

Aret Taşçıyan / Türk P&amp;I Yönetim Kurulu Başkanı

## Halk ve Devlet birlikte hareket etmeli

Üç tarafı denizlerle kaplı bir yarımadada olup, 8,333 km uzunluğunda bir sahil şeridinde sahip olmasına rağmen, Türkiye'nin niçin denizcileşemediği ve denizcileşmesi için neler yapılabileceği hususunu beraber ele almak gerekir. Türkiye'de 1 km sahile 8,880 kişi düşüyor. Bu rakam ABD'de 2,125 kişi ve Büyük Britanya'da 3,654 kişi. Bu ve buna benzer diğer istatistik bilgileri bakığımızda Türkiye'nin gelişmiş diğer ülkelerden daha bir denizci ülke olmasını beklerken, İstanbul ve bir iki kıyı kentimizin belli kesimlerinin dışında, Türk Halkının ulaşım, taşıma ve beslenme konularında denize bağlı ve deniz ağırlıklı yaşamadığını görürüz. Halkımız deniz kenarında yaşamasına rağmen ulaşımını ve taşımacılığını kara yolu ile yapmayı tercih etmiş, balık yerine et ve tavuk ağırlıklı beslenmiş. Devletimiz Donanma yerine Kara Kuvvetlerine ve Hava Kuvvetlerine önem vermiş, Deniz Ticaret Filomuz birkaç ailenin ve birkaç kuruluşun dışında hiçbir zaman tabana yaygın bir ticaret unsuru haline gelemedi, Bankalarımız denizcilik konusunda kendilerini eğitmemişler, bu konuda bir konjonktür oluşturamışlar, okullarımızda futbol, basketbol, voleybol, güreş yarışmaları tertiplenmesine rağmen, Yelkencilik konusunda bırakın yarışmaları



temel bir eğitim dahi verilmemiş. Kısacası, Türk halkına deniz kültürü ve denizcilik hakkında hiçbir altyapı ve temel bir eğitim sağlanmamış durumda. Bunu sağlaması gereken merci kimdi? Tabii ki Devlet.

Denizcileşme, halkın ve Devlet'in tek vücut hareket etmesiyle gerçekleşir. Denizcilik kültürünün oluşturulup halkın tüm kademelerine yayılması Devlet'in başlıca görevlerinden biridir. Denizcilik ihtisas kütüphanelerinin ve gerçek deniz müzelerinin ülke çapında kurulması temel alt yapı unsurlarından biridir. İlk ve orta öğrenimden başlayarak denizcilik kültürü, okul müfredatlarına dahil edilmeli; yelken, kürek, yüzme, amatör balıkçılık gibi su sporlarının orta

öğrenimden başlayarak okullarda öğretilmesi ve bilahare okullararası spor müsabakalarına bu tür sporların da dahil edilmesi gerekmektedir.

Bugün maalesef İstanbul'da, Boğazlar ve Marmara Bölgesi'nde yaşayan balık türlerinden bihaber ciddi bir kesim var. Ben yaz günlerinde balıkçıya "palamut var mı?" diye soran İstanbullular'a şahit olduğumu hatırlıyorum. Ancak, bir gün bunları aşacağımıza gönülden inanıyorum. Bir ülkenin denizcileşmesi deniz ticaret filosunun büyüklüğü veya Donanma'nın gücü ile ölçülmez. Yukarıda bahsettiğim olguların, halk tarafından benimsenip sahiplenmesi ile ölçülür.

Bu Sayın Amiral Cem Gürdeniz'in önderliğinde Koç Üniversitesi nezdinde kurulan ve benim de kurucu danışma meclisi üyesi olduğum KÜDENFOR çalışmalarına Aralık 2015'te başlamış ve kısa zamanda Türkiye'de denizcilik kültürünün oluşturulması ve Türkiye'nin denizcileşmesi gerektiği konusundaki mesajları sivil toplumun ve Devletin ilgili kanatlarına iletmış, kısa zamanda da çok olumlu sinyaller almıştır. Özellikle Küdenfor'un kuruluşundan sonra ben şahsen Türkiye'nin Denizcileşmesi ve Türkiye'de denizcilik kültürünün oluşması hususlarına son derece olumlu bakıyor, en kısa zamanda bunun gerçekleşeceğine inanıyorum.

