediyor. Çevresel şartlar çok zor, sürekli bir rüzgar var, ayrıca soğuk çalışmanızı zorlaştırıyor. İletişim imkanları olmaması da sizi zorluyor. Sevdiklerinizden uzun bir süre iletişiminiz kesiliyor. Sabah kalktığınızda ilk iş hava durumunu kontrol etmek oluyor. Çünkü en önemli parametre; sahaya çıkmak için planlama yapılmışsa, ekipler çıkış saatlerine göre hazır oluyor. Hava şartları çok değişken olduğu için bu duruma çok dikkat etmek gerekir. Deniz çalışması varsa botlar ve gerekli ekipmanlar hazırlanıyor. Ekiplerin sahaya gitmesi sağlanıyor. Tabi ki hava şartları çok önemli. Normalde hava müsaade ettiği günler oldukça az. Bundan dolayı çalışmaya çıkılmadığı günler kapalı bir ortamda kalıyorsunuz. Bazen bilgisayarınızda çalışma yapıyorsunuz, bazen ortak alanda film seyredebiliyorsunuz. Akşam olunca tüm ekipler döndükten sonra günlük raporlar alınıyor ve gece toplantı yapılarak bir sonraki günün planlaması yapılıyor. Bu toplantılarda emniyet kuralları hava durumu ve bir sonraki gün ile ilgili bilgilendirme yapılıyor. Aslında çalışma süreci çok yoğun olarak geçiyor. Ayrıca kendi bilimsel çalışmalarım için de örnekler olarak çalışmalarımı sürdürüyorum.

Antarktika'nın buz tabakasının en az 40 milyon yıldır varlığını sürdürdüğü düşünülüyor. Alınan örnek incelemelerinde daha önce rastlanılmamış bir canlı organizma veya bakteriyel karşılaşıldı mı?

2018 yılında benim almış olduğum bir örneğin içinde bir bakteri tespit edildi. Bu ortak yürüttüğümüz bir projeydi. Ben saha çalışmasını yapıyordum diğer bilim insanları ise analizleri. Bu ortak çalışmada yeni bir tür keşfedildi. Antarktika'da bu şekilde çok fazla yeni mikroskobik canlı türleri keşfediliyor.

Türkiye Antarktika Bilim Üssü'nün konumu konusunda Robert Adasını uygun buluyor musunuz? Medyada Robert Adası olacağı konuşuluyor. Kesinleştirilmiş bir bilgi mi?

Aslında Robert Adası, bizim 2018 yılında geçici olarak Şili devletinin kullanmadığı bir üssün yanında kurulan geçici bir çadır kampıydı. Burada biz üs kurulumu için bazı çalışmaları da yaptık. Ben o kampın liderliğini de yapmışım. Ancak kalıcı üssümüz, Horseshoe Adası'nda 2019-2022 yılları arasında kullanılması amacıyla 2019 yılında geçici kamp olarak kuruldu. Burada daimi üssün çalışmaları yapıldı. Gelecekte daimi olarak bu adada üssümüz faaliyete geçecek.



Antarktika üzerindeki ozon tabakasında görülen iyileşmenin devam ettiğini söyleyebilir miyiz? Kaç yıl sonra istenen seviyelere ulaşması bekleniyor?

Ozon tabakasının delik olduğu bölge Antarktika'da bulunan Vernasky Üssü'nün bulunduğu bölgedir. Burada yapılan bilimsel çalışmalar ve takip sistemi ozon tabakasındaki incelmanın normale döndüğünü bildirilmektedir.

Kurulacak Bilim Üssü tüm yıl boyunca insanların bulunabilmesine ve tüm yıl boyunca çalışmalarının gerçekleşmesine imkan sağlayacak mı?

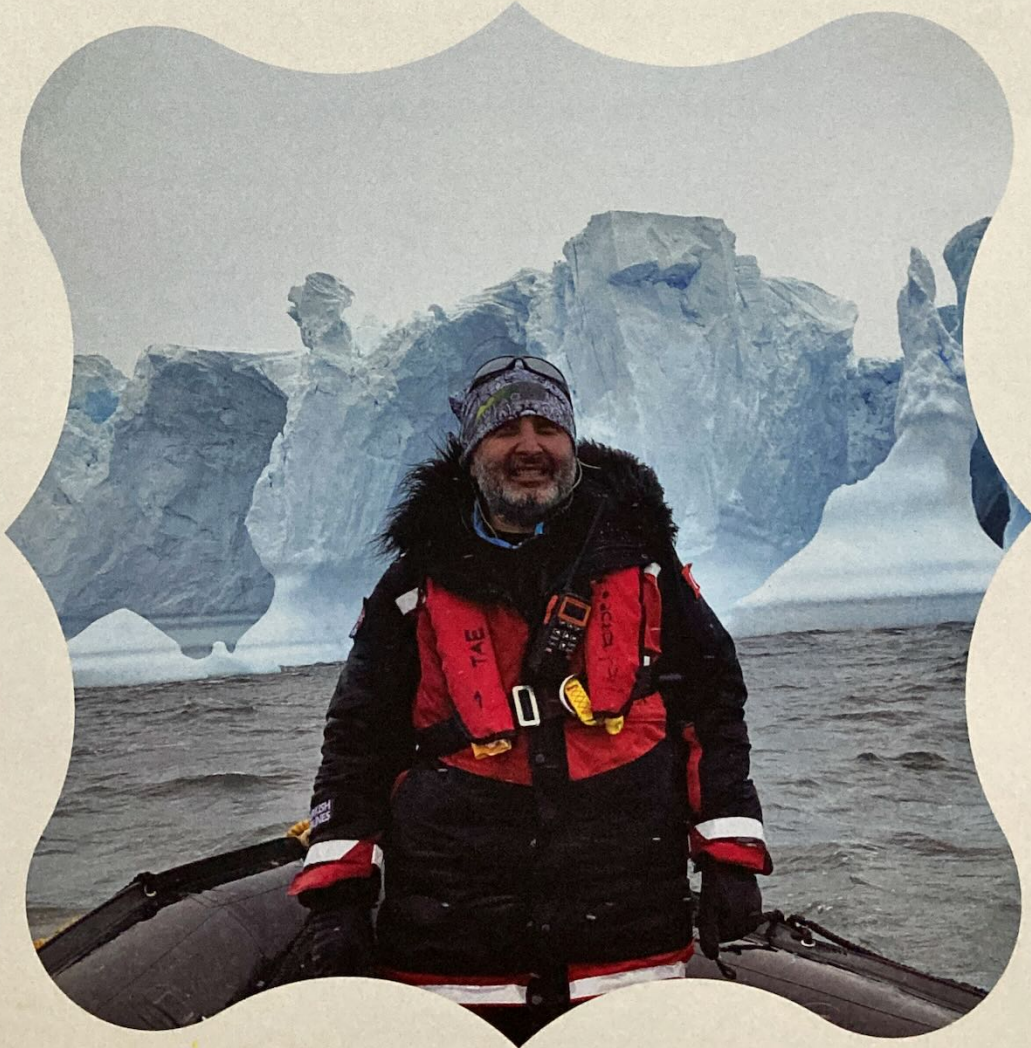
İlk aşamada Türk Bilim Üssü yazlık sezonda, yani Antarktika yazı olan Aralık Mart ayları arasında, hizmet verecek. İleriki yıllarda ihtiyaç doğrultusunda 12 ay süre hizmet vermesi planlanmaktadır.

Şu ana kadar yürütülen sefer çalışmalarının verimliliğini nasıl değerlendiriyorsunuz?

Çok verimli bir sefer oldu. Hem organizasyon anlamında hem de bilimsel çalışmalar hedefine ulaştı. Umarım bilimsel çalışmalar sonucunda proje sonuçları ve makaleler yayımlayarak, bilim dünyasına Türk Bilim İnsanları olarak en kısa zamanda katkı sağlarız.

Antarktika'ya gitmek isteyen bilim insanları hangi kriterlere göre belirleniyor? Gelecek seferlere katılmak isteyenler nasıl bir yol izleyerek aramıza katılabilir?

Antarktika'ya gitmek için bilim insanları TÜBİTAK tarafından açılan proje çağrılarına başvurmaları gerekmektedir. Bu projeler ile hakem değerlendirmesinden sonra kabul edilenlere Antarktika'ya gitmenin yolu açılabilir. Ancak sadece proje kabulü yetmiyor. Sağlık yoklaması, güvenlik ve çevre eğitimlerinden başarı ile geçilmesi gerekiyor. Tüm aşamaları tamamlamak gerekmektedir. Genç bilim insanları proje başvurularını yaparak katılım sağlayabilirler.



Ayşe Aslı Başak



Norveç'te ilk defa 2017 yılında hayata geçirilen "İzlenecek 10 Başarılı Kadın" listesi, dünya denizciliğinde oldukça önemli ve ses getirici bir etkinlik olma özelliğini taşıyor. 2019 yılında düzenlenen listede Ayşe Aslı Başak ve Hande Arı başarılarıyla bu listedeki yerlerini aldılar ve ülkemizi bir kez daha gururlandırdılar. Atatürk'ün de dediği gibi "Ey kahraman Türk kadını! Sen yerde sürüklenmeye değil, omuzlar üzerinde göklere yükselmeye layıksın.". Türk kadınının istediği zaman neleri başaracağını birer canlı örneği olarak kendilerini tebrik ediyor ve başarılarının devamını diliyoruz. Kendileriyle gurur duyuyoruz.

Bizlere biraz kendinizden bahsedip hem eğitim hemde iş hayatınızın bugüne kadar nasıl ilerlediğini anlatır mısınız?

Merhabalar, ismim Ayşe Aslı Başak. 1990 yılında Çanakkale'nin Biga ilçesinde ailenin ikinci fakat tek kız çocuğu olarak dünyaya geldim. Uzun yıllar tarım, gıda, inşaat ve sonrasında otomotiv sektörüyle uğraşmış tüccar fakat göçmen bir aileden geliyorum. İlköğretim ve liseyi Biga'da okuduktan sonra 2008 yılında İstanbul Teknik Üniversitesi Denizcilik Fakültesi'nde Deniz Ulaştırma ve İşletme Mühendisliği programını yani eski ismiyle Gemi Güverte bölümünü kazandım. Toplamda 5 sene olan fakültemi 3,5 yılda bitirip sektöre hızlı bir giriş yapmak suretiyle profesyonel deniz hayatına başladım. İTÜ Denizcilik Fakültesi'nden 2.lik derecesiyle mezun oldum, öğrenciliğim süresince Japonya'da Kobe Üniversitesi'nde akademik çalışmalaraktıldım ve bir süre Japonya'da eğitim aldım. Fakültemizden Kobe'ye giden ilk lisans öğrencisiydim. Üniversite sonrası da yük gemilerinde kaptan olarak çalışmaya başladım. Sonrasında ise kariyerime karada bir armatörlük işletmesinde Gemi Emniyet Enspektörü olarak devam ettim, eş zamanlı olarak da Yeditepe Üniversitesi Uluslararası Ticaret ve Lojistik Yönetimi alanında yüksek lisansımı tamamladım. Şu anda ise bir Amerikan firması olan Mid-Ship Grup İstanbul ofisine bağlı olarak Fransa ve Belçika limanları hurda ve demir-çelik yüklemeleri ve operasyonundan sorumlu "Port Captain" olarak görev yapıyorum.

**İZLENECEK 10
BAŞARILI
KADIN'DAN
BİRİ İLE
RÖPORTAJ**

İş hayatınız ve profesyonel kariyerinizi denizcilik sektöründe seçmenizin nedenleri nelerdi?

