

T.C.
ORDU ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ

ÇALIŞMA EKONOMİSİ VE ENDÜSTRİ İLİŞKİLERİ

ANABİLİM DALI



**KÜRESEL DENİZCİLİK SEKTÖRÜNDE TÜRK İŞGÜCÜNÜN
KONUMU VE VASIFLANDIRMA SORUNLARI: ORDU-SAMSUN
BÖLGESİ ÜZERİNE BİR ARAŞTIRMA**

YAZAR

Aysun BULAT ELKİN

YÜKSEK LİSANS TEZİ

DANIŞMAN

Dr. Öğr. Üyesi Ali İhsan ÇELEN

ORDU- 2025

TEZ KABUL SAYFASI

Aysun BULAT ELKİN tarafından hazırlanan “**Küresel Denizcilik Sektöründe Türk İş Gücünün Konumu ve Vasıflandırma Sorunları: Ordu -Samsun Bölgesi Üzerine Bir Araştırma**” başlıklı bu çalışma, **13.01.2025** tarihinde yapılan savunma sınavı sonucunda başarılı bulunarak, jürimiz tarafından **YÜKSEK LİSANS tezi** olarak kabul edilmiştir.

Başkan	Dr. Öğr. Üyesi Ali İhsan ÇELEN Ordu Üniversitesi /Ünye İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi	İmza
Üye	Prof. Dr. Çağatay Edgücan ŞAHİN Ordu Üniversitesi /Ünye İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi	İmza
Üye	Dr. Öğr. Üyesi Ufuk ÖZER Çanakkale Onsekiz Mart Üniversitesi/Biga İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi	İmza

ETİK BEYANI

Tez Yazım Kurallarına uygun olarak hazırladığım bu tez çalışmasında; tez içinde sunduğum verileri, bilgileri ve dokümanları akademik ve etik kurallar çerçevesinde elde ettiğimi, tüm bilgi, belge, değerlendirme ve sonuçları bilimsel etik ve ahlak kurallarına uygun olarak sunduğumu, tez çalışmasında yararlandığım eserlerin tümüne uygun atıfta bulunarak kaynak gösterdiğimi, kullanılan verilerde herhangi bir değişiklik yapmadığımı, bu tezde sunduğum çalışmanın özgün olduğunu, bildirir, aksi bir durumda aleyhime doğabilecek tüm hak kayıplarını kabullendiğimi beyan ederim.

Aysun BULAT ELKİN



ÖZET

ÇALIŞMA EKONOMİSİ VE ENDÜSTRİ İLİŞKİLERİ ANABİLİM DALI

KÜRESEL DENİZCİLİK SEKTÖRÜNDE TÜRK İŞ GÜCÜNÜN KONUMU VE VASIFLANDIRMA SORUNLARI: ORDU -SAMSUN BÖLGESİ ÜZERİNE BİR ARAŞTIRMA

Aysun BULAT ELKİN

Bu yüksek lisans tezi, küresel denizcilik sektöründe Türk iş gücünün konumunu ve vasıflandırma sorunlarını incelemektedir. Çalışma, Ordu ve Samsun illerindeki denizcilik sektöründeki farklı paydaşlar—tersaneler, tekne imal, bakım ve onarım atölyeleri, ilçe liman başkanlıkları, liman işletmeleri ve meslek yüksekokulları—üzerindeki vasıflandırma sorunlarını yerel düzeyde belirlemeyi ve çözüm önerileri sunmayı hedeflemektedir. Eğitimle ilgili teorik ve pratik karşılaştırmalar ile iş yaşamında karşılaşılan vasıflandırma sorunları çalışmanın ana konusunu oluşturur.

Nitel ve nicel araştırma yöntemleri çerçevesinde, anket ve yüz yüze görüşme teknikleri kullanılarak Türk iş gücünün denizcilik sektöründeki vasıflandırma sorunları anlaşılmasına çalışılmıştır. Bu yöntemler aracılığıyla elde edilen veriler, sektördeki vasıflandırma sorunlarının anlaşılmasına ve çözüm önerilerinin geliştirilmesine katkı sağlamayı amaçlamaktadır.

Elde edilen bulgular, küreselleşen dünyada denizcilik sektörünün büyük önem taşıdığını göstermektedir. Denizcilik sektörü, denizlerde ticari yük ve yolcu taşımacılığı, balıkçılık, kara tarafında ise tersaneler, limanlar ve sektöre iş gücü sağlayan eğitim kurumlarıyla geniş bir yelpazeye sahiptir. Dünya ticaretinin büyük bir kısmı deniz ulaşımı ile gerçekleşmektedir ve sektörde yüksek oranlarda iş gücü talebi bulunmaktadır. Bu iş gücü talebi, ülkelerin işsizlik sorunlarına çözüm sunarak ülke ekonomilerine olumlu yansımaktadır. Eğitimli ve vasıflı iş gücünün varlığı, denizcilik sektöründeki kazalar gibi olumsuz gelişmeleri önlemeye yardımcı olur ve sektörün sorunsuz bir şekilde işlemesini sağlar.

Bu çalışma, Ordu ilindeki Fatsa Meslek Yüksekokulu'nda öğrenim gören 123 öğrenci ile anket çalışması yapmıştır. Ayrıca, Ordu ilindeki Ünye'de bulunan tersane yöneticisi, liman işletme yöneticileri, Fatsa'daki tekne imal ve çekek yeri işletme sahibi, ilçe liman müdürlüğü yetkilileri ile Samsun ilindeki liman işletme yöneticileri ile yüz yüze görüşmeler gerçekleştirilmiştir. Görüşmeler sonucunda, küreselleşen denizcilik sektöründe vasıflandırma sorunlarının, teorik eğitimin yanı sıra pratik eğitimin gerekliliği ve mesleki İngilizce bilgisi gibi unsurları içerdiği vurgulanmıştır. Ayrıca, eğitim sonrası istihdama geçişte yaşanan problemler de belirtilmiştir.

Anahtar Kelimeler: Küreselleşme, Denizcilik Sektörü, Vasıflandırma, Eğitim, İstihdam

DEPARTMENT OF LABOR ECONOMICS AND INDUSTRIAL RELATIONS

**THE POSITION AND QUALIFICATION PROBLEMS OF THE TURKISH
WORKFORCE IN THE GLOBALIZING MARITIME SECTOR: A RESEARCH
ON ORDU-SAMSUN REGION**

Aysun BULAT ELKİN

This master's thesis examines the position of the Turkish workforce and qualification problems in the globalizing maritime industry. The study aims to determine the qualification problems of different stakeholders in the maritime sector in Ordu and Samsun provinces - shipyards, boat manufacturing, maintenance and repair workshops, district port authorities, port enterprises and vocational schools - at the local level and to offer solutions. The main subject of the study is theoretical and practical comparisons regarding education and qualification problems encountered in business life. Within the framework of qualitative and quantitative research methods, it was tried to understand the qualification problems of the Turkish workforce in the maritime sector by using survey and face-to-face interview techniques. The data obtained through these methods aim to contribute to understanding the qualification problems in the sector and developing solution suggestions. The findings show that the maritime sector is of great importance in the globalizing world. The maritime sector has a wide range of services, including commercial cargo and passenger transportation at sea, fishing, and on the land side, shipyards, ports, and educational institutions that provide workforce to the sector. A large part of world trade is carried out by sea transportation and there is a high demand for labor in the sector. This labor demand reflects positively on the country's economies by providing solutions to the unemployment problems of the countries. The presence of an educated and skilled workforce helps prevent negative developments such as accidents in the maritime sector and ensures the smooth functioning of the sector. This study conducted a survey with 123 students studying at Fatsa Vocational School in Ordu. In addition, face-to-face interviews were held with the shipyard manager, port business managers in Ünye in Ordu province, the boat manufacturing and dockyard business owner in Fatsa, district port directorate officials and port business managers in Samsun province. As a result of the interviews, it was emphasized that the qualification problems in the globalizing maritime sector include elements such as the necessity of practical training and professional English knowledge in addition to theoretical education. Additionally, problems experienced in the transition to employment after education were also noted.

Keywords: Globalization, Maritime Sector, Qualification, Education, Employment

Key Words : . Globalization, Maritime Sector, Qualification, Education, Employment.

TEŞEKKÜR

Yüksek lisans tez yazım sürecinde her aşamada yardımını ve akademik desteğini esirgemeyen tez danışmanım Sayın Dr. Öğr. Üyesi Ali İhsan ÇELEN'e içten teşekkürlerimi sunarım. Çalışma Ekonomisi Bölümü'nde aldığım yüksek lisans eğitimi süresince, değerli bilgiler edindiğim ve akademik birikimimi geliştirmeme katkıda bulunan hocalarıma da minnettarlığımı ifade ederim. Ayrıca, tez yazım sürecinde desteğini esirgemeyen sevgili eşim Hacı Ahmet ELKİN'e, çocuklarım Ayşe Melek ELKİN, Ömer Faruk ELKİN ve Arif Emre ELKİN'e de teşekkür ederim. Bu süreçte yanımda olan ve desteklerini sürekli olarak hissettiren arkadaşlarıma da teşekkürlerimi sunarım. Bu çalışmayı, hayatını kaybeden anne ve babam Ayşe BULAT ve Reşit BULAT'a ithaf ediyorum.

Aysun BULAT ELKİN

İÇİNDEKİLER

Sayfa

TEZ KABUL SAYFASI	ii
ETİK BEYANI.....	iii
ÖZET	iv
TEŞEKKÜR	vi
İÇİNDEKİLER	vii
TABLolar	ix
ŞEKİLLER.....	xii
KISALTMALAR	xiii
1. GİRİŞ	1
2. BÖLÜM: DÜNYA TARİHİNDE DENİZCİLİK VE DENİZCİLİK EĞİTİMİ....	5
2.1 Denizciliğin Tarihsel Gelişimi	5
2.1.1 Kürek dönemi	6
2.1.2 Yelkenli dönemi	7
2.1.3 Buhar dönemi	8
2.1.4 Nükleer dönem	8
2.2 Ekonomik Hacmi ve İstihdam Potansiyeli	9
2.2.1 Dünya ekonomisi	9
2.2.2 Ticaretle yaşanan gelişmeler	10
2.2.3 İstihdam potansiyeli.....	14
2.2.4 Önemli boğazlar ve kanallar.....	16
2.3 Uluslararası Denizcilik Mevzuatı.....	22
2.3.1 Uluslararası denizcilik örgütü (International Maritime Organization-IMO)	23
2.3.2 STCW Gemi adamlarının eğitim, belgelendirme ve vardiya tutma	26
standartları	26
2.3.3 Denizcilik çalışma konvansiyonu (Maritime Labour Convention- MLC)	28
2.3.4 SOLAS 74 Denizde can emniyeti sözleşmesi	30
2.3.5 Uluslararası çalışma örgütü (ILO-International Labour Organization).....	33
2.4 Denizcilik Eğitim Modelleri	35
2.4.1 Amerikan modeli	37
2.4.2 Filipin modeli	39
2.4.3 Hindistan modeli	41
2.4.4 Japonya modeli.....	42
3. BÖLÜM: TÜRKİYE'DE DENİZCİLİK SEKTÖRÜ VE DENİZCİLİK EĞİTİMİ.....	44
3.1 Denizciliğin Tarihsel Gelişimi	44
3.1.1 Cumhuriyet öncesi dönem	45
3.1.2 Cumhuriyet dönemi	47
3.2 Ekonomik Hacmi ve İstihdam Potansiyeli	49
3.2.1 Ekonomik hacim ve istihdam	49
3.2.2 Önemli boğazlar	53
3.3 Ulusal Denizcilik Mevzuatı.....	56
3.3.1 Yetkili kurumlar ve ulusal mevzuat.....	56
3.4 Denizcilik Eğitimi	56
3.4.1 Yüksekokul düzeyinde eğitim	64
3.4.1.1 Gemi makineleri işletmeleri.....	68

3.4.1.2	Deniz ulaştırma ve işletme bölümü	71
3.4.1.3	Gemi inşaat bölümü	74
3.4.2	Lisans düzeyinde eēitim	77
4.	BÖLÜM: KARADENİZ BÖLGESİNDE DENİZCİLİK SEKTÖRÜ VE	
	DENİZCİLİK EēİTİMİ: ORDU -SAMSUN İLLERİ.....	79
4.1	Tarihi Gelişimi	79
4.2	Ekonomik Hacim ve İstihdam Potansiyeli	80
4.3	Denizcilik Eēitimi	84
4.4	Ordu -Samsun İlleri zerine Bir Araştırma	84
4.4.1	Araştırmanın genel erevesi ve amacı	84
4.4.2	Araştırmanın sınırlılıkları ve yaşanılan zorluklar	85
4.4.3	Araştırmanın evreni ve rneklem	85
4.5	Temel Bulgular.....	86
4.5.1	İşgücü arz ve talebini etkileyen unsurlar	86
4.5.2	İşgücü ve vasıflandırma sorunu	87
4.5.3	İşgücü talebi bulguları	90
4.5.3.1	Temel faaliyet alanı	90
4.5.3.2	Ekonomik hacim ve istihdam kapasitesi.....	92
4.5.3.3	Alınan eēitim ve istihdam uyuşması.....	93
4.5.3.4	Mesleki eēitim yeterliliēi ve staj	97
4.5.3.5	İş kazaları ve meslek hastalıkları	100
4.5.4	İşgücü arzı bulguları	102
4.5.4.1	Demografik zellikler	102
4.5.4.2	Eēitim yönünden deēerlendirme.....	104
4.5.4.3	Eēitim ve istihdam yönünden yapılan deēerlendirme;	107
4.5.4.4	ücret ödemeleri ve sosyal güvenlik hakları.....	110
5.	SONUÇ VE ÖNERİLER.....	113
	KAYNAKLAR	119
	EKLER	129
	ZGEÇMİş	134

TABLÖLAR

Tablo 2.1 Dünya Denizciliğinde Tarihi Dönemler	6
Tablo 2.2 Dünya Üzerindeki Ülkelerin Ekonomik Büyüme Oranları	10
Tablo 2.3 Dünya Deniz Ticaret Filosunun Gemi Türleri DTW (3000 GT ve üzeri)....	11
Tablo 2.4 Dünya Deniz Ticaret Filosu İlk 25 Ülke Filo İstatistiği (1000 GT üzeri)	12
Tablo 2.5 Dünya Filosu Bayrak Sicili (100GTve üzeri 2022).....	13
Tablo 2.6 Dünyada Tahmini Zabitan Sınıfı Arz ve Talebi	15
Tablo 2.7 Dünya Deniz Ticaret Filolarında Gemi Adamı Arz Eden İlk Beş Ülke.....	16
Tablo 2.8 IMO 'nun Organizasyon Yapısı	23
Tablo 2.9 IMO'nun Konsey Bölümleri	24
Tablo 2.10 Deniz Emniyet Komitesi (MSC) Alt Komiteleri,.....	25
Tablo 2.11 Türkiye'nin Taraf Olduğu Sözleşmeler	26
Tablo 2.12 STCW Sözleşmesi Gereğince Personelde Bulunması Gereken Sertifikalar	27
Tablo 2.13 STCW Temel Eğitimleri.....	28
Tablo 2.14 Denizcilik Çalışma Konvansiyonu Bölümleri.....	28
Tablo 2.15 MLC Denetiminde Türk Bayraklı Gemilerin Eksiklikleri (2022-2017).	30
Tablo 2.16 SOLAS Sözleşmesine Göre Zorunlu Belgeler	31
Tablo 2.17 SOLAS Bölümleri	32
Tablo 2.18 SOLAS 74 Sözleşmesinin Kapsamadığı Gemiler	33

Sayfa

Tablo 3.1 Türkiye'deki Gemi Adamları Sayısı (2023)	51
Tablo 3.2 Türkiye'de Denizcilik Eğitimi Veren Okul ve Öğrenci Sayıları (2021-2023)	53
Tablo 3.3 İstanbul Boğazından Geçiş Yapan Gemi Tipleri (2018-2022).....	54
Tablo 3.4 Çanakkale Boğazından Geçiş Yapan Gemi Tipleri (2018-2022).....	55
Tablo 3.5 Türkiye’de Denizcilik Alanında Öğrenim Türüne Göre Okul ve Öğrenci Sayıları (2021-2023).	59
Tablo 3.6 Türkiye Genelinde İllere Göre Okul ve Öğrenci Sayısı	60
Tablo 3.7 Denizcilik Liseleri Ders Müfredatı ve Ders Saatleri	62
Tablo 3.8 Türkiye Geneli Meslek Yüksekokulu ve Öğrenci Sayıları.....	66
Tablo 3.9 Türkiye Geneli Denizcilik Eğitimi Veren Meslek Yüksekokulları ve Öğrenci Sayısı.....	66

Tablo 3.10 Ordu Üniversitesi Fatsa MYO Gemi Makineleri İşletmeciliği Bölümü	
Kontenjanları.....	69
Tablo 3.11 Ordu Üniversitesi Fatsa MYO Gemi Makineleri İşletmeciliği Bölümü	
Cinsiyet Dağılımı	69
Tablo 3.12 Ordu Üniversitesi Fatsa MYO Gemi Makineleri İşletmeciliği Bölümü	
Öğrencilerinin Mezun Oldukları Lise Alanları	70
Tablo 3.13 Ordu Üniversitesi Fatsa MYO Deniz Ulaştırma ve İşletme Bölümü	
Kontenjan Dağılımı,.....	72
Tablo 3.14 Ordu Üniversitesi Fatsa MYO Deniz Ulaştırma ve İşletme Bölümü Cinsiyet	
Dağılımı	72
Tablo 3.15 Ordu Üniversitesi Fatsa MYO Deniz Ulaştırma ve İşletme Bölümü	
Öğrencilerinin Mezun Oldukları Lise Alanları	73
Tablo 3.16 Ordu Üniversitesi Fatsa MYO Gemi İnşaat Bölümü Kontenjanları	74
Tablo 3.17 Ordu Üniversitesi Fatsa MYO Gemi İnşaat Bölümü Cinsiyet Dağılımı.....	75
Tablo 3.18 Ordu Üniversitesi Fatsa MYO Gemi İnşaat Bölümü Öğrencilerinin Mezun	
Oldukları Lise Alanları	75
Tablo 4.1 Türkiye'deki Kıyı Yapılarının Bölgesel Dağılımı	81
Tablo 4.2 Türkiye 'deki Limanlara Uğrayan Gemi Sayıları (2020-2022)	81
Tablo 4.3 Karadeniz Bölgesinde Faaliyet Halinde Olan Limanlarda Gerçekleştirilen	
Toplam Elleçleme İstatistikleri	82
Tablo 4.4 Türkiye’de Faaliyet Gösteren Tersane Sayısı (2003-2024),.....	82
Tablo 4.5 Türkiye’de Faaliyet Gösteren Tersanelerdeki İşçi Sayısı (2010-2023).....	83
Tablo 4.6 Araştırmaya Katılan Kurumların Türk İş Gücü Vasıflandırma Sorunu	88
Tablo 4.7 Araştırmaya Katılan Kurumların Temel Faaliyet Alanları.....	90
Tablo 4.8 Araştırmaya Katılan Kurumların Ekonomik ve İstihdam Hacimleri	92
Tablo 4.9 Araştırmaya Katılan Kurumlarda Denizcilik MYO ve Fakültesinden Mezun	
İstihdamı	93
Tablo 4.10 Araştırmaya Katılan Kurumlarda İşe Alım Süreçleri	95
Tablo 4.11 Araştırmaya Katılan Kurumlarda Kadın İstihdamı	96
Tablo 4.12 Araştırmaya Katılan Kurumların Staj Süreleri Hakkındaki Görüşleri	99
Tablo 4.13 İş Kazaları ve Meslek Hastalıkları	101
Tablo 4.14 Demografik Özellikleri.....	103
Tablo 4.15 MYO Verilen Eğitimin Yeterlilik Düzeyi Hakkındaki Görüşler	105

Tablo 4.16 Eğitim ve İstihdam Yönlü Sorular.....	107
Tablo 4.17 Küresel Denizcilik Sektöründe Türk İş Gücünün Vasıflandırma Sorunu .	111



ŞEKİLLER

	<u>Sayfa</u>
Şekil 2.1 Dünya Üzerinde Önemli Boğaz ve Kanallar,	17
Şekil 2.2 Süveyş Kanalı	21
Şekil 2.3 Panama Kanalı	22
Şekil 4.1 Türkiye’de Bulunana Kıyı Yapıları	80
Şekil 4.2 Eğitim Kurumunun Teknik Donanım ve Laboratuvarı Yeterliliği.....	106
Şekil 4.3 Sektör Hakkındaki Düşünceler	106
Şekil 4.4 Denizcilik MYO Mezunlarının Sektörde Çalışması.....	108
Şekil 4.5 Teorik ve Pratik Eğitimin Çalışmaya Başladığında Yeterli Olması	109
Şekil 4.6 Denizcilik Mesleğinin Kadınlara Uygun Olduğunu	110
Şekil 4.7 Ücret Ödemeleri ve Sosyal Güvenlik Hakları	110

KISALTMALAR

ABD	: Amerika Birleşik Devletleri
AKTS	: Avrupa Kredi Transfer Sistemi
AMP	: Anadolu Meslek Programı
ATP	: Anadolu Teknik Programı
BIMCO	: Baltık ve Uluslararası Denizcilik Konseyi
BLG	: Dökme Sıvılar ve Gazlar
CLC 92	: Petrol Kirliliği Etkileri Sivil Sorumluluk Protokolü
COLREG 72	: Denizde Çatışmayı Önleme Sözleşmesi
COSMAR	: Telsiz Haberleşmesi ve Arama-Kurtarma
DEHUKAM	: Deniz Hukuku Ulusal Araştırma Merkezi
DSC	: Tehlikeli Maddelerin, Katı Yüklerin ve Konteynırların Taşınması
DTO	: Deniz Ticaret Odası
DTW	: Dead Weight Ton (Ölü Ağırlık) Bir ağırlık ölçü birimidir
FAL	: Kolaylaştırma Komitesi
FP	: Yangından Korunma
FSI	: Bayrak Devleti Uygulamaları
FUND 92	: Petro Kirliliğinin Telafisi İçin Fon Tesisi Protokolü
GAEBIS	: Gemi Adamları Eğitim Bilgi Sistemi
GAS	: Gemi Adamları Sınavları
GASAM	: Gemi Adamları Sınav Merkezi
GMDSS	: Küresel Denizcilik Tehlike ve Güvenlik Sistemi
GPS	: Küresel Konumlama Sistemi
GRT	: Geminin sicile kayıtlı gros tonajı
GT	: Gros Ton (Hacimsel Ton)
ILO	: Uluslararası Çalışma Örgütü
IMAU	: Uluslararası Denizcilik Üniversiteleri Birliği
IMCO	: Hükûmetler Arası Deniz Danışma Örgütü
IMF	: Uluslararası Para Fonu
IMSO 76	: Uluslararası Deniz Uydu Organizasyonu Sözleşmesi
İŞKUR	: İş ve İşçi Bulma Kurumu
KHK	: Kanun Hükmünde Kararname

KOSGEB	: Küçük ve Orta Ölçekli İşletmeleri Geliştirme ve Destekleme İdaresi Başkanlığı
LEG	: Hukuk Komitesi
LGS	: Lise Geçiş Sınavı
LLMC 76	: Deniz Hasarlarına Karşı Sorumluluk Kısıtlaması Sözleşmesi
LNG	: Sıvılaştırılmış Doğalgaz
LPG	: Sıvılaştırılmış Petrol Gazı
M.Ö	: Milattan Önce
MARAD	: Amerika Birleşik Devletleri Ulaştırma Bakanlığı Denizcilik İdaresi
MARPOL	: Deniz Kirliliği Sözleşmesi
MEB	: Millî Eğitim Bakanlığı
MEPC	: Deniz Çevresini Koruma Komitesi
MLC	: Denizcilik Çalışma Konvansiyonu
MSC	: Deniz Emniyeti Komitesi
MYK	: Mesleki Yeterlilik Belgesi
MYO	: Meslek Yüksekokulu
NAV	: Seyir Güvenliği
ODÜ	: Ordu Üniversitesi
OECD	: Avrupa Ekonomik İş birliği Örgütü
OPRC 90	: Petrol Kirliliğine Hazırlık Karşılıklı İş birliği Sözleşme
ÖSYM	: Öğrenci Seçme ve Yerleştirme Merkezi
SAR 79	: Denizde Arama Kurtarma Sözleşmesi
SLF	: Gemi Dengesi, Yükleme Hatları ve Balıkçı Gemilerinin Güvenliği
SOLAS 74	: Denizde Can Emniyeti Sözleşmesi
STCW 78	: Uluslararası Gemi adamlarının, Vardiya Tutma Standartları, Sertifikalandırma ve Eğitimi Sözleşmesi
T.C	: Türkiye Cumhuriyeti
TC	: Teknik İş birliği Komitesi
TUGS	: Türk Uluslararası Gemi Sicili Kanunu
TURKLİM	: Türkiye Liman İşletmecileri Derneği
TÜBİTAK	: Türkiye Bilimsel ve Teknik Araştırma Kurumu
UTİKAD	: Uluslararası Taşımacılık ve Lojistik Hizmet Üretenleri Derneği
TYT	: Temel Yeterlilik Testi

YDS : Yabancı Dil Sınavı
YÖK : Yükseköğretim Kurulu



1. GİRİŞ

Küreselleşmenin en belirgin şekilde etkilediği sektörlerden biri denizcilik sektörüdür. Bu sektör, dünya ticaretine dolayısıyla ulusal ekonomilere önemli katkılar sağlamaktadır. Denizcilik sektörü, gemi inşası, bakımı ve onarımı ile liman operasyonlarını kapsayan geniş bir hizmet yelpazesi sunar. Ayrıca, denizcilik sektöründe çalışanların vasıflandırılması noktasında eğitim kurumları sektörün en önemli bileşenlerindendir. Sektörde işlerin sorunsuz yürüyebilmesi için eğitilmiş ve gerekli vasıflarla donatılmış iş gücü büyük önem taşımaktadır. Bu kapsamda örneğin denizcilik sektöründeki kazalarının büyük bir kısmı insan faktöründen kaynaklanmaktadır. Bu nedenle, küreselleşen dünyada denizcilik eğitimi belirli standartlara bağlanmıştır. Bu durum küresel ticarete dahil olmak isteyen ülkeler için de büyük önem taşımaktadır. Dünya genelinde ticaretin büyük bir kısmının deniz yoluyla gerçekleşmesi, denizcilik sektörünü birçok ülke için birbirine bağlı bir sistem haline getirmiştir. Bu sektörün geniş ve karmaşık doğası, uluslararası normların ve standartların belirlenmesini zorunlu kılmaktadır. Bu bağlamda, denizcilik sektöründeki düzenlemeler ve kurallar uluslararası düzeyde standartlaştırılmıştır.

Bu kapsamda çalışmanın amacı, küreselleşen dünyada ticaretin büyük bir kısmının deniz yolu ile gerçekleştirilmesi nedeniyle denizcilik sektörünün, denize kıyısı olup olmamasına bakılmaksızın, her ülke için önem arz ettiğini dolayısıyla bu alanda gerekli olan vasıflı iş gücünün önemini vurgulamaktır. Çalışma, denizcilik sektörünün insan faktörü olan deniz iş gücünün eğitimi, istihdamı ve vasıflandırma sorunları üzerindeki etkilerini incelemektedir. Özellikle, Türk iş gücünün denizcilik sektöründeki konumunu ve istihdamını değerlendirmek ve bu sektörde karşılaşılan vasıflandırma problemlerini ortaya koymak hedeflenmiştir. Bu çerçevede, denizcilik sektörüne iş gücü yetiştiren meslek yüksekokullarının sunduğu eğitim ile istihdam arasındaki ilişkiler analiz edilmiştir. Ayrıca, sektörde istihdam edilen liman ve tersane çalışanları ile denizcilik sektör çalışanlarının karşılaştığı vasıflandırma sorunları ele alınmıştır. Çalışma, küresel denizcilik sektöründeki iş gücü talebine yönelik karşılaşılan sorunları ve bu sorunların çalışma hayatındaki etkilerini incelemektedir. Ayrıca, ortaya çıkan sorunların temelinde yatan eğitim ve vasıflandırma problemlerinin sebeplerini ortaya koymak ve çözüm önerileri sunmak amaçlanmıştır.

Buna göre araştırmanın sonuçları, denizcilik sektörünün küreselleşmenin en belirgin hissedildiği alanlardan biri olduğunu ve bu nedenle istihdam edilebilir genç nüfus için yeni çalışma fırsatları sunduğunu göstermektedir. Bu fırsatlar, gemilerde çalışan gemi adamları,

gemi yapım, bakım ve onarım faaliyetleri ile liman içi operasyonel çalışmalar gibi çeşitli alanlarda istihdam imkânlarını içermektedir. Ayrıca, bu sektördeki çalışanların karşılaştığı vasıflandırma problemleri ve çözüm önerileri de ele alınmıştır. Türkiye'nin stratejik geçiş güzergahı konumu, denizcilik sektörünün önemini artırmaktadır. Çalışma, eğitim, istihdam ve ekonomi arasındaki ilişkileri vurgulayarak hem teorik hem de pratik uygulamalar hakkında bilgi sağlamayı hedeflemektedir. Bu şekilde, denizcilik sektöründeki eğitim ve istihdam ilişkileri hakkında kapsamlı bir anlayış geliştirilmesi hedeflenmiştir.

Yapılan çalışma, Ordu ili Fatsa Meslek Yüksekokulunda yer alan Deniz Ulaştırma ve İşletme Programı, Gemi Makineleri İşletmeciliği Programı, Gemi İnşaat Programı öğrencilerine uygulanan anketler, Ünye Tersanesi ve Liman İşletmesi, Fatsa Tekne Bakım İmal ve Çekkek Yeri, İlçe Liman Başkanlığı ile Samsun ilindeki liman işletmelerinde gerçekleştirilen yüz yüze görüşmelerle desteklenmiştir. Yaşadığım yer olan Ünye, Ordu iline bağlı bir ilçe olup, mavi ile yeşilin iç içe geçtiği zengin bir coğrafyaya sahiptir. Bu bölge, yeşil alanlarıyla tarım ürünleri ve toprak çalışmaları için fırsatlar sunarken, mavi alanlarıyla da denizcilik sektörünün önemi, limanların rolü ve denizcilik eğitimi gibi konuları gözler önüne sermektedir. Ben maviye bakmayı tercih ettim ve araştırma konusu olarak Ordu ve Samsun illerindeki denizcilik faaliyetlerini seçmeye karar verdim. Bu illerdeki denizcilik faaliyetleri, yerel halk için istihdam olanakları sağlamaktadır. Ayrıca, sunulan denizcilik eğitimi ile sektöre nitelikli iş gücü yetiştirilmektedir. Bu durum, hem yerel ekonomik kalkınmaya katkıda bulunmakta hem de gençlerin mesleki gelişimine olanak tanımaktadır.

Çalışmada, denizcilik sektörü ile ilgili mevcut literatürden kapsamlı bir şekilde faydalanılmış ve literatür taraması ile desteklenmiştir. Yüz yüze görüşmeler, katılımcıların sektöre ilişkin deneyimlerini ve gözlemlerini derinlemesine anlamak amacıyla gerçekleştirilmiştir. Anket verileri hem nitel hem de nicel analiz yöntemleri kullanılarak değerlendirilmiştir. Aynı şekilde yapılan çalışma, "Küresel Denizcilik Sektöründe Türk İş Gücünün Konumu ve Vasıflandırma Sorunları: Ordu ve Samsun Bölgesi Üzerine Bir Araştırma" başlığı altında, eğitim ve iş gücü istihdamı ile vasıflandırma sorunları arasındaki bağlantıları incelemeyi amaçlamaktadır. Çalışma, denizcilik meslek yüksekokulu öğrencileri ve sektörün farklı kollarından çalışanlar tersaneler, liman işletmeleri, liman başkanlıkları, tekne imal ve çekkek yerleri ile sektördeki vasıflandırma ve istihdam sorunlarını anlamaya yönelik katkı sağlamayı hedeflemektedir. Veri toplama sürecinde Ordu ve Samsun illeri kitle olarak seçilmiştir. Buna bağlı olarak, denizcilik sektörünü oluşturan çeşitli iş kollarındaki tersaneler, liman işletmeleri, liman başkanlıkları, tekne imal ve çekkek yerleri ve meslek yüksekokullarındaki deniz ulaştırma ve işletme programı,

gemi makineleri işletmeciliği programı, gemi inşaat programı öğrencileri vb. sektörün farklı paydaşlarından rasgele seçilen kişilerden (123 Meslek Yüksek Okul öğrencisi, 5 kurum yöneticisi) oluşmaktadır. Araştırma, vasıflandırma, eğitim ve istihdam problemleri çerçevesinde bu alanda yapılan sorular öncelikle Yüksek Öğrenim Kurumu internet sayfasındaki (YÖK Atlas) veri sınıflandırmasından yararlanılmıştır. Ergün Demirel “*Dünyadaki ve Türkiye’deki İstihdam İhtiyaçları Doğrultusunda Türkiye’de Gemi adamları Eğitiminin Geliştirilmesi*”, Taner Albayrak “*Uluslararası Standartlarda Türk Denizcilik Eğitim Modeli*”, Bayram Deniz “*Türkiye’de Denizcilik Meslek Eğitimi (Sorunlar ve Çözüm Önerileri)*” çalışmalarında kullanılan ölçek doğrultusunda gerçekleştirilmiştir.

Veri toplama sürecinde, katılımcılara gönüllülük esasına göre araştırmaya katılmaları talep edilmiştir. Görüşmelerde gizlilik politikalarına riayet edilerek katılımcıların bilgileri gizli tutulmuştur. Yüz yüze gerçekleştirilen görüşmeler, not alarak ve ses kayıt cihazları kullanılarak yapılmış, daha sonra kayıtlar dikkatlice dinlenip transkribe edilmiştir. Verilerin analizi hem nitel hem de nicel yöntemler kullanılarak gerçekleştirilmiştir.

Çalışmanın birinci bölümünde, denizciliğin tarihçesi, dünya ekonomisindeki ticari gelişmeler ve sektördeki istihdam potansiyeli ele alınmıştır. Ayrıca, denizcilik sektörü için kritik öneme sahip dünya üzerindeki önemli boğazlar ve kanallara değinilmiştir. Bu bölümde, küreselleşen dünya ticaretine yön veren denizcilik sektörünün dünya genelindeki artan istihdam potansiyeli ve sektörün sorunsuz işlemesi için uluslararası mevzuatların nasıl geliştirildiği açıklanmıştır. Ayrıca, dünya üzerindeki önde gelen ülkelerin denizcilik eğitim modelleri incelenmiş ve vasıflı işgücü sağlanmasında uygulanan eğitim yöntemleri değerlendirilmiştir. Böylece, denizcilik sektörünün dolaylı olarak dünya ticareti, küresel ve ülke ekonomileri için ne kadar önemli olduğu ve etkili bir denizcilik eğitiminin bu sektördeki rolü ortaya konmuştur.

Çalışmanın ikinci bölümünde, Türkiye'deki denizciliğin tarihsel gelişimi, ekonomik büyüklüğü ve denizcilik sektöründeki ticari gelişmeler incelenmiştir. Türkiye'nin stratejik konumu nedeniyle sahip olduğu Çanakkale ve İstanbul Boğazlarının denizcilik sektörü açısından önemi ve bu boğazların ekonomik ve istihdam üzerindeki katkıları ele alınmıştır. Ayrıca, Türkiye'deki denizcilik mevzuatı ve yetkilendirilmiş kurumlar hakkında bilgi verilmiş, denizcilik eğitimi ise lise, meslek yüksekokulu ve lisans düzeyinde incelenmiştir. Bu bölüm, denizcilik sektörünün ülke ekonomisi ve istihdam üzerindeki önemini ve sektörel eğitimin stratejik rolünü vurgulamaktadır.

Çalışmanın üçüncü bölümünde, Karadeniz Bölgesi'nde, özellikle Ordu ve Samsun illerinde, denizcilik sektöründeki farklı paydaşlarla yapılan görüşmelere yer verilmiştir. Bu paydaşlar

arasında tersane ve liman yöneticileri ile denizcilik sektörü için işgücü sağlayan meslek yüksekokulu öğrencileri bulunmaktadır. Bu görüşmelerde, denizcilik sektöründeki eğitim, istihdam ve vasıflandırma sorunları üzerine görüşler alınmıştır. Elde edilen bulgular, teorik bilgilerle karşılaştırılarak değerlendirilmiştir. Sonuç olarak; Dünya ticaretinin büyük bir kısmı deniz yollarında gerçekleştirilmektedir. Bu nedenle, denizcilik sektörü hem küresel hem de ulusal düzeyde tüm ülkeler için kritik bir öneme sahiptir. Sektörün kara ayağını oluşturan limanlar ve tersaneler, bulundukları bölgelerde önemli istihdam olanakları sunmaktadır. Nitelikli iş gücü yetiştiren eğitim kurumları, istihdam sorunlarını çözme potansiyeline sahiptir. Bu durum, denizcilik sektörünün gelişimini destekleyerek ulusal ekonomiye önemli katkılar sağlamaktadır.



2. BÖLÜM: DÜNYA TARİHİNDE DENİZCİLİK VE DENİZCİLİK EĞİTİMİ

2.1 Denizciliğin Tarihsel Gelişimi

Tarih boyunca insanlar farklı nedenlerle (savaşlar, hastalıklar, ekonomik faktörler vb.) göç etmek zorunda kalmışlardır. İlk göçler kara yollarıyla yapılırken, daha sonra su yollarının keşfiyle denizcilik başlamıştır. İlk zamanlarda, insanlar su kütleleri (akarsular, göller vb.) üzerinde kendilerini taşımak için ilkel araçlar geliştirmişlerdir. Sandallar, kayıklar, kürekli gemiler, yelkenliler ve buharlı gemiler gibi teknolojilerle deniz ulaşımı evrimleşmiş ve modern gemilere ulaşılmıştır. Bu gelişim süreci, denizcilik sektörünün oluşmasına zemin hazırlamıştır. İnsanlar ilk olarak kara kıyısına geçmek, sonra mallarını satmak ve yeni ürünler elde etmek amacıyla deniz araçları geliştirmiş ve çeşitli deniz yolu rotaları oluşturmuşlardır. Bu süreç, denizcilikteki ekonomik ve kültürel ilerlemeleri pozitif yönde etkilemiştir. Denizcilikte ilerleyen toplumlar diğer toplumlara kıyasla hem ekonomik hem de sosyokültürel açıdan gelişmiştir.(Özdemir, 2015). Bu kapsamda örneğin Antalya Kaş civarında keşfedilen M.Ö 1300'lere ait bir gemi batığı tarihsel gelişim süreci içerisinde deniz ulaşımı, ticari faaliyetler ve lojistik alanındaki gelişmeleri ortaya koymaktadır (Koçak, 2020).

Denizcilikteki önemli teknolojik yeniliklerden biri pusuladır. Pusulanın icadı, denizlerde yön bulmayı büyük ölçüde kolaylaştırmıştır. İlk pusula, mıknatıs taşının işlenmesiyle yapılmıştır ve zamanla gelişerek gemilerde yön bulma işleminde kullanılmaya başlanmıştır (Şerbetçi, 2019). Yön tayini, denizcilik tarihinin dönüm noktalarından birini oluşturmaktadır. İlk çağlarda insanlar kara üzerinde işaretler kullanarak yön bulmaya çalışırken, denizlerde bu yöntem yetersiz kalmıştır. Bu nedenle, gökyüzüne bakarak yıldızlardan yön bulmayı denemişlerdir. Ancak, hava koşullarının kötü olduğu zamanlarda bu yöntem yetersiz kalmıştır (Başaran, 2018). Çinliler tarafından icat edilen ilk pusula, bu ve benzeri sorunları ortadan kaldırdığı için denizcilikte önemli bir devrim yaratmıştır (Özçep, 2020). Aynı şekilde Antik dönemlerde denizle ilgili olaylar tarih yazımında da önemli bir yer tutmaktadır. Örneğin, Homeros savaşta kullanılan gemilerden bahsetmiştir ve Herodot Fenikelerin denizlerdeki güzergahlarını anlatmıştır (Girgin, 2006). Bu kapsamda denizcilikteki ilerlemeler tarih boyunca zamanla gerçekleşmiş ve medeniyetler arasında farklı hızlarda yaşanmıştır. Medeniyetler birbirlerinden etkilenmiş ya da bağımsız olarak gelişmeler göstermiştir. Tarihsel sürecin bu çeşitliliği, denizcilikteki teknolojik ve kültürel gelişmelerin zenginliğini ortaya koymaktadır. Tüm bu dönemleri; kürek dönemi, yelkenli dönemi, buhar dönemi ve nükleer dönem olmak üzere sınıflandırmak mümkündür (Tablo 2.1).

Tablo 2.1 Dünya Denizciliğinde Tarihi Dönemler

	Tarih	Temel özellikleri
Kürek dönemi	Antik Çağ	Kürekle hareket eden basit sallar kullanılmıştır.
Yelkenli dönemi	1571-1862	Yelken kullanarak hareket eden gemiler uzun mesafeler, ticari ve askeri amaçlar ve keşifler için kullanılmıştır.
Buhar dönemi	18 -19 yüzyıl	Buhar gücü kullanılarak daha seri hareket eden gemiler kullanılmıştır.
Nükleer dönem	20. yüzyıl	Teknolojinin ilerlemesi ile nükleer enerji kullanımı; denizaltılar ve uçak gemilerinde deniz savunma sanayinde kullanılmaktadır.

Kaynak: (Özdemir, 2015, s. 421-427, Tablo yazar tarafından oluşturulmuştur).

Tablo 2.1'e göre kürek dönemi antik çağa denk gelmektedir. Bu dönemde kürekle hareket eden basit sandallar kullanılmıştır. Yelken dönemine geçişle birlikte, farklı ebatlarda kumaşlar kullanılarak rüzgâr gücünden faydalanılmış ve uzun mesafeler katedilmiştir. 18. ve 19. yüzyıllarda, buharlı makinelerin gemilerde kullanımı yaygınlaşmıştır. 20. yüzyılda ise nükleer enerji kullanımına yönelik önemli gelişmeler yaşanmıştır.

2.1.1 Kürek dönemi

Antik Çağ'a ait gemilerle ilgili bilimsel çalışmalar sınırlı olmakla birlikte, yapılan su altı arkeolojik kazılarda döneme ait mezar ve süslemelerde basit sandal ve kürekli gemi çizimlerine rastlanmıştır. Bu buluntular, Antik dönemde bu tür gemilerin kısa mesafelerde insan, evrak ve kargo taşımacılığı için kullanıldığını göstermektedir (Aslan, 2010).

Antik dönemin erken dönemlerinde, basit uzun çubuklarla yönlendirilen sallardan başlayarak, tasarım ve mühendislik açısından daha gelişmiş, çok sayıda insan taşıyan ve sistematik kürek hareketleri ile yüksek hızlara ulaşabilen kürekli teknelere geçiş yapılmıştır. Yunanistan ve Batı Anadolu kıyılarında yapılan su altı arkeolojik araştırmalar, yaklaşık 4500 yıl öncesine tarihlenen sandal ve kürekli teknelerin, adalar ile karalar arasında iletişimi sağlamak için kullanıldığını ortaya koymuştur. Bu tekneler, ana gövdelerinde ahşap malzeme kullanılarak, bitki liflerinin ip gibi dikiş ve düğümlleme teknikleriyle birleştirilmesiyle inşa edilmiştir. Erken dönem kürekli teknelerin uzunluklarının 15 ile 20 metre arasında olduğu, sadece tek kürekle hareket eden küçük teknelerin ise yaklaşık 2 metre uzunluğunda olduğu tahmin edilmektedir. Bu teknelerde Batı Anadolu'da yetişen ve 20 metre uzunluğa kadar ulaşabilen, 2 metreye kadar genişleyebilen sedir ağaçları kullanılmıştır (Erkut, 2012). Tarihsel süreçte, kürekli gemilerin tasarımı çeşitli evrimler geçirmiştir. M.Ö. 6. yüzyılda trieres tipi gemiler ortaya çıkmıştır. Bu

gemiler, önceki dönemlerin kürekli gemilerinden daha uzun olup, yaklaşık 36 metre uzunluğa ve 6 metre genişliğe sahipti. 170 kürekçi ve mürettebat ile hareket edebilen bu gemiler, manevra ve hız kabiliyeti açısından döneminin en hızlı araçları olarak kabul edilmiştir ve genellikle savaşlarda kullanılmıştır (Özdemir, 2015). Kürek döneminin ardından, küreklerin itici güç olarak kullanıldığı gemiler yerini rüzgârın itici gücünden yararlanan yelkenli gemilere bırakmıştır. Yelkenli gemiler, kürekli gemilere kıyasla daha uzun mesafeleri kat edebilme kapasitesine sahip olup, bu durum denizcilik tarihinde yeni bir devrin başlangıcı olmuştur.

2.1.2 Yelkenli dönemi

Yelkenli dönemde kürekle hareket eden deniz araçlarından yelkenli gemilere geçiş sürecinde, ilk yelkenli gemilerde kalın kirişler ve çeşitli dikiş bağlama ile ahşap birleştirme teknikleri kullanılmış iken, bu yapılar üzerine farklı ebat ve kalitelerde yelkenler eklenmiştir. Bu yenilik, rüzgâr gücünden yararlanarak daha seri hareket etme amacı taşımıştır (Özdemir, 2018). Yelkenli gemilerin hareket mekanizmasını, geminin yelkeni ve gemi içinde bulunan kürekçi mürettebat oluşturmuştur. Yelkenler rüzgârın esiş yönüne bağlı olarak hareket ettirilerek ilerleme sağlanmaktadır. Rüzgârın olmadığı ya da rotanın ters yönüne esmesi durumunda gemideki kürekçiler harekete yön vermektedir. Bu durum kıyı şeridi ilerlemelerde kısa mesafelerde bir problem olmasa da uzun mesafeler ve açık denizlerde büyük bir problem oluşturmaktadır. Kürekçilerin yorgunluğu ve sınırlı miktarda yiyecek kaynaklarının olması, yelkenli gemilerin ve bu dönemin başlıca zorlukları arasında yer almıştır (Özbey, 2019).

Yelkenli dönemde, kürek dönemine kıyasla daha hızlı hareket kabiliyeti sağlanmış olmakla birlikte, denizlerde doğa olaylarına karşı pasif bir konumda kalınmıştır. İnsanlar, doğa kanunlarına göre hareket etmek zorunda kalmış ve doğa, insan üzerinde büyük bir güç olarak etkili olmaya devam etmiştir. Yelken döneminde, açık denizlere açılan gemiler coğrafi keşiflerin kapılarını aralamıştır. 1400-1600 yılları arasında, insanlar dünyayı deniz yoluyla dolaşmaya başlamış ve ticari faaliyetler yerel ölçekten küresel ölçeğe taşınmıştır. Üç köşeli ve dört köşeli yelkenler, manyetik pusulalar yardımıyla deniz aşırı faaliyetlerin başlangıç dönemini oluşturmuştur (Hanılçe, 2010). Yelken döneminde açık denizlere açılmanın dünya tarihi üzerindeki etkileri büyüktür. Avrupalı devletler, yelkenli gemiler aracılığıyla keşfettikleri yeni topraklardan elde ettikleri altın, gümüş, baharat ve diğer hammaddeler sayesinde ekonomilerinde büyük bir zenginleşme sağlamıştır. Ayrıca, bu yeni topraklarda kendi kültürlerini ve dinlerini yayarak kültürel etkileşimin artmasına katkıda bulunmuşlardır (Demir, 2020).

2.1.3 Buhar dönemi

18.Yüzyılda İngiltere’de meydana gelen Sanayi Devrimi, birçok alanda köklü değişikliklere yol açmıştır. Sanayi Devrimi öncesinde, üretim süreçleri basit el aletleri ve insan-hayvan gücüne dayalı olarak gerçekleşirken, bu devrimle birlikte makineleşme süreci başlamıştır. Buhar makinesinin icadı, üretim hızını ve makineleşmeyi önemli ölçüde artırmıştır. İngiltere’de ortaya çıkan bu gelişmeler, hızla diğer bölgelere yayılmış ve dünya tarihi buhar dönemine adım atmıştır. Buhar döneminin başlangıcı, 1698 yılında Thomas Savery’nin (1650-1713) ilk buhar makinesini (buhar pompası) icat etmesiyle başlamıştır. Bu icat, özellikle maden ocaklarında su baskınlarına karşı bir çözüm sunmuştur. 1765 yılında James Watt, buhar pompasını geliştirerek buhar makinesinin madenlerin dışında da kullanılmasını sağlamıştır. 1802 yılında Richard Trevithick’in basınçlı buhar makinesini gemiler ve trenlerde kullanmaya başlaması, kürek ve yelken döneminin sonunu getirmiş ve rüzgâr ve kas gücü devrini kapatmıştır (Günay, 2001). Buhar dönemi, gemilerin buhar gücüyle hareket ettiği bir dönemi ifade eder. Buharlı gemilerde bulunan buhar motorları ve buhar kazanları sayesinde oluşturulan buhar, gemi motorlarını hareket ettirerek gemilerin yelken dönemindeki gemilerden çok daha hızlı hareket etmesini sağlamıştır. Tarım toplumundan Sanayi Devrimi ile buhar dönemine geçiş, endüstri 1,0 olarak adlandırılmaktadır. Denizcilik sektöründe ise bu dönemin "gemi 1.0" olarak tanımlanması yerinde olacaktır. Gemilerin kürek ve yelken gücünden buhar gücüne geçişi, dünya ticareti açısından büyük önem taşımıştır (Yorulmaz & Derici, 2023).

Sanayi Devrimi’nin denizcilik üzerindeki etkisi, buhar makinelerinin gemilerde kullanılmaya başlanmasıyla kendini göstermiştir. Buhar makineleri gemi hareketinde itici güç sağlarken, gemi gövdelerinde çelik kullanımının artması da eş zamanlı bir gelişme olarak ortaya çıkmıştır. Bu yenilikler, gemilerin hem daha hızlı hem de daha dayanıklı hale gelmesini sağlamıştır (Zincirkıran Can, 2020).

2.1.4 Nükleer dönem

Ağaç kütüklerinin çeşitli bağlama teknikleriyle su üzerinde hareket ettirilmesiyle başlayan denizcilik süreci, kürek ve yelken dönemlerinin ardından buharla çalışan gemilere geçişle birlikte nükleer döneme ulaşmıştır (Kocaoğlu, 2023). Teknolojik ilerlemeler, birçok alanda olduğu gibi denizcilik sektöründe de köklü değişimlere yol açmıştır. I. Dünya Savaşı sonrası yaşanan teknolojik gelişmeler, buhar döneminin geride kalmasına neden olmuştur. Elektrikli parçalar gemilerde kullanılmaya başlamasıyla birlikte endüstri 2.0 dönemi yaşanmış ve bu,

"gemi 2.0" olarak adlandırılmıştır. Endüstri 3.0, dijital çağ olarak nitelendirilirken, nükleer dönem gemilerde "gemi 3.0" dönemini getirmiştir. Bu dönemde gemiler, dijitalleşmenin ön planda olduğu bir süreçten geçmiştir. GPS (Küresel Konumlama Sistemi), Teknolojilerinin kullanımı, insan kaynaklı sorunları minimize etmiş ve hareket ile yük taşıma kabiliyetini en üst düzeye çıkarmıştır (Yorulmaz & Derici, 2023). Buhar dönemi, büyük ve hareket kabiliyeti sınırlı gemilerin yerini daha seri hareket edebilen gemilere bırakmıştır. Bu dönemde denizlerde dünya ticareti hız kazanırken, deniz savunma sanayi de önemli bir gelişim göstermiştir. Savaş gemilerinin yanı sıra, uçak gemileri ve füze barındıran su altı ve üstü deniz taşıtları ortaya çıkmıştır (Dülger, 2006).

Sonuç olarak ilkel taşıtlardan insan faktörünün ana etken olduğu kürek döneminin ardından, yelken, buhar ve nükleer dönemler geride bırakılarak, günümüzde yaşanan ileri teknolojik gelişmeler insan faktörünü minimize etmiştir. Teknolojik gelişmeler her alanda kendini gösterirken, denizcilik sektörü de bu gelişmelerden doğrudan etkilenmektedir. İlk pusula icadından GPS teknolojisine ve uydularla takip edilen gemilere kadar uzanan süreçte, insan emeği azalıyor gibi görünse de insan işçiliği ve faktörü halen bağlayıcı unsur olarak önemini korumaktadır. Ayrıca küresel deniz ticaret hacminin giderek genişlemesi farklı alanlarda istihdam potansiyelini de arttırmaktadır.

2.2 Ekonomik Hacmi ve İstihdam Potansiyeli

2.2.1 Dünya ekonomisi

Geçmişten günümüze, küresel deniz ticaretinde yaşanan gelişmeler, dünya ticaretine önemli yansımaları olmuştur. Zira dünya üzerindeki ticari faaliyetlerin %80-90'ı deniz yolu ile gerçekleştirilmektedir. Dünya ekonomisi ve ticareti, dünya denizcilik filoları ile doğrudan ilişkilidir ve denizcilik filoları, deniz iş gücü ile yakından bağlantılıdır. Genel bir bakış açısıyla, dünya ticaretine yön veren denizcilik sektöründe deniz iş gücünün etkin çalışması, dünya ticaretinin denizlerde sorunsuz hareket kabiliyeti ile doğrudan ilişkilidir.

2019 yılında patlak veren ve tüm dünyayı etkileyen COVID-19 pandemisi ile mücadelede, ülkeler teşvik ve ekonomik destekleyici politikalar uygulamış, bu durum toplam talebe karşı arz sorunlarına yol açmıştır. Özellikle gıda ve enerji alanlarında fiyatlar önemli ölçüde yükselmiştir. Küresel tedarik zincirinde meydana gelen aksamalara rağmen, ekonomik faaliyetler COVID-19 öncesi seviyelere yaklaşmıştır. Uluslararası Para Fonu (IMF) verilerine göre, 2021 yılı itibarıyla ekonomik göstergeler, 2020 yılına kıyasla belirli bir iyileşme göstermiştir.

Tablo 2.2 Dünya Üzerindeki Ülkelerin Ekonomik Büyüme Oranları

Büyüme (%)	2021	2022(1)	2023(1)	2022(2)	2023(2)
Dünya	6,00%	3,20%	2,70%	-0,40%	-0,90%
Gelişmiş ülkeler	5,20%	2,40%	1,10%	0,90%	-1,30%
ABD (Amerika Birleşik Devletleri)	5,70%	1,60%	1,00%	2,10%	-1,30%
Almanya	2,60%	1,70%	-0,30%	-0,60%	-0,30%
Japonya	1,70%	1,70%	1,60%	-0,70%	-0,70%
Hindistan	8,70%	6,80%	6,10%	-1,40%	-0,80%
Rusya	4,70%	-3,40%	-2,30%	5,10%	0,00%
Brezilya	4,60%	2,80%	1,00%	2,00%	-0,40%
Çin	8,10%	3,20%	4,40%	-1,20%	-0,80%

(IMF Dünya Ekonomik Görünüm Raporu Ekim 2022) (1) Tahmin (2) IMF Dünya Ekonomik Görünüm Raporu Nisan 2022 Güncellemesinden Farklar)

Kaynak: (DTO, 2023, s.37).

Tablo 2.2'de görüldüğü üzere, 2021 yılında küresel ölçekte büyüme oranı %6,0 olarak gerçekleşmiştir. Bu toparlanma, 2022 yılının ilk çeyreğine kadar devam etmiştir. Ancak, 2022 yılının ilk çeyreğinde, başta ABD olmak üzere dünya genelinde faiz oranlarında önemli bir artış gözlemlenmiştir. Faiz oranlarındaki yükselme, dünya ekonomisinde küresel ölçekte durgunluk olacağı yönündeki endişelere yol açmış ve bu durum fiyat dalgalanmalarına neden olmuştur. 2022 yılında Rusya-Ukrayna savaşının patlak vermesi, küresel piyasaları etkilemiştir. Rusya ve Ukrayna'nın dünya genelinde önemli gıda ve enerji ihracatçısı olmaları, savaş döneminde ihracatlarının kesintiye uğramasına neden olmuştur. Bu durum, başta doğalgaz olmak üzere enerji fiyatlarının yükselmesine sebep olmuştur. Küresel durgunluğun artması, savaşlar ve jeopolitik gerilimlerin yoğunlaşması, küresel ekonomiyi derinden etkilemektedir. Enerji fiyatlarındaki artış ve faiz oranlarındaki yükselme, dünya ekonomisi üzerinde baskı oluşturmuş ve küresel ticaret ile devletlerin büyüme oranları üzerinde belirgin etkiler yaratmıştır (DTO, 2023).