Abdülvahit Şimşek / AVS Global Yönetim Kurulu Başkanı

## Denizciliğin toplumdaki algısı değiştirilmeli

Denizcilik, tarihin ilk zamanlarından bu yana, devletlerin genişleme, maddi ve manevi hükümlerliklerini kabul ettirme ve sürdürülebilirliği için özellikle önem verdikleri, ticari yönünün yanı sıra siyasi ve politik olarak da kullandıkları bir araç olmuştur.

Denizcilik, aynı zamanda sermayenin de oluşmasında sömürgecilik için özellikle kullanılmış ve günümüzde "Denizci Ülke" dediğimiz ülkelerin bu sayede zenginleşip güçlenmesinde önemli bir vesile olmuştur. Denizci ülkeler, gelişmelerini ve sermaye oluşumunu bu sayede edindiklerinden denizciliğe daha çok önem verdikleri gibi, gelişmesi için de daha büyük yatırımlar yapmışlardır.

Konunun özünde güçlü sermaye ve Ar-Ge çalışmalarına yönlendirilmiş yatırımlar yer almaktadır. Bununla birlikte, küresel ticaretin nasıl, ne şekilde yönlendirileceği ve navlun piyasasına kimin, ne şekilde yön vereceği de etkilidir.

Büyük oyuncu olmak için, büyük ekonomik güce sahip olmak gerekir. Aksi halde pastadan büyük pay almak değil, geride kalan dilime razı olmak söz konusu olur.



Hali hazırda ülkemizde geçmişe göre daha başarılı projeler üretildiğini söylemeliyim. Tabii, her alanda olduğu gibi devlet kademelerinde de ihtisaslaşma hayli önem arz etmektedir. Özellikle denizcilik alanında karar merci olan isimlerin konuya hakimiyeti sektöre de farklı bir bakış açısı getirmiştir.

Bununla birlikte, halen aşamadığımız prosedürlerin, gümrük ve lojistik mevzuatlarının olduğunu da dile getirmek durumundayım. Görüyoruz ki, bazen Devlet denizcinin yanında olamıyor, bazen de denizci devletin imkânlarını suisti-

mal ediyor.

Diğer yandan, eğitim konusu da son derece ciddi bir kalem. Denizci yetiştirme ve sertifikalı denizciler oluşturma konusunda istenen verimi alamıyoruz. Zabit yetiştirme noktasında daha iyiyiz, ancak, personel konusunda aynı şeyi söylemek mümkün değil. Yabancı dile hakimiyetimizin de ortalamamızın altında olduğuna dikkat çekmeliyim.

Her şeyden önce, denizciliğin riskli bir yatırım alanı olarak görülmesi yönündeki algının değişmesi gerekir. Devlet destekleri gerek finansal sorunların gerekse prosedürlerin aşılmasında hayli önem taşımaktadır. Denizcilik eğitimi devlet kontrolü altında, belli bir seviyede desteklenerek Uluslararası seviyeye yükseltilmelidir. Denizcilik, babadan oğula geçen bir silsile olarak değil, kurumsallaşarak ticari yapıdaki yerini bulmalıdır. Son olarak, unutmamalıyız ki, bizler, denizci bir ecdadın evlatlarıyız. Denizcileşmemiz için yapmamız gereken yalnızca, ecdadımızdaki o ruhu yeniden uyanırmak ve gözümüzü sadece denize çevirmek.

Salih Zeki Çakır / KOSDER Yönetim Kurulu Başkanı

## Denizcileşmek için tüm kurumlar yeniden yapılanmalı

Öncelikle nasıl denizcileşebiliriz sorusu, uzun süren akademik çalışmalar ve tespitler sonrasında cevaplanması gereken, oldukça zor bir soru. Bu soruyu yanıtlamadan evvel denizcilik tarihi hakkında fikir sahibi olmakta fayda var. Denizcileşme adına gösterilen çaba ne kadar büyük olursa, getirisi de o denli büyük ve görkemli olacaktır. Tarihsiz meslekler, maalesef ki talihsiz mesleklerdir. Türk denizcilik tarihine bakacak olursak, Osmanlı'dan bu yana donanma gücü anlamında pek çok başarıya imza atıldığını görürüz. Tarihi başarılarla dolu olmasına rağmen, Türk Denizcilik sektörü ticarete evrilip dünya deniz taşımacılığı ve gemi inşa potansiyelinden yeterince pay alamamıştır.