Ailemde profesyonel olarak denizcilikle uğraşan yoktu fakat kendimi bildim bileli denizin üstündeydim. Yaz önemlerimiz Biga'ya bağlı Aksaz köyündeki yazlıkta geçirdi. Ailemizin ufak bir teknesi vardı ve birlikte boş zamanlarımızda annem, babam ve ağabeyim ile balık tutmaya çıkar, güzel havalarda ise civar adaları ve koyları ziyaret ederdik. İlk dümeni elime aldığımda 10 yaşındaydım. Hatta bir gün liseye yeni başladığım bir kış döneminde babamla tekneyle balık tutmaya çıktık ve kıyı seyri esnasında kayalıklara çarptık, dümen kilitleti. Yanımızda çapamız olmadığı için yardım çağırmak zorunda kaldık. Oradaki mücadelemizi asla unutmam. Biz ailecek denizi çok seviyoruz. Küçük teknemizle yakalandığımız fırtınalar ve en önemlisi annemin denizdeki soğukkanlılığı bana hep örnek olmuştur. Deniz benim için tutkudan çok bir kültür, yaşam tarzı ve çocukluk aşkı demek. Denizcilik bir mühendislik disiplini olduğundan ve Teknik Üniversite bünyesinde bulunduğundan üniversite sınavlarında oldukça yüksek puanlarla giriliyordu bizim dönemimizde. Şimdilerde ise ne yazık ki daha da düştü bu seviyeler. Başından beri bir mühendislik bölümüne veya mimarlığa girerim diye düşünmüştüm. Bunda aile şirketimizin inşaat işlerine ağırlık vermesinin de etkisi vardı. Sonra bir şey fark ettim. Ben nerede mutlu olurum diye kendime bir sordum. Tanıdığımız birkaç armatörle irtibata geçip denizcilik sektörüyle ilgili bilgi aldıktan sonra İTÜ Deniz Ulaştırma İşletme Mühendisliği bölümünde karar kıldım. Tabi bu seçimde de "İTÜ" olmasının önemi çok büyüktür. Puanımın yettiği pek çok güzel bölüm olmasına rağmen denizi seviyorum, mühendis olmak da istiyorum en iyisi denizci olayım dedim.

Bir kadın olarak hala erkek egemen bir sektörde çalışıyor olmanın avantaj ya da dezavantajlarını yaşadınız mı? Varsa anlatmak istediğiniz yaşadığınız bir anınızı öğrenmek isteriz.

Denizcilik meslek disiplini olarak dünyanın en zor mesleklerinden birisi, hatta bazı noktalarda en zor mesleği.

Ben literatür olarak "zor" kelimesini kabul etmesem de benim için de "Kolay değil" diyebilirim. Okyanusun ortasında günlerce seyir yaparken fırtınalara göğüs geriyor ve bu fırtınalarda mesleğinizi kusursuz yapmaya çalışıyorsunuz. Denizciliğin farkı da burada aslında, deniz asla hata kabul etmez ve çok dikkatli çalışmak zorundasınız. Bunda geminizin emniyeti, bir limandan diğerine giderken geminizin ve personelinizin güvenliği ile gemi içerisindeki huzur ortamı da dahildir. Gemide çalıştığım dönemlerde gemideki tek kadın bendim. 20 personel ile baş etmeden önce sektördeki kadın kaptanlar, kadın çalıştırmayan işletmelerle baş etmek zorunda kalıyor. Çoğu armatör firma hala ne yazık ki kadın kaptan ve mühendis istihdam etmemeyi tercih ediyor. İşte kadının mücadelesi daha üniversiteye girdiği gibi başlıyor. Hala "Gemide kadın uğursuzluktur" söylemine inanan kişiler var ne yazık ki. Kadın olarak bu önyargılarla mücadeleye başlıyorsunuz. Her ne kadar bir kadın olarak kendinizi bu işi hakkıyla yapabileceğinize inandırmak için erkeklerden daha fazla çalışmanız ve çabalamanız gerekse de biz kadınlar bunu gözümüzde büyütüyoruz. Önemli olan burada eşit fırsatlara sahip olmak. İlk gemiye çıktığımda "Ben kadından iş almam, kadın kaptanla çalışmam" diyen çok olmuştu. Sonrasında aradan birkaç ay geçtikten sonra "Aslı kaptan, siz gerçekten bu işi erkeklerden daha da iyi yapıyorsunuz, size helal olsun" dediler. Bir kişinin bile bakış açısının değişmiş olması mutluluk verici. İş pozitifte döndüğündeyseniz gerçekten size destek olanlarla birlikte daha çok motive oluyor ve daha fazla çalışıyorsunuz, bu da başarıyı getiriyor. O yüzden diyoruz, kadınız evet fakat biz de bir anne babanın evladı, bir çocuğun annesi, ailenin küçük kız kardeşi ve bir erkeğin hayatını birleştireceği eşleriz. Aynı zamanda denizde çalışmanın gayesi de tektir zaten herkes ekmek parasını kazanmaya geliyor. Türk toplumunda, Nene Hatun'lardan Sabiha Gökçenlere kadar hep kahraman, başarılı ve birleştirici-lider kadın profillerine sahibiz. Denizcilikte ise bunu benimsetmek biraz zaman alsada mücadelemize devam ediyoruz. 11 sene önce aldığım benzer tepkilerle arada sırada gemilere gittiğimde yine karşılaştığım oluyor. Liman Kaptanı olarak yaptığım görev nedeniyle Fransa limanlarından hurda yüklemeleri yapıyorum.

Karşısında kadın bir kaptan ve yönetici görenler şaşırıyorlar ve buna Avrupa limanlarındaki çalışanlar da dahiller. Gelişmiş ülkelerde bile hala kadınlar bu görevlerde azınlıktalar ve görevi icra etmesi şaşkınlıkla karşılanıyor. Bu da aslında bu mücadelenin sadece Türkiye’de değil uluslararası alanda da devam ettiğinin göstergesi niteliğinde.

Çalıştığınız şirketlerin kadın çalışanlara yaklaşımıyla ilgili neler söylemek istersiniz?

Stajlarımı ve zabıtlığımı yaptığım sonrasında da enspektör olarak karada devam ettiğim Çebi Denizcilik’te gemide görev yapan ilk kadındım. Eski şirketim her zaman eşitlikçi bir yaklaşımdaydı ve gemi görevlerimsüresince de bunu dolu dolu hissettim. Çalıştığım gemilerde aile ortamımızın ve abi kardeşliğin olması tüm işleri saygı çerçevesinde başarıyla yürütmemi sağladı. Bazen kadınların gemilerde çalışmasını istemeyen kişilerle de çalışmak zorunda kaldım fakat şirketin eşitlikçi yaklaşımı sayesinde bu ön yargılar da kırıldı. Şu anda Port kaptanlık görevini sürdürdüğüm Amerikan menşeli Mid-Ship Group LLC bünyesinde görev alan ilk kadın kaptanıyım. Firmamızın İstanbul ofisi bünyesinde %60 oranında kadın görev alıyor hatta gemi operasyonlarını yapan ekibimiz tamamen kadınlardan oluşuyor. Yönetimsel olarak kadınların kıvrak zekası şirket için de başarıyı getiriyor diye düşünüyorum. Aslında bu başarıda tek bir etken yok, başarı zaten pek çok çabanın, çalışmanın ve hedeflerinize ulaşırkenki sabrınızın sonucu olarak size sunulan ödüldür. İşine tutkuyla bağlı olup severek yapmak gibi klişeler yerine tavsiyem sürekli öğrenmeye açık, araştırmacı ve sektörün bir parçası olarak gelişime nasıl katkı sağlayabilirim bakış açısıyla düşünmek gerekiyor. Bunları gerçekleştirmek de örgütlenme ile mümkündür. Sosyal bir varlık olduğumuzun farkında olarak, bu gelişime katkı sağlayabileceğimiz yerler sektörün Sivil Toplum Kuruluşları’dır. Genç ve iş geliştiren beyinlere ülkemizin ihtiyacı var. Sadece işini hakkıyla yaparak gemide çalışmak ve bayrağını temsil etmek yetmiyor. “Z” kuşağı nesil teknoloji içerisinde doğmuş ve büyümüş bir nesil ve yeteneklerinin farkında olarak “katkı



sağlama” gözüyle değerlendirmeleri gerekiyor. Eğitim ve dil konusuna değinmek bile istemiyorum çünkü çoğunun bunun farkında olduğunu, İngilizce dışında da yabancı diller öğrenme isteğinde olduğunu biliyorum. Bilinç ve farkındalık sonrası ise diğer adım girişkenlik ve cesaret. Denizciliği tercih etmiş her adayın yeterince cesur olduğunu düşünüyorum. Mark Twain şöyle der: “Bundan yirmi yıl sonra yapmadığınız şeylerden dolayı, yaptıklarınızdan daha fazla pişman olacaksınız. Demir alın ve güvenli limanlardan çıkın artık... Rüzgarları arkanıza alın, araştırın, hayal edin ve keşfedin.”



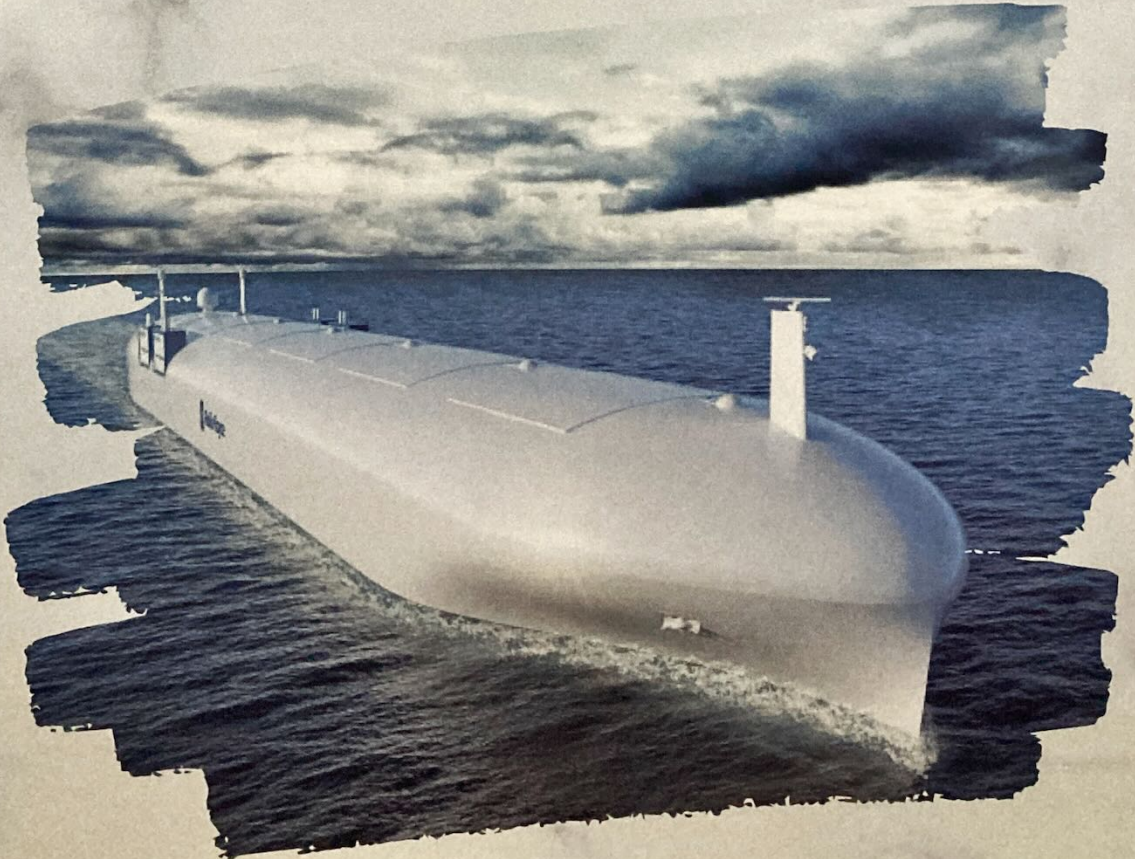
OTONOM GEMİLER

Büyük bölümü sularla kaplı olan Dünya-
mızda, her toplum ve her coğrafyada, besin
kaynakları bulma, yeni yerler keşfetme ve yeni
pazarlar oluşturma arzusu ile suyun üzerinde
yol alabilecek araçlara ihtiyaç duyulmuştur.
Antik dönemden itibaren gemiler yaşamımızda
önemli olmuşlardır. Denizcilik tarihi prehis-
torik döneme dek gitmektedir. Sazdan sallar ya
da şişirilmiş hayvan postları ile su üzerinde
seyahat etmeye başladığımızdan beri gemiler
Dünya tarihinde giderek artan ve önemli bir rol
oynamıştır. M.Ö. 3500 civarında Fırat ve Dicle
nehirleri üzerinde kurulu bulunan şehir-
ler arasında ticareti ve kültür aktarımını yine
mümkün kılan sazlardan ve ağaçlardan yapılan
teknelerdi. Eski mısırdaki yelkenin icadı su taşı-
macılığını çok daha hızlı ve etkili olmasını sağ-
lamıştır. Yelkenli gemilerin gelişmesinde en
büyük rollerden birini de İskandinav uygarlığı
olan Vikinglerin kalyon adını verdiği gemileri
yapmasıyla sağlamıştır.

