

YENİ YILINIZ KUTLU OLSUN...

MarineDeal

NEWS

Ocak 2020 Sayı: 145

Denizcilik & Ekonomi Gazetesi



Paranın patronlarının 2020 yol haritası

Kuşkusuz bizi en yakından ilgilendiren ABD Merkez Bankası FED ve Avrupa Merkez Bankası'nın politikaları. Elbette ki, Türkiye Cumhuriyet Merkez Bankası'ndan sonra. FED gibi bazı merkez bankaları, finansal krizden bu yana görülen en zayıf büyüme ortamında, 2019 yılı öncesi faiz artırımlarına giderek bir miktar yol almış ve gevşeme için kendilerine alan açmıştı. Ancak Avrupa Merkez Bankası gibi diğer bazıları da kendilerini daha zor bir pozisyonda bulmuştu ve gösterge faizi daha da düşürerek sıfır seviyesinin altına indirmek zorunda kalmıştı.

Ekonomik veriler kanışık

2020'nin para politikası için daha sakin bir yıl olmasını bekleyen ekonomistlere göre, maliye politikaları ekonomileri desteklemek için daha ön plana çıkabilir. Büyüme ise 2020'de daha parlak görünüyor. Uzmanlara göre, ekonomik veriler, pozitif olmaktan ziyade kanışık. Genel anlamda, para politikası eğilimi halen güvercin (piyasalarda gevşek para politikası tutumu) tarafa yönelim gösteriyor. Uzmanlara

Dünya genelinde merkez bankalarının, ticaret savaşından kaynaklanan yavaşlama ve bunun sonucu imalat sektöründe meydana gelen durgunlukla mücadele etmek için faiz indirerek tekrar tartışmaya dahil olduğu bir yılı geride bıraktık. Peki, dünya ekonomisine yön veren 'Paranın Patronları'nın yeni yılda rotası ne olacak?

göre, büyük merkez bankaları ateş etmeye ara verirken, diğerlerinin, özellikle gelişen piyasaların tekrar faiz indirimine gitmesi bekleniyor. Bütün bu beklentiler ve analizler, Bloomberg Economics'in dünya ekonomisinin yaklaşık yüzde 90'ı için politika oluşturan 23 önde gelen merkez bankası için düzenlediği çeyrek dönemlik gözden geçirmede yer alıyor.

Bloomberg Economics'in gözünden 23 merkez bankasından, Türkiye için önemli olan

bazılarının 2020 politikaları ise kısaca şöyle:

FED

FED Başkanı Jerome Powell, 11 Aralık'ta yaptığı açıklamada, FED'in ekonomi için olumlu görünümünde somut bir değişiklik olmazsa, mevcut para politikası duruşunun "muhtemelen uygun kalmaya devam edeceğini" söylemesi ile birlikte faizlerin uzun bir süre sabit kalacağı konusunda şüpheye yer bırakmadı. 17 FED yetkilisinden 13'ünün 2020 yılında faizde değişiklik öngörmemesi, FED yetkililerinin başkanlık seçim yılı boyunca beklemede kalmasını sağlayacak. Buna karşın, ABD Merkez Bankası tamamen geri plana çekilmeyecek. Para piyasalarındaki sorunlar, FED'i bankacılık sisteminde bol rezerv kalmasını sağlamak için Hazine bonosu satın almaya yöneltti. Bazı yatırımcılar, FED'in bu alımları kısa vadeli kupon taşıyan menkul kıymetlere genişletmek zorunda kalabileceğini düşünüyor. Powell, böyle bir adım atmaya hazır olmadıklarını, ancak ihtiyaç duyulursa bunun yapılabileceğini söyledi. 02 >>

for the English edition 19 >>

RÖPORTAJ



'Avrupalılar bizimle rekabet edemiyor'

Akkon Lines Yönetim Kurulu Üyesi Rasim Akar ve Yönetim Kurulu Üyesi Kaptan Hakan Çevik ile yeni kurdukları konteyner hattı Akkon'u ve gelecek hedeflerini konuştuk. 12 >>

GÖRÜŞ



Yapay Zekâ ve bütüncül denizcilik

Prof. Dr. Nurhan Kâhyaoğlu Yapay Zekâyı ve Yapay Zekâ mühendisliğine dayalı denizcilik sürecini MarineDeal News okuyucuları için yazdı. 16 >>

GÖRÜŞ



Montrö Sözleşmesi ve 'Kanal İstanbul'

Doç. Dr. Nur Jale Ece son günlerde gündemde olan ve yakında zamanda başlaması planlanan 'Kanal İstanbul' projesini ve bu projenin Montrö Sözleşmesi'ne olası etkilerini MarineDeal News için değerlendirdi. 24 >>

JEOPOLİTİK Doğu Akdeniz, Kıbrıs ve Libya

Devlet aklı çok büyük bir adım attı. Libya ile beklenen anlaşma akdedildi ve sınırlar BM'ye deklare edildi. Bu hamle Doğu Akdeniz jeopolitiğine doğrudan etki edecek, bu çok açık. Peki ama yeterli mi? 06 >>

World Firsts BY SANMAR

TUGBOAT With Hydraulic Hybrid Propulsion System

Remote Operated Commercial Vessel

LNG Powered TUGBOATS

sanmar.com.tr

ISSN 307 9794

9 771307 979009

Avrupa Merkez Bankası

01 » Avrupa Merkez Bankası (AMB), ihtiyaç duyulduğunda teşvikleri artıracağı taahhüdünde bulundu. Politika yapıcılar artan bir şekilde, bankaların kârlılığının azalması ve finansal istikrara yönelik riskler gibi kurumun negatif gösterge faizinin yıkıcı yan etkilerini işaret ediyor. Yeni başkan Christine Lagarde, 2003'ten bu yana yapılacak ilk stratejik gözden geçirmenin bir parçası olarak bu konunun değerlendirilmeye alınacağı sözünü verdi. Ekonomistler ve yatırımcılar, 2020'nin bütününde ve sonrasında, faizlerin değiştirilmemesini ve parasal genişlemeye devam edilmesini bekliyorlar. Ancak Merkez Bankası, ekonomi ticaret

belirsizliklerinden ya da Euro Bölgesi imalat sektöründeki erimenin hizmet sektörüne de yayılmasından kaynaklanabilecek güçlüklerle karşılaşırsa tekrar test edilebilir.

İngiltere Merkez Bankası

İngiltere Merkez Bankası 2020'de nihayet yeni başkanına kavuşacak ve böylelikle Mark Carney'in halefi için devam eden kaotik araştırma süreci sona ermiş olacak. Boris Johnson'ın Aralık seçimlerinden kesin zaferle çıkması ile birlikte, hükümet hem ülkeyi 31 Ocak'ta Avrupa Birliği'nden çıkarmak için yolu açtı ve hem de Merkez Bankası'nın başına Kanadalı Carney'in ardından Andrew Bailey'yi getirdi. 16 Mart'ta göreve başlayacak olan Bai-

ley, küresel yavaşlama ve süregelen yatırım kıtlığı ile uğraşmak zorunda kalacak. En endişe verici olanı ise, Başbakan Johnson uzatma istemezse, İngiltere'nin gelecek yılın sonuna kadar AB ile ticaret anlaşması yapma gerekliliğinden dolayı, diğer bir Brexit son tarihi sorununun oluşmakta olması. Şimdilik, görünümü ilişkin endişe, İngiltere Merkez Bankası'nın 9 politika yapıcısından ikisinin faiz indirimine gitmeyi istemesinde yatıyor.

Çin Merkez Bankası

Çin Merkez Bankası'nın (PBOC) 2019'da geniş çaplı parasal genişlemeye başlayacağını öngören analistler hayal kırıklığına uğradı ve Başkan Yi Gang 2020'de

teşvik için ılımlı ve hedefli bir patika izleyeceğini belirtti. Bununla birlikte ekonomistler, dünyanın en büyük ikinci ekonomisinde zayıflığın kötüleşmesi durumunda Merkez Bankası'nın büyümeyi desteklemek için bu yıl tercih ettiği bir yöntem olan rezerv karşılıklarının düşürülmesi yoluyla sisteme nakit vermeyi sürdürmesini bekliyor. Genişlemeye yönelik temkinli yaklaşımı, Çin'in stagflasyon ile mevcut mücadelesini şekillendiriyor.

Türkiye Cumhuriyet Merkez Bankası

Türkiye Cumhuriyet Merkez Bankası (TCMB), Cumhurbaşkanı Recep Tayyip Erdoğan faizlerin tek haneye düşmesi gerektiğini söylerken,

enflasyonun yükselmesinin beklendiği 2020'de, genişlemeci döngünün sınırlarını keşfedebilir. Kurda geçen aylarda görülen istikrardan destek bulan bankanın Para Politikası Kurulu gösterge faizde 12 puanlık indirimle giderek altı ay önce yapılan tüm tahminleri geride bıraktı. Şimdiye TL'nin enflasyonuna göre düzeltilmiş getirisi, benzer gelişen piyasaların ortalamasıyla ancak aynı seviyelerde bulunuyor. TCMB Başkanı Murat Uysal'ın, borçlanma maliyetlerini düşürdükçe enflasyonun yavaşlamaya devam edeceğini düşünen Cumhurbaşkanı'na ters düşmeden "makul" bir getiri oranını koruma taahhüdünü yerine getirmesi oldukça zor olabilir.

Cemre Tersanesi, DEME'nin ilk SOV gemisini inşa edecek

Tarama, gemi mühendisliği ve doğa dostu çözümler gibi uzmanlık gerektiren alanlarda faaliyet gösteren DEME; açık deniz rüzgâr endüstrisine türbin kulumundan bakım desteğine uzanan bir paket halinde hizmet sunabilmek amacıyla; rüzgâr türbini çiftliklerine destek sağlayan ilk Servis

Operasyon Gemisi için Cemre Tersanesi ile anlaştı.

Tasarımı Hollanda menşeli Vuyk Design Engineering firması tarafından gerçekleştirilen inovatif gemi, rüzgâr türbini teknisyenlerinin en zorlu deniz koşullarında bile güvenlik seviyelerini ve çalışabilirliklerini artırmayı hedefliyor. Geminin omurga koyma (Keel Laying) merasimi Cemre II'de gerçekleştirildi.

RMK Marine, DİTAŞ için inşa ettiği römorkörü denize indirdi

RMK Marine, DİTAŞ A.Ş. için sipariş aldığı iki adet yeni römorkör inşa projesinin ikincisi olan NB 118 numaralı 70 TBP çekme gücündeki römorkör T.DAMLA-9'u, 20 Aralık 2019 tarihinde başarıyla denize indirdi.

Denize iniş faaliyetine, DİTAŞ Genel Müdürü Bilge Bayburtluğil, RMK MARINE Genel Müdürü Adnan Nefesoğlu ve her iki şirketin personelleri katıldı. NB118 projesinin bundan sonra icra edilecek



donatım faaliyetleri ile liman ve deniz kabul tecrübelerinin de başarıyla tamamlanmasına müteakip, Mayıs 2020 ayı içerisinde tesliminin yapılması

planlanıyor.

RMK MARINE, DİTAŞ A.Ş. için daha önce de muhtelif tanker ve hizmet botları inşa projeleri gerçekleştirmişti.

MarineDeal NEWS

İMTİYAZ SAHİBİ

Yeşim Yeliz Egeli

MDN Yayıncılık, Matbaa, Reklam,

Organizasyon ve Tur. San. Tic. Ltd. Şti.

Genel Yayın Yönetmeni

Yeşim Yeliz Egeli

yesimegeli@marinedealnews.com

Yazı İşleri Müdürü (Sorumlu)

Emel Dolukar Pehlivan

Haber Merkezi

Yüksel Tuğrul, Yüce Yöney

Reklam Rezervasyon & Abonelik

Tel: (0212) 343 2005

Bodrum Temsilcisi: Yiğit Uygur

MDN Yayıncılık, Matbaa, Reklam,

Organizasyon ve Tur. San. Tic. Ltd. Şti.

Adres: Merkez Mah. Perihan Sk.

No.118/5 34360 Şişli, İstanbul, Türkiye

Tel: (0212) 343 2005

Faks: (0212) 231 8007

E-posta: info@marinedealnews.com

www.marinedealnews.com

Baskı: KUBAN Matbaacılık ve Yayıncılık

Adres: İvedik Organize Sanayi

Matbaacılar Sitesi 558. Sokak No: 20

Yenimahalle / ANKARA

Tel: (0312) 395 2070

Fax: (0312) 395 3723

kubanmatbaa@hotmail.com

ISSN 1307-9794

YAYGIN SÜRELİ YAYIN

Yıl: 12 Sayı: 145 (Ocak 2020, İstanbul)

Yazı, fotoğraf ve illüstrasyonların

tüm hakları MarineDeal News

Gazetesine aittir.

Yazılı izin olmaksızın hiçbir

şekilde yazı, fotoğraf ve

illüstrasyonlardan

alıntı yapılamaz.

Yayınlanan yazıların sorumluluğu

yazarlara, yayınlanan ilanların

sorumluluğu ise ilan sahiplerine aittir.



200'DEN FAZLA
UZMAN

7,000'DEN FAZLA
GEMİ

66 YILLIK
TECRÜBE

100'DEN FAZLA
ÜLKE

1,000'DEN FAZLA
LİMAN

Hizmet Kalitemizle Fark Yaratıyoruz

www.totallubmarine.com

TOTAL
Committed to Better Energy

TUGS'un 20'nci yılında elverişli gemi sicilleri konuşuldu

İstanbul Gedik Üniversitesi Hukuk Fakültesi ve İMEAK DTO'nun ortaklaşa düzenlediği 20'nci kuruluş yıldönümünde Türk Uluslararası Gemi Sicili (TUGS) ve Yabancı Gemi Sicilleri konulu sempozyum Hilton İstanbul Bosphorus'da gerçekleştirildi.

Gemi sicillerinin temelleri ve elverişli bayrak sicilleri hakkında bilgilerin verildiği sempozyumda elverişli bayrak sicili veren ülkelerin temsilcileri de konuşma yaptı.

Prof. Dr. Rona Aybay yaptığı konuşmasında, gemilerin de vatandaşlar gibi uyruklarının

bulunması gerektiğini ve gemilerin taşıdıkları bayrakların resmi olarak temsil etme hakkına sahip oldukları ülkelere ait olması gerektiğini belirtti.