Şüphesiz ki, bu üzücü durumun ana sebeplerinden biri olan kapitülasyonlar, süreç içerisinde hukuken kaldırılmış olsa da, ardından oluşan boşluk yerli ve milli denizci tüccarlar ve sermayedarlar tarafından doldurulamamıştır.

Nitelikli milli insan yetiştirme konusunda gereken çaba gösterilememiş, bu açık zorunlu olarak, yabancı şirketler ile kapatılmaya çalışılmıştır.

Kendine has hukuk ve işleyiş olan denizcilik faaliyetleri uzak durulması gereken bir alan olarak görülmüştür. Diğer iş kollarında faaliyet gösteren genç girişimciler de denizcilik sektörünü riskli bulup sektöre ilgili girişimlere ön yargıyla yaklaşmışlardır.

Türkiye'de denizcilik sektörüne yönelik devlet prosedürleri de, sektöre ilgi duyulsa dahi zorlayıcı bir etken olarak karşımıza çıkmaktadır. Örneğin, Devlet ithalat ve ihracatta C.I.F./F.O.B. sözleşmeleri yaparak bu alana yatırım yapan iş adamlarını caydırıcı bir unsur olarak sektörün gelişimini yavaşlatmaktadır. Cari açığa eksi kalem olarak yansıyan bu tutum denizcilik faaliyetlerinin hem taşımacılık hem de gemi inşa bağlamında gelişmesinin ve büyümesinin önüne set çekmiştir. Psikolojik faktör olarak kapitülasyonların devam ettirildiğini söylemek haksızlık olmaz, diye düşünüyorum.

Türk denizciliğini çağımız yerel ve küresel gelişmeler ışığında geniş bir perspektif ve vizyonla ele almak zorunlu hale geldi. Döviz ikamesi bağlamında ana unsuru sayılabilecek deniz taşımacılığı, gemi



inşa ve deniz turizmi oldukça sert rekabet şartlarıyla karşı karşıya bulunmaktadır. Küresel ve bölgesel ölçekte büyük tekeller, karteller ve tröstlere karşı korunmasız bir sektörün, geleceğinin parlak olması beklenmemelidir. Söylemde liberal gözüke de, özünde büyük denizci devletlerin çeşitli başlıklar altında kendi denizcilik faaliyetlerini korumacı politikalar izlemesi, denizciliğimiz için büyük dezavantaj teşkil etmektedir.

Sayıca çok fakat kalite, sermaye gücü ve nitelik olarak zayıf olan pek çok firmadan oluşan Türk Denizciliğine sürdürülebilir rekabet avantajı sağlayarak kavuşturulması için benzer uygulamalara, krizin derinleştiği bu dönemlerde, her zamankinden çok ihtiyacımız var. Bu anlamda determinist bir yaklaşımla kamusal işleyişte etkinliği bulunanların, muhatap denizcilik kurumlarının ve ilgili üniversitelerin kurumsal işleyişlerini yeniden yapılandırılması gerekmektedir. Devletin sağlamış olduğu kamu kaynaklarını daha fazla farkındalık oluşturmak ve karar vericilerin duyarlılığını artırmak için seferber edilmelidir.

Denizciliğimizin artacak küresel ve bölgesel ticaretten yeterince pay alabilmesinin önemli bir şartı da entelektüel sermayemiz diyebileceğimiz hem kara hem de deniz kadrolarında nitelikli insan kaynağının niceliğini çoğaltmak olacaktır. Bu durum aynı zamanda denizcilik sektöründeki gelişmeleri hem riskler bakımından hem de yönetilebilmesi bakımından ölçülebilir kılacaktır. Türk denizciliğine teşvikin sağlanabilmesi için sorumlu mevki ve makamda bulunanlara büyük sorumluluk düşmektedir.

Unutmamalıyız ki, doğru cevabı bulmuş olanlar, doğru sorular soran kişilerdir.