Gemilerin gelişmesinin en önemli adımlarından biri de 1698 yılında Thomas Savery ilk ticari olarak satılan Savery makinesi (buhar makinesini) yapmıştır. İlk olarak madenlerde biriken suyu dışarı atmakta kullanılmış ve ulaşım araçlarında düşünülmemiş fakat 1807 de Robert Fulton buharlı makineyi gemilerde uygulamıştır. 1840'ta ilk düzenli okyanus ötesi buharlı gemi seferi başlamıştır. Daha sonra 1884 yılında Charles Alyeron'un buhar türbini keşfi ile yüksek hızlı gemilerin yapımı imkan dahilinde kolaylaşmıştır.

Teknolojimizin hayal gücümüzle doğru orantılı olduğu dünyamızda, giderek artan bilgi ve teknoloji daha büyük ve nitelikli gemilerin ihtiyaç doğrultusunda yapılmasına olanak sağlıyor. Şu an günümüzde ise insansız (otonom) gemilerin aktif ve nitelikli olarak denizlerde çalışması hayali ile başlayan çalışmalar sonuç vermeye başlamış durumdadır. Benzer bir teknoloji askeri alanda kullanılmaya başlandı bile. DARPA, The Defense Advanced Research Project Agency (Savunma İleri Araştırma Projeleri Ajansı) 'nın geliştirdiği ve ABD ordusunun geçtiğimiz 2 yıl önce Sea Hunter isimli otonom bir savaş gemisini suya indirdi. Gemi düşman denizaltılarını tespit etmek için tasarlandı. 40 metre uzunluğundaki özerk gemi okyanusta 2-3 ay boyunca mürettebatı olmadan hatta uzaktan kumanda edilmeden hareket edebiliyor.

Denizciliğin ticari alanında ise insansız akıllı yük gemisini piyasaya sürmeye hazırlanan Rolls-Royce firmasının Blue Ocean adlı araştırma ekibi tarafından geliştirilen ve kaptanların gemileri sanal bir köprü üstünde kumanda edebilecekleri sistem, denizcilik sektöründe insansız gemi tartışmalarını yeniden öne çıkardı. Avrupa birliği fonlarıyla yürütülen insansız gemi projesi 425 milyar dolarlık denizcilik sektöründe devrim yapmaya hazırlanıyor. Rolls-Royce şirketi tarafından 4,8 milyon dolara geliştirilen insansız gemilerde 20 denizcinin yaptığı iş tamamen bilgisayarlarla kontrol ediliyor. Bu teknolojinin ticari gemilerde uygulanması, deniz taşımacılığını kökünden değiştireceği ve insansız gemileri işletme maliyeti yüzde 50 azalacağı belirtirken, sanal köprü üstündeki kaptan birden fazla gemiyi yönetebileceği öngörülüyor. Rolls-Royce tarafından geliştirilmekte olan otonom yük gemisi insan bulunmasına gerek olmadığı için gemide kamaralar, köprüüstü, filikalar hatta güverte bile bulunmayacak. Böylece gemide yük taşımak için daha fazla alan açılacak. Düz yüzeyi ile su üstüne çıkmış bir balınayı andıracak tasarıma sahip otonom gemiler, çevre dostu motorları sayesinde oldukça sessiz bir şekilde seyredeceği iddia ediliyor.



Dünya denizcilik endüstrisi; gemilerin daha verimli işletilebilmesi ve operasyonlarda insan hatalarının kaldırılması için akıllı otonom gemiler üzerinde yapılan çalışmalara özel bir önem ve destek vermekte. Çünkü; havacılık, demiryolu, karayolu, madencilik ve birçok endüstride meydana gelen kazalarda insan faktörü yüzde 60-70 oranında pay sahibiyken, yapılan son araştırmalara göre denizcilikte bu oran ne yazık ki 84-90 civarındadır. Gemicilikte insan kaynaklı hataları ve maliyetleri an aza indirmeyi amaçlayan denizcilik şirketleri otonom akıllı gemi çalışmalarına hızlandırmıştır. Örnek olarak, Japon konteynır devi olan NYK (Nippon Yusen Kaisha) geçen aylarda, Uluslararası Denizcilik Örgütü'nün (IMO) otonom gemilere ilişkin rehberini takip ederek ilk otonom gemi denemesini yapmıştır. Dünyada denizcilik sektöründe otonom akıllı gemilere geçilmesinin iyi yönlerinin olması kadar olumsuz ve tehdit sayılabilecek yanları da vardır. Bunlardan en önemlisi, insansız gemilerin doğuracağı sosyal, ekonomik ve kültürel sorunlardır. Dünya genelinde yaklaşık olarak 800 bin ticari gemi faaliyet gösteriyor ve bu gemilerde 5 milyondan fazla denizci çalışıyor ve bu denizcilerin işsizlik potansiyeli yadsınamaz. Teknik gelişme ve kıyı kontrolünde, bakım ve liman operasyon ekiplerinde işler yaratılmasına rağmen 5 milyon denizcinin yerini tutmaya yeterli olmayacaktır. Denizcilerin yaklaşık olarak yüzde 95'i işsiz ordusuna katılacaktır. Ayrıca güvenlik açısından özerk akıllı gemilerinin siber tehditlere karşı savunmasız olduğu, bilgisayar korsanlarının uydu sistemlerine girmesi, ağları bozması gibi siber güvenlik riskleri önemli bir sorundur. Gemiler siber korsanlar tarafından rotadan çıkarılabilir, virüslerle geminin merkezle iletişimini kesebilir veya gemi tamamen çalışmaz hale gelebilir. Gemide mürettebat olmadan acil durumların üstesinden gelmek zor olacaktır.

Uzmanların ve denizcilik sektöründeki profesyonellerin ağırlıklı görüşü bu teknolojiye ulaşılsa bile sosyal etkilerden ve altyapı eksikliklerinden dolayı kullanımın ilk etapta yaygınlaşmayacağı yönündedir. Bakalım akıllı insansız gemiler gerçekten sektörde vaat ettiği faydayı ve gelişmeyi getirecek mi? Üzerinde binlerce konteynır bulduran milyonlarca dolar değerindeki bir insansız yük gemisinin uzak doğunun bir limanından kalkıp okyanusu geçip birçok limana uğrayıp birkaç boğaz geçip ve bir kanal geçip Rotterdam'a ulaşması bugün için çoğu insana göre mümkün hatta düşünülebilir değil fakat insansız arabalarda bundan 5-6 yıl düşünülmezken şu an birçok yerde hayatın bir parçası haline gelmiş durumda, yakın bir zamanda insansız gemilerin hayatımıza girmesi kimseyi şaşkırtmamalı ve sonuç ne olursa olsun, bu teknolojinin dünya denizciliğini kökünden değiştirecek bir devrim niteliğinde olacağını kabul etmemiz gerekecektir.



Kaynakça: Antik Dönem Seramikleri Işığında Gemiler, Aynur Civelek, Özgün Başbüyük

www.ulasimonline.com

www.ihracat.co

www.marinedealnews.com

Falco Feribotu

Gemilerin Dönüşümü

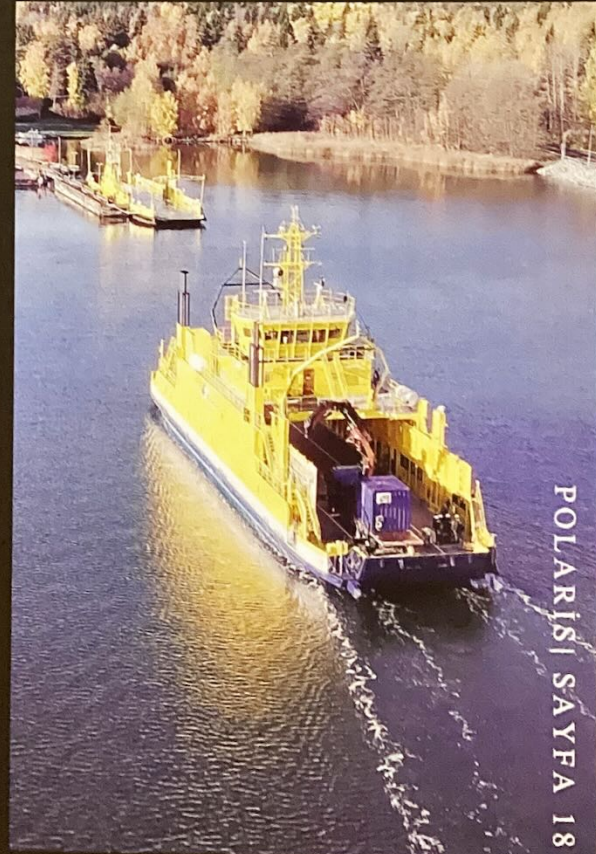
Dünyanın ilk tam otonom feribotu olan Falco, Rolls-Royce akıllı gemi teknolojilerini kullanarak Parainen ile Nauva arasındaki seferini tamamen otonom bir şekilde tamamladı. Dönüş seferi ise, uzaktan kumanda ile kontrol edilerek gerçekleştirildi. Rolls-Royce ve Finlandiya devlet feribot operatörü Finferries, dünyanın ilk tam otonom feribotunu Finlandiya'nın Turku şehrinin güneyindeki takımadalarda başarıyla tanıttı ve deneme seferini yaptı. 80 özel davetliyi taşıyan Falco, deneme seferini tam otonom bir biçimde yaparak konuklara tanıttı. Gemi; algılayıcı, tümleştirmeye ve yapay zeka sistemlerinden faydalanarak etrafındaki nesnelere tespit etmekte ve böylece olası çatışmalardan kaçınabilmektedir. Ayrıca kısa süre önce geliştirilen, otonom bir seyir sistemi sayesinde kıyıya otomatik olarak yanaşabilmektedir. Falco bütün bunları mürettebattan herhangi bir müdahale olmadan başarabilmektedir.

Falco'da bir dizi ileri seviye sensörler bulunuyor. Bu sensörler, geminin çevresine dair ayrıntılı bir durumu gerçek zamanlı olarak ve insan gözünün hassasiyet seviyesinden çok daha yüksek bir hassasiyetle belirlemesini mümkün kılıyor. Durumsal farkındalık, sensörlerden gelen verilerin birleştirilmesiyle oluşuyor. Söz konusu farkındalık durumu, yaklaşık 50 km ötede, Turku şehir merkezinde bulunan Finferries uzak operasyon merkezine iletiyor. Bu merkezde görev yapan bir kaptan, operasyonları izliyor ve gerektiğinde geminin kontrolünü ele alabiliyor.