Denizlerde yolculuk yapan vasıtaların gemi olup olmadığının tespit edilmesinin önemine de değinen Aybay, bu durumun

Montrö Boğazlar Sözleşmesi'ni etkileyecek derecede önemli olduğunu Varyag Uçak Gemi-si'ni örnek göstererek sözlerine ekledi.

2001 yılında Çin bu gemiyi Ukrayna'dan turizm amaçlı kullanacağını söyleyerek satın almış ve Türk Boğazları'ndan

bu açıklamayla geçirmeye çalışmıştı. Çin daha sonra bu gemiyi savaş gemisi olarak kullanmıştı.

Aktif seyahat eden gemilerin yüzde 70'inin elverişli ülkelerin bayraklarını kullandığını ve bu kesimin yüzde 35'lik kısmını ABD gemilerinin oluşturduğunu

nun belirtildiği sempozyumda bunun en büyük nedeninin Jones Yasası olduğu vurgulandı.

Sempozyumda, TUGS'un bürokrasiyi kolaylaştırması ve ücret politikalarında iyileştirmeye gitmesinin, sektörde rekabet gücünü artırabileceği vurgulandı.

İstanbul'un deniz ulaşımı için uzmanlar bir araya geldi

İstanbul Büyükşehir Belediyesi (İBB), kentin deniz ulaşım sorunları ve buna yönelik çözüm önerilerinin tartışıldığı 'İstanbul Senin-Deniz Çalıştayı'nı düzenledi. Haliç Tersanesi'nde, İBB ve işbirlikçi Şehir Hatları A.Ş. tarafından; şehir içi ulaşımında deniz payının artırılmasının ele alındığı ve yol haritasının belirlenmesine ilişkin sunumların yapıldığı Çalıştay'da akademisyenler, gazeteciler, meslek odaları, ilgili sivil toplum kuruluşları temsilcileri ve deniz sektörü temsilcilerinin yer alacağı 300'ün üzerinde katılımcı bir araya geldi.

İstanbul Büyükşehir Belediye Başkanı Ekrem İmamoğlu'nun seçim vaatlerinden birisi olan toplu ulaşımında deniz ulaşımının payının artırılması çerçevesinde gerçekleştirilen Çalıştay'ın açış konuşmasını yapan İmamoğlu, İstanbul'un bir deniz şehri olmasına rağmen deniz ulaşımının toplu taşımada yetersiz olduğunu belirtti. Toplu taşımada entegre taşıma sistemlerine geçmesi gerektiğini söyleyen İmamoğlu, bu sistemde deniz ulaşımının Haliç'i de kapsayacak şekilde artırılması gerektiğini ve bu kapsamda denizcilik ile ilgili herkesin görüşünü alacaklarını, İstanbulluların şehrin ulaşım problemini çözmek adına hep beraber hareket etmesi gerektiğini vurguladı.

GEDEN LINE

A NEW SPIRIT IN WORLD SHIPPING

www.gedenlines.com



Az çoktur...

Yeşim Yeliz Egeli

yesimegeli@marinedealnews.com

İçinde bulunduğumuz karmaşık dünya düzeninde sadeleşmek çok zor olsa da bir yerden başlamalı. İlk adımı taklitlerden uzaklaşarak ikinci adımı da ezberimizi bozarak sadeleşmeyi başarabiliriz.

Çağın tüketim dayatmaları bizi mutlu etmek ambalajıyla sunuluyor. İyi bakınız göreceksiniz bu acımasız bir kandırmacadan ibaret. Oysa ki çok olandan arındıkça yaşam ve yaşamak o kadar basit ki... Ama mutlu etmek bir yana habis, hep ama hep arkadan sinsice sokuluyor. Ruh ve beden sağlığımızı da bu aldanışlar bozuyor.

Dünya siyasetine yön veren liderlerin önlerine koydukları veya koyulan ajandaları ile

görünmez sandıkları gizli ajandaları artık diğer akıllar tarafından harfi harfine olmasa da okunabiliyor astigmat gözün görmesi gibi. Astigmatizmaya doğuştan mahkûm olanlar da üzülmesin kusurlu olunması anlamalarına engel değil. Olanı biteni net göremeseler de gönül gözlerini açarlarsa görenlerin çırpınışlarını anlayabilirler.

İnsanların barınması, yemesi, içmesi, yaşamda sağlıklı kalması, öğrenmesi/eğitilmesi gibi gerçekleri temel alındığında tüm bunların halledilmesi için de aklını kullanması ve bunları sağlayabilmesi için çalışması gerekir, değil mi? Ama nasıl çalışması gerektiğinin bir önemi yok mudur?

Peki, aklını doğru ve doğru-luk için kullanma, kullanabilme tek başına yeterli midir? Elbette hayır. İnsanın toplumda ahlâki, hukuki, ekonomik, politik, dini ve kültürel tüm eylemleri de bir gereksinimidir ve bunun için daima önce ihtiyaç-arayış-buluş-kavrayış-vazgeçiş ve yeniden arayış döngüsü ile başa döner, artık sarmalın içindedir. Ama insan uygarlaşma sürecini körü körüne sarmalın içinde olanlarla değil bu sarmaldan kafasını gökyüzüne doğru uzatan nadir insanlarla başarmış, aydınlığı görmüş ancak aynı döngü içinde yeni bir akıma kadar uyumuştur.

Özde uygarlaşmayı başaran toplumlar ile başaramayan top-

lumlar arasındaki tüm mesele işte bu evreler arasındaki farklılıklar ve geçiş aralıklarıdır. Belki de bu dönemde insanlık olarak elimizdeki akıllı telefonlardan başımızı kaldırıp gökyüzüne bakmayı unutuyoruz.

Uygurluk evrimini tamamlamada akıl ve zihin uyumunu yakalamış ve seviyede üstlerde olan bir insan ve o insanın yaşadığı tüm toplum kendisine bir çeşit hile ile sürekli tekrarlanan veya ezberletilen 'kötü şeyler' karşısında iradesini kolayca kaybedebilir mi? Bir zincirin bir baklası çok güçlü olsun -tabii farklılıkları baki kalmak kaydıyla-, diğer baklalar da en az onun kadar güçlü, çok güçlü olup bir-biri içine geçse kopartılabilir mi? Peki burada bir baklanın güçlü olmasını ve bir arada daha güçlü olmasını uzun süre sağlayacak ortak çözüm nedir? Eğitim.

Tarih boyunca akıl ve güç ile edindikleri, gerektiğinde koru-

mak için canlarını vermekten çekinmeden çizdikleri vatan sınırlarından fikir sınırlarına kadar her cephede mücadele veren kahraman Türk'ün torununun, geçmişinden emaneten aldığı bu büyük, yüce ve özgün armağanı unutup, bu elle tutulmayan gözle görülmeyen bağımsızlık uğruna atalarının verdikleri kahraman mücadeleyi unutmaması mümkün mü?

En iyisi, özünü unutmadan maneviyatta çoğalmak, zira maneviyatta yoksullaşan toplumların kaderi ya sefalet ya...

Şunu diyebilmeli bir insan, birçok insan: Dünyalar serilse de önüme benim gözüm, benim duygum, benim sevgim yine de; köylümde, kahramanımda, vatanımda, balığımda, toprağımda, sanatımda... Dağımda, taşımda, şiirimde...

2020 yılında özde çoğalıp gözde sadeleşmeniz dileğiyle...

TUZLAshipyard

www.tktuzlashipyard.com
sales@tktuzlashipyard.com

"Quality & Punctuality"



ARES, Umman'ın ilk botunu teslim etti

ARES Tersanesi Umman'ın ilk devriye botu ARES 85 HERCULES'i teslim etti. Umman Polis Sahil Güvenliği (ROPCG) ile ARES Tersanesi arasında imzalanan anlaşma gereği 4 yılda teslim edilecek 14 hızlı devriye botunun ilki teslim edildi.

Silah ve uyuşturucu kaçakçılığının, yasadışı göçün önlenmesi ve insan kaçakçılığının kontrol altına alınması adına ülke sularında devriye yapmak ve güvenliği sağlamak amacıyla üretilen ARES 85 HERCULES, 55 knot'a kadar yüksek hız kapasitesine sahip. Geniş kapsamlı haberleşme teçhizatı bulunan gemide elektro optic (E/O) sensörler ve

X-band deniz radarı mevcut. Çeşitli potansiyel senaryolarda uygulanabilmesi için çok yönlü ateş gücü sağlayan 12,7 mm'lik otomatik uzaktan kumandalı deniz silahına da sahip gemi; askeri kurtarma operasyonları için RHIP operasyonları başlatıp geri çekebiliyor.

7 yıl gövde garantisi ile teslim edilecek botlar için Tersane'nin mühendislik ekibi Umman'daki kullanıcılara 7/24 teknik destek sağlayacak; ROPCG personeline mühendisler, uzman taktisyenler ve eğitmenler tarafından 300 gün boyunca 200'ün üzerinde kapsamlı operatör ve bakım eğitimi de verilecek.

HAVELSAN, Yeni Tip Denizaltı için kritik sistemler üretti

Yeni Tip Denizaltı Projesi kapsamında, 1'inci gemi olan PİRİREİS'in havuza çekilme, 5'inci gemi olan SEYDİALİREİS'in ilk kaynak töreni, 22 Aralık 2019 tarihinde Cumhurbaşkanı Recep Tayyip Erdoğan'ın da katılımıyla Gölçük Tersane Komutanlığı'nda gerçekleştirildi.

HAVELSAN; Yeni Tip Denizaltı Projesi (YTDP) kapsamında komuta kontrol sistemi başta olmak üzere birçok sistem ve yazılımın geliştirilmesinde önemli bir rol oynadı.

2011 yılında HAVELSAN mühendisleri tarafından geliştirilmeye başlanan ve Yeni Tip Denizaltıların kalbi olarak nitelendirilen Denizaltı Bilgi Dağıtım Sisteminin (DBDS) beşinci ürünü de fabrika kabul testlerinin başarıyla tamamlanmasının ardından Gölçük Tersane Komutanlığı'na teslim edildi.

DBDS ürünü, HAVELSAN'ın bugüne kadar gemi ve denizaltılar olmak üzere 30'dan fazla platforma entegre ettiği Plat-



form Veri Dağıtım Sistemleri Ürün ailesinin bir üyesi.

Gerçek zamanlı çalışan gömülü yazılım teknolojisi kullanılan DBDS'nin denizaltı bünyesindeki 105 farklı birim ile kesintisiz entegrasyonu sağlandı.

DBDS Projesi kapsamında ilk sistem, ek özellikler ile birlikte 8 yılda tamamlandı. HAVELSAN mühendisleri tarafından proje kapsamında 400 bin satır kod yazıldı. 2019 yılında da 50 gün veri kaydı yapabilen karakutu

kabiliyeti eklendi.

Mühendis, teknisyen ve uzmanlardan oluşan onlarca personelin yoğun emekleri ile geliştirilen DBDS ürününün marka tescili 2014 yılında yapılırken, ürünün patenti için de HAVELSAN tarafından başvuru gerçekleştirildi.

HAVELSAN, Yeni Tip Denizaltı projesinde, denizaltının beyni olarak nitelendirilebileceğimiz Komuta Kontrol Sisteminin geliştirilmesinde de çok önemli bir rol üstlendi.

Yeni Tip Denizaltı Projesi kapsamında ayrıca HAVELSAN'ın yüzde 100 milli olarak



geliştirdiği Savaş Yönetim Sistemi de denizaltılarda yer alacak. HAVELSAN'ın kara, hava ve deniz platformlarında gerçekleştirdiği milyonlarca satırlık koda sahip Komuta Kontrol Sistemleri'ndeki birikmiş tecrübesi ile başlatılan sualtı platformlarına yönelik Savaş Yönetim Sistemi yazılımı kapsamında bugüne kadar 450 bin satırdan fazla kod yazıldı.

İlk denizaltıya ait HAVELSAN Savaş Yönetim Sistemi yazılımının entegre fabrika kabul testleri 2018 yılında başarı ile tamamlandı.

Ayrıca, Komuta Kontrol Sistemi'nin tüm yazılım kay-

nak kodunun konfigürasyon yönetimi, sistem entegrasyon ve testi HAVELSAN sorumluluğunda gerçekleştiriliyor. Bu amaçla HAVELSAN'ın Ankara'daki tesislerinde denizaltıda bulunan donanım ve yazılımlarının birebir eşleşiminin yer aldığı Karaya Konuşlu Test Sistemi (KKTS) kuruldu.

Yeni Tip Denizaltı Projesinde HAVELSAN'ın milli ve özgün tasarım, geliştirme ve üretimi ile sağlanan sistemlerdeki başarılı sonuçlar, çalışmalarını başlatan Milli Denizaltı projesindeki başarının teminatı olarak görülüyor.



YTDP

Torpedo Entegrasyonu

Teknoloji Transferi

Denizaltının Tüm Yazılım Kaynak Kodunun Konfigürasyon Yönetimi

Karaya Konuşlu Test Sistemi

Savaş Yönetim Sistemi

100 1010 01 Sistem Entegrasyon

Test Sorumluluğu

Yeni Tip Denizaltıya **HAVELSAN** Damgası

 @HAVELSANResmi

 HAVELSAN

 havelsan_resmi

 www.havelsan.com.tr



HAVELSAN Türk Silahlı Kuvvetlerini Güçlendirme Vakfı'nın bir kuruluşüdür.

Türkiye'nin jeopolitik zorunlulukları: Doğu Akdeniz, Kıbrıs ve Libya

Türkiye'nin Doğu Akdeniz'de zaman kaybettiğini, konjonktürel gerçekler ve tehdit/risk değerlendirmeleri dikkate alındığında milli çıkarlarımız aleyhine gelişmelerin ivmelendiğini uzun zamandır ısrarla vurguluyorduk

MDN | Çözüm olarak
İSTANBUL | vakit kaybetmeden
Doğu Akdeniz'de
Münhasır Ekonomik Bölge (MEB) ilan edilmesini, Libya ile bir sınırlandırma anlaşması akdedilmesini sürekli yinedik, tıpkı kendini bu meselelere adanmış diğer vatansever kalemler gibi.

Nihayetinde oldu, devlet akli çok büyük bir adım attı. Libya ile beklenen anlaşma akdedildi ve sınırlar BM'ye deklare edildi. Bu hamle Doğu Akdeniz jeopolitiğine doğrudan etki edecek, bu çok açık. Peki ama yeterli mi?

Ne yazık ki hayır... Doğu Akdeniz'in barındırdığı hidrokarbon zenginliğiyle bölge ve bölge dışı aktörler için çekim merkezi haline geldiği mevcut konjonktürde Türkiye, kurmaya başladığı oyunun devamını getirebilmeli. Aşağıdaki yol haritasını dikkatlere sunuyoruz.