2.2.2 Ticarete yaşanan gelişmeler

İçinde yaşadığımız dönemde dünya ticareti ve ekonomisi küresel bir boyut kazanmıştır. Hammaddesi Afrika, üretim yeri Çin, etiketi Almanya ve pazarı tüm dünya olan ürünler, küresel tedarik zincirinin bir parçasıdır. Uluslararası ticaretin ve yük taşımacılığının büyük oranda denizlerde gerçekleşmesi, denizcilik sektörünü dünya çapında önemli bir sektör haline getirmiştir. Bu bağlamda, küreselleşmenin en yoğun şekilde hissedildiği sektörlerden biri denizcilik sektörü olmuştur. Dünya deniz ticaretinde, deniz ticaret filoları her geçen yıl artış göstermektedir. 2019 yılında patlak veren COVID-19 pandemisi, küresel bir sağlık krizi haline dönüşmüş ve tüm ülkeleri etkilemiştir. Ülkelerin kapanma süreçleri ve pandemi tedbirleri,

bölgesel ve küresel anlamda dünya ekonomisini ve ticaretini önemli derecede etkilemiş ve tedarik zincirlerinde aksamalar meydana gelmiştir. Dünyanın en kalabalık ülkesi konumunda olan Çin'de ortaya çıkan COVID-19, Çin'in dünya için üretim merkezi olması nedeniyle üretimde aksamalara yol açmıştır. 2022 yılında, Rusya-Ukrayna savaşı bölgesel bir kriz olmaktan çıkarak küresel bir sorun haline gelmiştir. Bu gelişmeler, dünya ticaretinde kırılmalara neden olmuş ve denizcilik sektörü de bu durumdan etkilenmiştir. Akdeniz ve Ortadoğu deniz yolu, dünya ticareti açısından stratejik bir noktadır. Bölge dünya deniz ticareti ve enerji transferi güzergâhlarındandır. Akdeniz, Asya ve Avrupa arasında geçişi sağlayarak Ortadoğu'dan gelen petrolleri başta Avrupa olmak üzere dünyanın çeşitli bölgelerine dağıtılması ve Çin, Japonya, Hindistan'ında içinde bulunduğu Uzak Doğu ülkeleri ile Avrupa arasında en kısa ticaret yolu olması nedeniyle dünya ticareti için önemli bir konuma sahiptir. Ortadoğu'daki savaşlar, Süveyş Kanalı, Bab-el-Mandeb Boğazı ve Hürmüz Boğazı gibi su yollarının olduğu bölgede yapıldığından dünya ticareti için önemli bir sorun olarak görülmektedir. Dünya petrolünün büyük bir kısmı bu noktalardan geçmektedir. Bölgedeki sorunlar küresel ticareti ve enerji transferini etkilemesiyle sadece bölgesel olarak değil dünya ticaretinin dengesini bozarak ekonomik istikrarsızlığa yol açmaktadır(Şahin, 2019).

Dünya taşımacılığının her geçen gün büyümesiyle birlikte, deniz yolu taşıma hizmetlerinde de gözle görülür bir artış yaşanmıştır. 1987-2023 yılları arasında dünya deniz ticareti filolarındaki gemi türlerine göre ortaya çıkan yükseliş, aşağıda tabloda verilmiştir (Tablo 2.3).

Tablo 2.3 Dünya Deniz Ticaret Filosunun Gemi Türleri DTW (3000 GT ve üzeri)

Yıllar	Tanker	Dökme Yük	Konteyner	Kuru yük	Yolcu	Toplam
1987	257 233	223 186	21 105	108 174	3 445	613 143
1988	256 925	222 258	22 212	105 545	3 478	610 418
1989	261 168	223 212	23 735	103 355	3 589	615 059
1990	264 875	228 601	25 026	100 622	3 620	622 744
1995	292 801	245 787	38 851	100 020	4 342	681 801
2000	321 626	271 682	63 296	100 061	5 245	761 910
2005	368 399	319 167	99 190	95 346	5 933	888 035
2010	501 573	451 223	169 514	105 781	6 062	1 234 153
2015	579 205	738 612	227 674	109 139	6 378	1 661 008
2020	720 645	849 314	274 659	118 583	7 325	1 970 526
2021	743 332	881 717	281 440	119 665	7 472	2 033 626
2022	759 763	913 822	293 016	122 043	7 602	2 096 246
2023	786 720	940 065	305 220	126 610	7 895	2 166 510

Kaynak: (DTO, 2023, s.40).

Tablo 2.3'te 1987 yılı ve 2023 yılı verilerine bakıldığında dünya deniz ticaret filosu gemi türleri yıllar itibariyle artış göstermiştir. 2023 yılında deniz yoluyla yapılan taşımacılıkta gemi türleri toplamı Tanker, Dökme yük, Konteyner, Kuru yük, Yolcu gemi tiplerinin toplam tonajı 2 166

510 DWT olarak hesaplanmıştır. DWT olarak en fazla yüzdelik orana sahip %43,4 Dökme yük gemi tipidir. Bu durum dünya ticaret hacminin yıllar itibariyle sürekli arttığını göstermektedir. Özellikle küreselleşme sürecinde yaşanan bu hızlı ivme, ülkeleri küresel rekabette avantaj sağlama konusunda zorlamaktadır. Diğer bir ifade ile ülkeler dünya deniz ticaretinde daha fazla gemi sayısına sahip olma ve yük taşıma politikalarına ağırlık vermektedirler. Tüm bu gelişmeler daha fazla ileri teknolojik yatırımların yanı sıra daha vasıflı işgücüne sahip olmanın gerekliliğini ön plana çıkarmaktadır.

Öte yandan ülkelerin sahip oldukları gemi sayıları uluslararası ticaretteki konumlarının göstergesi niteliğindedir. Dünya deniz ticaret filosunun ülkeler bazında dağılımına bakıldığında ilk 25 ülkenin ulusal bayrak ve yabancı bayraklı gemilerinin adetleri verilmiştir (Tablo 2.4)

Tablo 2.4 Dünya Deniz Ticaret Filosu İlk 25 Ülke Filo İstatistiği (1000 GT üzeri)

Gemi Sayısı					
Sahip olan ülke Veya bölge	Ulusal Bayrak	Yabancı Bayrak	Toplam	Dünya Payı (%)	
1 Yunanistan	620	4 246	4 866	17,6%	
2 Çin	5 357	2 599	7 956	12,7%	
3 Japonya	933	3 070	4 003	10,9%	
4 Singapur	1 371	1 400	2 771	6,2%	
5 Kore	861	948	1 809	5,1%	
6 Hong Kong	804	867	1 671	4,2%	
7 Almanya	185	2 036	2 221	3,7%	
8 Bermuda	2	505	507	2,9%	
9 Norveç	982	1 002	1 984	2,7%	
10 Bileşik	363	1 014	1 377	2,7%	
11 ABD	774	1 001	1 775	2,5%	
12 Tayvan	150	856	1 006	2,5%	
13 Danimarka	414	430	844	1,9%	
14 Monako	0	393	393	1,7%	
15 İsviçre	17	480	497	1,4%	
16 Türkiye	406	1 175	1 581	1,4%	
17 Belçika	99	244	343	1,4%	
18 Endonezya	2 283	121	2 404	1,3%	
19 BAE	124	954	1 078	1,3%	
20 Hindistan	874	197	1 071	1,2%	
21 Rusya	1 516	309	1 825	1,1%	
22 İran	244	10	254	0,9%	
23 Hollanda	665	524	1 189	0,8%	
24 Arabistan	160	108	268	0,8%	
25 Fransa	173	252	425	0,7%	
İlk 25	19 377	24 741	44 118	89,8%	
Diğer	5 968	3 768	9 736	10,2%	
Dünya	25 345	28 509	53 854	100,0%	

Kaynak: (TURKLİM, 2023,s. 58)

Tablo 2.4, dünya deniz ticaret filosundaki ilk 25 ülkenin filo istatistiklerini (1000 GT ve üzeri) göstermektedir. Bu veriler incelendiğinde, ticari gemi sahibi ülkeler arasında ilk üç sıranın,

önceki yıllarda olduğu gibi, Yunanistan, Çin ve Japonya'dan oluştuğu görülmektedir. 2014-2022 yılları arasında dünya deniz filosuna sahip ülkeler sıralamasında, ilk 12 ülkenin sıralaması sabit kalmıştır. Ancak, bu süre zarfında Yunanistan, ilk üçteki konumunu birinci sıraya yükseltmiş ve Çin ile Japonya'yı geride bırakmıştır. Yunanistan'ın denizcilik sektöründeki başarısı, ülkenin coğrafi özelliklerinden kaynaklanmaktadır. Uzun kıyı şeridi ve değerli maden rezervlerinin bulunmaması, Yunanistan'ın denizle olan bağlarını güçlendirmiştir. Antik dönemlerden günümüze kadar, denizyolu taşımacılığı ve gemi yapımıyla uğraşan bir denizcilik geleneğine sahip olan Yunanistan, 1914-1938 yılları arasında dünya denizcilik filosunda 13. sıradan 9. sıraya yükselmiştir. İkinci Dünya Savaşı sonrası Yunan deniz filosu yok olmuş, ancak 1946 yılında Yunan Devleti, Yunan armatörlere Amerika'dan 100 adet Liberty tipi gemi satın alması için destek sağlamıştır. Bu gemiler, Yunanistan'ın denizcilik sektöründe yeniden bir ivme kazanmasını sağlamıştır. Günümüzde Yunanistan, dünya deniz ticaret filosunda ilk sıradadır ve dünya ticaretinde hareket halinde olan her beş gemiden biri Yunan bayraklıdır. Yunanistan, devlet desteği ve sürdürülebilir denizcilik politikalarıyla, yok olmuş bir donanmayı dünyanın en büyük filosuna dönüştürmüştür (Saya, 2023).

Tablo 2.4'e göre, ilk 25 ülke filo sıralamasında Türkiye 16. sırada yer almaktadır. Türkiye'nin sahip olduğu gemilerin çoğunluğu yabancı bayrak taşımaktadır ve dünya deniz ticaret filolarından aldığı pay %1,4 olarak hesaplanmıştır. Bu veriler, Türkiye'nin denizcilik sektöründeki payını artırması gerektiğini göstermektedir. Bu artışa bağlı olarak, denizcilik sektöründe vasıflı çalışanlara olan ihtiyaç da artacaktır.

Bununla beraber dünya filosunun bayrak sicili açısından değerlendirildiği tablo aşağıda verilmiştir (Tablo 2.5).

Tablo 2.5 Dünya Filosu Bayrak Sicili (100GTve üzeri 2022)

Bayrak Devleti	Gemi Sayısı	Sayı Payı (%)	DWT*OOO	DWT Payı (%)	Kümülatif DWT Pay (%)	Ortalama Gemi Boyutu (DTW)	DWT Gelişimi 2021/2022
1 Panama	8 025	7,8	350 401	15,9	15,9	43 664	1,7
2 Liberya	4 311	4,2	335 114	15,2	31,2	77 735	11,9
3 Marshall Adaları	4 042	3,9	289 781	15,2	44,3	71 693	5,7
4 Hong Kong	2 661	2,6	207 816	13,2	53,8	78 097	1,4
5 Singapur	3 227	3,1	131 369	6	59,8	40 709	-3,6
6 Çin	7 309	7,1	114 952	5,2	65	15 727	6
7 Malta	2 047	2	114 910	5,2	70,2	56 136	-0,9
8 Bahamalar	1 307	1,3	72 998	3,3	73,5	55 851	-1,8
9 Yunanistan	1 234	1,2	61 817	2,8	76,4	50 095	-4,3
10 Japonya	5 590	5,4	40 263	1,8	78,2	7 203	2,4

11 Güney Kıbrıs	1 030	1	33 461	1,5	797	32 487	-1,7
12 Endonezya	11 015	10,7	29 332	1,3	81	2 663	1,1
13 Danimarka Ul. S.	612	0,6	26 061	1,2	82,2	42 583	5,6
14 Madeira	672	0,7	25 863	1,2	83,4	38 486	13,7
15 Norveç Ul. Sicili	695	7	21 300	1	84,4	30 648	-3,1
16 Man Adası	291	0,3	20 661	0,9	85,3	71 002	-6,1
17 İran	942	0,9	20 195	0,9	86,2	21 439	-2,6
18 Hindistan	1 810	1,8	16 934	0,8	87	9 356	-1,1
19 Kore	2 063	2	15 635	0,7	877	7 579	-0,6
20 Sudi Arabistan	413	0,4	13 887	0,6	88,3	33 625	1,60
21 ABD	3 636	3,5	12 526	0,6	88,9	3 445	-0,1
22 Vietnam	1 975	1,9	12 331	0,6	89,5	6 244	19,40
23 Birleşik Krallık	881	0,9	11 292	0,5	90	12 817	-3,8
24 Rusya	2 917	2,8	11 039	0,5	90,5	3 784	1,1
25 İtalya	1 266	1,2	9 969	0,5	90,9	7 875	-11,4
32 Türkiye	1 237	1,2	6 257	0,3	93,4	5 059	-2,3
Dünya Toplamı	102 899	100	2 199 107	100	100	21 037	2,9

Kaynak: (TURKLİM, 2023, s.59).

Tablo 2.5, 2022 yılı itibarıyla dünya deniz filosu bayrak sicilini (100 GT ve üzeri) göstermektedir. Bu sıralamaya göre, ilk üç sırada Panama, Liberya ve Marshall Adaları yer almaktadır. Küreselleşmenin denizcilik sektöründe yoğun bir şekilde hissedilmesi, hammaddelerin bir bölgede temin edilip diğer bölgelerde işlenmesi ve pazarlanması sürecinde denizlerin ve dünya ticaret filosunun kritik bir rol oynamasına neden olmuştur. Dünya deniz ticaret filolarının sayısındaki artış, yük taşıma kapasitelerinin de giderek yükselmesine yol açmıştır. Bu durum, bazı ülkelerin gemi sayılarındaki fazlalığıyla dikkat çekmektedir. Bu fazlalık, denizcilik sektöründe "kolay bayrak" olarak adlandırılan kavramla ilişkilidir. Kolay bayrak uygulamasına sahip ülkeler, gemi sahiplerine vergi avantajları, düşük tescil ücretleri gibi çeşitli teşvikler sunarak dünya ticaret filosundaki gemilerin büyük bir kısmının kendi bayraklarını kullanmalarını sağlamaktadır (Karataş & Şimdi, 2019). Türkiye, 2022 yılında sahip olduğu 1 237 adet Türk bayraklı gemi ile Tablo 2.5'teki bayrak sicil sıralamasında 32. sırada yer almaktadır.

2.2.3 İstihdam potansiyeli

Küreselleşme, dünya üzerinde her alanda kendini hissettiren önemli bir süreçtir. Dünya ekonomisi de bu küreselleşme trendine paralel olarak hızla değişim göstermektedir. Uluslararası ticaretin önemli bir ayağını oluşturan denizcilik sektörü, küreselleşmenin en yoğun hissedildiği alanlardan biridir. Bu sektördeki yapı, dünya ticaretine yön verme kapasitesi ve her geçen gün artan dünya ticaret filosu, denizlerde çalışacak vasıflı işgücü ihtiyacını ön plana çıkarmaktadır. Teknolojinin ilerlemesi, işgücündeki bazı azalmaları beraberinde getirirse de

işgücü vasıflandırmaları değişmekte ve teknoloji ile uyumlu çalışabilecek nitelikli işgücü ihtiyacı sürekli olarak devam etmektedir.

Bu kapsamda örneğin küresel denizcilik ticaretinde önemli bir çalışan grubu olan zabitan sınıfına ait veriler şu şekildedir (Tablo 2.6).

Tablo 2.6 Dünyada Tahmini Zabitan Sınıfı Arz ve Talebi

	2015	2020	2025
Gemi adamı arzı	774 000	789 500	805 000
Gemi adamı talebi	790 500	881 500	952 500
Arz eksikliği/arz fazlası	-16 500	-92 000	-147 500
	%-2,1	%-11,7	%-18,3

Kaynak: (DTO, 2021,s.45).

Tablo 2.6’da Vasıflı zabitan eksikliği dünyada yıllar itibariyle artış göstermiştir.2015 yılında, gemi adamı arzı 774 000 iken, talep 790 500 olarak gerçekleşmiştir. Bu dönemde arzın talebi karşılamadığını ve 16 500 kişilik bir arz eksikliğinin bulunduğunu gösteren yüzde fark -2,1 olarak hesaplanmıştır.2020 yılı itibarıyla, gemi adamı arzı 789 500'e yükselirken, talep 881 500 olmuştur. Arz ile talep arasındaki farkın 92 000 kişiye çıktığı ve yüzde -11,7 oranında bir arz eksikliği yaşandığı gözlemlenmiştir

Öte yandan 2025 yılı için yapılan tahminlerde, gemi adamı arzının 805 000 kişiye ulaşması beklenirken, talebin 952 500 kişiye çıkması öngörülmektedir. Bu durumda arz eksikliğinin 147 500 kişiye yükseleceği ve yüzde -18,3 oranında bir eksiklik yaşanacağı hesaplanmaktadır. Bu durum, denizcilik sektöründe işgücü eksikliğini gidermek için stratejik planlamaların ve eğitim programlarının hayati önem taşıdığını göstermektedir. Bu veriler, denizcilik sektöründe işgücü ivmesi yakalamak isteyen ülkeler için önemli fırsatlar sunmaktadır. Vasıflı zabitan açığının büyümesi, sektörün işgücü arzını artırmak ve vasıflı iş gücünü geliştirmek isteyen ülkeler için stratejik bir avantaj sağlayabilir. Arz-talep dengesindeki bu boşluk, eğitim ve işgücü geliştirme programlarına yapılan yatırımların önemini ve potansiyel işgücü pazarı fırsatlarını ön plana çıkarmaktadır. Küresel ölçekte vasıflı zabitan açığının artışı, ülkelerin denizcilik sektörü için nitelikli iş gücü sağlamada rekabet avantajı elde edebileceği bir ortam yaratmaktadır. Aynı şekilde dünya deniz ticaret filolarında gemi adamı arz eden ülkeler şu şekildedir (Tablo 2.7).

Tablo 2.7 Dünya Deniz Ticaret Filolarında Gemi Adamı Arz Eden İlk Beş Ülke

Sıra No	Tüm gemi adamları	Zabitan	Tayfa
1	Çin	Çin	Filipinliler
2	Filipinliler	Filipinliler	Çin
3	Endonezya	Hindistan	Endonezya
4	Rusya Fed.	Endonezya	Rusya Fed.
5	Ukrayna	Rusya Fed.	Ukrayna

Kaynak: (Muslu, 2018,s.295).

Tablo 2.7’de, dünya deniz ticaret filolarında gemi adamı arz eden ilk beş ülkeyi göstermektedir. Filipinlilerin tayfa sınıfında en yüksek istihdam oranına sahip olduğu dikkat çekmektedir. Denizcilik sektörü, küreselleşmenin en belirgin olduğu alanlardan biridir ve bu sektörde çalışan gemi adamları sayısının yıllar itibarıyla artacağını göstermektedir. Özellikle zabitan sınıfına olan talep sürekli bir artış gösterirken tayfa sınıfına olan talep daha az artmaktadır. Bu durumun ortaya çıkmasında denizlerdeki zorlu çalışma koşulları önemli bir etki oluşturmaktadır.

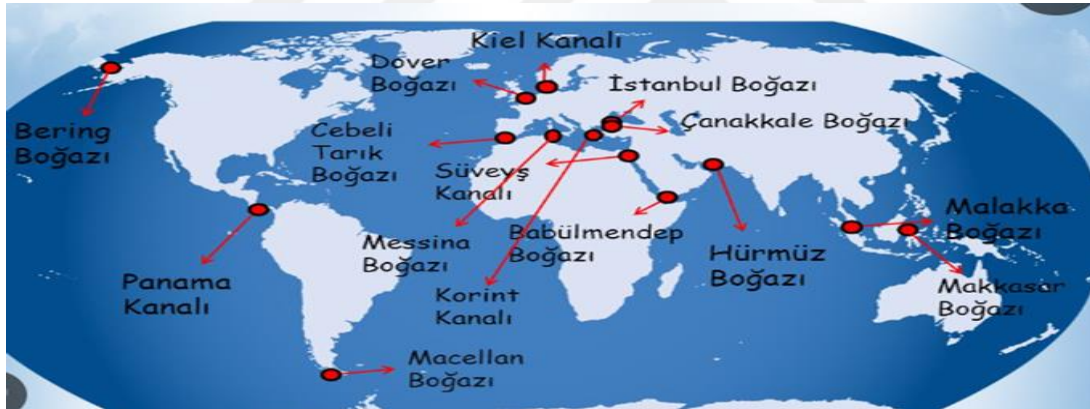
Öte yandan Filipinliler ve Hintliler, dünya ticaret filosunda önemli rol oynamaktadır. İngilizce dil yeterlilikleri ve düşük ücretleri nedeniyle bu ülkelerin deniz işgücü, uluslararası pazarda etkin bir şekilde yer almaktadır. Hintli zabitanlarının %70’i uluslararası gemilerde çalışırken, %30’u Hint filosuna ait ulusal gemilerde görev yapmaktadır. Hintli gemi adamlarının uluslararası gemilerde yoğun olarak çalışmasının sebeplerinden birini, OECD ülkelerindeki gemi adamlarına kıyasla daha düşük ücretle çalışmaları oluşturmaktadır. Gelişmiş ülkelere gelen vatandaşlar, denizcilik sektöründeki zorlu çalışma koşulları nedeniyle gemilerde çalışmayı tercih etmemektedir. Bu durum, Filipinliler ve Hintlilerin denizcilik sektöründeki istihdamının gelecekte de artmaya devam edeceği yönünde fikir vermektedir (Muslu, 2018b).

Küresel ölçekte artan zabitan ihtiyacına rağmen Türkiye’den mezun olan denizcilik sektörü çalışanlarının uluslararası dünya ticaret filolarında istihdam oranı %1’in altındadır. Türk gemi adamlarının %70’i Türk bayraklı gemilerde görev yapmaktadır. Türkiye’deki gemi adamlarının sayısal olarak yüksek olmasına karşın, uluslararası piyasalarda yeterince yer bulamadıkları gözlemlenmektedir (Kılıç, 2022). Bu durum, Türkiye’nin uluslararası denizcilik sektöründe daha fazla yer edinmesi için stratejik önlemler alması gerektiğini ortaya koymaktadır.

2.2.4 Önemli boğazlar ve kanallar

Denizcilik filolarının büyüklüğünü analiz ederken, öncelikle dünya üzerinde mevcut başlıca deniz hatları ve boğazların yanı sıra, deniz ticaretinde kullanılan ana güzergâhların göz önünde bulundurulması gerekmektedir (Koday vd., 2017).

Küresel ölçekte önemli denizyolu hatları şunlardır: Avrupa – Kuzey Amerika Hattı, Avrupa – Uzakdoğu Hattı, Avrupa – Pasifik Hattı, Avrupa – Güney Amerika Doğu Kıyısı Hattı, Avrupa – Karayipler Hattı, Avrupa – Güney Amerika Batı Kıyısı Hattı, Akdeniz Hattı, Kuzey Amerika – Avustralya / Yeni Zelanda Hattı, ABD – Güney Amerika Doğu Kıyısı Hattı, ABD Doğu Kıyısı – Güney Amerika Batı Kıyısı Hattı, Asya – Güney Amerika Batı Kıyısı Hattı, Asya – Güney Afrika-Güney Amerika Doğu Kıyısı Hattı, Avrupa – Güney Afrika Hattı, Avrupa – Hint Okyanusu / Doğu Afrika Hattı olarak sıralanmaktadır. Bu denizyolu hatlarının stratejik önemi, küresel deniz ticaretinin yapılması ve denizcilik filolarının sayısının üzerinde belirleyici bir etkiye sahiptir. Denizyolu hatlarının kullanım sıklığı, filoların büyüme oranlarıyla doğrudan bağlantılıdır ve bu faktörler, uluslararası deniz ticaretinin gelişmesini etkileyen kritik unsurlardır. Denizcilik filolarındaki sayısal artış, aynı zamanda eğitilmiş iş gücüne olan ihtiyacı da artırmaktadır. Ticaretin artışına paralel olarak, denizcilik sektörü vasıflı iş gücüne olan talebini artırmaktadır. Bu bağlamda, denizcilik sektörünün büyümesi ve ticaret hacminin genişlemesi, nitelikli iş gücü ihtiyacını daha da belirgin hale getirmekte ve sektördeki iş gücü eğitime yönelik ihtiyaçları ön plana çıkarmaktadır.



Şekil 2.1 Dünya Üzerinde Önemli Boğaz ve Kanallar,

Kaynak: (Şahin, 2015,s.43).

Küresel ölçekte yoğun olarak kullanılan boğazlar ve kanallar, Şekil 2.1’de görsel olarak ve dünya üzerindeki yerleriyle gösterilmiştir. Bu önemli deniz geçitleri arasında İstanbul Boğazı, Çanakkale Boğazı, Cebelitarık Boğazı, Bab-ül Mendep Boğazı, Hürmüz Boğazı, Messina Boğazı, Malakka Boğazı, Sonde Boğazı, Dover Boğazı, Bering Boğazı, Macellan Boğazı, Süveyş Kanalı, Kiel Kanalı ve Panama Kanalı yer almaktadır (Şahin, 2015).

Dünya üzerinde doğal ve yapay olarak var olan bu önemli denizyolu geçitleri, boğazlar ve kanallar olarak isimlendirilir. Bu geçitler, jeoekonomik ve jeostratejik açıdan büyük bir öneme

sahiptir. Küreselleşen dünyada, bu geçitlerin bulunduğu ülkeler, denizyolu taşımacılığında dünya ticaretinin kritik noktalarını oluşturmaktadır.

Boğazlar, iki kara kütlesi arasında ve iki su kütlelerini (deniz) birbirine bağlayan dar su yolları olarak tanımlanır. Denizcilik sektörü için boğazların önemi büyüktür. Özellikle İstanbul ve Çanakkale boğazları, Türkiye Cumhuriyeti sınırları içinde yer almakta olup, dünya ticareti açısından stratejik bir öneme sahiptir. Deniz ulaşımı ve deniz ticaretinde zaman ve maliyet, iki kritik faktördür. Bu bağlamda, deniz yolu güzergâhları oluşturulurken boğazlar ve kanallar dikkate alınarak, zaman ve maliyetin minimize edilmesi ve istenilen noktaya en kısa sürede ulaşılması amaçlanmaktadır (Koday vd., 2017).

Stratejik öneme sahip boğazların bulunduğu ülkeler, küreselleşen dünyada çeşitli avantajlara sahip olmaktadır. Deniz yolu taşımacılığının yoğun olduğu denizcilik sektöründe, dünya üzerindeki önemli boğazlarda gerçekleşen geçiş sayıları değerlendirildiğinde, Dover Boğazı'ndan günde yaklaşık 350 gemi, Cebelitarık Boğazı'ndan günde yaklaşık 200 gemi, Hürmüz Boğazı'ndan günde yaklaşık 80 gemi, Malakka Boğazı'ndan günde yaklaşık 140 gemi ve Bab-ül Mendep Boğazı'ndan günde yaklaşık 50 gemi geçiş yapmaktadır. Hürmüz, Bab-ül Mendep, Süveyş ve Cebelitarık boğazlarının önemi, günümüzde giderek artmaktadır. Bu artışın temel nedeni, küreselleşen dünya ekonomisinde petrol ihtiyacının büyük bir kısmının bu boğazlar aracılığıyla karşılanıyor olmasıdır. Özellikle, ABD'nin petrol alımının %11,5'i bu boğazlar üzerinden gerçekleştirilmektedir. Dolayısıyla, bu boğazların stratejik önemi ABD için her geçen gün daha da belirgin hale gelmektedir (Sevgi, 1988).

Bu kapsamda örneğin Afrika ve Avrupa kıtaları arasında yer alan Cebelitarık Boğazı, denizcilik sektörü açısından stratejik bir öneme sahiptir. Boğaz, hem Akdeniz'in çıkış kapısı olarak işlev görmektedir hem de Süveyş Kanalı aracılığıyla Uzakdoğu'ya en kısa deniz yolunu sunmaktadır. Bu bağlamda, Cebelitarık Boğazı'nın stratejik önemi oldukça yüksektir. Cebelitarık Boğazı, İspanya'nın güney kıyısı ile Kuzeybatı Afrika arasında bulunan bir geçittir. Hem Akdeniz ile Atlantik Okyanusu'nu birbirine bağladığı hem de Avrupa ile Afrika kıtalarını ayırdığı için büyük bir stratejik öneme sahiptir. Bu boğaz, yılda yaklaşık 7 500 geminin geçiş yaptığı bir rota olup, İngiltere tarafından kontrol edilmektedir. Bugün, Cebelitarık Boğazı deniz üssü olarak ve ticari gemiler için yakıt temin eden bir durak olarak kullanılmaktadır. Süveyş Kanalı'nın açılmasıyla, boğazın önemi daha da artmıştır çünkü Süveyş Kanalı üzerinden Hint Okyanusu'na taşımacılık yapılabilmektedir. Günümüzde, denizcilik sektörü açısından Cebelitarık Boğazı büyük bir öneme sahiptir. Dünya genelindeki deniz geçişlerinin yaklaşık %90'ı boğazlar ve

kanallar aracılığıyla gerçekleştirilirken, bu geçişlerin %50'si Cebelitarık Boğazı'ndan yapılmaktadır (Yükçü & Temelli, 2023).

Aynı şekilde Hürmüz Boğazı, Basra Körfezi ile Hint Okyanusu arasında bir bağlantı noktası işlevi görmektedir. Basra Körfezi, küreselleşen dünyada enerji trafiğinin en kritik merkezlerinden biridir. Körfez ülkeleri, yani Kuveyt, Irak, Bahreyn, Suudi Arabistan, Katar ve Birleşik Arap Emirlikleri, enerji transferini bu boğaz aracılığıyla dünya pazarlarına gerçekleştirmektedir. Dolayısıyla, dünya enerji transferi açısından Hürmüz Boğazı alternatifsiz bir konumda bulunmaktadır (Koday vd., 2017). Hürmüz Boğazı, Körfez ülkelerinin petrol ihracatının dünya pazarlarına açılan ana kapısıdır. 2011 yılında, Körfez ülkelerinin petrol transferi, dünya petrol ticaretinin %35'ini oluşturmuştur. Hürmüz Boğazı'nın, petrol transferi için başka bir alternatif deniz yolu olmaması, bu boğazı Körfez ülkeleri ve petrolü alan ülkeler için kritik bir noktaya dönüştürmektedir. Ayrıca, Avrupa, Japonya ve Çin'den gelen ürünlerin %60'ından fazlası, Hürmüz Boğazı üzerinden Ortadoğu'ya ulaşmaktadır (Çaylı, 2017). Hürmüz Boğazı, çevresindeki kıyı ülkeleri için uluslararası deniz yoluna erişim sağlayan tek noktadır. Günlük olarak 14 büyük petrol tankeri ve çeşitli boş tankerler ile kargo gemileri bu boğazdan geçiş yapmaktadır. Küreselleşen dünyada, petrol transferi açısından Hürmüz Boğazı vazgeçilmez bir öneme sahiptir (Koday vd., 2017).

Öte yandan Bab-ül Mendep Boğazı: Asya ve Afrika kıtaları arasında yer almakta olup, Kızıl Deniz'i Hint Okyanusu'na bağlamaktadır. Bu boğaz, genellikle Körfez ülkelerinden gelen petrol yüklü tankerlerin geçiş güzergahı olarak kullanılmaktadır. 1869 yılında Süveyş Kanalı'nın açılmasıyla, Kızıl Deniz ve Akdeniz arasındaki bağlantı sağlanmış ve Avrupa'yı Asya'ya bağlayan en kısa deniz yolu olarak önem kazanmıştır. Hürmüz Boğazı ve Süveyş Kanalı'nın açılmasıyla, Bab-ül Mendep Boğazı'nın stratejik önemi daha da artmıştır (Koday vd., 2017). Malakka Boğazı ise Malezya ile Endonezya arasında yer almakta olup, dünya üzerindeki en yoğun kullanılan boğazlardan biridir. Bu boğaz, dünya genelinde taşınan petrolün yaklaşık %25'inin geçiş yaptığı bir geçit olarak önemli bir rol oynamaktadır. Ayrıca, dünyanın en kalabalık ülkeleri olan Çin, Hindistan ve Endonezya arasında deniz yolu ile bağlantı sağlar. Malakka Boğazı'ndan günlük ortalama 11,7 milyon varil ham petrol taşınmaktadır. Bu bağlamda, yılda yaklaşık 50 000 ticari gemi bu boğazı kullanmaktadır. Boğazın yoğun kullanımı, deniz trafiği yoğunluğuna yol açmakta ve bu durum deniz kazaları ve deniz kirliliği gibi sorunları beraberinde getirmektedir. Ayrıca, Malakka Boğazı, deniz korsanlarının faaliyet gösterdiği bölgelerden biri olarak da bilinir (Sevim, 2012).

Asya ve Amerika kıtalarını ayıran ve Kuzey Buz Denizi ile Atlas Okyanusu'nu Büyük Okyanus'a bağlayan bir geçit olma özelliği taşıyan Bering Boğazı, Rusya ile ABD arasında yer almaktadır. Kuzey Buz Denizi'nin kış aylarında donması nedeniyle Bering Boğazı, yaz aylarında daha fazla kullanılmaktadır. Boğaz, Avrupa ile Uzakdoğu arasındaki mesafeyi kısaltması açısından önemlidir. Ancak, soğuk iklim şartları ve suyun donması sebebi ile bu bölgede yerleşim oldukça azdır ve nüfus yoğunluğu düşüktür (Koday vd., 2017). Buzsuz dönemlerde Bering Boğazı, deniz yolu taşımacılığı için önemli bir rota olabilir ve Süveyş ile Panama kanallarına göre daha avantajlı bir konumda olabilir. Ayrıca, bölgedeki yüksek hidrokarbon rezervleri, ekonomik değerini artırmaktadır (Gül, 2014). Güney Amerika'nın güneyinde yer alan Macellan Boğazı ise Panama Kanalı açılmadan önce Atlas Okyanusu ile Büyük Okyanus arasındaki deniz ulaşımında önemli bir rol oynamıştır. Panama Kanalı'nın faaliyete geçmesiyle bu boğazın deniz ulaşımındaki önemi azalmıştır. Ancak, Macellan Boğazı, denizyolu ulaşımında hâlâ kullanılan güzergâhlar arasında yer almaktadır (Koday vd., 2017).

Bahsedilen boğazların yanı sıra dünya ticaretinde etkili olan bir diğer önemli konu kanallardır. Kanalları, genellikle deniz ulaşımını kolaylaştırmak veya tarım arazilerini sulamak amacıyla insanlar tarafından inşa edilmiş yapay su yolları olarak tanımlamak mümkündür. Deniz yolu ulaşımı açısından kanallar, mesafeleri kısaltmak amacıyla yapılmış olup, bu sayede ürün hareketliliğinde zaman ve maliyet açısından önemli avantajlar sağlar. Mesafelerin kısalması, zamanın azalması ve yol maliyetlerinin düşmesi gibi faydalar sağlar. Dünya üzerinde Panama Kanalı ve Süveyş Kanalı olmak üzere iki önemli kanal bulunmaktadır: Bu kanallar, bulundukları ülkeler için önemli bir gelir kaynağıdır ve stratejik olarak büyük bir jeopolitik ve ekonomik değere sahiptirler. Ayrıca, dünya denizyolu ulaşımına ve deniz ticaretine önemli katkılarda bulunmaktadır.

Bu kapsamda Süveyş Kanalı, Asya ve Afrika kıtalarını yapay olarak ayıran bir su yolu olma özelliği taşımakta ve Mısır toprakları üzerinde yer almaktadır. Kanalin inşaatı 1854 yılında başlamış ve 1896 yılında tamamlanarak hizmete girmiştir. Süveyş Kanalı, 193.3 kilometre uzunluğundadır ve en dar noktası 313 metre genişliğindedir(Serbest, 2017).



Şekil 2.2 Süveyş Kanalı

Kaynak: (Şahin,2017,s.42).

Süveyş Kanalı'nın yapım amacı, gemilerin yol mesafelerini kısaltarak zamandan ve maliyetten tasarruf sağlamak olarak belirlenmiştir. Kanal, Pasifik ile Kuzey Amerika ve Avrupa arasındaki deniz yolunu kısaltmış ve Asya ile Avrupa arasındaki mesafeyi azaltmıştır. Şekil 2.2'de, gemilerin Afrika çevresinden dolaşmak yerine Süveyş Kanalı'nı kullandığı gösterilmektedir. Süveyş Kanalı, zaman ve maliyet tasarrufu sağlayarak dünya üzerindeki yoğun deniz ulaşım noktalarından biri haline gelmiştir (Turgut & Konbul, 2022). Süveyş Kanalı'nın önemini artıran bir diğer faktör ise, dünyanın petrol rezervlerinin %47,3'ü ve doğalgaz rezervlerinin %42,8'i Orta Doğu bölgesinde bulunuyor olmasıdır. 2015 yılında Süveyş Kanalı'nda yapılan genişletme çalışmaları, çift yönlü geçiş imkânı sağlayarak daha fazla gemi trafiğini mümkün kılmıştır. Bu genişletme, Ümit Burnu çevresinden dolaşımı ortadan kaldırarak zaman ve maliyet tasarrufu sağlamıştır. Bu gelişme, küreselleşen dünyada deniz ticaretinin hızlanmasına katkıda bulunmuştur (Şahin, 2017). Öte yandan yaklaşık 80 kilometre uzunluğunda olan Panama Kanalı, Kuzey Amerika ile Güney Amerika arasındaki bağlantıyı sağlamaktadır. Kanal, Kuzey Amerika'nın en güney ucunda, Panama Cumhuriyeti sınırları içinde yer almaktadır. Kanalın açılması, Horn Boğazı'nı dolaşma gereğini ortadan kaldırarak, Pasifik Okyanusu'ndan Atlas Okyanusu'na geçişte 15 000 kilometrelik bir mesafe tasarrufu sağlamaktadır. Panama Kanalı, 15 Ağustos 1914 tarihinde faaliyete geçmiştir. Kanalın geçiş süresi yaklaşık olarak 9 saat sürmektedir. Amerika Birleşik Devletleri tarafından inşa edilen kanal, havuz sistemi kullanılarak yapılmış olup, dönemin mühendislik açısından en önemli projelerinden biri olarak değerlendirilmektedir. 1914 yılından bu yana aktif olarak kullanılmaktadır ve yılda yaklaşık 14 000 gemi tarafından geçiş yapılmaktadır. Geçiş ücretleri açısından, Panama Kanalı, dünyanın en fazla geçiş ücretine sahip kanalıdır. Bunun sebebi büyük orandan yol mesafelerini kısaltmasından kaynaklanmaktadır. Yolun uzamasıyla oluşacak maliyetler yiyecek yakıt ikmali

zaman uzaması gibi faktörler göz önüne alındığında gemi sahipleri bu geçiş için yüksek ücretler vermeyi kabul etmektedirler (Şahin, 2017) (Şekil 2.3).



Şekil 2.3 Panama Kanalı

Kaynak: (Şahin,2017,s.44).

Küreselleşmenin giderek yaygınlaşmasına bağlı olarak keskinleşen rekabet ülkelerin dünya ekonomisindeki ve ticaretindeki pazar paylarını artırma çabalarını güçlendirmektedir. Bu hedef doğrultusunda, ürünlerin üretimi ve ardından tüketiciye ulaştırılması süreçleri ön plana çıkmaktadır. Ürün maliyetlerini en düşük seviyede tutmak, hammadde ve işçilik maliyetlerini minimize etmek üretim sürecinin temel amaçları arasındadır. Ürünün pazarlanması aşamasında da giderlerin minimum düzeyde tutulması gerekmektedir. Nihai hedef, üretim aşamasındaki maliyetleri azaltarak kârı maksimize etmektir. Bu bağlamda, deniz taşımacılığı önemli bir rol oynamaktadır. Yapay ve doğal kanallar ile boğazlar, deniz yolu rotalarının oluşturulmasında ülkelere özellikle zaman ve maliyet tasarrufu açısından önemli avantajlar sağlamaktadır. Denizcilik sektörü, ülkelerin petrol ve ticari ürün taşımacılığı, hammadde ihtiyacı ve ucuz iş gücüne erişim gibi kilit unsurları içermektedir. Bu unsurların etkin yönetimi, kâr elde etme ve deniz işgücünün verimliliği ile doğrudan ilişkilidir. Küresel ticarete önemli rol oynayan boğazlar ve kanallar, artan ticaret hacmiyle birlikte daha yoğun kullanılmakta ve bu durum, deniz işgücüne olan talebin artmasına yol açmaktadır. Dolayısıyla, denizcilik sektörü açısından, deniz iş gücünün niteliklerinin belirlenmesi ve etkin yönetimi büyük önem taşımaktadır.

2.3 Uluslararası Denizcilik Mevzuatı

Küreselleşmenin denizcilik sektöründe derin bir şekilde hissedilmesi, gemi adamlarının vasıflandırılması, gemilerdeki çalışan sayılarının belirlenmesi, işe alım süreçlerinin yönetilmesi, çalışma koşullarının iyileştirilmesi ve sektöre ilişkin diğer pek çok konuya yönelik toplam kaliteyi artırma çabalarını gündeme getirmiştir. Bu bağlamda, sektörün etkin ve sorunsuz bir şekilde işlemlerini sağlamak amacıyla, dünya genelinde uluslararası ve ulusal düzeyde bir dizi yasal düzenleme yapılmış ve uluslararası denizcilik örgütleri kurulmuştur. Bu düzenlemeler ve örgütler, deniz iş gücünün niteliklerini belirlemek, işe alım ve çalışma

süreçlerini standartlaştırmak ve sektördeki genel kaliteyi artırmak için kritik bir rol oynamaktadır.

2.3.1 Uluslararası denizcilik örgütü (International Maritime Organization-IMO)

Uluslararası denizcilik alanında ülkeleri ortak bir kurallar zincirine bağlı hale getirme fikri, 19. yüzyılın sonlarına doğru ortaya çıkmıştır. I. Dünya Savaşı sırasında (1914-1917), denizlerdeki taşımacılık ve askeri faaliyetlerin sürdürülebilmesi amacıyla Müttefik Devletler (Amerika Birleşik Devletleri, İngiltere, Fransa, İtalya) arasında bir Müttefik Denizcilik Konseyi kurulmuştur. Bu konsey, Milletler Cemiyeti'nin gözetiminde faaliyet göstermiştir. Uluslararası Denizcilik Örgütü ise 1948 yılında Birleşmiş Milletler (BM) Sosyal ve Ekonomik Konseyi'nin önerisi doğrultusunda, BM Denizcilik Konferansı'nda uluslararası denizcilik faaliyetleri konusunda değerlendirmelerde bulunacak daimî bir uluslararası örgütün kurulması gerektiği kararı almıştır (Kurun, 2021). 6 Mart 1948 tarihinde Cenevre'de yapılan BM Denizcilik Konferansı'nda bu örgütün gerekliliği vurgulanmış ve 1958 yılında bu örgüt, Inter-Governmental Maritime Consultative Organization (IMCO- Hükümetler arası Denizcilik Danışma Örgütü) adıyla resmen kurulmuştur (Öztürk, O.B. 2015). 1958 yılında IMCO olan örgüt Denizcilik faaliyetlerinde teknik konularda taraf olan ülkeler ortak hareket etmek, bilgi alışverişinde bulunmak, denizlerde sefer halinde bulunan gemilerde emniyet standartları oluşturmak ve çevre kirliliğini önlemek amacı ile BM bağlı olarak kurulmuştur. İlk kurulduğunda yaptırım gücü olmayan danışma örgütü niteliğinde olan IMCO yaptırım gücünü arttırmak için 1982 yılında isminde danışma ifadesi olan “consultative” ifadesi çıkarılmıştır. IMCO ismi IMO (International Maritime Organization-Uluslararası Denizcilik Örgütü) olarak değiştirilmiştir.(Karahan, 2011). BM'nin İngiltere'de merkezi bulunan tek kuruluşu IMO 'dur. Türkiye Cumhuriyeti 1958 yılında IMO' üye olan ilk ülkeler arasındadır (O. B. Öztürk, 2015). IMO'nun organizasyon yapısını şu şekilde özetlemek mümkündür (Tablo 2.8).

Tablo 2.8 IMO 'nun Organizasyon Yapısı

Genel Kurul	
Konsey	Deniz Emniyeti Komitesi (MSC)
	Deniz Çevresini Koruma Komitesi (MEPC)
	Alt Komiteler
	Hukuk Komitesi (LEG)
	Teknik İş birliği Komitesi (TC)
	Kolaylaştırma Komitesi (FAL)
Sekretarya	

Kaynak: (Bayram, 2010 ,s.3).

Tablo 2.8 IMO'nun organizasyon yapısı gösterilmiştir. IMO'nun organizasyon yapısı üç ana bileşenden oluşmaktadır: Genel Kurul, Konsey ve Sekreteryadır. Genel kurula bağlı konsey 5 tane komite ve alt komitelerden oluşmaktadır. Genel Kurul, IMO'nun en yüksek yetkili organıdır ve tüm üye ülkeleri kapsar. Genel Kurul, her iki yılda bir düzenli olarak toplanır, ancak olağanüstü durumlarda olağanüstü toplantılar da gerçekleştirebilir. IMO Genel Kurulları, genellikle IMO Konferansları olarak adlandırılır. Bu toplantılarda, IMO'nun politikaları belirlenir, bütçe oluşturulur ve finansal konularla ilgili kararlar alınır (Bayram, 2010). Genel Kurul'un bir alt kademesinde MSC yer almaktadır. MSC, deniz emniyeti ile ilgili öneri ve politikaları geliştirir ve bu önerilerle birlikte izleyecek yol haritalarını Genel Kurul'a sunar. Ayrıca, Genel Kurul'un kararları doğrultusunda Sekreteryada görev alacak kişileri atama yetkisine sahiptir. Genel Kurul'a, finansal raporlar ve bütçe tahminleri gibi bilgileri iletmek de MSC'nin görevleri arasındadır. Konsey üyeleri A.B.C şeklinde bölümlere ayrılmıştır (Tablo 2.9).

Tablo 2.9 IMO'nun Konsey Bölümleri

A	Küreselleşen Dünyada deniz taşımacılığında en etkin ve en büyük paya sahip olan 10 üye ülkeden oluşmaktadır.
B	A sınıfında yer almayan, A sınıfından sonra gelen deniz taşımacılığında etkin ve en büyük paya sahip olan 10 üye ülkeden oluşmaktadır.
C	A-B sınıfında yer almayan fakat denizlerdeki taşımacılıkla ilgili özel ve önemli çıkarları bulunan, Dünya deniz taşımacılığında denizler açısından jeopolitik olarak öneme sahip olan, önemli stratejik coğrafi bölgeleri temsil etmek için seçilen 20 üye ülkeden oluşmaktadır.

Kaynak:(Bayram, 2010 ,s .5).

Tablo 2.9'da IMO Konsey bölümleri A, B ve C olarak sıralanmıştır. 1 Aralık 2023 tarihinde, IMO'nun 33. Genel Kurul toplantısı Londra'da gerçekleştirilmiştir. Bu toplantıda konsey üyeliği seçimleri yapılmıştır. Türkiye Cumhuriyeti, seçimlerde C sınıfından 143 oy alarak ikinci sıradan üyeliğe seçilmiştir (T.C. UAB, 2023). Türkiye, ilk kez aday olduğu 1999 yılından itibaren, 2023 yılına kadar her iki yılda bir yapılan konsey seçimlerinin tamamında üyeliğe seçilmiştir (T.C. Dışişleri Bakanlığı, 2023). Konseye bağlı Komiteler ise şu şekildedir: Deniz Emniyeti Komitesi (MSC), Deniz Çevresini Koruma Komitesi (MEPC), Hukuk Komitesi (LEG), Teknik İş birliği Komitesi (TC) ve Kolaylaştırma Komitesi (FAL). Bu kapsamda MSC, deniz emniyeti ve güvenliği ile ilgili konularla ilgilenen bir uluslararası kuruluştur. MLC

üyeleri, IMO bütün üyelerinden oluşmaktadır MSC alt komiteleri şu şekilde özetlenebilir (Tablo 2.10):

Tablo 2.10 Deniz Emniyet Komitesi (MSC) Alt Komiteleri,

Seyir Güvenliği (NAV)
Telsiz Haberleşmesi ve Arama-Kurtarma (COMSAR)
Eğitim ve Vardiya (STCW)
Tehlikeli Maddelerin, Katı Yüklerin ve Konteynırların Taşınması (DSC)
Gemi Dizaynı ve Donanımı (DE)
Yangından Korunma (FP)
Gemi Dengesi, Yükleme Hatları ve Balıkçı Gemilerinin Güvenliği (SLF)
Bayrak Devleti Uygulamaları (FSI)
Dökme Sıvılar ve Gazlar (BLG)

Kaynak: (Ayan, 2010, s.279).

Tablo 2.10'da yer alan MSC alt komiteleri, dünya deniz ticaret filosunun işleyişine yönelik standartlar geliştirmiştir. Bu standartlar, denizlerde güvenliğin sağlanmasını amaçlamakta olup, aynı zamanda deniz iş gücünün güvenliği ve deniz ticaretinin kesintisiz bir şekilde yürütülmesi hedeflenmiştir (Ayan, 2010a). MEPC ise 1973 yılında kurulan bu komite, çevresel faktörleri göz önünde bulundurarak denizlerdeki kirliliği önlemek ve deniz kirliliğini kontrol altına almak amacıyla oluşturulmuştur. Deniz Emniyeti Komitesi'nden sonra en yetkili ikinci komite olarak konumlanmaktadır (Aydın Okur, 2008).

Öte yandan Hukuk Komitesi (LEG), IMO'nun yasal mevzuatları, hukuki sorunları ve düzenlemeleriyle ilgili olarak kurulmuştur ve IMO'nun tüm üye ülkelerinin temsilcilerini içermektedir (Bayram, 2010). Teknik İş birliği Komitesi (TC) ise IMO tarafından, gelişmekte olan ülkelerle teknik iş birliğinin sağlanması amacıyla 1966 yılında kurulmuştur. 1984 yılında IMO Sözleşmesi'nde yapılan bir düzenleme ile kurumsal bir kimlik kazanmıştır. Komite, IMO'nun tüm üye ülkelerinin temsilcilerini içermektedir (Bayram, 2010). Bunun yanında Kolaylaştırma Komitesi (FAL) 1972 yılında kurulmuştur ve IMO'ya üye tüm ülkelerin temsilcilerine açıktır. Komitenin amacı, formaliteleri azaltarak karar alma süreçlerini hızlandırmak ve bürokrasiyi en aza indirmektir (Ayan, 2010b).

Bu kapsamda günümüzde denizcilik alanında yürütülen faaliyetlerin uluslararası standartlar ve kurallar çerçevesinde gerçekleştirilmesi, denizlerdeki riskleri azaltmak ve uluslararası düzeyde etkili bir rol oynamak adına oluşturulan IMO'ya taraf olmak, denizcilik politikalarının vazgeçilmez bir unsuru haline gelmiştir. Bu durum küreselleşen ve her geçen gün deniz ticaretinin geliştiği dünyada üç tarafı denizlerle çevrili ve iki önemli boğaza sahip olan Türkiye

Cumhuriyeti açısından da büyük önem taşımaktadır. Bu kapsamda Türkiye'nin taraf olduğu sözleşmeler ile uluslararası standartlara uyum sağlamaktadır (Tablo 2.11).

Tablo 2.11 Türkiye'nin Taraf Olduğu Sözleşmeler

SOLAS 74 (Denizde Can Emniyeti) Sözleşmesi
LOAD LINE 66 (Yükleme Hatları) Sözleşmesi
LOAD LINE 88 Protokolü
TONNAGE 69 (Tonaj) Sözleşmesi
COLREG 72 (Denizde Çatışmayı Önleme) Sözleşmesi
MARPOL 73/78 (Ek I/II) (Deniz Kirliliği) Sözleşmesi
MARPOL 73/78 (Ek V)
STCW 78 (Uluslararası Gemi adamlarının, Vardiya Tutma Standartları, Sertifikalandırma ve
SAR 79 (Denizde Arama Kurtarma) Sözleşmesi
IMSO 76 (Uluslararası Deniz Uydu Organizasyonu) Sözleşmesi
INMARSAT 76 OA (Uluslararası Deniz Uydu Organizasyonu) Sözleşmesi değişikliği
INMARSAT 94 değişikliği
INMARSAT 98 değişikliği
IMO 48 Sözleşmesi
IMO 93 Sözleşmesi değişikliği
CLC 92 (Petrol Kirliliği Etkileri Sivil Sorumluluk) Protokolü
FUND 92 (Petro Kirliliğinin Telafisi İçin Fon Tesisi) Protokolü
LLMC 76 (Deniz Hasarlarına Karşı Sorumluluk Kısıtlaması) Sözleşmesi
OPRC 90 (Petrol Kirliliğine Hazırlık Karşılıklı İş birliği) Sözleşme

Kaynak: (Ayan, 2010, s.5).

Tablo 2.11'de Türkiye'nin taraf olduğu IMO sözleşmeleri listesi verilmiştir. Türkiye, bu sözleşmelere taraf olarak küreselleşen dünyada uluslararası standartlara uyum sağlamak ve denizcilik sektörünü daha ileri seviyelere taşımayı hedeflemektedir (DEHUKAM, 2024). Örneğin SOLAS 74 Denizde Can Emniyeti sözleşmesi iken LOAD LINE 66 Yükleme Hatları sözleşmesini ifade etmektedir.

2.3.2 STCW Gemi adamlarının eğitim, belgelendirme ve vardiya tutma standartları

STCW'78 olarak bilinen Gemi Adamlarının Eğitim, Belgelendirme ve Vardiya Tutma Standartları (Standards of Training, Certification, and Watchkeeping) Uluslararası Sözleşmesi, 7 Temmuz 1978 tarihinde Londra'da IMO tarafından gerçekleştirilen bir konferansta kabul edilmiştir. Bu sözleşme, taraf ülkelerin gemi adamlarının eğitim ve vardiya tutma standartlarını belirleyerek uluslararası bir çerçeve oluşturmuştur. Taraf devletler, sözleşmede belirtilen standartları ulusal düzeyde uygulamak için gerekli yasal düzenlemeleri yapmakla yükümlüdür. Sözleşme, 28 Nisan 1984 tarihinde yürürlüğe girmiş olup, 1995 ve 2010 yıllarında yapılan

değişikliklerle STCW 95 olarak anılmaya başlanmıştır (Şahin,2023). Türkiye Cumhuriyeti, 1992 yılından itibaren STCW'78 sözleşmesinin tarafıdır (Ulusoy, 2013).

STCW'78, küreselleşen dünyada ticaretin büyük kısmının denizlerde gerçekleştirilmesi nedeniyle denizlerde çalışan gemi adamlarının eğitim standartlarını belirlemek amacıyla oluşturulmuş bir sözleşmedir. Bu sözleşme, gemi adamlarının gemi içindeki görevlerini etkin bir şekilde yerine getirebilmeleri için gerekli eğitimleri almalarını zorunlu kılar. Uluslararası sularda faaliyet gösteren tüm deniz taşımacılığı şirketleri, STCW'78'e taraf olup olmadıklarına bakılmaksızın, sözleşmeye taraf ülkelerin liman kontrollerinde karşılaşılabilecekleri denetimler ve bu denetimlerin sonuçlarıyla oluşabilecek yaptırımlardan kaçınmak için sözleşmede belirtilen kurallara uymak zorundadır (MEB, 2014). STCW sözleşmesi uyarınca gemi personellerinde bulunması gereken sertifikalar tablo halinde verilmiştir (Tablo2.12).

Tablo 2.12 STCW Sözleşmesi Gereğince Personelde Bulunması Gereken Sertifikalar

Sertifikalar
Kaptan ve zabıt Sertifikaları
Tıbbi ilk yardım sertifikası, Tıbbi bakım sertifikası
Vardiya tutma sertifikası, Vardiya tutan personel listesi
Yolcu gemisinde çalışan personel sertifikaları
Telsiz haberleşme sertifikaları
Temel Eğitim kanıtları, İleri yangın mücadele sertifikası
Tankerde çalışan personel için gerekli sertifikalar
Ro-ro Asgari donanım belgesine uygun yeterlilik belgeler
Hızlı kurtarma botu kullanma sertifikası
Çalışma saatleri çizelgesi, Dinlenme saatleri çizelgesi

Kaynak: (DTO, 2002, DTO, 2002, 24 Temmuz 2001 tarih ve 24471 sayılı Resmî Gazetede yayımlanarak yürürlüğe giren yeni “Gemi adamları Yönetmeliği” STCW belgeleri).

Tablo 2.12'de, STCW'78 sözleşmesinin öngördüğü maddelere göre gereklilik arz eden sertifikalar belirtilmiştir. Bu sertifikaların varlığı, liman devleti tarafından denetlenebilir (Bayram, 2010). Uluslararası standartlarda personel eğitimi için gerekli belge ve sertifikaların sağlanması, gemi adamlarının vasıflandırma sorunlarının önlenmesini amaçlamaktadır. Gemi türü ve personelin görev tanımına bakılmaksızın, belirli kurallar çerçevesinde yüksek kaliteyi hedefleyen bu sözleşme, uluslararası sularda yaşanabilecek sorunların önüne geçilmesini ve olası risklerin en aza indirilmesini sağlamayı hedeflemektedir.

Tablo 2.13 STCW Temel Eğitimleri

Denizde Kişisel Can Kurtarma Teknikleri
Temel İlk Yardım
Yangın Önleme ve Yangınla Mücadele
Personel Güvenliği ve Sosyal Sorumluluk
Can Kurtarma Araçlarını Kifayetli Kullanma belgeleri

Kaynak: (DTO, 2002, 24 Temmuz 2001 tarih ve 24471 sayılı Resmî Gazetede yayımlanarak yürürlüğe giren yeni “Gemi adamları Yönetmeliği” STCW belgeleri)

STCW sözleşmesine göre, gemi içinde görev alacak deniz iş gücünün, Tablo 2.13'te belirtilen eğitimleri almış olması gerekmektedir. Ayrıca, tüm gemi adamlarının zorunlu güvenlik belgelerini her beş yılda bir yenilemeleri gerekmektedir (DTO, 2002).