Rolls-Royce Ticari Denizcilik Sorumlu Genel Müdür Yardımcısı Mikael Makinen, konuya ilişkin olarak şunları söyledi: "Bugün otonom deniz taşımacılığına giden yolda büyük bir adım atıyoruz. SVAN projesi, Rolls-Royce ile Finferries arasında başarılı bir iş birliği girişimi olmasının yanı sıra Akıllı Gemi teknolojisinin gemilerin emniyetli ve etkili bir biçimde işletilmesi açısından büyük faydalar sunabileceğinin tüm dünyaya gösterilmesi için ideal bir fırsat. Bugünkü olay, otonom geminin yalnızca bir konsept değil, aynı zamanda bildiğimiz anlamdaki gemiciliği dönüşüme uğratacak bir gelişme olduğunu kanıtıyor." Finferries CEO'su Mats Rosin ise: "Parainen-Nauvo güzergahında denizcilik tarihinde yeni bir sayfa açmanın gururunu yaşıyoruz. Dünyaca ünlü hibrit gemimiz Elektra'dan sonra dünyanın ilk otonom feribotu Falco ile bu gururu pekiştiriyoruz. Modern bir donatan olarak bu iş birliğindeki başlıca amacımız, deniz trafiğinde emniyeti artırmak ve böylece hem çevreye hem de yolcularımıza fayda sağlamaktır. Bu demonun otonom denizcilik ve emniyet açısından yeni olanaklara kapı açmasından da bir o kadar heyecanlıyız." şeklinde konuştu.

Turku Takımadaları'nda yapılan otonom operasyon testleri esnasında Rolls-Royce bugüne dek denizde yaklaşık 400 saat seyir tecrübesi gerçekleştirdi. Testleri başarıyla tamamlanan teknolojiler arasında Rolls-Royce otomatik yanaşma sistemi de bulunuyor. Bu sistem geminin rıhtıma yanaşırken otomatik olarak rota ve hız değiştirmesini ve insan müdahalesi olmaksızın kıyıya yanaşmasını sağlıyor. Seyir tecrübeleri arasında, uzun süreli operasyon durumunda ve çeşitli koşullar altında çatışma önleme hareketi de denendi.

Kaynakça: www.denizhaber.net



DENİZCİLİĞİN ENLERİ

EN BÜYÜK GEMİ, EN BÜYÜK LİMAN VE DAHA NİCELERİ

Dünyanın en büyük yolcu gemisi şirketi Royal Caribbean'ın yeni yolcu gemisi Wonder of the Seas yolcu taşımaya başladığında dünyanın da en büyük yolcu gemisi olacak. Wonder of the Seas, 2021'de seferlere başlıyor!

Wonder of the Seas'ın omurgası 950 tonluk bir blok. Geminin sadece omurgası 47 metre uzunluğunda ve 15 metre genişliğinde. Royal Caribbean şirketi, mega yolcu gemileri üretmeye yabancı bir firma değil. Şirketin sahip olduğu, hali hazırda da dünyanın en büyük yolcu gemisi olan Symphony of the Seas, 228.081 ton ağırlığında, 361m uzunluk ve 65.7m genişliğe sahip durumda. Royal Caribbean'ın Wonder of the Seas gemisi Asya Pasifik'e açılan ilk Oasis Class gemi ve 2021'de denize indiğinde dünyanın en büyük yolcu gemisi olacak. Şirket, sadece daha önceki kruvaziyer gemilerinde bulunan "7 Mahalle'nin" bu gemide de olacağını açıkladı. Şirketin açıklamasındaki "7 Mahalle", şirketin diğer kruvaziyerlerinde olan 7 eğlence ve alışveriş bölgesine verilen isimdir.

Dünyanın en hızlı gemisi Francisco!

Avustralya'da Incat Tershanesi tarafından üretilen, Uruguay bayraklı Francisco isimli yüksek hızlı katamaran, kaydedilmiş en hızlı gemi ünvanına sahiptir. Uçak motorlarında kullanılan teknolojiye benzer su jeti motorlarıyla çalışmaktadır. 99 metre uzunluğunda olan ve 60 knot hıza ulaşabilen Francisco, yolcu ve araç taşımak için dizayn edilmiştir. Ülkemiz sularında çalışan deniz otobüslerinden yaklaşık iki kat daha hızlı bir şekilde seyir yapmaktadır. İsmi Buenos Aires, Arjantin doğumlu 266. papa olarak seçilen Papa Franciscus'tan almıştır. Buquebus firması tarafında işletilen Francisco Buenos Aires, Arjantin ve Mon-tevideo, Uruguay arasından sefer yapmaktadır ve 129 deniz mili olan bu seferini ortalama 2 saat 30 dakika gibi kısa bir sürede tamamlıyor.



Dünyanın en büyük konteyner limanları;

Dünyanın en büyük ilk 10 konteyner limanı içerisinde 9 tanesi Asya'da yer alıyor. Avrupa limanları ise en iyi derecede 12. Sırada yer alıyor. Şangay Limanı dünyanın en büyük konteyner limanı olarak yine kayıtlara geçerken ardından Singapur geliyor; Çin limanları ise yine üç sırada yer alıyor. İlk 10 liman arasında, ABD'deki yalnızca Los Angeles/Long Beach terminali Asya'nın dışında bulunuyor. Çin'in hâkimiyetine rağmen Singapur terminalleri konteyner hacimleri bakımından geçen yıla göre hacimlerini artırdı ve burada, Alphaliner'e göre hacimler yüzde 8.7 artarak 36.6 milyon TEU oldu. Neredeyse en büyük limanların tümü geçen yıl elleçlenen konteyner hacimlerini (TEU) artırmayı başardı. En büyük 10 liman arasında sadece Hong Kong Limanı'nda 2017 yılına göre hacim azalması görüldü. Dünyanın en büyük 120 konteyner limanında geçen yıl 654 milyon TEU elleçlenirken bu oran geçen yıla göre yüzde 4,9 arttı. Listedeki yalnızca 16 limanda düşüş yaşandı. Listenin ilk 10'unu takip eden limanlar ise Dubai, Rotterdam, Malezya ve Antwerpen'deki limanlardır.

Kaynakça: www.gumruktv.com.tr

Türkiye'nin en büyük konteyner limanı!

Türkiye'nin en büyük konteyner limanı olan Mersin Uluslararası Limanı (MIP), 2019 yılında gerçekleştirdiği iş hacmiyle Türk limanları arasında bir ilke imza atarak, bir önceki yıla göre yüzde 12 artışla 1,9 milyon TEU barajını geçen ilk liman oldu. 2018 yılında ulaştığı 1,72 milyon TEU rakamıyla Türkiye konteyner limanları arasında ilk sıraya yerleşen MIP, 2019 yılı iş hacmiyle liderliğini taçlandırmış oldu. MIP, konvansiyonel yük bazında ise bir önceki yıla göre yüzde 11 artışla 8 milyon ton iş hacmi elde etti. 2019 yılında tarihinin en başarılı dönemine imza atarak, 1,9 milyon TEU konteyner, 8 milyon ton konvansiyonel işlem hacmiyle Türkiye'nin lider limanı unvanını koruduklarını ifade eden MIP Genel Müdürü Johan Van Daele, bu gelişmenin aynı zamanda MIP ve Türkiye tarihinde bir ilk olduğunu söyledi. Türkiye limanlarında toplam elleçlenen konteyner hacminde yüzde 17 paya sahip olduklarını belirten Van Daele, "Gelinen bu noktayı daha yukarıya taşıma konusunda heyecan duyuyoruz. Bu başarı, çalışanlarımıza, müşterilerimize, Mersin'in lojistik gücüne katkıda bulunan tüm kamu, STK ve özel sektör temsilcilerine aittir. Tüm paydaşlarımıza verdikleri destek, sundukları katkı için teşekkür ediyorum" dedi.

Kaynakça: www.denizhaber.net

Şangay Limanı



Mersin Limanı



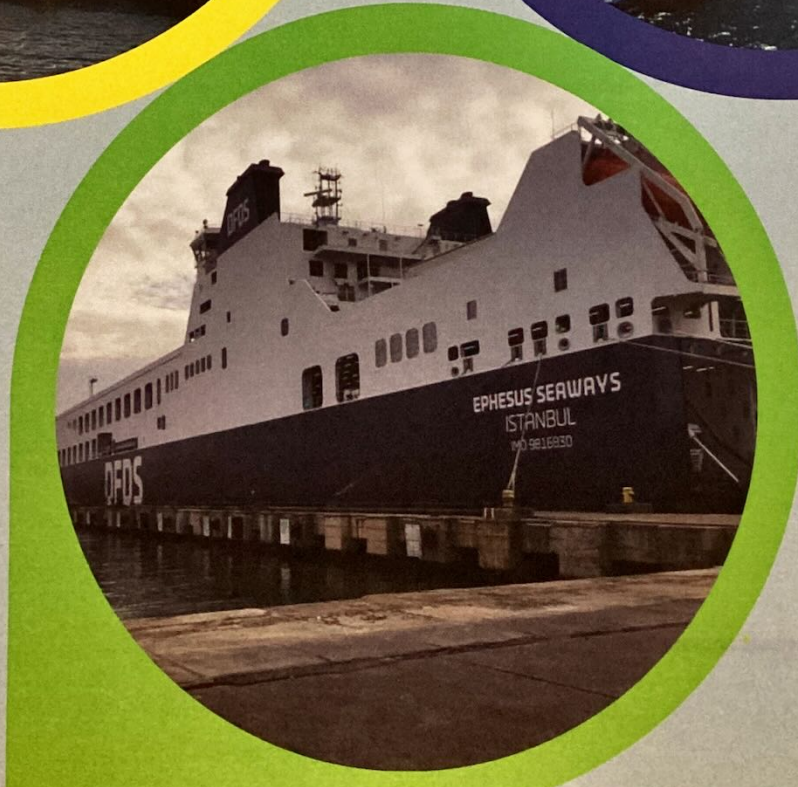
Singapur Limanı

Türkiye'nin en büyük ro-ro gemisi Ephesus Seaways ve Troy Seaways isimli kardeş gemiler!

DFDS şirketi tarafından Çin'in Jinling Tershanesi'nde inşa ettirilen Ephesus Seaways isimli 237 metrelik ro-ro gemisi 2019 yılında tamamlandı. Şirket tarafından alınan kararla geminin Türk Bayrağı taşıyarak Akdeniz operasyonlarında çalıştırılmaya başlandı ve böylelikle Türk Bayraklı en büyük ro-ro gemisi ünvanını elde etti. Tek seferde 450 dorse taşıma kapasitesine sahip dev gemi genel olarak İtalya Trieste ve İstanbul limanları arasında sefer düzenlemektedir. Taşıma kapasitesiyle kendinden öncesinde iki geminin çalıştığı seferi tek başına üstlenebiliyor. Bu faktörleri göz önünde bulunduran şirket Ephesus Seaways ile aynı ebatlardaki Troy Seaways isimli bir gemiyi daha Türk Bayrağı çekerek çalıştırmaya başladı ve en büyük ünvanında Troy Seaways'de pay sahibi olmuş oldu.

Türkiye'nin en büyük savaş gemisi TCG ANADOLU 2020'de göreve başlıyor!

İstanbul Tuzla'da yapımı devam eden çok maksatlı amfibi hücum gemisi TCG Anadolu 2020'nin sonunda hizmet vermesi bekleniyor. TCG Anadolu; 4 mekanize, 2 hava yastıklı ve 2 personel çıkarma araçlarının haricinde uçak, helikopter ve insansız hava araçlarının da operasyonlarına imkan tanıyor. Türk Silahlı Kuvvetleri'nin gücüne güç katacak olan TCG Anadolu 231 metre uzunluğunda ve 32 metre genişlikte, tam yüklü deplasmanı yaklaşık 27 bin tondur. Çok amaçlı amfibi hücum gemisi maksadı ile kullanılacak olan gemi 1400 personeli taşıyabilecek kapasitededir.