- Suriye ile ilişkiler düzeltilmeli ve bir MEB anlaşması kotalmalı,

- Lübnan yakın markajda tutulmalı (bu ülkenin ansızın karışması, istikrarsızlaştırılması ne yazık ki tesadüf değil... Hep aynı ve bildik senaryo), GKRY, Yunanistan ve İsrail eksenine kayması engellenmeli,

- Mısır ile ilişkiler düzeltilmeli, GKRY-Yunanistan-İsrail ile tesis ettiği eksenden koparılmalı,

- Doğu Akdeniz Gaz Forumu (DAGF)'na alternatif bir yapı teşkil edilmeli, ilk aşamada Türkiye, Suriye, Lübnan, Libya, Azerbaycan, Katar ve KKTC'nin üyeliği sağlanmalı, sonraki aşamada katılım yelpazesi genişletilmeli,

- Donanmamızın kararlılıkla sürdürdüğü Akdeniz Kalkanı Harekâtı çok uluslu hale



getirilmeli ve sahadaki askeri güç siyasi ve diplomatik hamlelerle desteklenmeli.

Bu hamleler, uygulanması durumunda şüphesiz Türkiye'nin Doğu Akdeniz üzerindeki jeopolitik kontrolünü ve hakimiyetini güçlendirecektir.

Doğu Akdeniz meselelerine meraklı dostlarımızın sordukları bir soru var: Türkiye'nin Doğu Akdeniz'e yönelik attığı adımlar jeopolitik refleksi mi? Hayır, değil. İzlenen Doğu Akdeniz stratejisi kesinlikle ve tartışmasız jeopolitik bir zorunluluk. Açıklayalım...

Siyasi tarih Türkiye'nin son 20 yılını yazarken oldukça zorlanacak. Yaygın görüşe

göre 15 Temmuz darbe girişimi bir milat. Devlet akli bu hadiseden sonra evrim geçirdi. Doğru, ama eksik... Türkiye, esasen Mayıs 2015'de makas değişikliğine gitti. Dönemin Başbakanı Davutoğlu'nun gidişi/gönderilişidir devletteki kırılma noktası. Devamında teşebbüs edilen darbe girişimi ise Türkiye'yi Atlantik yürüncesinde tutmak için yapılmış büyük bir kumpastır. Ruhları ve beyinleri ipotek altına alınan FETÖ mankurtları da meselenin gönüllü manivelasıdır.

Jeopolitik konuşacaksak tarih ve coğrafyayı çok iyi bilmeliyiz. Soğuk Savaş sonra-

sı NATO yönünü ararken ve yeni bir düşman yaratmaya çalışırken, Türkiye bir şeyi çok doğru yaptı. Karadeniz'de Rusya ile anlayış birliği sağlandı. Donanma diplomasisinin çok güzel bir örneğidir uygulanan Karadeniz stratejimiz. Zira, inanılmaz bir vizyon ve öngörü ile 2000'li yılların başında "Bölgesel Sahiplik" ilkesi hayata geçirilmiştir.

Karadeniz'i bölge dışı aktörlere kapatan bu yaklaşım ile Türkiye; BLACKSEAFOR ve Karadeniz Uyumu Harekâtı'na öncülük etmiş, Rusya başta olmak üzere tüm Karadeniz kıyıdaşlarını bir araya getirmeyi başarmış, son

kertede Karadeniz'de oyun kurmuştur.

Türkiye'nin, Karadeniz'i domino ettiği ve istikrar kurduğu dönem 1998-2008 arasıdır. Karadeniz'de yeni düzeni kuran Türkiye, neden sonra Doğu Akdeniz'i hatırlamıştır. Soğuk Savaş döneminde önceliği Karadeniz ve Rus tehdidi olan Donanma Doğu Akdeniz'e inebilmiştir.

Esasen Donanma'nın bu hamlesi "jeopolitik bir refleksi" sonucudur. O dönem apar topar AB'ye alınan GKRY, bir güvenlik şemsiyesine sokulmuş, cüreti artırılmış ve 2004 yılından sonra İsrail, Lübnan ve Mısır ile Münhasır Eko-

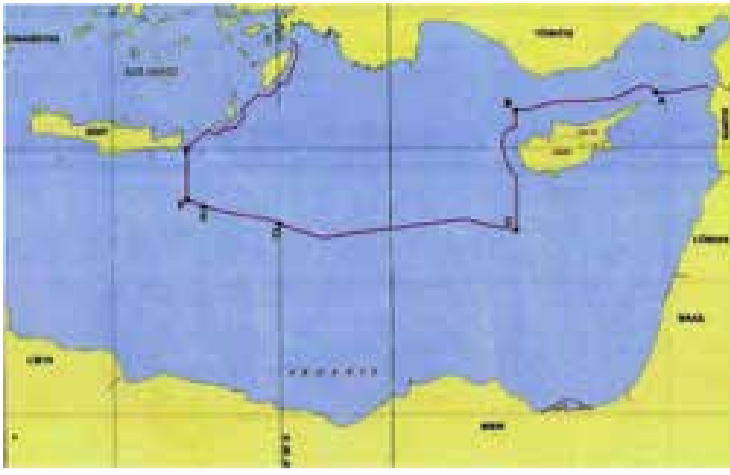
nomik Bölge görüşmeleri/ anlaşmaları akdederek Doğu Akdeniz'i hukuka ve mantığa aykırı bir şekilde sahiplenme-ye başlamıştır.

Bu dönemde devlet aklı cılız tepkiler ve askeri orijinli birkaç devlet uygulaması dışında kararlı bir tepki göstermemiştir. Bugün artık devletin o dönem sergilediği reaktif politikaların sebebi- ni öğrenmek istiyoruz! Nitekim, Doğu Akdeniz'e yönelik dinamik gelişmelerin ufukta görüldüğü o dönemde Türkiye'nin dikkati dağıtılmış ve başımıza sarılan suni ve bilinçli gerilimlerle zaman kaybetmemiz sağlanmıştır. Askerimizin başına çuval geçirilmesi, kumpas davalara yol verilmesi ve deniz politikalarımızın kadim savunucusu Donanma'nın iğdiş edilme gayretleri tipik örneklerdir...

Ne yazık ki 2009-2016 arası olanı biteni görmemizin istenmediği, pısrık politikalarla cılız tepkilerin verildiği telafisi güç bir dönemdir. Bu dönemin vebali büyüktür. Buna sebebiyet verenleri de tarih not edecektir.

Tüm bunlara karşın Doğu Akdeniz'de milli çıkarlarımız aleyhine tüm araştırma ve sondaj faaliyetlerinin engellenmesi, milli sondaj ve araştırma gemilerimizin ise korunması bir donanma başarısıdır. Esasen, tatbiki maharet isteyen bir deniz stratejisidir.

Lâkin yeterli değildir... Deniz Kuvvetlerimiz zaten Doğu Akdeniz'de 7/24 sancak varlık göstermekte ve sert gücünü kullanmaktan imtina etmeyerek bölgede caydırıcılık sağlamaktadır. Ancak bu durum sürdürülebilir değildir. Yapılan Libya hamlesi ile artık



dış politika yapıcılarımızın da özgün ve öngörülü stratejiler belirlemesi şarttır.

Bugün denize çıkışı olan sözde sentetik Kürt devletinin önü şimdilik kesilmiştir. Askeri güç kullanımı Suriye'de oyunu bozmuş, denkleme tersine çevirmiştir. İsrail'e payanda olması da öngörülen bu oluşumun engellenmesi Ortadoğu jeopolitiğini değiştirdiği gibi enerjinin paylaşılması ve kontrol edilmesi meselesini de doğrudan etkilemiştir. Ez cümle, Suriye ve Doğu Akdeniz'de olanlara farklı optiklerden ve salt ideolojik gözlükle bakmak stratejik körlüktür.

Nitekim Suriye'de ön alındıktan sonra atılan Libya adımı ile Türkiye Doğu Akdeniz'de yapılması gerekenleri geç de olsa uygulamaya başlamıştır. İşte bu jeopolitik bir zorunluluktur. Libya ile varılan mutabakattan sonra, Türkiye'nin Doğu Akdeniz'deki kıta sahanlığı ve Münhasır Ekonomik Bölge (MEB) sınırlarını gösteren bir harita paylaşılması ve BM'ye deklare edilmiştir. Bu çok önemli bir hamledir.

Türkiye ile Libya arasında imzalanan Mutabakat Muh-

trarası Türkiye'nin Doğu Akdeniz'de kıyı komşusu olan bir ülkeyle bölgedeki stratejik haklarını korumak amacıyla imzaladığı ilk MEB Sınırlandırma Anlaşması olarak tarihe geçmiştir. Uluslararası hukuka uygun olarak imzalanan anlaşmayla özetle;

- Yunanistan ile GKRY ve Mısır arasındaki coğrafya kısıtlanmıştır.

- GKRY ile Yunanistan ikilisinin savunduğu, AB tarafından desteklenen Türkiye'yi Antalya Körfezi'ne hapsedmeye yönelik hesaplar bozulmuştur.

- Bölge enerji jeopolitiğine doğrudan etki edilerek, deniz yetki alanlarının sınırlandırılmasında kritik kazanımlara ulaşılmıştır.

- Yunanistan'ın Girit Adası'nın doğusuna yönelik revizyonist talepleri ve Türkiye'nin haklarını gasp etme girişimleri engellenmiştir.

Libya ile Sınırlandırma Anlaşması'nın dışında akdedilen Askeri Eğitim İşbirliği Anlaşması da önemlidir. Türkiye anlaşmaları BM tarafından tanınan ve meşru olan Ulusal Mutabakat Hükümeti (UMH) ile yapmıştır.

Buna karşın istikrarsız ve bölünmüş bir Libya'yı teminen başını ABD, Rusya, Fransa, Mısır ve BAE'nin çektiği aktörler Tobruk Merkezi Halife Hafter'i (LUO) desteklemektedir. Bu bağlamda Türkiye'nin Libya'ya asker gönderme kartını masaya sürmesi taktik bir hamle olarak görülmelidir.

Nitekim Rusya, Suriye'deki varlığının uluslararası hukuka uygun olduğunu ve Suriye hükümetinin davetine icabet ettiğini belirtmekte, Türkiye'nin meşru müdafaa kapsamında Suriye kuzeyindeki varlığını zaman zaman tartışmaya açmaktadır. İmzalanan Askeri Eğitim İşbirliği Anlaşması ile UMH'nin Türkiye'yi Libya'ya davet etmesi durumunda roller değişecektir. Bu durumda Türkiye'nin varlığı uluslararası hukuka uygun, Libya'da asker bulunduran Rusya, Fransa ve Mısır'ın varlığı ise gayri hukuki olacaktır.

Doğu Akdeniz denkleminde, Türkiye'nin Libya özelinde attığı adım dengeleri değiştirecek mahiyettedir. Yapılan eleştiri ve yaptırım tehditlerine karşılık önce Libya'ya asker gönderilebileceği duyurulmuş, ardından, KKTC'deki Geçitkale Havaalanı'na silahlı ve silahsız insansız hava araçlarına (SİHA/İHA) konuşlandırma kararı alınmıştır.

Böylece Türkiye, kararlılığını göstermiş ve elini daha da kuvvetlendirmiştir. Devamında bu üsse savaş uçaklarımız da konuşlanmalıdır. Ayrıca KKTC'de deniz üssüne de sahip olunmalıdır. KKTC'de konsolide edilecek askeri gücümüzün, öngörülü diplomatik hamlelerle senkronizasyon içinde kullanılması sonucunda, şüphesiz

KKTC'nin bağımsız bir devlet olma ve tanınma gayretleri filizlenecektir. Son kertede birleşik Kıbrıs rüyasından artık vazgeçilmelidir.

ABD'nin Türkiye'ye yönelik hasmane tutumu her geçen gün ivmelenmektedir. Nitekim, sık aralıklarla alınan yaptırım kararları, F-35 projesinden çıkarılmamızın yüksek sesle dillendirilmesi, S-400 alımımıza ilişkin diplomatik nezaketten uzak kullanılan argümanlar ve son olarak sözde Ermeni olaylarının "soykırım" olarak Senato'da kabulü, Türkiye ile ABD ilişkilerini geri dönüşü olmayan bir yola sokmuştur. Bu noktada ABD'ye verilecek en iyi cevap, S-400 bataryalarından birinin Doğu Akdeniz'e konuşlandırılması olacaktır.

Türkiye, son dönemde izlediği Doğu Akdeniz stratejisi ile bölge jeopolitiği ve enerji kaynakları üzerinde tüm baskılara karşın geri adım atmamış, bilakis söz sahibi olmuştur. Devam eden sondaj faaliyetlerimiz umanz ki başarıyla sonuçlanacaktır. Erişilecek kaynakların işletilmesinde seçilmesi zorunlu ortak/ortaklar ise Türkiye'nin stratejik yönelimini belirleyecektir. Libya özelinde yaşanan gelişmeler ve Türkiye'nin Libya politikası ise ortak/ortakların belirlenmesinde etkili olacaktır. Nitekim Putin'in Libya'da Hafter'i desteklemedikleri mealindeki açıklaması dikkate alınmalıdır.

Aklımızda tutalım, NATO İttifakı yükümlülüklerini yerine getirmek ayrı, milli çıkarları gözetmek apayrı bir hadisedir... Mavi boncuk dağıtma stratejisi artık sona ermeli, milli çıkarlarla uyumlu gerçekçi politikalar izlenmelidir. NOKTA!...

HOME PORT OF GLOBAL MAJORS

The state of art facilities, experienced team and high level of safety & quality has always been the passion within us.

As Beşiktaş Shipyard we are proud to be the most active ship repair yard of Europe with annually 180 ship repairing projects of most respectable ship owners and ship managers all around the world.

www.besiktasshipyard.com

BesiktasShipyard

Pirireis havuza çekildi

İsmail Demir: Pirireis denizaltısında özel sektörün tasarımları ve ürünleri kullanılmaktadır

Yeni Tıp Denizaltı projesinin ilk denizaltısı olan Pirireis'in havuza çekilme, 5'inci denizaltı olan Seydialireis'in ilk kaynak töreni, Gölçük Tersane Komutanlığı'nda gerçekleştirildi.