STCW, 1978 yılında denizcilik eğitimi ile ilgili standartları belirlerken, teorik standartları oluşturmuştur. 1995 yılında, teorik standartlara ek olarak pratik standartlar da eklenmiş ve dönemin gerekliliklerine göre teorik standartlarda değişiklikler yapılmıştır. 2010 yılında ise eğitim alanındaki yetkinlikler daha kapsamlı hale getirilmiştir. STCW, Kod A ve Kod B bölümlerinden oluşmaktadır. Kod A, uyulması zorunlu şartları içermekte olup, Kod B ise Kod A'nın uygulanmasına yönelik tavsiyeleri kapsamaktadır. Gemi adamları için gerekli eğitimler, vardiya şartları, iş tanımları, sorumluluklar ve terfi şartlarına ilişkin sertifikalar, IMO tarafından belirlenerek uluslararası standartlara bağlanmıştır (Kan, 2019).

2.3.3 Denizcilik çalışma konvansiyonu (Maritime Labour Convention- MLC)

Uluslararası Çalışma Örgütü (ILO- International Labour Organization) tarafından hazırlanan 69 denizcilik çalışma sözleşmesi, 2006 yılında bir araya getirilerek tek bir ana başlık altında toplandı ve Denizcilik Çalışma Konvansiyonu (MLC) oluşturuldu. MLC bölümleri Tablo2.14'te verilmiştir.

Tablo 2.14 Denizcilik Çalışma Konvansiyonu Bölümleri

No	Bölümler
1	Gemi adamlarının Gemide Çalışması İçin Asgari Gereklilikler
2	İş Şartları
3	Konaklama, Dinlenme ve Eğlence Tesisleri, Kumanya
4	Sağlığın Korunması, Tıbbi Bakım, Refah ve Sosyal Güvenlik Koruması
5	Uygunluk ve Uygulama

Kaynak (Kan, 2023, s.2302).

Tablo 2.14'te MLC beş ana bölümü detaylı bir şekilde sıralanmaktadır: Birinci bölüm, denizcilikte çalışan gemi adamlarının gemide çalışabilmesi için gerekli asgari şartları belirler.

Bu şartlar arasında gemi adamlarının yaş sınırı, gemide çalışmaya uygunluk için sağlık raporu, gerekli eğitim ve yeterlilik düzeyleri, işe alım süreçleri gibi genel kurallar yer almaktadır. İkinci bölüm işçi ile işveren arasında yapılması gereken iş akdini, işçinin ve işverenin hak ve sorumluluklarını, ödenecek ücret ve diğer mali ödemeleri içerir. Ayrıca, gemi içindeki çalışma ve dinlenme saatleri, mesailer, çalışma şartları, işçinin gemiden ayrılması ve buna bağlı maliyetler varsa tazminatlar gibi konuları kapsamaktadır. Üçüncü bölüm gemi içindeki yaşam standartlarını düzenler. Gemi içi havalandırma, temizlik, tuvalet ve banyo gibi asgari yaşam koşullarının sağlanmasını, ortak dinlenme alanlarının bulunmasını, yatacak ve dinlenilecek odaların düzenlenmesini, sağlık sorunları için revir hizmetinin sağlanmasını, yemeklerin ve gıda temininin düzenlenmesini ve gerekli teknik donanım ile altyapının oluşturulmasını içerir. Dördüncü bölüm gemi adamlarının tıbbi tedavi gerektiren durumlar için gemide revir bulundurulmasını, işçinin sakatlanma veya ölmesi durumunda gemi sahiplerinin sorumluluklarını ve sosyal güvenlik haklarının belirlenmesini içerirken beşinci bölüm ise gemilerin hareket halinde olabilmesi için gerekli uygunluk standartlarını belirler. Ayrıca, gemilerin belgelendirilmesi süreçlerini, geminin bayrak devletinin ve liman devletinin sorumluluklarını, uygulama ve uygunluk konularını içerir (Bedük, 2012).

MLC için iki koşulun sağlanması ve yürürlüğe girmesi kararlaştırılmıştır. İlk koşul, dünya ticaret filosunun %33'üne sahip ülkelerin bu konvansiyona katılmasıdır. İkinci koşul ise, en az 30 devletin sözleşmeye taraf olmasıdır. Bu iki koşulun sağlanması 2019 yılında gerçekleşmiş ve MLC yürürlüğe girmiştir. MLC'nin 5. maddesinin 7. paragrafına göre, ülkeler MLC'ye taraf olup olmamalarına bakılmaksızın, MLC tarafı olan bir ülkenin limanlarında denetime tabi tutulabilirler. Bu denetim sonucunda gemide bir eksiklik tespit edilmesi durumunda, gemiler cezalandırılabilir (Kan, 2023).

Türkiye, 2006 yılında MLC imzalamış olmasına rağmen, onay süreci tamamlanmamıştır. Bu nedenle, Türkiye MLC'ye taraf ülkeler arasında yer almamaktadır. Ancak, Türk bayraklı gemiler, MLC'ye taraf olan ülkelerin limanlarında denetime tabi tutulabilir. Bu denetimler sonucunda gemilerde MLC tarafından öngörülen standartlara uygunluk sağlanmadığı takdirde cezai yaptırımlarla karşılaşabilirler. MLC denetimleri sonucunda Türk bayraklı gemilere yazılan eksikliklerin 2017-2022 yıllarına göre dağılımını göstermektedir (Tablo2.15).

Tablo 2.15 MLC Denetiminde Türk Bayraklı Gemilerin Eksiklikleri (2022-2017).

Yıl	Eksiklik Sayısı	Gemi Sayısı	Denetim Sayısı
2022	108	53	61
2021	71	48	53
2020	64	40	42
2019	89	59	60
2018	102	67	69
2017	150	84	91
Toplam	584	351	376

Kaynak: (Kan, 2023, s.2299).

Tablo 2.15’te 2022 yılında gerçekleştirilen denetimlerde, 53 gemide 61 denetim sonucu toplam 108 eksiklik tespit edilmiştir. Bu veriler, Türk bayraklı gemilerin uluslararası standartlara uyum konusunda eksiklikler barındırdığını ortaya koymaktadır. Bu durum, denizcilik sektöründeki vasıflandırma sorunlarının yanı sıra, çalışma standartlarının da geliştirilmesi gerektiğini göstermektedir. MLC, deniz iş gücünün çalışma şartlarını ve asgari yaşam koşullarını belirleyen önemli bir sözleşmedir. Buna göre gemi adamlarının yalnızca vasıflı bir iş gücüne sahip olmaları değil, aynı zamanda çalışma ortamlarının da uygun olması gerekmektedir. Uluslararası sözleşmeler, meslek alanının geliştirilmesi, uygun çalışma koşullarının sağlanması, gemi içi teknik araç ve gereçlerin yeterli düzeyde olması ve iş süreçlerinin sorunsuz bir şekilde devam etmesini temin etmek amacıyla oluşturulmuştur. MLC, denizcilik sektöründeki çalışma yaşam koşullarını belirli bir standartta tutarak, deniz iş gücünün insan ve çalışan haklarına uygun çalışma koşulları ve ortamını oluşturmayı hedeflemektedir. Ayrıca, iş görme edimini yerine getiren deniz iş gücünün emek sömürsünün önüne geçilmesini amaçlamaktadır.

2.3.4 SOLAS 74 Denizde can emniyeti sözleşmesi

SOLAS 74 Sözleşmesi, denizlerde faaliyet gösteren ticari gemilerin can emniyeti ile ilgili düzenlemeleri belirleyen en önemli uluslararası sözleşmedir. İlk olarak 1914 yılında kabul edilen bu sözleşme, 14 Nisan 1912 tarihinde Titanik adlı geminin bir buzdağına çarpması sonucu meydana gelen kazadan sonra oluşturulmuştur. Titanik felaketi, gemi güvenliğini artırmak amacıyla denizcilik sektöründe kapsamlı düzenlemelerin yapılmasını gerektirmiştir. Bu bağlamda, SOLAS sözleşmesi, tüm ticari gemiler için denizlerdeki sefer emniyetini sağlamak amacıyla bir dizi kural ve standart geliştirmiştir. Bu düzenlemeler arasında can kurtarma botlarının sayısı, yangın önleme sistemleri, telgraf sinyalleri ve can güvenliği risklerine karşı alınması gereken tedbirler bulunmaktadır (Özcan & Baştuğ, 2020).

SOLAS 74 sözleşmesi, ilk kez 1914 yılında 13 ülke tarafından kabul edilmiştir. Sözleşme, 1929, 1948 ve 1960 yıllarında çeşitli eklemeler ve güncellemelerle genişletilmiştir. En son haliyle SOLAS 74, 1 Kasım 1974 tarihinde kabul edilmiş olup, bu metin altında değiştirilmeyecek ana maddeler ile günün koşullarına göre yenilenecek maddeler belirlenmiştir. Sözleşme, 25 Mayıs 1980 tarihinde yürürlüğe girmiştir (Bayram, 2010).

Türkiye, SOLAS 74 sözleşmesine 6 Mart 1980 tarihinde Resmî Gazete 'de yayımlanan bildirimle taraf olduğunu bildirmiştir. SOLAS 74'ün 1981 ve 1983 yıllarında yapılan değişiklikleri Türkiye tarafından 9 Temmuz 1986 tarihinde onaylanarak yürürlüğe girmiştir (Öztürk, 2015). Tablo 2.16'da SOLAS74 sözleşmesi kapsamında deniz taşıtlarının emniyeti için gemiler ve limanlarda gösterilmesi gereken zorunlu belgeler sıralanmıştır.

Tablo 2.16 SOLAS Sözleşmesine Göre Zorunlu Belgeler

1	Yolcu gemisi güvenlik belgesi
2	Yük gemisi inşa güvenlik belgesi
3	Yük gemisi teçhizat güvenlik belgesi
4	Yük gemisi telsiz telgraf (1999'dan sonra GMDSS) * güvenlik belgesi
5	Yük gemisi telsiz telefon güvenlik belgesi

*GMDSS (Global Maritime Distress Safety System- Küresel Denizcilik Tehlike ve Güvenlik Sistemi)

Kaynak: (Ayan, 2010b, s.283).

SOLAS 74 sözleşmesi, küreselleşen dünyada denizlerde seyir halinde olan gemilerin ve mürettebatının güvenliğini sağlamak amacıyla düzenlemeler içeren bir protokoldür. Gemi sahipleri, kurumlar, kuruluşlar ve ülkeler bu sözleşmeye uymak zorundadır. Sözleşmeye uyum, düzenli olarak yapılan denetimlerle kontrol edilir. Denetim sonucunda, Tablo 2.16'da belirtilen belgeler temin edilmelidir. SOLAS 74 sözleşmesi gereği, gemilerin kontrol maddeleri "Liman Devletleri" otoriteleri tarafından denetlenir. Bu denetimlerde belgelerde eksiklik tespit edilen gemilerin denize açılmasına izin verilmeyebilir (Yaycıoğlu, 2023). SOLAS 74 sözleşmesinde dikkat çekici bir diğer özellik, "Büyükbaba Klozu" (Grandfather Clause) olarak bilinen bir düzenlemedir. Bu kavram, her geminin yapıldığı yıl itibarıyla geçerli olan SOLAS 74 sözleşmesi hükümlerine tabidir. Örneğin, 1995 yılında inşa edilmiş bir gemi, o dönemde yürürlükte olan SOLAS 74 hükümlerine uygun olmalıdır. Daha sonraki yıllarda, bu geminin yeni kurallara uyması talep edilmez. Ancak, güncel sözleşmede yer alan "her gemi" veya "tüm gemiler" ifadeleri içeren yeni düzenlemeler bu gemiler için geçerli olacaktır (Yaycıoğlu, 2023). Bu kapsamda SOLAS 74 bölümleri şu şekilde gösterilebilir (Tablo 2.17).

Tablo 2.17 SOLAS Bölümleri

Genel Hükümler
İnşaat bölmelere, stabilite, makine ve elektrik donanımları Yangından Korunma, Yangın İhbar ve Can Kurtarma Araçları ve Donanımları, Can kurtarma aletleri (LSA) Kodunu içerir
Telsiz Haberleşmesi
Seyir Emniyeti
Yüklerin Taşınması
Tehlikeli Yüklerin Taşınması- Uluslararası tehlikeli yük (IMDG) kodunu ve onun içinde;
Nükleer Gemiler
Gemilerin Güvenli Yönetimi- Emniyetli Yönetim (ISM) kodunu içerir
Yüksek Süratli Teknelerin Güvenlik Önlemleri- Yüksek hızlı tekne (HSC) kodunu içerir
Deniz Emniyeti Özel Önlemleri: Deniz Güvenliği Özel önlemleri- Uluslararası gemi ve liman
Dökme Yük Gemileri İlave Emniyet Önlemleri

Kaynak: (Yaycıoğlu, 2023).

Tablo 2.17’de SOLAS 74 sözleşmesinin küresel denizcilik faaliyetlerinde denizlerde meydana gelebilecek kazaları önlemek ve deniz iş gücünün emniyetini sağlamak amacıyla getirdiği önlemler ve kurallar ayrıntılı olarak verilmiştir. SOLAS 74, gemilerde can güvenliği ile ilgili standartları belirleyerek hayat kurtarma araçlarının, (can yelekleri, kurtarma salları ve botları vb.) Sayısını ve yerleşim düzenini tanımlar. Ayrıca, gemi içinde olası bir yangın durumuna karşı alınması gereken önlemleri düzenler; yangını söndürmek için gerekli yangın söndürme ekipmanlarının, yangın alarm sistemlerinin standartlarını belirler. Acil durumlar için etkili bir yardım çağrısı yapabilmek adına gerekli ihbar sistemlerini oluşturur. Gemi inşası ve işletilmesiyle ilgili standartlar belirler; gemilerin teknik tasarımları, güvenlik için gerekli elektrik sistemleri ve diğer araç gereçlerin standartlarını belirler. Güvenlik sistemlerinin oluşturulmasında belirtilen standartların yerine getirilmesi ile bu donanımı kullanacak personelin eğitime dair kuralları da düzenler. Telsiz kullanımından yangın söndürme ve gemi yapımına kadar, insan faktörünü dikkate alır. SOLAS 74 ayrıca, denizcilerin eğitim ve sertifikasyon programlarını düzenler ve gemi çalışanlarının denizcilik bilgilerini artırarak acil durumlarda güvenlik kurallarına uygun hareket etmelerini sağlar. Bu düzenlemelerle, deniz iş gücünün güvenli bir şekilde seyir yapmasını ve denizlerdeki genel güvenlik standartlarının yüksek tutulmasını hedefler (Yaycıoğlu, 2023). Fakat SOLAS 74 sözleşmesinin kapsamadığı bazı deniz araçları Tablo 2.18 de gösterilmiştir.

Tablo 2.18 SOLAS 74 Sözleşmesinin Kapsamadığı Gemiler

1	Harp gemileri ve asker taşıyan gemiler
2	500 grostondan küçük yük gemileri
3	Makine ile yürütülmeyen gemiler
4	İlkel şekilde yapılan ağaç gemiler
5	Ticari işlerde kullanılmayan gezi yatları
6	Balıkçı gemileri

Kaynak: (Yaycıoğlu, 2023).

SOLAS 74 deniz güvenliği ve can emniyetine yönelik kapsamlı bir sözleşmedir ve sözleşme kapsamında gemilerin genellikle uluslararası sularda seyir halinde gemilere yönelik olmasına karşın bazı deniz araçlarını kapsamamaktadır (Tablo 2.18). Bu durumun başlıca nedeni kapsam dışı gemilerin tasarım ve standartlarının uluslararası seyir halinde olan gemilerden farklı özelliklere sahip olmasından kaynaklanmaktadır.

2.3.5 Uluslararası çalışma örgütü (ILO-International Labour Organization)

Uluslararası Çalışma Örgütü (ILO), toplumu oluşturan bireyler arasında sosyal barışın sağlanmasının sosyal adalet aracılığıyla mümkün olacağını savunan bir uluslararası kuruluştur. 1919 yılında kurulan ILO, BM kuruluşudur ve uluslararası çalışma standartlarını belirleyen 189 sözleşme ve 205 tavsiye kararı içermektedir. ILO, insana yaraşır iş (decent work) kavramı üzerinde durarak, çalışma yaşamının olumsuz etkilerden arındırılmasını ve uluslararası standartlarla uyumlu hale getirilmesini hedeflemektedir. Türkiye, 1932 yılında Milletler Cemiyeti'ne üye olduktan sonra ILO'nun üyesi olmuştur. Türkiye, ILO üyeliği sonrasında, 1936 yılında kabul edilen 3008 sayılı İş Kanunu'nu ILO kurallarına uygun olarak hazırlamıştır. 1945 yılında kurulan Çalışma Bakanlığı tarafından hazırlanan çalışma hayatı ile ilgili kanunlar, geçmişten günümüze kadar ILO prensipleriyle uyumlu olmaya özen göstermiştir. Çalışma hayatını düzenleyen kanunların oluşturulmasında ILO'nun esasları belirleyici bir faktör olmuştur. Türkiye'nin onayladığı ilk ILO sözleşmesi, 1937 yılında kabul edilen 45 sayılı ILO sözleşmesidir. Bu sözleşme, madenlerde ve yeraltında kadın işçi çalıştırılmaması ile ilgili düzenlemeleri içermektedir. Denizcilik sektöründe çalışma hayatına dair ILO tarafından düzenlenmiş çeşitli sözleşmeler bulunmaktadır. Türkiye tarafından onaylanan ve denizcilik sektörü ile ilgili olan bu sözleşmeler şunlardır (ILO, 2024);

- Ticaret Gemilerinde Çalışan Kaptanlar ve Gemi Zabitlerinin Mesleki Yeterliliklerinin Asgari İcaplarına İlişkin Sözleşme (C53), gemilerde çalışan kaptanlar ve gemi zabitlerinin mesleki yeterlilik ve ehliyetlerine yönelik belirli asgari standartları

belirleyen bir uluslararası sözleşmedir. Sözleşmeye göre: Mesleki Yeterlilik Şartları: Gemilerde görevli tüm personeli kapsamaktadır. Personellerin ilgili idari kurumca onaylanmış yeterlilik ehliyetine sahip olmasıdır. Bu belgeler, gemilerde çalışan personelin gerekli eğitimleri aldığına göstergesidir. Yeterlilik belgesi olmayanlar gemilerde çalışamazlar. Bu düzenleme, gemi çalışanlarının uluslararası standartlara uygun olarak bilgi ve becerilere sahip olmasını amaçlar. Gemi Adamlarının Hastalanması, Yaralanması ya da Ölümü Halinde Armatörün Sorumluluğuna İlişkin Sözleşme (C55), gemilerde çalışan personelin sağlık sorunları ve iş kazaları durumunda armatörlerin (işverenlerin) sorumluluklarını belirleyen bir uluslararası sözleşmedir. Gemiler çalışma koşulları bakımından hem işyeri hem de iş sonrası ikamet edilen ve dinlenmenin gerçekleştiği yer olarak diğer çalışma ortamlarından farklı bir kategoriye sahiptir. İşe giriş ve bitiş tarihleri arasında meydana gelen Gemi adamlarının sağlık sorunları ve gemide meydana gelebilecek kaza yaralanma ölüm ve hastalık gibi sorunların oluşması durumunda İşveren niteliğinde olan paydaşların sorumlu olduğu vurgulanmıştır.

- Asgari Yaş (Deniz) Sözleşmesi – C 58: Gemilerde 15 yaş altında çocuk işçi çalıştırılmaz.
- Gemilerde Mürettebat İçin İaşe ve Yemek Hizmetlerine İlişkin Sözleşme – C 68.
- Gemi Aşçıları Mesleki Ehliyet Diplomatlarına İlişkin Sözleşme – C 69: Gemilerde aşçı olarak çalışacak personelin gerekli yeterliliğe sahip olması ve bunun belgelendirilmesi gerekmektedir.
- Gemi Adamlarının Sağlık Muayenesine İlişkin Sözleşme – C 73.
- Mürettebatın Gemide Barınmasına İlişkin Sözleşme – C 92: Gemi yapım planının başlanmasıyla birlikte gemi de ikamet edecek gemi adamlarının barınacakları yerlerinin gemi üzerindeki yeri ve gemi adamlarının kalmasına uygunluğu hakkında konuları içerir.
- Gemi Adamları Ulusal Kimlik Katlarına İlişkin Sözleşme – C 108.
- Mürettebatın Gemide Barındırılmasına İlişkin Sözleşme – C 133: Gemi adamlarının kaldıkları kamaralarda 2’den fazla gemi mürettebatı kalmaması yönünde sözleşmedir.
- Gemi Adamlarının Yıllık Ücretli İznine İlişkin Sözleşme – C 146: Gemi adamları yıllık ücretli izinleri hakkındaki sözleşmedir. Gemi adamlarının yıllık ücretli izinleri vardır.

- Liman İşlerinde Sağlık ve Güvenliğe İlişkin Sözleşme – C 152.
- Gemi Adamlarının Sağlığının Korunması ve Tıbbi Bakımına İlişkin Sözleşme – C 164
- Gemi Adamlarının Ülkelerine Geri Gönderilmesine İlişkin Sözleşme – C 166.

Uluslararası örgütlere ve sözleşmelere taraf olmak, küreselleşen dünyada sektörlerin belirli bir standartta düzenlenmesi açısından kritik bir öneme sahiptir. Denizcilik sektörü özelinde, uluslararası denizyolu taşımacılığıyla uyum sağlamak, kalite ve istihdam sorunlarının ortadan kaldırılmasına yardımcı olmaktadır. Gemi adamlarının vasıflandırılması açısından, dünya genelindeki gemi adamlarının yeterliliklerinin belirlenmesi ve çalışma koşullarına ilişkin genel hükümler sağlanması, deniz iş gücünün çalışma koşullarının iyileştirilmesine ve sektörün işleyişinin daha verimli hale gelmesine katkıda bulunmaktadır.

2.4 Denizcilik Eğitim Modelleri

İnsanlık, denizlerde hareket etme yeteneği kazandıkça, ilkel sallardan kürekli gemilere ve sonrasında sanayi devriminin bir sonucu olarak buharlı gemilere geçiş yapmıştır. Buharlı gemiler, deniz ulaşımında seri hareket imkânı sunarak denizyolu taşımacılığını dünya ticaretinde vazgeçilmez bir ulaştırma biçimi haline getirmiştir. Bu ulaşım biçiminin sağlanabilmesi için, gemilerde görev yapacak nitelikli işgücüne ihtiyaç vardır. Ancak, dünya genelinde nitelikli iş gücü eksikliği önemli bir sorun olarak ortaya çıkmaktadır. Bu sorunun çözümü için denizcilik eğitim kurumları açılmış ve açılmaya devam etmektedir. Denizcilik sektörüne önem veren ülkeler, bu alandaki gelişmişlik seviyelerini yüksek tutmayı başarmışlardır. İngiltere, ABD ve Rusya, deniz gücüne verdikleri önemle küresel güç haline gelmişlerdir. Özellikle İngiltere, bir ada devleti olmasına rağmen "*üzerinde güneş batmayan imparatorluk*" unvanını kazanmış ve denizlerdeki gücün en önemli aktörü olmuştur. İngiltere Kraliçesi Elizabeth'in 1587'de Amirallerine söylediği "... *Ne düşman ne dost ne de tarafsız bir millet, deniz ticaret ve kuvvetinde İngiltere'den daha kuvvetli hale gelmeyecek ...*" sözü ile deniz ticareti ve kuvvetinde İngiltere'nin her zaman bu alanda üstün olması gerektiğini vurgulamıştır (Çet, 2009). ABD'li Amiral Alfred Thayer Mahan, deniz gücü kavramını terim olarak ilk defa kullanmıştır. Mahan, ülke ekonomisinin güçlenmesini denizlerdeki güce eşdeğer görmüş ve deniz hâkimiyetinin ekonomik ve ticari alandaki önemini vurgulamıştır. Deniz gücünün sadece savunma ve savaş zamanlarında değil, ülkenin savaş durumunda olmadığı dönemlerde de sürdürülmesi gereken bir politika olduğunu belirtmiştir. Mahan, denizleri "*büyük bir yol*" olarak tanımlayarak, denizlerin ekonomiye olan etkisini ve denizcilik sektöründeki gelişmelerin diğer sektörleri etkileyen yapısını açıklamıştır. Mahan'dan önce, Türk denizcilik tarihinin önemli

isimlerinden Barbaros Hayrettin Paşa, *"Denizlere hâkim olan dünya hâkim olur."* sözü ile deniz hâkimiyetinin önemini vurgulamıştır (Yaycı, 2012). Türkiye Cumhuriyeti'nin Kurucusu Mustafa Kemal Atatürk ise, *"Denizciliği Türk'ün büyük milli ülküsü olarak düşünmeli ve onu az zamanda başarmalıyız."* sözü ile denizciliğin önemini vurgulamıştır.

Küresel rekabette denizcilik sektörünün önemi giderek artmaktadır. Bu nedenle ülkeler, denizcilik sektörü için sürekli olarak politikalar üretmekte ve yatırımlar yapmaktadırlar. Bu yatırımlar maddi ve ekonomik olduğu kadar beşerî sermaye yatırımlarını da kapsamaktadır. Eğitimli ve nitelikli iş gücü, ekonomik yatırımlardan daha önce gelmektedir. Diğer bir ifade ile gemi, liman ve tersane yapmak kadar gemiyi kullanacak kaptan ve tayfanın eğitimi de büyük önem taşımaktadır. Eğitimli iş gücü olmadan ekonomik yatırımlar eksik kalır. Mesleki eğitim eksiklikleri, sektörde aksaklıklara ve kazalara yol açmaktadır. Sektörde meydana gelen kazaların büyük bir kısmı insan hatalarından kaynaklanmakta olup, bu hatalar bilgi eksikliği ve pratik eksikliklerinden doğmaktadır. Bu nedenle, denizcilik sektöründeki yatırımların odak noktası eğitim olmalıdır (Uçar, 2013). Küreselleşen dünyada, denizcilik sektöründe uluslararası standartlarda çağ ile uyumlu bir eğitim anlayışına sahip olmak, denizlerde hâkimiyet sağlamak için gereklidir (Albayrak, 2009). Bu kapsamda gemi adamlarının eğitimi, STCW Sözleşmesi'ne uygun olarak verilmelidir ve bu eğitim, akademiler, üniversiteler, liseler, kamu ve özel sektör kurumları tarafından teorik ve pratik şekilde sağlanmalıdır Eğitimdeki herhangi bir yetersizlik, sektör eğitimini olumsuz yönde etkileyebilir (Demirel, 2012). 21.yüzyılda, küreselleşmenin etkileri en yoğun şekilde yaşanmaktadır. Küresel bir köy haline gelen dünyamızda, ülkeler arası mesafeler anlamını yitirmiştir. Dünya çapında yaşanan bir sorun, diğer bölgelerde de etkisini göstermektedir. Denizcilik sektörü, küreselleşmenin en yoğun hissedildiği sektörlerden biridir. Bir ülkede üretilen ürünler, gemiler aracılığıyla diğer ülkelere taşınmakta ve ticaret yapılmaktadır. Bu bağlamda, denizcilik sektörü uluslararası standartlara bağlanmış ve eğitim bu standartların ön şartı haline gelmiştir. Denizcilik eğitimi, STCW 78/95 standartlarına uygun olarak dünya genelinde çeşitli okullar tarafından verilmektedir. Bu okulların çoğu, IMO üyesi ülkelerdir (Albayrak, 2009). Dünya genelinde denizcilik eğitimi veren üniversiteler arasında Çin, Polonya, Ukrayna, Japonya, Amerika, İngiltere, Fransa ve Kore gibi ülkeler öne çıkmaktadır. Denizcilik eğitimi, IMO'nun belirlediği STCW 78/95 standartlarına uygun olarak, 160 ülke ve 500'den fazla özel ve kamu kurumu tarafından verilmektedir (Deniz, 2012).

Uluslararası Denizcilik Üniversiteleri Birliği (IMAU), 1999 yılında beş kıtayı temsil eden yedi üniversite ve Japonya'nın Nippon Vakfı tarafından kurulmuştur. IMAU üyesi olabilmek için, üniversitelerin 4 yıllık lisans ve 2 yıllık ön lisans programlarına sahip olması gerekmektedir.

1999 yılında kurulan IMAU, günümüzde 73 üniversite ve Nippon Vakfı'nın 74 üyesi ile faaliyet göstermektedir. Kuruluşun ilk temsili üniversitelerinden biri de İstanbul Teknik Üniversitesi Denizcilik Fakültesi'dir. IMO, küresel ölçekte denizcilik eğitimi veren üniversiteler için bir eğitim zinciri oluşturmayı hedeflemektedir. Bu amaca ulaşmak için benimsediği prensipler şunlardır: Dünyanın giderek küreselleştiği denizcilik sektörünün de aynı oranda küresel bir sektör haline geldiği, denizcilik sektörün de insan unsurunun önemli olduğu, deniz işgücünün vasıflandırma probleminin eğitim kalitesi ile atırılması gerektiği, üniversitelerin akademik çalışmaları ile işbirliği içinde bulunulması gerektiği, deniz emniyeti ve çevre korunmasına titizlik göstererek katkıda bulunulması gerektiği ve bu kapsamda karşılıklı mutabakata bulunması gerektiğidir. Ayrıca IMO 1999 yılında kurulan kâr amacı gütmeyen bir dernek statüsündedir (IAMU, 2018). Dünya üzerinde denizcilik eğitimi çeşitli şekillerde verilmektedir. Bu çeşitliliğe rağmen en asgari düzeyde eğitim şekli IMO tarafından belirlenmiştir. Ülkeler bazında sağlanan eğitim modelleri olarak incelemek mümkündür.

2.4.1 Amerikan modeli

Amerika Birleşik Devletleri'nde ülke yönetimi, eyaletler arasındaki özerkliği vurgulayan bir sistemle yürütülmektedir. Bu sistem dahilinde, eğitim alanındaki yetkiler eyalet yönetimlerine devredilmiştir. Dolayısıyla okul müfredatları ile ders içerikleri eyaletler arasında değişkenlik göstermektedir. ABD'de zorunlu temel eğitim süresi 12 yıldır ve bu süre, eyaletlerin eğitim politikalarına göre farklı yapılarla organize edilebilir. Eğitim sistemi genellikle 6+3+3 veya 4+4+4 şeklinde yapılandırılmıştır. Bu zorunlu eğitimi sağlayan okullar, genellikle "K-12" olarak adlandırılmaktadır (Güçlü & Bayrakçı, 2004).

Amerika Birleşik Devletleri'nde, lise eğitimini tamamlayan öğrenciler, eğitim ve öğretim hayatlarına devam etmek istediklerinde çeşitli seçeneklere sahiptirler. Bu öğrenciler, iki yıllık programlar sunan Community College ve Junior College olarak adlandırılan okullara başvurabilirler veya dört yıllık kolej ve üniversitelere ya da teknik enstitülere yönlenebilirler. Community College ve Junior College'lardan mezun olan öğrenciler, Associate Degree (ön lisans) diploması elde ederler. Bu diplomanın, İngiltere'deki eğitim sistemindeki benzer iki yıllık ön lisans programlarının, öğrencilerin lisans düzeyinde eğitime başvurularında bir avantaj sağladığı gibi, Amerika'daki akademik ilerlemelerinde de önemli bir rol oynadığı görülmektedir. Amerika Birleşik Devletleri'nde denizcilik eğitimi, K-12 seviyesinde geniş bir kapsama yayılmıştır ve 45'ten fazla K-12 okulunda denizcilik eğitimi verilmektedir. Bu okullarda denizcilik eğitimi, genel müfredata entegre edilerek, denizyolu taşımacılığı gibi konuları kapsamaktadır. K-12 seviyesinde denizcilik eğitiminin önemi, özellikle denizcilik

sektöründe nitelikli iş gücü yetiştirilmesi açısından büyüktür. Bu bağlamda, İlk ve Orta öğretim İçin Denizcilik Koalisyonu (Maritime for Primary and Secondary Education Coalition MPSEC) adlı bir kurum, K-12 düzeyinde denizcilik eğitiminin kalitesini artırmak ve standartlarını belirlemek amacıyla kurulmuştur.

Ayrıca, Amerika Birleşik Devletleri Ulaştırma Bakanlığı Denizcilik İdaresi (MARAD), K-12 düzeyindeki denizcilik eğitimi için müfredat geliştirme ve taslak çalışmalarını yürütmektedir. K-12 seviyesinde denizcilik eğitimi, genellikle temel düzeyde bir bilgi ve beceri kazandırmayı amaçlar. Bu eğitim, genellikle "entry level position" olarak adlandırılan, denizcilik alanında giriş seviyesinde bir yeterlilik sağlar. Bu tür bir eğitim Türkiye'deki lise seviyesinde vardiya zabiti eğitimiyle kıyaslandığında daha başlangıç düzeyindedir. K-12 düzeyinde verilen denizcilik eğitimi, öğrencilere denizcilik mesleğini genel hatlarıyla tanıma fırsatı sunar ve bu alanda kariyer yapmak isteyen öğrencilerin sonraki eğitim süreçlerine karar vermelerine yardımcı olur. K-12 eğitimi tamamlayan öğrenciler, denizcilik alanında daha ileri düzeyde eğitim alabilmek için kolej veya teknik okullara geçebilirler. Bu kolejler, genellikle "community college" olarak adlandırılır ve Türkiye'deki ön lisans programlarına benzer şekilde iki yıllık programlar sunar. Ancak, K-12 düzeyinde alınan eğitim ve ardından community college gibi kurumlarda alınan eğitim, genellikle uzak yolda usta gemici (offshore chief mate) gibi üst düzey meslekler için yeterli görülmez. Bu tür üst düzey görevler için genellikle daha kapsamlı ve ileri düzey eğitimler gerekmektedir. K-12 eğitimi, öğrencilerin denizcilik mesleğine yönelik temel bir bakış açısı geliştirmelerine ve kariyerlerini bu alanda nasıl oluşturacaklarına yönelik bilgi edinmelerine yardımcı olur. Amerika Birleşik Devletleri'nde uzak yol seferi yapabilmek için, denizcilik mesleğinde yetkinlik kazanmak isteyen bireylerin belirli prosedürleri takip etmeleri gerekmektedir. Uzak yol seferlerine çıkabilmek için başvuru yapacak kişilerin, ABD Sahil Güvenlik (U.S. Coast Guard) tarafından belirlenen standartlara uyması ve yetki alması gerekmektedir.

Bu süreçte, adayların yerine getirmesi gereken şartlar: Ek Eğitim ve stajdır. Bunun yanında adaylar, uzak yol seferi için gerekli olan ek eğitimleri tamamlamalıdır. Ayrıca, genellikle 90 günlük bir staj süresini tamamlamak zorundadırlar. Alternatif olarak, okyanuslarda veya büyük göllerde toplamda üç yıl süre ile çalışmaları gerekmektedir. Bu staj süresi, adayların denizlerde pratik deneyim kazanmalarını sağlar ve mesleki tecrübelerini artırır. İlerleyen zamanlarda denizcilik sektöründe farklı görevlerde çalışabilmek için idarece öngörülen sınavlara girerler. Sınavlarda gerekli başarıyı göstermeleri halinde ehliyetleri yükseltilir. Bu prosedürler, ABD'deki denizcilik sektöründe profesyonel olarak görev alacak bireylerin, gerekli eğitim,

deneyim ve yetkinlikleri kazanmalarını sağlar. ABD Sahil Güvenlik tarafından belirlenen standartlara uygun olarak, adayların mesleki becerilerini geliştirmeleri ve denizcilik alanında uzmanlaşmaları hedeflenir.

Bu kapsamda Amerika Birleşik Devletleri'ndeki denizcilik eğitim sistemi, Türkiye'deki sistemden farklıdır. ABD'deki denizcilik eğitimi süreci, özellikle K12 seviyesinden sonra ve meslekî eğitim aşamasında birkaç önemli aşamayı içerir. Bunlardan birincisi K12 Eğitim Sonrası Kolej Eğitimi'dir Türkiye'den farklı olarak, ABD'de liseden mezun olduktan sonra denizcilik alanında eğitim almak isteyen öğrencilerin, genellikle iki yıl süren bir eğitim alırlar. Bu eğitim, denizcilik koleji olarak adlandırılan kurumlarda yapılır ve denizcilik sektöründe temel seviyede bilgi ve beceriler kazandırmayı amaçlar. İkincisi ise Denizcilik Akademileri ve Lisans Eğitimidir. Bu eğitime göre uzak yol vardiya zabiti olmak isteyen bireylerin, denizcilik akademilerinde dört yıl süren kapsamlı bir eğitim programını tamamlamaları gerekmektedir. Bu süreç, ilgili sınavları geçerek mezun olmayı içerir ve öğrencilerin denizcilik alanında profesyonel yeterlilik kazanmalarını sağlar. Üçüncüsü Teşvik Programlarıdır Amerika, denizcilik eğitimi alan öğrencilere çeşitli teşvikler sunmaktadır. Özellikle Öğrenci Teşvik Ödeme Programı (Student Incentive Payment), denizcilik akademisi öğrencilerine mali destek sağlar. Bu program kapsamında öğrencilere, ticari gemilerde üç yıl süreyle çalışma taahhüdü karşılığında ödenek verilmesi teşvik edilir. Ancak, bu program zorunlu olmamakla birlikte öğrencilerin isteğe bağlı olarak katılabilecekleri bir teşvik mekanizması özelliği taşımaktadır (Gölbol, 2018).

Amerika'nın denizcilik eğitimi konusunda geliştirdiği politikalar hem teorik hem de pratik eğitim ile harmanlanmıştır. Sektör için meslek standardı oluşturmayı ve bu oluşan standartları uygulamayı hedeflemektedir. Öğrencilere çeşitli mali teşvikler sunarak denizcilik sektörüne vasıflı işgücü kazandırmayı çalışmaktadır. Bu eğitim sistemi, denizcilik alanındaki kariyer yolunda ilerlemeyi planlayan kişiler için geniş fırsatlar sunmaktadır.

2.4.2 Filipin modeli

Filipinler, 2015 yılında BIMCO/ISF verilerine göre, dünya genelinde en fazla gemi adamı arzına sahip ülke konumundadır ve gemilerde çalışan tayfa grubunun temininde de ilk sırada yer almaktadır. Filipinler'deki eğitim sistemi, denizcilik sektörüne sağladığı önemli iş gücüyle bu başarıyı desteklemektedir. Filipinler'in eğitim sistemine dair genel bilgiler şu şekildedir:

Filipinler, K12 Temel Eğitim Programı (K to 12 Basic Education Program) olarak adlandırılan temel bir eğitim sistemine sahiptir. Bu sistem, anaokulu dahil olmak üzere toplamda 13 yıllık

bir eğitim süresini kapsamaktadır. 6+4+2 şeklinde ilerlemektedir. 1 ve 6 arasında ana okul dâhil ilkokul, 7-10 arası ortaokul 11-12 lise düzeyinde eğitimidir (Acuner, 1991). Filipinli öğrenciler, 7. ve 8. sınıflarda dört ana dalda temel keşif eğitimleri alırlar. Bu dallar şunlardır: Tarım ve balıkçılık ile ilgili eğitim, ev ekonomisi ile ilgili eğitim, bilgi ve teknolojileri geliştirmeleri yönünde sağlanan eğitim, endüstriyel sanatlar ile ilgili eğitimlerdir.

Filipinler'in eğitim sistemi, öğrencilerin teknik ve mesleki becerilerini erken yaşta geliştirmeyi hedeflemektedir. Bu kapsamda, öğrenciler alet ve cihaz kullanımı, bakım teknikleri gibi beceriler kazanırken, iş sağlığı ve güvenliği konularında erken farkındalık ve gözlem yapma fırsatı bulurlar. 11. ve 12. sınıf öğrenciler, zorunlu temel derslerin yanı sıra, ilgi ve kariyer hedeflerine uygun olarak Konu Takip Programı "Track Subjects" olarak adlandırılan programlardan birini seçerler. Bu programlar, Teknik-Mesleki-Geçim (TVL) alanında üç ana başlık altında toplanmıştır: Spor, Sanat ve Tasarım. Bu programlar, mesleki eğitim olarak değerlendirilir ve iş dünyasına yönelik becerilerin kazandırılmasını sağlar. Mesleki Eğitim ve Sertifikasyon programlarında ise TVL programlarını tercih eden öğrenciler genellikle doğrudan iş hayatına atılmayı hedeflerler. 12. sınıfı tamamlayan öğrencilere İkinci Derece Ulusal Sertifika (NCII) verilmekte olup, bu sertifika bir tür lise diploması olarak işlev görmektedir. Ayrıca, liseden mezun olan her öğrenci, üniversite eğitimi alma hakkına sahiptir. Filipinler'de merkezi bir sınav sistemi bulunmamaktadır. Üniversiteye giriş, her kurumun kendi belirlediği kurallara göre yapılır. Lisans programları genellikle 4 yıl sürer. Denizcilik lisans eğitimi, genellikle 3 yıl süren okul eğitimini ve sonrasında 1 yıl süren deniz stajını içerir. Bu süreç, öğrencilerin teorik bilgilerini pratiğe dökme ve profesyonel yeterlilik kazanmalarını sağlar. Filipinler'de 11. ve 12. sınıf düzeyinde denizcilik sektörüne yönelik eğitim veren toplam 156 kurum bulunmaktadır. Bu okullardan bazıları, öğrencileri lisans programlarına ve üniversite eğitimine hazırlayan ön lisans (Pre-Baccalaureate) programları sunarken, bazıları ise TVL alanında eğitim vermektedir. Ön lisans programları, genel olarak bilim, mühendislik gibi konuları denizcilik ile ilişkilendirerek sunar ve öğrencileri lise sonrası yüksekokul eğitimi almaya teşvik eder. Bu programlar, mezunları zabitan yeterlilik statüsü kazandıracak şekilde yetiştirir ve bu sayede dünya ticaret gemilerinde Filipinli zabitan sayısını artırmayı hedefler. TVL programı ise, özellikle denizcilik alanında mesleki eğitim sağlar fakat ulusal sertifika vermez. TVL maritime programı, STCW standartlarına uygun olarak en asgari makine ve güverte bölümü yeterliliğini kazandıran temel denizcilik eğitimini sunar. Bu eğitim, öğrencilere gemide güverte ve makine personeli olarak çalışabilmeleri için gerekli temel bilgileri ve vardiya tutma becerilerini kazandırır. TVL programından mezun olan öğrenciler, denizcilik sektöründe

iş başı yapmak isteyenler için Denizci Derecelendirme Kursu (Seafarer Rating Course) gibi kurslara katılarak eğitimlerini tamamlayabilir ve gemilerde çalışabilirler. Ancak bu programlar genellikle en fazla reislik seviyesine kadar ilerleme imkânı sunar.

Uzak yol vardiya zabiti yeterliliğine sahip olabilmek için Filipinler’de BSMT (Deniz Taşımacılığında Lisans Derecesi) olarak adlandırılan bir üniversiteden mezun olmak gerekmektedir. Mezuniyet sonrası, Filipinler İdaresi tarafından gerçekleştirilen sınavda (board exam) başarılı olan öğrenciler uzak yol vardiya zabiti olarak yetkilendirilirler. Başarısız olanlar ise gemici (ordinary seaman) olarak mesleğe adım atarlar. Ancak, gerekli şartları yerine getirerek uzak yol vardiya zabiti pozisyonuna yükselme imkânı bulunmaktadır.

Uzak yol vardiya zabiti olabilmek için, fiilen denizlerde çalışmak ve idarenin belirlediği sınavlarda başarılı olmak şarttır. BSMT programından mezun olan Filipinliler, gemilerde staj yaparak ve 12 ay denizde çalışarak bu yeterliliği kazanabilirler. Ayrıca, gemici veya usta gemici olarak gemilerde 36 ay denizlerde çalışma süresini tamamlayan bireyler, idarenin öngördüğü sınavlara girerek uzak yol vardiya zabiti yeterliliğini elde edebilirler (Gölbol, 2018).

Filipinler, denizcilik eğitime verdiği önemle dünya genelinde en fazla gemi adamı sağlayan ülke konumundadır. Filipinli öğrenciler, denizcilik sektöründe teorik bilgiyi pratik bilgiyle birleştirerek vasıflı deniz işgücünü oluşturmuşlardır. İngilizcenin konuşulan dil olması, uluslararası gemilerde dil sorunları yaşamadan iş bulma imkanlarını artırmıştır. Filipin hükümeti, denizcilik eğitimindeki titiz yaklaşımı sayesinde, dünya çapında gemi adamları yetiştiren öncü ülkeler arasında yer almaktadır.

2.4.3 Hindistan modeli

Hindistan’da zorunlu temel eğitim 8 yıl (5+3) sürmektedir: 5+3+2+2 şeklinde yapılandırılmıştır. Bu temel eğitimi (5+3) tamamladıktan sonra, öğrenciler bir sonraki aşamaya geçerler. Bu aşama, Türkiye’deki lise eğitime (high school) denk gelmekte olup, lise eğitimi toplamda 4 yıldır. (Coşkun, 2022).

Hindistanlı öğrenciler 8 sene zorunlu eğitimin sonunda akademik lisede mi yoksa meslek lisesinde mi eğitim hayatına devam edeceklerine karar verirler. Meslek lisesini seçen öğrenciler 9. ve 10. sınıflarda seçtikleri meslek liselerinde meslek ile alakalı mesleği tanıtıcı, mesleğin ana hatlarını belirleyen ilk eğitimlerini alırlar. 11-12. sınıflarda mesleki alanda daha ayrıntılı eğitim almaktadırlar. Hindistan’da denizcilik alanında eğitim alıp çalışabilmeleri için iki alternatif vardır. İlki lisenin ilk kademesini oluşturan 10. sınıfın sonrasında aldıkları eğitim müfredatına uygun olarak, ulusal veya kendi bölgelerinde geçerli olan mesleki sertifikalar

edinebilirler. Bu uygulama, Hindistan'da 10. sınıf sınavı olarak adlandırılmakta olup, ortaöğretimi tamamladıklarını belgeleyen bir niteliktedir. Akademik eğitime devam etmek istemeyen, öğrencilerin uyguladıkları bir yöntemdir. 10 sınıfı bitiren öğrenci okuldan ayrılma sınavına girip gerekli belgeyi aldıktan sonra denizcilik alanında 4 programdan birini tercih edebilir. Bu programlar, yakın kıyı şeritlerinde sefer yapabilmek için eğitimi (Near Coastal Voyage), lisans seviyesi denizcilik bölümlerine hazırlayan eğitimleri (Diploma in Nautical Science), ticari dalış ile alakalı eğitimleri (Commercial Diving), tayfalık eğitimi veren (General Purpose Rating) bölümlerinden birini seçerek eğitimine devam eder. Öğrenci eğer ki Uzak yol vardiya zabiti olmak istiyorsa 10+2 sene eğitimini tamamlayıp 12 sınıftan mezun olduktan sonra lisans denizcilik bilimi (Bachelor Science Nautical Science) bölümüne başvurması gerekmektedir. Bu bir lisans düzeyinde eğitim programıdır. $3+1 = 4$ yıl olarak eğitim vermektedir. 3 yıl okul ortamında 1 yıl da gemide fiili olarak staj yapması gerekmektedir. Bu programa başvuracak öğrenci adaylarının sayısal olarak tabir edile matematik ve fen grubu dersi olarak bilinen fizik ve kimya notlarının lise eğitiminde yüksek olması beklenmektedir. Bu alanda eğitim alacak öğrencilerin evli olmaması gerekir. Ayrıca okulda eğitim alabilmeleri için Hindistan Denizcilik Üniversitesi'nin tarafından yapılan Ortak Giriş Sınavında (Common Entrance Test- CET) sınavda başarılı olmaları gerekmektedir (Gölbol, 2018).

2.4.4 Japonya modeli

Japonya'da eğitim sistemi, 6+3+3 yıllık dönemler halinde yapılandırılmıştır. Bu yapılandırma, 6 yıl ilkokul düzeyinde eğitim, 3 yıl ortaokul düzeyinde eğitim ve 3 yıl lise düzeyinde eğitim şeklinde düzenlenmiştir. Üniversite eğitimi genellikle 4 yıl sürmektedir ve toplamda dört kademedен oluşmaktadır. Ülkede zorunlu temel eğitim süresi 9 yıldır. Bu sürenin 6 yılı ilkokul 3 yılı ise ortaokul eğitimini kapsamaktadır (Ekinci, 2010).

Japonya denizcilik alanında güncel düzenlemelerde bulunmuştur. 4 yıl süren üniversitelerdeki lisans eğitimi ile 2-3 yıl süren kolej (Türkiye'deki meslek yüksekokulları) eğitimlerini birbirinden ayırma yoluna gitmiştir. 4 yıl denizcilik fakültelerinden mezun olan lisans öğrencileri iş hayatına ilgili alanda beyin takımı, yönetici, karar verici olarak istihdamı gerçekleştirilmektedir. 2-3 yıllık kolej mezunları gemilerde gemi adamı olarak iş hayatına başlamaktadır. 4 yıllık lisan mezunları doğrudan denizcilik sektörlerindeki iş hayatına devam eden şirketlerde çalışmaktadır. Amerika ve İngiltere'de uygulanan bu sistem İngiliz sistemi olarak da adlandırılmaktadır. Sistemin benimsenmesinde özellikle; artan ticaret hacmine bağlı olarak deniz yolu taşımacılığının artması buna bağlı olarak mevcut gemi sayısının artırılması

etkili olmuştur. Bu nedenle ortaya çıkan gemi adamı ihtiyacı eğitim sürecini önemli hale getirmiştir.

Öte yandan günümüzde NYK (Japon Denizcilik Şirketi) Filipinlilerde denizcilik okulu açmıştır. Japon denizcilik eğitmenleri haftada birkaç gün Filipinler’de ders vermektedir. Japonya her geçen gün dünya deniz ticaretinde filosunu büyötmektedir. Büyöyen filoların özellikle LNG-LPG olması ise bu gemilerde çalışacak gemi adamları ihtiyacını ön plana çıkarmaktadır. Aynı şekilde Buhar Türbinli veya Gaz Türbinli makine dairesinde çalışacak vasıflı gemi adamına ve zabıtlere gereksinim duyulmaktadır. Japonya gemi filoları için gemi adamı ihtiyacı yetersiz işgücüne karşın her geçen gün artmaktadır. Bu kapsamda örneğin Japonya’da Buhar Türbinli Makineler konusunda uzman iki adet profesör vardır. Dünyada bu profesörlerin sayısı 4 adettir. Japon gemilerinde çalışan Japonların oranı %5 iken %95’i Filipinlilerden oluşmaktadır. Bu durumun en önemli nedenlerinden birini karada oluşın yüksek yaşam standartlarına ulaşın Japonların denizlerde çalışmak istememeleri oluşturmaktadır. Bu durum daha ucuza çalışacak personel tercihini ortaya çıkarmaktadır. Ancak İngiliz tipi denizcilik eğitimi benimseyen Japonlar deniz işgüçlerini beyin takımı ve karar vericiler olarak yetiştirmek ve teknik donanımına sahip vasıflı işgücü oluşturmayı hedeflemişlerdir (Yaşar, 2009).

3. BÖLÜM: TÜRKİYE'DE DENİZCİLİK SEKTÖRÜ VE DENİZCİLİK EĞİTİMİ

3.1 Denizciliğin Tarihsel Gelişimi

Türk kelimesi, tarih boyunca çeşitli yazılı kaynaklarda yer almakta ve bu kaynaklarda farklı telaffuzlarla karşımıza çıkmaktadır. Türk kelimesinin ilk kez M.Ö. 2000 yıllarında Çin kaynaklarında geçtiği görülmektedir. Çin kaynaklarında bu kelime, "miğfer" anlamında kullanılmakta olup, bu adlandırmanın Altay Dağları'nda yerleşmiş olan kabilelerin dağların eteklerinde miğfer biçiminde yerleşmeleri ve savaşçı bir toplum olmalarıyla ilişkilendirildiği düşünülmektedir. İskit dilinde ise "Türk", "*denizin kıyısında oturan adam*" anlamına gelmektedir(Kafesoğlu, 2014). Bu anlam, araştırma konumuz olan denizcilik için önemli bir bağlam sunmaktadır. Türkler, göçebe ve konar-göçer bir toplum olarak bilinirler ve bozkır kültürüne sahiptirler. Atları evcilleştirerek göç süreçlerini hızlandırmışlar ve bulundukları coğrafyanın iklim koşullarına göre göç ederek yer değiştirmişlerdir. Yeni yerleşim yerlerinde çevresel koşullara uyum sağlayarak kendilerine özgü bir kültür birikimi oluşturmuşlardır (Özçamça, 2007). Karasal alanda rahatlıkla hareket eden göçebe toplumların, denizle karşılaştıklarında duraksadıkları gözlemlenmiştir. İskit dilindeki "Türk" kelimesinin "*deniz kıyısında oturan adam*" anlamına gelmesi, bu toplumların denizle ilk temaslarının ardından ortaya çıkan bir isimlendirmeyi işaret etmektedir. Türkler, üç tarafı denizlerle çevrili olan Anadolu coğrafyasına geldiklerinde denizcilikle ilgilenmeye başlamışlardır. Türklerin tarih boyunca denizcilik faaliyetleri hakkında bilgi eksikliği, göçebe ve konar-göçer yaşam tarzlarının bir sonucu olarak değerlendirilmektedir. Bu nedenle, Türklerin denizcilik tarihinin Anadolu'ya geldikleri dönemden itibaren başlaması uygun bir yaklaşım olacaktır.

Malazgirt Meydan Muharebesi'nden sonra Anadolu'ya gelen Türkler, Anadolu Selçuklu Devleti'nin merkezi olan İznik'te denizlerle tanışmış ve bu alanda faaliyet göstermeye başlamışlardır. Ebul Kasım döneminde Marmara kıyılarında tersane kurarak denizcilik faaliyetlerini başlatmışlardır. Türkler, Anadolu coğrafyasında varlıklarını sürdürebilmek için denizlerle irtibata geçmelerinin zorunlu olduğunu anlamışlardır. Geçmişten günümüze, çeşitli maddelerin temini, ihtiyaçların karşılanması ve ticaret için denizlerin ekonomik ulaşım aracı olarak önemini kavrayarak, denizcilik politikalarını bu anlayışla oluşturmuşlardır. Türklerin bilinen ilk amirali Çaka Bey'dir. Çaka Bey Anadolu'nun Türk yurduna dönüşmesinde önemli bir rol oynamıştır. Çaka Bey, İzmir'i fethederek kırk gemiden oluşan bir donanma kurmuş ve bu donanmanın önemini kavramıştır. İzmir kıyı bölgesinde hâkimiyet kurarak denizcilik

faaliyetlerine büyük önem vermiştir (Akyol, 2024). Çaka Bey'in donanma oluşturma kararı, kıyı şeritlerinin güvenliğini sağlama ve dış tehditleri bertaraf etme gerekliliğinden kaynaklanmıştır. Bu sayede, iç ve dış güvenlik zafiyetlerinden korunarak iç güvenliğin daha kolay tesis edilebileceği düşünülmüştür. Ayrıca, Akdeniz yoluyla Avrupa ticaret yollarına ulaşma ve Türklerin deniz ticaretinde söz sahibi olma hedefi doğrultusunda gemi inşası ve tersane kurulumlarına öncülük etmişlerdir (Gül & Balcıoğlu 2014). Selçuklu hükümdarı Alparslan'ın 1071 Malazgirt Meydan Muharebesi ile Anadolu'yu yurt edinmeye başlaması, bölgedeki denizcilik faaliyetlerinin de ilk nüvelerini oluşturmaktadır. Bu dönemde Türkler denizcilik faaliyetlerinde alaydan yetişme modelini benimsemiş dolayısıyla denizciliği uygulamalı olarak öğrenmişlerdir. Bu dönemde, usta-çırak ilişkisi çerçevesinde sistemli bir eğitim yerine uygulamalı öğrenme metodu tercih edilmiştir (Baykal, 2015). Selçuklular, Anadolu'da güçlenerek ticaret yollarında aktif bir rol oynamış ve ticari faaliyetlerini Sinop'tan Kırım'a kadar yaygınlaştırmışlardır. Aynı dönemde, Mısırlı ve Suriyeli tüccarlar Antalya, Alanya, Sinop ve Samsun limanlarını kullanarak ticaret yapmışlardır. Ancak, 1222-1223 yıllarında Moğolların Orta Asya'dan Anadolu'ya akınları sırasında ticari gemilere yönelik yağmalar ve saldırılar başlamıştır. Moğollar, ticari gemileri yağmalamış ve yakmışlardır. Bu durum, başta devletler olmak üzere ticaretle uğraşanlar ve gemi sahipleri üzerinde büyük zararlara yol açmıştır. 1224 yılında Selçuklu Sultanı Alaeddin Keykubat, bu zararlara karşı önlem almak amacıyla Hüsamettin Çoban komutasındaki donanmayı Suğdak şehrine göndererek şehri fethetmiştir. Selçukluların denizcilikteki bu ileri düzeydeki gelişmeleri, deniz aşırı seferler düzenleyecek kapasitede bir donanma oluşturdıklarını göstermektedir (Metin, 2008). Denizcilik alanındaki bu gelişmeler, devletlerin ticari alanda ilerlemelerini ve ekonomik olarak güçlenmelerini sağlamıştır. Orta Asya'dan Anadolu'ya gelen Moğolların hâkimiyeti altında beylikler dönemi başlamış, Anadolu Selçuklu Devleti'nin denizcilik kültürü ise Aydınoğulları ve Menteşeoğulları beylikleri aracılığıyla devam etmiştir ((Gül & Balcıoğlu 2014).