Dünyanın En Büyük Konteyner Gemisi MSC GÜLSÜN



Teknolojinin ve bilimin hızla ilerlediği günümüzde, denizcilik sektöründeki ilerlemeler de göz kamaştırıyor. Son yıllarda büyük bir ilerleme kaydeden deniz ulaşımı ve taşımacılık alanı bugünlerde en büyük konteyner gemisi rekorlarının ard arda kırılmasıyla dikkat çekiyor. Günümüzde en büyük konteyner gemisi yarışının şü anki galibi MSC GÜLSÜN adıyla bilinen ve resmen alanında bir devrim yaratan Mediterranean Shipping Company'e (MSC) ait konteyner gemisi "MSC GÜLSÜN" oldu. Peki nerden geliyor bu "MSC GÜLSÜN" ismi ve bu isim kulağımıza neden bu kadar tanıdık geliyor?

Hikayemiz Asyaport Yönetim Kurulu Başkanı Ahmet Soyuer'in kızı, Ela Soyuer'in dünyanın önde gelen MSC'nin patronu Diego Aponte ile olan evliliğiyle başlıyor. Bu evlilikle hayatını Ela Soyluer ile birleştiren Diego Aponte denize indirdiği en büyük konteyner gemisine eşinin annesinin ismi olan, Gülsün Soyuer'in ismini vererek eşine ve ailesine ince bir jest yapıyor. Böylece gemimizin adı Türkçe bir isim olarak "MSC GÜLSÜN" olarak denizlere çıkıyor. Peki bu gemiyi bu kadar özel kılan ne diye soracak olursanız, hemen incelemeye başlayalım.

Dünyanın ilk MGX-24 sınıfı olma özelliğini taşıyan dev gemi 399,90 metre boyunda, 61,55 metre genişliğinde ve 23 bin 756 TEU taşıma kapasitesine sahip. Yani neredeyse yüzen bir ada boyutunda! Eyfel Kulesi'nden 76 metre, Empire State Building'ten 19 metre daha büyük. 4 futbol sahası uzunluğunda ve fabrikadan yeni çıkan yüzlerce aracı

taşıyabilecek kapasitede. Karşılaştırma yaparak daha iyi anlaşılması için, MSC GÜLSÜN 14 bin adet tırın taşıyacağı ürünü tek seferde taşıyabiliyor. Bu devasa gemi Samsung tarafından inşa edilirken, ilk seferine ise geçtiğimiz aylarda çıktı.

İlk seferine Çin'in Tianjin Limanı'ndan başlayan deniz serüveni; Qingdao, Şangay, Algeciras, Gdansk, Kaliningrad ve Rotterdam gibi önemli limanları ziyaret ettikten sonra, Kuzeybatı Avrupa'ya gelmesi planlanıyor. Tüm bu gelişmeler hayret verici olurken MSC duracağı benzemiyor. 2020 yılının ikinci çeyreğinden itibaren MSC'nin sipariş ettiği MSC GÜLSÜN ile aynı ebatlardaki MSC Samar & MSC Isabella isimindeki yeni gemilerin suya indirilmesiyle bu rekorun daha da geliştirilmesi bekleniyor.



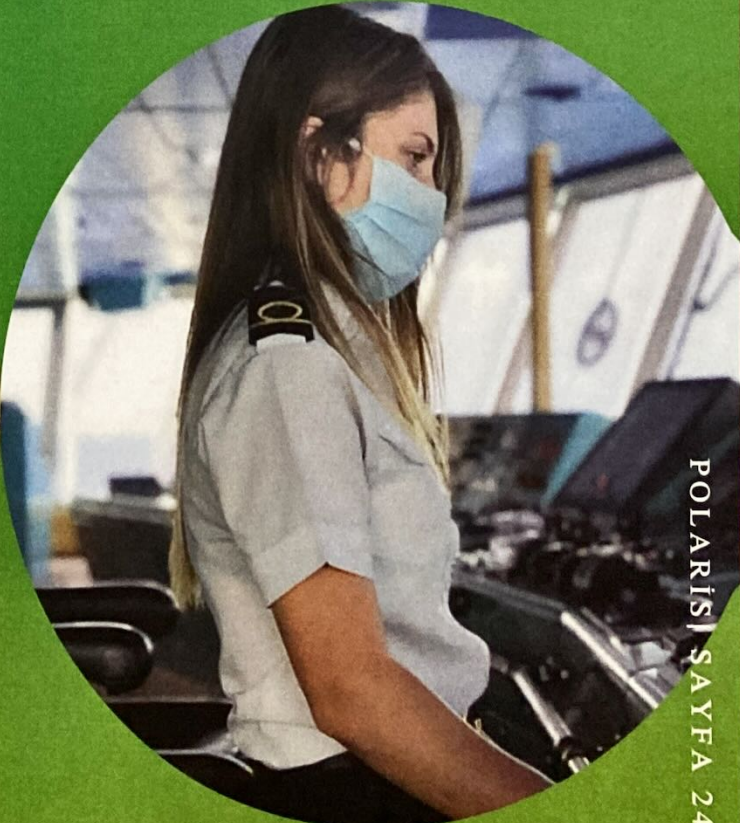
COVID-19 VE DENİZCİLİĞE ETKİLERİ

Günümüzde dünya yeni bir pandemi olan Covid-19 ile mücadele etmektedir. 2019 Aralık ayında Çin'in Wuhan kentinde ortaya çıkan bir korona virüs türünün neden olduğu salgın hastalık, Covid-19 olarak tanımlanmıştır. Yeni tip Korona virüs, ortaya çıktığından beri kontrolsüz bir şekilde ve büyük bir hızla dünyanın birçok ülkesine yayılmıştır. Bu olağandışı yayılımın ardından Dünya Sağlık Örgütü tarafından 11 Mart 2020 tarihli karar ile salgının "pandemi" olarak nitelendirildiği açıklanmıştır. Küresel risk seviyesi yüksekte, çok yüksek seviyesine çıkarılmış ve "Uluslararası Kamu Sağlığı Acil Durumu" ilan edilmiştir. Pandemi süresince ölüm oranı düşük olsa da ciddi bir salgın olması sebebiyle dünya genelinde bazı tedbirler alınmış ve alınmaya devam etmektedir. Eğitime ara verilmesi, kamuya ait toplu kullanım alanlarının (kültür merkezi, sinema, spor müsabakaları vb.) geçici bir süre ile kapatılması gibi önlemler alınarak salgının hızla yayılmasının önüne geçmeye çalışılmıştır. Salgın nedeniyle dünyanın pek çok yerinde hayat durma seviyesine gelmiş, pek çok ülkede olağan üstü hal ilan edilmiş ve sokağa çıkma yasakları tedbir olarak alınmıştır. İlk çıktığında sadece sağlığa yönelik bir tehdit olarak görülen Covid-19 virüsünün tüm dünyadaki sosyolojik ve ekonomik etkileri çok daha büyük boyutlara ulaşmıştır. Küresel ticaretin direkt bir yansıması olan denizyolu taşımacılığı da bundan etkilenmiş ve bu sebeple denizcilik sektörü için de bazı tedbirler alınmıştır. Bu tedbirler kapsamında:

- Uluslararası sefer yapan Türk ve yabancı bayraklı tüm gemilerin liman sahasına girmeden en az 24 saat önce yapmaları gereken bildirimler pandemi süresince 48 saat önceye çekilmesi,
- Gemi ve deniz araçlarıyla ilgili risk değerlendirmeleri yapıp Türkiye Hudut ve Sahiller Sağlık Genel Müdürlüğü tarafından Serbest Pratika düzenlenmeden hiçbir temasın olmaması,
- Son 10 liman bilgisi kullanılarak son 14 gün içerisinde riskli ülke limanlarına uğramış veya bu ülke vatandaşlarının son 14 gün içerisinde gemiye katılmalarının tespiti durumunda Türkiye Hudut ve Sahiller Sağlık Genel Müdürlüğü ile koordineli olarak işlemlerin yürütülmesi,
- Ülkemiz kıyı tesislerine gelen ve kılavuzluğa tabi gemilerin kılavuz kaptan gemiye çıkmadan önce, pandemi süresince gemi tarafından köprü üstünün dezenfekte edilmesi sağlanması,
- Deniz taşımacılığının riskini minimize etmek için söz konusu seferlerin yolcusuz ve şoförsüz (dorselerle) yapılması,
- Ege Adaları ve Yunanistan Ana Kıtası ile ülkemiz limanları arasında yolcu taşımacılığı amacıyla yapılan uluslararası seferler pandemi süresince durdurulması,
- Toplu yolcu taşımacılığı yapılan gemilerle, pandemi süresince Denize Elverişlilik Belgelerinde belirtilen yolcu taşıma kapasitelerinin %50'si oranında yolcu taşımacılığı yapılması,
- Bazı şirket, gemi ve gemi adamlarının sertifika ve evraklarının sürelerinin uzatılması,
- Gemi adamlarının online olarak sınav salonlarında yapılan sınavları pandemi süresince askıya alınması gibi kararlar verilmiştir.

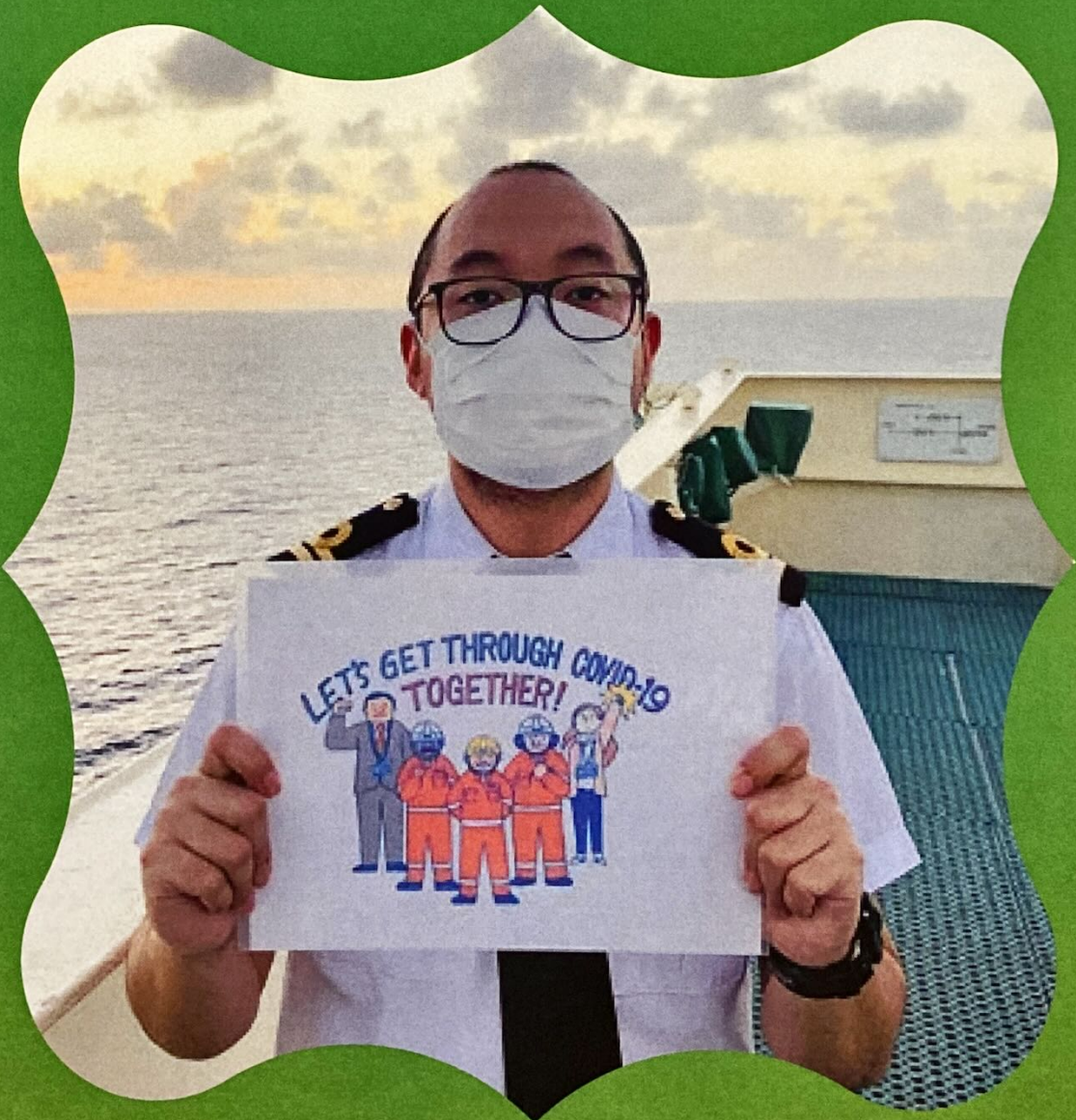
Türkiye ve dünya genelinde alınan birçok tedbir ile birlikte denizciler zor şartlar altında kalmıştır. Uçak seferlerinin durdurulması ve ülke giriş çıkışlarının kapatılmasından dolayı, Türk limanları hariç diğer limanlarda yapılan personel değişimleri süresiz olarak ertelenmiştir. Türk limanlarında değişim sağlandığı durumlarda ise gemiden ayrılan personele 14 günlük karantina uygulanmaktadır. Personel değişimi yapılamayan gemilerde çalışan gemi adamlarında, kontrat sürelerinden daha fazla süre gemide kalmalarından dolayı mental yorgunluk başlamıştır. Normal şartlar altında, Uluslararası İnsan Hakları gereğince gemi adamlarının gittikleri limanlarda dışarıya çıkmaları serbesttir ve neredeyse bütün ülkeler için geçerlidir. Fakat salgın hastalık sebebiyle birçok ülke, gemi adamlarının limanlarda dışarı çıkmalarını engellemiştir. Sadece ülkeler de değil, birçok şirket, gemi personelinin sağlığı için acil bir durum olmadıkça gemi dışına çıkmayı ve gemiye dışarıdan herhangi bir kişinin girmesini yasaklamıştır. Yurtdışı uçuşların açılmasıyla birlikte de Türkiye uğraklı olmayan gemilerde mahsur kalan yaklaşık 100-120 bin Türk denizci için değişim yapılabilecektir.