Kızakta tüm donatımı yapıldıktan sonra Pirireis'in 2020'nin ilk yarısında denize indirilmesi hedefleniyor. 2022-2027 yılları arasında hizmete girmesi planlı Reis Sınıfı denizaltılar, Türk Deniz Kuvvetleri'nin ilk havadan bağımsız tahrik sistemli denizaltıları olacak.

Sahip olduğu yakıt pili teknolojisi sayesinde havadan bağımsız tahrik kabiliyetine sahip denizaltılar, Türk Deniz Kuvvetleri için ilk olma niteliği taşıyor.

2022 itibarıyla hizmete girmeye başlayacak denizaltılar, gizlilik içinde uzun süre harekât icra edebilme yeteneğine, yüksek süratli gelişmiş torpidolara ve sath hedeflerine atılabilen güdümlü mermi kabiliyetine sahip olacak.

Havadan bağımsız tahrik sistemine sahip Yeni Tıp Denizaltı projesi kapsamında 6 yeni tip denizaltı inşa edilecek. Pirireis havuza çekim aşamasına gelirken, ikinci denizaltı Hızırreis'in donatımı, 3'üncü ve 4'üncü denizaltıların da gövde imatları sürüyor.

Cumhurbaşkanlığı Savunma Sanayii Başkanlığı tarafından yürütülen Yeni Tıp Denizaltı projesi kapsamında inşa edilen Pirireis'in; mukavim tekne dış çapı 6,3 metre, toplam uzunluğu 67,6 metre (standart denizaltılardan yaklaşık 3 m daha uzun), toplam

yüksekliği 13,1 metre, su çekimi 6,8 metre, suüstü deplasmanı 1,855 ton, dalmış durumdaki deplasmanı ise 2,013 ton olacak.

Hidrojen yakıt hücresi teknolojisi ile geliştirilen denizaltılar, su altına çıkmaksızın haftalarca dalmış durumda harekât gerçekleştirebilecekler. Sessiz seyir yapma yeteneğine de sahip olacak denizaltıların hizmete girmesi ile Türk Deniz Kuvvetleri'nin muharebe etkinliğine önemli katkı sağlanmış olacak. Sualtı, suüstü ve kara hedeflerine karşı silahlarla donatılmış olan denizaltılar birçok tipte torpido, füze atabilme ve mayın dökebilme özelliğine sahip bulunuyor.

"Denizaltı inşa edebilen 16 ülkeden biriyiz"

Gölçük Tersane Komutanı Tuğamiral Aydın Eken, dünya genelinde 16 ülkenin denizaltı inşa edebildiğini ve uzay araçları inşasından sonra teknolojik olarak en zor ve karmaşık mühendislik yapısı olan denizaltılarımızın 1976 yılından bu yana Gölçük Tersane Komutanlığı'nda inşa edilebiliyor olduğunu belirterek, "Bugün havuza çekeceğimiz projenin ilk gemisi olan Pirireis denizaltısının, inşasına 28 Eylül 2015 tarihinde başlandı; yüzer havuz üzerinde icra edilecek olan nihai donatım aşaması da dahil olmak üzere yaklaşık 60 km uzunluğunda kablo, 25 km uzunluğunda boru devresi çekilmiş olacak. Pirireis denizaltısı 300 adedi ana ekipman olmak üzere 4 bine yakın sistem ve cihazın, toplamda



ise 350 bin parçanın montajı, 30 bine yakın inşa dokümanı kullanılarak ve yaklaşık 200 bin adam/gün emek sarf edilerek gerçekleştirilmiş olacaktır," dedi.

"Ar-Ge çalışmalarımız gelecek projelerde kullanılacak"

Yeni Tıp Denizaltı Projesi'nin bir sözleşmenin ötesinde önemli bir program niteliği taşımakta olduğunu ve Türk Silahlı Kuvvetleri'nin kamu ve özel sektörü ile ahenk içerisinde çalıştığı örnek bir program haline dönüştüğünü belirten Savunma Sanayii Başkanı İsmail Demir, "Bu program kapsamında

Başkanlığımızca yürütülmekte olan faaliyetlerde Milli Savunma Bakanlığı, Hazine ve Maliye Bakanlığı, Sanayi ve Teknoloji Bakanlığı, Ticaret Bakanlığı, Deniz Kuvvetleri Komutanlığı, Tersaneler Genel Müdürlüğü, Gölçük Tersane Komutanlığı gibi birçok devlet kurumu ile eşgüdüm ve uyum içerisinde beraber çalışılmaktadır. Diğer taraftan yine proje kapsamında Aselsan, Havelsan, STM, Milsoft, Gürdesan gibi bir dizi özel sektör kuruluşunun denizaltı platformuna ve sualtı teknolojilerine yönelik tasarımları ve üretimlerini gerçekleştirdiği ürünler kullanılmaktadır. Sözleşme

kapsamında Milli Savunma Bakanlığı Gölçük Tersane Komutanlığı, Batarya Fabrikası Müdürlüğü, Araştırma Merkezi Komutanlığı'na muhtelif altyapıların modernizasyonu kapsamında yeni tezgâh, sistem, cihazlar sağlanarak ek imkân ve kabiliyetler kazandırılmıştır. Benzer şekilde özel sektör temsilcilerine de teknoloji transferleri yapılarak önümüzdeki yıllarda denizaltı platformları ve sualtı araçlarında kullanılacak sistem ve cihazların tasarım, üretim ve testlerini yapabilme kabiliyetleri kazandırılmıştır. Yeni Tıp Denizaltı projesi kapsamında Başkanlığımızca yürütülen

"On Everything That's On Sea"




www.datahidrolik.com

DATA Hidrolik Makina Sanayi A.Ş.
 İstanbul Deri Organize Sanayi Bölgesi Yan Sanayi Cad. No:11
 YA-8 Parsel 34956 Tuzla / İstanbul / Turkey

T: +90 (216) 591 07 45
 F: +90 (216) 591 02 51
 data@datahidrolik.com

teknoloji transferi, altyapı geliştirme, yerleştirme ve sanayileştirme faaliyetlerinin olumlu sonuçlarını almaya başlamış bulunuyoruz.

Bu proje bir program kapsamında yürütülmektedir demistik. Bu arada teknoloji transferi, altyapı geliştirme ve teknik personel yetiştirme, ürün yerleştirme ve sanayileştirme gibi çok boyutlu hedeflerin tamamlanmasını içeren stratejik öneme haiz bir projedir. Bu kapsamda Milli Savunma Bakanlığı envanterine girecek olan Reis Sınıfı denizaltılarında mevcut sistemlerin geliştirilerek kullanılmasına yönelik Ar-Ge faaliyetlerine de başlanmış olup, yerli ve milli yakıt pili ana elektrik motoru, bataryalar ve çeşitli tipte sonarların geliştirilmesine kurumumuz bünyesinde başlanmıştır. Ar-Ge faaliyetleri kapsamında elde edilecek ürünlerin önümüzdeki senelerde başlayacak olan diğer sualtı platformları projelerimizde kullanmaya başlanması ve teknik açıdan dünya pazarında tercih ediliyor olması, kurumumuzun stratejik hedefleri ile orta ve uzun vadeli planları arasında yer almaktadır. Proje kapsamında tedarik edilen denizaltılar havadan bağımsız tahrik sistemi için dünya üzerinde kullanılmakta olan 3 farklı sistemden yakıt pili teknolojisini kullanmakta olup, Donanmamız için bir ilk olma niteliği taşımaktadır. Bugün havuza çekim işlemi gerçekleştirdiğimiz Pirreis denizaltımızın 2022 yılında hizmete girmesi planlanmaktadır. Proje kapsamında inşa faaliyetlerine devam edilmekte olan diğer 5 denizaltımızın ise 2027 yılına kadar hizmete girerek Donanmamızın gücüne güç katması beklenmektedir," dedi.

Genelkurmay Başkanı Orgeneral Yaşar Güler konuşmasında denizaltıların donanmalar açısından önemini altını çizerek, "Bugün denizaltıların 3 boyutlu ortamda hareket edebilmeleri, uzun süre lojistik destek almadan harekât yapabilmeleri ve en önemlisi tespit ve teşhis edilmeden sürpriz etkisi yaratabilmeleri deniz harbinde üstünlük sağlamak ve deniz harbinin kaderini değiştirme imkânı vermektedir. Bu nedenle Türk Deniz Kuvvetleri denizlerdeki güç mücadelesinde envanterindeki denizaltılar ile etkin ve caydırıcı bir güç olarak yer almaktadır. Değişen harekât ihtiyaçlarına ve teknolojik ilerlemelere uygun olarak platformlarını değiştiren Deniz Kuvvetleri Komutanlığı, Reis Sınıfı denizaltılar ile de yeni imkânları kavuşacak ve gücüne güç katacaktır," şeklinde konuştu.

"Ülkemize emrivaki yapılmasına izin veremeyiz"

Törene katılan Cumhurbaşkanı Recep Tayyip Erdoğan ise yaptığı konuşmada, gelecek yıl bitmeden serinin son gemisi olan Selmanre-

is'in inşasına başlanacağını ve 2022 yılından itibaren her yıl bir denizaltının daha hizmete gireceğini, Yeni Tıp Denizaltı projesi sürecinde elde edilen tecrübe ve birikimle, Milli Denizaltı projesini süratle hayata geçirmenin hedeflendiğini söyledi.

Doğu Akdeniz'de yaşanan münhasır ekonomik bölge ve deniz yetki alanlarına ilişkin olaylara da değinen Erdoğan, Akdeniz'de en uzun kıyı şeridine sahip Türkiye'nin balıkçılıktan ancak

yüzde 1 oranında pay alabileceği bir düzene razı olmayacaklarını; aynı şekilde kimsenin deniz altındaki hidrokarbon kaynaklarının aranması ve işletilmesinden tamamen dışlanmış bir Türkiye'ye nza göstermelerini beklememesi gerektiğini vurgulayarak, "Ege'deki egemenliği, kendilerine ait olmayan ada, adacık ve kaya parçaları üzerinden hazırladıkları proje ile Türkiye'nin haklarına göz dikenler, meydanın

boş olmadığını bilmelidir. Masa başında çizilen haritalarla, çevre hassasiyeti veya bilimsel faaliyet kisvesi altında ülkemize emrivaki yapılmasına izin veremeyiz. Bizim gerek kıta sahanlığı gerek münhasır ekonomik bölge ve deniz yetki alanları meselesinde yerleşik uygulamalara aykırı hiçbir adımımız yoktur.

Elbette bu konuda hak sahibi olduğunu söyleyen herkesle de görüşmeye, konuşmaya ve hak-

kaniyet esasına göre yeni yollar bulmaya çalışacağız ama hiç kimse bizi dışlama, kıyıların hapsedme, ekonomik çıkarlarımızı gasp etme niyetiyle karşımıza gelmesin. Ege'nin de Akdeniz'in de sahibi bu denizlere kıyılan olan ülkelerin tamamıdır. En uzun kıyı sahibi ülke olarak biz de buradaki haklarımızı korumak için sonuna kadar tüm imkânlarımızla mücadele etmekte kararlıyız," dedi.

Yeni Yılda Pruvanız Neta, Rotanız Başarı Olsun.



STM

in /STMDefence
www.stm.com.tr

Marshall Adaları Cumhuriyeti gemi sahiplerinin, AB Gemi Geri Dönüşüm Yasası'nın gerekliliklerine uyabilmelerine destek olmak amacıyla "Tehlikeli Madde Envanteri Doğrulama Hizmeti" başlattı.

31 Aralık 2020 itibarıyla Avrupa Birliği (AB) dışı ülkelerin bayraklarını taşıyan ve AB limanlarına yanaşan gemilerin onaylı "Tehlikeli Madde Envanteri ve Uyum

Marshall Adaları'ndan yeni hizmet

Beyanı" bulundurmaları gerekecek. AB Gemi Geri Dönüşüm Yasası, gemilerin geri dönüşüm aşamasında insan sağlığı ve güvenliğine veya çevreye gereksiz bir risk oluşturmasının engellenmesi ve gemilerdeki tehlikeli maddelerin geminin ömrü boyunca düzgün

bir şekilde yönetilmesini garanti altına almayı hedefliyor. Yasa, Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO) 'nün, Gemilerin Geri Dönüşümü Hakkında Hong Kong Sözleşmesi (Hong Kong Sözleşmesi) kapsamında başlatılan öncül bir uygulama.

Marshall Adaları Cumhuriyeti Denizcilik ve Kurumsal Sicili'ne idari ve teknik destek sağlayan International Registries (IRI) Baş Operasyonlar Direktörü (COO) John Ramage, "Tehlikeli Madde Envanteri oluşturmak ciddi planlama ve koordinasyon gerektiriyor.

Gemi sahiplerini AB Geri Dönüşüm Yasası gerekliliklerine uymak için atılması gereken adımları bir an önce atmaya davet ediyoruz. Mevzuatın gerekliliklerinin gemi sahipleri için gittikçe karmaşıklaşmasının farkındayız ve inceleme ve uyum süreçlerini yönetmelerinde elimizden geleni yapabilmek istiyoruz. Tehlike Madde Envanterinin doğrulanması ve Uyum Beyanı çıkarılması için bizim ekibimizden yararlanmak gemi sahiplerine Uyum Beyanı edinmede yeni bir seçenek sunuyor," dedi.

Gemiye göre hazırlanan "Tehlikeli Madde Envanteri"nin Marshall Adaları Cumhuriyeti veya Uluslararası Klas Kuruluşları Derneği tarafından onaylanan örgütlerden biri tarafından gözden geçirilmesi ve doğrulanması gerekiyor. Uyum Beyanı, bu işlem sonrasında gemiye veriliyor. AB Geri Dönüşüm Yasası her ne kadar geminin geri dönüşümü sırasında tehlikeli maddelerin engellenmesine yönelik olsa da, Tehlikeli Madde Envanteri ve uyum beyanının geminin tüm hizmet süresi boyunca güncel tutulması gerekiyor.

Tehlikeli Madde Envanteri yükleme öncesi ve gemi üzerinde inceleme yapılması ve maddelerden örnek alınmasını içeriyor. Alınan örnekler asbest, polychlorinated biphenyl, cıva (bileşikler), kadmiyum (bileşikler), radyoaktif maddeler, krom-6 ve diğer maddelerin tespit edilmesi için yetkili bir laboratuvarında analiz ediliyor.