3.1.1 Cumhuriyet öncesi dönem

Osmanlı İmparatorluğu, tarih sahnesinde Selçuklu yönetimine bağlı bir uç beyliği olarak kurulduktan sonra, coğrafi konumunu ve izlediği siyasi politikaları kullanarak diğer Anadolu beyliklerini kendi idari çatısı altında birleştirmeyi başarmıştır. Anadolu'nun batısında bulunan Osmanlı Beyliği, Moğolların baskılarını yoğun şekilde hissetmemiş ve Doğu Roma İmparatorluğu'nun politik ve ekonomik zayıflığından yararlanarak topraklarını genişletmiştir. Anadolu Selçuklularının devamı olarak kendini gören Osmanlılar, diğer beylikleri kendi

etrafına toplarken, kendilerine bağılı olmayan beyliklere ve gruplara siyasi unvanlar ve iş birlikleri sunarak onları da etki alanlarına dahil etmişlerdir (Şafak, 2012). Osmanlı Devleti, Anadolu'nun kuzeybatısında bir uç beyi olarak kurulduktan sonra, deniz gücünü geliştirmek için Karesioğulları, Aydınogulları, Menteşeoğulları ve Candaroğulları gibi Anadolu'daki diğer beyliklerle ortak hareket etmiş ve bu beyliklerin denizcilik konusundaki bilgi ve tecrübelerinden yararlanarak denizcilikte ilerleme kaydetmiştir(Gülenç, 2009). Osmanlı İmparatorluğu kuruluş döneminde bir kara devleti görünümü verese de denizciliğin önemini anlayarak bu alanda çeşitli çalışmalarda bulunmuştur. Osmanlı Beyliği kuruluş devrinde denizlerle irtibata geçerken yeterli teknik donanım ve bilgiye vakıf olmamalarına rağmen denizcilikte ileri gitmiş olan Venedikler ve Cenevizlerin gemilerini incelemiş ve onları örnek alarak kendi gemilerini inşa etmiştir. Osmanlı'nın denizcilikte ve gemi yapımını tarihsel süreçlere ayırmak gerekirse, ilkin kürekli gemiler dönemi oluşturmaktadır. Bu süreç bu beyliğin kuruluş dönemine denk gelmektedir. İkinci olarak yelkenli kalyon tipi gemilerin kullanıldığı dönem başlamaktadır. Bu dönem XIX. yüzyılın ortalarına kadar devam eden bir dönem kapsamaktadır. Üçüncü dönem ise imparatorluğun yıkılmasına kadar olan devam eden buharlı gemiler dönemidir (Bostan, 2004).

Bu kapsamda Osmanlı Beyliği'nin denizle ilk irtibatı Orhan Bey döneminde başlamıştır. Orhan Bey, İznik'i kuşatmak için Karesi Beyliği'nden yardım istemiş ve bu süreçte Karamürsel'de ilk Osmanlı tersanesini kurmuştur. Denizcilik alanında en görkemli dönem Kanuni Sultan Süleyman zamanında yaşanmıştır. Barbaros Hayrettin Paşa'nın kaptan-ı derya olarak atanması ve ünlü denizci Piri Reis'in "Kitabı Bahriye" adlı eserinin yazılması, denizcilik alanında verilen önemin göstergelerindendir. Ancak Kanuni Sultan Süleyman'dan sonraki padişahlar denizcilik alanına gereken önemi vermemiş özellikle kaptan-ı deryalığa kara kökenli paşaların atanması denizlerdeki görkemli dönemlerin gerilemesine yol açmıştır. 1571 İnebahtı Deniz Savaşı'nda Osmanlı donanmasının büyük bir kısmı yok edilmiş ve 1771'deki Çeşme Faciasında Ruslar Osmanlı donanmasını yakmıştır. Bu olaylar, Osmanlı'nın denizlerdeki hâkimiyetinin ve donanmasının durumu hakkında önemli göstergeler sunmaktadır. XIX. yüzyılda Sanayi Devrimi'nin başlamasıyla Avrupa buhar gücünü kullanmaya başlamış ve Osmanlı İmparatorluğu bu gelişmeleri yeterince takip edememiştir. Sultan Abdülaziz döneminde buharlı gemilerin askeri savunma ve deniz hâkimiyeti açısından öneminin anlaşılmasıyla, 1867 yılında Bahriye Nazırlığı kurulmuştur ve bu yapı 1922 yılına kadar devam etmiştir (Özdemir, 2015).

Denizcilik alanına verilen önem, ülke ekonomisinin canlı kalmasına ve ticaretin ilerlemesine katkıda bulunmuştur. Ancak, 19. yüzyılın ikinci yarısından itibaren teknoloji alanındaki

gelişmelerin gerisinde kalınması ve kapitülasyonlar nedeniyle Osmanlı İmparatorluğu denizcilik alanında gerilemeye başlamıştır. Çeşme Faciasından sonra, 1773 yılında Mühendishane-i Bahrî-i Hümayun kurulmuş ve bu okul, günümüzde İstanbul Teknik Üniversitesi olarak bilinmektedir. Bu okulda tersane mimarları, gemi inşaatı personeli ve kaptanlıkta görev yapacak deniz işgücü yetiştirilmiştir. Ayrıca, deniz ticaretinin Levantenlerin elinde olması nedeniyle 5 Aralık 1884'te, Padişah II. Abdülhamit'in emriyle, İstanbul-Heybeliada'da Mektep-i Bahriye-i Şahanenin özel bir bölümü olarak "Leyli Tüccar Kaptan Mektebi" açılmıştır. Bu kurum, tarih boyunca birçok aşamadan geçerek varlığını sürdürmüştür (Deniz, 2012).

3.1.2 Cumhuriyet dönemi

Mustafa Kemal Atatürk, eğitim hayatı boyunca ilkokuldan harp akademisine kadar olan süreçte denizcilik alanında herhangi bir resmi eğitim almamıştır. Ancak, denizcilik konusundaki görüş ve bilgileri, okul eğitiminden ziyade yaşamış olduğu çevre ve karşılaştığı olaylar tarafından şekillenmiştir. Selanik'te doğmuş olan Atatürk, bu liman kentiyle olan ilişkisi ve çevresel faktörler nedeniyle denizcilik konusuna ilgi duymuştur. 1899-1905 yılları arasında Osmanlı İmparatorluğu'nun denizcilik merkezi kabul edilen İstanbul'da Harp Okulu ve Harp Akademisi'nde eğitim almış; böylelikle denizcilik ile ilgili gözlem ve bilgi edinme fırsatı bulmuştur. Eğitim sonrası, liman şehirleri olan Yafa ve Beyrut'ta staj yapmış ve görev için Akabe limanında bulunmuştur. Balkan Savaşları'na kadar olan dönemde, Atatürk'ün denizyolu ulaşımını tercih etmesi, Osmanlı İmparatorluğu'nun denizcilik sektörünü gözlemlemesini ve analiz etmesini sağlamıştır. O dönemde Türk karasularında yabancı bayraklı gemilerin hâkimiyeti nedeniyle Atatürk, bu yolculukları genellikle yabancı bayraklı gemilerle gerçekleştirmiştir. Bu deneyimler, denizcilik sektörünün önemini kavramasına ve bu alanda çeşitli iyileştirmeler yapma gereksinimi duymasına yol açmıştır (Bener, 2018). Kurtuluş Savaşı sırasında Gelibolu'da mücadele ederken, denizcilik alanının ülke savunmasındaki kritik rolünü daha iyi analiz etme fırsatı bulmuştur. Deniz kuvvetlerinin stratejik önemini vurgulayarak, denizlere kıyısı olan ancak zayıf deniz kuvvetlerine sahip ülkelerin karaya sıkıştıklarında çökeceğini belirtmiştir. Çanakkale Savaşı'nda deniz gücünün devletin devamlılığı açısından kritik önemini gözlemlemiş ve bu deneyimlerden stratejiler geliştirmiştir (Kinross, 1994).

Yine o dönemde Osmanlı İmparatorluğu'nun deniz aşırı taşımacılığı büyük ölçüde yabancıların kontrolündedir ve iç taşımacılıkta Osmanlı bayraklı gemilerin sayısı oldukça azdır. 1911 yılında mevcut limanlarda yapılan yükleme ve boşaltma işlemlerinin %90'ı yabancı bandralı gemiler tarafından gerçekleştirilmiştir (Aydemir & Kurtulgan, 2021). I. Dünya Savaşı öncesinde

Osmanlı İmparatorluğu'nun elinde bulunan gemi sayısı 369 ve toplam gemi tonajı 108 399 olarak kaydedilmiştir (Yalçın, 2013).1923 yılında denizcilik eğitimi için Yüksek Deniz Ticareti Mektebi kurulmuş ve modern laboratuvarlar oluşturulmuştur. On beş yıl içinde filonun sekiz kat arttığı gözlemlenmiş ve denizcilik sektörü sanayi anlamında yeniden yapılandırılmıştır. Lozan Antlaşması çerçevesinde Türkiye Cumhuriyeti, Türk limanlarında sadece Türk bayrağı taşıyan gemilerin faaliyet göstermesi gerektiğini ve yabancı bayraklı gemilerin yolcu, yük ve eşya taşımasının yasaklanmasını talep etmiştir. İzmir İktisat Kongresi'nde denizcilik alanında alınan önemli kararlar arasında Sahip olunan Limalarda sadece Türk bayrağı olan gemilerin ticari faaliyetlerde bulunması, yüksek tonajlara sahip gemi yapılması durumunda gemi yapımı için gerekli kredinin temin edilmesi, yeni liman ve iskelelerin yapılması bulunmaktadır(Akbayırılı vd, 2015). 26 Nisan'da kabul edilip 1 Temmuz 1926 yılında yürürlüğe giren 815 sayılı Kabotaj Kanunu (Resmî Gazete, 29 Nisan 1926) ile Türkiye Cumhuriyeti Karasularında ve limanlarında var olan denizcilik ile ilgili tüm işler yalnızca Türk bayrağı taşıyan gemiler tarafından yapılacaktır. Denizlerde ticaret sadece Türklere ait olmakla beraber Türk deniz araçlarında kaptan olarak Türk vatandaşları görevlendirebilecektir (Fidan, 2014).Kapitülasyonların kaldırılması ve kabotaj hakkının kazanılmasıyla birlikte yabancılara sağlanan ekonomik ayrıcalıklar ortadan kaldırılmıştır. Böylece Türk gemileri yabancılara tanınan haklara sahip olmuştur (Kopar, 2016). Kurtuluş Savaşı'nın ardından Türkiye, savaşın yorgunluğunu denizcilik sektöründe de hissetmiştir. Tekneler ve takaların onararak gemi haline getirilme girişimleri ve Rus gemilerinin İstanbul'da satışa sunulması dünya genelinde gemi fiyatlarını düşürmüştür. Krizleri fırsata dönüştüren Türk İşletmecilerin Rus gemilerini satın almasıyla birlikte denizcilik sektöründe bir canlanma yaşanmıştır (Kopar, 2016).

Deniz işgücünü artırmak amacıyla denizcilik alanında eğitim veren dokuz okul açılmış ve bu okullar, 1938 yılında Münakalat Vekâleti (ulaşım işleri ile ilgili devlet kurumu) bünyesine bağlanmıştır (Kopar, 2016).1925 yılında kabul edilen 2256 sayılı yasa ile İstanbul Liman İşleri İnhisarı Türk Anonim Şirketi kurulmuş ve yabancı işletmelerin denizlerdeki faaliyetlerine son verilmiştir .Bu kapsamda Kabotaj Kanunu ile Türk deniz karasularında milli kuruluşlar ve yerli sermaye yükselmiştir (Özdemir, 2015). Kurtuluş Savaşı sonrası tersane üretimlerinin düşük olması ve büyük tonajlı gemi yapılmaması gibi problemler nedeniyle Marmara Bölgesi'nde bir tersane kurulması için girişimler başlatılmıştır. 1930 yılında Gölcük tersane olarak uygun görülmüş ve bu bölge 1933 yılında Türkiye Büyük Millet Meclisi tarafından ana üs olarak kabul edilmiştir. Böylelikle Gölcük tersanesi, denizcilik sektörü için önemli bir merkez haline gelmiştir. 1933 yılında Gölcük tersanesinde inşa edilen ilk gemi "Gölcük Tankeri" olarak

denizlerde boy göstermiş, ayrıca Yavuz Zırhlısı burada tamir edilmiştir. Gölcük tersanesi, gemi inşası ve onarımı alanında önemli kazanımlar sağlamış ve deniz kuvvetleri ile adından söz ettirmiştir (Yılmaz, 2018). 1935 yılında tersanelerde gemi yapımı ve denizaltı yapacak seviyeye gelinmiş, 1938 yılında üç adet şilep satın alınarak yolcu ve yük taşımacılığına başlanmıştır (Kopar, 2016). Montrö Boğazlar Sözleşmesi ile İstanbul ve Çanakkale Boğazlarının Türk hâkimiyetine geçmesi ve 14 Eylül 1937'de İsviçre'nin Nyon şehrinde yapılan konferans sonucunda Akdeniz'deki deniz güvenliği ile ilgili girişimler önemli avantajlar sağlamıştır (Tosun, 2022). 27 Aralık 1937'de Denizcilik sektörünü desteklemek amacıyla 3295 sayılı Kanun ile Ekonomi Bakanlığı çatısı altında 50 milyon sermaye ile Deniz Bank kurulmuştur (Yurtoğlu, 2019). Buna göre cumhuriyet dönemi boyunca Mustafa Kemal Atatürk, denizcilik sektörünün gelişmesi için birçok önemli adım atmıştır. Yeni tersaneler açmış, gemi yapımına önem vermiş ve denizcilik kültürünü halk kitlelerine yaymak için çeşitli girişimlerde bulunmuştur. Denizcilik alanında yalnızca gemi yapımı ve askeri savunma araçlarıyla değil, aynı zamanda halk kitlelerine yönelik deniz sporları ile de ilgilenmiştir. Bu kapsamda örneğin Türkiye Büyük Millet Meclisi Beşinci Dönem Üçüncü Toplantı Yılı Açılış Konuşmasında Atatürk şu ifadeleri kullanmıştır (1 Kasım 1937):

Ekonomik bünyemizdeki gelişme, deniz ulaşım araçları ihtiyaçlarını her gün arttırmaktadır. Yeni gemiler inşa ettirmek ve özellikle eski tersaneyi, ticaret filomuz için hem onarım hem yeni yapı merkezi olarak çalıştıracak çareleri sağlamak gerekir. Arkadaşlar; En güzel coğrafi durumda bulunan, üç tarafı denizle çevrili olan Türkiye; endüstrisi, ticareti ve sporu ile en ileri denizci millet yetiştirmek yeteneğindedir. Bu yetenekten yararlanmayı bilmeliyiz. Denizciliği Türk'ün büyük milli ülküsü olarak düşünmeli ve onu az zamanda başarmalıyız.(Atatürk, 1999).

3.2 Ekonomik Hacmi ve İstihdam Potansiyeli

3.2.1 Ekonomik hacim ve istihdam

2020 yılında küresel ölçekte ekonominin %3,1 oranında daralması söz konusu olurken, Türkiye ekonomisi bu daralma karşısında %1,8 oranında bir büyüme sergilemiştir (TÜİK, 2021). 2021 yılında ise dünya genelinde uygulanan para politikalarının etkisiyle küresel ekonomi %6,2 oranında büyürken, Türkiye ekonomisi %11,4 oranında bir büyüme gerçekleştirmiştir. Türkiye İstatistik Kurumu'nun verilerine göre, 2022 yılında Türk lirasının değer kaybı, enflasyonla mücadele kapsamında uygulanan para politikalarının sonucunda Türkiye'nin ihracatını olumsuz etkilemiştir. Ayrıca, Rusya-Ukrayna savaşının etkileri tüm dünyada olduğu gibi Türkiye ekonomisinde de hissedilmiştir. Türkiye ekonomisi, 2023 yılının ilk çeyreğinde %4,0 oranında bir büyüme göstermiştir. 2003-2022 yılları arasında Türkiye ekonomisi yıllık ortalama %5,6 büyüme oranına sahip olmuştur(DTO, 2023).

TÜİK 2021 yılı verileri dünya genelinde taşınan yüklerin %86'sının denizyolu ulaşımının kullanılarak taşındığını göstermektedir. Aynı şekilde 2021 yılında yapılan denizyolu taşımacılığı, Türkiye'nin toplam ithalatının %92,6'sını ve ihracatının %80,9'unu oluşturmaktadır. Parasal bazda değerlendirildiğinde, ithalat amacıyla denizyolu ile taşınan yüklerin parasal oranı %58 iken, ihracat amaçlı taşınan yüklerin parasal oranı %59,4'tür. Bu veriler, denizyolu ulaşımının hem ithalat hem de ihracat açısından ne denli önemli bir rol oynadığını ortaya koymaktadır. Deniz yolu taşımacılığında yük hacmi ve gemi sayılarındaki artış yıllar itibarıyla gözle görülür bir şekilde büyümekte ve deniz yolu taşımacılığı, küresel ticaretin merkezi haline gelmektedir. Son yıllarda denizyolu taşımacılığı kullanılarak yapılan yük taşıma oranı, 20 kat büyümüş ve deniz yolu, küresel ticaretin en önemli taşıma yöntemlerinden biri olarak konumunu güçlendirmiştir (T.C.UAB, 2022). Denizcilik sektörü, günümüzde sadece yük ve yolcu taşımacılığı ile sınırlı kalmayıp, küresel ticaretin artışı ve teknolojik ilerlemelerle birlikte geniş bir faaliyet yelpazesi sunmaktadır. Bu genişleme, denizcilik sektörünün birçok farklı alanı kapsamasını sağlamıştır: gemi inşası, gemi uğrak yerleri olan liman faaliyetleri, deniz turizmi, yatçılık, balıkçılık ve deniz altı enerji kaynaklarının tespiti ve çıkartılması gibi hususları içinde bulunduran büyük bir sektör haline gelmiştir.

Bu kapsamda dünya genelinde 2021 yılı itibarıyla aktif olarak çalışan gemi adamı sayısı yaklaşık 1.89 milyondur. Bunların 857 bini zabitan sınıfında iken 1 milyon 32 bini tayfa sınıfında yer almaktadır. Tayfa olarak çalışan kişilerin sayısı, zabitan sınıfındaki çalışanlara oranla daha yüksektir ve bu fark zaman içinde belirgin şekilde artmıştır. Bu artışın arkasında farklı nedenler bulunmaktadır. Bu kapsamda örneğin zabitan sınıfının görev ve sorumlulukları tayfaya kıyasla daha kapsamlıdır ve gemi içindeki görevleri genellikle daha karmaşık ve zorlu olabilmektedir. Bunun yanında özellikle, zabitan olarak çalışabilmek için gereken eğitim ve sertifikasyon süreçlerinin zorluğu bu farkın artmasında önemli bir rol oynamaktadır. Zabitan adaylarının, gerekli yeterlilikleri kazanmak için belirli bir eğitim sürecinden geçmeleri ve ilgili sınavlarda başarılı olmaları gerekmektedir (T.C. UDH, 2018). Gemi tayfa kadrosunda çalışabilmek için ise belirli bir denizcilik eğitimi ve sertifikaya ihtiyaç vardır. Tayfa olarak istihdam edilmek isteyen bireyler, STCW sertifikası veren kurumlardan alınan eğitimler ve edinilen sertifikalarla bu alanda görev alabilmektedir. Denizcilik sektöründe, dünya genelinde nitelikli zabitan ihtiyacının yüksek olduğu bilinmektedir. BIMCO (Baltık ve Uluslararası Denizcilik Konseyi) ve ICS (Uluslararası Deniz Ticaret Odası) tarafından 2021 yılında yayımlanan raporlarda, bu ihtiyacın küresel ölçekte artış gösterdiği belirtilmiştir. Ancak,

Türkiye’de yüksek öğrenim kurumlarından mezun olan denizcilik sektöründeki gemi adamlarının uluslararası deniz ticaret filolarında istihdam edilme oranı %1’in altındadır. Türk gemi adamlarının %70’i, Türk bayraklı gemilerde istihdam edilmektedir. Bu durum, Türkiye’deki gemi adamlarının uluslararası piyasalara girişte karşılaştıkları zorlukları göstermektedir (Kılıç, 2022). Bu kapsamda Türkiye’nin, dünya genelinde artan zabitan açığından yararlanarak uluslararası deniz işgücü istihdamında bir ivme kazanma potansiyeline sahip olduğu değerlendirilmektedir. Türkiye’deki gemi adamlarının sayısını incelediğimizde, Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı’nın resmi istatistiklerine göre 2023 yılı verilerine göre şu bulgulara ulaşılmaktadır (Tablo 3.1):

Tablo 3.1 Türkiye'deki Gemi Adamları Sayısı (2023)

Toplam Gemi Adamı Sayısı	140 138
Zabitan Sayısı	36 583
Tayfa Sayısı	93 974
Stajyer	9 581

Kaynak: (UTİKAT 2024, Uluslararası Taşımacılık ve Lojistik Hizmet Üretenleri Derneği).

Tablo 3.1’de, 2023 yılı itibarıyla denizcilik sektöründe aktif olarak hizmet veren gemi adamlarının sınıflarına göre sayıları ve diğer yeterliliklerin dağılımı gösterilmektedir. Verilere göre, 2023 yılında aktif zabitan sayısı 36 583 iken, aktif tayfa sayısı 93 974 olarak rapor edilmiştir. Bu durumda, tayfa sayısının zabitan sayısından yaklaşık iki katı fazla olduğu görülmektedir. Bu durum denizcilik sektöründe mevcut zabitan açığını ve diğer nitelikli personel açığını göstermektedir. Türk işgücünün denizcilik sektöründeki konumu ve vasıflandırma sorunu göz önüne alındığında, zabitan sayısının artırılması yönünde stratejik çalışmaların yapılması gerektiği ortaya çıkmaktadır. Bu bağlamda, Türk denizcilik sektörünün dünyadaki rekabet gücünü artırmak ve uluslararası standartlara uygun vasıflı zabitan sağlamak için eğitim programlarının teknolojiye uyumlu hale getirilmesi büyük önem arz etmektedir.

Türkiye’de toplamda 220 000 gemi adamı cüzdanına sahip birey bulunmaktadır. Ancak, aktif olarak çalışan gemi adamlarının sayısı 130 000 civarındadır. Mesleki ve pratik İngilizce bilgisi eksikliği nedeniyle, bu kişilerin sadece yaklaşık 3 000’i yabancı bayraklı gemilerde görev alabilmektedir. Türk armatörlerin kolay bayrak uygulamasına (KBU) yönelmesi nedeniyle Türk bayraklı gemilerde çalışan sayısı oldukça düşüktür. KBU benimseyen Türk armatörler, personel maliyetlerini azaltmak amacıyla daha düşük ücretle çalışan Azeri ve Gürcü gemi adamlarını tercih etmektedir. Bakanlık tarafından verilen gemi adamı cüzdanına sahip kişilerin büyük bir kısmı amatör denizcilerdir ve bu kişiler gemilerde çalışacak yeterliliğe sahip

değillerdir. Çalışan personelin büyük çoğunluğu denizlerde yaşanan çalışmanın zorlukları nedeniyle zaman içinde karada görev yapmayı tercih etmektedirler. Eğitimli gemi adamları, çoğunlukla zabitanlar, denizlerde kısa süre çalıştıktan sonra karaya geçerek denizcilik şirketlerinde yönetici pozisyonlarında görev almaktadırlar. Sektörde aktif olarak gemilerde çalışan gemi adamlarının sayısı yaklaşık 40 000- 50 000 arasında değişmektedir Türk armatörler, yabancı bayraklı gemilerde yabancı personel istihdam ettikleri için Türk gemi adamlarının iş bulma imkânı zorlaşmaktadır. Türk gemi adamlarının uluslararası gemilerde çalışamamaları, büyük ölçüde İngilizce dil yetersizliğinden kaynaklanmaktadır. Denizcilik sektöründe küresel bir dil olarak İngilizce kullanılmaktadır; bu nedenle hem Türk bayraklı hem de yabancı bayraklı gemilerde konuşulan dil İngilizcedir. Pratik İngilizce yanında mesleki İngilizce bilgisi de büyük önem taşımaktadır. Emir ve talimatları anlamak, denizcilik sözleşmelerini yorumlamak ve gerekli kontrolleri yapmak için mesleki İngilizcenin ileri düzeyde bilinmesi gerekmektedir. Türk gemi adamlarının özellikle tayfa sınıfının mesleki İngilizce düzeyi, uluslararası sefer yapan gemilerde iş bulma ve çalışma yeteneği açısından yetersizdir. Yalnızca yaklaşık 3 000 Türk gemi adamı, yabancı bayraklı gemilerde çalışabilmektedir ve bunlar genellikle 4 yıllık fakülte mezunu ve İngilizce hazırlık eğitimi almış olan kişilerdir. Denizcilik sektöründeki istihdam probleminin çözülmesi için öncelikle Türk armatörlerin KBU 'ya yönelmesinin nedenlerinin araştırılması gerekmektedir. Bu eğilimin önüne geçilmesi için gerekli politikaların geliştirilmesi şarttır. Denizcilik eğitimi veren kurumlarda pratik İngilizce ve mesleki İngilizce eğitimine ağırlık verilmelidir. Bu yaklaşım, Türk denizcilerin küresel piyasalara daha kolay giriş yapabilmelerinin önünü açacaktır (Erdem, 2021).

Son beş yıl içinde toplam gemi adamları sayısında %22 oranında bir artış gerçekleşmiştir (T.C.UAB, 2018).Dünya ticaret filosundaki artışa paralel olarak, dünya genelinde gemi adamlarına olan ihtiyaç da artmaktadır. Türkiye'nin, denizcilik alanında vasıflandırılmış nitelikli ara eleman sayısını artırarak bu global talebe yanıt verebilmesi için denizcilik eğitim ve istihdam politikalarını geliştirmesi gerekmektedir. Bu kapsamda Türkiye'de denizcilik alanında faaliyet gösteren okul sayıları ve öğrenci sayıları şu şekildedir (Tablo 3.2).

Tablo 3.2 Türkiye'de Denizcilik Eğitimi Veren Okul ve Öğrenci Sayıları (2021-2023)

ÖĞRENİMİN ADI	OKUL SAYISI		ÖĞRENCİ SAYISI	
	2021-2022	2022-2023	2021-2022	2022-2023
Lise	47	47	6 303	5 712
Meslek Yüksekokulu	14	15	2 616	2 777
Fakülte	11	12	6 306	6 527
Genel Toplam	72	74	15 225	15 016

Kaynak: (DTO, 2023, s.287).

Tablo 3.2’de göre, 2022-2023 eğitim ve öğretim yılında Türkiye’de denizcilik alanında eğitim gören toplam öğrenci sayısı 15 016’dır. 2021-2022 eğitim öğretim döneminde 6 303 olan öğrenci sayısı 2022-2023 eğitim öğretim döneminde 5 712’ye gerilemiştir. Bu durum temelde denizcilik liselerindeki mezuniyet sonrası yeterlilik koşullarındaki değişikliklerden kaynaklanmaktadır. 2017 yılına kadar Denizcilik Meslek Liselerinden mezun olan öğrenciler, 3.000 groston ve 3.000 KW kadar kapasiteye sahip gemilerde çalışabiliyordu. Ancak yapılan değişiklikle birlikte bu mezunların ehliyetlerinde sınırlamalarla mevcut yeterlilikleri düşürülmüştür. 500 grostonluk ,750 KW kapasitesindeki gemilerde çalışması yönünde düzenleme yapılmıştır. Ayrıca denizcilik lisesi mezunlarının, üniversiteye giriş sınavlarında yeterli başarıyı gösteremeyip bir üst basamak eğitimine geçememesi, bu gerilemenin bir başka nedenidir. Buna karşın aynı dönemler kıyaslandığında meslek yüksekokulları ve fakültelerdeki öğrenci sayısında bir artış gözlemlenmiştir. Ancak bu artış küresel düzeyde artan deniz işgücü talebini karşılayacak ölçekte değildir. Özetle, denizcilik sektöründeki eğitim kurumlarında yaşanan bu değişiklikler hem nitelik hem de nicelik açısından denizcilik sektörünün küresel taleplerini karşılamak için yeterli düzeyde değildir. Eğitim politikalarının ve uygulamalarının, sektördeki bu ihtiyaçlara uygun bir şekilde yeniden gözden geçirilmesi ve iyileştirilmesi gerekmektedir.

3.2.2 Önemli boğazlar

Türkiye iki önemli boğaza sahiptir. Bunlar İstanbul ve Çanakkale Boğazıdır. Türkiye, üç tarafı denizlerle çevrili bir yarımada konumunda olup, bu özelliği ülkenin üç kıtanın geçiş güzergâhında yer almasına olanak tanımaktadır. Cebelitarık Boğazı aracılığıyla Atlas Okyanusu'na, Süveyş Kanalı aracılığıyla Arap Yarımadası ve Hint Okyanusu'na bağlantılar sağlanmakta, İstanbul ve Çanakkale Boğazları ise Akdeniz ile Karadeniz arasındaki geçişleri mümkün kılmaktadır. Bu boğazlar, Türkiye'yi Avrasya ve Uzak Doğu ulaşım güzergahlarının kesişim noktalarından biri haline getirmektedir. İstanbul Boğazı, dünya genelindeki boğazlar ve kanallar arasında en dar ve en yoğun trafik akışına sahip olanıdır. Karadeniz’i çevreleyen

ülkeler (Rusya Federasyonu, Romanya, Bulgaristan, Gürcistan, Moldovya ve Ukrayna) Türkiye'nin limanları ve boğazları aracılığıyla denizlere açılma imkânı bulmaktadırlar (Taşlıgil, 2004). En fazla; genel kargo, dökme yük, türü belirtilmemiş tanker, konteynır gemisi, kimyasal yük taşıyan tanker, canlı hayvan taşıyan tanker, gaz tankeri, ro-ro gemi, yolcu gemisi, römorkör, savaş gemisi, frigorifik gemi, çimento gemisi, araç taşıyan gemi, barç, feribot vb. tiplerde gemiler geçiş yapmaktadır.

İstanbul Boğazından 2018-2022 yılları arasında en fazla geçiş yapan gemi tipleri; genel yük gemisi, dökme yük gemisi, konteynır gemisi, türü belirtilmemiş tankerdir (Tablo3.3).

Tablo 3.3 İstanbul Boğazından Geçiş Yapan Gemi Tipleri (2018-2022)

Gemi Cinsleri	2018	2019	2020	2021	2022
Genel Kargo	19 269	18 637	16 864	16 891	15 371
Dökme Yük gemisi	8 501	8 811	8 592	8 684	7 076
Türü Belirtilmemiş Tanker	6 014	5 934	5 252	5 085	5 447
Konteyner Gemisi	2 561	2 642	2 633	2 735	2 426
Kimyasal Yük Taşıyan Tanker	1 950	2 462	2 653	2 701	2 782
Canlı Hayvan Taşıyan Gemi	508	530	555	566	491
Gaz Tankeri	623	561	530	462	424
Ro-Ro Gemi	245	266	222	268	274
Yolcu Gemisi	367	250	74	217	85
Römorkör	384	270	175	214	234
Savaş Gemisi	176	178	205	190	30
Frigorifik Gemi	34	59	52	48	15
Çimento Gemisi	12	9	18	46	38
Araç Taşıyan Gemi	88	113	87	18	67
Barç	3	9	15	13	34
Feribot	1	2	1	2	1
Diğer	367	379	476	411	351

Kaynak: (DTO, 2023, s. 140).

Tablo 3.3'te İstanbul Boğazı üzerinden 2018-2022 yılları arasında geçiş yapan gemilerin tiplerine göre dağılımı verilmiştir. Bu dönemde, İstanbul Boğazı'ndan geçiş yapan gemiler arasında en yüksek paya sahip olanlar genel kargo gemileri olmuştur. Ancak, yıllar itibarıyla genel kargo gemilerinin geçiş sayısında bir azalma gözlemlenmiştir. Öte yandan, kimyasal yük taşıyan gemilerin geçiş sayısında artış yaşanmıştır.

Çanakkale Boğazı, Marmara Denizi ile Ege Denizi'ni birbirine bağlayan uluslar arası gemi trafiğine açık olan deniz yoludur (Kılıç & Sanal, 2015). Jeopolitik ve jeostratejik olarak denizcilik sektörü açısından dünyanın önemli boğazları arasındadır. Fiziki olarak incelendiğinde dünyanın en dar ve kavisli deniz yolları içindedir. 20 Temmuz 1936'da

imzalanan Montrö Boğazlar Sözleşmesi’nde Türk boğazlarında egemenliğin Türkiye Cumhuriyeti ‘ne ait olduğu kabul edilmiştir. Uluslararası deniz ticareti ve taşımacılığına açık olan denizyolunda Montrö Boğazlar Sözleşmesi ‘ne göre zararsız geçiş hakkı verilmiştir. Diğer bir ifade ile zarara sebebiyet vermeden geçiş serbesttir.(İlgar, 2015).

Çanakkale Boğazından 2018-2022 yılları arasında en fazla geçiş yapan gemi tipleri; genel yük gemisi, dökme yük gemisi, konteynır gemisi, türü belirtilmemiş tankerdir (Tablo3.4).

Tablo 3.4 Çanakkale Boğazından Geçiş Yapan Gemi Tipleri (2018-2022)

Gemi Cinsleri	2018	2019	2020	2021	2022
Genel Yük Gemisi	15 764	14 771	14 197	14 713	13 880
Dökme Yük Gemisi	8 916	9 204	9 170	9 349	8 046
Konteyner Gemisi	5 123	5 238	5 219	5 502	5 767
Türü Belirtilmemiş Tanker	6 181	6 178	5 644	5 196	5 874
Kimyasal Yük Taşıyan Tanker	2 368	2 996	3 057	3 385	3 414
RO-RO Gemi	2 243	1 957	1 649	1 974	2104
Canlı Hayvan Taşıyan Gemi	601	592	593	607	521
Sıvılaştırılmış Petrol Gazı Taşıyan Tarken	595	539	542	498	477
Araç Taşıyan Gemi	670	644	498	448	443
Römorkör	398	365	306	341	337
Savaş Gemisi	217	216	211	206	34
Barç	57	75	109	179	60
Sıvılaştırılmış Doğalgaz Taşıyan Tanker	103	130	129	129	139
Frigorifik Gemi	67	83	76	71	32
Çimento Gemisi	14	10	17	45	47
Yolcu Gemisi	55	101	26	43	489
Feribot	30	26	26	29	9
Diğer	597	634	567	627	628

Kaynak: (DTO, 2023, s.140).

Tablo 3.4 ‘de 2018-2022 yılları arasında Çanakkale Boğazından geçiş yapan gemilerin tiplerine göre dağılımı verilmiştir. Çanakkale Boğazından 2018-2022 yılları arsında en fazla genel yük gemisi geçişi gerçekleşmiştir. Bu kapsamda Türkiye, coğrafi konumu itibarıyla dünya deniz ticaret yollarında stratejik bir öneme sahip iki önemli boğaza, İstanbul Boğazı ve Çanakkale Boğazı'na ev sahipliği yapmaktadır. Bu boğazlar, uluslararası deniz taşımacılığında kritik geçiş noktalarıdır ve yıllar itibarıyla boğazlardan geçiş yapan gemi sayısında artış gözlemlenmektedir. Bu gelişme deniz trafiğinin etkin bir şekilde yönetilmesini gerektirmektedir. Bu bağlamda, boğaz geçişlerinin planlaması, geçiş sırasında kılavuz gemi hizmetlerinin sağlanması ve gemi durak yerleri olan liman hizmetlerinin yürütülmesi için nitelikli ve eğitimli işgücünün varlığı özellikle küresel rekabet sürecinde önemli bir avantaj sağlayacaktır.

3.3 Ulusal Denizcilik Mevzuatı

3.3.1 Yetkili kurumlar ve ulusal mevzuat

Küreselleşmenin derin etkilerini hissettirdiği denizcilik sektörü bağlamında Türkiye, uluslararası birçok sözleşmeye taraf olup ulusal ölçekte çeşitli atılım ve politikalar geliştirmektedir. Bu durum Türkiye Cumhuriyeti'nin kuruluş döneminden bugüne belirgin bir şekilde ortaya konmuştur.

Günümüzde, 7 Kasım 2002 tarihli ve 24949 sayılı Resmî Gazete 'de yayımlanan düzenleme ile Denizcilik Müsteşarlığı'nın Ulaştırma Bakanlığı'na bağlandığı belirtilmiştir. Daha sonra, 1 Kasım 2011 tarihinde yayımlanan 28102 (Mükerrer) sayılı Resmî Gazete ve KHK/655 karar sayısıyla gerçekleştirilen değişiklikle, bakanlığın ismi "Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı" olarak güncellenmiştir. 9 Temmuz 2018 tarihinde yayımlanan 703 numaralı Kanun Hükmünde Kararname ile bakanlığın adı "Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı" olarak değiştirilmiştir (T.C. UAB, 2024b). Bu değişikliklerle birlikte, denizcilikle ilgili politika geliştirme ve karar alma yetkisi ulusal düzeyde Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı'na verilmiştir.

Öte yandan denizcilik sektörü çalışma ve işgücünün vasıflandırılması ve yeterliliklerine ilişkin özel düzenlemelere gereksinim duymaktadır. Küresel bir sektör olarak denizcilik hem uluslararası hem de ulusal normların uyum içinde olmasını zorunlu kıldığından deniz iş hukuku uluslararası ve ulusal düzenlemelerin iç içe geçmesi ile oluşturulmuştur. Aynı zamanda deniz iş hukuku ILO 'nun öngördüğü kurallar ve tavsiye kararlarını içine almaktadır. Denizlerde çalışma hayatına ilişkin; işe başlama, işten ayrılma, ücretlendirme vb. birçok esas bu mevzuatta yer almaktadır (Öztürk, 2019).

Gemi adamlarının yetkilendirilmesi hususunda Gemi adamları ve Kılavuz Kaptanlar Eğitim ve Sınav Yönergesi 2018 yılında 12159 sayılı Bakanlık Makamı Oluru ile yürürlüğe girmiştir. Gemi adamlarının yetkilendirilmesi sınavları alacakları eğitim ve müfredatın içeriği, kademe yükseltme şartları bu yönergede belirtilmiştir. Yönerge incelendiğinde STCW sözleşmesine ilişkin esasların Türkiye'ye uygulanması şeklinde değerlendirilebilir (Kan, 2019).

3.4 Denizcilik Eğitimi

Türkiye'de eğitim sistemi, 2012-2013 eğitim ve öğretim yılında 6287 sayılı kanunda yapılan değişiklikle 4+4+4 şeklinde yapılandırılmıştır(Özdemir, 2019). Bu düzenleme kapsamında 4 yıl ilköğretim, 4 yıl ortaöğretim ve 4 yıl lise eğitimi verilmektedir. Denizcilik sektörüyle ilgili eğitim, lise düzeyinde başlamaktadır (Çatak, 2015). Ortaöğretim tamamlandığında, öğrenciler

mesleki ve teknik eğitim seçenekleri arasında denizcilik liselerini tercih edebilmektedirler. Lise mezuniyeti sonrası ise, öğrenciler tercihlerine göre yükseköğretim programlarına devam edebilmektedirler. Yükseköğretim programları genellikle 2 yıllık ön lisans ve 4 yıllık lisans programları olmak üzere iki ana kategoride sunulmaktadır. Denizcilik alanında teknik donanım ve yeterlilik sağlayan ara eleman ihtiyacı, 2 yıllık ön lisans programları aracılığıyla karşılanmaktadır. 4 yıllık lisans programları ise mühendis, kaptan, baş makinist ve denizcilik sektöründe yönetici pozisyonlarında görev alabilecek vasıflı iş gücü yetiştirmeyi amaçlamaktadır.

Türkiye’de denizcilik sektöründe eğitim veren kurumlar arasında; Yükseköğretim Kurumu (YÖK) tarafından denetlenen fakülteler ve meslek yüksekokulları, Millî Eğitim Bakanlığı’na (MEB) bağlı meslek liseleri (özellikle denizcilik meslek liseleri), özel denizcilik liseleri ve özel denizcilik kursları yer almaktadır (Güzel, 2021). Gemi adamlarının eğitim standartlarının uluslararası normlara uygunluğunu denetleyen ve yeterlilik belgelerinin verilmesi konusunda yetkili kurum, Türkiye’nin denizcilikten sorumlu en üst yetkili organı olan Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı’dır. Türkiye’deki denizcilik alanında faaliyet gösteren eğitim kurumları MEB ve YÖK’e bağlı olarak faaliyet gösterirken, gemi adamlarına yönelik eğitimlerin akreditasyonu ve belgelendirilmesi gibi işlemler Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı tarafından gerçekleştirilmektedir. Türkiye, IMO üyesidir ve STCW sözleşmesine taraf ülkeler arasında yer almaktadır. 31 Temmuz 2002 tarihinde 24832 sayılı Resmî Gazete ‘de yayımlanan Gemi Adamlarına Ait Yönetmelik, STCW sözleşmesi ile uyumlu olarak hazırlanmıştır. Ayrıca, 8 Nisan 2004 tarihli 483 sayılı Resmî Gazete ‘de yer alan Eğitim Sınav Yönergesi STCW sözleşmesinin ilgili maddelerini referans alarak oluşturulmuştur. Bu düzenlemeler çerçevesinde Türkiye hem ulusal yükseköğretim kurulu kanunlarına hem de uluslararası sözleşmelere uygun olarak gemi adamlarının eğitim ve öğrenim süreçlerinin hazırlanması ve uygulanması ile yükümlüdür (Önsesveren, 2023a).

Denizcilik sektörü eğitim ve öğretimin veren kurum ve kuruluşların zabitan sınıfı; Gemi Adamları Kılavuz Kaptanlar Eğitim ve Sınav Yönergesi ’ne göre dört düzeye ayrılmıştır. Bunlar; sınırlı işletim, sınırlı yönetim, işletim ve yönetim şeklindedir (Deniz, 2012). Buna göre Gemi adamları ve Kılavuz Kaptanlar Yönetmeliği Mevzuatına göre; Meslek Liseleri sınırlı işletim düzeyinde, Meslek Yüksek Okulları işletim düzeyinde, 4 yıllık eğitim veren fakülteler işletim ve yönetim düzeyinde eğitim vermektedir. Özel eğitim veren kurum ve kuruluşlar idarece belirlenen özellikleri taşıması ve yetkilendirmeleri halinde sınırlı işletim veya işletim düzeyinde eğitim verebilmektedir (T.C.UAB, 2018a).

Yönetim düzeyinde eğitim ve raporlama veren dört yıllık yükseköğrenim lisans programları, STCW-78 kuralları gerekliliklerinin belirli yeterliliklere göre sınıflandırılmıştır. Güverte sınıfı zabıtları, 500 GT üzerindeki gemilerde vardiya zabıtları (II/1), 3000 GT üzerindeki gemilerde birinci zabıtlar ve kaptan (II/2) olarak, ayrıca 500 GT üstündeki gemilerde gemi adamı, kaptan veya vardiya zabıtları (III/3) olarak çalışabilmektedir.(Deniz, 2012).

Türkiye’de 4 yıllık üniversite lisans eğitimi veren denizcilik eğitim ve öğrenim veren bölümlerde II/1 ile II/2 eğitimleri bütüncül olarak verilmektedir. Böylelikle Uzak Yol Vardiya Zabıtları yeterliliğine sahip bir dört yıllık lisans mezunu olan öğrenci, idarece belirlenen kurallara gereği deniz hizmetini yerine getirdikten sonra Uzak Yol Birinci Zabıtlar için öngörülen sınavlara girmeye hak kazanır. Tekrardan Uzak Yol Birinci Zabıtlar olmak için gerekli eğitimi almalarına gerek yoktur. Ayrıca 4 yıllık yükseköğrenim lisans Gemi Makineleri İşletme Mühendisliği programından mezun olmaya hak kazanan öğrencilerin Uzak Yol Vardiya Mühendisi olduktan sonra idarece belirlenen kurallara gereği deniz hizmetini yerine getirip III/2 eğitimlerini almadan Uzak Yol Birinci Mühendis sınavlarına girip derecelerini yükseltebilmeleri mümkündür (Güzel, 2021).

İşletim düzeyinde eğitim ve öğrenim veren yetkili 2 yıllık ön lisans programları 3 000GT Vardiya Zabıtları ve 750KW Makine Zabıtları yeterliliğinin oluşması yönünde eğitim vermektedir. Bunun yanı sıra sınırlı işletim ve yardımcı sınıf gemi adamı olmak için yeterlilik veren ön lisans bölümleri de mevcuttur (Güzel, 2021). Denizcilik eğitimi verilen kurumlardan alınan eğitimler sonucunda alınabilecek Güverte Sınıfı gemi adamı yeterlikleri; Uzak yol kaptanı, Uzak Yol Birinci Zabıtlar, Uzak Yol Vardiya Zabıtları, Kaptan, Birinci Zabıtlar, Vardiya Zabıtları, Sınırlı Kaptan, Sınırlı Vardiya Zabıtları, Güverte Lostromosu, Usta Gemici, makine sınıfı gemi adamı yeterlikleri; Uzak yol Baş Mühendis, Uzak Yol 2.Mühendis /Makinist, Uzak Yol Vardiya Mühendisi/Makinisti, Baş makinist, İkinci Makinist, Makine Zabıtları, Sınırlı Baş makinist, Sınırlı Makine Zabıtları, Makine Lostromosu, Usta Makine Tayfası, Yağcı olarak sınıflandırılmıştır. (Arslan, 2006).

Gemi adamları ve Kılavuz Kaptanlar Yönetmeliği’nin 4. Maddesi uyarınca güverte ve makine sınıfları haricinde yardımcı sınıf, balıkçı sınıfı ve yat sınıfı yeterlikleri bulunmaktadır. Güverte ve makine sınıfı da kendi aralarında zabıtlar ve tayfa sınıfı olarak iki gruba ayrılmaktadır. Gemi adamları ve Kılavuz Kaptanlar Yönetmeliğinde bütüncül olarak güverte ve makine sınıfları içinde gösterilmiştir. Yardımcı sınıfları oluşturan gemi adamları; telsiz zabıtları, elektrikçi ve elektronikçiler, sağlık zabıtları, yardımcı hizmetliler, stajyerler şeklinde gruplandırılmaktadır. Balıkçı sınıfı gemi adamı yeterlikleri; balıkçı gemisi güverte tayfa sınıfı, balıkçı gemisi kaptan

sınıfı, açık deniz balıkçı gemisi kaptanıdır. Türkiye genelinde öğrenciler çeşitli kademelerde denizcilik eğitimi almaktadır (Tablo3.5).

Tablo 3.5 Türkiye’de Denizcilik Alanında Öğrenim Türüne Göre Okul ve Öğrenci Sayıları (2021-2023).

ÖĞRENİMİN ADI	OKUL SAYISI		ÖĞRENCİ SAYISI	
	2021-2022	2022-2023	2021-2022	2022-2023
Lise	47	47	6 303	5 712
Meslek Yüksekokulu	14	15	2 616	2 777
Fakülte	11	12	6 306	6 527
Genel Toplam	72	74	15 225	15 016

Kaynak: (DTO, 2023, s.287).

Tablo 3.5, 2021-2022 ve 2022-2023 yılları arasında denizcilik eğitimi veren okulların sayısı ve öğrenci sayısı, öğrenim türüne göre karşılaştırılmıştır. 2022-2023 döneminde, Türkiye genelinde denizcilik eğitimi veren okul sayısında bir artış gözlemlenmiştir; meslek yüksekokulu ve lise düzeyinde toplamda 2 okul artış göstermiştir. Ancak, öğrenci sayısında bir düşüş yaşanmıştır. 2021-2022 döneminde toplam öğrenci sayısı 15 225 iken, 2022-2023 döneminde bu sayı 15 016'ya gerilemiş ve %1,4 oranında bir azalma yaşanmıştır. Bu durum, okul sayılarındaki artışa rağmen öğrenci tercihlerinde bir azalma olduğunu göstermektedir.

Özellikle lise düzeyinde eğitim gören öğrenci sayısındaki bu düşüş dikkate değerdir. 2021-2022 yıllarında 6 303 olan öğrenci sayısı, 2022-2023 eğitim öğretim yılında 5 712'ye düşmüştür. Aynı şekilde Nisan 2024 itibarıyla Gemi Adamları Eğitim Bilgi Sistemi (GAEBS) verilerine göre, Türkiye'de denizcilik alanında eğitim veren toplam 103 yetkili kurum bulunmaktadır. Bu kurumlar çeşitli seviyelerde eğitim sunmaktadır. Millî Eğitim Bakanlığı'na bağlı lise düzeyinde eğitim veren kurumlar şu şekildedir: 43 adet özel kurs, 30 adet yüksek öğrenim kurumlarına bağlı fakülte, 30 adet yetkilendirme süreci kapsamında eğitim kurumudur. Herhangi bir nedenle yetkisi iptal edilen veya kapatılan kurumlar, yeniden yetkilendirilmek için ilgili idareye başvuruda bulunmak zorundadır. Ayrıca, yetkilendirmeleri askıda olan kurumlar, gerekli eksiklikleri tamamlayarak yetkilendirme işlemlerini sürdürmek üzere başvuruda bulunurlar.

Türkiye'de lisans düzeyinde denizcilik eğitimi veren kurumlar, STCW uluslararası sözleşmesi ile 2547 sayılı Yükseköğretim Kanunu ve ilgili yönetmelikler çerçevesinde eğitim hizmeti sunmaktadır. Denizcilik sektöründe 4 yıllık lisans düzeyinde eğitim veren fakülteler beş ana alanda eğitim sağlamaktadır. Bunlar şu şekildedir: Deniz Ulaştırma İşletme Mühendisliği,

Gemi Makineleri İşletme Mühendisliği, Gemi İnşaatı ve Gemi Makineleri Mühendisliği, Gemi ve Deniz Teknolojileri Mühendisliği, Deniz İşletmeciliği ve Yönetimidir. Lisans düzeyinde eğitim alabilmek için, öğrenci adaylarının ÖSYM (Öğrenci Seçme ve Yerleştirme Merkezi) tarafından gerçekleştirilen sınavların sayısal bölümünden gerekli puanı alarak tercih yapmaları gerekmektedir. Öğrencilerin belirlenen kontenjanlar dahilinde yerleştirilmeleri yapılmaktadır. Fakültelerin kabul koşulları, ÖSYM tercih kılavuzunda açıklamalar bölümünde belirtilir ve genellikle boy-kilo ölçütleri ile sağlık raporlarını içerir. Üniversiteler, bu koşulları sağladığı tespit edilen öğrenci adaylarının kayıtlarını gerçekleştirirken, gerekli koşulları sağlamayanlar bir alt tercihe yönlendirilmektedir. Denizcilik fakültelerinde, İngilizce hazırlık sınıfı bulunmaktadır. Öğrencilerin, dört yıllık eğitim süreleri boyunca İngilizce hazırlıklarını başarıyla tamamlamış olmaları veya idarece belirlenen merkezi İngilizce sınavlarından geçer not almış olmaları gerekmektedir. Eğitim sürecinde öğrenciler, STCW sözleşmesinin gerektirdiği eğitimlerle birlikte mühendislik eğitimlerini almaları ve 1 yıl süren açık deniz stajını tamamlamaları gerekmektedir. Lisans eğitimini ve stajı başarıyla tamamlayan öğrenciler, Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı tarafından merkezi olarak yapılan Gemi Adamları Sınavlarından (GAS) yeterli puanı alarak mezun olurlar. Geçer puanı elde eden adaylar, Güverte Zabiti veya Vardiya Mühendisi olarak gemilerde çalışmaya başlarlar (Meşe, 2021). Buna göre Türkiye genelinde denizcilik alanında eğitim ve öğretim çeşitli düzeylerde sunulmaktadır. Bu eğitim kurumları, Millî Eğitim Bakanlığı'na bağlı liseler, Yükseköğretim Kurumlarına bağlı meslek yüksekokulları ve fakülteleri kapsamaktadır. Ayrıca, özel kurslar ve sertifika programları sunan eğitim kurumları da bulunmaktadır. 2022-2023 eğitim ve öğretim yılı itibarıyla, Türkiye genelinde 25 farklı şehirde öğrenciler denizcilik eğitimi almaktadır (Tablo 3.6).

Tablo 3.6 Türkiye Geneline İllere Göre Okul ve Öğrenci Sayısı

Sıra No	İl Adı	Okul Sayısı		Öğrenci Sayısı		Son 2 Yıl Öğrenci Sayısı Değişimi
		2021-2022	2022-2023	2021-2022	2022-2023	
1	İstanbul	17	18	6 494	6 525	31
2	İzmir	7	7	1 615	1 574	-41
3	Rize	4	4	830	798	-32
4	Trabzon	3	3	654	729	75
5	Ordu	3	3	730	701	-29
6	Mersin	3	3	630	612	-18
7	Kocaeli	3	3	583	609	26
8	Muğla	5	5	630	593	-37
9	Hatay	2	2	392	420	28

10	Yalova	2	2	423	408	-15
11	Antalya	2	2	450	389	-61
12	Balıkesir	2	3	260	275	15
13	Zonguldak	2	2	211	229	18
14	Samsun	1	1	170	182	12
15	Aydın	2	2	212	169	-43
16	Van	2	2	136	161	25
17	Giresun	4	4	237	148	-89
18	Çanakkale	1	1	160	124	-36
19	Bitlis	1	1	143	99	-44
20	Tekirdağ	1	1	107	87	-20
21	Sakarya	1	1	48	72	24
22	Sinop	1	1	34	43	9
23	Adana	1	1	43	39	-4
24	Kastamonu	1	1	31	28	-3
25	Gaziantep	1	1	2	2	0
Genel Toplam		72	74	15 225	15 016	-209

Kaynak: (DTO, 2023, s.289).

Tablo 3.6’da Türkiye genelinde illere göre denizcilik eğitimi veren okul ve öğrenci sayıları 2022-2023 eğitim öğretim yılı itibarıyla karşılaştırılmıştır. Bu karşılaştırmaya göre, önceki iki yıla kıyasla öğrenci sayılarında 209 kişilik bir azalma yaşanmış toplam öğrenci sayısı 15 225’ten 15 016’ya düşmüştür. Aynı şekilde 2022-2023 eğitim öğretim yılında en yüksek öğrenci sayısına sahip il İstanbul’dur ve burada 6 525 öğrenci eğitim görmektedir. İstanbul, Türkiye genelindeki öğrenci sayısının %43,5’ini oluşturmaktadır. İstanbul’u, 1 574 öğrenci ile İzmir ve 798 öğrenci ile Rize takip etmektedir. Bu üç ilin toplam öğrenci sayısı 8 939 olup, Türkiye genelinin %59,3’ünü oluşturmaktadır. Denizcilik alanında eğitim veren bir lise, bir yüksekokul ve bir fakülte bulunan Ordu ilinde ise 2021-2022 eğitim öğretim yılında 730 öğrenci varken, 2022-2023 eğitim öğretim yılında bu sayı 701’e düşmüştür. Bu durum son iki yılda 29 kişilik bir azalmayı göstermektedir. Türkiye, IMO ve STCW sözleşmesinin hükümlerini uygulayan ülkeler arasındadır. STCW, denizcilik sektöründeki küresel eğitim standartlarını belirler ve bu standartlara uygunluğu denetler. STCW sözleşmesine dayalı olarak Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı tarafından hazırlanan Gemi Adamları Yönetmeliği ve Eğitim Sınav Yönergesi, denizcilik eğitim standartlarını belirlemektedir. Türkiye’de, STCW standartlarına uygun olarak hazırlanan çerçeve öğretim programı, lise düzeyindeki denizcilik eğitim kurumları için oluşturulmuş ve bu program kapsamında meslek derslerinin içerikleri ve kazanımları belirlenmiştir (MEB, 2014). STCW sözleşmesi gereğince eğitim veren kurumlar, "Sürekli İzlenmesine ve Değerlendirilmesine Yönelik Protokol" ile belirli aralıklarla denetimden geçirilir. Türkiye’de denizcilik eğitimi, Millî Eğitim Bakanlığı’na bağlı Mesleki ve Teknik

Anadolu Liselerinde yapılmaktadır. Bu liseler, uluslararası standartlarla uyumlu olarak denizcilik sektörüne vasıflı ara elemanlar kazandırmayı hedefler. Denizcilik alanında eğitim veren Mesleki ve Teknik Anadolu liselerine giriş, iki farklı yöntemle yapılmaktadır: Bunlardan biri LGS (Lise Geçiş Sınavı) diğeri ise ADY'dir (Adrese Dayalı Yerleştirme). LGS'de öğrenciler sınava girerek yeterli puanı aldıktan sonra tercihte bulunabilirler ve ATP (Anadolu Teknik Programı) kapsamında aldıkları puana göre ilgili alanda eğitim veren liselere yerleşebilirler. ADY'de ise LGS'ye girmemiş veya yeterli puanı alamamış olan öğrenciler, adrese dayalı oluşturulan sistemle AMP (Anadolu Meslek Programı) kapsamında en yakın okulu tercih edebilirler. Denizcilik liselerinde ATP ve AMP programları mevcut olup, bu programlarda okuyan öğrenciler için derslerin ve ders saatlerinin müfredatı 9, 10, 11 ve 12. sınıflar itibarıyla şu şekildedir (Tablo 3.7).