Deniz taşımacılığı, küresel ihracat ve ithalat işi için temel nakliye yöntemidir. Düşük fiyat olanakları, büyük miktarların tek seferde taşınması gibi avantajlarıyla deniz taşımacılığı çoğu uluslararası ticaret için ilk seçenektir. Günümüzde Dünya ticaretinin yaklaşık %85'i deniz taşımacılığı ile gerçekleşmektedir. Ayrıca hava ve kara taşımacılığında yoğunluğun azalması da deniz taşımacılığındaki yükü daha da arttırmaktadır. Bir diğer deyişle virüsün denizciliğe olan etkileri dünya ticaretini de ciddi anlamda etkileyecektir. Pandemi sürecinin başlangıç yeri olan Çin, bu dönemde limanlarını kapatmasa da büyük konteyner hat operatörleri Çin'e olan seferlerini azaltmışlardır. Salgının Çin'de başladığı günden şubat ayı sonuna kadar konteyner hat operatörlerinin taşımalarında toplam 1,7 milyon TEU'luk bir düşüş gerçekleştiği bildirilmiştir. TEU başına ortalama 1000 dolarlık navlun ortalaması dikkate alındığında, toplam kaybedilen gelirin 1,7 milyar dolar kadar olduğu tahmin edilmektedir. Dökme yük gemilerinin kira oranlarının da yük tipi, gemi tipi ve rotasına bağlı olarak yüzde 30 ile 40 arasında azaldığı belirtilmektedir. Salgının artık pandemiye dönüşmesi küresel çapta hem arz hem de talep kesintisine neden olmaktadır. Birçok ülkede üretimin durmaya veya yavaşlamaya başlamasının yanı sıra; mağazalar, restoranlar, sinema ve tiyatroların kapatılması ve evden çalışma gibi insanların hareketlerini ve etkileşimini kısıtlamayı amaçlayan keskin önlemler alınmıştır. Bütün bunların gümrük kontrolü, yük elleçleme ve istifleme gibi operasyonlar üzerinde çok büyük etkileri olmaktadır. Bunlara yük akış ve hareketlerindeki diğer kesintiler de eklenince tedarik zincirinin son derece yavaşlayacağı görülmektedir. Dünyanın en büyük konteyner hat operatörleri bu küresel krizden nasıl etkilenecekleri konusunda net bir bilgi veremeseler de Sea-Intelligence firması konteyner taşımacılığı sektörünün 2020 yılında toplam 17 milyon TEU'luk bir düşüş ile karşılaşabileceğini ve bunun da 17 milyar dolarlık bir gelir kaybına neden olabileceğini tahmin



etmektedir. Benzer şekilde, liman ve terminaller de bu krizden oldukça etkilenmektedir. Bazı sektör uzmanları, liman ve terminallerin 2020 yılındaki elleçlemelerinde toplam 80 milyon TEU'luk bir düşüş olacağını belirtmektedir. Mart ve Nisan ayı için yapılan değerlendirmelerde ülkelerin PMI endekslerinde ciddi bir düşüş görülmektedir. PMI endeks oranları Nisan ayı için; ABD 36.1 (-12.4), Çin 50.8 (-1.2), Japonya 41.9 (-2.9), Türkiye 33.4 (-14.7), Avrupa(Euro bölgesi) 33.4 (-11.1), Küresel olarak ise 39.8 (-7.5) olarak paylaşılmıştır. 50 eşik değerinin altındaki PMI endeksleri ülkeler ve bölgeler için ekonomide kötü gidişat olduğunu göstermektedir. Bölge ve ülkelerin genelinde Nisan ayı için PMI endeksleri 50 eşik değerinin altında bulunmaktadır. Çin 50.8 endeks puanına sahip olmasına rağmen mart ayına göre gerilemektedir. Türkiye ise Nisan ayında Covid-19'un zirveye ulaşmasından dolayı alınan tedbirler ile birlikte 14.7 gibi büyük bir oranda üretimde gerilemeye gitmiştir. Fakat Mayıs ayında 33.40'tan 40.90'a bir artış sergilemiştir. Bu artış aynı oranda devam ederse Haziran ve Temmuz aylarında eşik değerini yakalaması beklenmektedir.

İmalat sektöründeki bu büyük düşüşler aynı oranda denizcilik sektörünü de etkilemektedir. Fakat bu düşüşleri bir arz talep iptali olarak yorumlamaktansa arz talep ertelenmesi olarak düşünmek gerekmektedir. Başka bir deyişle insanlar tarafından tüketim olmamasıyla birlikte üretim zinciri de durmaktadır. Bu durum, pandemi sürecinin ardından ani bir arz talep yükselmesine dönüşüp denizcilik sektöründe bir yükselmeye neden olacaktır.



Kaynakça: Denizcilik Sektörü ve Korona Virüs (COVID-19) Önlemleri- Duygu Doğan Şahiner, Laçın Özer
Koronavirüsün Pandemisinin Denizcilik Sektörüne Etkisi- Hüseyin Gençer
www.hurriyet.com.tr, 120 bin Türk gemici denizde kaldı- Yaşar Canca
denizcilik.uab.gov.tr, T.C Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı 21 Nisan 2020 Kararları
www.denizticaretodasi.org.tr
Will Supply Chains be the same again after Covid 19?- Peter Sand, Lars Jensen
<https://www.sea-intelligence.com>



T Ü R K D E N İ Z C İ L İ Ğ İ N D E Y A B A N C I L A Ş M A

Dünya yüzeyinin dörtte üçü, bir başka deyişle karaların yaklaşık 2,5 katı sular ile kaplıdır. Tüm ülkeler için en önemli ticari kaynak deniz yolu taşımacılığıdır. Günümüzde ticaretin yaklaşık %85'i, petrolün ise %90'ından fazlası ticari gemiler ile taşınmaktadır. Buna ek olarak Dünya nüfusunun yaklaşık %75'i kıyı kesimlerde yaşamaktadır. Bu da Dünya ticaret merkezlerinin büyük bir bölümünün kıyı kesimlerde kurulmuş olmasını sağlamıştır. Aynı şekilde bu istatistikler üç tarafı denizlerle çevrili ülkemiz içinde geçerlidir. Geçmişten günümüze dek Türk insanı göçebe bir toplumdaki denizci bir halk haline gelmek için büyük çabalar harcamıştır. Denizlerimizin güvenliğini sağlamak ve ticari faaliyetlerini yürütmek için denizciler yetiştirmiştir. Ülke olarak, denizcilik faaliyetlerinin bu denli yoğun olduğu dünyada, donanımlı denizciler yetiştirmeye konusundaki uygulamalarımızı tekrardan gözden geçirmemiz gerekmektedir. Özellikle göze çarpan vasıfsız ve/veya işsiz denizci sorunu günümüze kadar çatlakları genişleyerek gelmiştir. Yabancı firmalarda ise aksine bir istihdam açığı bulunuyorken bu durum bu konunun çözülmesi ve talebin Türk personel ile karşılanması sonucunda ülkemiz adına olumlu sonuçlar sağlayacaktır. Bu konuya farklı bir bakış açısıyla bakmak adına İnce Denizcilik A.Ş. İnsan Kaynakları Müdürü Sayın Kaptan Ersan Devrim' in düşünceleri ile devam ediyoruz.



Kaptan Ersan Devrim

İnce Denizcilik A.Ş. İnsan Kaynakları Müdürü

Türk gemi adamlarımızın yurt dışında çalışmalarıyla ilgili, yabancı gemi adamlarıyla mukayese edildiklerinde en büyük handikapları, kendilerini anlatacak ve verilen işleri anlayacak kadar yeterli yabancı dil bilmemeleridir. Dolayısı ile zabitan kısmında nispeten az olan bu eksiklik, alt kadroda had safhada kendisini göstermektedir. Ayrıca Türk gemi adamlarının birçoğu, denizciliği bir meslek olarak görmek yerine, sıkıştıklarında ya da yatırım için bir ihtiyaçları olduğunda başvurabilecekleri bir kaynak olarak görüyorlar. Örneğin; balıkçılık sezonu veya çay, fındık toplama mevsimlerinde bu işlerle uğraştıktan sonra kalan sürede ek iş, ek gelir kaynağı olarak gördükleri denizciliğe yöneliyorlar. Bu nedenle karada kaldıkları süreçte denizcilikte olan gelişmeleri takip etmiyorlar ya da meslek olarak görmedikleri için de ileride kendilerine fayda sağlayacak olsa dahi kendilerini geliştirecek işlerle ilgilenmiyorlar. Mesela firmamız bünyesinde çalışacak olan yağcı, makina lostromosu yeterliliğindeki arkadaşlarımız için torna kaynak eğitimleri ayarlıyoruz ancak talep sınırlı sayıda olabiliyor. Türk firmaları olarak bizler dahi bu durumdaki kişileri tercih etmezken yabancı firmaların tercih etmesi beklenemez. Burada sorun sadece maaş değildir, özellikle döviz kurlarının artışta olduğu bu dönemde Türk gemi adamının aldığı maaş, görev dışı ekstralar ve hatta Türk bayraklı gemilerdeki sigorta bedelleri dahi yabancı personele ödenen ücretlerle arada çok uçurum olmamasına sebep olmuştur. İnce Denizcilik olarak biz, her zaman Türk personel çalıştırmaktan yanayız.

Yabancı personelle çalışmaya geçildikten sonra gemideki en büyük değişiklik kültürel ortam farklılığı olacaktır. Farklı milliyetten, kültürden gelen kişilerin yabancı dil sıkıntısı da başta olmak üzere yaşayacakları anlaşmazlıklar gemi içi stres seviyesinin artmasına bu da işleyişte hatalara sebebiyet verebilecektir. Örneğin yapılacak iş ile ilgili verilen bir talimat, üstten alt kademeye gidene kadar ölümcül derecede yanlış anlaşılmalara sebebiyet verebilir.