Marshall Adaları Sicili, gemide yapılan incelemeler ve Tehlikeli Madde Envanterinin hazırlanmasında gerekli laboratuvar analizinin yapılması için CTI/POLY ile anlaşmış. Bu ortaklık gemi sahiplerinin ve işletmecilerin süreci kolay ve sorunsuz bir şekilde tamamlamasını sağlayacak. Marshall Adaları Sicili aynı zamanda gemi sahiplerinin ve işletmecilerinin bu süreç için yetkili üçüncü taraf Tehlikeli Madde Envanteri uzmanlarıyla çalışmasına da olanak sağlıyor. Marshall Adaları Sicili, CTI/POLY veya üçüncü taraf uzman tarafından hazırlanmış envanteri inceledikten sonra, Uyum Beyanını veriyor.

Marshall Adaları Cumhuriyeti Sicili dünyanın en büyük sicillerinden biri olup 2019 sonu itibarıyla 172 milyon brüt tondan fazla ve 4,674 gemiden oluşan bir filoyu temsil ediyor. Paris ve Tokyo Mutabakat Zaptı (MOU) anlaşmalarında beyaz listede olan Marshall Adaları Sicili ayrıca son 15 yıldır aralıksız olarak Amerika Birleşik Devletleri Sahil Güvenlik QUALSHIP 21 statüsünü 2016-2018 için ortalama yüzde 0,56 tutulma oranıyla sürdürüyor.

SINCE 1950

70 years

Continued
excellence.

PAST,
PRESENT &
FUTURE in
SHIPSUPPLY

ÖZGEN
Shipsupply

DELIVERY FROM STOCK

Özgen Boya Sanayi ve Ticaret A.Ş.

Head Office: Evliya Çelebi Mh. Rauf Orbay Cd.
No:15/15 A 34944 Tuzla İstanbul Turkey

Branch Office: Marin Çarşı, No:19-20
Altınova Tersaneler Bölgesi 77700 Yalova, Turkey

P : +90 216 395 0532
F : +90 216 395 7248
E : info@ozgenshipsupply.com

ozgenshipsupply.com



www.aselsan.com.tr

aselsan

Güven Veren Teknoloji



ASELSAN Türk Silahlı Kuvvetlerini Güçlendirme Vakfı'nın bir kuruluşudur.

'Avrupalılar bizimle rekabet edemiyor'

Akkon Lines Yönetim Kurulu Üyesi Rasim Akar ve Yönetim Kurulu Üyesi Kaptan Hakan Çevik ile yeni kurdukları konteyner hattı Akkon'u ve gelecek hedeflerini konuşmak üzere Akar Grup'un Çamlıca'daki merkez ofislerinde bir araya geldik. Akkon'un kuruluş hikâyesinden sözü açıp Akar Grup'un filo büyütme hedeflerinden Altinova'daki yeni tersane yatırımlarına uzanan samimi bir sohbet gerçekleştirdik

Yeşim Yeliz Egeli
İSTANBUL

Yeşim Yeliz Egeli: Rasim Bey kısaca kendinizden, firmanızdan bahsedebilir misiniz?

Rasim Akar: Rasim Akar, babadan hatta dededen armatördür. 60'lı yıllardan beri. Akar Group'un kurucusuyuz. Aynı zamanda Kumport'un hissedarlarından. O zaman ki yük hissedarlarından 50 de 2,5 hissemiz vardı. Kumport'un kuruculuğunu ve arsasının alımını babam yaptı. Ben o dönemde Kumport ile ilgilenmek yerine armatörlük tarafında faaliyet göstermeyi tercih ediyordum. Yürüyen bir sistem vardı, yönetimdeki arkadaşlar da iyiydi. Zamanla oradaki hissemizi sattık ve armatörlük tarafına yatırım yaptık. Neticesinde de bugünlere geldik. Şu an 13 gemimiz var. Hakan kaptanla kurduğumuz

Akkon Lines'a 4 konteyner gemisini kiraya verdik. 4 tane tanker gemimiz var, 5 tane de kuru yük gemimiz bulunuyor. Ağırlıklı olarak Akdeniz çanağında faaliyet gösteriyoruz.

Aslında makine mühendisiyim. Ardından işletme bölümü okudum. Ben gece okudum, gündüzleri çalıştım. Çocukluğumdan beri sektörün içerisindeyim. Kumculuk yaptığımız zamanlarda, ilkokula giderken yazları gece 12'lere kadar kamyonlara fiş keser, fiş alır, bir şeyler yapardım. Ben de abim ve kardeşim de böyleyiz. Hepimiz işimizden farklı bir şey düşünmedik hiç. Şimdiyse, Ocak ayının ilk yarısında 70 dönümlük bir tersane projesine başlayacağız.

Yeşim Yeliz Egeli: Hakan beyi de kısaca tanıyabilir miyiz?



Rasim Akar

Fotoğraflar: Ekrem Şerif Egeli

Hakan Çevik: Ben Rasim Bey gibi çocukluktan gelmedim bugünlere. Akademiden mezun olup denizci oldum. Karadeniz Ereğli'de, aslında denizci bir şehirde doğdum ama kaptan olmak amacıyla İTÜ Yüksek Denizcilik Okulu'na gittim. 87 mezunuyum. Üzerine aldığım işletme eğitimimden sonra, o dönemler Cemre Denizcilik'de armatör yanında başladım mesleğe. Sonrasında 95 yılında Rusların dağılmasıyla başlayan denizcilik acente işleri ile Basco Denizcilik'de ufak ufak konteyner işletmeciliğine başladım. Ben de bu sektörün konteyner alanında eskileri arasındayım. Türkiye'nin konteyner ile tanıştığı zamanlarda bu alana başladım ve ilerledik. Arada 2009 yılında Finlandiyalı şirket Containerships firmasının içine girdik. Onlar daha sonra CMA ile anlaşmaya gidip şirketi devrettiler. 2010-2011 yılları arasında Türkiye piyasası konteyner anlamında ihracatçı bir ülke olduğunda Türkiye'nin sayılı operatörleri vardı ve Akar Group'un gemileri bizim filomuzun içerisinde yer alıyordu. O dönemde ilişkimiz başlamıştı. Operatör olarak Akdeniz çanağında operasyonlar yaptık. O bölgede limanlar neyi gerektiriyor, müşteri için optimum algıyı nereden yakalarız, gibi konularda iyi bir işbirliğimiz vardı.

Biz hiçbir gemide servis anlamında yarı yolda kalmadık. Müşterilerimizle her dönemde iyi bir ilişkimiz oldu. 2018 senesinde Containerships'e veda ederken Akar Group ile yeni bir oluşuma gidildi. Akkon Denizcilik'in çıkışı da 2018 Ağustos ayında resmileşti. İlk seferimize 2 Kasım 2018'de çıktık. Bir seneyi de devirdik. İlk aştı bebek

adımlarıyla ilerleyen işimiz, bir seneye kalmadan ayrıldığımız firmadaki performansımızdan daha iyi duruma geldi. Biz aileden memnunuz.

Rasim Akar: Şu an için iyi gidiyoruz. Düşündüğümüz gibi, planladığımız gibi ilerliyoruz ve hedeflerimiz büyük. Daha iyi olmak istiyoruz.

Yeşim Yeliz Egeli: Rasim Bey 70 dönümlük bir tersane projesinden bahsettiniz. Bu proje hakkında bilgi alabilir miyiz?

Rasim Akar: Daha çok tamir tersanesi olarak düşünüyoruz. Tersane için havuz alacağız, sanıyorum önümüzdeki sene sonu havuz aramalarımıza başlar. Havuzu, 300 metre boyunda düşünüyoruz ama var olan bir havuzu alacağımız için illa 300 olmak zorunda değil. 270 metre ya da 250 metre de olabilir.

Yeşim Yeliz Egeli: Tamir, bakım, onarımdan tersaneler çok memnun, gemi inşaat projeleri olmadığı zamanlarda tamir, bakım, onarım en azından oradaki kalifiye personelin korunmasını sağlıyor. Siz bu konuda neler söyleyebilirsiniz?

Rasim Akar: Rekabet ne kadar çok olursa olsun şu anda müşteri bulma zorluğu olduğunu düşünmüyorum. Özellikle o tonajlar için. Türk tersaneleri olarak biz ne durumda olursak olalım Avrupalılar bizimle rekabet edemiyor. Türk denizinde olan gemiler Türk tersanelerine gelmek zorunda.

Yeşim Yeliz Egeli: Tersanenizi ne zaman faaliyete sokmayı planlıyorsunuz?

Rasim Akar: İki yıl içerisinde tam çalışıyor olmayı planlıyoruz. Ocak ayının ilk yarısında dolgu işlemleri başlayacak.

Yeşim Yeliz Egeli: Konteyner hattını kaç kişilik ekiple

TAMAY



WOODWARD

Authorized Independent Service



SCHALLER AUTOMATION

Authorized Service & Sales Partner

The Only Address in Governor & Oil Mist Detector Services

24-Hour Technical Support | Workshop & Field Service | Genuine Spare Parts

TAMAY SHIPPING & ENGINEERING SERVICES INC.

Evliya Çelebi Mh. Genç Osman Cd. Tuzla Gemiciler Sanayi Sitesi A Blok No:21
34944 Tuzla-İstanbul-Turkey T: +90 216 446 83 38 F: +90 216 446 83 40

www.tamayshipping.com

kurdunuz? Ofisleriniz var mı?

Hakan Çevik: Merkezi İstanbul'da. Gemlik ve Mersin'de de ofislerimiz var ve Türkiye ofislerimizde 64 kişi çalışıyor. Yurtdışında ise Cezayir, Tunus, İspanya, Belçika ve Rusya'da toplam 23 kişi bulunuyor. Toplam 87 kişiyiz. Bir senelik firmada 87 kişiyiz. Libya ağırlıklı çalışıyoruz. İlk gemimizle işe Libya ile başladı. Geçen yılın Mart ayınca Cezayir ve Tunus'u ekledik. Eylül de İspanya-Cezayir yeni bir hat oluşturdu. Hatlar hep servislerine pilot acenteler üzerinden başlar, o acenteye önce nişanlanırsınız, evlilik olur ama sonra o evlilik boşanmaya doğru gider. Kendi başınızın çaresine bakma ihtiyacı hisseder-siniz. Bu kendinizi daha iyi anlatmak adınadır. Kendi ofisinizle ve kendi adınızla. Bir de hatlar hep kendi adlarının öne çıkmasını isterler, acentelerden tatmin olmazlar bir süre sonra. Biz de dedik ki bu işe başta böyle girelim. İyi ki öyle yapmışız. Kendi ofislerimizde finansımızı kendimize göre ayarlıyoruz, kadroları kendimize göre seçiyoruz ve oradaki arkadaşlar da bu işi Akkon olarak satıyorlar. Yerli ve milli bir şirketin oralarda yaptığı yatırımlar olarak da bakılabilir. Oralarda tabi lokal insanları çalıştırıyoruz. Onlar Türkiye'ye bağlı olarak çalışıyorlar. Bir yılı devirdik, bu sayı 7-8 kişi ile başladı, 87'ye çıktı.

Belçika ve Rusya bize sonradan katılan ofisler oldu, 2020 senesinde onlar biraz daha kadrolaşabilirler. Türkiye bu bölgenin en çok üreten ülkesi, Çin'de bir ürün 1 milyon üretebiliyorsa bu Türkiye'de 100 bin parça üretebiliyor. Türkiye bu çanağın çok iyi bir üretim noktası. Türkiye, 2,5-3 milyon TEU civarında ihracat yapıyor. Bu bizim dünyanın en büyük 17'nci ekonomisi olma hedefimize gelmek üzere olduğumuzu gösteriyor.

Yeşim Yeliz Egeli: Bölgedeki büyük firmalarla rekabet edebilmek için kurmuş olduğunuz hatlarda ne gibi farklılıklar yaptınız?

Hakan Çevik: Biz ilk Libya'ya çalışıyorduk. İnsanlar, Libya gibi son 4-5 yıldır savaş bölgesi olmuş bir ülkeye düzenli servis arıyorlar. Biz piyasaya, "Libya'ya da düzenli servis veren düzenli hatlar var" algısını sağladık. Biz bu anlamda bu bölgede öncü olduk. Soğutuculu ve 45'lik büyük konteynerleri pahalı ekipmanlar oldukları için insanların göndermeye çekindiği bir bölgeyi ilgi odağı hali-



Kapt. Hakan Çevik

ne getirdik. İnsanların savaş bölgesinde; ürünler limana inecek mi, teslim edilecek mi, konteynerler geri gelecek mi gibi endişelerini biz Çılgın Türk'ler olarak takibini yaparak bölge ticaretini iyi bir noktaya getirdik. Piyasayı büyütüyoruz. Büyüklerin derdi çok büyük pazarlar. Nedir bunlar, Çin'den Avrupa, Çin'den Amerika, deniz aşırı, okyanus aşırı büyük rotalar. Ben 98-99 senelerinde işe başladığımda Uzakdoğu'dan 2,000- 3,000 TEU'luk gemiler geliyordu. Şu anda 22,000 TEU'luk gemiler kullanılıyor. İş gemi kapasitesi anlamında 10 kat arttı. Gemi kapasitesi olarak biz başladığımızda dünyada 300 civarı hat tanımlanabiliyordu. Şu an baktığımda 500 tane hat tanımlanıyor. Bunlar hep küçük de olsa başlayıp bir yerlere getirebilme bece-

risi. Biz bunu büyütebilirsek ki büyütüyoruz amacımız limandan limana kısa servis süreleri ile daha hızlı servisler yapmak. Çünkü ihracatçı bir an önce malı gitsin istiyor.

Biz şimdi bu süreyi çok daha dakik kullanabiliyoruz. Belki 5 gün 7 gün gibi Türk Hava Yolları ile yarışmıyoruz ama konteynerciliğin doğası ticaretin içinde çok iyi bir yer aldı.

Yeşim Yeliz Egeli: Detaylandırarak olursak mevcut rotalarınızdan bahsedebilir misiniz?

Hakan Çevik: Bizim ilk servis limanlarımız olan Gemlik, Gebze, Ambarlı, İzmir, Mersin oldu. Bütün kuşağı tamamlayıp Libya'da ki 4 limanda yani Bingazi, Khoms, Misrata ve Thipoli'de, yani Libya'daki bütün limanlarda servis veriyoruz. Yani müşteri bize geldiğinde, "Whatever port it is" yani istediği her noktaya servis yapabiliyoruz. Bu

noktada 3-4 gemimiz var.