Tablo 3.7 Denizcilik Liseleri Ders Müfredatı ve Ders Saatleri

		AMP				ATP			
ORTAK DERS	DERSLER	SINIFLAR				SINIFLAR			
		9	10	11	12	9	10	11	12
	Türk Dili ve Edebiyatı	5	5	5	5	5	5	5	5
	Din Kültürü ve Ahlak Bilgisi	2	2	2	2	2	2	2	2
	Tarih	2	2	2	-	2	2	2	-
	T.C. İnkılap Tarihi ve Atatürkçülük	-	-	-	2	-	-	-	2
	Coğrafya	2	2	-	-	2	2	-	-
	Matematik	6	5	-	-	6	6	6	6
	Fizik	2	2	-	-	2	2	4	4
	Kimya	2	2	-	-	2	2	4	4
	Biyoloji	2	2	-	-	2	2	-	-
	Felsefe	-	2	2	-	-	2	2	-
	Yabancı Dil	5	2	2	2	5	2	2	2
	Beden Eğitimi ve Spor	2	2	2	-	2	2	2	
	Görsel Sanatlar ve Müzik	2			-	2	-	-	
	Sağlık Bilgisi ve Trafik Kültürü	1			-	1	-	-	
	Toplam	33	28	15	11	33	29	29	25

Kaynak: (MEB, 2021, s.10).

Tablo 3.7'de göre 9. sınıfı tamamlayan öğrenciler, 10. sınıfa geçerken okulda alan seçimi yapmakta seçtikleri alan doğrultusunda haftada 14 saat mesleki eğitim dersi almaktadırlar 11. sınıfta mesleki eğitim dersleri devam etmektedir. AMP ve ATP eğitimleri arasındaki farklar şu şekildedir: 9 ve 10. sınıflar için AMP ve ATP programlarında ders saatleri ve müfredat genellikle benzerdir. 11 ve 12. sınıflar için kültür dersleri, fen bilimleri ve matematik ders

saatleri arasında farklılıklar görülmektedir. AMP programında 11. sınıfta 15 saat kültür dersi yapılırken, ATP programında bu sayı 29 saattir. Bu fark, 12. sınıfta daha belirgin hale gelmektedir; AMP programında 12. sınıfta 11 saat kültür dersi verilirken, ATP programında 25 saat kültür dersi verilmektedir. ATP öğrencileri, yükseköğrenim kurumlarına geçiş için sınav odaklı çalışmalar yapmaktadırlar. Staj uygulamaları açısından ise AMP öğrencileri, 12. sınıfta haftada 24 saat olmak üzere 3 gün sektörde staj yaparlarken, 2 gün okulda ders görmektedirler. Bu farklılıklar, AMP ve ATP programları arasındaki eğitim odaklarının ve öğretim yaklaşımlarının çeşitliliğini yansıtmaktadır (MEB, 2021).

2014 yılında Türkiye’de denizcilik alanında eğitim veren liseler; güverte işletme, gemi makineleri işletme, gemi elektroniği ve haberleşme, balıkçılık, su ürünleri ve diğer alan olmak üzere toplamda 7 farklı alanda eğitim vermekte iken 2020 yılında denizcilik liselerinin eğitim programlarında önemli değişiklikler yapılmıştır. Örneğin 2020-2021 eğitim öğretim döneminde, eğitim verilen alan sayısı dörtten üçe düşürülmüş ve sadece güverte işletme, gemi makineleri işletme ve gemi elektroniği ve haberleşme alanlarında eğitim vermeye başlamıştır. Bu değişiklik, eğitim alanlarının sektördeki güncel ihtiyaçlara daha iyi yanıt verecek şekilde yeniden düzenlenmesini hedeflemiştir (MEB, 2021).

2021-2022 ve 2022-2023 eğitim ve öğretim yıllarında Türkiye genelinde denizcilik eğitimi veren 47 lise bulunmaktadır. 2021-2022 verilerine göre bu liselerde toplam 6 303 öğrenci eğitim görmekteyken, 2022-2023 yıllarında öğrenci sayısı 5 712’ye düşmüştür. Bu, son iki yıl içinde öğrenci sayısında 591 kişilik bir azalma yaşandığını göstermektedir. Türkiye genelinde denizcilik eğitimi alan öğrenciler arasında İstanbul, 1 418 öğrenci sayısı ile ilk sıradadır. Bu sayı, Türkiye genelindeki öğrenci sayısının %24,8’ini temsil etmektedir. Denizcilik alanında eğitim veren liseler sıralamasında, İstanbul’un ardından İzmir 718 öğrenci ile ikinci sırada iken Muğla 593 öğrenci ile üçüncü sıradadır. Bu üç şehirdeki toplam öğrenci sayısı, Türkiye genelindeki denizcilik eğitimi gören öğrencilerin %47,8’ini oluşturmaktadır. Bu durum Ordu ve Samsun illeri açısından incelediğinde ise Ordu ilinde 2021-2022 eğitim ve öğretim yılında 231 öğrenci bulunurken, 2022-2023 eğitim ve öğretim yılında bu sayı 203’e düşmüştür. Bu durum 28 kişilik bir azalma anlamına gelmektedir. Samsun ilinde ise 2021-2022 eğitim ve öğretim yılında 170 öğrenci varken, 2022-2023 eğitim ve öğretim yılında bu sayı 182’ye yükselmiş ve 12 kişilik bir artış gözlemlenmiştir (DTO, 2023).

Eğitim veren denizcilik liseleri için bir diğer önemli değişiklik 2018 yılında yapılmıştır. 10 Şubat 2018 tarihli ve 30328 sayılı Resmî Gazete ‘de yayımlanan Gemi Adamları ve Kılavuz Kaptanlar Yönetmeliği’nin 9. maddesi ile 500-3000 GRT gemilerde vardiya zabiti olarak

çalışabilmek için ön lisans veya lisans mezunu olma şartı getirilmiştir (RG, 2018). Bu düzenleme, denizcilik lisesi mezunlarının vardiya zabiti olarak çalışma imkânını ortadan kaldırmıştır. Diğer bir ifade ile mezun olunan lise, vardiya zabiti eğitimi veren yetkilendirilmiş bir kurum olsa da mezun kişi bu yeterliliklere (Temel ilkyardım belgesi, Denizde kişisel can kurtarma teknikleri belgesi, Personel güvenliği ve sosyal sorumluluk belgesi, Yangın önleme ve yangınla mücadele belgesi, Can kurtarma araçlarını kullanma yeterliği belgesi) sahip olamamaktadır. Denizcilik lisesi mezunları, sadece sınırlı vardiya zabiti ve sınırlı makine zabiti olarak yeterlilik kazanabilmektedirler. Dolayısıyla mezunlar iş ve staj yeri bulmakta zorluk yaşamaktadırlar. Öte yandan denizcilik liselerinden mezun olan öğrenciler, stajlarını tamamladıktan sonra Gemi Adamları Sınav Merkezi (GASM) tarafından düzenlenen sınavlarda başarılı olmaları durumunda, Sınırlı Güverte Zabiti ve Sınırlı Makine Zabiti yeterliliklerine sahip olabilmektedirler. Ancak, Sınırlı Vardiya Zabiti olabilmek için denizcilik lisesi mezunlarının YDS (Yabancı Dil Sınavı) İngilizce alanından en az 45 puan alması gerekmektedir ya da ÖSYM tarafından kabul edilen sınavların birinden yeterli denk puanı almak gerekmektedir. Sınırlı Güverte Zabiti ve Sınırlı Makine Zabiti yeterlilikleri için bu dil puanı gemi adamları için 2018 yılında oluşturulan 12159 sayılı sınav yönergesine göre zorunludur(Gölbol, 2018).

Ayrıca Sınırlı Vardiya Zabiti ve Sınırlı Makine Zabiti yeterliliklerine sahip olabilmek için denizcilik lisesi mezunlarının deniz stajlarını 12 ay olarak tamamlamaları gerekmektedir. GASM sınavlarına giren öğrencilerin, Sınırlı Vardiya Zabiti yeterliliği için Seyir, Gemicilik, Denizde Haberleşme, Denizde Güvenlik, Yük İşlemleri ve Gemi Stabilitesi konularından 50/100 puan alarak başarılı olmaları; Sınırlı Makine Zabiti yeterliliği için ise Ana Makine Operasyon ve Bakımı, Gemi Yardımcı Makineleri Operasyon ve Bakımı, Elektrik ders konularından 50/100 puan alarak başarılı olmaları gerekmektedir. Bu yeterlilikleri kazanan mezunlar, gemilerde çalışma hakkına sahip olabilmektedirler. Yine ehliyetlerini yükseltmek isteyen kişiler, idarenin belirlediği sınavlara girerek başarılı oldukları takdirde yeterliliklerini artırma imkânına sahiptirler (Önsesveren, 2023b).

3.4.1 Yüksekokul düzeyinde eğitim

İş hayatında faaliyet gösteren işletmeler için vasıflı ara elemanlar oldukça önemlidir. Çeşitli sektörlerde faaliyet gösteren kurum ve kuruluşların bu gereksinimlerini karşılamak amacıyla meslek yüksekokulları (MYO) büyük bir öneme sahiptir bu nedenle MYO'lar, öncelikli hedef olarak çeşitli sektörlerde gereksinim duyulan vasıflı mesleki yeterliliğe sahip ara eleman ihtiyacını gidermeyi amaçlamaktadırlar (Dinç, 2008).

2547 sayılı Yükseköğretim Kanunu'nun 3. maddesi (ı) bendine göre, Meslek Yüksekokulları, çeşitli sektörler için vasıflı işgücü yetiştirmeyi hedefleyen, genellikle 2 yıl (4 yarı dönem) süren eğitim-öğretim faaliyetlerini yürüten, ön lisans eğitimi veren yükseköğretim kurumlarıdır. Bu kurumlar, lisans eğitiminin ilk aşamasını oluşturarak, işgücünün vasıflarını artırmayı amaçlar.

2022-2023 eğitim öğretim yılı itibarıyla Yüksek Öğrenim Bilgi Yönetim Sistemi'nden alınan verilere göre, Türkiye genelinde yükseköğretim kurumlarında eğitim gören toplam öğrenci sayısı 6 milyon 950 bin kişidir. Bu öğrencilerin 3 milyon 754 bin 95'i lisans, 434 bin 485'i yüksek lisans, 114 bin 508'i doktora düzeyinde eğitim alırken, 2 milyon 647 bin 54 öğrenci ön lisans programlarında eğitim görmektedir (YÖK, 2023).

Bu kapsamda eğitim öğretim hayatında MYO, lise sonrası yükseköğretim içinde önemli bir yer teşkil etmektedir. 1950 yılında başlatılan “her ile üniversite, her ilçeye meslek yüksekokulu” politikası çerçevesinde ülkenin birçok yerinde açılan MYO günümüzde çeşitli eğitim problemleri ve teknik donanım yetersizliği gibi sorunlarla karşılaşmıştır (Alkan vd., 2014). Bu eksiklikler arasında, mesleki teknik eğitim için gerekli olan atölye ve laboratuvar donanımlarının, teknolojik aletlerin ve güncel bilgisayarların eksikliği veya yetersizliği, ders verecek öğretim elemanlarının azlığı, MYO'lar ile sektördeki kurumlar arasında istenilen düzeyde iletişimin kurulamaması, staj problemleri, TÜBİTAK(Türkiye Bilimsel ve Teknolojik Araştırma Kurumu), KOSGEB (Küçük ve Orta Ölçekli İşletmeleri Geliştirme ve Destekleme İdaresi Başkanlığı), İŞKUR(Türkiye İş Kurumu Genel Müdürlüğü) gibi kamu kurumlarından yeterli destek sağlanamaması, küçük ilçelerdeki okulların uygun olmayan binalarda eğitim vermesi ve altyapı ile teknik donanım eksiklikleri gibi sorunlar bulunmaktadır (Yıldırım vd., 2017). Ancak, bu sorunları bünyesinde barındırmayan birçok MYO’ da mevcuttur. Nitekim Karadeniz Teknik Üniversitesi, Ordu Üniversitesi, Galatasaray Üniversitesi, Piri Reis Üniversitesi bunlar arasındadır.

Bu kapsamda 2022-2023 eğitim öğretim döneminde Türkiye genelinde 15 MYO, denizcilik konusunda 5 farklı dalda eğitim vermektedir. MYO Bölümlerine göre öğrenci sayıları şu şekilde özetlenebilir (Tablo 3.8).

Tablo 3.8 Türkiye Geneli Meslek Yüksekokulu ve Öğrenci Sayıları

Bölüm Adı	MYO sayısı		Öğrenci Sayısı		Son 2 Yıl Öğrenci Sayısı Değişimi
	2021-2022	2022-2023	2021-2022	2022-2023	
Deniz Ulaştırma ve İşletme	12	12	1 649	1 718	69
Gemi Makineleri İşletmeciliği	7	7	685	915	230
Gemi Makineleri İşletme	7	7	275	137	-138
Güverte	2	3	6	6	0
Gemi Makine	1	1	1	1	0
Genel Toplam	14	15	2 616	2 777	161

Kaynak: (DTO, 2023, s.297).

Tablo 3.8’de 2021-2022 eğitim öğretim yılında 14, 2022-2023 eğitim öğretim yılında ise 15 Meslek Yüksekokulunda denizcilik eğitimi verildiği görülmektedir. Bu okullardan en fazla öğrenciye sahip olan bölüm Deniz Ulaştırma bölümü olup, 2022-2023 eğitim öğretim yılında 1 718 kayıtlı öğrenciye sahiptir. Deniz Ulaştırma bölümü, Meslek Yüksekokullarında toplam öğrenci sayısının %61,9’unu oluşturmaktadır. Ayrıca, 2022-2023 eğitim öğretim yılında Türkiye genelinde 10 farklı şehirde denizcilik alanında eğitim veren 15 Meslek Yüksekokulu bulunmaktadır(DTO, 2023).

Tablo 3.9 Türkiye Geneli Denizcilik Eğitimi Veren Meslek Yüksekokulları ve Öğrenci Sayısı

Sıra No	İl Adı	MYO Sayısı		Öğrenci Sayısı		Son 2 Yıl Öğrenci Sayısı Değişimi
		2021-2022	2022-2023	2021-2022	2022-2023	
1	İstanbul	5	6	839	877	38
2	Kocaeli	1	1	443	487	44
3	Mersin	1	1	358	390	32
4	Yalova	1	1	300	280	-20
5	Ordu	1	1	286	282	-4
6	İzmir	1	1	138	136	-2
7	Trabzon	1	1	93	119	26
8	Zonguldak	1	1	86	117	31
9	Sakarya	1	1	48	72	24
10	Giresun	1	1	25	17	-8
Genel Toplam		14	15	2 616	2 777	161

Kaynak: (DTO, 2023, s.298).

Tablo 3.9’da 2021-2022 eğitim öğretim yılında 839, 2022-2023 eğitim öğretim yılında ise 877 öğrenci bulunmaktadır. Türkiye genelinde ise en fazla öğrenci sayısına sahip il İstanbul olarak öne çıkmaktadır. 2022-2023 eğitim öğretim yılında İstanbul’daki öğrenci sayısı, Türkiye

genelindeki öğrenci sayısının %31,6'sını oluşturmaktadır. İstanbul'dan sonra en fazla öğrenciye sahip şehirler sırasıyla Kocaeli (487) ve Mersin (390) gelmektedir. Bu üç şehirdeki toplam öğrenci sayısı, Türkiye genelindeki öğrenci sayısının %63,2'sini oluşturmaktadır. Ordu, Yalova'dan sonra 5. sırada yer almaktadır. Bu kapsamda Fatsa ilçesinde bir Meslek Yüksekokulu bulunmakta olup 2022-2023 Eğitim ve Öğretim yılı itibariyle bu okulda toplamda 282 öğrenci eğitim görmektedir.

Öte yandan Ordu ilinde denizcilik eğitimi veren bir lise, bir meslek yüksekokulu ve bir lisans eğitimi veren fakülte bulunmaktadır. Lisans seviyesinde Balıkçılık Teknoloji Mühendisliği, Deniz Ulaştırma İşletme Mühendisliği ve Denizcilik İşletmeleri Yönetimi bölümleri yer alırken, ön lisans seviyesinde Deniz Ulaştırma ve İşletme, Gemi İnşaatı ve Gemi Makineleri İşletmeciliği bölümleri bulunmaktadır. Samsun'da ise bir lise ve ön lisans eğitimi sunan bir meslek yüksekokulu bulunmaktadır. Bu okulda Deniz ve Liman İşletmeciliği bölümü eğitim vermektedir. Fatsa Deniz Bilimleri Meslek Yüksekokulu, öğrencilere kapsamlı bir eğitim sunmak amacıyla çeşitli laboratuvarlar ve uygulama merkezleri ile donatılmıştır. Bu laboratuvarlar ve merkezler arasında Seyir, Elektronik Seyir, Vardiya Tutma, Meteoroloji, Gemi Kullanma, Gemi Yapısı ve Dengesi, Yük Elleçleme, Yangın Önleme, Can Kurtarma Araçları, Sağlık Bilgisi, Denizde Haberleşme, Fizik, Deniz Kimyası, Termodinamik, Elektroteknik, Teknik Resim, Gemi Makineleri Atölyesi, Otomatik Kontrol, Köprü Üstü Simülatörü ve Yangın Eğitim Uygulama Merkezi bulunmaktadır. Bu tesisler, öğrencilerin denizcilik alanında gerekli bilgi ve becerileri uygulamalı olarak öğrenmelerini sağlamak ve sektöre yönelik yetkin bireyler yetiştirmektedir (Yaşar, 2012).

Ordu Üniversitesi Fatsa Deniz Bilimleri Fakültesi, denizcilik sektörü açısından önde gelen üniversiteler arasında yer alan hem lisans hem de ön lisans programlarına sahiptir. Fakülte, Uluslararası Denizcilik Üniversiteleri Birliği'ne (IAMU) üyelik başvurusunda bulunmuştur. 11-12 Ocak 2023 tarihlerinde IAMU temsilcileri tarafından yapılan incelemeler sonucunda, 17 Nisan 2023'te Finlandiya'da düzenlenen Uluslararası Yürütme Kurulu toplantısında okulun üyelik başvurusu kabul edilmiştir. Bu gelişmeyle Ordu Üniversitesi Fatsa Deniz Bilimleri Fakültesi, IAMU üyesi olarak dünyanın önde gelen denizcilik eğitimi veren 71 üniversitesinden biri olmuştur. IAMU'nun üyesi olduğu 37 ülkeden 71 üniversite arasında İsveç'teki Dünya Denizcilik Üniversitesi, Japonya'daki Kobe Üniversitesi, ABD'deki Massachusetts Denizcilik Akademisi ve İngiltere'deki Liverpool John Moores Üniversitesi bulunmaktadır. Türkiye'den ise Dokuz Eylül Üniversitesi, İstanbul Teknik Üniversitesi, Karadeniz Teknik Üniversitesi, Piri Reis Üniversitesi, Yıldız Teknik Üniversitesi ve Ordu Üniversitesi Fatsa Deniz Bilimleri

Fakóltesi IAMU üyesidir. Ayrıca IAMU 2024 yılı için destek vereceği dört projeden biri, Ordu Üniversitesi Fatsa Deniz Bilimleri Fakóltesi Deniz Ulaştırma İşletme Mühendisliği bölümünde görev yapan iki öğretim görevlisinin projesidir. Projenin konusu, IAMU'nun "Daha Yeşil ve Temiz Taşımacılık" (Greener and Cleaner Shipping) teması kapsamındadır (T.C. ODÜ, 2023).

3.4.1.1 Gemi makineleri işletmeleri

Gemi Makineleri İşletmeleri bölümünün amacı, küreselleşen dünyada ulusal ve uluslararası denizcilik sektöründe görev alacak gemi makine zabiti yetiştirmektir. Mezunlar, denizcilik sektöründe çeşitli alan ve kademelerde çalışarak sektörün ihtiyaçlarını karşılamaktadır (T.C. ODÜ, 2018). Makine zabitinin görev tanımı ise, *"750 KW ile 3000 KW arasında makine ile yürütölen yakın kıyısız sefer bölgesinde çalışan gemilerde, gemi makinelerini çalıştıran, sevk ve idaresinden sorumlu kişidir."* şeklinde tanımlanmaktadır (T.C. KTÜ, 2023).

Gemi makineleri işletmeleri bölümünün mezunlarının görevleri arasında, gemi açık denizlerde hareket ederken makine dairesinde nöbet tutarak herhangi bir sorun yaşanmasını önlemek yer alır. Ayrıca, gemi için yağ, yakıt ve su alımı sırasında gözetim yapar. Makine dairesinde meydana gelen herhangi bir sorunda, başmühendisi bilgilendirir. Periyodik olarak makine dairesindeki olayları kaydeder ve bu kayıtları makine kayıt defterine işler. Kayıtlar, makinenin basıncı, ısısı, yağ seviyesi gibi makinenin çalışma düzenini etkileyen unsurları içerir ve bu unsurlarda olağandışı bir durum meydana geldiğinde başmühendise bildirilir. Gemi üzerindeki yangın tatbikatlarına da katılır. Makine zabitanları, kapalı ortamlarda çalışmaya uygun, gürültüden etkilenmeyen ve gürültölü ortamlarda sesleri ayırt edebilme yeteneğine sahip kişilerden oluşur. Genellikle gemilerde makine dairesinde görev yaparlar ve bu ortamın gürültölü ve yağlı olması nedeniyle, bu çalışma şartlarından etkilenmeyecek kişiler tarafından tercih edilen bir meslektir (Atak, 2017).

Gemi Makineleri İşletmeciliği Programı mezunları, çeşitli alanlarda çalışma fırsatına sahiptirler. Bu çalışma alanları arasında; bakım ve onarım, tersane işletmeciliği, deniz taşımacılığı işletmeleri ve gemiler, gemi havuzlama işletmeciliği, gemi sigorta işletmeleri, gemi söküm tersane işletmeciliği, gemi yan sanayi işletmeciliği, gemi inşa tersane işletmeciliği ve balıkçılık endüstri işletmeleri bulunmaktadır (T.C. ODÜ, 2018).

Gemi Makine Zabiti eğitimi, Meslek Yüksekokullarının Gemi Makine İşletme bölümleri tarafından verilmektedir. Bu bölüme girebilmek için öncelikle lise veya dengi bir okuldan mezun olunması ve ÖSYM tarafından yapılan üniversiteye giriş sınavında yeterli puanın alınması gerekmektedir. Bu koşulları sağlayan öğrenciler, okula kayıt yaptırarak 2 yıl süren bir

eğitim alabilirler. Bu eğitim hem teorik hem de pratik bilgileri kapsamaktadır. Mezun olan öğrenciler, gemilerde vardiya zabiti olarak çalışabilmektedirler. Ayrıca, 4 yıllık fakültelere geçiş yapma hakkına sahip olup, bu sınavı başarıyla geçtiklerinde lisans eğitimini tamamlayarak uzak yol vardiya mühendisliği veya baş mühendislik gibi pozisyonlarda gemilerde çalışma imkânına sahip olmaktadır (YÖK, 2023c). Gemi makine zabiti olma yolunda ilk adım, Gemi Makine İşletmeciliği programına kayıt yaptırmakla başlamaktadır. Öte yandan Türkiye’de oldukça tercih edilen bir okul olması açısından Ordu Üniversitesi Fatsa Meslek Yüksekokulu kontenjanları her yıl dolmaktadır (Tablo 3.10).

Tablo 3.10 Ordu Üniversitesi Fatsa MYO Gemi Makineleri İşletmeciliği Bölümü
Kontenjanları

Tarih	2023	2022	2021
Toplam Kontenjan	54	52	52
Toplam yerleşen	52	52	52
İlk yerleşme oranı	%96,3	%100	%100

Kaynak: (YÖK, 2023c).

Tablo 3.10'da 2021-2022 eğitim öğretim yılında Gemi Makine İşletmeciliği programının kontenjanının aynı kaldığı gözlemlenmiştir. 2023 yılında kontenjan, 2 öğrenci adayı kadar bir artış göstermiştir. Ancak, bu artışa rağmen, her üç yılda da kayıt yaptıran kişi sayısında herhangi bir değişiklik yaşanmamıştır. Okul sahip olduğu kontenjan sayısı ile gerekli kayıtlara ulaşmıştır. Bu durum okul ve bölüm açısından olumlu bir durumdur. Bölümdeki kontenjan sayılarının cinsiyet dağılımı son üç yıllık verileri Tablo3.11 verilmiştir.

Tablo 3.11 Ordu Üniversitesi Fatsa MYO Gemi Makineleri İşletmeciliği Bölümü Cinsiyet
Dağılımı

	2023		2022		2021	
	Sayı	Oran	Sayı	Oran	Sayı	Oran
Kız	2	%3,9	1	1.9	2	%3,9
Erkek	50	%96,2	51	%98,1	50	%96,2

Kaynak: (YÖK, 2023c).

Tablo 3.11'de, Gemi Makine İşletmeciliği bölümüne son üç yılda (2021, 2022, 2023) kayıt yaptıran öğrencilerin cinsiyet dağılımı incelendiğinde, bölümün ağırlıklı olarak erkek öğrenciler tarafından tercih edildiği gözlemlenmektedir. 2021 yılında 2, 2022 yılında 1, ve 2023 yılında ise 2 kız öğrenci bu bölümü tercih etmiştir. Bölüm mezunları, tersanelerde gemi inşasında ara eleman olarak çalışabildikleri gibi gemilerde makine zabitanı olarak da görev

almaktadırlar. Gemi makine dairelerinde çalışan iş gücünün çoğunlukla erkeklerden oluşmasının en önemli nedenlerinden birini ağır çalışma koşulları oluşturmaktadır. ODÜ Fatsa MYO Gemi İşletmeciliği bölümü öğrencilerinin mezun oldukları okullar çeşitlilik arz etmektedir (Tablo 3.12).

Tablo 3.12 Ordu Üniversitesi Fatsa MYO Gemi Makineleri İşletmeciliği Bölümü Öğrencilerinin Mezun Oldukları Lise Alanları

Lise alanı	2023		2022		2021	
	Yerleşen sayısı	Oran	Yerleşen sayısı	Oran	Yerleşen sayısı	Oran
Toplam	52	100%	52	100%	52	100%
(9008) Alan Yok	21	%40,4	20	%38,5	22	%42,3
(6010) Denizcilik	18	%34,6	17	%32,7	19	%36,5
(6033) Makine Teknolojiler	3	%5,8	2	%3,9		
(6014) Endüstriyel Otomasyon Teknolojisi	2	%3,9			2	%3,9
(6016) Gemi Yapımı	2	%3,9			2	%3,9
(6208) Sağlık Hizmetleri	2	%3,9	2	%3,9	3	%5,8
(6006) Bilişim Teknolojileri	1	%1,9				
(6009) Çocuk Gelişimi ve Eğitimi	1	%1,9				
(6026) İmam hatip	1	%1,9	5	9,60%		
(6312) Fen ve sosyal Bilimler Programı	1	%1,9	1	%1,9		
(6303) Fen Bilimleri			1	%1,9	2	%3,9
(6013) Elektrik-Elektronik Teknolojisi			1	%1,9		
(6040) Muhasebe ve Finansman			1	%1,9		
(6019) Grafik ve Fotoğraf					1	%1,9
(6021) Halkla İlişkiler			1	%1,9		
(6039) Motorlu Araçlar Teknolojileri			1	%1,9	1	%1,9

Kaynak: (YÖK, 2023c).

Tablo 3.12'de, 2021, 2022 ve 2023 yıllarına ait verileri karşılaştırdığımızda, Gemi Makineleri İşletme bölümüne yapılan tercihlerin farklı lise alanlarından mezun olan öğrenciler tarafından yapıldığı gözlemlenmektedir. Tabloya göre en dikkat çekici bulgu, gemi makineleri işletme bölümüne en fazla kontenjanın 9008 alan kodu ile mezun olan öğrenciler tarafından tercih edilmesidir. 9008 alan kodu olan halk arasında düz lise diye tabir edilen Anadolu Liselerden gelen öğrencilerin bu bölümü en çok tercih eden grup olduğunu göstermektedir. İkinci sırada ise, 6010 alan kodu ile denizcilik bölümü mezunlarının tercihlerinin yer aldığı görülmektedir. Diğer tercihlerin dağılımında ise sağlık hizmetleri, imam hatip, sosyal bilimler lisesi, grafik ve fotoğrafçılık, muhasebe ve finansman, çocuk gelişimi gibi meslek liselerinden mezun olan öğrencilerin, kendi alanlarına devam niteliğinde olmayan bölümleri tercih ettikleri dikkat çekmektedir. Bu durum (6033) Makine Teknolojiler (6014) Endüstriyel Otomasyon Teknolojisi

(6016) Gemi Yapımı (6006) Bilişim Teknolojileri (6303) Fen Bilimleri (6013) Elektrik-Elektronik Teknolojisi mezunları tercih etmemiş ya da az tercih etmiş olmaları beşerî sermaye kaybı olarak yorumlanabilir. Mesleki ve teknik lise eğitimi sürecinde verilen eğitim, kamunun okul açma politikaları, öğrencilerin lise hayatlarında geçirdikleri zaman ve ailelerin maddi katkıları göz önüne alındığında, öğrencilerin eğitim aldıkları meslek liselerinin devamı niteliğinde olmayan bir üst eğitime geçmeleri, öğrenci, aile ve kamu açısından kayıplara yol açmaktadır.

3.4.1.2 Deniz ulaştırma ve işletme bölümü

Bölümden mezun olan öğrenciler, uygun niteliklere sahip gemilerde vardiya zabiti olarak görev alabilmektedirler. Ayrıca, gemi içindeki personel yönetiminden limanların kara ayaklarında deniz ulaştırma ve lojistik bölümünde sefer planlaması yapmaya, tersane ve limanlarda tedarik yönetiminden özel sektörlerde gemi sigortacılığı, liman ve tersane yönetim birimlerinde ara eleman olarak çalışabilmektedirler. Gemi Makineleri İşletmeciliği bölümünün müfredatı geniş bir yelpazeyi kapsamaktadır. Öğrenciler, mesleki denizcilik eğitiminin yanı sıra, temel hukuk, ekonomi, ulaştırma ve lojistik gibi konularda da eğitim almaktadırlar. Mezunlar, "Deniz Ulaştırma ve İşletme Teknikeri" unvanıyla mezun olmaktadır. Bu bölüm, küresel ölçekte uluslararası gemilerde görevlendirilecek vardiya zabitleri yetiştirmektedir. Mezunlar, eğitim süreçlerinde bir yıl (12 ay) uygulamalı pratik eğitim aldıktan sonra, Türkiye Cumhuriyeti Denizcilik Bakanlığı'nın Gemi Adamları Sınav Merkezi (GASAM) tarafından yapılan sınavlarda başarılı olduklarında, 500-3000 gross ton ölçeğindeki gemilerde vardiya zabiti olarak çalışmaya başlayabilmektedirler. Ordu-Samsun bölgesindeki Ordu ilinde bulunan Fatsa Denizcilik Meslek Yüksekokulu, Deniz Ulaştırma ve İşletme bölümü 2007-2008 eğitim ve öğretim yılında kurulmuştur. Bu bölüm, Fatsa Meslek Yüksekokulu'nun Motorlu Araçlar ve Ulaştırma Teknolojileri içinde yer almaktadır ve 300 GRT kadar olan gemilerde zabıt ihtiyacını karşılamak amacıyla iki yıllık bir ön lisans programı olarak yapılandırılmıştır. Mezuniyet için öğrencilerin 120 AKTS kredi tamamlaması, genel not ortalamasının 2,00'ın altında olmaması ve okul tarafından öngörülen 1 aylık stajı tamamlaması gerekmektedir. Okulda teorik derslerin yanı sıra pratik ve uygulamalı dersler de sunulmaktadır. Öğrenciler, köprü üstü simülatörü, seyir laboratuvarı, denizde güvenlik laboratuvarı, gemicilik laboratuvarı ve ilk yardım laboratuvarlarında uygulamalı eğitimler almaktadırlar. Ayrıca birinci sınıfta Deniz Hukuku, Deniz Kimyası, Gemicilik, Deniz Haberleşme I ve II derslerini içerirken; ikinci sınıfta Yük İşlemleri, Gemi Stabilitesi, Ardiye Standartları, Elektronik Seyir Sistemleri, Denizcilik İngilizcesi, Elektroteknik, Gemi Manevrası, Göksel Seyir, Liderlik ve Ekip Çalışması ve

Meteoroloji dersleri verilmektedir (T.C. ODÜ, 2020b). ODÜ Fatsa MYO Deniz Ulaştırma ve İşletme Bölümü 2021 -2023 yılları arasında kontenjan dağılımı şu şekildedir (Tablo 3.13).

Tablo 3.13 Ordu Üniversitesi Fatsa MYO Deniz Ulaştırma ve İşletme Bölümü Kontenjan Dağılımı,

Tarih	2023	2022	2021
Toplam Kontenjan	64	62	62
Toplam yerleşen	62	62	62
İlk yerleşme oranı	96,90%	100%	100%
Kesin kayıt yaptıran	51	56	61
Kazanıp kayıt yaptırmayan	11	6	1

Kaynak: (YÖK, 2023a).

Tablo 3.13'te, Deniz Ulaştırma ve İşletme Bölümü'nün 2021 ve 2022 yıllarında toplam kontenjanı 62 kişi olarak belirlenmişken, 2023 yılında bu sayı 64 kişiye yükseltilmiştir. Ancak kesin kayıt yaptıran öğrenci sayısı 2021 yılında 61, 2022 yılında 56 ve 2023 yılında 51 kişi olarak kaydedilmiştir. Son üç yılın verileri incelediğinde, 2023 yılında kazanan ancak kayıt yaptırmayan öğrenci sayısının 11 kişiye yükselmiştir. Bu durum, 2023 yılı için kontenjan artışına rağmen kesin kayıt sayılarında bir düşüş yaşandığını göstermektedir. Öte yandan ODÜ Fatsa MYO Deniz Ulaştırma ve İşletme Bölümü cinsiyet dağılımı şu şekildedir (Tablo 3.14).

Tablo 3.14 Ordu Üniversitesi Fatsa MYO Deniz Ulaştırma ve İşletme Bölümü Cinsiyet Dağılımı

	2023		2022		2021	
	Sayı	Oran	Sayı	Oran	Sayı	Oran
Kız	8	%12,9	10	%16,1	2	%3,2
Erkek	54	%87,1	52	%83,9	60	%96,8

Kaynak: (YÖK, 2023a).

Tablo 3.14'te Deniz Ulaştırma ve İşletme Bölümü'ne son üç yılın verilerine göre kayıt yaptıran kız öğrencilerin sayısındaki değişiklikler gözlemlenmiştir. 2021 yılında bölüme 2 kız öğrenci kayıt yaptırırken, bu sayı 2022 yılında 10'a ve 2023 yılında 8'e yükselmiştir. 2021 yılına kıyasla kız öğrencilerin bölüm tercihinde bir artış gözlemlenmiştir. Bu kapsamda kız öğrencilerin bölüme olan ilgisi artmıştır. Bölümün gemi ve vardiya zabiti yetiştirmenin yanı sıra denizcilik sektörünün kara bağlantıları, tersanelerde, denizcilik sigortasında ve denizcilik firmalarında sunduğu iş imkânlarının, kız öğrencilerin sektörü seçmesinde etkili olduğu söylenebilir. Ancak, kız öğrenci sayısının erkek öğrenci sayısına kıyasla oldukça az olduğu görülmektedir. ODÜ

Fatsa MYO Deniz Ulaştırma ve İşletme Bölümü öğrencilerinin mezun oldukları lise alanları Tablo 3.15 verilmiştir.

Tablo 3.15 Ordu Üniversitesi Fatsa MYO Deniz Ulaştırma ve İşletme Bölümü Öğrencilerinin Mezun Oldukları Lise Alanları

Lise alanı	2023		2022		2021	
	Yerleşen sayısı	Oran	Yerleşen sayısı	Oran	Yerleşen sayısı	Oran
Toplam	62	100%	62	100%	62	100%
(9008) Alan Yok	33	%53,2	35	%56,5	21	%33,9
(6010) Denizcilik	18	%29,0	21	%33,9	29	%46,8
(6033) Makine Teknolojiler					1	%1,6
(6016) Gemi Yapımı			1	%1,6		
(6208) Sağlık Hizmetleri			2	%3,2	1	%1,6
(6006) Bilişim Teknolojileri	1	%1,6				
(6009) Çocuk Gelişimi ve Eğitimi						
(6026) İmam hatip	4	%6,5	1	%1,6	4	%6,5
(6312) Fen ve sosyal Bilimler Programı			1	%1,6		
(6303) Fen Bilimleri	3	%4,3			2	%3,2
(6013) Elektrik-Elektronik Teknolojisi	1	%1,6			1	%1,6
(6054) Uçak Bakımı			1	%1,6		
(6019) Grafik ve Fotoğraf	1	%1,6				
(6051) Tasarım Teknolojileri	1	%1,6				
(6057) Yiyecek ve İçecek Hizmetleri					1	%1,6
(6022) Tapu Kadastro					1	%1,6
(6030) Konaklama ve Seyahat Hizmetleri					1	%1,6

Kaynak: (YÖK, 2023a).

Tablo 3.15’te, son üç yıl boyunca yerleşen öğrencilerin mezun oldukları lise alanları incelenmiştir. Bu verilere göre, denizcilik liselerinin devamı niteliğinde eğitim veren bu bölümü tercih eden öğrenci sayısında bir düşüş gözlemlenmiştir. 2021 yılında, bu bölümü %46,8 oranında 29 öğrenci tercih ederken, 2022 yılında %33,9 oranında 21 öğrenci ve 2023 yılında ise %29,0 oranında 18 öğrenci tercih etmiştir. Son üç yılda denizcilik liselerinden gelen öğrenci sayısındaki düşüş dikkat çekicidir.

Denizcilik liseleri dışındaki alanlardan mezun olan öğrenciler de bu bölümü tercih etmiştir. Örneğin, Tapu Kadastro, İmam Hatip, Grafik ve Fotoğrafçılık gibi sektöre doğrudan bağlantısı olmayan alanlardan gelen öğrenciler arasında bu bölümün tercih oranı artmıştır. Bu durumun ortaya çıkmasında; öncelikle denizcilik sektöründe gemi adamlarına duyulan ihtiyacın sürekli olarak artması etkili olurken hem ulusal hem de uluslararası sularda yüksek ücretle çalışma imkânının sağlanması önemli bir faktör olarak görülmektedir. Ayrıca, Türkiye’de

yükseköğrenime geçiş sınavında meslek lisesi öğrencilerinin bir üst kademe eğitime geçişte yeterli başarıyı göstermemiş olmaları da bu duruma etki etmektedir. Dünyada denizcilik sektörünün yükselen grafiği, iş bulma olanaklarının genişlemesi ve yüksek ücretler, sektöre olan ilgiyi artırırken, denizcilik liselerindeki öğrencilerin bu alana olan tercihindeki düşüş önemli bir araştırma konusunu oluşturmaktadır.

3.4.1.3 Gemi inşaat bölümü

Denizcilik sektörünün kara ayağını oluşturan tersanelerde, deniz araçlarının her tür gemi ve teknenin inşaatı, tamir ve bakım-onarımında görevlendirilmek üzere vasıflı teknik donanıma sahip ara eleman ihtiyacını karşılamak amacıyla kurulmuş bir bölümdür. Mezunlar, genellikle tersanelerde deniz araçlarının inşası, bakım ve onarımında ayrıca deniz araçlarının ve gemilerin makine aksamalarının imalatını yapan firmalarda çalışmaktadır. Bu bölüm, iki yıllık bir ön lisans programıdır (T.C. ODÜ, 2024).

Fatsa Meslek Yüksekokulu Gemi İnşaatı Bölümü, birinci sınıf öğrencilerine şu dersler okutulmaktadır: Teknik Resim II, İmalat İşlemleri II, Araştırma Yöntem ve Teknikleri, Matematik II, Gemi Geometrisi ve Gemi Elemanları. Aynı şekilde ikinci sınıfta Proje, Gemi Yardımcı Makine Sistemleri, Tersane Organizasyonu, Kaynak Teknolojisi ve Kontrolü, Gemi Elektrik ve Elektronik, İş Güvenliği, Mesleki İngilizce, Gemi Mukavemeti ve Hidrodinamik Dizayn dersleri verilmektedir (T.C. ODÜ, 2020a). ODÜ Fatsa MYO Gemi İnşaat Bölümü son üç yıllık kontenjan verileri şu şekildedir (Tablo 3.16).

Tablo 3.16 Ordu Üniversitesi Fatsa MYO Gemi İnşaat Bölümü Kontenjanları

Tarih	2023	2022	2021
Toplam Kontenjan	54	52	52
Toplam yerleşen	52	52	52
İlk yerleşme oranı (%)	96,3	100	100
Kesin kayıt yaptıran	41	43	47
Kazanıp kayıt yaptırmayan	11	9	5

Kaynak: (YÖK, 2023b).

Tablo 3.16’da 2021 ve 2022 yıllarında toplam kontenjanın 52 kişi olarak belirlendiği, 2023 yılında ise kontenjanın 54 kişiye çıkarıldığı görülmektedir. Ancak kazanmasına rağmen kayıt yaptırmayan öğrenci sayısında bir artış yaşanmıştır. 2021 yılında 5, 2022 yılında 9, ve 2023 yılında ise 11 kişi kayıt yaptırmamıştır. Son üç yılda kazanmasına rağmen kayıt yaptırmayan öğrenci sayısında negatif yönlü bir gelişme gözlemlenmektedir. Öte yandan ODÜ Fatsa MYO Gemi İnşaat Bölümü cinsiyet verileri şu şekildedir (Tablo 3.17).

Tablo 3.17 Ordu Üniversitesi Fatsa MYO Gemi İnşaat Bölümü Cinsiyet Dağılımı

	2023		2022		2021	
	Sayı	Oran	Sayı	Oran	Sayı	Oran
Kız	9	%17,3	9	%17,3	3	%5,8
Erkek	43	%82,7	43	%82,7	49	%94,2
Toplam	52		52		52	

Kaynak: (YÖK, 2023b).

Tablo 3.17'ye göre, 2021 yılında kız öğrenci sayısı 3 iken, 2022 ve 2023 yılları arasında bu sayıda 9 kişiye yükselmiştir. Söz konusu bölüm, genellikle erkek öğrenciler tarafından tercih edilen bir programdır. Mezuniyet sonrası iş olanaklarının denizcilik sektörünün kara ayağında yani tersanelerde gemi inşaatı ve onarımı gibi alanlarda yoğunlaşması kız öğrenciler arasında kısmen bir ilgiye yol açmaktadır. ODÜ Fatsa MYO Gemi İnşaat Bölümüne gelen öğrencilerin mezun oldukları lise alanlı çeşitlilik göstermektedir (Tablo 3.18).

Tablo 3.18 Ordu Üniversitesi Fatsa MYO Gemi İnşaat Bölümü Öğrencilerinin Mezun Oldukları Lise Alanları

	2023		2022		2021	
Lise alanı	Yerleşen sayısı	Oran	Yerleşen sayısı	Oran	Yerleşen sayısı	Oran
Toplam	52	%100	52	%100	52	%100
(9008) Alan Yok	39	%75,0	30	%57,7	33	%63,5
(6010) Denizcilik	4	%7,7	1	%1,9	1	%1,9
(6033) Makine Teknolojiler			1	%1,9		
(6016) Gemi Yapımı			5	%9,6	4	%7,7
(6208) Sağlık Hizmetleri	2	%3,9	1	%1,9	2	%3,9
(6006) Bilişim Teknolojileri	2	%3,9	2	%3,9		
(6009) Çocuk Gelişimi ve Eğitimi			1	%1,9		
(6026) İmam hatip	1	%1,9	3	%5,8	5	%9,6
(6312) Fen ve sosyal Bilimler Programı					2	%3,9
(6303) Fen Bilimleri			3	%5,8		
(6013) Elektrik-Elektronik Teknolojisi	1	%1,9	1	%1,9	1	%1,9
(6040) Muhasebe ve Finansman	2	%3,9	1	%1,9		

(6053) Tesisat Teknolojisi			1	%1,9		
(6054) Uçak Bakımı			1	%1,9		
(6307) Sosyal Bilimler			1	%1,9		
(6027) İnşaat Teknolojileri	1	%1,9			1	%1,9
(6029) Kimya Teknolojileri					1	%1,9
(6056) Yenilenebilir Enerji Teknolojileri					1	%1,9
(6019) Grafik ve Fotoğraf					1	%1,9

Kaynak: (YÖK, 2023b).

Tablo 3.18’de, Gemi İnşaatı programına son üç yıl (2021, 2022, 2023) boyunca yerleşen öğrencilerin profilini incelediğimizde, denizcilik liselerinden gelen öğrencilerin oranının oldukça düşük olduğu görülmektedir. 2021 ve 2022 yıllarında bu oran %1,9 iken 2023 yılında %7,7 olarak gerçekleşmiştir. Aynı şekilde üç yıl boyunca farklı mesleki liselerden gelen öğrencilerin tercih oranı artmıştır. Denizcilik eğitimi veren liselerden mezun olan öğrenciler, bir üst öğrenim programını tercih ettikleri takdirde ek puan verilmesine rağmen toplam puanları MYO puan seviyelerine ulaşamamaktadır. Bu durumun ortaya çıkmasında özellikle 11. ve 12. sınıflarda iken meslek derslerinin yoğunluğu, TYT sınavında gerekli olan Türkçe, matematik, fen ve sosyal bilimler derslerinin azlığı ve son yıl okul stajlarının yapılması gibi nedenler etkili olmaktadır. Diğer liselerden mezun olan öğrenciler ise ek puan almadıkları halde üniversite sınavında gerekli başarıyı göstererek denizcilik alanında eğitim veren MYO'lara kolaylıkla yerleşebilmektedir. Denizcilik liselerinin devamı olarak kabul edilen ve denizcilik eğitimi veren MYO'lara geçişlerdeki bu düşüş önemli bir problem alanını oluşturmaktadır. Bu kapsamda Gemi Makine ve İşletmeciliği, Deniz ulaştırma ve işletme, Gemi İnşaat programlarına tercih eden öğrenciler genel itibarıyla denizcilik liselerinden sonra denizcilik MYO bölümlerini tercih etmemektedirler. Diğer bir ifade ile bu programları tercih eden öğrencilerin büyük bir çoğunluğu alan dışı liselerden gelmektedir. Nitekim çocuk gelişimi, halkla ilişkiler, grafik ve fotoğrafçılık bölümlerinden denizcilik MYO bölümlerine öğrenciler gelmektedir. Programı en çok tercih eden öğrenci grubu mesleki teknik eğitim almamış diğer bir ifade ile doğrudan alanı olmayan öğrenci grubudur. Bu durum mesleki teknik liselerine yapılan kamu yatırımları ve öğrencilerin lise eğitim dönemi boyunca aldıkları eğitim süresi maliyeti göz önüne alındığında beşerî sermayede kayıpların olduğu görülmektedir.

Programları tercih eden cinsiyet dağılımı incelendiğinde sektör halen erkek egemen bir sektördür. Sektörün çalışma koşulları özellikle bu tercihi doğrudan etkilemektedir. Nitekim gemi adamları, liman ve tersanelerde çalışanların çoğunluğu erkeklerden oluşmaktadır.

Bu kapsamda Türkiye’de ilgili kurumların denizcilik alanında kendini geliştiren ve eğitim kalitesini arttıran yönde politikalar geliştirmesi ve uygulaması büyük önem taşımaktadır. Buna göre örneğin; denizcilik sektöründe eğitim veren liselerin ve MYO puanları arttırılmalı programı tercih edecek adayların isteyerek ve bilinçli tercihlerle gelmesi sağlanmalıdır. Puana göre bir okula yerleşme mantığı ile yapılan tercihler ilgili tercihte bulunmama veya farklı alanlarda tercihte bulunma problemini ortaya çıkarmaktadır. Bu durum mezun olan öğrencilerin sektörde iş hayatına girişlerini de olumsuz yönde etkilemektedir.

3.4.2 Lisans düzeyinde eğitim

Denizcilik sektörü, gemi yapımından gemi üzerindeki personel yönetimine, liman çalışanlarından balıkçılığa ve deniz brokerlarına kadar geniş bir yelpazede birçok meslek grubunu kapsayan büyük bir sektördür. Türkiye genelinde bu sektöre işgücü sağlayan birçok üniversite ve fakülte bulunmaktadır. Bu kapsamda; İstanbul Teknik Üniversitesi, Yıldız Teknik Üniversitesi, Dokuz Eylül Üniversitesi, Karadeniz Teknik Üniversitesi, Piri Reis Üniversitesi ve Ordu Üniversitesi başta olmak üzere 2023 verilerine göre, Türkiye genelinde 17 üniversitede denizcilik alanında lisans eğitimi verilmektedir.

Bu kapsamda Deniz İşletme Yönetimi bölümünde öğrenciler, deniz ticareti, deniz hukuku, denizcilik mesleki İngilizcesi gibi konularda eğitim almaktadırlar. Bölüm mezunları ise limanlarda lojistik alanında operasyon uzmanı başta olmak üzere liman işletmeleri yönetiminde ve deniz taşımacılığının operasyonel ve organizasyonel süreçlerinde görev alabilmektedirler (T.C. PRU, 2024b).

Aynı şekilde Deniz Ulaştırma İşletme Mühendisliği bölümünde matematik, fizik, kimya ve mühendislik derslerinin yanı sıra gemilerde seyir ve gemi yönetimi konularında eğitim verilmektedir. Bölüm mezunları, T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Gemi Adamları Sınav Merkezi tarafından düzenlenen sınavlara girerek "Uzak Yol Vardiya Zabiti" belgesi alabilmekte ve ticari gemilerde 2. ve 3. zabit olarak çalışabilmektedirler (T.C. PRU, 2024a).

Öte yandan Gemi Deniz Teknolojileri Mühendisliği bölümü Türkiye genelinde yalnızca İstanbul Teknik Üniversitesi'nde bulunmakta ve açık deniz gemileri, sondaj gemileri ve petrol platformları tasarımlarına yönelik eğitim vermektedir (T.C. İTÜ, 2024b). Gemi İnşaatı ve Gemi Makineleri Mühendisliği Bölüm mezunları ise su üstündeki ve su altı deniz araçlarının

tasarlanmasına yönelik işlerde çalışabilirlerken(T.C. İTÜ, 2024). Gemi Makineleri İşletmeleri Mühendisliği bölümü mezunları, T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Gemi Adamları Sınav Merkezi tarafından düzenlenen sınavlara girerek "Uzak Yol Vardiya Mühendisi" belgesi alabilmektedirler. Bu belgenin alınmasından sonra, 36 ay veya daha fazla süre denizlerde çalışan mezunlar "Uzak Yol 2. Mühendis" unvanı alabilmekte ve tekrar 36 aylık deniz çalışmasının ardından "Uzak Yol Başmühendis" unvanına sahip olabilmektedirler (T.C. YTÜ, 2024). Son olarak Gemi ve Yat Tasarımı bölümü deniz araçlarının iç ve dış tasarımına yönelik eğitim veren bir bölüm olma özelliği taşımaktadır (T.C. MALTEPE ÜNİ, 2024).



4. BÖLÜM: KARADENİZ BÖLGESİNDE DENİZCİLİK SEKTÖRÜ VE DENİZCİLİK EĞİTİMİ: ORDU -SAMSUN İLLERİ

4.1 Tarihi Gelişimi

Karadeniz, Türkiye'nin denize kıyısı olan ve kuzeyinde yer alan bölgelerinden biridir. İklim koşulları ve engebeli arazileri ile ulaşım açısından çeşitli zorluklar içermektedir. Bölgenin önemli limanları arasında; Zonguldak, Trabzon, Rize, Giresun, Samsun ve Ordu yer almaktadır.

Samsun Limanı, 19. yüzyılda önemli hale gelen liman şehirlerinden biridir. Samsun, Anadolu'nun iç bölgelerindeki şehir merkezlerinin denize açılan anahtarı olarak işlev görmektedir. Ancak, uzun süre yalnızca iskele olarak hizmet vermiştir. Karadeniz'in sürekli hareketli ve dalgalı deniz koşulları nedeniyle, kalıcı bir liman yapımının gerçekleştirilmesi uzun süre ertelenmiştir (Serbestoğlu, 2015). Türkiye'nin en büyük limanlarından biri olan Samsun Limanı Karadeniz Bölgesi'nin demiryolu bağlantısı olan tek limanıdır. Samsun-Sivas demiryolu, bu noktada büyük bir önem arz etmektedir. Samsun, Anadolu'dan gelen ve Anadolu'ya gidecek yüklerin toplandığı bir liman şehri olarak işlev görmektedir. Liman, demiryolu ve karayolu bağlantıları aracılığıyla; Sinop, Çorum, Amasya, Ordu, Sivas, Erzincan, Yozgat, Tokat, Kastamonu, Ankara, Kırşehir, Kayseri, Niğde, Konya ve Malatya gibi Anadolu şehirlerinin deniz ticaret ağlarını oluşturmaktadır. Samsun Limanı'nın inşaatına yönelik etüt çalışmaları 1910 yılında başlamıştır. 1912 yılında etüt çalışmaları ve projeler tamamlanmış ancak I. Dünya Savaşı'nın patlak vermesi nedeniyle proje hayata geçirilememiştir. I. Dünya Savaşı'ndan sonra Türkiye Cumhuriyeti'nin kurulmasıyla birlikte liman inşaatı için çeşitli girişimlerde bulunulmuştur. 1950 yılında Samsun Limanı için yeniden etüt çalışmaları ve projelendirme işlemleri yapılmış; 1953 yılında inşaatına başlanmış ve 1962 yılında tamamlanmıştır. Liman, şehre ticaret hareketliliği kazandırmış ve küreselleşmenin etkisiyle deniz taşımacılığında faaliyetleri her geçen gün artmaktadır (Yılmaz, 2014).

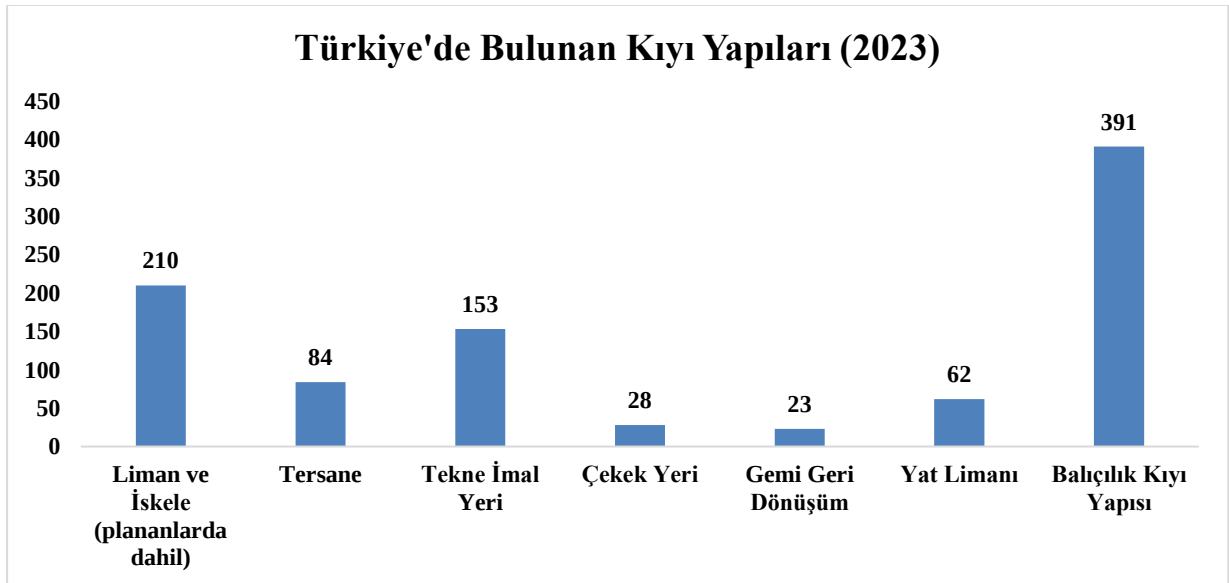
Öte yandan Ordu Limanı, gemilere yükleme, boşaltma ve yakıt ihtiyaçlarını karşılama hizmetleri sunmaktadır (Gençtürk, 2012). Ordu ilinde yer alan Ünye Limanı ise Ordu ilinin Ünye ilçesinde yer almaktadır ve çeşitli büyüklükteki gemilere yük elleçleme, yükleme, boşaltma ve yakıt sağlama hizmeti sunmaktadır. Limanın toplam alanı, rıhtımlar dahil olmak üzere 766 500 metrekaredir ve 15 000 metrekarelik bir gümrük alanı bulunmaktadır. Liman 1995 yılında faaliyete geçmiştir ve 150 metre rıhtım uzunluğuna ve 7 metre derinliğe sahiptir. Limandan çimento, klinker, sunta, bentonit, magnezit, mobilya, taş kömürü, kereste, odun, makine ve tomruk ithalatı yapılmaktadır (Balık, 2017). Ünye Limanı'na ek rıhtımlar eklenerek

yüksek tonajlı gemilerin limana yanaşabilmesi sağlanmıştır. Ayrıca, limanda yapılan genişletmeler sonrasında Ro-Ro gemileri seferlerine başlamıştır (OBB, 2022b). Ünye Limanı'na Ocak 2022 itibarıyla kruvaziyer yolcu gemileri de gelmeye başlamıştır (OBB, 2022a). Aynı şekilde Ordu ilinde faaliyet gösteren bir diğer liman Fatsa Limanı'dır. Fatsa Limanı'nın rıhtım uzunluğu 650 metredir. Ticari gemilere hizmet veren Fatsa İskelesi'nin uzunluğu 240 metredir bu özellik 150 metre uzunluğundaki gemilerin iskeleye yanaşmasına olanak sağlamaktadır. Ancak, iskeledeki derinlik 80 metreden sonra azaldığı için büyük gemiler iskeleye yanaşamamaktadır (T.C. Fatsa Kaymakamlığı, 2024).