Olumlu yönleri olarak ise çoklu kültürel ortamların, insanların kendilerini geliştirmeleri için çok elverişli bir ortam olmaları gösterilebilir. Ancak bunun için ortamdaki kişilerin yabancı dil seviyelerinin yeterliliği dışında, dünya kültürlerine aşina ve kendi tarihi ve kültürünü paylaşımına açık kişiler olmaları gerekmektedir. Çok uluslu ortamlar, ahenk sağlandığında çok verimli olabilmekle birlikte, anlaşmazlıkların oluşabileceği milletlerden personeller bir arada olur ise sorun çıkma potansiyeli yüksek olacaktır. Örneğin Hintli ve Pakistanlı personeller veya Rus ve Ukraynalı personeller arasında sıklıkla problemler olabilmektedir.

Bütün bunların sonucunda, özellikle alt kadro anlamında güverte ve makine personellerini meslek lisesi ya da 2 yıllık meslek yüksek okulları mezunlarından gemide zabitanlık harici görev bekleyenleri çeşitli dernekler ve şahsi başvurular vasıtasıyla değerlendirerek gemilerimizdeki tecrübeli personellerin yanına yerleştirerek yeterli tecrübeyi sağlamaları için çalışıyoruz. Çeşitli özel kurslarda kısa süreli eğitim aldıktan sonra gemiye çıkmak isteyen kişilere nazaran, okullarda edindikleri teorik bilgiler ve İngilizce bilgisinin üzerine, gemide bir süre pratik yaptıktan sonra kazanacakları mesleki becerilerle, bu tür okul mezunları hem düşük yeterlilikte de olsalar yakın yol zabitan piyasasını rahatlatacak, hem de herkesin uzak yol zabiti olamayacağı gerçeğini göz önüne çıkaracaktır. Kendilerini iyi yetiştirdikleri takdirde Türk firmalarında yakın yol zabiti ehliyeti ile alabilecekleri maaştan daha iyi ücretlerle, yabancı firmalarda personel olarak görev yapabileceklerdir. İnce Denizcilik olarak biz okullar ve dernekler vasıtasıyla bu türde başvuruları değerlendirip gemilerimizde iş imkanı sağlamaktayız.

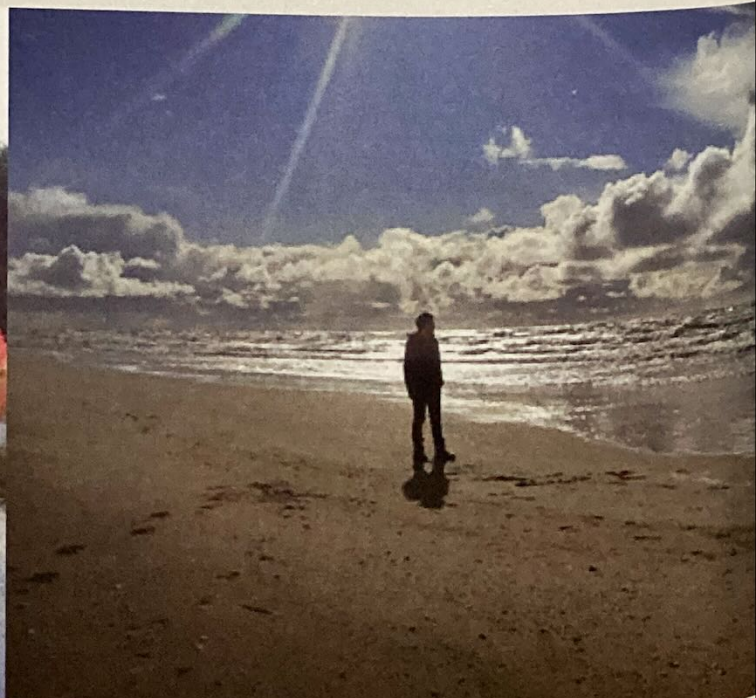


Rönesansla birlikte ortaya çıkan hümanizm akımının öncülerinden ve en büyük temsilcilerinden biri olan Desiderius Erasmus, Avrupa'nın ortak bir sanat ve bilim çatısı altında birleşmesine yaptığı katkılardan dolayı ve çağının eğitim felsefesine olan etkisi ile programa uygun bir isim olarak düşünülmüştür. Erasmus programı üniversite öğrencilerinin Avrupa ülkelerinde eğitim almasını sağlayan bir değişim programıdır.

Karadeniz Teknik Üniversitesi Sürmene Deniz Bilimleri Fakültesi Deniz Ulaştırma İşletme Mühendisliği öğrencileri Polonya-Akademia Morska W Gdyni , Estonya-Estonian Maritime Academy , Letonya-Latvian Maritime Academy , Litvanya-Lithuanian Maritime Academy, Hırvatistan-University Of Split ve İspanya-Universitat Politecnica De Catalunya okullarına Erasmus+ değişim programı kapsamında öğrenim amaçlı gidebilirler. Her yıl bölüm öğrencilerine ayrılan kontenjan sayılarına karşılık fazlasıyla başvuru yapılmaktadır. Bölüm öğrencilerinin bu ilgisi elbette boşuna değildir. Bölümümüz öğrencilerinin bazılarında bu deneyimleri hakkında biraz bilgi aldık ve yazımıza onlar ile devam ediyoruz.

Ahmet Burak GÜNGÖR

Erasmus+ değişim programıyla Lithuanian Maritime Academy'de okuma şansı elde ettim. İngilizce seviyemi öncesiyle kıyaslarsak bir hayli geliştirdi. Oradayken çabalamak, konuşmak gerekiyor. Türk arkadaş edinmek yerine yabancı insanlar ile diyaloglar kurmak, dil geliştirmek için oldukça önemli. Okulun hemen yanındaki yurttaki kaldım ve ekonomik açıdan ailemden aldığım harçlığımla ve verilen hibeyle rahat bir şekilde geçindim. Olabildiğince tutumlu bir şekilde harcama yapmaya çalıştım ve bu sayede yurtdışında turlara katıldım. Klaipeda şehrindeki Türk nüfusu çok fazla değildi ve Türklere çok hoş bakılmıyordu. Genellikle Erasmus öğrencileri vardı. Litvanya'da kaldığım sürede dışarıda bazı yemekleri yiyemiyordum. Bu yüzden çoğunlukla kaldığım yurdun mutfağında tavuk gibi basit yemekler yaptım. Litvanya'da eğlence hayatı güzeldi. Ev ve iş temposu içerisinde akşamları dışarı çıkmayıp cuma ve cumartesi günleri sabahlara kadar eğleniyorlardı. Pazar günleri ise herkes gününü evinde veya işinde geçiriyordu. Sabahlara kadar eğlenen bu insanlar ertesi gün eski hayatlarına geri dönüyorlardı. Litvanya'da basketbol yaygın bir spor dalı. Bizde oradaki Erasmus öğrencileri ile takım kurmuştuk ve hatta madalya da aldık. Okul eğitimi diğer denizci öğrenciler için üniformalı fakat biz Erasmus öğrencileri sivil gidiyorduk. Aldığım derslerin tümünü başarılı bir şekilde geçtim. Tabiki de Erasmusu dil, hayat görüşü ve yabancı insanlarla konuşmak için tavsiye ediyorum.



Ramazan Can KARABAŞ

Erasmus+ değişim programı kapsamında Estonya Tallinn'de bulunan Estonian Maritime Academy 'de okuma şansı elde ettim. Tallinn'de okula 15 dakika mesafede bulunan Old Town'da bir hostelde kaldım. Hostelde günübirlik kalanlar dışında benimle birlikte on iki Erasmus ğrencisi kalıyordu. Tallinn başkent olması sebebiyle çok fazla turist geliyor ve hostelde sürekli farklı insanlarla tanışma olanağını bana sunuyordu. Yeni insanlar, farklı kültürler tanımak benim için bir tutku ve denizciliği seçmemin de bir sebebi. Edindiğim her yeni arkadaşımdan onların kültürel farklılıklarını öğrenmenin hazzını yaşamak için Erasmus değişim programı benim için büyük bir fırsattı. Estonyalılar biz yabancılara karşı gayet sıcak kanlı ve samimilerdi. Gerek okulda gerekse günlük yaşantımda tanıştım Estonyalı arkadaşlarımın hepsi bana karşı çok iyi ve yardımsever davrandılar. Genellikle dışarıda değilde hostelde kendim birşeyler yapmaya çalışıyordum ve bazende diğer Erasmus ğrencileriyle beraber yemek yapıyorduk. Hem Türk yemeklerini onlara tattırıyor , hem de onların yerel yemeklerini tatma şansı buluyordum. Tallinn'de hayat hiç durmuyor desem yanlış olmaz. Tam eğlence şehri. Estonian Maritime Academy 'de okuyan öğrencilerin de kendine özgü, geleneksel bir hiyerarşileri ve kuralları vardı. Öğrencilerin yanısıra hocalar dahi üniforma giyiyordu fakat biz Erasmus ğrencileri için böyle bir kural yoktu. Tallinn şehrini gezmeyi herkese tavsiye ederim. Görülmesi gereken bir yer benim için. Tallinn'de Erasmus yaptığım bu sürede; birçok yeni kültür öğrenme ve birçok yeni arkadaş tanıma şansım oldu. Bazı arkadaşlarım ise benim için bir aile gibi oldular.

Mustafa DANIŞ

Letonya'nın Riga kentinde bulunan Latvian Maritime Academy'de Erasmus+ programı sayesinde değişim ğrencisi olarak bulundum. Riga'da herkes ile İngilizce anlaşabilirsiniz ve İngilizce konuşma açısından bana çok büyük bir fayda sağladı. Okul Erasmus koordinatörünün tavsiyesi ile okulla aynı bahçede yer alan bir yurttta kaldım. Okul Riga'nın merkezine otobüs ile bir saatlik mesafedeydi ve ekonomik açıdan uygundu. Letonyalılar yabancılara karşı soğuk gzkebilirler fakat iletişime geçtiğinizde insanların bu kadar soğuk olmadığını göreceksiniz. Kaldığım bölgede hiç Türk yoktu fakat ana kampüste birçok Türk ğrenci görebilirsiniz. Kaldığımız yere çok yakın bir yemekhane vardı ama ben burayı tercih etmiyordum. Onun dışında Letonya yemek kültürü denize dayanmakta ve burada deniz ürünleri yemek konusunda sıkıntı ekmezsiniz. Letonyalılar genelde tarihi ve kültürel günlerini kutlamakta ama festivallerin çoğu baharda olduğundan ben çok fazla katılma şansı bulamadım. Gece hayatı olarak Riga Old Town'da birçok mekan var ve her btçeye uygun. İlk başlarda ülkenin spora bakış açısı bana biraz farklı gelmişti. Buz hokeyi ve basketbola aşırı düşkünler. Okulda ğretmen ve öğrencilerin bize karşı ilgisi yüksekti ve biz Erasmus ğrencileri için ayrı bir sınıf oluşturulmuş diğer öğrencilerden ayrı olarak derslerimiz işleniyordu. Devam zorunluluğu yoktu fakat öğretmenler not verirken buna dikkat ediyorlardı. Aldığım derslerin hepsine katılım sağladım ve derslerimde başarılı oldum. Kesinlikle bu duygu ve macerayı yaşamayı herkese tavsiye ediyorum.