Tunus ve Cezayir servisimiz var. Kendi ofislerimizde Libya masaları var, bunlar Tunus ve Cezayir diye de ayrılmış durumda. Oraya da yine 2 gemi ile haftalık düzenli servislerimiz mevcut. Nonstop Shop kavramı ile çalışıyoruz. Müşteri Libya gibi riskli bölgelerde bütün işlerini tek bir şirkette halledebiliyorsa alternatif aramıyor. Libya'ya ürün satabilen birisi Cezayir ve Tunus'a da ürün satabildiği için, bu bölgelere de servis yaptığımızı görünce bizi tercih ediyor. Türk bayraklı gemilerimiz var onlarla da Kabotaj taşımamızı delmeden, Mersin'den alıp İstanbul'da aktararak Cezayir ve Tunus limanlarına servis veriyoruz.

Yeşim Yeliz Egeli: 2020 için koymuş olduğunuz stratejik bir hedefiniz bulunuyor mu?

Hakan Çevik: Yeni açtığımız ofislerimiz biraz daha Rusya odaklı. Çünkü biz Türkiye'yi merkeze koyduğumuzda, Kuzey Afrika ve Rusya'ya uzanabiliyoruz, bu nedenle buradaki varlığımızı artırmak istiyoruz.

Yeşim Yeliz Egeli: Türk bayrağı kullanmanın zorluklarını yaşıyor musunuz?

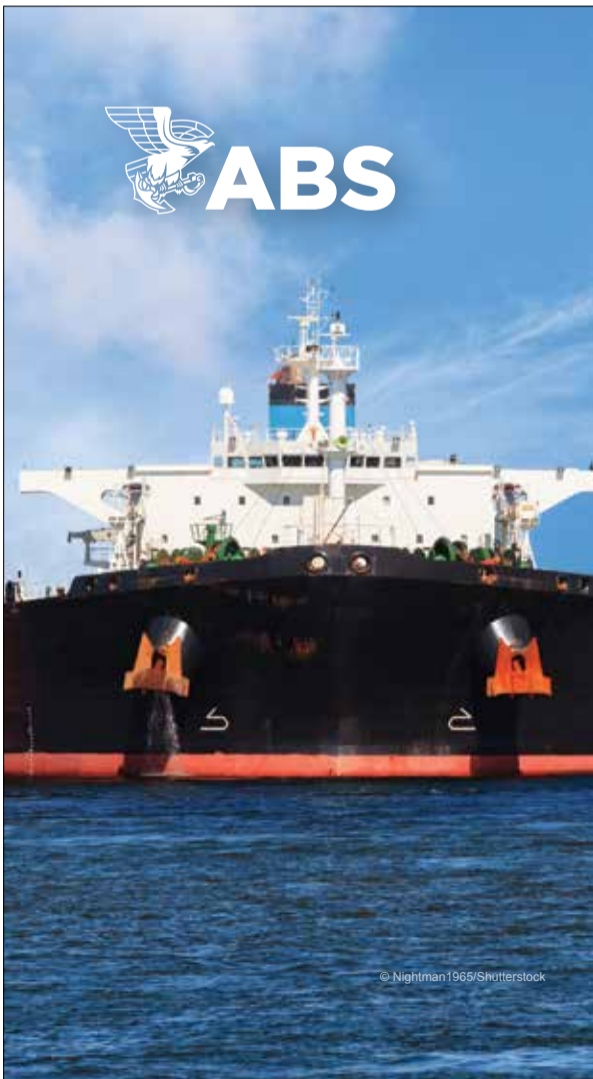
Rasim Akar: Biz 13 geminin iki tanesine Türk bayrağı çektik, daha evvelinden de üç tane Türk bayraklı gemimiz vardı. Toplamda beş Türk bayraklı gemimiz oldu. Diğerleri yaban-

cı bayraklı. Kabotaj yapmasak Türk bayraklı gemimiz olmaz. Benim 3 gemim şu an Petrol Ofisi'nde kirada. Onun dışında Türk bayrağı kullanmanın şu anda cazibesi yok, sıkıntılarını daha çok. DTO'da bir şeyler yapmaya çalışıyoruz. Bağlama kütüğü üzerine çalışmalar var. İnşallah çıkar. Faydası da olur.

Türkiye'de bir tersaneye, yabancı bayrakla girdiğinde pek bir sorun yaşamıyorsun ama Türk bayraklı gemiyle girdiğinde, yok yaktığın yakıtın ÖTV'sini ver, yok bilmem nesini ver, ver, ver, ver. Yanlışlıkla bir Türk limanından giriyorsan yandın. Düşünün Mersin'de bir gemi boş kaldı, direkt tersaneye geliyor. Oradan buraya kadar gelirken ÖTV'sini de alıyorlar KDV'sini de alıyorlar, her şeyini alıyorlar. Ama yabancı bir bayraktaysan bu durumlarla karşılaşmadan yoluna devam ediyorsun. Bazı şeyleri aşmamız lazım. Bize de yabancı bayraklı gemiler ile aynı imkânların verilmesini istiyoruz.

Yeşim Yeliz Egeli: Yani bu düzenlemeler sağlanacak olursa bulduğunuz bölgede daha fazla büyüme göstereceğinizi ve yabancı bayrağı da sokmamış olacağımızı söylüyorsunuz. Böyle giderse Türk denizcilik filoda Türk bayraklı gemi kalmayacak gibi gözüküyor.

Rasim Akar: Hepsini değiştirecek gibi gözüküyor. Kabotaj yapanlar kalacak gibi gözüküyor. Onlar da yaşlandı.



LEADING THE WAY IN MARINE SOLUTIONS

ABS is a marine classification leader. The depth and breadth of our experience across all major sectors of the industry is unparalleled.

Our team of knowledgeable, experienced professionals is helping members, clients and industry stakeholders around the world find solutions to technical and regulatory challenges. We offer practical answers today as we prepare for tomorrow's challenges, providing help for every phase of the project life cycle.

Contact us today to learn more about how ABS is developing practical and sustainable solutions.

www.eagle.org

LEADING THE FUTURE

Otonom gemi teknolojileri ve IMO 2020 tartışıldı



TMMOB Gemi Mühendisleri Odası 10'uncusu düzenlenen Gemi Mühendisleri Haftası kutlamaları kapsamında 9-10 Aralık tarihlerinde Piri Reis Üniversitesi Hazırlık Yerleşkesi Konferans Salonu'nda paneller düzenledi.

Otonom gemi teknolojileri ve IMO 2020 emisyon kısıtlamaları

kapsamında uygulanacak alternatif yakıt kullanımları hakkında üretici firma yetkilileri ve akademisyenler katılımcıları bilgilendirip deneyimlerini paylaştılar.

"Elektrikli gemi üretiminde 4'üncü sıradayız"

Elkon Elektronik A.Ş.'den

Özhan Atmaca dünyada, gemilerde elektrikli tahrik sistemlere ve otonom sistemlere geçiş sürecinin hızlandığını ve gelişmiş ülkelerin büyük yatırımlarda bulunduğunu belirtti. IMO tarafından kurulan emisyon kontrol alanlarında batarya destekli kullanımının zorunlu olduğunu dile getiren Atmaca, CO₂ salınımlarında, azot ve sülfür salınımlarında hidrojen ve bataryalı sistemlerin salınımlarının minimum seviyede olduğunu ve Türkiye'nin 2019 yılında elektrikli gemi üretiminde dünya genelinde 4'üncü sırada yer aldığını belirtti.



YÜK TAŞIMA ESNEKLİĞİ İLE LİMANLARI FETHEDİN!

Maksimum Kargo Esnekliği

Tankguard Flexline, Flexforce teknolojisi sayesinde, agresif kargolar da dahil olmak üzere geminizde farklı sınıf yüklerin taşınabilirliğini sağlar:

Kargo çeşitliliği, minimum havalandırma süresi ve agresif kargolardan sonra kolay kargo değişikliği. Sonuç?

Kapasiteden bağımsız taşıma esnekliğiyle gemileriniz için tam bir kazanım!

Kargo çeşitliliği için doğru seçim : Tanguard Flexline

jotun.com.tr



Tankguard | FLEXLINE

Geleceğin yıldızı: Otonom denizaltılar

STM AŞ. adına konuşma yapan Buğra Uğur Yazıcı ise ilk otonom denizaltılar hakkında bilgi vererek, otonom denizaltıların askeri açıdan önemini vurguladı. NATO tatbikatında ABD'nin milyar dolarlık uçak gemisinin İsveç'in 100 milyon dolarlık otonom denizaltısı tarafından yakalanıp 5 sefer hedefe kilitlendiğini ve gerçek bir karşılaşmada imha edip, zarar verebileceğinin kanıtlandığını belirten Yazıcı; ABD Donanması'nın bu olayın ardından Boeing firmasına ciddi kaynaklar sağlayıp ORCA projesini başlattığını söyledi.

Doğu Akdeniz, Deniz Teknolojileri Mühendisliği'ne iş imkânı sunuyor

İstanbul Teknik Üniversitesi (İTÜ) Öğretim Görevlisi Prof. Dr. İsmail Hakkı Helvacıoğlu yaptığı sunumda, Türkiye'de ve dünyada Deniz Teknolojileri Mühendisliği'ne dikkat çekti. Akdeniz'de Münhasır Ekonomik Bölge alanlarında sondaj çalışmalarının yapılması ve Libya ile yapılan anlaşma sonrasında Deniz Teknolojileri Mühendisliği'nin iş imkânlarının arttığını belirten Helvacıoğlu, İTÜ'de araştırmalar için kare kesitli modern deniz havuzu inşaat etmek istediklerini ve bu konunun Akdeniz'deki çalışmalar için önemli olması sebebiyle devletten destek belediklerini söyledi.

Sondaj çalışmalarında IMO ile rekabet ediliyor

İTÜ Öğretim Üyesi Asst. Prof. Dr. Yalçın Ünsan ise GMO olarak özellikle Akdeniz'de artan sondaj çalışmalarında genel olarak inşaat mühendislerinin aktif rol oynadığını, deniz platformlarının kurulmasında İnşaat Mühendisleri Odası ile rekabet halinde olduklarını ve kendi pazarlarında söz sahibi olmalarının gerekliliğine dikkat çekti.

Eriyen buzullar ile ortaya çıkan enerji kaynakları ve oluşan alternatif ticaret güzergâhları nedeniyle günümüzde jeopolitik açıdan oldukça önemli bir hale gelmiş olan Arktik bölgede pek çok ülke oldukça fazla araştırma ve çalışma yürütüyor.

Gelinen bu noktada Arktik bölgenin önemini ülkemiz açısından değerlendirilmesi amacıyla 4 Aralık'ta Piri Reis Üniversitesi Deniz Kampüsü Konferans Salonu'nda, Arktik Bölgesinin Siyasi ve Hukuki Önemi ve Türkiye Açısından Değerlendirilmesi konulu panel düzenlendi.

Deniz hukuku ve kutuplar alanlarında uzman akademisyenler Arktik bölgenin siyasi, hukuki ve bilimsel açıdan önemini anlatıp, ülkemizin bu bölge hakkında izlemesi gereken politikalar hakkında görüşlerini paylaştılar.

"Polar Code kuralları, hem Arktik'de hem de Antarktika'da geçerlidir"

Piri Reis Üniversitesi Deniz Hukuku Araştırma Merkezi Müdürü Dr. Öğretim Üyesi N. Bülent Sözer, Kuzey Kutbu'nun hukuki süreci hakkında bir konuşma gerçekleştirdi.

Kuzey Kutbu'nun deniz buzullarından oluştuğu için hukuki açıdan bölgeye kıyası bulunan Arktik ülkelerinin kendi karasuları içerisindeki egemenlik haklarının geçerli olduğunu söyleyen Sözer, ikinci aşamada ise UNCLOS kurallarının geçerli olduğunu; bölgede bu kuralları uygulamayan tek devletin ise ABD olduğunu söyledi. Sözer bölgede ayrıca IMO tarafından hazırlanmış konvansiyonların da prensip olarak geçerli olduğunu belirtti. Sözer, ülkelerin MEB alanlarında kendi tedbir

Kuzey Kutbu yeni Ortadoğu mu oluyor? Türkiye bunun neresinde?



kararlarını uygulayabildiklerini fakat bu kararları alırken Uluslararası Denizcilik Kuralları'na uymak zorunda olduklarını; 1 Ocak 2017 tarihinde yürürlüğe giren Polar Code'un da hem Arktik hem de Antarktika'da geçerli olduğunu dile getirdi.

Piri Reis'in Arktik haritası

Türkiye'nin ilk Arktik seferini gerçekleştiren ekibin başında bulunan İTÜ Kutup Araştırmaları Uygulama ve Araştırma Merkezi Müdürü Doç. Dr. Burcu Özsoy ise Türkiye'nin Kutup Vizyonu hakkında bilgi verdi.

2015 senesinde İTÜ'de Kutup Araştırmaları Merkezi kurduklarını ve 2017 senesinde 1'inci Ulusal Antarktika seferini icra ettiklerini belirten Özsoy; Kutup araştırmaları kapsamında Tuzla'da Kutup Bilim Evi oluşturduklarını ve şu anda Piri Reis'in bulunan Arktik haritası üzerinde çalışmalar yürüttüklerini, bu çalışmalarını da tüm dünyaya

duyuracaklarını söyledi.

Özsoy, ilk Arktik seferini 2019 Temmuz ayında gerçekleştirdiklerini ve bu seferde 880 deniz mili yol kat ettiklerini, 14 örnek istasyon oluşturup 14 bilimsel projeyi icra ettiklerini de belirtti.

Türkiye'nin ilk Arktik seferine katılmış Piri Reis Üniversitesi DMYO Öğretim Görevlisi Barbaros Büyüksağnak, Svalbard Anlaşması'nın Türkiye için önemine dikkat çekti.

Büyüksağnak, Norveç'in kuzeyinde yer alan Svalbard adalarında 20'nci yüzyılın başlarında kömür maden yataklarının bulunması ve herkese açık olmayan özel alanların ortaya çıkması ile oluşan anlaşmazlıkların çözüme kavuşturulması amacıyla 9 Şubat 1920 tarihinde Paris'te Svalbard Anlaşması'nın imzalandığını belirtti.

45 ülkenin taraf olduğu anlaşmaya göre Norveç, adalar üstünde mutlak hâkimiyete sahip. Türkiye'nin henüz bu

antlaşmada taraf olmadığını hatırlatan Büyüksağnak, anlaşmaya taraf olan devletlerin vatandaşlarına da eşit haklar tanıdığını belirtti.