4.2 Ekonomik Hacim ve İstihdam Potansiyeli

Limanlar, genel olarak yüklerin elleçlendiği, yani yükleme ve boşaltma işlemlerinin gerçekleştirildiği, ayrıca yolcu taşımacılığında yolcu iniş ve binişlerinin yapıldığı alanlardır (Yüksekyıldız, 2020). Küreselleşmenin etkisiyle, dünya çapında ticaret hacminin her geçen gün artması üretim, pazarlama ve nihai tüketici ilişkilerini dünya üzerinde farklı noktalara taşımış, üretim ve tüketim ağlarını farklı bir boyutta yeniden tanımlamıştır. Üretilen ürünlerin üretim aşamasından nihai tüketiciye ulaşmasına kadar kullanılan farklı ulaşım yollarının en önemlilerinden birini deniz yolu taşımacılığı oluşturmaktadır.

Kıyı yapıları deniz ve kara arasındaki koordinasyonu düzenleyen deniz ticaretinin ve lojistik hizmetlerinin devamlılığını sağlayan alanlardır. Türkiye'de bulunan kıyı yapı sayıları verilmiştir (Şekil 4.1).



Şekil 4.1 Türkiye'de Bulunana Kıyı Yapıları

Kaynak: (DTO, 2023, s.176).

Şekil 4.1’ de 2022 yılında kıyı yapılarının dağılımı verilmiştir. Deniz ticaretinde kullanılan (iskele, şamandıra platform formunda) kıyı tesisleri 216 adettir. Bunlardan 192 tanesi Van Gölü (Tatvan ve Van feribot iskelesi) içinde olmak kaydıyla reel olarak denizcilik taşımacılığında aktif olarak kullanılmaktadır. Türkiye içinde dağılımı şu şekildedir (Tablo 4.1).

Tablo 4.1 Türkiye'deki Kıyı Yapılarının Bölgesel Dağılımı

Bölge	Adet	Genel Toplam İçindeki Oranı
Marmara Bölgesi	81	43%
Akdeniz Bölgesi	50	26%
Karadeniz Bölgesi	31	16%
Ege Bölgesi	28	15%
Toplam	190	100%

Kaynak: (TURKLİM, 2023, s.91).

Tablo 4.1’de Türkiye'deki kıyı yapılarının bölgesel dağılımı sunulmuştur. Karadeniz Bölgesi, Türkiye genelinde %16 ile üçüncü sırada yer almaktadır. Ordu ilinde, Ünye ve Fatsa ilçelerinde yük ve ticari gemilere hizmet veren limanlar bulunmaktadır. Samsun il merkezindeki liman, Karadeniz Bölgesi'nin önemli ticaret limanları arasında yer almakta olup, Ordu ve Samsun illerinde kıyı bölgelerinde çeşitli küçük balıkçı barınakları da bulunmaktadır.

Öte yandan Türkiye 'deki limanlara uğrayan gemi sayıları (2020-2022) ve bayrak dağılımları şu şekildedir (Tablo 4.2).

Tablo 4.2 Türkiye 'deki Limanlara Uğrayan Gemi Sayıları (2020-2022)

2020			2021			2022		
Türk Bayraklı	Yabancı Bayraklı	Toplam	Türk Bayraklı	Yabancı Bayraklı	Toplam	Türk Bayraklı	Yabancı Bayraklı	Toplam
15 222	33 599	48 821	15 120	36 079	51 199	17 921	40 131	58 052

Kaynak: (DTO, 2023, s.178).

Tablo 4.2’de 2022 yılı itibariyle Türkiye'deki limanlara uğrayan gemi sayısı, 2021 yılına göre %13,4 oranında artış göstermiştir. 2022 yılında toplam gemi sayısı 58 052 olarak gerçekleşmiştir. Yabancı bayrak taşıyan gemilerin oranı %11,2 artış gösterirken, Türk bayraklı gemilerin sayısında ise %18,5 oranında bir artış meydana gelmiştir. Karadeniz Bölgesinde faaliyet halinde olan limanlarda gerçekleştirilen toplam elleçleme İstatistikleri ise Tablo 4.3 verilmiştir.

Tablo 4.3 Karadeniz Bölgesinde Faaliyet Halinde Olan Limanlarda Gerçekleştirilen Toplam Elleçleme İstatistikleri

	2021			2022		
	Toplam Yükleme	Toplam Boşaltma	Yük Elleçleme	Toplam Yükleme	Toplam Boşaltma	Yük Elleçleme
Trabzon	178 611	2 095 316	2 273 927	395 947	2 073 720	2 469 667
Giresun	464 517	620 503	1 085 020	374 332	371 459	745 791
Zonguldak	1 295 659	9 090 622	10 386 281	1 631 419	10 453 724	12 085 143
Samsun	3 930 027	9 247 048	13 177 075	4 000 862	9 538 291	13 584 153
Ünye	834 361	269 677	1 104 038	839 927	217 369	1 057 296
Fatsa	91 974	29 317	121 219	84 230	29 639	113 869

Kaynak: (DTO, 2023, s.181).

Tablo 4.3 ‘te Karadeniz Bölgesinde faaliyet halinde olan bazı limanlarda gerçekleştirilen toplam elleçleme İstatistikleri verilmiştir. Karadeniz Bölgesinde 2021 ve 2022 yılında en fazla yükleme boşaltma işleminin yapıldığı liman Samsun limanıdır. Araştırma evrenimiz oluşturan Ordu-Samsun illerinde; Ünye’de yük elleçleme 2021 yılına göre azalma gösterirken Fatsa’da daha fazla yükleme ve boşaltma işlemi yapılmıştır. Samsun Limanında Ünye-Fatsa Limanından daha fazla yükleme ve boşaltma faaliyeti gerçekleştirilmiştir.

2021 yılı itibariyle dünya genelinde gemi-yat inşa sektöründe gerçekleşen toplam ihracat değeri 121 Milyar \$’tır. Türkiye, bu sektörde dünya genelinde %1,7 pay ile 11. sırada yer almaktadır. Türkiye'nin en fazla ihracat yaptığı ürün kalemi balıkçı gemileridir bunun yanında yolcu gemileri, feribotlar ve römorkörler de ihracat kapsamında yer almaktadır (T.C. Ticaret Bakanlığı, 2022).

Öte yandan Türkiye’de faaliyet gösteren tersane sayısı ve kapasitesi son 20 yıllık süreçte artış göstermiştir (Tablo 4.4) Nitekim 2003 yılında 37 olan faal tersane sayısı yıllar itibariyle artış göstererek 2022 yılında 84 olarak gerçekleşmiştir. Bu gelişme, 2003-2022 yılları arasında %127’lik bir artış anlamına gelmektedir.

Tablo 4.4 Türkiye’de Faaliyet Gösteren Tersane Sayısı (2003-2024),

YIL	Tersane Sayısı	Tersane Kapasitesi (Milyon DTW)	YIL	Tersane Sayısı	Tersane Kapasitesi (Milyon DTW)
2003	37	0,55	2014	73	3,67
2004	38	0,58	2015	77	4,24
2005	40	1,4	2016	79	4,52
2006	45	1,81	2017	78	4,44
2007	51	1,98	2018	79	4,44
2008	64	3,05	2019	80	4,48
2009	65	3,48	2020	84	4,65
2010	69	3,51	2021	84	4,65

2011	71	3,6	2022	84	4,74
2012	71	3,6	2023	85	4,79
2013	72	3,61	2024 Ocak	85	4,79

Kaynak: (DTO, 2023, s.147).

Aynı şekilde Tablo 4.4'e göre 2003 yılında 0,55 olan Tersane Toplam İşletme Kapasitesi (DTW), 2023 yılında 4,79'a yükselmiştir. Bu veriler, Türkiye genelinde tersane sayısı ve kapasitesinde önemli bir büyüme yaşandığını göstermektedir. Türkiye'deki tersane dağılımı illere göre şu şekildedir: Aliğa Gemi Geri Dönüşüm Merkezi'nde 23, Çanakkale ve Trabzon'da 3, Yalova'da 30, İzmit'te 5, İstanbul'da 28, Zonguldak'ta 9, Kastamonu'da 2, Samsun, Ordu, Hatay ve Adana'da ise 1'er adet tersane bulunmaktadır. Ayrıca, Ordu ve Samsun illerinde küçük balıkçı barınakları ve tekne imal ve çekçek yerleri de mevcuttur (DTO, 2023). Buna bağlı olarak Türkiye'de faaliyet gösteren tersanelerin istihdam potansiyeli de yıllar itibariyle artmaktadır (Tablo 4.5).

Tablo 4.5 Türkiye'de Faaliyet Gösteren Tersanelerdeki İşçi Sayısı (2010-2023)

YIL	Gemi İnşa ve Yan Sanayinde İstihdam Edilen İşçi Sayısı	YIL	Gemi İnşa ve Yan Sanayinde İstihdam Edilen İşçi Sayısı
2010	37 479	2017	46 680
2011	37 006	2018	53 158
2012	37 786	2019	66 696
2013	39 847	2020	76 319
2014	46 356	2021	79 886
2015	44 657	2022	87 595
2016	42 622	2023	94 057

Kaynak: (T.C. UAB, 2023).

Yine tablo 4.5'e göre 2010 yılında istihdam edilen kişi sayısı 37 479 iken 2023 yılı itibariyle bu rakam 94 057'ye yükselmiştir. Bu gelişme yıllık bazda istihdam artış oranlarının genel olarak pozitif olduğunu ve sektördeki büyümenin sürdüğünü göstermektedir. Aynı şekilde 2010-2015 yılları arasında istihdam sayılarında pozitif yönlü bir artış gözlemlenmektedir. 2010 yılında 37 479 olan istihdam sayısı 2015 yılında 44 657'ye yükselmiştir. Bunun yanında 2016-2022 yılları arasında istihdamda görülen bu dikkat çekici artış (%150,96) devam etmiştir. Buna göre 2016 yılında 42 622 olan istihdam sayısı, 2022'de 87 595'e yükselmiştir. Özellikle 2020'de 76 319 olan istihdam sayısı 2021'de 79 886 ve 2022'de 87 595 olarak gerçekleşmiştir. 2023 yılında istihdam sayısı 94 057 olarak gerçekleşmiştir. Bu rakam önceki yıllar baz alındığında en fazla

artış anlamına gelmektedir. Ayrıca bu gelişme sektörün büyüme ivmesinin devam ettiğini ve daha fazla iş gücüne ihtiyaç olacağını göstermektedir.

Genel olarak, gemi inşa ve yan sanayiinde yaşanan istihdamın pozitif yönlü artışı, sektörün büyüdüğünü, üretim kapasitesinin ve işgücüne ihtiyacın arttığını göstermektedir. Bu artış, sektördeki potansiyel ekonomik canlılığın ve yatırım kapasitesinin sürdüğünü göstermektedir. Ayrıca, gemi inşaat sektörünün istihdam üzerindeki olumlu etkisi, sektördeki istikrarı ve potansiyel büyüme fırsatlarını göstermektedir.

4.3 Denizcilik Eğitimi

Ordu İlinde denizcilik eğitimi veren kurum/kuruluşlar ;Ordu Üniversitesi Fatsa Meslek Yüksek Okulu, Ordu Üniversitesi Fatsa Deniz Bilimleri Fakültesi ,Fatsa Atatürk Denizcilik Anadolu Meslek Lisesidir(T.C. Fatsa Kaymakamlığı, 2024). ,Samsun ilinde denizcilik eğitimi veren kurum/kuruluşlar ; Samsun Üniversitesi Denizcilik İşletmeleri Yönetimi, Ondokuz Mayıs Üniversitesi Alaçam Meslek Yüksek Okulu Deniz ve Liman İşletmeciliği(YÖK, 2023), Nedime Serap Ulusoy Mesleki ve Teknik Anadolu Lisesi(T.C.MEB, 2024).

Bu kurumlar, denizcilik eğitime yönelik önemli katkılarda bulunarak, bölgedeki denizcilik sektörünün gelişimine ve nitelikli iş gücünün yetişmesine destek olmaktadır.

4.4 Ordu -Samsun İlleri Üzerine Bir Araştırmaya

4.4.1 Araştırmanın genel çerçevesi ve amacı

Bu çalışma, küresel denizcilik sektöründe Türk işgücünün konumunu ve vasıflandırma sorunlarını incelemeyi hedeflemektedir. Çalışma, denizcilik meslek yüksekokulu öğrencilerinin sektöre yönelik bakış açıları ve eğitimle ilgili düşüncelerini; tersane yöneticileri, liman işletmeleri ve liman işletme müdürlüklerinin görüşlerini içermektedir. Türk iş gücünün vasıflandırma sorunları ele alınırken, mesleki eğitim ve eğitim sonrasındaki çalışma hayatına geçiş süreçlerinin ne denli sağlıklı yürütüldüğü incelenmiş ve mevcut sorunlar için çözüm önerileri geliştirilmiştir.

Çalışma, denizcilik sektöründeki Türk işgücünün vasıflandırma problemlerini, denizcilik mesleki eğitim ile bağlantılı olarak ele alarak, bu alandaki çalışmaları zenginleştirmeyi amaçlamaktadır. Sektörde çalışan Türk işgücünün vasıflandırma sorunları, eksik yönleri ve bu eksikliklere yönelik yenilikçi çözümler tespit edilmeye çalışılmıştır. Ayrıca, denizcilik sektöründe çalışanların eğitim süreçleri hakkında bilgi verilmiş, eğitim sonrası karşılaşılan vasıflandırma problemleri ve istihdam sorunları hakkında çözüm önerileri sunulmuştur. Bu

doğrultuda, denizcilik sektörü hakkında farkındalık oluşturmak ve sektördeki nitelikli iş gücünün geliştirilmesine katkıda bulunmak hedeflenmektedir.

Araştırma, denizcilik sektöründeki üç farklı grup temsilcisinin görüşlerini içermektedir. İlk grup, sektöre vasıflı ve eğitilmiş işgücü olarak katılacak denizcilik meslek yüksekokulu öğrencileridir. İkinci grup, denizcilik sektörünün kara ayağını oluşturan gemi bakım ve imal yerlerinde çalışan tersane sahipleri ve yöneticilerden oluşmaktadır. Üçüncü grup ise kamu kurumu niteliğindeki liman işletme müdürleri ve liman işletmeleri yönetici pozisyonunda bulunan çalışanlardır. Araştırmada, bu üç grubun da Türk işgücü ve vasıflandırma sorunları ile ilgili görüşleri alınmış ve çözüm önerileri hakkında fikirleri değerlendirilmiştir.

4.4.2 Araştırmanın sınırlılıkları ve yaşanan zorluklar

Türk denizcilik sektöründe hem ekonomik kalkınma hem de istihdam açısından önemli bir potansiyel taşıyan Ordu-Samsun illeri esas almaktadır. Özellikle bu illerde yapılan araştırmaların yetersiz olması ve istenilen literatürün oluşmaması araştırmanın sınırlılığında etkili olmuştur.

Araştırma, denizcilik sektöründe Türk iş gücünün vasıflandırma sorunu ve mesleki eğitimle olan bağlantısını incelemek amacıyla üç farklı grup üzerinde gerçekleştirilmiştir. İlk grup, meslek yüksekokulu öğrencileridir ve bu gruba anket uygulanmıştır. İkinci grup, tersane yöneticileri ve sahipleri, üçüncü grup ise liman işletme ve liman işletme müdürlüklerinde görev yapan yöneticilerdir. Bu gruplarla yüz yüze mülakatlar yapılmıştır.

Anketi yanıtlayan öğrencilere ve mülakata katılan tersane ve liman yöneticilerine, denizcilik mesleğindeki vasıflandırma sorunları ve mesleki eğitimle ilgili değerlendirmelerini içten bir şekilde ifade etmeleri beklenmiştir. Katılımcılar, ankete ve mülakatlara gönüllü olarak katılmıştır. Araştırma sürecinde, anket formları ve mülakat soruları yüz yüze yapılmış olup, verilen cevapların üçüncü şahıslarla paylaşılmayacağı ve sadece akademik amaçlarla kullanılacağı belirtilmiştir. Ayrıca, verilen cevapların bağlayıcılığının olmadığı bilgisi katılımcılara iletilmiştir.

4.4.3 Araştırmanın evreni ve örneklem

Araştırma, denizcilik sektöründe vasıflı iş gücünün yetiştirilmesi ve istihdamı açısından önemli olan denizcilik meslek yüksekokulları, tersaneler ve liman işletmeleri arasındaki etkileşimin boyutunu incelemeyi amaçlamaktadır. Bu bağlamda, meslek yüksekokullarında yapılan anket çalışmasında 123 öğrenci ile iletişime geçilmiştir. Ayrıca, 500 kişilik çalışma kapasitesine sahip

tersane yöneticileri ve 25 kişilik tekne bakım imal işlevi gören kurum sahipleri ile yüz yüze görüşmeler gerçekleştirilmiştir. Tersanelerle ve bölge liman müdürlüklerinde liman yöneticileri ve liman işletme yöneticileri ile yapılan mülakatlar da bu çalışmanın bir parçasıdır.

Araştırma, mesleki eğitim ve iş gücü sorunlarına ilişkin verileri birincil kaynaklardan toplayarak ve uygun analiz yöntemleriyle değerlendirerek çözüm önerileri geliştirmeyi hedeflemiştir. Veri toplama süreci, anket formu ve yüz yüze mülakat yöntemleri kullanılarak gerçekleştirilmiştir.

Yüksek Öğrenim Kurumu resmi internet sayfasında (YÖK Atlas) veri sınıflandırmasından, Ergün Demirel istihdam ve eğitim arasındaki ilişkiyi incelerken, Taner Albayrak Eğitim ve staj mesleki staj dönemi için kullandığı ölçeklerden yararlanılarak anket soruları oluşturulmuştur.

Anket formu, açık uçlu soruların yanı sıra 5 dereceli Likert ölçeği içeren sorularla oluşturulmuştur: "Kesinlikle Katılmıyorum (1)", "Katılmıyorum (2)", "Kararsızım (3)", "Katılıyorum (4)", ve "Kesinlikle Katılıyorum (5)". Anket sonuçları, SPSS (Sosyal Bilimler İçin İstatistik Programı) yazılımı kullanılarak analiz edilmiştir. Tersane ve liman işletme müdürlüklerinin verdiği yanıtlar benzerlik gösterdiğinden bu yanıtlar birleştirilmiş, sınıflandırılmış ve bütüncül bir değerlendirme yapılmıştır.

4.5 Temel Bulgular

Bu bölümde araştırma sonucu elde edilen bulgulara yer verilmektedir.

4.5.1 İşgücü arz ve talebini etkileyen unsurlar

Denizcilik sektöründe iş gücü arzı ve talebini etkileyen çeşitli faktörler bulunmaktadır. Bu faktörlerin neler olduğu, anket katılımcılarına sorulmuş bilgi ve sektörel deneyimleri doğrultusunda cevaplar alınmıştır.

Ünye tersanesinde yapılan mülakatta katılımcı Ş.Ş. şu açıklamalarda bulunmuştur:

İşgücü arzı ve talebini etkileyen en büyük faktör ekonomik koşullardır. Tersaneler, iş gücünü artırabilmek için genellikle alt işverenlerden işçi temin ederler. Tersanenin ödemelerini düzenli ve zamanında yapabilmesi, iş gücünü artırmak adına önemli bir faktördür. İyi bir ödeme düzenine sahip tersaneler, iş gücü açısından tercih edilen kurumlar arasında yer alır. Ancak, bu ödemeler belirli standartlara uymuyorsa, iş gücü bulmakta zorluk yaşanabilir. Ekonomik faktörlerin yanı sıra, uluslararası düzenlemeler de iş gücü talebini etkileyebilir. Örneğin, Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO) ve denizlerin gemiler tarafından kirletilmesinin önlenmesi sözleşmesi (MARPOL) tarafından belirlenen bazı kurallar, tersanelerin belirli sistemleri gemilere entegre etmelerini zorunlu kılabilir. Bu tür düzenlemeler, gemilere çeşitli sistemlerin kurulmasını zorunlu hale getirebilir. Bir örnek vermek gerekirse, 2004 yılında IMO tarafından düzenlenen ve 2017'de yürürlüğe giren Ballast Water Management (BWM) düzenlemesi, uluslararası sefer yapan gemilerin

balast suyu yönetim sistemlerini kurmasını zorunlu kılmaktadır. Her ne kadar bu sistemin kurulması bazı gemiler için zorunlu olmasa da sözleşmeye taraf olan liman devletleri bu sistemin sertifikasını talep edebilir. Ayrıca, geminin bayrak devleti bu sistemi eksik olarak rapor edebilir. Bu nedenle, uluslararası sefer yapan gemiler için balast suyu yönetim sisteminin bulunması, önemli bir gereklilik olarak kabul edilmektedir. IMO, son yıllarda birçok limanda balast suyu yönetim sistemi bulunmayan gemilerin yanaşmasına izin vermeyeceğini duyurmuştur. Bu düzenleme, gemilere bu sistemlerin kurulmasını zorunlu kılmıştır ve bu gereklilik, tersanecilik sektöründe önemli değişikliklere neden olmuştur. Özellikle son beş yıl içinde, bu sistemlerin kurulumunun zorunlu hale gelmesi, tersanelerde iş hacminin büyük bir artış yaşamasına yol açmıştır. Bu durum, tersanelerde iş yükünü artırmış ve eğitilmiş iş gücüne olan talepte önemli bir artış gözlemlenmiştir. Balast suyu yönetim sistemi gibi teknik yeterlilik gerektiren sistemlerin kurulumu, nitelikli ve deneyimli iş gücünün önemini artırmıştır. Eğitilmiş iş gücüne olan bu artan talep, tersanelerin daha yüksek kaliteli hizmet sunmasını sağlamıştır. Ancak, son dönemlerde eğitilmiş iş gücüne yönelik talep artışına rağmen, ekonomik faktörler ve işçi maliyetleri sektörde bazı zorluklara yol açmaktadır. İş gücü maliyetlerinin yükselmesi ve ekonomik dalgalanmalar, tersanelerdeki iş hacmini etkilemiş ve sektörde düşüşlere neden olmuştur.

Ünye Liman İşletme de yapılan mülakatta katılımcı Ş.G., şu açıklamalarda bulunmuştur:

İşgücü arz ve talebinin denizcilik sektöründe eşleşmesi, genellikle başlangıç aşamasında zorluklar yaşanabilir. Stajyerler, eğitim süreçlerinde uygun fırsatları bulmakta güçlük çekebilirken, eğitimi tamamladıktan ve gerekli ehliyetleri aldıktan sonra sektörde büyük bir ihtiyaç oluşmaktadır. Denizcilik sektörü geniş bir iş gücü pazarına sahiptir ve belirli bir seviyeye ulaşıldığında gelir artışı gözlemlenmektedir. Özellikle gemi adamları özelinde ister lise mezunu olsun ister üniversite mezunu, gerekli eğitimlerin tamamlanmasının ardından, yükselme sınavlarına girilerek ve ehliyetlerin üst basamağa taşınmasıyla iş bulma olanakları büyük ölçüde artmaktadır.

Fatsa Liman Başkanlığı ile yapılan mülakatta katılımcı H.Ş. şu açıklamalarda bulunmuştur:

“Eğitim ve tecrübe, iş gücü arz ve talebini etkileyen en önemli faktörlerdir. İyi eğitilmiş ve vasıflı bir personel, her zaman iş piyasasında yer bulma şansına sahiptir. Bu, kişisel kararlara ve profesyonel gelişime bağlı olarak iş bulma olanaklarını artırır.”

Samsun Liman İşletme operasyon şefi M.K. şu açıklamalarda bulunmuştur:

“Müşteriye sunulan Hizmetin kalitesi ve çeşitliliği iş gücü arzı ve talebini etkileyen en önemli unsurdur.”

Buna göre yapılan görüşmeler sonucunda, iş gücü arzı ve taleplerinin etkileyen çeşitli faktörler üzerinde durulmuştur. Bu faktörlerin en önemlisi mesleki eğitim ve deneyimdir; Gerekli eğitim ve deneyime sahip çalışanların iş bulma ve çalışma imkanlarının yüksek olduğu vurgulanmıştır. Ayrıca sektördeki ulusal ve uluslararası düzenlemelerin iş gücü piyasalarını etkilediği ve bu düzenlemelerin iş hacminin artmasına neden olduğu bilgisine ulaşılmıştır.

4.5.2 İşgücü ve vasıflandırma sorunu

İşgücü vasıflandırması sektörlerin işleyiş ve gelişmesi için oldukça önemli bir kavramdır. Vasıflandırma, mesleki eğitim ve sektörel deneyimlere dayanır. İşverenler, mesleki eğitim ve

deneyim sahibi çalışanların tercih ederek, verimliliklerini arttırırken, iş arayanlar da vasıflarını geliştirerek iş piyasalarına daha kolay giriş yapma imkânı bulur. Böylelikle işgücü verimliliğinin artması ve ekonomik olarak büyümenin gerçekleşmesi sağlanır. İş gücünün vasıflı hale gelmesi işsizlikle mücadele ve istihdam halinde olmayı sağlamakla birlikte işgücü arzı ve talebinin dengelenmesine katkıda bulunmaktadır. Anket katılımcılarına Türk işgücünün vasıflandırma sorunu hakkında görüşleri sorulmuştur (Tablo 4.6).

Tablo 4.6 Araştırmaya Katılan Kurumların Türk İş Gücü Vasıflandırma Sorunu

	İşgücü Vasıflandırma Sorunu
Ünye Tersanesi	Yok
Fatsa Tekne İmalatı	Yok
Terme Tersanesi	Ruhsatlandırma aşamasında
Ünye Liman İşletme	Yok
Fatsa Liman Başkanlığı	Yok
Samsun Liman İşletme	Yok

Kaynak: Yazar tarafından oluşturulmuştur.

Ünye tersanesinde yapılan mülakatta katılımcı Ş.Ş. şu açıklamalarda bulunmuştur:

Vasıflandırma sorunu, eğitim sisteminin kalitesi ile doğrudan ilişkilidir. Eğitim kalitesinin artırılması, vasıflandırma sorunlarının azalmasına yardımcı olur. Türkiye’de denizcilik sektöründe, İstanbul Teknik Üniversitesi (İTÜ) gibi köklü ve yüksek kalitede eğitim sunan kurumlar, sektöre nitelikli iş gücü kazandırmada önemli bir rol oynamaktadır. İTÜ ve benzeri kurumlar, öğrencilere hem teorik hem de pratik eğitim sağlayarak, mezunların sektördeki gereksinimlere uygun niteliklere sahip olmalarını sağlar. Bu durum, vasıflandırma sorunlarını azaltmada etkili olur. Denizcilik sektöründeki beyaz yakalı iş gücü, özellikle mühendislik alanında yüksek niteliklere sahip olup, Türkiye bu alanda güçlü bir eğitim altyapısına sahiptir. Ancak, mavi yakalı iş gücü için maliyetler önemli bir sorun teşkil etmektedir. Yüksek maliyetler, işverenlerin maliyetleri azaltma stratejileri geliştirmelerine yol açar ve bu da yabancı uyruklu iş gücünün çalıştırılmasını veya daha az personelle iş yapılmasını gerektirir. Eğitim kalitesinin artırılması ve bilinçli iş gücünün yetiştirilmesi, bu sorunların aşılmasında etkili olur. Küresel piyasalarda Türk iş gücünün daha fazla yer alabilmesi için uzun vadeli stratejiler ve eğitim programları gerekmektedir. Sonuç olarak, eğitim kalitesinin artırılması ve bilinçli öğrenciler yetiştirilmesi, vasıflandırma sorunlarını çözmekte anahtar bir rol oynar. Bu sayede Türk iş gücü, küresel piyasalarda rekabetçi bir konumda olabilir.

Ünye Liman İşletme de yapılan mülakatta katılımcı Ş.G. şu açıklamalarda bulunmuştur:

Küreselleşen dünyada, Türk iş gücünün denizcilik sektöründeki vasıflandırma sorunu hakkında endişe duymuyorum. Türk iş gücü, vasıflandırma konusunda genel olarak yeterli düzeyde ve sektördeki kalite sorunları bulunmuyor. Ancak, Türk bayraklı ve Türk personel çalıştıran gemilerde maaşların, yabancı bayraklı gemilere kıyasla düşük olması, Türk denizcilerin yabancı bayraklı gemilere yönelmesine neden oluyor. Bu durum, Türk iş gücünün yurtdışında daha iyi koşullar aramasına yol açıyor. Devlet desteği ile personel maaşlarının iyileştirilmesi ve sektöre yönelik teşviklerin artırılması durumunda, vasıflı

Türk iş gücünün yurtdışına kayması engellenebilir ve Türk denizciler, yurtiçindeki fırsatları değerlendirmeye devam edebilir.

Fatsa Liman Başkanlığı ile yapılan mülakatta katılımcı H.Ş. şu açıklamalarda bulunmuştur:

Vasıflandırma sorunu, büyük ölçüde bireyin kendisini yetiştirmesi ile alakalıdır. Türk denizcileri, küresel denizcilik sektöründe geniş bir çalışma alanına sahiptir ve sektörde büyük bir iş gücü havuzu bulunur. Türkiye’de, gemi adamı cüzdanına sahip yaklaşık 175 000 kişi bulunmaktadır, bunların 135 000’i faal olarak çalışmaktadır. Bu sayının 35 000 civarı ise zabıt ve kaptan nitelikli personeldir; geri kalan kısmı ise gemici ve tayfalardan oluşmaktadır. Küresel ölçekte denizcilik sektörü çok büyük bir potansiyele sahiptir, ancak Türk iş gücünün küresel iş gücü içinde payı görece küçüktür. Yunan armatörleri, denizcilik eğitimi konusunda uzun yıllardır aktifler ve bu durum, Türk denizcilerinin sayısının artmasını zaman alacak bir süreç olarak görmemize neden olabilir. Özellikle Rusya-Ukrayna savaşı gibi küresel olaylar, Türk iş gücünün bazı bölgelerde azalmasına yol açmış, bunun sonucunda Türk armatörler Azeri ve Hintli iş gücü kullanmaya başlamıştır. Ancak bu durum, sadece uluslararası krizlerle açıklanamaz; kolay bayrak uygulamaları ve düşük maliyetler de önemli faktörlerdir. Küreselleşen dünyada denizcilik sektöründe zabitan açığı gözlemlenmektedir. Bu açığın kapatılması için zabitan ve kaptan sayılarının artırılması gerekmektedir. Türkiye, IMO üyesi ülkeler arasında yer alarak denizcilik eğitimi konusunda gerekli standartları sağlamaktadır. Türk eğitim kurumları, bu bağlamda nitelikli eğitimler sunmaktadır. Gerekli uzun ve orta vadeli politikalarla, zabitan ve kaptan sayılarının artırılması, Türk iş gücünün küresel piyasalarda daha etkili bir konuma gelmesini sağlayacaktır. Bu nedenle, vasıflandırma sorununun eğitimle aşılabileceği ve Türk denizcilerinin uluslararası alanda daha güçlü bir yer edinmesi gerektiği düşüncesindeyim.

Samsun Liman İşletme operasyon şefi M.K. İle yapılmış mülakatta şu açıklamalarda bulunmuştur:

Vasıflandırma sorunu, bireylerin kendilerini ne kadar geliştirdikleriyle doğrudan ilişkilidir. Bu sorunun çözümünde en etkili yol iyi bir eğitim almaktır. Kaliteli eğitim, sadece teknik bilgi değil, aynı zamanda etik ve ahlaki değerleri de öğretir. Ahlaklı ve zeki bir toplumda vasıflandırma sorunları daha az yaşanır, çünkü eğitilmiş bireyler daha nitelikli işler yapar ve iş gücü piyasasında daha verimli hale gelirler. Dolayısıyla, vasıflandırma sorununu aşmak için toplumun eğitim seviyesini yükseltmek ve bireylerin hem bilgi hem de değerler açısından donanımlı olmalarını sağlamak gereklidir.

Yapılan görüşmeler sonucunda, küresel denizcilik sektöründeki Türk iş gücünün konumu ve vasıflandırma sorunları ele alınmıştır. Türkiye'deki denizcilik sektöründe faaliyet gösteren limanlar ve tersane hizmetleri ile gemilerde görev alan gemi adamlarının hizmet kalitesinin yüksek olduğu vurgulanmıştır. Türkiye'deki eğitim kurumlarının yeterli düzeyde eğitim sunduğu ifade edilmiştir. Ancak, bireylerin okulda kaldıkları süre içinde ve mezuniyet sonrasında kendilerini geliştirerek ve kişisel artı değer katmaları için özverili bir çaba göstermeleri gerektiği belirtilmiştir. Küresel düzeyde denizcilik sektöründe gemilerde çalıştırılmak üzere zabitan açığının bulunduğu ifade edilmiştir. Türkiye'nin dünya çapındaki

zabitan açıklarına cevap verebilmesi için orta ve uzun vadede devlet destekli politikalar üretmek küresel piyasalara daha fazla iş gücü transfer etme potansiyelinin olduğu vurgulanmaktadır.

4.5.3 İşgücü talebi bulguları

4.5.3.1 Temel faaliyet alanı

İşgücü talebi boyutunda Ünye Tersanesinde iş geliştirme müdürü, Fatsa tekne imalatında işletme sahibi, Terme Tersanesinde yönetici, Ünye Liman İşletmelerinde liman başkanı, Fatsa Liman Başkanlığında Liman Başkanı ve Samsun Liman İşletmede Operasyon Şefi ile görüşmeler yapılmıştır. Bu kapsamda 31.074 m² alana sahip olan Ünye Tersanesi; 2003 yılında faaliyete geçmiştir. Faaliyet göstermeye başladığı günden itibaren bölge halkına istihdam fırsatları sunan tersane faaliyetleri 2012 yılında durdurulmuş ve 2014 yılında kayyum atanarak 7 yıl boyunca kayyum ile idare edilmiştir. 2021 yılında yapılan ihale sonucunda, Bulutlar Gemi Tersanecilik Sanayi ve Ticaret Limited Şirketi, ihale bedelini ödeyerek Ünye Tersanesi'nde faaliyetlerine yeniden başlamıştır. Fatsa Sanayi Sitesi'nde tekne imalatı ile faaliyetlerine başlayan Fatsa Tekne İmalatı kuruluşu 2003 yılında Fatsa Limanı'na taşınmıştır. 2010 yılında tekne imalatı, bakım ve onarımı konularında ruhsat alarak bu alanda faaliyetlerine devam etmektedir. Terme Tersanesi ise 2023 yılı itibarıyla ruhsatlandırma aşamasındadır ve anket çalışması uygulanamamıştır. Öte yandan Ünye Limanı Ünye Limanı, 1989 yılında balıkçı barınağı olarak inşa edilmiştir. 1992 yılında liman statüsü kazanarak uluslararası gemi trafiğine açılmıştır. 2014 yılına kadar Ünye Belediyesi tarafından işletilen liman, 2014 seçimlerinden sonra Ordu Büyükşehir Belediyesi tarafından yönetilmeye başlanmıştır. Limanı'nın ilk iskele yapımı ise 1965 yılında gerçekleştirilmiştir ve bu iskele başlangıçta 120 metre uzunluğundadır. 1999 ve 2003 yıllarında yapılan iki tadilat sonucunda, iskele uzunluğu toplamda 240 metreye çıkarılmıştır. Günümüzde, iskele uzunluğunun 120 metreye kadar olan kısmı, 5.000 DTW'ye kadar olan gemilere hizmet vermektedir. Samsun Liman İşletme 1975 yılından 2010 yılına kadar devlet tarafından işletilmiştir. 2010 yılında, 36 yıllık bir süre için özel bir teşebbüs kiralanmıştır. Kiralama sürecinden itibaren özel sektör tarafından işletilen liman, halen bu özel teşebbüs tarafından faaliyetlerine devam etmektedir. Araştırmaya katılan kurumların faaliyet alanları hakkında bilgiler edinilmiştir (Tablo 4.7).

Tablo 4.7 Araştırmaya Katılan Kurumların Temel Faaliyet Alanları

	Faaliyet Alanı
Ünye Tersanesi	Gemi yapımı-tamir-bakım-onarım
Fatsa Tekne İmalatı	Tekne bakım imal ve onarım
Terme Tersanesi	Ruhsatlandırma aşamasında

Ünye Liman İşletme	Kabotaj seferleri-İthalat ve İhracat gemileri hizmeti
Fatsa Liman Başkanlığı	Gemi sicil kayıtları -denetim-uzman görüşü
Samsun Liman İşletme	Yük elleçme hizmetleri

Kaynak: Yazar tarafından oluşturulmuştur.

Ünye Tersanesi, genel olarak iki ana bölümden oluşmaktadır: ofis ve saha. Ofis bölümü, tersanenin yönetim ve planlama işlemlerini üstlenen birimler içerir. Bu bölümde görevli personel, tersanenin ihtiyaç duyduğu ürünlerin satın alınması, fiyat tekliflerinin hazırlanması ve teknik planlamaların yapılması gibi görevlerle ilgilenir. Ofis personeli, genellikle denizcilik sektöründe eğitim almış gemi inşaatı ve makineleri mühendisleri, gemi makineleri işletme mühendisleri, bilgi işlemciler ve teknisyenlerden oluşur. Bu ekip, tersanenin stratejik kararlarını alarak gemi tamir ve bakım süreçlerinin planlanmasını sağlar. Saha bölümü ise, ofiste kabul edilen işlerin fiilen uygulandığı alandır. Bu bölümde gemi yapımı, bakım ve onarım gibi işlerin gerçekleştirilmesi sağlanır. Ünye Tersanesi'nde, gemi inşa ve gemi bakım onarım olmak üzere iki ayrı birim aktif olarak çalışmaktadır. Gemi bakım ve onarım birimi, geminin çeşitli tamir işlemlerini, modifikasyonlarını ve sörvey denetimlerine hazırlık süreçlerini yürütür. Gemi inşa birimi ise, yaklaşık 8000 tonluk ve 120-130 metre uzunluğunda 5 proje geminin inşasıyla ilgili çalışmalara devam etmektedir. Saha bölümünde, gemi bakım, onarım ve inşa işlemleri saha yetkilileri tarafından gözetim altında gerçekleştirilir. Ayrıca, denizcilik sektöründe uzmanlık gerektirmeyen ancak saha iç işleyişinde önemli rol oynayan çeşitli birimlerde çalışan personel de bulunmaktadır. Bu personel arasında boyacılar, kaynakçılar, elektrikçiler ve temizlik işçileri gibi çeşitli görevlerdeki çalışanlar yer alır. Fatsa ilçesinde faaliyet gösteren tekne bakım imal yeri ise, balıkçı gemileri ve küçük tekne yapımı üzerine uzmanlaşmıştır. Balıkçı gemilerinin inşası, motor değişiklikleri, ana gövdede meydana gelen değişikliklerin yeniden inşası, tamir ve bakım işlemleri yapılmaktadır. Müşteri taleplerine göre hizmetler sunar; bu nedenle, yapılan işler genellikle müşteri istekleri doğrultusunda değişiklik göstermektedir. Terme tersanesi ise ruhsatlandırma aşamasındadır.

Ünye Liman İşletme; Limanda, kabotaj seferleri ile ithalat ve ihracat gemilerine kapsamlı hizmetler sunulmaktadır. Fatsa Liman Başkanlığı Denizcilik sektöründe geniş bir yelpazede hizmet sunulmaktadır. Bu hizmetler, kıyı yapılarında meydana gelebilecek problemlerle ilgili görüş ve öneriler sunmayı, imar planı değişiklikleri konusunda danışmanlık yapmayı kapsamaktadır. Ayrıca, gemi adamlarının sicil kayıtlarının tutulması, yükselme sınavlarının düzenlenmesi ve gemi evraklarının kontrol edilmesi gibi işlemler de yürütülmektedir. Bayrak devleti ve liman devleti denetimleri de bu hizmetler arasında yer almaktadır. Samsun Liman

İşletme ise, Limanda, çeşitli yük türlerine yönelik kapsamlı elleçleme hizmetleri sunulmaktadır. Bu hizmetler, kargo, konteyner, gemi demiryolu taşıma, proje kargo yükleri ve atık hizmetlerini içermektedir. Liman, Başbakanlık ve Gümrük Müdürlükleri tarafından onaylanan tüm yüklerle ilgili hizmetlerin sağlanmasını garanti eder.

4.5.3.2 Ekonomik hacim ve istihdam kapasitesi

Denizcilik sektörü küresel ticaretin gerçekleştiği alanların başında gelmesi nedeniyle ekonomik hacimle doğrudan ilintilidir. Dünya ticaretinin %90' ı deniz yolu ulaşımı ile yapılmaktadır. Bu durum denizcilik sektörünü, oluşturan liman işletmelerini, gemi inşa sanayini, lojistik hizmetlerini, gemi çalışanlarını ve yan sanayilerini kapsayan geniş istihdam yaratma potansiyeline ve iş olanaklarına sahip bir sektör haline getirmektedir. Araştırmaya katılan kurum yöneticileri ile yapılan mülakatta, kurumların ekonomik hacimler ve istihdam bilgileri aşağıdaki Tablo 4.8 'de görüldüğü üzere elde edilmiştir.

Tablo 4.8 Araştırmaya Katılan Kurumların Ekonomik ve İstihdam Hacimleri

	Ekonomik Hacmi	İstihdam Hacmi
Ünye Tersanesi	Aynı anda 8 000 tonluk dört geminin inşasını gerçekleştirme	Alt işverenlerle birlikte 500 kişi
Fatsa Tekne İmalatı	20 Tekneye kadar işlem yapabilme, 1 adet sıfır imalat	20 Kişi
Terme Tersanesi	Ruhsatlandırma aşamasında	-
Ünye Liman İşletme	Yıllık 1 150 000 ton	60 kişi
Fatsa Liman Başkanlığı	Yıllık 40 gemi civarı kontrol	9 kişi
Samsun Liman İşletme	Yıllık 10 000 000 ton elleçleme	350 kişi

Kaynak: Yazar tarafından oluşturulmuştur.

Yıllık faaliyet kapasitesi ve istihdama ilişkin bilgiler; Ünye tersanesinde yıllık faaliyet kapasitesi siparişlerin yoğunluğuna göre ayarlamaktadır. Aynı anda 8 000 tonluk dört geminin inşasını gerçekleştirme kapasitesine sahiptir. Tersanede, toplamda alt işverenlerle birlikte 500 kişi istihdam edilmektedir. Aynı şekilde Fatsa Tekne İmalatının yıllık faaliyet kapasitesi, tamir, bakım ve onarım hizmetleri kapsamında 20 tekneye kadar işlem yapabilmektedir. Ayrıca, sıfır imalat olarak bir adet balıkçı gemisi üretme kapasitesine sahiptir. Bu hizmetleri yürütmek için toplamda 20 kişi istihdam edilmektedir. Terme Tersanesi ise ruhsatlandırma aşamasındadır. Ünye Liman İşletme Limanın yıllık faaliyet kapasitesi 1 150 000 ton olarak belirlenmiştir. Liman işletmesinde, taşeron firmalar dahil toplam 60 personel istihdam edilmektedir. Fatsa Liman Başkanlığı ise; Bölgede 12 adet Bentonit fabrikası bulunmaktadır. Bu fabrikalar genellikle ihracat amacıyla Benoit yüklemeleri gerçekleştirmektedir. Limana yılda yaklaşık 40

gemi uğramaktadır. Uğrayan gemilerin denetimleri, gemi sicil kayıtları ve uzman görüşü gerektiren (imar ve kıyı şeritleri hakkında) raporlar hazırlanmaktadır. Limanda toplamda 9 kişi istihdam edilmektedir. Samsun Liman İşletme Yıllık 10 milyon ton elleçleme kapasitesine sahip olan limanda, toplamda 350 kişi istihdam edilmektedir. Yapılan görüşmeler sonucunda, anketin uygulandığı kurumların bulundukları bölgelerde bölgesel ekonomik hacmin artması ve istihdam imkanları oluşturmaya katkı bulundukları bilgisine ulaşılmıştır. Bu durum, yerel ekonominin güçlenmesine ve istihdam fırsatlarının ortaya çıkmasına yardımcı olmaktadır.

4.5.3.3 Alınan eğitim ve istihdam uyuşması

Denizcilik alanında mesleki eğitim ve yeterlilik, sektördeki iş gücünde kritik bir rol oynamaktadır. Bu eğitim, denizcilik sektörü çalışanlarına teorik bilgiler ve pratik iş eğitimi kazandırılarak, sektördeki iş gücünün büyümesini sağlar. Mesleki eğitim ve yeterlilik sahibi adayların istihdam oranları oldukça yüksektir. Sektörün sürdürülebilirliği için eğitim müfredatlarının uluslararası mevzuata uygun, yeni teknolojilere uyumlu ve güncel bilgiler içermesi gerekmektedir. Eğitimle istihdam arasındaki uyum, ekonomik kalkınma ve sektörel devamlılık açısından önemlidir. Bu bağlamda araştırmaya katılan kurumlarda denizcilik MYO ve fakülte mezun istihdamları sorulmuştur. Verdikleri yanıtlar Tablo 4.9 gösterilmiştir.

Tablo 4.9 Araştırmaya Katılan Kurumlarda Denizcilik MYO ve Fakültesinden Mezun İstihdamı

	Denizcilik MYO ve Fakülte mezunu	İstihdam Hacmi
Ünye Tersanesi	Var	25 kişi
Fatsa Tekne İmalatı	Var	2 kişi
Terme Tersanesi	Ruhsatlandırma aşamasında	-
Ünye Liman İşletme	Var	1
Fatsa Liman Başbakanlığı	Var	3
Samsun Liman İşletme	Var	20

Kaynak: Yazar tarafından oluşturulmuştur.

Ünye tersanesinde yapılan mülakatta katılımcı Ş.Ş. şu açıklamalarda bulunmuştur:

Tersanede toplamda 500 kişi çalışıyor. Bu personelden 25'i teknik üretim ekibini oluşturur ve bu ekip, denizcilik fakültelerinden mezun mühendisler ve MYO mezunlarından oluşmaktadır. Mavi yakalı personel, teknik lise ve mesleki MYK (Mesleki Yeterlilik Belgesi) sahiplerinden oluşurken; beyaz yakalı personel, mühendislik fakülteleri ve Denizcilik Ulaştırma ve İşletme Fakülteleri mezunlarından oluşmaktadır. 500 kişinin çalıştığı bir tersanede, 15-25 kişilik teknik kadronun mevcut olması, işlerin etkin ve verimli bir şekilde yürütülmesi açısından yeterli görmekteyim.

Fatsa Tekne imal ve bakım ve onarım yeri iş vereni ile yapılan bir mülakatta katılımcı A.K. şu açıklamalarda bulunmuştur:

Küçük ölçekli bir işletme olarak faaliyet gösteren firmamızda, tekne yapım, bakım ve onarımında eğitimli toplam iki kişi çalışıyor. Bu iki kişi, montaj bölümünde görev yapıyor. Çalışanlarımızın çoğu, alaylı ustalar olarak nitelendirilen ve mesleki bilgi ve becerilerini deneyim yoluyla kazanan kişilerdir. Eğitimli personelimiz ise sadece iki kişidir.

Ünye Liman İşletme de yapılan mülakatta katılımcı Ş.G. şu açıklamalarda bulunmuştur:

“Limanda çalışan personel arasında, denizcilik bölümünden mezun üç kişi istihdam edilmektedir.”

Fatsa Liman Başkanlığı ile yapılan mülakatta katılımcı H.Ş. şu açıklamalarda bulunmuştur:

Mesleki eğitim almış 1 kişi liman bölge müdürü olarak ben çalışmaktayım kamu kurumu niteliğinde olduğu için limanda, diğer çalışanlar genel olarak düz memur statüsündedir. Ancak, tüm personel işlerinde yüksek verimlilik ve profesyonellik göstermektedir.

Samsun Liman İşletme operasyon şefi M.K. ile yapılan mülakatta şu açıklamalarda bulunmuştur:

Limanda çalışanlar arasında denizcilik bölümü mezunları da bulunmaktadır. Bunlar, liman işletmesinin çeşitli bölümlerinde görev yapmaktadır. Özellikle teknik birimlerde, makine arızalarının giderilmesi ve çevre birimlerinde etkin bir şekilde hizmet sunmaktadırlar.

Yapılan mülakatlar sonucunda, denizcilik sektörünün kara ayağını temsil eden tersanelerin işleyişi hakkında kapsamlı bilgiler elde edilmiştir. Tersane çalışanlarının idari ve teknik bölümlerinde yer alan çekirdek kadro, genellikle beyaz yakalı iş gücünden oluşmakta olup, bu kadro denizcilik fakülteleri ve meslek yüksekokulları mezunları tarafından temsil edilmektedir. İdari yöneticiler, mesleki eğitim ve yeterlilik açısından gerekli seviyede eğitim almış vasıflı elemanlar tarafından desteklenmektedir. Bu eğitimli çekirdek kadro, işletmenin tüm operasyonlarını etkin bir şekilde yönetme kapasitesine sahiptir. Küçük ölçekli bir işletme olan tekne imalatı ve bakımı yapan firma, eğitilmiş vasıflı iş gücünün daha az olduğu gözlemlenmiştir. Bu tür işletmeler, genellikle alaylı, yani çekirdekten yetişmiş ustalarla çalışmalarını sürdürmektedir. Ancak, işletme ölçeği büyüdükçe, vasıflı ve eğitimli iş gücüne olan ihtiyaç artmaktadır. Yapılan işlerin çeşitlenmesi, teknik donanım gerektirmesi bilgi ve beceri ihtiyacının artması, eğitimli iş gücüne duyulan ihtiyacı artırmaktadır. Denizcilik alanında eğitim ve öğretim gören bireylerin büyük bir kısmının sektörde aktif olarak çalıştığı gözlemlenmektedir. Ayrıca, eğitim seviyesinin artması, sektördeki çalışma oranını yükseltmektedir.

Araştırmaya katılan kurumlarda işe alım süreçleri çeşitli şekillerde gerçekleşmektedir. Bunlar özel ilanlar, genel ilanlar, kurum içi terfiler ve kamu ataması şeklinde olup Tablo 4.10'da verilmiştir.

Tablo 4.10 Araştırmaya Katılan Kurumlarda İşe Alım Süreçleri

	İşe alım
Ünye Tersanesi	Özel İlanlar/Genel İlanlar
Fatsa Tekne İmalatı	Özel İlanlar/Genel İlanlar
Terme Tersanesi	Özel İlanlar/Genel İlanlar
Ünye Liman İşletme	Özel İlanlar/Genel İlanlar
Fatsa Liman Başkanlığı	Kamu ataması
Samsun Liman İşletme	Özel İlanlar/Genel İlanlar/Kurum içi terfi

Kaynak: Yazar tarafından oluşturulmuştur.

Ünye tersanesinde yapılan mülakatta katılımcı Ş.Ş. İşe alım süreçleri ile ilgili olarak şunları söylemiştir:

İşe alım süreçleri, genellikle ihtiyaç doğrultusunda değişkenlik göstermektedir. İhtiyaçlar belirlendiğinde, bazen özel ilanlarla belirli pozisyonlar için işe alım yapılırken, diğer durumlarda genel ilanlarla geniş bir aday havuzuna ulaşılmaktadır. Alt işverenler ise kendi bünyelerinde çalışan personelin işe alım süreçlerini kendileri yürütmektedirler.

Fatsa Tekne imal ve bakım ve onarım yeri iş vereni ile yapılan bir mülakatta katılımcı A. K. işe alım süreçleri ile ilgili olarak şunları söylemiştir:

Firma olarak, genellikle sektörde deneyimli olan ustaları tercih ediyoruz. Bu kişiler, sektördeki bilgi ve becerileri sayesinde iş süreçlerine hızlı bir şekilde uyum sağlıyor. Bunun yanı sıra, sektöre yeni giriş yapan ve sektörü öğrenmek isteyen, potansiyel usta adaylarını da değerlendirmekteyiz.

Ünye Liman İşletme de yapılan mülakatta katılımcı Ş.G. şu açıklamalarda bulunmuştur:

Liman çalışanlarının işe alım süreçlerinde, mutlaka bir deneme sürecinin uygulanması gerekmektedir. Bu deneme süreci, adayların vardiyalı çalışma düzenine uyumlarını ve açık hava koşullarında, özellikle güneş altında veya soğuk hava şartlarında çalışabilme yeteneklerini değerlendirir. Bu süreç, adayların fiziksel ve psikolojik dayanıklılıklarını test ederek, işin gerektirdiği zorluklarla başa çıkıp çıkamayacaklarını belirlemeye yardımcı olur. Böylece, liman işlerinin zorlu çalışma koşullarına uygunlukları daha iyi değerlendirilmiş olur ve işe alım sürecinde daha bilinçli kararlar alınabilir. İlan yolu ile işe alım gerçekleştirilmektedir.

Fatsa Liman Başkanlığı ile yapılan mülakatta katılımcı H.Ş. liman başkanlıklarında işe alım süreçlerini şöyle ifade etmiştir:

Liman müdürlükleri kamu kurumları olarak, personel alımında devletin belirlediği sınavlardan başarıyla geçilmesini şart koşar. Bu sınavlar, adayların genel yetkinliklerini ve kamu hizmetine uygunluklarını değerlendirir. Kamu personeli olarak işe alım süreci bu

kriterlere dayanırken, limanlarda operasyonel işlerde görev yapan diğer çalışanlar için mesleki bilgi ve tecrübe büyük önem taşır. Bu nedenle, limanlarda çalışan operasyonel personelin, sektörel bilgi ve deneyime sahip olması beklenir. Bu uzmanlık, operasyonel etkinliği ve iş süreçlerinin verimliliğini artırmada kritik bir rol oynar.

Samsun Liman İşletme operasyon şefi M.K. ile yapılan mülakatta şu açıklamalarda bulunmuştur:

Limana içinde çalışanlar için kurum içi terfi fırsatları mevcuttur. Çalışanlar, kendilerini geliştirdiklerinde ve gerekli yetkinlikleri kazandıklarında, mevcut pozisyonlarını değiştirebilirler ve daha üst düzey görevlerde bulunabilirler. İşe alım süreçleri, genellikle insan kaynakları müdürü ve liman müdürü tarafından gerçekleştirilen mülakatlar ve toplantılar sonucunda yapılmaktadır. Bu süreçlerde, adayların yetkinlikleri, deneyimleri ve kurum içindeki uyumları değerlendirilerek işe alımları gerçekleştirilmektedir.

Yapılan mülakatlar sonucunda, işe alım süreçleri yapılacak işin niteliğine göre farklılık gösterdiği gözlemlenmiştir; işe alımlar genel ilanlar, özel ilanlar ve kurum içi terfiler şeklinde gerçekleştirilmektedir. İşe alımlarda, mesleki eğitim ve deneyime sahip bireylerin tercihlerinin yanı sıra, sektöre yeni giriş yapan çalışanların da işe alımları gerçekleştirilmektedir. Bu yaklaşım, deneyimli işçilerin sektöre katkıda bulunmasını sağlarken, sektöre yeni giriş yapan işçilerin iş hayatına kazandırılmasına olanak tanımaktadır. Kurum içi terfiler ise, işçilerin mesleki alanda kendilerini geliştirmesine ve kuruma bağlılıklarını artırmaktadır.

Denizcilik sektörü, erkek egemen bir yapıya sahip sektör olarak bilinmekle birlikte, son yıllarda kadın istihdam oranlarında artış göstermektedir. Ankete katılan kurumlarda kadın istihdamı sorgulanmıştır (Tablo 4.11).

Tablo 4.11 Araştırmaya Katılan Kurumlarda Kadın İstihdamı

	Kadın İstihdamı
Ünye Tersanesi	Kadın çalışan istihdam edilmektedir.
Fatsa Tekne İmalatı	Kadın çalışan istihdam edilmektedir.
Terme Tersanesi	-
Ünye Liman İşletme	Kadın çalışan istihdam edilmektedir.
Fatsa Liman Başkanlığı	Kadın çalışan istihdam edilmektedir.
Samsun Liman İşletme	Kadın çalışan istihdam edilmektedir.

Kaynak: Yazar tarafından oluşturulmuştur.

Ünye tersanesinde yapılan mülakatta katılımcı Ş.Ş.

Çalıştığım tersanede, kadın çalışanlarımızın çeşitli bölümlerde görev aldığını görmekteyim. Özellikle insan kaynakları ve satın alma departmanlarında kadın personel istihdam edilmektedir. Denizcilik sektörünün kadın istihdamına uygun bir alan olduğunu düşünüyorum ve bu konuda destek veriyorum. Sektörde kadın çalışan sayısının giderek arttığını gözlemliyoruz; örneğin, iş sağlığı ve güvenliği uzmanlarımız arasında kadın

Çalışanlar bulunuyor ve saha personelinin de artışı söz konusudur. Bu gelişmelerin, denizcilik sektörü açısından olumlu olduğunu ve teşvik edilmesi gerektiğini düşünüyorum.

Fatsa Tekne imal ve bakım ve onarım yeri iş vereni ile yapılan bir mülakatta katılımcı A. K. ile yapılan görüşmede:

“İşletmemiz bünyesinde kadın çalışınız vardır.”