Ramzan Fatih EREN

Erasmus+ projesi kapsamında İspanya Barselona'da bulunan Universitat Politècnica De Catalunya'da bir dönem eğitim aldım. Öncesinde yabancı insanlarla diyolağa girmeye çekinirdim fakat Erasmus sürecimde bunun üstüne gidip aştım. İngilizcemi geliştirmemin yanı sıra İspanyolca ve Katalanca söylenenleri az da olsa anlamaya başladım. Okula mesafesi 20 dakika olan, limana çok yakın Shella Marris adında bir denizcilik merkezinde kaldım. Buradaki herkes bana çok iyi davrandı ve neredeyse hepsi İngilizce biliyordu. İspanya'da hayat pahalıydı. Verilen hibe sadece barınma ihtiyacımı karşıladı. Geri kalan ihtiyacımı ailemin desteğiyle karşıladım. Barselona'da Türkleri çok seviyorlar. Tanıştığım insanların büyük çoğunluğu ülkemizi ziyaret etmişlerdi. Bu ziyaretlerin büyük çoğunluğu İstanbul ve Kapadokya'ya aittir. Burada yerli halkın nüfusu az fakat turizm açısından ve eğitim açısından birçok Türk ve Erasmus öğrencisi görebilirsiniz. Çoğu zaman ucuz olduğu için fast food tükettim. Lakin İspanya'da paella tüketmenizi tavsiye ederim. Avrupa'da eğlenilecek en büyük gece kulüpleri Barselona'daydı. Haftanın her günü eğlenebilirsiniz ve sokakta ansızın bir festivalle karşılaşabilirsiniz. Barselona'ya güz döneminde gittiyseniz "La Merce" festivaline kesinlikle katılmalısınız. Ayrıca burada futbolda bir tutku. Barselona-Mallorca maçına gittim. Hayatımda canlı izlediğim en iyi atmosferdi. Okulda 3 dilde eğitim vardı. Derslerimin yarısını İngilizce yarısını Katalanca aldım. Genellikle pratik eğitimlere katıldım ve derslerde çok zorlandım. Ben kesinlikle ve kesinlikle herkesin gitmesini tavsiye ederim. Harika bir deneyimdi.



ZAMAN TÜNELİ

BÖLÜMÜMÜZDE BU
YIL NELER YAŞANDI?



Öğrencilerin Kahvaltı Etkinliği

19 Ekim 2019'da Deniz Ulaştırma İşletme Mühendisliği IV. Sınıf öğrencileri tarafından kahvaltı düzenlendi. Bu kahvaltuya bölümümüz öğrencileri katıldı. Kahvaltı, artık öğrencilerimizin ikinci evi olarak gördüğü okulumuzun bahçesinde ve ikinci aileleri olarak gördüğü abi, abla ve kardeşleri ile gerçekleştirildi. Sonrasında müzik, dans gibi birçok eğlence yapıldı. Bölüm örf ve adetleri gereğince öğrencilerin kaynaşmasına katkı sağlandı. III. sınıf öğrencilerimize staja çıkmadan önce moral sağlamanın yanı sıra, son sınıf öğrencilere okuldan ayrılıp gemilerde zabitan olarak göreve başlamadan önce, kardeşlerine bir veda imkanı tanımış oldu. Bu kahvaltıda emeği geçen tüm hocalarımız ve öğrenci kardeşlerimize teşekkürü bir borç biliriz.



Gazi Mustafa Kemal Atatürk'ü Anma Töreni

Ulu Önder Gazi Mustafa Kemal Atatürk'ün aramızdan ayrılışının 81. yıl dönümünde, 10 Kasım 2019'da Deniz Ulaştırma İşletme Mühendisliği Bölüm Başkanı Dr. Öğr. Umut Yıldırım, Arş. Gör. Serdar Yıldız ve bölüm öğrencileri, Karadeniz Teknik Üniversitesi ana kampüsünde yapılan anma törenine katıldılar. Karadeniz Teknik Üniversitesi öğrencileri "Benim naçiz vücudum nasıl olsa bir gün toprak olacaktır. Fakat Türkiye Cumhuriyeti ebediyen yaşayacaktır." sözleriyle Türk Milletine Cumhuriyet'i miras bırakan Büyük Önder'e duyulan hasretlerini ve kurduğu Cumhuriyeti ilelebet yaşatacaklarını bir kez daha göstermiş oldular. Her 10 Kasım'da olduğu gibi bu 10 Kasım'da da Atatürk'e olan bağlılığımızı ve sevgimizi ortak düşünce ve duygularla bir kez daha dile getiriyor, büyük önderimizi özlemle anıyoruz.



14.KTÜ DUİM Kariyer Günleri

Bu yıl 14.'sü düzenlenen KTÜ DUİM Kariyer Günleri 18-29 Kasım 2019 tarihlerinde yoğun bir katılımı ile gerçekleştirildi. Türk ve Dünya denizciliğinin önde gelen birçok firması etkinliklerde yer alıp hem bünyelerine yeni katacakları stajyer adaylarıyla görüşme imkanı buldular, hem de öğrencilere tecrübelerini aktardılar. Boden, Borealis, Chemfleet, Ditaş, Karuna, Arkas, İnce, Beşiktaş, Lucent, Tns, Yasa Kuru yük & Yasa Tanker, Devbulk, Kıran, Medlog ve Armona Denizcilik firmalarının yanında KTÜ DUİM Mezunlar Derneği ve Deniz Trafik Operatörleri Derneği de geleneksel kariyer günleri kapsamında öğrencilerle bir araya geldiler. Öğrenciler şirketler hakkında yapılan sunumlarda gerekli bilgilere sahip oldular ve istedikleri soruları sorma şansına eriştiler. Sunumlar tamamlandıktan sonra kokteyl ve bireysel görüşmeler ile etkinlikler devam etti.





Sahil Güvenlik Komutanlığının Bölümümüzü Ziyareti

Sahil Güvenlik Komutanlığı Alb. Engin KUNTAY, Yzb. Ahmet GÜVEN, Tğm. Kübra AYYILDIZ ve Tğm. Enes ERATA 'dan oluşan bir heyet tarafından bölümümüz ve fakültemize 4 Mart 2020 tarihinde tanıtım ve bilgilendirme ziyareti gerçekleştirildi. Bu tanıtımda, Sahil Güvenlik Komutanlığı hakkında gerekli bütün bilgileri dinleyen öğrenciler, merak ettikleri bütün soruları sorma şansına da eriştiler. Bu tanıtımın ardından, özel olarak da istedikleri soruları soran öğrencilere, Alb. Engin KUNTAY, Yzb. Ahmet GÜVEN, Tğm. Kübra AYYILDIZ ve Tğm. Enes ERATA tarafından içtenlikle cevaplar verildi. Öğrencilerimize, Sahil Güvenlik Komutanlığı'na katılarak elde edebileceği avantajlardan bahsedildi. Öğrencilerimizden daha önce başvuran kişilerle birebir görüşmeler yapıldı. Yapılacak olan mülakatlar için tavsiyeler verildi. Biz öğrencilere bu fırsatı tanıyan Bölüm Başkanlığımıza ve Sahil Güvenlik Komutanlığı yetkililerine teşekkürlerimizi sunarız.



Doğu Karadeniz Kariyer Fuarı

Türkiye Cumhuriyeti Cumhurbaşkanlığı himayelerinde Karadeniz Teknik Üniversitesi ev sahipliğinde ve 9 paydaş üniversitenin katılımıyla 10-11 Mart 2020 tarihlerinde gerçekleştirilen Doğu Karadeniz Kariyer Fuarına bölümümüz öğrencileri ve akademisyenlerimiz katılmıştır. Düzenlenen fuara Deniz Ulaştırma İşletme Mühendisliği Bölümü öğrencileri tarafından yoğun katılım gösterildi. Özellikle Lucent Denizcilik ve Sahil Güvenlik Komutanlığı, denizci öğrencilerin yoğun ilgi gösterdikleri kurumlar oldu. Fuara, ulusal ve uluslararası düzeyde, kamu ve özel sektörden 218 kurum ve kuruluş iştirak etmiş olup, Lyonel A. Makzume Grup Şirketleri adına katılan Lucent Denizcilik Genel Müdür Yardımcısı Duygu Karasu ve Gulf Agency Denizcilik Karadeniz Bölge Müdürü Kpt. Şadi Aykaç'a teşekkür ederiz.



Geçmişten günümüze dek okulumuza ve bizlere olan destekleriniz için teşekkür ederiz.



Akmar Denizcilik
ve Ticaret A.Ş.



Arkas Denizcilik
ve Nakliyat A.Ş.



Armona Denizcilik A.Ş.



Atlantik Gemi
İşletmeciliği A.Ş.



Beşiktaş Likid Taşımacılık
Denizcilik Ticaret A.Ş.



Borealis & Boden
Denizcilik A.Ş.



Chemfleet Denizcilik



Çebi Denizcilik
ve Ticaret A.Ş.



Devbulk Gemi
İşletmeciliği A.Ş.



Ditaş - Deniz İşletmeciliği
ve Tankerciliği A.Ş.



Düzgit Denizcilik



Er Denizcilik Sanayi
Nakliyat Ve Ticaret A.Ş.



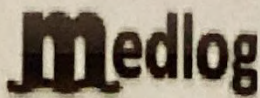
İnce Denizcilik A.Ş.



Kıran Denizcilik
ve Ticaret A.Ş.



Lucent Denizcilik ve
Danışmanlık Hizmetleri
A.Ş.



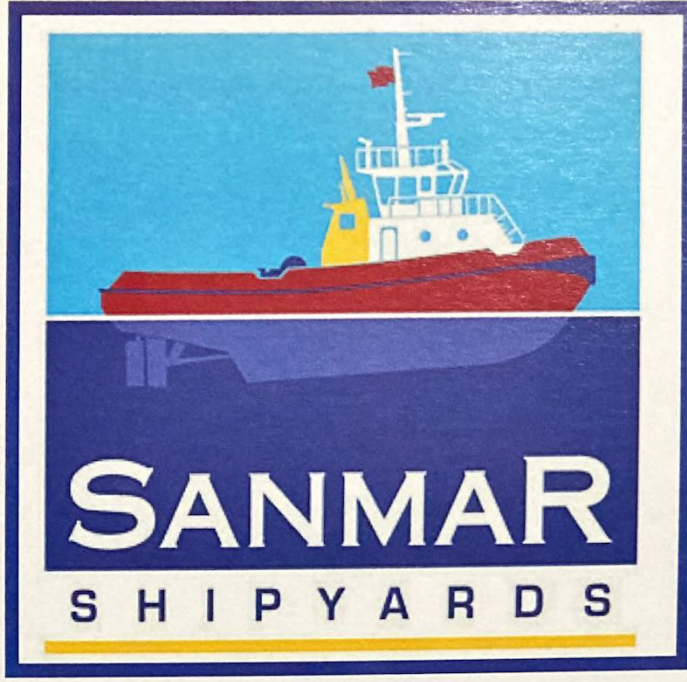
Medlog Gemicilik
ve Ticaret A.Ş.



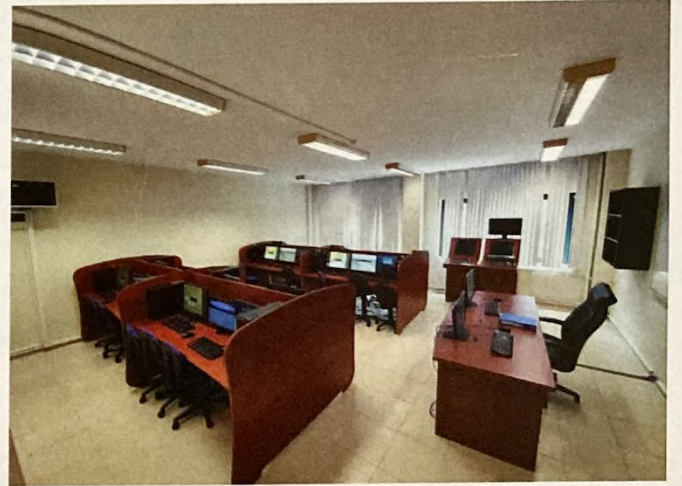
Yasa Denizcilik Sanayi ve
Ticaret A.Ş. & Yasa Tanker
İşletmeciliği A.Ş.



Zenith Gemi
İşletmeciliği A.Ş.



Bölümümüz Ecdis Simülatörü'nün yenilenmesinde katkı sağlayan Sanmar A.Ş.'ye teşekkür ederiz.



"O GEMİ BİR GÜN GELECEK"



*Uniform Dönemi Mezun Oluyor.
Selametler...*