Anlaşma gereğince taraf olan devletler bölgede; balıkçılık ve avlanma, denizcilik, endüstriyel, madencilik ve ticari alanlarda faaliyetlerde bulunma ve bilimsel çalışmalar yürütme hakkına sahip ancak tüm faaliyetleri düzenleme yetkisi Norveç'e ait. Büyüksağnak, Norveç'in bu faaliyetleri düzenlerken milliyetleri nedeniyle kimseye farklı muamelede bulunamayacağını belirtti. Svalbard'da uygulanan gelir vergisinin Svalbard Bütçesi adı altında sadece adanın ihtiyaçlarını karşılamak üzere kullanıldığını belirtti ve bölgede askeri faaliyetlerinin hoş karşılanmadığını söyledi.

Svalbard Antlaşması'na deponitör ülke olan Fransa'ya başvuruda bulunan Türkiye'nin anlaşmada taraf olmasını engelleyecek hiçbir durum bulunmadığını da söyleyen Büyüksağnak, Türkiye'nin bu bölgede varlık göstermek ve bilimsel araştırma yapmak için bu Antlaşmada taraf olmasının önemine işaret etti.

Arktik: Polar İpek Yolu

Piri Reis Üniversitesi Deniz Hukuku Uygulama ve Araştırma Merkezi Danışma Kurulu Üyesi Doç. Dr. Levent Kırval ise "Arktik Bölgesinin Küresel Siyaset Açısından Önemi" hakkında bilgi verdi.

Arktik bölgenin 3 kıtayı birbirine jeopolitik açıdan yaklaştırdığını ve oldukça önemli bir kilit bölge olduğunu belirten Kırval, özellikle Soğuk Savaş döneminde ABD ve SSCB arasında bölgede yoğun çekişmeler olduğunu söyledi.

Küresel ısınma sonucu buzulların erimesi ile bölgede maden ve enerji kaynaklarının çıkmasıyla beraber, önümüzdeki 20-30 yıllık dönemde erimenin artması ile bu rezervlerin daha kolay erişilebilir olacağına dikkat çeken Kırval; ulaşım yollarının daha geniş hale gelmesiyle gelecekte jeopolitik ağırlık merkezinin Ortadoğu'dan Arktik bölgeye kayacağı görüşünün giderek arttığını söyledi.

Çinli uzmanların Polar İpek Yolu adını verdikleri bölgede 90 milyar varil petrol (dünya rezervinin yüzde 6'sı kadar), 48 trilyon metre küp doğalgaz (dünya rezervinin yüzde 25'i kadar) ve 44 milyar varil doğalgaz sıvısı tespit edildiğini belirten Kırval, Arktik bölgede bilimsel faaliyetlerde izin veren koruyucu kanunlar bulunmadığından serbest rekabet ortamı olduğunu, çekişmelerin giderek artacağını ve bölgede askeri faaliyetlerin Soğuk Savaş dönemindekine yaklaşacağını vurguladı.

Kırval, bölgede Türk lehçesi kullanan çok sayıda Ural Türk'ünün bulunduğunu, bu nedenle Türkiye'nin bölgede kültürel faaliyetlerde bulunması gerektiğinin ve bölgeye özel politika belirlemesi gerektiğine de dikkat çekti.



Sürdürülebilir bir gelecek için,
gemi inşada çevre dostu çözümler.

Green Ships for Tomorrow



CEMRE SHIPYARD

cemreshipyard.com | #youngexperience

Yapay Zekâ ve bütüncül denizcilik alanında uygulanabilirliği: Dijital Denizcilik Bakanlığına ilk adım!

Prof. Dr. Nurhan Kâhyaoglu Yapay Zekâyı ve Yapay Zekâ mühendisliğine dayalı denizcilik sürecini MarineDeal News okuyucuları için yazdı

Yapay Zekâ (YZ) konusunu anlayabilmek için öncelikle bazı terimlerin sözlük anlamları için internetten Türk Dil Kurumu (TDK) Sözlükleri (<https://sozluk.gov.tr/?kelime>) ile Cambridge Dictionary (<https://dictionary.cambridge.org/tr/>) taramaları yaptım

Yapay: Doğadaki örneklerine benzetilerek insan eliyle yapılmış veya üretilmiş, yapma, sunî, doğal karşıtı; yapmacık.

Artificial: Made by people, often as a copy of something natural

Zekâ: İnsanın düşünme, akıl yürütme, objektif gerçekleri algılama, yargılama ve sonuç çıkarma yeteneklerinin tamamı, anlık, dirayet, zeyreklik, feraset.

Intelligence: The ability to learn, understand, and think about things.

Akıl: Düşünme, anlama ve kavrama gücü, us; öğüt, salık verilen yol; düşünce, kanı; bellek.

Mind: Someone's memory or their ability to think, feel emotions, and be aware of things -bu sözcüğe, Yapay Zekâ yerine neden Yapay Akıl teriminin kullanılmadığını merak ettiğim için baktım. Nedeninin de, akıl ifadesinin, kanı, yani kişinin inandığı sonuç, inanılan düşünce anlamını da yüklenmesi olduğunu sanıyorum.

Bilgisayar: Çok sayıda aritmetiksel veya mantıksal işlemlerden oluşan bir işi, önceden verilmiş bir programa göre yapıp sonuçlandıran elektronik araç, elektronik beyin. Burada, 'elektronik beyin' tanımlamasına katılmasam da "computer" sözcüğünü en güzel anlatan Türkçe sözcüğün de "bilgisayar" olduğunu değerlendiriyorum.

Computer: An electronic machine that can store and arrange large amounts of information

Yapay Zekâ: TDK'da bulunamadı!

Artificial Intelligence: The study and development of

computer systems that do jobs that previously needed human intelligence

Yapay Zekâ-YZ (Artificial Intelligence-AI): Oracle'a göre (<https://www.oracle.com/tr/artificial-intelligence/what-is-artificial-intelligence/>); görevleri yerine getirmek için insan zekâsını taklit eden ve topladıkları bilgilere göre yinelemeli olarak kendilerini iyileştirebilen sistemler veya makinelerdir. Örneğin: Sohbet robotları, zamanlamayı iyileştirmek için büyük veri kümelerinden kritik bilgileri çıkartan akıllı asistanlar, örneği motorları vbg. Özetle **YZ**; süper güçlendirilmiş düşünce ve veri analizi yeteneği ve süreci ile ilgilidir, insanların yerine geçmek üzere değil insan yeteneklerini ve süreçlere insan katkılarını geliştirmek üzere tasarlanmıştır. Bu nedenle oldukça değerli bir ticari unsurdur. Derin bir ohhh!.. çekelim. YZ; bilgisayarların ya da robotların ya da makinelerin, insanların yerine geçmek üzere tasarlanmamış bir ticari varlık olması beni biraz rahatlattı. Demek ki YZ dünyanın kontrolünü ele geçiremeyecek, kontrol hep biz insanlarda olacak. Şaka bir yana, aslında bir mühendislik ürünü olan YZ'nin insan iradesine bağlı olması nedeniyle, nerede ve nasıl etkin uygulanabileceği üzerinde durulmalıdır. Bu nedenle YZ ve YZ uygulama örneklerinin iyi anlaşılması gerekir. Bu yazıda da amaç, YZ'nin, bilhassa bütüncül (holistic) denizcilik gücü konusuna nasıl uygulanabileceği hakkında fikir jimnastiği yapmaktır.

Şimdi konuyu genişletebilmek için ilgili birkaç terim ve kavramı daha ilave edelim; veri bilimi -data science, veri tabanları -data bases, veri madenciliği -data mining, istatistik -statistics, kümeleme analizi -clustering analysis, yapay sinir ağları -artificial neural networks, derin öğrenme -deep learning, -algoritma analizi (yapılabilir hesap işi analizi)- theory of algorithm, genetik algoritma -genetic algorithm, makine öğrenmesi -machine learning, yapay öğrenme -artificial learning, akıllı makineler -smart machines, bulanık mantık -logic fuzzy logic, karar verme teo-



Prof. Nurhan Kahyaoglu

risi -decision making theory, karar destek sistemleri, -decision support systems, karar ağaçları -decision trees, çok katmanlı algılayıcılar -multilayer sensors, sınıflandırıcı sistemler -classification systems, sınıflandırma algoritması -Naive Bayes... Bu listeyi siz çoğaltabilirsiniz. Tüm bu terimler yapay zekâ ile ilişkili. Yapay zekâda da bana göre en dikkat çekici husus, YZ'nin farklı uygulamalarının sadece birkaç algoritmaya dayanıyor olması. Örneğin, Naive Bayes algoritmasının, bütüncül -holistik- bir yaklaşımla sağlık sektöründe kullanıldığı; hastalık semptomları, hastanın test sonuçları, hastayla ilgili özel bilgiler veri olarak kullanıldığında, çok kısa bir sürede hasta hakkında teşhis koyabilen bir öğrenme algoritması olduğu, bu algoritmayla, bütüncül bir yaklaşımla çok kısa zamanda doğru teşhisler konulabildiği açık kaynaklarda tartışılmaktadır.

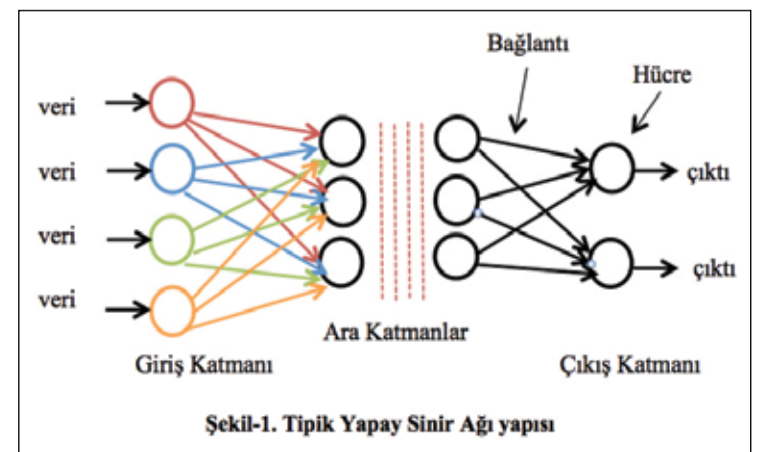
Gelelim YZ ile denizcilik kavramının ilişkisine. Denizcilik Gücü nedir, ne anlama gelmektedir? Denizci olma durumu mu, yoksa denizler-

arasında gizli bir belirsizlik ya da anlamsal farklılık olduğu dikkat çekmektedir. Yazarların bir kısmı "maritime power" anlamında "sea power" ya da "sea power" anlamında "naval power" ifadelerini kullanmayı tercih etmektedir. Bu farklılaşmalar bir ortak anlayışa ulaşmayı ve konu ile ilgilenenler arasındaki iletişimi zorlaştırmaktadır. Bazı teorisyenler de, denizcilik teorisini daha geniş ele almak için, denizcilik bileşenlerinin anlamını, deniz gücünü, sonuçlarını analiz etmek ve yorumlamak için "girdi-çıkı" (yapay sinir ağı -neural network; Bkz. Şekil-1) modelleri geliştirmişlerdir.

Peki; denizci ülke olabilmek için literatürde bilinen tüm bu kavramlarda belirtilen özelliklere sahip olmak yeterli midir? Hepsine sahip olunabilir mi? Olunmalı mıdır? Hangisi daha önce olmalıdır? Hangisi daha fazla önemlidir? Bu soruların yanı sıra ve de yeterli olmayacaktır, çünkü denizci ülke olmak; sadece deniz yollarında sefer yapabilmek ve/veya bu yolları ve yakın sahilleri koruyabilme yeteneğine/îmkânlarına sahip olabilmek değil, denizciliğin tüm bileşenlerini sürekli geliştirme, iyileştirme, düzenleme, yenileme ve genişletmek ile mümkündür.

Denizci ülke/devlet olma süreci, herhangi bir zamanda tamamlanarak rafa kaldırılacak bir kavram değildir. Sürdürülebilir denizcilik için; birçok bileşen yerine denizcilik gücünün tek başına bir fenomen olarak ele alan, her bir bileşenin birbiriyle etkileşimlerini de içeren "bütüncül" bir model uygulanmalıdır.

Bütüncül model; "Mavi Vatan'da" deniz yüzeyi, deniz yüzeyinin üstünde kalan atmosferik katman, deniz



Şekil-1. Tipik Yapay Sinir Ağı yapısı

yüzeyinin altı ve derinlemesine deniz dip yapısı dahil deniz tabanını kapsayan en genel anlamda coğrafik, oşinografik, jeomorfolojik, atmosferik olarak denizle ilgili her şeyi kapsamalıdır. **Denizcilik ekonomisi, denizcilik vizyonu, denizcilik kültürü, deniz gücü ve denizcilik eğitimi bileşenlerinden oluşan sürekli denizcileşme fenomenini**, bu unsurların, bir "yap-yeniden düzenle -puzzle oyunu- gibi birleştirilmesiyle elde edilmesi" şeklinde tanımlayabiliriz. Eğer bu bileşenlerden herhangi biri ve/veya bunların alt bileşenlerinden biri eksikse, model kurulamaz. Amaç; birçok model yerine bütüncül tek model oluşturmaktır. Denizciliğin tanımlanmasında tüm soyut kavramları da içeren, denizcilikle ilgili hiçbir kavramı dışarda bırakmayacak bir yaklaşımla, denizcilik ve deniz gücü ile ilgili tüm bileşenlerin birbirleriyle etkileşimlerinin aynı zamanlı değerlendirilebildiği mantıksal bir model: Bütüncül Denizcileşme Modeli. Bu

master model ile denizcileşme bileşenlerine ait açık literatürden elde edilen veriler (data) kullanılarak *Çıkarımsal istatistiksel* metotlarla yapılan çalışmaların ilk sonuçlarını göstermiştir ki, denizcileşmenin ana sonuçları çıktılar (output) olan *zenginleşme, güvenlik sahalarını genişletme ve derinleştirme ve yenilikçi-özgür düşünme* yeteneklerini kazanmış ülkeler, denizcilik gücünü yukarıda belirtilen bileşenlerle oluşturmuş olan ve denizcileşme sürecini devam ettiren ülkelerdir (Kâhyaoğlu, Irak, Çetin, 2014) (Bkz. Şekil-2)

Dolayısıyla;

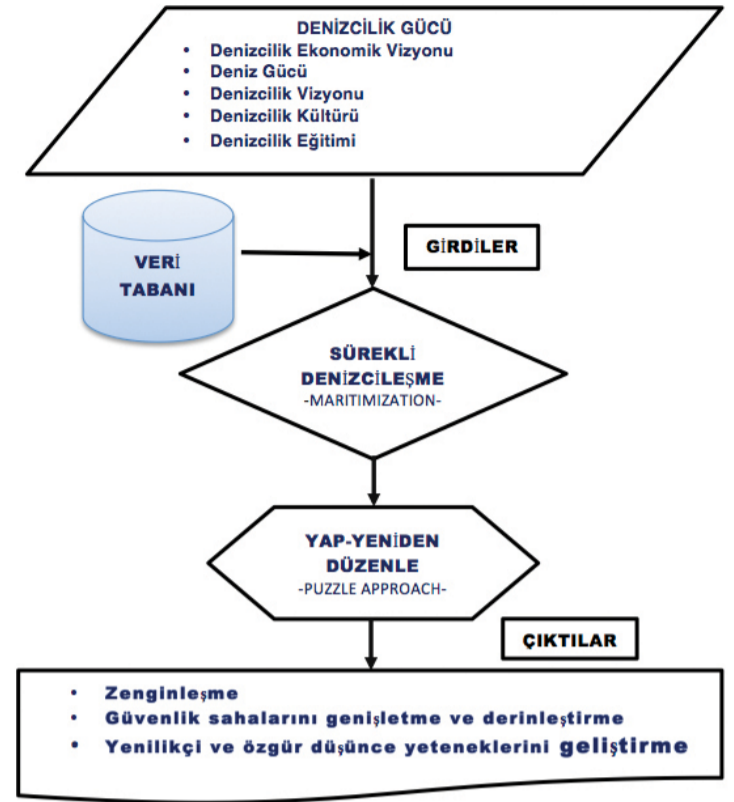
1. Küreselleşmenin başat dinamiği olan Denizcileşme bütüncül yaklaşımla tek başına bir fenomen olarak ele alınmalıdır.