Ünye Liman İşletme de yapılan mülakatta katılımcı Ş.G.

“Limanlarda kadın istihdam oranı genellikle %15 civarındadır. Limanlar, kadın çalışanlar için uygun çalışma ortamları sunmaktadır. Şu an limanımızda 3 kadın çalışan bulunuyor.”

Fatsa Liman Başkanlığı ile yapılan mülakatta katılımcı H.Ş.

Liman çalışanlarının cinsiyeti arasında ayırım yapılmaksızın, gemi adamları bilgi sisteminden gemi insanları bilgi sistemine geçiş sağlanmıştır. Ülke genelinde her yıl yüzlerce kadın, denizcilik okullarından mezun olmaktadır. Limanımızda veri hazırlama ve kontrol işlerinde kadın memurlar istihdam edilmektedir. Ayrıca, denetlediğimiz gemilerde ikinci kaptan ve zabıt pozisyonlarında pek çok kadın çalışan yer almaktadır. Denizcilik sektörü oldukça geniş bir alanı kapsadığından, sadece gemi içi ya da liman çalışanlarıyla sınırlı olarak değerlendirilmemelidir. Denizcilik sigorta şirketlerinde, denetim işlerinde ve diğer birçok kademede de kadın çalışanlara rastlanmaktadır. Bu durum, mesleki bilgi ve tecrübeye sahip olunduğu sürece kadınların sektörde önemli roller üstlenebileceğini göstermektedir.

Samsun Liman İşletme operasyon şefi M.K. İle yapılan mülakatta:

Kadın istihdamı, çeşitli bölümler ve pozisyonlarda mevcut olup, sektörde önemli bir yer tutmaktadır. İdari işlerde, özellikle İnsan Kaynakları bölümünde kadın çalışanlar bulunmaktadır. Teknik bölümde mühendis olarak görev yapan kadınlar da mevcuttur. Ayrıca, nakliye bölümünde de kadın çalışanlar istihdam edilmektedir.

Yapılan mülakatlar sonucunda sektörde kadın istihdamının her geçen gün arttığı vurgulanmıştır. Kadınlar sektörün farklı departmanlarında görev almaktadır. Sadece ofis işlerinde değil saha ve operasyonel işlerde de kadın istihdamında artış gözlemlenmektedir. Bu bağlamda kadınların denizcilik sektöründe daha fazla istihdam halinde olması sektörel iş gücünün artmasına ve cinsiyet eşitliğinin sağlanmasına katkıda bulunacaktır. Ayrıca, kadın istihdamının işletme yönetimleri tarafından önemsendiği ve denizcilik sektörünün kadın çalışanlar için uygun olduğu belirtilmiştir.

4.5.3.4 Mesleki eğitim yeterliliği ve staj

Mesleki eğitim yeterliliği, belirli bir sektörde uzmanlaşma ve vasıflı iş gücünün oluşturulmasına katkı sağlar. Mesleki eğitimin bir parçası olan staj dönemleri, teorik bilgilerin yanı sıra pratik bilgiler ve becerililerin geliştirilmesi olanak sağlayan bir dönemdir. Stajyerler,

iş ortamlarında deneyim ve tecrübe kazanarak çalışma hayatına geçiş sürecinde bir avantaj elde ederler. Ankete katılan katılımcılara mesleki eğitim önerileri ve Stajyer öğrencilerin mesleğe uyumlanma süreçleri hakkındaki görüşleri ne başvurulmuştur.

Ünye tersanesinde yapılan mülakatta katılımcı Ş.Ş. şu açıklamalarda bulunmuştur:

Mesleki eğitim, sektörde verimliliği ve kaliteyi artırmak için kritik bir öneme sahiptir. Tersanecilik sektörü özelinde, idari ve teknik kadronun vasıflı olması, işlerin daha düzenli ve etkili yürütülmesine katkıda bulunur. Eğitim düzeyi ve deneyim arttıkça, sektörde daha kaliteli işlerin ortaya çıkması sağlanır. Türkiye'de, özellikle beyaz yakalı iş gücünün eğitiminde önemli üniversiteler bulunmaktadır. İstanbul Teknik Üniversitesi (İTÜ) gibi kurumlar, denizcilik sektöründe marka niteliğindedir. Türkiye'nin çeşitli eğitim kurumları da kaliteli eğitimler sunmaktadır. Eğitim kalitesi artırıldığında ve öğrenciler sektörde çalışma konusunda bilinçlendirildiğinde, Türk iş gücünün vasıflandırma sorunları önemli ölçüde azalacaktır. Ancak, meslek liselerinin sayısındaki azalma, öğrenci sayılarında düşüşe neden olmakta ve bu durum sektörde mavi yakalı çalışan ihtiyacını artırmaktadır. Mesleki eğitim, lise düzeyinde teşvik edilmeli ve okul sayıları artırılmalıdır. Bu, sadece denizcilik sektörü için değil, birçok sektör için geçerli bir durumdur. Sektörler arası bağlantılar göz önüne alındığında, denizcilik sektöründeki eğitim düzeyi de önemli bir yer tutar. Eğitimli iş gücü her sektörde vazgeçilmez bir unsurdur. Bu nedenle, meslek liselerinin sayısının artırılması ve mevcut okullara öğrenci çekilmesi yönünde adımlar atılmalıdır. Bu, denizcilik sektörünün çeşitli bölümlerinde ve diğer sektörlerde işgücü taleplerinin karşılanması açısından büyük önem taşımaktadır.

Stajyer öğrencilerin mesleğe uyumlanma süreçleri hakkındaki görüşler ise;

Ünye tersanesinde yapılan mülakatta katılımcı Ş.Ş. şöyle ifade etmiştir.

Mesleğe başlarken, öğrenciler genellikle iş hayatına uyum sağlamakta zorluk yaşayabilmektedirler. Teorik bilgilerini okulda edinen bireyler, pratikte iş öğrenme sürecinde bazı zorluklarla karşılaşır. Bu süreçte, işyerinde öğrenme bilinci genellikle yeterince gelişmemiş olabilmektedir. Çoğu öğrenci, masa başı işlerle ilgilenmeyi tercih ederken, fiziksel ve pratik işlerin içine girmekte isteksiz davranabilir. Ancak, tüm stajyerler bu durumu yansıtmaz. Bazı öğrenciler, staj süresince işi en iyi şekilde öğrenmeye özen gösterir ve gerekli özveriği gösterir. Bununla birlikte, bazı öğrenciler, stajı zorunlu bir gereklilik olarak görüp sadece zaman doldurmak amacıyla katılmaktadır. Bu durum, iş öğrenme sürecini yeterince etkili bir şekilde gerçekleştirmediklerinden, mezuniyet sonrasında iş hayatında hem işverenler hem de çalışanlar açısından sorunlar yaratabilir. Bu problemin ilerleyen dönemlerde daha belirgin hale gelmesi muhtemeldir, çünkü iş yerinde öğrenme sürecinde yaşanan eksiklikler, uzun vadede işyerindeki performans ve verimlilik üzerinde olumsuz etkiler yaratabilir.

Ünye Liman İşletme de yapılan mülakatta katılımcı Ş.G. şu açıklamalarda bulunmuştur.

Staj için gelen öğrencilerin denizcilik sektörüne olan ilgisi genellikle yüksektir ve birçoğu bu sektörde çalışmayı arzulamaktadır. Ancak, bölgemizde denizcilik alanında yeterli sayıda firma bulunmaması nedeniyle bu öğrenciler genellikle diğer sektörlerle yönelmek zorunda kalmaktadır. Bu durum, öğrencilerin sektörde kariyer yapma fırsatlarını kısıtlamakta ve denizcilik sektörünün bölgesel iş gücü potansiyelini etkileyebilmektedir.

Fatsa Liman Başkanlığı ile yapılan mülakatta katılımcı H.Ş. ise şöyle ifade etmiştir.

Staj için gelen öğrenciler genellikle 20 ila 30 iş günü süren kısa dönem stajlar yapmaktadır. Bu süre zarfında, denizcilik ve liman işletmeciliği gibi alanlardan gelen öğrenciler, ilgili eğitimlerini almış olduklarından, belirli bir bilgi birikimine sahip olarak staja başlamaktadırlar. Bu öğrenciler genellikle liman müdürlüklerinde evrak işleme ve denetim görevleri gibi temel işlerde görev alırlar.

Samsun Liman İşletme operasyon şefi M.K. şu açıklamalarda bulunmuştur.

“Gelen stajyerler genellikle öğrenme bilinciyle kurumlara başvurmaktadır. Staj süresince edindikleri bilgiler, meslek hayatlarına önemli katkılarda bulunmakta ve bu bilgiler, sektördeki bilgi birikimlerini artırarak mesleki gelişimlerine destek sağlamaktadır.”

Yapılan görüşme sonucunda, sektöre ilk giriş yapan adaylar çalışma hayatına uyum sağlamada bazı zorluklarla karşılaşabilir. Staj dönemleri torikte öğrenilen bilgilerin pratik uyulmalarının yapıldığı bir dönemdir. Bu dönemde stajyerler, staj dönemlerini en iyi bir şekilde değerlendirip söylenen tüm işleri yapmaya özen göstermelidirler. Bu bağlamda staj dönemlerini etkili ve verimli geçiren bireyler mezuniyet sonrası iş hayatına geçiş sürecine kolaylıkla uyum sağlamaktadır. Aksi takdirde staj dönemlerini verimsiz geçiren adaylar iş hayatına uyum sağlayamamakta bu da işverenler açısından problem teşkil etmektedir. Elde edilen bulgular, stajyerlerin büyük çoğunluğunu öğrenme hevesi içinde bilinçli olarak staja geldikleri vurgulanmıştır. Araştırmaya katılan kurumların mesleki staj süreleri hakkındaki görüşleri alınmıştır (Tablo 4 .12).

Tablo 4.12 Araştırmaya Katılan Kurumların Staj Süreleri Hakkındaki Görüşleri

	Staj süreleri
Ünye Tersanesi	Yeterli
Fatsa Tekne İmalatı	Yeterli
Terme Tersanesi	-
Ünye Liman İşletme	Yeterli değil(kısa)
Fatsa Liman Başkanlığı	Yeterli
Samsun Liman İşletme	Yeterli

Kaynak: Yazar tarafından oluşturulmuştur.

Ünye Tersanesinde yapılan görüşmede katılımcı Ş.Ş. tecrübelerini şöyle ifade etmiştir.

Stajyerlerin geliş süreleri, geldikleri kurumlara bağlı olarak değişiklik göstermektedir ve genellikle en az bir ay, üç ay ve daha uzun süreleri kapsayabilir. İş öğrenme açısından staj süreleri önemli bir rol oynamaktadır. Ancak, bu sürelerin ne kadar verimli kullanıldığı da kritik bir faktördür. Stajyerlerin süreyi nasıl değerlendirdikleri, iş süreçlerine ne kadar hızlı uyum sağladıkları ve öğrenme istekleri, elde ettikleri bilgi ve tecrübenin kalitesini belirler. Kısa süreli stajlarda bile, stajyerler etkili ve verimli bir şekilde çalışarak işleyiş hakkında bilgi sahibi olabilirler. Uzun süreli stajlarda ise, eğer stajyerler iş öğrenmeye

istekli değilse, bu süreyi etkili bir şekilde kullanamayabilirler. Dolayısıyla, staj sürelerinin uzunluğu kadar, stajyerlerin bu süreyi nasıl değerlendirdikleri de büyük önem taşımaktadır.

Fatsa Tekne imal ve bakım ve onarım yeri iş vereni ile yapılan bir mülakatta katılımcı A. K. şunları ifade etmiştir.

“Staj süreli yeterli yeter ki gelen öğrenci işi öğrenmeye hevesli olsun.”

Ünye Liman İşletme de yapılan görüşmede katılımcı Ş.G. tecrübelerini şöyle aktarmıştır;

“Staj süreleri lise öğrenimi için yeterli fakat üniversitede öğrenim gören öğrenciler için yeterli olmadığını düşünüyorum.”

Fatsa Liman Başkanlığı ile yapılan mülakatta katılımcı H.Ş. ise tecrübelerini şöyle aktarmıştır;

“Staj sürelerinin yeterli olduğunu düşünüyorum.”

Samsun Liman İşletme operasyon şefi M.K. ile yapılan mülakatta konu hakkındaki tecrübeleri ise şöyle aktarmıştır;

“Stajyerlerin geldikleri kurumlara göre staj süreleri değişmektedir. Genelde 20 iş günü staj yapmaktadırlar. Öğrenmek isteyen öğrenci için bu sürenin yeterli olduğunu düşünüyorum.”

Staj dönemleri mesleki eğitim dönemi içinde önemli bir yere sahiptir. İş hayatına giriş yapmadan önceki son aşama olarak değerlendirilir. Bu dönemde okulda öğrenilen teorik bilgilerin pratiğe dönüştürme imkânı bularak mesleği uygulamalı olarak öğrenilmesi ile iş deneyimleri kazanılmasına yardımcı olunmaktadır. Staj süreleri geline kurma ve sektöre göre farklılık göstermektedir. Staj sürelerinin uzunluğu kısalığı kadar staj dönemlerinin verimli kullanılması oldukça önemlidir.

4.5.3.5 İş kazaları ve meslek hastalıkları

İş kazaları ve meslek hastalıkları iş sağlığı ve güvenliği için kritik öneme sahip bir sorundur. İş kazaları genellikle dikkatsizlik, bilgi eksikliği ve gerekli ekipmanlarının kullanılması ya da eksik ve yanlış kullanılmasından kaynaklı olmaktadır. Meslek hastalıkları ise belirli mesleklerde uzun süreli çalışmaların sonucunda ortaya çıkan rahatsızlıklardır. Genellikle kimyasal maddelere fazla süre maruz kalmak, fiziksel güç gerektiren ağır ve tehlikeli işlerde uzun süre çalışması sonucu işçilerin sağlıklarında meydana gelen bozulmalardır. Bu nedenle iş yerlerinde iş kazalarının ve meslek hastalıklarının önüne geçmeleri için gerekli tedbirlerin alınması yasal bir zorunluluktur. Araştırmaya katılan katılımcıların bulundukları sektörde iş kazaları sebepleri ve meslek hastalıkları hakkındaki düşünceleri sorulmuştur (Tablo 4.13).

Tablo 4.13 İş Kazaları ve Meslek Hastalıkları

	İş kazaları ve meslek hasatlıkları
Ünye Tersanesi	Dikkatsizlik
Fatsa Tekne İmalatı	Dikkatsizlik
Terme Tersanesi	-
Ünye Liman İşletme	Dikkatsizlik
Fatsa Liman Başkanlığı	Dikkatsizlik-Bilgi Eksikliği
Samsun Liman İşletme	Dikkatsizlik

Kaynak: Yazar tarafından oluşturulmuştur.

Ünye Tersanesinde yapılan görüşmede katılımcı Ş.Ş. tecrübelerini şöyle aktarmıştır;

İş kazalarının önlenmesinde, bireylerin eğitim ve deneyim seviyeleri doğrudan etkilidir. Örneğin, boya yapılan bölgelerde sıcak çalışma yapılmaması gerektiği, tüm tersane çalışanları tarafından bilinmesi gereken temel bir bilgidir. Ancak, bu tür genel bilgilerin bilinmemesi değil, çoğu zaman önemsenmemesi veya ihmal edilmesi kazalara yol açabilir. Mesleki eğitim, iş kazalarının önlenmesinde kritik bir rol oynarken, mesleki deneyim de büyük önem taşır. Deneyim arttıkça, iş süreçlerine hâkimiyet artar ve bu da iş kazası riskini azaltır. Tersanelerde iş kazalarının önüne geçilmesinde eğitim ve deneyim iki temel faktör olarak öne çıkmaktadır. Bununla birlikte, en önemli faktör insandır. İşçilerin, işin gerektirdiği kurallara uygun hareket etmeleri, gerekli iş kıyafetlerini ve koruyucu ekipmanları kullanmaları büyük önem arz eder. Örneğin, kaynak işlemi gerçekleştiren bir işçi, gözlerini korumak için uygun başlık takmalı ve koruyucu kıyafetlerini giymelidir. Koruyucu ekipman kullanımı, iş kazalarının hafif atlatılmasında ve meslek hastalıklarının önlenmesinde etkili bir önlem olarak karşımıza çıkar.

Fatsa Liman Başkanlığı ile yapılan mülakatta katılımcı H.Ş. ise; şu açıklamalarda bulunmuştur:

Maalesef, denizcilik sektöründe iş kazaları sıklıkla yaşanmaktadır. Son dönemde yaşanan bir olayda, geminin ambar kapağının açık bırakılması nedeniyle ciddi bir kaza meydana geldi. Gemi çalışanları, ambarı temizledikten sonra kuruması için kapağı açık bırakmışlardı. Ancak gemi seyir halindeyken ambar kapağının açık olması tehlikeli bir durum oluşturur. Ambar kapağına düşen bir işçi, kazanın sorumluluğunu üzerine alarak kimseden şikayetçi olmadığını belirtti ve gemiyi denetimlerden sonra limandan gönderdik. Bu tür kazalar genellikle basit dikkatsizliklerden kaynaklanmakta olup, "bana bir şey olmaz" mantığıyla yaklaşıldığı gözlemlenmektedir. Bir diğer yakın tarihli kaza ise açık denizde bir balıkçı gemisinde meydana geldi. Ünyeli bir gemici, ambarda bulunan zehirli gazlardan kaynaklanan bir zehirlenme sonucu hayatını kaybetti. Gemi çalışanları, ambardaki suyu boşaltmak amacıyla havalandırma deliğinden girmeyi denediler, ancak suyun zehirli gazlar içerdiğini göz ardı ettiler. Bu olayda, üç kişi hayatını kaybetti ve biri kurtarma çabası içindeyken başka bir kişi de hayatını kaybetti. Gemi güvenliğiyle ilgili eğitimler, çalışanlara verilmektedir, fakat bu eğitimlerin ne kadar etkili olduğu, denetimlerin ve uygulamanın ne düzeyde yapıldığı kritik öneme sahiptir. Bu tür kazalar genellikle basit bilgi eksiklikleri ve dikkatsizliklerden kaynaklanmaktadır. Denizcilik sektöründe güvenlik, sadece eğitimle değil, aynı zamanda dikkatli ve özenli çalışma ile sağlanabilir. Çalışanların basit güvenlik kurallarına ve bilgiye vakıf olması, bu tür kazaların önlenmesinde büyük önem taşır. Ayrıca, kaptanın gemi üzerindeki tüm güvenlik protokollerini titizlikle takip etmesi ve ekip üyelerini bilgilendirmesi gerekmektedir. Deniz

ortasında, izole bir ortamda çalışan ekiplerin birbirleriyle koordineli ve dikkatli bir şekilde çalışması, kazaların önlenmesinde kritik bir faktördür.

Samsun Liman İşletme operasyon şefi M.K. İle yapıłana mülakatta konu hakkındaki tecrübelerini ve çalıştığı kurumda iş kazalarının önlemesi noktasında alınan tedbirleri şu şekilde ifade etti;

Kurum olarak, iş sağlığı ve güvenliği ile ilgili insan kaynakları birimi tarafından belirli periyotlarla düzenli eğitim ve seminerler verilmektedir. Bu eğitimler, çalışanların güvenli çalışma yöntemleri ve kuralları hakkında bilgilendirilmesini amaçlamaktadır. Ancak, eğitimlere rağmen iş kazaları yaşanmaktadır. Bu kazaların büyük bir kısmı, çalışanların güvenlik kurallarına uymamasından kaynaklanmaktadır. Liman çalışanları işe başladıkları anda, iş sağlığı ve güvenliği konusunda kapsamlı bir eğitim almaktadır. Eğitim sonrası, çalışanlar işe başlatılmakta ve kurallara uygun çalışmaları beklenmektedir. Kurallara uymayan çalışanlar için, öncelikle sözlü uyarı yapılmakta, bu uyarının ardından yazılı tutanak düzenlenmektedir. Bu süreçler sonucunda, uyumsuz davranışlar devam ederse, iş akdine son verilmektedir.

Yapılan mülakat sonucunda; Kurumlarda belirli zaman aralıklarında iş sağlığı ve güvenliği eğitimleri verildiği ve iş kazalarının büyük çoğunluğunun bilgi eksikliklerinden değil, basit ve herkes tarafından bilinmesi gereken bilgilerin önemsenmemesi, çalışanların iş güvenliği kurallarına uymamaları, gerekli ekipmanların kullanımında özensizlik gösterilmesinden ve kuralların esnetilmesinden kaynaklandığı bilgisine ulaşılmıştır. Sektörün küresel bir nitelik taşıması nedeniyle, gemilerin operasyonlarına devam edebilmesi için gemi içindeki can ve mal güvenliği açısından gerekli sertifikaların alınması ve gemi çalışanlarının iş güvenliği eğitimlerinin tamamlanması zorunludur. Aksi takdirde, gemiler, uğradıkları limanlarda gerçekleştirilen denetimlerde olumsuz değerlendirmelere maruz kalabilir ve bu durum gemilerin hareketlerinin durdurulmasına neden olabilir. Liman ve tersanelerde işe alınan her çalışan ister yönetici ister işçi pozisyonunda olsun, işe başlamadan önce mutlaka iş sağlığı ve güvenliği eğitimi alır. Limanlar ve tersaneler ağır ve tehlikeli iş kolları arasında yer aldığı için iş sağlığı ve güvenliğine büyük önem verilmektedir. İşletmede, iş güvenliği kurallarına uymayan ve gerekli ekipmanları kullanmayan kişiler yazılı olarak uyarılmakta ve üç uyarıdan sonra iş akdine son verilmektedir.

4.5.4 İşgücü arzı bulguları

4.5.4.1 Demografik özellikler

Ankete katılan MYO öğrencilerinin demografik özellikleri verilmiştir (Tablo 4.14).

Tablo 4.14 Demografik Özellikleri

		Frekans (Sayı)	Oran %
Cinsiyet	Erkek	113	0,92
	Kadın	10	0,08
Mezun olunan lise	Fen Lisesi	1	0,01
	Anadolu Lisesi	52	0,42
	Teknik Lise	13	0,11
	Mesleki Lise	39	0,32
	İmam Hatip Lisesi	6	0,05
	Diğer	12	0,10
Gelinen Bölge	Karadeniz	51	0,41
	Akdeniz	19	0,15
	Ege	17	0,14
	Marmara	18	0,15
	İç Anadolu	10	0,08
	Doğu Anadolu	3	0,02
	Güneydoğu Anadolu	5	0,04
Ailede denizcilik geçmişi	Evet	72	0,59
	Hayır	46	0,37
	Bilmiyorum	5	0,04
Okunan Bölüm	Deniz Ulaştırma ve İşletme Prog.	46	0,37
	Gemi Makineleri İşletmeciliği	41	0,33
	Gemi İnşaat Programı	36	0,29
Okunan sınıf	1.Sınıf	94	0,76
	2.Sınıf	29	0,24
Bölümü okuma isteği	Evet	114	0,93
	Hayır	9	0,07
Tercih sebebi	Denizcilik mesleğini seviyorum	39	0,32
	Denizcilik lisesi mezunuyum	19	0,16
	Puanımın yeterli olması	4	0,03
	Mezuniyet sonrası iş bulma olanağı	21	0,17
	Mezuniyet sonrası yüksek maaş	32	0,26
	Diğer	7	0,06
Tercih sırası	1-5	103	0,84
	6-10	12	0,10
	11-16	4	0,03
	16'dan sonra	4	0,03
Bölüm değiştirme isteği	Evet	29	0,24
	Hayır	94	0,76
Çalışma ya da staj deneyimi.	Evet	27	0,22
	Hayır	96	0,78

Kaynak: Yazar tarafından oluşturulmuştur.

Ankete katılan öğrencilerin demografik özellikleri Tablo 4.14 de sunulmuştur. Demografik veriler incelendiğinde, öğrencilerin %92'sinin erkek olduğu ve sektörün erkek egemen bir yapı sergilediği görülmektedir. Denizcilik sektörü, geçmişten günümüze fiziksel dayanıklılık ve uzun süreli deniz yolculukları gibi erkeklerin daha fazla çalıştığı alanların başında gelmektedir. Bu durum, sektörde cinsiyet dengesizliğine yol açmakta ve kadınların bu alanda yeterince

temsil edilmesini engellemektedir. Bu cinsiyet dengesizliği hem iş gücü çeşitliliği hem de sektördeki toplumsal cinsiyet eşitliği açısından önemli bir sorun teşkil etmektedir.

Öğrencilerin %42'sini Anadolu Lisesi mezunu oluşturmaktadır. Denizcilik lisesi mezunları, bir üst eğitim basamağı olan MYO programlarına geçişte çeşitli zorluklarla karşılaşmaktadır. Bu zorlukların başında, Temel Yeterlilik Testi (TYT) puanlarının yeterli olmaması gelmektedir. TYT puanlarının düşük olması, bu öğrencilerin MYO programlarına kabul edilme şanslarını azaltmakta ve eğitim zincirinde bir kopukluk meydana getirmektedir. Bu durum, hem kamu kaynaklarının etkin kullanımını engellemekte hem de aileler ve öğrenciler için önemli bir kayıp oluşturmaktadır. Eğitimdeki bu aksaklıkların giderilmesi, denizcilik sektöründe nitelikli iş gücünün yetiştirilmesi açısından kritik öneme sahiptir

Ayrıca, öğrencilerin %41'inin Karadeniz Bölgesi'nden geldiği ve %59'unun ailesinde ya da yakın çevresinde denizcilik sektöründe çalışan bir birey bulunduğu belirtilmiştir. Bu durum, meslek tercihinin ve sektörü seçmede örnek alınacak bireylerin varlığının önemini vurgulamaktadır. Katılımcıların %93'ü denizcilik bölümlerine isteyerek geldiklerini, %84'ü bu bölümü tercih sıralamasında ilk 5 tercihleri arasında yer aldığını ve %76'sı bölümünü başka bir bölümle değiştirmek istemediğini ifade etmiştir. Bu bulgular, öğrencilerin bölümü ve sektörü tanıyarak bilinçli bir şekilde tercih yaptıklarını göstermektedir. Tercih sebebi olarak öğrencilerin %32'si denizcilik mesleğini sevdiklerini belirtmiştir. Öte yandan, %78 oranında öğrencinin staj ve sektörde çalışma deneyiminin bulunmadığı, bunun başlıca nedeninin %94 oranında birinci sınıf öğrencisi olmaları ve denizcilik eğitimi veren liselerden gelmemiş olmaları olduğu sonucuna varılmıştır. Bu durum, öğrencilerin sektördeki çalışma hayatı hakkında sınırlı bilgi ve deneyime sahip olmalarına yol açmaktadır. Eğitim sürecinin erken aşamasında olmaları, sektörle ilgili pratik bilgilerin eksikliğiyle sonuçlanmakta ve öğrencilerin mesleki farkındalıklarını sınırlamaktadır.

4.5.4.2 Eğitim yönünden değerlendirme

Ankete katılan öğrencilerin okudukları bölümde verilen eğitimin yeterlilik düzeyi hakkındaki düşüncelerine aşağıdaki tabloda yer verilmiştir (Tablo 4.15).

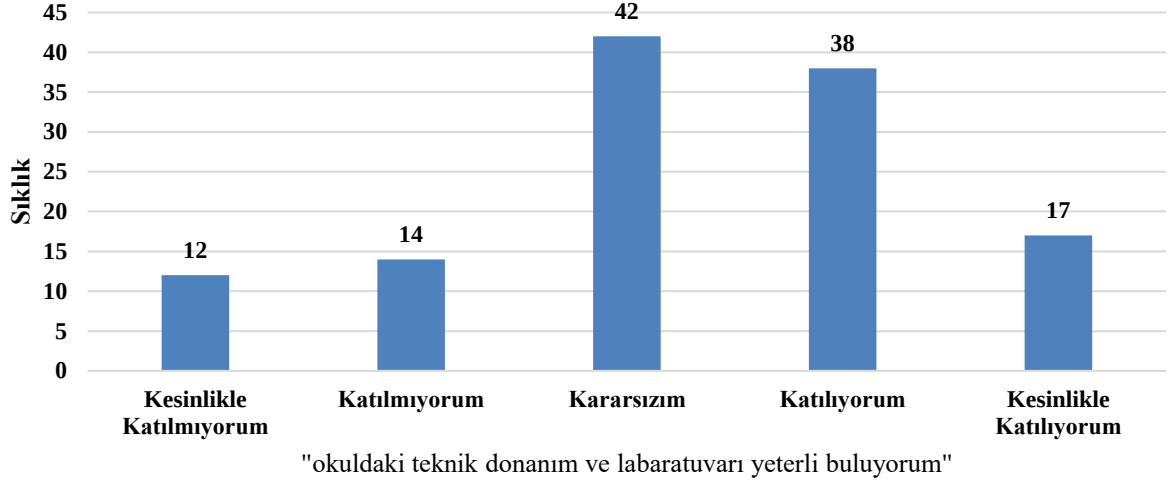
Tablo 4.15 MYO Verilen Eğitimin Yeterlilik Düzeyi Hakkındaki Görüşler

		Frekans (Sayı)	Oran %
Okuduğum bölümde yeterli düzeyde Eğitim aldığımı düşünüyorum	Kesinlikle Katılmıyorum	7	5,70
	Katılmıyorum	8	6,50
	Kararsızım	32	26,00
	Katılıyorum	45	36,60
	Kesinlikle Katılıyorum	31	25,20
	Total	123	100,00
Mesleki İngilizce düzeyimi Yeterli buluyorum	Kesinlikle Katılmıyorum	11	8,90
	Katılmıyorum	30	24,40
	Kararsızım	49	39,80
	Katılıyorum	22	17,90
	Kesinlikle Katılıyorum	11	8,90
	Total	123	100,00
Mesleki İngilizcemin geliştirilmesi İçin ek kursa ihtiyaç duyuyorum	Kesinlikle Katılmıyorum	6	4,90
	Katılmıyorum	7	5,70
	Kararsızım	38	30,90
	Katılıyorum	33	26,80
	Kesinlikle Katılıyorum	39	31,70
	Total	123	100,00

Kaynak: Yazar tarafından oluşturulmuştur.

“Okuduğum bölümde yeterli düzeyde eğitim aldığımı düşünüyorum.” ifadesine öğrencilerin %61,8’i katılıyorum ve kesinlikle katılıyorum şeklinde yanıt vermiştir. Bu, öğrencilerin okulda aldıkları eğitimi yeterli bulduklarını göstermektedir. Denizcilik sektöründe, küreselliğin yoğun bir şekilde hissedilmesi nedeniyle sektör dili İngilizcedir. Ancak, öğrencilerin mesleki İngilizce düzeylerinin yeterli olduğuna ilişkin görüşler arasında belirsizlik vardır: %39,8 oranında katılımcı kararsız kalırken, %33,3’ü olumsuz bir değerlendirme yapmıştır ve %26,8’i mesleki İngilizcelerini yeterli bulmaktadır. Mesleki İngilizcelerin geliştirilmesi gerektiğini düşünenlerin toplamda %58,5’i katılıyorum ve kesinlikle katılıyorum şeklinde yanıt vermiştir. Bu sonuçlar, öğrencilerin mesleki İngilizce seviyelerinin yeterli düzeyde olmadığını ve bu nedenle ek kurslara ihtiyaç duyduklarını ortaya koymaktadır.

Yapılan anket çalışmasında eğitim kurumunun teknik donanım ve laboratuvar yeterliliği konusunda öğrenci görüşlerine grafikte yer verilmiştir. Öğrencilerin “Okuldaki teknik donanım ve laboratuvarı yeterli buluyorum” ifadesine %34,1 oranında 42 katılımcı kararsız kalmıştır. Bununla birlikte, kararsız yanıtı en yakın görüş %30,9 oranında 38 katılımcının laboratuvarları ve teknik donanımı yeterli bulduğunu ifade etmiştir (Şekil 4.2).

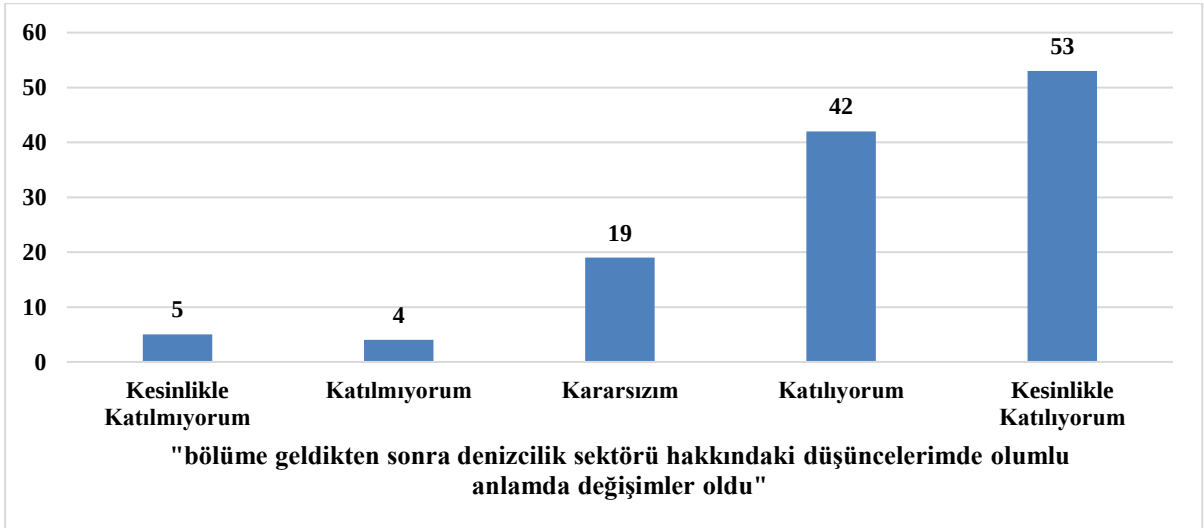


Şekil 4.2 Eğitim Kurumunun Teknik Donanım ve Laboratuvarı Yeterliliği

Kaynak: Yazar tarafından oluşturulmuştur.

Bu durum, eğitim kurumlarının fiziki koşulları ve laboratuvarlarının yeterliliği konusunda belirsizlik yaşandığını göstermektedir. Kararsızlıkların nedenlerinden biri, devlet destekli okullarda maliyetli simülatörler gibi laboratuvar ekipmanlarının sınırlı sayıda olmasıdır.

Öte yandan katılımcılara bölüme geldikten sonra denizcilik sektörü hakkındaki düşüncelerimde olumlu anlamda değişimler oldu ifadesine; 53 kişi %43,1 oranında kesinlikle katılıyorum, 42 kişi %34,1 oranında katılıyorum cevabını vererek toplamda 95 kişi %77,2 oranında olumlu cevap vermiştir (Şekil 4.3).



Şekil 4.3 Sektör Hakkındaki Düşünceler

Kaynak: Yazar tarafından oluşturulmuştur.

Katılımcılar bölümde okumaya başladıktan sonra sektör hakkında daha fazla bilgi edinmişlerdir. Bölümü tanıdıktan sonra sektöre bakış açılarının olumlu yönde değiştiklerini vurgulamışlardır. Bu durum öğrencilerin eğitim sonrasındaki kariyerlerine sektörde devam etmek istemelerine ve mesleki bağlılıklarının arttırmasına olumlu yönde katkı sağlamaktadır.

4.5.4.3 Eğitim ve istihdam yönünden yapılan değerlendirme;

Yapılan ankette, eğitim ile istihdam arasındaki ilişki, incelenmiştir. Katılımcıların mesleki eğitim sonrasındaki iş bulma inançları sorgulanmış, ayrıca iş arama seçeneklerinde hangi kanallara başvurulacaklarına dair bilgileri olup olmadığı tespit edilmiştir (Tablo 4.16).

Tablo 4.16 Eğitim ve İstihdam Yönlü Sorular

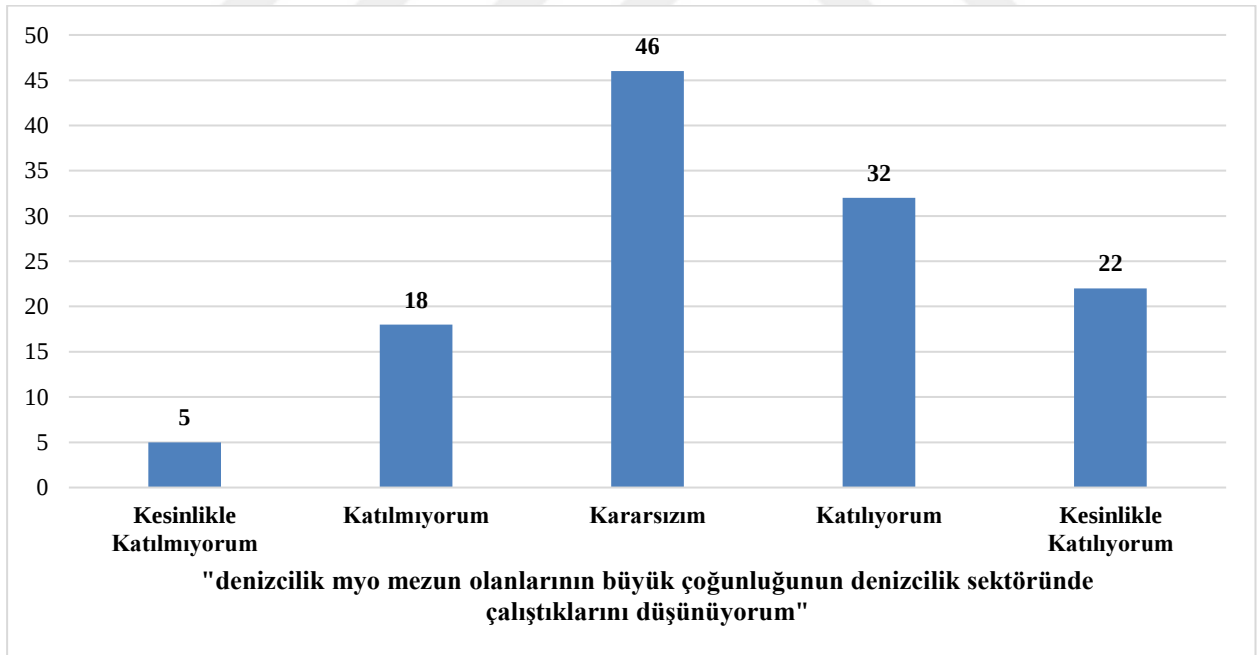
		Frekans (Sayı)	Oran %
Okuldan mezun olduktan sonra Denizcilik sektöründe çalışmayı Düşünüyorum	Kesinlikle Katılmıyorum	7	5,70
	Katılmıyorum	1	0,80
	Kararsızım	13	10,60
	Katılıyorum	34	27,60
	Kesinlikle Katılıyorum	68	55,30
	Total	123	100,00
Mezun olduktan sonra sektörde İş bulacağıma inanıyorum	Kesinlikle Katılmıyorum	2	1,60
	Katılmıyorum	5	4,10
	Kararsızım	21	17,10
	Katılıyorum	56	45,50
	Kesinlikle Katılıyorum	39	31,70
	Total	123	100,00
Denizcilik MYO mezunu olmanın Denizcilik sektöründe çalışırken Avantaj sağlayacağını düşünüyorum	Kesinlikle Katılmıyorum	4	3,30
	Katılmıyorum	11	8,90
	Kararsızım	24	19,50
	Katılıyorum	45	36,60
	Kesinlikle Katılıyorum	39	31,70
	Total	123	100,00
Denizcilik sektöründe iş ararken hangi kanalları kullanacağımı biliyorum	Kesinlikle Katılmıyorum	6	4,90
	Katılmıyorum	18	14,60
	Kararsızım	41	33,30
	Katılıyorum	33	26,80
	Kesinlikle Katılıyorum	25	20,30
	Total	123	100,00

Kaynak: Yazar tarafından oluşturulmuştur.

Anketi yanıtlayan öğrencilerin %82,9'u katılıyorum ve kesinlikle katılıyorum seçenekleriyle sektörde çalışmayı düşündüklerini ifade etmiştir. Öğrencilerin %59,3'ü sektörde iş bulabilecekleri yönünde olumlu görüş bildirmiştir. Ayrıca, sektörde çalışırken denizcilik meslek yüksekokulu mezunu olmanın avantaj sağlayacağını düşünenlerin oranı %68,3'tür; bu

oran, katılıyorum ve kesinlikle katılıyorum yanıtlarını verenler tarafından belirtilmiştir. Öğrenciler, okulda aldıkları eğitimin ardından sektörde çalışmayı istediklerini belirtmişlerdir. Ancak, iş ararken hangi kanalları kullanacaklarını bilip bilmedikleri konusunda %33,3 oranında katılımcı kararsız kalmıştır. Toplamda %52,8'lik bir kesim, iş arama kanalları konusunda kararsız ve olumsuz görüşler belirtmiştir (Tablo 4.16). Bu durum, eğitim aldıktan sonra istihdama geçiş sürecinde nasıl bir yol izleyeceklerini bilmediklerini göstermektedir. Anketteki bu sorular, mesleki eğitim sonrasında iş bulma stratejilerini ve sektörel çalışma hayatının sürdürülebilirliği açısından kritik veriler sunmaktadır. Elde edilen bu veriler, eğitim programlarının etkinliğinin değerlendirilmesi ve mezunların istihdama katılım oranlarını belirlemek için bir temel oluşturmaktadır. Bu bağlamda eğitim programlarının mezuniyet sonrası istihdamla arasında bir bağ kurması gerekliliği sektörel devamlılık için önem arz etmektedir.

Ayrıca ankete katılan MYO öğrencileri denizcilik alanında bir eğitim kurumundan mezun olmuş öğrencilerin sektörde çalışma oranları hakkındaki düşünceler grafik olarak verilmiştir (Şekil 4.4).

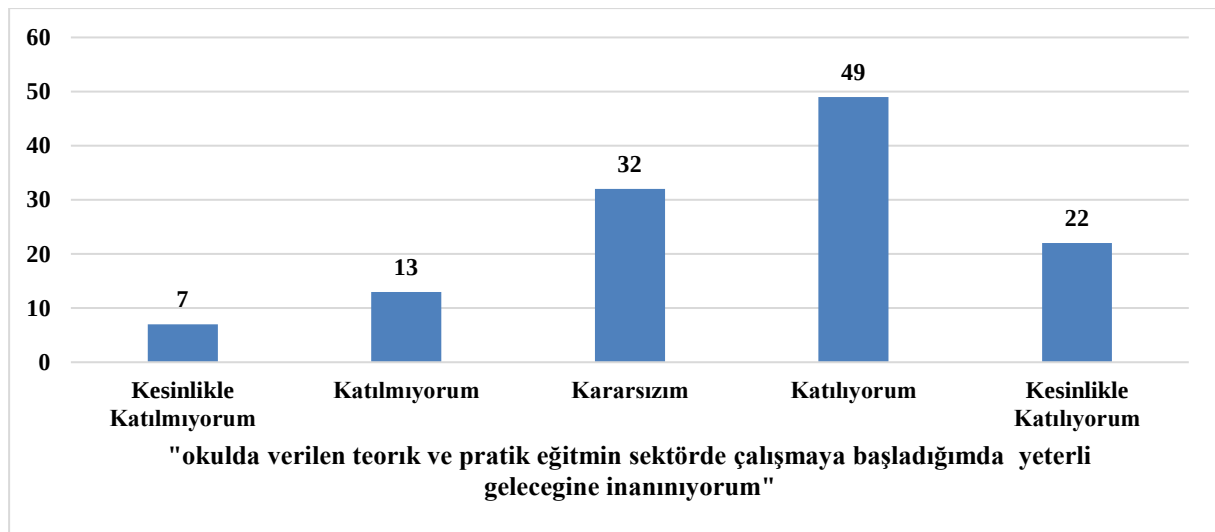


Şekil 4.4 Denizcilik MYO Mezunlarının Sektörde Çalışması

Kaynak: Yazar tarafından oluşturulmuştur.

“Denizcilik MYO mezunlarının büyük çoğunluğunun denizcilik sektöründe çalıştıklarını düşünüyorum.” ifadesine 46 kişi %37,4 oranında kararsızım cevabını vermiştir. İfade ile ilgili net bir görüş belirtmekten kaçınmışlar ve konu hakkında düşüncelerde belirsizlik yaşamışlardır. %43,9 oranında 54 katılımcı, kesinlikle katılıyorum ve katılıyorum yanıtlarını vererek mezunların sektörde çalıştıklarını düşünmektedir (Şekil 4.4). Bu sonuç, MYO mezunlarının sektörde çalıştığını düşüncesinin baskın olduğunu ortaya koymaktadır.

Anket çalışmasında katılımcıların eğitim hayatında edindikleri bilgilerin sektörde çalışmaya başladığında yeterli olunacağı görüşü sorgulanmıştır (Şekil 4.5).

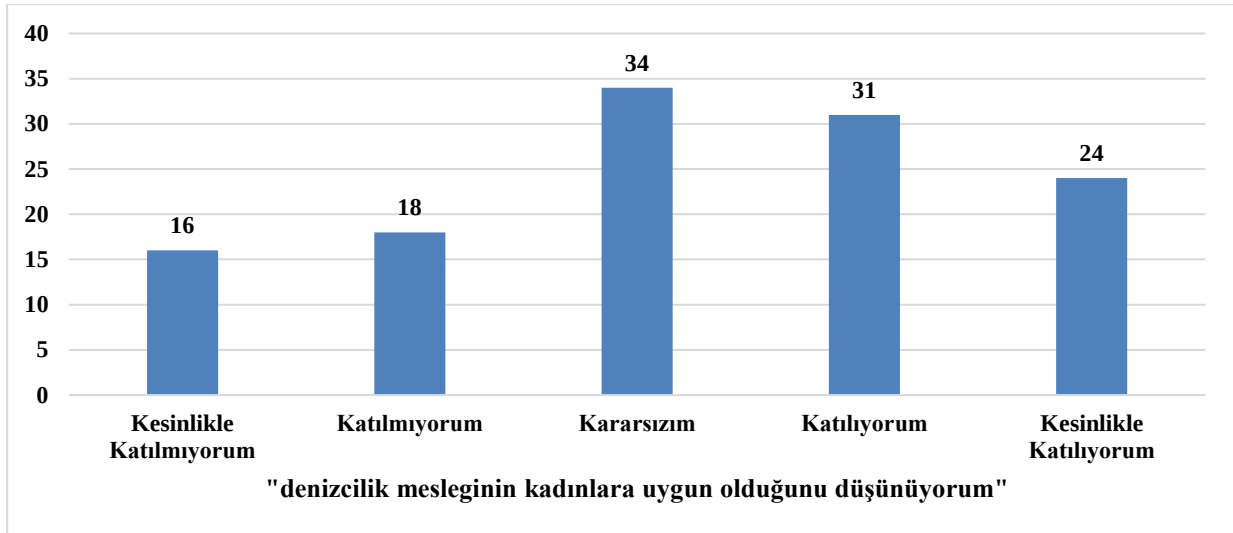


Şekil 4.5 Teorik ve Pratik Eğitimin Çalışmaya Başladığında Yeterli Olması

Kaynak: Yazar tarafından oluşturulmuştur.

Okulda verilen teorik ve pratik eğitimin sektörde çalışmaya başladığında yeterli geleceğine inanıyorum” sorusuna %39,8 oranında katılımcı olumlu cevap vermiştir (Şekil 4.5). Denizcilik sektörü küresel bir nitelik taşıdığından, verilen eğitim müfredatı uluslararası sözleşmelere göre şekillendirilmektedir. Bu durum, eğitimin uluslararası standartlarla uyumlu olmasını ve mezunların global sektörde etkin bir şekilde görev alabilmelerini sağlamaktadır.

Yapılan anket çalışmalarına bakıldığında, denizcilik sektöründe kadın istihdamına bakış açısı hakkında sorular sorulmuştur. Elde edilen sonuçlar, sonuçlar denizcilik sektöründe kadınların çalışabileceğine ilişkin olumlu bir görüş sergilediklerini göstermektedir (Şekil 4.6).



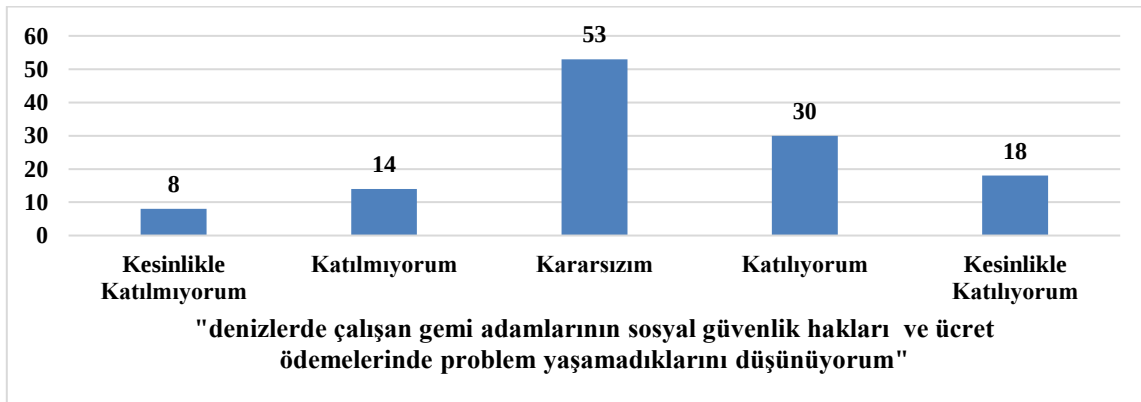
Şekil 4.6 Denizcilik Mesleğinin Kadınlara Uygun Olduğunu

Kaynak: Yazar tarafından oluşturulmuştur.

Mesleğin kadınlara uygun olup olmadığı konusunda katılımcıların %27,6'sı kararsız kalmıştır. En yakın yanıt %25,2 oranında katılıyorum şeklindedir. Denizcilik sektörünün erkek egemen bir sektör olarak bilinmesi ve zorlu çalışma koşulları göz önüne alındığında, katılımcıların toplamda %55,2'si mesleğin kadınlara uygun olmadığını düşünürken, %44,7'si mesleğin kadınlara uygun olduğunu ifade etmiştir (Şekil 4.6).

4.5.4.4 Ücret ödemeleri ve sosyal güvenlik hakları

Çalışma hayatının ana başlıklarından biri, ücret ve sosyal güvenlik haklarıdır. Anketin uygulandığı katılımcılara küreselleşmenin en yoğun olarak hissedildiği denizcilik sektör çalışanlarının ücret ve sosyal güvenlik hakkındaki bir problem yaşıyor yaşımadıkları sorulmuştur (Şekil 4.7).



Şekil 4.7 Ücret Ödemeleri ve Sosyal Güvenlik Hakları

Kaynak: Yazar tarafından oluşturulmuştur.

“Denizlerde çalışan gemi adamlarının sosyal güvenlik hakları ve ücret ödemelerinde problem yaşamadıklarını düşünüyorum.” sorusuna katılımcıların %43,1’i kararsız kalmıştır. Bu durum, ankete katılan öğrencilerin çalışma hayatının sorunları ve işleyişi hakkında yeterli bilgiye sahip olmadığını göstermektedir. Ayrıca, katılımcıların %78’inin staj deneyiminin bulunmadığı belirlenmiş olup, bu da sektördeki istihdam problemleri hakkında bilgi eksikliklerinin olduğunu ortaya koymaktadır (Şekil 4.7).

Küreselleşmenin yoğun bir şekilde hissedildiği denizcilik sektörü, uluslararası norm ve sözleşmelerle düzenlenen bir alandır. Ücret ödemeleri ve sosyal güvenlik haklarının korunmasının sağlanması uluslararası düzeyde kurallar çerçevesinde sürdürülmektedir. Bu bağlamda, İLO ve İMO gibi örgütlerin yaptığı düzenlemeler, küresel düzeyde çalışma koşullarının ve sosyal güvenlik haklarının korunmasına önemli katkılar sağlar. Bu hakların etkin bir şekilde işlenmesi, sektöre olan güven ve istihdamda artışa neden olmaktadır.

Vasıflandırma küresel denizcilik sektöründe Türk işgücünün konumu ve vasıflandırma sorunu hakkındaki düşünceleri sorulmuştur (Tablo 4.17).

Tablo 4.17 Küresel Denizcilik Sektöründe Türk İş Gücünün Vasıflandırma Sorunu

		Frekans (Sayı)	Oran %
Küreselleşen dünyada Türk gemi adamlarının Uluslararası gemilerde çalışması olanağının Yüksek olduğunu düşünüyorum.	Kesinlikle Katılmıyorum	6	4,90
	Katılmıyorum	7	5,70
	Kararsızım	45	36,60
	Katılıyorum	41	33,30
	Kesinlikle Katılıyorum	24	19,50
	Total	123	100,00
Küresel denizcilik sektöründe Türk iş gücünün vasıflandırma sorunu Olduğunu düşünüyorum.	Kesinlikle Katılmıyorum	9	7,30
	Katılmıyorum	9	7,30
	Kararsızım	62	50,40
	Katılıyorum	23	18,70
	Kesinlikle Katılıyorum	20	16,30
	Total	123	100,00

Kaynak: Yazar tarafından oluşturulmuştur.

Tablo 4.17’de Küresel denizcilik sektöründe Türk iş gücünün vasıflandırma sorununun olduğu düşünüyorum ifadesine katılımcıların %50,4’ü kararsız kalmıştır. Türk iş gücünün sektörde gerekli vasıflandırma sorunlarına sahip olduğunu düşünenlerin oranı ise %35 olup, bu kişiler katılıyorum ve kesinlikle katılıyorum seçeneklerini tercih etmiştir. Ayrıca, Türk iş gücünün uluslararası gemilerde çalışma olanağının yüksek olduğunu düşünüyorum ifadesine

katılımcıların %36,6'sı kararsız kalırken, en yakın yanıt %33,3 oranında katılıyorum, Kesinlikle katılıyorum %19,5 şeklindedir. Katılımcıların %52,8 Küreselleşen dünyada Türk gemi adamlarının uluslararası gemilerde çalışması olanağının yüksek olduğunu düşünmektedir.



5. SONUÇ VE ÖNERİLER

Bu çalışma, küresel denizcilik sektöründe Türk iş gücünün konumunu ve vasıflandırma sorunlarını incelemektedir. Denizcilik sektörü, küreselleşmenin en belirgin şekilde hissedildiği sektörlerden biridir. Bunun başlıca nedenlerinden biri, dünya ticaretinin büyük bir kısmının deniz taşımacılığı yoluyla gerçekleştirilmesidir. Denizcilik sektörü, geniş bir hizmet yelpazesine sahiptir ve hem kara hem de deniz bağlantılarına sahip çok kapsamlı bir alandır. Genellikle deniz üzerinde seyir halindeki gemilerle ilişkilendirilse de bu sektör gemi inşası, bakım ve onarımı, ticari gemilerin yükleme ve boşaltma işlemleri gibi çeşitli faaliyetleri de içermektedir. Tersaneler, gemi yapımı, bakımı ve onarımı ile ilgilenirken; limanlar, yükleme ve boşaltma işlemlerini gerçekleştirir. Sektörün sorunsuz bir şekilde işleyebilmesi için, sektördeki personelin vasıflı ve eğitilmiş iş gücünün olması gereklidir ve eğitim kurumları bu nitelikli iş gücünün yetiştirilmesinde önemli bir rol oynar.

Küresel ticaretin önemli bir parçası olan denizcilik sektörü, dünya genelindeki her ülke ile doğrudan ya da dolaylı olarak bağlantılıdır. Bu bağlantı, uluslararası sözleşmeler ve kurallar çerçevesinde düzenlenmiştir. Bu düzenlemeler, gemilerde bulunması gereken araç ve gereçlerden, gemi personelinin eğitim ve yeterliliklerine kadar geniş bir alanı kapsar. Ayrıca, uluslararası hukuk çerçevesinde liman ve bayrak devletlerinin sorumlulukları ve denetimleri ile ilgili düzenlemeleri de içerir. Bu kurallar, sektörün güvenli ve etkili bir şekilde işlemlerini sağlamayı amaçlar. Denizcilik sektöründe işlerin sorunsuz bir şekilde yürütülmesinde insan faktörü kritik bir rol oynamaktadır. Hem karada hem de denizde yaşanan kazaların büyük bir kısmı insan hatalarından kaynaklanmaktadır. Bu nedenle, insan hatalarını minimize etmek için sektörel eğitim ve vasıflandırılmış, nitelikli iş gücü büyük önem arz etmektedir. Yeterli eğitim ve doğru vasıflandırma, iş gücünün performansını artırarak sektördeki operasyonel etkinliği ve güvenliği destekler.

Bu çalışma, denizcilik sektördeki vasıflandırma sorunlarına, işgücü arzı ve talebi boyutunda iki ana başlığa odaklanarak sektördeki vasıflandırma sorununa zemin hazırlayan unsurları ön plana çıkarmaktadır.

Küresel denizcilik sektöründe Türk iş gücünün konumu ve vasıflandırma sorunları, sektörün uluslararası standartlara uyum sağlama gerekliliği ile doğrudan ilişkilidir. Küreselleşmenin etkisi altında, denizcilik eğitimi uluslararası standartlara ve sertifikasyon programlarına bağlanmıştır. Türkiye'de denizcilik eğitimi, bu standartlar doğrultusunda sunulmakta ve eğitim kurumları belirli denetim süreçlerine tabi tutulmaktadır. Türkiye'de denizcilik eğitimi, lise,

meslek yüksekokulu ve üniversite düzeylerinde verilmektedir. Farklı düzeylerde verilen bu eğitim türleri sektöre nitelikli işgücü kazandırılmasında büyük rol oynamaktadır.

- İşgücü arzını oluşturan MYO öğrencilerin demografik özelliklerine bakıldığında, ilk olarak göze çarpan katılımcı öğrencilerin çoğunluğunu erkekler oluşturmaktadır. Denizcilik sektörü erkek egemen bir sektör olarak algılanmaktadır. Bu da eğitilmiş kadınların sektöre girişlerinin azlığı ve cinsiyet dengesizliğine sebep olmaktadır. Bu durum kadınların potansiyellerinden yeteri kadar yararlanılmamasına neden olmaktadır. Denizcilik sektörü çok geniş bir çalışma yelpazesine sahip olduğu için eğitilmiş iş gücündeki bu cinsiyet dengesizliği sektör için bir problem teşkil etmektedir. Bu kapsamda, kadın işgücünün denizcilik alanındaki temsillerini artırmak için kamu idaresi orta ve uzun vadeli planlar geliştirmesi gerekmektedir. Ayrıca sektör paydaşlarından olan işverenlerin de kadın çalışan sayılarını arttırmaya yönelik adımlar atması önemlidir. Böylece cinsiyet eşitliği sağlanıp, aynı zamanda sektördeki genel iş gücünde artacaktır.
- Yapılan araştırmalar sonucunda, meslek yüksekokulu düzeyinde eğitim gören öğrencilerin üniversiteye giriş sınavında yeterli puanı almış bireylerden oluştuğu tespit edilmiştir. %59 oranında ailelerinde ve yakın çevrelerinde denizcilik sektöründe çalışan bir tanıdıklarının olduğu bilgisine ulaşılmıştır. Bu durum öğrencilerin meslek seçiminde sektörde çalışanları örnek alarak karar vermeleri ve denizcilik sektörüne yönelik bakış açılarını şekillendirerek mesleki tercihlerini yaptıklarını göstermektedir. Öğrencilerin denizcilik sektöründe eğitim almak istemelerinin iki ana motivasyonu bulunmaktadır: Bunlardan birincisi, denizcilik sektöründe çalışmayı sevmeleri; ikincisi ise sektörde yüksek maaş beklentilerine sahip olmalarıdır. Ayrıca sektördeki yüksek işgücü arzı boşluğu, öğrencilerin rahatlıkla iş bulabilme beklentilerini arttırmaktadır. Genel itibarıyla, bu öğrenciler bilinçli bir tercihle meslek yüksekokullarına yönelmişlerdir.
- Türkiye genelinde lise düzeyinde, denizcilik eğitimi veren birçok okul bulunmaktadır. Genel itibarıyla bu eğitim düzeyi vasıflandırma problemleri ile karşı karşıyadır. Nitekim mesleki ve teknik liselere gelen öğrencilerin matematik, fizik, kimya gibi temel derslerdeki eksiklikleri, bir üst aşama olan denizcilik eğitimi veren meslek yüksekokullarına geçişte sorunlara yol açmaktadır. Bu eksiklikler, üniversite sınavlarında yeterli başarıyı gösterememelerine neden olmakta ve bu durum eğitim zincirinde kopukluklara yol açmaktadır. 4 yıl süren sektörel lise eğitimi, öğrencinin zamanını, ailelerin eğitim masraflarını ve kamu bütçesini etkileyen birçok mali yük

getirmektedir. Ayrıca, okul binaları, laboratuvarlar, mesleki teknik donanımlar ve diğer eğitim giderleri gibi maliyetler göz önüne alındığında hem mali hem de beşerî sermaye kayıpları söz konusu olmaktadır. Öğrencilerin bir üst basamağa geçememesi, mesleki olarak yön değiştirmesi, öğrenciler ve aileler için zaman ve mali kayıp ve yaşanması bu sorunun somut sonuçlarıdır. Bu kapsamda denizcilik liselerine adrese dayalı kayıtların kaldırılması ve sadece sınavla geçişin sağlanması bu noktada büyük önem taşımaktadır. Denizcilik liselerine, bu mesleği severek ve isteyerek gelen öğrencilerin yerleştirilmesi gerekmektedir. Bir üst basamak eğitime geçişte meslek derslerinin yanında sınavda başarılı olmaları için gereken dersler okul kurslarında ücretsiz olarak verilmelidir. Ayrıca, lise düzeyinden itibaren sektörde eğitim gören öğrencilerin, kamunun öngördüğü eğitim politikaları çerçevesinde sektör paydaşlarında olan işverenlerle oluşturulan protokoller çerçevesinde stajlarını aktif olarak gerçekleştirerek sektörü yakından tanımaları sağlanmalıdır. Denizcilik eğitim kurumlarının, sektörel faaliyetlerin yoğun olduğu bölgelerde konumlandırılması, öğrencilerin stajlarını bu bölgelerde yaparak mesleği uygulamalı olarak öğrenmelerine olanak tanıyacaktır. Bu yaklaşım, daha az sayıda ancak etkin eğitim kurumları aracılığıyla nitelikli iş gücünün artırılmasına katkı sağlayabilir.

- Meslek yüksekokullarına gelen öğrencilerin büyük bir kısmı Anadolu liselerinden gelmekte ve sektöre yönelik eğitimlerini ilk defa burada almaktadırlar. Ancak, eğitim zincirindeki kopukluk, meslek yüksekokullarında da kendini göstermektedir. Denizcilik liselerinden mezun olan öğrenci sayısının az olması, bu öğrencilerin sektörel bilgi ve staj deneyimlerinin sınırlı olmasına neden olmaktadır. Anadolu liselerinden gelen öğrenciler, denizcilik sektörü ile ilk kez tanışmakta ve dolayısıyla sektörel eğitimle ilgili bilgi eksiklikleri yaşamaktadırlar.
- Öğrenciler, okullarında aldıkları eğitimden genel olarak memnun olmakla birlikte, mesleki İngilizce konusundaki eksiklikler nedeniyle kendilerini yetersiz hissetmektedirler. Sektörün küresel doğası gereği, mesleki İngilizce bilgisi, başarılı bir kariyer için kritik öneme sahiptir. Denizcilik eğitimi veren meslek yüksekokullarında zorunlu pratik ve mesleki İngilizce hazırlık sınıflarının oluşturulması büyük önem taşımaktadır. Ayrıca, okullarda ücretsiz pratik ve mesleki İngilizce kurslarının verilmesi, bu eksikliklerin giderilmesine yardımcı olacaktır.
- Teknik laboratuvar donanımları ve simülatörler açısından da eksiklikler yaşanmaktadır; bu eksiklikler, öğrencilerin pratik becerilerini yeterince geliştirmelerini

engellemektedir. Devlete ait eğitim kurumlarında verilen eğitimlerde, okul laboratuvarlarındaki teknik ekipmanlar STCW şartlarına uygun hale getirilmelidir. Ayrıca, simülatör gibi maliyeti yüksek donanımlar için çevre ve bölge okulları tarafından ortak kullanılabilen laboratuvarlar açılmalı ve öğrencilerin bu imkanlardan faydalanmaları sağlanmalıdır. Anadolu denizcilik meslek liseleri ve meslek yüksekokulları açılırken, laboratuvar ve teknik donanım imkanlarına özen gösterilmelidir. Gemi adamları yetiştiren özel kurslar denetlenmeli; gerekli teknik donanıma sahip olmayan kurslar kapatılmalıdır. Öte yandan teorik derslerin yanı sıra, öğrencilerin pratik eğitim almaları için sektör paydaşları ile protokoller çerçevesinde staj imkanları sağlanmalıdır.

- Katılımcılar, denizcilik sektöründe çalışmayı istemekte ve aldıkları mesleki eğitimin sektörde çalışma sürecinde avantaj sağlayacağına inanmaktadırlar. Ancak mezuniyet sonrasında iş arama yöntemleri ve çalışma yaşamına nasıl adım atacakları konusunda bilgi eksiklikleri mevcuttur. Bu durum, kariyer planlamalarını olumsuz yönde etkilemekte ve sektöre girişlerinde çeşitli zorluklar yaşamalarına sebep olmaktadır. Bu bağlamda bilgi eksikliklerinin giderilmesi için eğitim kurumlarında mezuniyet sonrası iş hayatına geçişte kariyer danışmanlık hizmeti sunularak, CV hazırlama iş arama yönünden bilgilendirme yapılmalıdır. Okullarda kariyer günleri düzenleyerek sektör çalışanları ve sektör paydaşları olan işverenlerle buluşmalar sağlanmalı. Ayrıca eğitim döneminde staj olanaklarının artırılarak mezuniyet öncesi iş yaşamını yakından tanımları sağlanmalıdır.
- Katılımcılarla yapılan görüşmelerde, iş kazalarının büyük bir çoğunluğunun dikkatsizlik, kuralların esnetilmesi ve gerekli ekipmanların kullanımındaki özensizlikten kaynaklandığı belirlenmiştir. Sektördeki kurumlar, iş sağlığı ve güvenliği eğitimlerini belirli periyotlarla sunmakta, bu eğitimler iş güvenliğinin sürdürülmesinde kritik bir rol oynamaktadır. Bu bağlamda hem eğitimin kalitesi hem de bireysel farkındalık, iş güvenliğinin sürdürülmesinde önemli bir rol oynamaktadır. Çalışanların iş yerindeki oluşabilecek riskler konusunda bilinçlenmesi ve güvenlik kurallarına uyma konusundaki sorumluluklarının farkında olmaları, iş kazalarının azalmasında etkili bir faktördür.

İçinde yaşadığımız yüzyılda, ekonomik ve teknolojik gelişmelerin etkisiyle küreselleşmenin yoğun olarak yaşandığı denizcilik sektörü önemli değişimlere uğramıştır. Dünya deniz ticaret filosundaki gemi sayısının artışı ile, büyük yük taşıma kapasitelerine sahip ve ileri teknolojiyle

donatılmış maliyetli gemilerin kullanımı yaygınlaşmıştır. Gemi sahipleri, bu yüksek maliyetli gemiler için vasıflı, eğitimli ve bilgi sahibi nitelikli gemi adamlarını talep etmeye başlamışlardır. Bunun yanı sıra, denizcilik sektöründe uluslararası kuralların yaygınlaşması ve uluslararası düzeyde denetim mekanizmalarının kurulması sağlanmıştır. Önceden yalnızca bayrak devletinin yetki alanında olan gemi adamlarının yetkili ehliyet sahibi olmasına ait kurallar, günümüzde liman devletleri tarafından da denetlenmeye başlanmıştır. Bu değişimle birlikte, gemi adamlarının eğitime yönelik yeterlilik ve yetki şartları daha kapsamlı ve ileri düzeyde düzenlenmiştir. Küresel ölçekte gerçekleşen bu gelişmeler, dünya genelinde ve Türkiye’de gemi adamı istihdamını ve eğitimini doğrudan etkileyecektir.

- Türk gemi adamlarının uluslararası gemilerde çalışabilmeleri için, küresel denizcilik sektöründe kabul gören ehliyet ve yeterlilik belgelerine sahip olmaları gerekmektedir. Bu bağlamda, Türk akreditasyon kurumlarının, diğer ülkelerin akreditasyon kurumları ile yapacakları protokoller aracılığıyla karşılıklı olarak STCW sertifikalarının tanınması sağlanmalıdır. Bu protokoller, Türk gemi adamlarının uluslararası piyasada karşılaşılabilecekleri giriş engellerini ortadan kaldırarak, denizcilik sektöründeki küresel rekabet avantajını artıracaktır.
- Denizcilik liselerinin sayısının ve kontenjanlarının arttırılmasına karşılık bu okullardan mezun olan bireylerin bir üst basamak eğitime geçme zorlukları yaşaması lise düzeyinde bir işgücü arzı fazlasına yol açmıştır. Ayrıca, lise düzeyinde verilen ehliyet ve yetkilere getirilen sınırlamalar da bu durumu etkilemiştir. Denizcilik meslek liselerinden mezun olan kişiler, 3.000 groston/3.000 kilowatt kapasiteye kadar olan gemilerde istihdam edilebilmektedir. Ancak, yeni düzenlemelerle birlikte bu mezunların ehliyet ve yetkileri, en fazla 500 groston/750 kilowatt kapasiteye sahip küçük gemilerle sınırlı hale getirilmiştir. Bu sınırlamalar, iş bulma imkanlarını kısıtlamaktadır. Bu sınırlamalar, denizcilik meslek yüksekokulu mezunları ile lise mezunları arasında bir ayrım yaparak, lise mezunlarını daha yüksek eğitim basamaklarına geçmeye teşvik etmeyi amaçlamaktadır. Ancak, sektörel eğitim alan denizcilik lisesi mezunları, bir üst basamağa geçişte yaşadıkları zorluklar işgücü arzını arttırmaktadır. Kamu idaresi oluşan bu istihdam fazlasına gerekli politikalar oluşturarak istihdamda meydana gelen arz talep dengesizliğine çözüm bulmak için önlemler alınması yönünde adımlar atılmalıdır.
- Son yıllarda Türk gemi sahipleri, "kolay bayrak" uygulamasını tercih etmişlerdir; bu uygulamanın sunduğu avantajlar, bu tercihin başlıca nedenlerinden biridir. Ancak, Türk gemi sahiplerinin milli bayrak kullanımı ve Türk iş gücünün istihdamını teşvik etmek,

denizcilik sektöründeki yerli işgücü katkısını artırmak açısından önem arz etmektedir. Bu çerçevede, Türk bayrağının kullanımını ve Türk işgücünün sektördeki varlığını destekleyen politikaların geliştirilmesi hem ülke ekonomisine hem de denizcilik sektörüne olumlu katkı sağlayacaktır.

- Türkiye, sahip olduğu genç nüfus ile denizcilik sektöründeki istihdam ihtiyacını karşılamak üzere potansiyel aday ülkeler arasında yer almaktadır. Türkiye, genç nüfusunu kullanarak uluslararası pazara gemi adamı ihraç ederek işsizlik sorununa bir çözüm geliştirebilir. Denizcilik sektöründe yapılan eğitim düzenlemeleri ve yetkilendirme kriterlerini karşılaması durumunda, Türk işgücü küreselleşen denizcilik sektöründe istihdamını daha yüksek seviyelere taşıyabilir.

Son olarak küreselleşmenin en yoğun hissedildiği sektörlerden biri olan denizcilik sektörü, geniş kapsamı ve istihdam ihtiyacı açısından önemli fırsatlar sunmaktadır. Türkiye'nin sahip olduğu genç nüfus, bu sektörde istihdam sorununu çözmek için potansiyel bir kaynak oluşturabilir. Küresel denizcilik sektöründe, Türk iş gücünün konumu ve vasıflandırma sorunları, teorik ve pratik eğitimin iç içe geçtiği modern bir eğitim anlayışı ile ele alınmalıdır. Bu eğitim anlayışı, çağın gerektirdiği teknolojilerin kullanımıyla desteklenmeli ve sektördeki başarılı ülkelerin eğitim yaklaşımlarından faydalanılmalıdır. Kamu idaresinin oluşturacağı eğitim politikaları, bu süreçte kritik bir rol oynayarak, Türk iş gücünün sektördeki etkinliğini artırabilir ve istihdam sorunlarına çözümler sunabilir. Türkiye Cumhuriyeti'nin kurucusu Mustafa Kemal Atatürk 'ün dediği gibi;

En güzel coğrafi konumda ve üç tarafı denizlerle sarılmış olan Türkiye; endüstrisi, ticareti ve sporu ile ileri düzey denizci millet yetiştirmek kabiliyetindedir. Bu kabiliyetten istifadeyi bilmeliyiz; denizciliği, Türkün büyük millî ülküsü olarak düşünmeli ve onu en kısa zamanda başarmalıyız.

KAYNAKLAR

- Akbayırılı, K., Fişkin, C. S., & Balık, İ. (2015). Cumhuriyet Sonrası Dönemde Karadeniz’de Armatörlük Faaliyetleri: Armatörlük Mesleğini Gelenek Haline Getirmiş Karadenizli Ailelere Yönelik Bir Çalışma. *Ordu Üniversitesi Sosyal Bilimler Araştırmaları Dergisi (OÜSBAD) Türk Deniz Ticareti Sempozyumu VII. Karadeniz Limanları*, 213-203.
- Akyol, H. (2024). Kaynaklar Işığında Eleştirel Bir Biyografi Denemesi: Çaka Bey. *Asia Minor Studies* Cilt: 12 Sayı: 1, 65- 77.
- Albayrak, T. (2009). *Uluslararası Standartlarda Türk Denizcilik Eğitim Modeli* (Yayınlanmış Doktora İstanbul Üniversitesi).
- Alkan, R.M., Suiçmez, M. Aydınkal, M, Şahin, M. Meslek Yüksekokullarındaki Mevcut Durum: Sorunlar ve Bazı Çözüm Önerileri, *Yükseköğretim ve Bilim Dergisi*, Cilt: 4, Sayı: 3, Sayfa: 133-140.
- Arslan. (2006). *Türk Gemi Adamları için İnsan Kaynakları Yönetimi*. (Yayınlanmış Yüksek Lisans Tezi İstanbul Teknik Üniversitesi)
- Aslan, E. (2010). Antik Dönem Mezar Stelleri Üzerinde Betimlenen Simetrik Karinalı Ticaret Gemileri. Selçuk Üniversitesi, Edebiyat Fakültesi Dergisi, Yıl: 2010, Sayı: 24, Sayfa: 61-78
- Atak, V. (2017). *Gemilerin Makine Dairelerinde Çalışanların Maruz Kaldığı Gürültü Kirliliğinin, Çalışanların Gürültü ile İlgili Risklerden Korunmalarına Dair Yönetmelik (1) Kapsamında Örnek Olaylarla İncelenmesi* (Yayınlanmış Yüksek Lisans Tezi, Mersin Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü).
- Atatürk, M. K. (1999). Endüstrileşmek ve Denizcilik. *Aydınlanma* 1923, 33(33), 1.
- Ayan, M., Baykal. (2010) Uluslararası Denizcilik Örgütü ve Çevre: Türkiye’nin Örgüt İçindeki Durumu *Mustafa Kemal Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*. Yıl: 2010, Cilt: 7, Sayı:13, s:275-297.
- Aydemir, S. S. & Kurtulgan, K. (2021). Osmanlı’dan Cumhuriyete deniz yolları taşımacılığı ve nakliyatı (1923-1932). *Bolu Abant İzzet Baysal Üniversitesi Eğitim Fakültesi Dergisi*, 21(2), 637-649. <https://dx.doi.org/10.17240/aibuefd.2021.21.62826919884>.
- Balık, İ. (2017) Ordu İli Denizcilik Faaliyetleri Üzerine Bir Değerlendirme. *Kent Kültürü ve Yönetimi Hakemli Elektronik Dergi* | Cilt: 10, Sayı: 3, Sayfa No:351-361, ISSN: 2146-9229.

- Baykal, R. (2015). 1773'ten Günümüze İTÜ'de Gemi İnşaatı ve Deniz Teknolojisi Mühendisliği Eğitimi. *Gemi İnşaatı ve Deniz Bilimleri Dergisi (GİDB Dergi)* Sayı :01, Sayfa 3-12.
- Bayram, M. (2010). *Akdeniz, Karadeniz ve Paris Memorandumlarında Tutuklanan Türk Bayraklı Gemilerin İncelenmesi*. (Yayınlanmış yüksek lisans tezi, Karadeniz Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü).
- Bedük. (2012). *BEDÜK M. N., ILO Tarafından Kabul Edilen Konsolide Bir Sözleşme, "Deniz İş Sözleşmesi" (Maritime Labour Convention, 2006), SİCİL İş Hukuku Dergisi*, ss. 242-257.
- Bostan, İ. (2004). *Osmanlı Araştırmaları XXIV*. Kadırğa'dan Kalyona XVII. Yüzyılın İkinci Yansında Osmanlı Gemi Teknolojisinin Değişimi 66-86
- Coşkun, B. (2022). Hindistan Eğitim Sistemi. *Alanyazın Eğitim Bilimleri Eleştirel İnceleme Dergisi*, 3(1), 85-102 [http:// dx.doi.org/10.22596/ cresjournal.0301.85.102](http://dx.doi.org/10.22596/cresjournal.0301.85.102).
- Çatak, M. (2015). Türkiye'de Sosyal Bilgiler Eğitim Programlarının İncelenmesi, *Ekev Akademi Dergisi* Yıl: 19, Sayı: 62, Sayfa :69-94.
- DEHUKAM, (2024). Ankara Üniversitesi Deniz Hukuku Uygulama ve Araştırma Merkezi, *Taraf Olunan, Deniz Hukuku Alanında Türkiye'nin Taraf Olduğu Sözleşmeler*.
- Demir. (2020). Coğrafi Keşiflerin Ekonomi ve Kamu Yönetimi Sistemine Katkıları: Merkantilizm ve Kameralizm. *Çukurova Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, cilt 29, sayı 1, s.118-135.
- Demirel, E. (2012). *Dünyadaki ve Türkiye'deki istihdam ihtiyaçları doğrultusunda Türkiye'de gemi adamları eğitiminin geliştirilmesi*. (Yayınlanmış doktora tezi, İstanbul Üniversitesi Deniz Bilimleri ve İşletmeciliği Enstitüsü).
- Deniz, B. (2012). *Türkiye'de denizcilik meslek eğitimi (sorunlar ve çözüm önerileri)*. (Yayınlanmış yüksek lisans tezi Yalova Üniversitesi).
- Dinç, E. (2008). Meslek Seçiminde Etkili Faktörlerin İncelenmesi: Meslek Yüksek Okulu- Muhasebe Programı Öğrencileri Üzerine Bir Araştırma, *Kocaeli Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi* (16), Sayfa: 90-106.
- DTO. (2002). *Denizcilik Sektör Raporu 2002*. Stcw Sertifikaları Hakkında, Sayı:2233, Sirküler:113.
- DTO. (2021). *Denizcilik Sektör Raporu 2021*.
- DTO. (2023). *Denizcilik Sektör Raporu 2023*.

- Dülger, M.C., (2006) Denizcilik gücünün geleceği. (Yayınlanmış yüksek lisans tezi, Gebze Yüksek Teknoloji Enstitüsü Sosyal Bilimler Enstitüsü.
- Ekinci, A. (2010). Japon Eğitim Sisteminden Türk Eğitim Sistemine İyi Örnekler. *Milli Eğitim Dergisi*, Cilt: 40 Sayı: 188, 32- 49.
- Erdem, A.K. (2021). *Türk denizcilerin önünü dalgalar değil, İngilizce bilmemek kesiyor: 130 bin Türk gemiciden ancak 3 bini yabancı gemilerde çalışıyor*. Independent Türkçe.
- Erkut. O., (2012) Deneyisel Arkeoloji Kiklad Tekneleri Canlandırma Projesi Dikişli Tekne Yapım Teknolojisi, *Su Altı Bilim Teknolojisi Toplantısı, Bildiriler Kitabı*.
- Gençtürk, P. (2012). *Doğu Karadeniz'deki bazı limanlarda (Trabzon, Rize, Hopa, Giresun, Ordu, Ünye) atık alım tesislerinin incelenmesi ve verimliliğinin belirlenmesi* (Yayınlanmış yüksek lisans tezi, Karadeniz Teknik Üniversitesi).
- Fidan, A. (2014). Dünden Bugüne Kabotaj ve Türk Denizciliğindeki Yeni İvmelenmeler. *Kent Kültürü ve Yönetimi Hakemli Dergi*, Cilt: 7 Sayı: 2, 61-69.
- Girgin, G. (2006). *Fenikeliler 'de Akdeniz Ticareti*. (Yayınlanmış yüksek lisans tezi, Selçuk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Arkeoloji Ana Bilim Dalı Su Altı Arkeolojisi Bilim Dalı).
- Gölbol, İ. (2018). *Liselerdeki denizcilik güverte eğitiminin analizi ve bir müfredat programı önerisi*. (Yayınlanmış yüksek lisans tezi, İstanbul Üniversitesi).
- Gül, M. & Balcıoğlu, M. (2014). Anadolu Selçuklularında denizcilik faaliyetleri. *Ondokuz Mayıs Üniversitesi Eğitim Fakültesi Dergisi (OMU-EFD)*, Cilt: 5 Sayı: 1, 61.
- Güçlü, N.& Bayrakçı, M. (2004). Amerika Birleşik Devletleri eğitim sistemi ve hiçbir çocuğun eğitimsiz kalmaması reformu. *Ahi Evran Üniversitesi Kırşehir Eğitim Fakültesi Dergisi (KEFAD)*, Cilt 5, Sayı 2, 51-64.
- Gülenç. (2009). *XXI. yüzyılda küresel Türk deniz gücü model tanımlaması*. (Yayın No.2009/2) (Yayınlanmış yüksek lisans tezi, Kocaeli Üniversitesi)
- Günay, D. (2001). Mühendislik, Teknoloji ve Tarih. *Mimar ve Mühendis Dergisi*, Sayı:30, Sayfa: 6-14.
- Güzel, E. (2021). *Coğrafi veriye analitik bilgiye dayalı denizcilik okulları segmentasyonu ve kalite değerlendirmesi*. (Yayınlanmış doktora tezi, İstanbul Teknik Üniversitesi).
- Hanılçe. M. (2010). Coğrafi Keşiflerin Nedenlerine Yeniden Bakmak. *Tarih Okulu Mayıs-Ağustos 2010* Sayı VII, 47-70.

- Ilgar, R. (2015). Çanakkale Boğazındaki Gemi Hareketliliği ve Kaza Risk Haritasının Belirlenmesi (Ship Mobility and Determination of Accident Risk Map in The Dardanelles). *Türk Coğrafya Dergisi*, (65)1-10. <https://doi.org/10.17211/Tcd.73754>.
- Kafesoğlu. Türk adının eskiliği hakkında ileri sürülen görüşler (s308-315) *Tarihte Türk Adı*. <https://www.altayli.net/tarihte-turk-adi.html>.
- Kan, E. (2019). *Gemi donatanlarının zabitan seçimlerinde karar verme sürecine ilişkin model geliştirme*. (Yayınlanmış doktora tezi, Dokuz Eylül Üniversitesi).
- Kan, E. (2023). Türk Bayraklı gemilerin denizcilik çalışma sözleşmesi (MLC) kapsamında eksikliklerinin belirlenmesi: Paris Mou denetim raporlarının incelenmesi, *Çalışma ve Toplum*, C.3, S.78. s. 2287-2314.
- Karahan, C. B. (2011). *Avrupa birliği denizcilik politikaları ve tarihsel olarak denizcilik ile ilgili geliştirilmiş olan hukuksal mevzuat*. (Yayınlanmış yüksek lisans tezi, İstanbul Teknik Üniversitesi).
- Karataş, A., & Şimdi, H., (2019). Türkiye uluslararası gemi sicili kanunu amacına ulaştı mı? *Alphanumeric Journal*, Cilt: 7, Sayfa 72- 86, DOI: 10.17093/alphanumeric.50341
- Kılıç, B. (2022) *Mesleki Teknik ve Anadolu Liselerinin Denizcilik Alanında Öğrenim Gören 9. Ve 12. Sınıf Öğrencilerinin Mesleki İlgileri ile Mesleki Eğitime Yönelik Tutum ve Memnuniyetlerinin Araştırılması* (Yayınlanmış yüksek lisans tezi Biruni Üniversitesi)
- Kılıç, A., & Sanal, H. T. (2015). Çanakkale Boğazı'nda karaya oturma ile sonuçlanan gemi kazaları. *Bandırma Onyedil Eylül Dergisi (BAU)* 17(2) 38-50.
- Kinross Lord. (1994). Atatürk Bir Milleti Yeniden Doğuşu, Altın Kitaplar Yayınevi, Çevirmen: Necdet Sander, ISBN 978 – 975 – 405- 035- 6.
- Kocaoğlu, S. (2023) *Farklı Uluslardan Personelin Tanker Gemilerindeki Operasyonlarda Yaşadığı Kültür Kaynaklı Sorunların İncelenmesi* (Yayınlanmış yüksek lisans tezi, İskenderun Teknik Üniversitesi).
- Koçak, R. D. (2020). Lojistiğin Tarihsel Gelişimi: Askeri Gereksinimden İşletme Lojistiğine ve Tedarik Zinciri Yönetimine Evrilme Süreci. *Journal of Yaşar University*, 15(58), 246-258. <https://doi.org/10.19168/jyasar.647095>

- Koday, Z. Koday, S.& Kaymaz, Ç. (2017) Dünyadaki Bazı Önemli Boğazlar ile Kanalların Coğrafi Özellikleri ve Jeopolitik Önemleri. *Atatürk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, 21(3): 879-910.
- Kopar, M. (2016). Atatürk Dönemi Deniz Taşımacılığı (1923-1938). *Adıyaman Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, Yıl: 8, Sayı: 22, Sayfa :466-492,
- Metin, T. (2008). Türkiye Selçuklu Devleti'nin Karadeniz'deki Siyasî ve Askerî Faaliyetleri. *Akademik İncelemeler Dergisi (AID)*, Cilt: 3 Sayı: 2, Sayfa:13- 26.
- Meşe, İ. (2021). Denizcilik Eğitim Raporu. *İTÜ Denizcilik Fakültesi (YDO) Mezunları Sosyal Yardım Vakfı (DEFAV) eğitim raporu*.
- Muslu, A. (2018). Türk gemi adamlarının uluslararası deniz iş gücü piyasalarında istihdamı için özel istihdam bürolarının önemi 17(1). <https://doi.org/10.21547/jss.345040>
- OBB. (2022). Ordu Büyükşehir Belediyesi, *Ordu Tarihinde Bir İlk: Kruvaziyer Turizmi Başlıyor*
- Önsesveren, M. (2023). *Denizcilik Meslek Liseleri Mezunlarının Eğitimden Sonraki Kariyer Tercihlerinin İncelenmesi: MDTO Mesleki ve Teknik Anadolu Lisesi Mezunları Üzerine Bir Çalışma*, (Yayınlanmış yüksek lisans tezi, İskenderun Teknik Üniversitesi).
- Özbey, M. T. (2019). *Geç dönem Orta çağ 'da (1300-1500) Akdeniz gemicilik geleneği* (Yayınlanmış doktora tezi, Ankara Üniversitesi). <https://dspace.ankara.edu.tr/xmlui/handle/20.500.12575/68792>
- Özcan, S.& Baştuğ, S. (2020). Denizcilik Sektöründe Integer Platform Kontrol ve İzleme Sistemine Ait Literatür Çalışması, *Deniz Taşımacılığı ve Lojistiği Dergisi*, 01(01), 41-50.
- Özçamça, S. (2007). Türklerin Göçebeliği Hakkında Birkaç Not. *Hacettepe Üniversitesi Türkiyat Araştırmaları Dergisi*, Sayı: 7, 177- 184,
- Özcep, F. (2020). Osmanlı ve Batı Kaynaklarına Göre Mıknatıslar, Pusulalar ve Yer Manyetizması Ölçümleri, *Dört Öge* 17,121-150
- Özdemir, M. C. (2019). 4+4+4 sistem değişikliği sonrası 5. sınıf öğrencilerinin yaşadığı sorunlara ilişkin öğretmen görüşlerinin incelenmesi. *İhlara Eğitim Araştırma Dergisi (IHEAD)*4(2), 288-299.
- Özdemir, Ü. (2015). Tarihte Türk denizcilik faaliyetleri ve günümüz limanlarının gelişim sürecine olan etkisinin incelenmesi, *Ordu Üniversitesi Sosyal Bilimler Araştırmaları Dergisi (OÜSBAD)*, *Türk Deniz Ticareti Sempozyumu VII. Karadeniz Limanları*, 421-441.

- Öztürk, O. B. (2015). *Yabancı bayraklı gemilerin denetim kriterleri ve liman devleti kontrolü sorunları üzerine bir çalışma*. (Yayınlanmış yüksek lisans tezi, Dokuz Eylül Üniversitesi).
- Öztürk, Ö. (2019). Deniz iş hukukunda fazla çalışmanın esasları. *Hukuk Fakültesi Dergisi* 5(2) 209-238.
- Saya, M. (2023). Yunan deniz taşımacılığını yükselten dinamiklerin incelenmesi. *Dokuz Eylül Üniversitesi Denizcilik Fakültesi Dergisi Cilt :15, Sayı:1, Sayfa :35-51.E-ISSN:2458-9942*.
- Serbest. (2017). Süveyş Kanalı'nın Ulusallaştırması Sorunu ve Süveyş Bunalımı. *Manas Sosyal Araştırmalar Dergisi*, 6(4), 690-710.
- Serbestoğlu, İ. (2015). Tanzimat Dönemi'nde Samsun Limanı Projeleri *Ordu Üniversitesi Sosyal Bilimler Araştırmaları Dergisi (OÜSBAD)*. Cilt: 5 Sayı: 12, Sayfa No:103 - 118.
- Sevgi, C. (1985). Jeopolitik ve jeostratejinin tarihsel gelişimi açısından Türkiye'nin stratejik konumu. *Ege Coğrafya Dergisi*, Cilt:4, Sayı:1 Sayfa :214-249
- Sevim, C. (2012). Küresel Enerji Jeopolitiği ve Enerji Güvenliği. *Journal of Yaşar University* 26(7) 4378- 4391.
- Şafak, N. (2012). Osmanlı Kuruluş Döneminde Devlet. *TTK (Türk Tarih Kurumu) Belleten Dergisi*. Cilt: 76 Sayı: 276, Sayfa:431- 454.
- Şahin. (2015). *Dünya üzerinde önemli boğaz ve kanallar*. <https://slideplayer.biz.tr/slide/2732728/>
- Şahin, A. (2017). Kanal İstanbul Projesi ve Uluslararası Ticarete Etkisi. (Yayınlanmış yüksek lisans tezi, İstanbul Gedik Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü).
- Şahin, Ç.E. (2023). *Dökme Yük Gemilerindeki Denizcilerin Gözünden Gemide Çalışma, Yaşam ve Mekân: Etnografik Bir İnceleme* (Yayınlanmış Doktora tezi, Ankara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü).
- Şahin, G. (2019). Orta Doğu ve Doğu Akdeniz'in Önemi: Tehditler, Riskler, Fırsatlar ve Türkiye. *Güvenlik Stratejileri Dergisi*, 15(29), 199-230. <https://doi.org/10.17752/guvenlikstrjtj.554061>
- Şerbetçi, M. (2019). Fiberoptik Jiroskoplar için Kapalı Döngü Kontrol Sisteminin Geliştirilmesi. (Yayınlanmış yüksek lisans tezi, Ankara Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü).
- Taşlıgil, N. (2004). İstanbul Boğazı'nın Ulaşım Coğrafyası Açısından Önemi. *Marmara Coğrafya Dergisi*, Sayı: 10, Sayfa :1-18.
- T.C. Fatsa Kaymakamlığı. (2024). *İlçe Liman Başkanlığı*. <http://www.fatsa.gov.tr/ilce-liman-baskanligi>

- T.C. İTÜ. (2024). *İTÜ | Gemi İnşaatı ve Gemi Makinaları Mühendisliği Bölümü*. Gemi İnşaatı ve Gemi Makineleri Mühendisliği. <https://gigm.itu.edu.tr>
- T.C. KTÜ. (2023). *Gemi Makinaları İşletme programı tanıtımı | Motorlu Araçlar ve Ulaşım Teknolojisi Bölümü*. <https://www.ktu.edu.tr/akmotor/gemimakinalariisletmeprogramitanitimi>
- T.C. Maltepe Üniversitesi. (2018). Ordu Üniversitesi Fatsa Meslek Yüksek Okulu, Gemi Makineleri İşletmeciliği Programı.
- T.C.MEB. (2014). *T.C. Millî Eğitim Bakanlığı Denizcilik Alanı, Uluslararası Denizcilik Sözleşmeleri*
- T.C.MEB. (2024). *T.C. Millî Eğitim Bakanlığı Samsun / Tekkeköy / Nedime Serap Ulusoy Mesleki ve Teknik Anadolu Lisesi*. <https://nsumtal.meb.k12.tr>
- T.C.MEB. (2021). *T.C. Millî Eğitim Bakanlığı Mesleki ve Teknik Anadolu Lisesi Protokol Kapsamındaki Okullar İçin Anadolu Meslek Programı Denizcilik Alanı Çerçeve Öğretim Programı*.
- T.C. ODÜ. (2018). Ordu Üniversitesi Fatsa Meslek Yüksek Okulu, Gemi Makineleri İşletmeciliği Programı.
- T.C. ODÜ. (2020). Ordu Üniversitesi Fatsa Meslek Yüksek Okulu, Deniz Ulaştırma ve İşletme Programı.
- T.C. ODÜ. (2020). Ordu Üniversitesi Fatsa Meslek Yüksek Okulu, Gemi İnşaat Bölümü
- T.C. ODÜ. (2023). Ordu Üniversitesi Fatsa Deniz Bilimleri Fakültesi, Haberler, Uluslararası Denizcilik Üniversiteleri Birliği'nin (IAMU) projesi.
- T.C. ODÜ. (2024). Ordu Üniversitesi Fatsa Meslek Yüksek Okulu, Gemi İnşaat Bölümü
- T.C. PRÜ. (2024). Piri Reis Üniversitesi Deniz İşletmeleri Yönetimi Bölümü
- T.C. Ticaret Bakanlığı (2022). İhracat Genel Müdürlüğü Makine, Otomotiv, Elektrik-Elektronik Ürünleri Daire Başkanlığı, *Gemi-Yat Sektör Raporu*.
- T.C.UAB. (2018), (2022). *Denizcilik Ulaşan ve Erişen Türkiye*. Türkiye Cumhuriyeti Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı.
- T.C.UAB. (2023). Türkiye Cumhuriyeti Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, Türkiye’de Faaliyet Gösteren Tersanelerdeki İşçi Sayısı (2010-2023).

- T.C.UAB. (2024). Türkiye Cumhuriyeti Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı. *Kurumsal Tarihçesi*
- T.C.UDH. (2018). Gemi adamları ve Kılavuz Kaptanlar Yönetmeliği ile İlgili Sıkça Sorulan Sorular ve Cevapları, Deniz ve İç sular Düzenleme Genel Müdürlüğü, T.C. Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı.
- T.C. YTÜ. (2024). Yıldız Teknik Üniversitesi, Gemi İnşaatı ve Denizcilik Fakültesi, Gemi Makineleri İşletme Mühendisliği Bölümü.
- Tosun, U. (2022). Akdeniz'in Güvenliği İçin Kararlı Bir Adım: Nyon Konferansı (1937). *Turcology Research* Sayı: 75, 549- 557.
- Turğut, M., & Konbul, Ç. (2022). Süveyş ve Panama Kanalı çerçevesinde Kanal İstanbul'un lojistik potansiyelinin SWOT analizi ile değerlendirilmesi. *IBAD Sosyal Bilimler Dergisi*, (12), 586-604.
- TURKLİM. (2023). *Türkiye Liman İşletmecileri Derneği Sektör Raporu 2023*.
- Uçar, C. (2013). Mesleki ve Teknik Eğitimin Dünyadaki ve Türkiye'deki Konumu. *Eğitim ve Öğretim Araştırmaları Dergisi*, 2013 Cilt:2 Sayı:2 Makale No:28 ISSN: 2146-9199.
- Ulusoy Halatçı, Ü. (2013). Uluslararası Gemi Adamları Sözleşmesi (Stcw1978)1 ve Değişiklikleri Örneğinde Uluslararası Antlaşmaların Türk Hukuku'nda Yürürlüğü ve Yargısal Denetimi Sorunu. *Ankara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi (AÜHFD)*, 62 (2) 2013: 501-537.
- UTİKAD, (2024). Uluslararası Taşımacılık ve Lojistik Hizmet Üretenleri Derneği (UTİKAD) *Denizci Ülke Türkiye Dünyada 12. Sırada Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı açıklaması*.
- Yalçın, E. (2013). Tarih Boyunca Karadeniz Ticareti ve Canik-Samsun, Samsun, Türkiye, 19 Ekim 2012, ss.451-461.
- Yaşar, Z. (2009). Dünyada Denizcilik Eğitimi, www.gemipersoneli.com.
- Yaşar, Z. (2012). Rakamlarla Fatsa MYO Denizcilik Programları-2008 yılından günümüze
- Yaycı, C. (2012). Doğu Akdeniz'de Yetki Alanlarının Paylaşılması Sorunu ve Türkiye, *Bilge Strateji*, Cilt 4, Sayı 6.
- Yaycıoğlu, G. (2023). SOLAS Uluslararası Gemi ve Can Güvenliği Sözleşmesi Nedir? Tarihçesi ve Önemi. *Gemideyim*.

Yıldırım, H. Sertel, E., Özmen Akyol, S. Meslek Yüksekokullarının Güncel Sorunlarına İlişkin Öğretim Elemanlarının Görüşleri, *Mehmet Akif Ersoy Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi* Cilt.9 Sayı. 21 (Özel Sayı) 2017 Ekim (s.287-300).

Yılmaz, A. (2014). Samsun Limanı, *Türkiye Coğrafya Dergisi*, Sayı:45, Sayfa:85-100.

Yılmaz, D. (2018). *Cumhuriyet Dönemi Milli Savunma Sanayii'nin kurulması ve ordunun yenileştirilmesi politikaları*. (Yayınlanmış yüksek lisans tezi, Ufuk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü).

Yorulmaz, M.& Derici, M. (2023) Gemi 4.0: Kavramsal İnceleme ve Gemi Kaptanlarının Görüşleri, Tekirdağ Namık Kemal Üniversitesi, *Balkan Sosyal Bilimler Dergisi* 2023 12(23) 1-14.

YÖK. (2023). *Yükseköğretim Bilgi Yönetim Sistemi*. <https://istatistik.yok.gov.tr/>

Yurtoğlu, N. (2019). Atatürk Dönemi'nde Türkiye'de Denizyolları Politikası (1923-1938). *Akademik Tarih ve Düşünce Dergisi* Cilt:6 / Sayı:1. ORCID: 0000-0001-7478-3149.

Yükçü, S. & Temelli, F. (2023). Dünyanın Hassas Noktalarının Muhasebesi: Cebelitarık Boğazı Örneği. *Muhasebe ve Finans Tarihi Araştırmaları Dergisi*, Sayı: 25, No: 25, Sayfa. 33-54.

Yüksek yıldız, E. (2020). Türkiye Kruvaziyer Limanlarının Performans Değerlendirmesi, *Avrupa Bilim ve Teknoloji Dergisi* Sayı :18, Sayfa No: 607-615, ISSN:2148-2683.

Zincirkıran Can, G. & Demirarslan, D. (2020). Tarihsel süreçte gemi iç mekânlarının gelişimi. *Uluslararası Sosyal ve Beşerî Bilimler Araştırma Dergisi*, 7(54), 1468-1480. ISSN:2459-1149.

ELEKTRONİK KAYNAKLAR

IAMU. (2018). Uluslararası Denizcilik Üniversite Birliği Hakkında. Erişim :15 Aralık 2024
<https://iamu-edu.org/about-iamu/>

İLO. Uluslararası Çalışma Örgütü Türkiye'nin üyeliği. Erişim: 16 Aralık 2024. *Türkiye | International Labour Organization*. <https://www.ilo.org/tr/turkiye>



EKLER

EK 1 Soru Formu Örneği

Örnek Soru Formu:

Küresel Denizcilik Sektöründe Türk İş Gücünün Konumu ve Vasıflandırma Sorunları: Ordu-Samsun Bölgesi Üzerine Bir Araştırma

Bu soru formu Ordu Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Çalışma Ekonomisi ve Endüstri İlişkileri Bölümü'nde hazırlanmakta olan yüksek lisans tez çalışmasının bir parçası olarak düzenlenmiştir. Araştırmada Ordu-Samsun Bölgesinde faaliyet gösteren Denizcilik Meslek Yüksekokullarında öğrenim gören öğrencilerin bu sektörde faaliyet gösteren işletmelerin işgücü talebine uygun eğitim alıp almadıkları ortaya konulmaya çalışılacaktır. Ayrıca bölge liman ve tersanelerinde çalışanların eğitim durumları incelenerek bu sektör ile denizcilik eğitimi veren kurumların bağlantıları ortaya konulmaya çalışılacaktır. Küreselleşen dünyada denizcilik sektöründe Türk işgücünün konumu ve vasıflandırma sorunu dikkate alındığında çalışma; bu alanda öğrenim gören öğrencilerin kendilerine uygun işler bulması ve bu alanda işgücü arayan işletmelerin ise istedikleri nitelikte eleman sağlaması açısından büyük önem taşımaktadır. Bunun yanında yapılacak olan çalışmada denizcilik sektöründe verilen eğitimin ne oranda işgücüne döndüğü konusu üzerinde durulmaya çalışılacak ve vasıflandırma sorunlarına değinilerek çözüm önerileri sunulacaktır. Bu kapsamda araştırmanın başarısı büyük oranda sorunları cevaplarken vereceğiniz dikkat ve samimiyete bağlıdır. Bu durum daha sağlıklı ve gerçekçi sonuçların ortaya çıkmasında önemli derecede etkilidir. Ayrıca, vereceğiniz cevaplar sadece bu araştırma ile sınırlı tutulacak ve başka bir amaç için kullanılmayacaktır. İlginizden dolayı teşekkür ederiz.

Aysun BULAT ELKİN
ORDU ÜNİVERSİTESİ (SBE)
Yüksek Lisans Öğrencisi

1.Cinsiyetiniz?	☐ Erkek	☐ Mezuniyet sonrası yüksek maaş
☐ Kadın		☐ Diğer
2. Kaçınıcı sınıfta okumaktasınız?	☐	7.Okuduğunuz Bölüm üniversite sırlamasında kaçınıcı tercihiniz?
3.Denizcilik MYO isteyerek mi geldiniz?	☐ Evet	☐ 1-5
☐ Hayır		☐ 6-10
4.Mezun olduğunuz lise	☐ Fen Lisesi	☐ 11-16
☐ Anadolu Lisesi		☐ 16 dan sonra
☐ Teknik Lisesi		8.Okudunuz bölümü değiştirme imkânı olsa bölüm değiştirmek ister miydiniz?
☐ Meslek Lisesi		☐ Evet (.....bölümü)
☐ İmam Hatip		☐ Hayır
☐ Diğer		9.Ailemde ya da yakın çevremde Denizcilik sektöründe çalışan bir tanıdığım var.
5.Hangi bölgeden geldiniz	☐ Karadeniz	☐ Evet
☐ Akdeniz		☐ Hayır
☐ Ege		☐ Bilmiyorum
☐ Marmara		10.Daha önce Denizcilik sektöründe çalışma imkânı ya da staj deneyimim oldu.
☐ İç Anadolu		☐ Evet
☐ Doğu Anadolu		☐ Hayır
☐ Güneydoğu Anadolu		11.Gemi adamlarının hangi becerilere sahip olması gerektiğini düşünüyorsunuz ve bu becerilerin Ülke genelinde denizcilik liselerinde ya da MYO ne kadarının verildiğini düşünüyorsunuz? Birkaç madde halinde yazmak isterseniz neler yazardınız
6. Denizcilik MYO tercih sebebiniz	☐ Denizcilik mesleğini seviyorum	
☐ Denizcilik lisesinden mezun oldum		
☐ Puanımın yeterli olması		
☐ Mezuniyet sonrası iş bulma olanakları		

12.Küreselleşen dünyada Denizcilik sektöründe Türk İşgücünün vasıflandırma sorunu olduğunu düşünüyor musunuz? Türk iş gücü gerekli vasıflara sahip mi? Değilse hangi vasıflandırma sorunu olduğunu düşünüyorsunuz

14.Denizcilik MYO tercih etme sebebinizi birkaç madde ile özetlerseniz ne söylemek isterdiniz

13.Denizcilik alanında eğitim veren MYO olmasını istediğiniz yenilikler nelerdir?

		Kesinlikle Katılmıyorum	Katılmıyorum	Kararsızım	Katılıyorum	Kesinlikle Katılıyorum
		1	2	3	4	5
15	Okuldan mezun olduktan sonra denizcilik sektöründe çalışmayı düşünüyorum					
16	Okuduğun bölümde yeterli düzeyde eğitim aldığımı düşünüyorum.					
17	Okuldaki teknik donanım ve laboratuvarı yeterli buluyorum.					
18	Mesleki İngilizce düzeyimi yeterli buluyorum					
19	Mesleki İngilizcemin geliştirilmesi için ek kurslara ihtiyaç duyuyorum					
20	Okulda verilen teorik ve pratik eğitimin sektörde çalışmaya başladığımda yeterli geleceğine inanıyorum					
21	Mezun olduktan sonra sektörde iş bulacağıma inanıyorum.					
22	Denizcilik MYO mezun olmanın Denizcilik sektöründe çalışırken bir avantaj sağlayacağını düşünüyorum.					
23	Denizcilik sektörü hakkında uluslararası ve yerel güncel mevzuatı takip ederim					
24	Denizcilik sektöründe iş ararken hangi kanalları kullanacağımı biliyorum					
25	Küreselleşen dünyada Türk gemi adamlarının uluslararası gemilerde çalışması olanağının yüksek olduğunu düşünüyorum					
26	Denizcilik MYO mezun olanların büyük çoğunluğunun denizcilik sektöründe çalışmadıklarını düşünüyorum.					
27	Küreselleşen dünyada Denizcilik sektöründe Türk İşgücünün vasıflandırma sorunu olduğunu düşünüyorum.					
28	Mezun olduktan sonra açık denizlerde gemilerde çalışmayı düşünmüyorum.					
29	Denizlerde çalışan gemi adamlarının sosyal güvenlik hakları ve ücret ödemelerinde problem yaşamadıklarını düşünüyorum.					
30	Denizcilik mesleğinin kadınlara uygun olduğunu düşünüyorum					
31	Bölümüne geldikten sonra Denizcilik sektörü hakkındaki düşüncelerimde olumlu anlamda değişimler oldu.					

EK 2 Tersane Anket Çalışması Açık Uçlu Sorular Örneği

TERSANE ANKET ÇALIŞMASI AÇIK UÇLU SORULAR

1. Kendinizi tanıtır mısınız?
2. Tersanenin kuruluşundan ve tarihinden bahseder misiniz?
3. Tersanede yapılan iş faaliyet bölümleri nelerdir?
4. Yıllık Faaliyet kapasiteniz nedir?
5. Tersanede kaç kişi çalışmaktadır?
6. Tersanede çalışanlar arasında denizcilik lisesinde, denizcilik MYO ve denizcilik fakültesinden mezun olan kaç kişi istihdam edilmektedir?
7. Tersaneye denizcilik lisesinde, denizcilik MYO ve denizcilik fakültesinden staj için başvuruda bulunan öğrenciler var mı?
8. Staj için gelen öğrencilerin mesleğe uyumlanma süreçlerinde gözlemlerinizi nelerdir?
9. Staj süreleri hakkındaki düşünceleriniz nelerdir?
10. Denizcilik alanında eğitim veren kurumların sektöre ara eleman yetiştirmesi konusunda hangi alanlarda yeniliğe gidilmesi gerektiğini düşünüyorsunuz?
11. Denizcilik alanında eğitim veren kurumlardan mezun olanların sektörde hangi oranda çalıştığını düşünüyorsunuz?
12. Küreselleşen dünyada Denizcilik sektöründe Türk İşgücünün vasıflandırma sorunu olduğunu düşünüyor musunuz? Türk iş gücü gerekli vasıflara sahip mi? Değilse hangi vasıflandırma sorunu olduğunu düşünüyorsunuz?
13. Gemi yapım ve onarımı faaliyetlerinde eğitimin önemi hakkında bilgi verir misiniz?
14. Küreselleşen dünyada Denizcilik sektörünün önemi yadsınamaz. Türkiye geneli tersaneler ve şuanda faaliyet içinde bulunduğunuz tersane özelinden bakarsanız eğitim ve tersaneler arasındaki ilişkiyi nasıl değerlendiriyorsunuz?
15. Tersanede çalışan işçilerin eğitim durumları nedir?
16. Tersanelerde kadın istihdam oranları ve Denizcilik Sektörünün kadın çalışanlara uygunluğunu nasıl değerlendirirsiniz? Faaliyet gösterdiğiniz tersanede kadın çalışan var mı iş pozisyonu nedir?
17. Tersane çalışanların işe alım süreçleri nasıl olmaktadır?
18. Sektörde faaliyet gösteren işgücü talep eden kurumlar ve iş gücü arzında bulunan çalışanlar göz önüne alındığında, İşgücü arzı ve talebini etkileyen faktörler nelerdir? Denizcilik Sektörünün eğitimi bu bağlamda değerlendirirseniz neler söylemek istersiniz?
19. Yaşanan iş kazaları ile mesleki eğitim arasındaki ilişkiyi hakkında düşünceleriniz nelerdir?
20. Denizcilik Sektörünün bir parçası olan tersane işleyişi ve mesleki eğitim hakkında düşünceleriniz nelerdir?
21. Son olarak eklemek istediğiniz düşünceleriniz nelerdir?

LİMAN ANKET ÇALIŞMASI AÇIK UÇLU SORULAR

1. Kendinizi tanıtır mısınız?
2. Limanın kuruluşundan ve tarihinden bahseder misiniz?
3. Limanda yapılan iş faaliyet bölümleri nelerdir?
4. Yıllık Faaliyet kapasiteniz nedir?
5. Limanda kaç kişi çalışmaktadır?
6. Limanda çalışanlar arasında denizcilik lisesinde, denizcilik MYO ve denizcilik fakültesinden mezun olan kaç kişi istihdam edilmektedir?
7. Limanda denizcilik lisesinde, denizcilik MYO ve denizcilik fakültesinden staj için başvuruda bulunan öğrenciler var mı?
8. Staj için gelen öğrencilerin mesleğe uyumlanma süreçlerinde gözlemlerinizi nelerdir?
9. Staj süreleri hakkındaki düşünceleriniz nelerdir?
10. Denizcilik alanında eğitim veren kurumların sektöre ara eleman yetiştirmesi konusunda hangi alanlarda yeniliğe gidilmesi gerektiğini düşünüyorsunuz?
11. Denizcilik alanında eğitim veren kurumlardan mezun olanların sektörde hangi oranda çalıştığını düşünüyorsunuz?
12. Küreselleşen dünyada Denizcilik sektöründe Türk İşgücünün vasıflandırma sorunu olduğunu düşünüyor musunuz? Türk iş gücü gerekli vasıflara sahip mi? Değilse hangi vasıflandırma sorunu olduğunu düşünüyorsunuz?
13. Küreselleşen dünyada Denizcilik sektörünün önemi yadsınamaz. Türkiye geneli limanlar ve şuanda faaliyet içinde bulunduğunuz liman özelinden bakarsanız eğitim ve liman arasındaki ilişkiyi nasıl değerlendiriyorsunuz?
14. Limanda çalışan işçilerin eğitim durumları nedir?
15. Limanda kadın istihdam oranları ve Denizcilik Sektörünün kadın çalışanlara uygunluğunu nasıl değerlendirirsiniz? Faaliyet gösterdiğiniz limanda kadın çalışan var mı iş pozisyonu nedir?
16. Liman çalışanların işe alım süreçleri nasıl olmaktadır?
17. Sektörde faaliyet gösteren işgücü talep eden kurumlar ve iş gücü arzında bulunan çalışanlar göz önüne alındığında, İşgücü arzı ve talebini etkileyen faktörler nelerdir? Denizcilik Sektörünün eğitimi bu bağlamda değerlendirirseniz neler söylemek istersiniz?
18. Yaşanan iş kazaları ile mesleki eğitim arasındaki ilişkiyi hakkında düşünceleriniz nelerdir?
19. Denizcilik Sektörünün bir parçası olan liman işleyişi ve mesleki eğitim hakkında düşünceleriniz nelerdir?
20. Son olarak eklemek istediğiniz düşünceleriniz nelerdir?

YASAL /ÖZEL İZİN BELGESİ

T.C.
ORDU ÜNİVERSİTESİ REKTÖRLÜĞÜ
Sosyal ve Beşerî Bilimler Araştırmaları Etik Kurulu

OTURUM TARİHİ	OTURUM SAYISI	KARAR SAYISI
28/03/2024	04	2024-47

KARAR NO: 2024-47

Dr. Öğr. Üyesi Ali İhsan ÇELEN'in "Küresel Denizcilik Sektöründe Türk İş Gücünün Konumu ve Vasıflandırma Sorunları: Ordu-Samsun Bölgesi Üzerine Bir Araştırma" başlıklı çalışması etik yönden incelendi.

Dr. Öğr. Üyesi Ali İhsan ÇELEN'in "Küresel Denizcilik Sektöründe Türk İş Gücünün Konumu ve Vasıflandırma Sorunları: Ordu-Samsun Bölgesi Üzerine Bir Araştırma" başlıklı çalışmasının etik yönden uygun olduğuna, toplantıya katılanların oy birliği ile karar verildi.



ÖZGEÇMİŞ

Adı Soyadı	Aysun Bulat Elkin
Yabancı Dili	İngilizce
Orcid Numarası	0009-0003-5928-2399
Ulusal Tez Merkezi Referans Numarası	
Lise	Eyüp İmam Hatip Lisesi
Lisans	Anadolu Üniversitesi (Açık Öğretim) /İşletme
Yüksek Lisans	T.C. Ordu Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Çalışma Ekonomisi ve Endüstri İlişkileri Ana Bilim Dalı
Mesleki Deneyim	2016/2019 Kenan Akar SMMM Bürosunda stajyer olarak çalıştım. 2021 Hacı Ahmet Elkin SMMM Bürosunda Mali Müşavir olarak çalışmaktayım.
Akademik Çalışmalar	