2. Bu nedenle milli ülkemiz olan denizciliğin geliştirilmesi ve "Sürekli Denizcileşme" için "Denizcilik Bakanlığı" gibi bütünleştirici bir kamusal otorite tesis edilmesi gerekliliği vardır.

3. Ancak böyle bir kamusal

otoritenin, bürokratik, siyasi, politik, ekonomik ve teknik konjonktürel nedenlerden kurumsal olarak yapılaşmadığı anlaşılmaktadır.

4. Daha fazla geç kalınmadan, yapay zekâ ile uğraşan bilim insanları, akademisyenler ve ilgili kurum ve kuruluşların da desteğiyle, Denizcilik Bakanlığı'nın sürekli denizcileşme görevlerine, eksiksiz ve etkin katkı sağlanabilmesi için, denizcilikle ilgili tüm kurum ve kuruluşlardan (tüm yeteneklerinden) toplanacak bilgilere (verilere -input) göre, denizlerin gelişen doğasını değerlendirerek, yinelemeli olarak sürekli kendisini/kendilerini iyileştirme çıktılar oluşturan (output) **Bütüncül Denizcileşme Master Algoritması** geliştirilmeli ve Yapay Zekâ mühendisliğine dayalı dijital Denizcilik Bakanlığı Karar Destek Birimi için bir adım atılmalıdır.



MOL, dünyanın en büyük LNGBV' si için ilk yeşil kredisini aldı

Japon nakliye firması Mitsui OSK Lines (MOL), dünyanın en büyük sıvılaştırılmış doğalgaz yakıt ikmal gemisinin (LNGBV) yapımını kısmen finanse etmek için kullanmayı planladığı ilk yeşil kredisi için imza attı.

Toplam kapasitesi 18,600 metreküp (cbm) olan LNGBV, MOL'e ait olacak ve şirket tarafından işletilecek. Geçtiğimiz yıllarda MOL ve Total, temiz yakıt kullanımında öncü olmak amacı ile bir LNG bunker gemi inşası için uzun vadeli sözleşmeye imza atmışlardı.

Kredi, BNP Paribas (BNPP) ve Export-Import Bank of

China (CEXIM) bankaları tarafından sağlanacak ve iki şirkette Yetkili Kurucu Düzenleyici olacak. BNPP ayrıca Tek Yeşil Yapılanma Danışmanı olacak. Bunun yanı sıra MOL kredi konusunda üçüncü bir taraftan ikinci bir görüş aldı.

Yeşil krediler çevreyi koruma ve iyileştirmeyi amaçlayan şirketlere fon sağlamak amacı ile toplanıyor. Çevre sorunları için çözümler üretmeyi şirket vizyonu haline getiren MOL, 2017 senesinde MOL Group Çevre Vizyonu'nu açıklamıştı.

İnsanlar odaklandıkları takdirde eksiklikleri ya da problemleri öngörebilir. Fakat birileri odak noktasını işaret etmeli. Eğer böyle bir işaret fişegi yoksa piyasalar gelecekteki her günün, eskisinden daha iyi olacağını varsayar

Ronald Reagan iktidara geldiğinde yıl 1981'di. Reagan'ın iktidara gelmesiyle, 1970'lerde yüzde 2 olan faiz oranı 1982'de yüzde 7'yi gördü. 1980 yılında dolar/mark paritesi 1,75 iken 1985'te 3,5'e yaklaşmıştı. Neden? Çünkü Reagan gelir vergisi, kurumlar vergisi gibi oranları düşürdü. Ne hayal edildi, ne gerçekleşti?

Vergi oranları düşürüldüğünde, üretim artacak, haliyle vergi tahsilatı da yükselecekti. Bunu sadece Reagan değil, Thatcher ve Turgut

Orijinal günah

Özal'da uygulamıştı. Konuyu dağıtmadan, Amerika örneğimize devam edelim; vergi oranları düşünce tahsilat artmadı, haliyle bütçe açığı azdı, kamu borcu yükseldi. Söz konusu Amerika ekonomisi olduğu için küresel krize güzel bir ortam hazırlandı.

İşler Reagan'ın hesapladığı gibi ilerlemiyordu

Faizler yüzde 2'den yüzde 7'ye çıkmış, dolar/mark paritesi 2 katın üzerinde yükselmişti. Amerika dışında, dolar cinsinden borçlanan ülkeler, doların artan değeri sebebiyle, borçlarını geri ödemekte zorlanmaya başlamıştı.

Tıpkı ülkemizin 2018 kur krizinde yaşadığı gibi dolar borçlu şirketlerin bilançolarında ağır hasarlar oluşmaya başladı. Petrol fiyatlarındaki düşüş, dolardaki yükseliş ile ithal ürünlerin pahalalanması birleşince, Meksika 1982'de dış borç ödemelerini askıya almak zorunda kaldı. Akabinde döviz kontrollerini başlattı. Döviz kontrolü tahminen 20-22 milyar dolar mertebesinde sermayenin yurtdışına kaçmasına ve uluslararası borç krizinin başlamasına sebep oldu. Arjantin, Venezuela, Brezilya gibi birçok ülke Meksika'yı takip etti. 1970'lerde, alınan borçlar ödenemez hale gelmeye başladı.

Avrupa kıtasında durum farklıydı

Dolar bazında borç yükü düşüktü. Ama yine de faizleri artırmak zorunda kaldılar. Çünkü dolara verilen faiz oranı yükseliyordu. Eğer dolar faizine karşı tedbir almazlarsa paraları süratle değer kaybedecekti. Faizler yükselince, Almanya'nın içinde bulunduğu inşaat temelli ekonomi duvara tosladı.

Şimdi filmi ileri sarıp günümüze gelelim

2017 yılında Trump, kurumlar vergisini yüzde 35'den yüzde 21'e düşürdü. Yüksek vergiler sebebiyle yurtdışına kaçan ABD şirketlerini ülkelerine davet etmiş oldu. Ancak içinde bulunduğumuz ortamda gelişen ülkelerin Reagan dönemindeki gibi (çılginca) faiz artırımına gerek kalmadı.

Çünkü gelişen ekonomiler küresel piyasanın kaldıraçlı yatırım ortamına döndü. Gelişmiş ekonomiler büyürken, çok daha iyi gelişiyorlar, ama küresel piyasalardaki ani krizlere de aşırı reaksiyon gösteriyorlar. Gelişen piyasa fırsatlarına göz attığımızda genellikle gelişmiş ekonomi çöküşlerinin akabinde olduğunu söyleyebiliriz.

Gelişen ekonomiler, gelişmiş ekonomilere göre daha elastik. Daha süratli hareket edebiliyorlar. Piyasaları çok derin değil. Öte yandan, piyasaları derin olmadığı için likidite sıkıntısı daha fazla yaşıyor. Ekonomiyi geliştirmek için yapısal reformlar yerine düşük kur rejimiyle ihracatı artırmayı hedefliyorlar. Eğer gelişen piyasalarda satış varsa; bilin ki risk ve fiyat dengelenmiştir.

Peki, gelişen piyasalar için en büyük riskler nelerdir?

Kanımcı insanlar odaklandıkları takdirde eksiklikleri ya da problemleri öngörebilir. Fakat birilerinin odak noktasını işaret etmesi gerekiyor. Eğer bu işaret fişegi yoksa piyasalar gelecekteki her günün, eskisinden daha iyi olacağını varsayar. Böylece "Ahlaki Tehlike" denilen mevzuyla ilk adım atılmış olur. "Ahlaki tehlike", yatırımcıların tüm riskleri görmesinin mümkün olmaması sebebiyle fazla risk almaları anlamına gelir. Ekonomistler teorilerine çekici isimler takmayı severler, bunlardan diğeriyse "Orijinal Günah"tır.

"Orijinal günah", TL cinsinden yurtdışı borç almanın mümkün olmadığı veya TL'nin yurtiçinde uzun dönemli borçlanma olanağı vermemesi durumunu ifade etmektedir. Bu durumda ülkenin döviz borcu tımanır. Haliyle, cebindeki döviz ile döviz borcu arasında fark, kur hassasiyetine zemin hazırlar.

"Orijinal günah" işlenen günahın cezasını daha sonraki nesillerin çekmesi anlamına gelmektedir. Benzer şekilde geçmiş dönemde yapılan döviz borcun daha sonraki nesillere aktarıldığını ifade eder.

Malum kredi dereceleri yükseldikçe düşük faizli dış borç imkânı da yükselir. "Orijinal Günah", dalgalı kur rejimi ile birleşince harika bir enflasyon kalkanı oluşur. Bugünlere de bu kalkan ile gelmedik mi?

Fakat buradaki sorun Ahlaki Tehliktir. Düşük döviz değerine dayanarak yaşanan büyüme, dış dünyadaki gelişmelere kayıtsız kalmaz. Yerli para biriminin o veya bu sebeple değer kaybetmesi halinde enflasyon yükselir, büyüme duraksar.

Burada yazılanlar yatırım tavsiyesi değildir.

Kpt. Bora Ekşi için Beykoz Denizciler Derneği'nden kamuoyu duyurusu

Beykoz Denizciler Derneği Yönetim Kurulu, 20 Aralık'ta saldırı sonucu hayatını kaybeden Kaptan Bora Ekşi için, kamuoyu bildirisini paylaştı. Bildiride, "Gemisinde görevi başında, vatanından, sevdiklerinden, ailesinden binlerce kilometre uzakta mesleğini icra ederken elim bir saldırı sonucu meslektaşımız Kaptan Bora Ekşi'nin hayatını kaybettiğini teessürle öğrenmiş bulunmaktayız.

Sevgi ve saygı duyulan bir meslektaşımızın başına gelen feci olayın açığa çıkarılması ve benzer olayların tekrar vuku bulmaması için Beykoz Denizciler Derneği olarak gerekli adımların takipçisi olacağımızı kamuoyuna saygıyla bildiririz.

Kaptan Bora Ekşi'ye Allah'tan rahmet, kederli ailesine sabır ve başsağlığı, yaralı denizci arkadaşlarımıza da acil şifalar dileriz." İfadeleri yer aldı.



TÜRK LOYDU



"TÜRKİYE'NİN KLAS KURULUŞU"

Teknolojide Öncü, Bağımsız, Uzman

www.turkloydu.org

MarineDeal

January 2020 Issue: 145

Turkish Shipping & Economy Newspaper



Outlook for world's central banks in 2020

Certainly, the most relevant national banks for us are the US Federal Reserve (FED) and the European Central Bank (ECB), right after the policies of the Central Bank of Turkey.

Some national reserves, such as the FED, had increased interest rates during the time of weakest growth since the financial crisis before 2019 to make room for future softening. But the ECB, just like some other banks, found itself in a difficult position and was forced to lower the policy rate to below zero.

Bloomberg: Economic numbers are mixed

According to economists, who expect 2020 to be a quieter year for monetary policy, fiscal policies may play a more active role in supporting economies. The prospects for growth look brighter in 2020 but experts note the economic numbers are mostly mixed rather than positive and monetary policy makers still lean towards the dovish side (in the sense of implementing a loose monetary policy in the markets). According to experts, while major central banks are set to hold fire, others, especially those of emerging markets, are expected to cut interest rates again. All of these expectations and analyses were published forth in a quarterly review by Bloomberg Economics published for 23 leading central banks, which shape policies for about 90 percent of the global economy.

Here is what Bloomberg's economists predict for some of the most relevant Central Banks for Turkey in 2020:

FED

Bloomberg's guide on central banks states: "Fed Chairman Jerome Powell has left no doubt that interest rates are on prolonged hold, saying on 11 December the current stance 'likely will remain appropriate' unless the Fed's favorable outlook for the econo-

We leave behind a year where central banks across the world reentered the debate on the economy by cutting rates to fight stagnation in the manufacturing center, mainly caused by a slow-down which in turn was created by trade wars. But what roadmap will the "managers of money" adhere to in the coming year?

my sees a material reassessment. He spoke after policy makers kept interest rates steady in a 1.5% to 1.75% target range following three consecutive cuts, and published forecasts showing 13 of 17 officials projecting no change in rates through 2020. That would keep them on the sidelines during a presidential election year.

That said, the US central bank isn't entirely fading into the background. Strain in money markets has pushed it to buy Treasury bills to restore ample reserves in the banking system. Some investors argue it will need to broaden the scope of those purchases to short-dated coupon-bearing securities. Powell said they were not ready to take such a step, but would do so if necessary."

European Central Bank

For the ECB, Bloomberg's guide predicts: "The ECB has pledged to step up stimulus again if needed, yet officials have publicly signaled that

they favor a pause after Mario Draghi pushed through a contentious package in September to aid the slowing euro-zone economy.

Policy makers are increasingly pointing to the detrimental side effects of the institution's negative deposit rate — such as squeezed bank profitability and risks to financial stability — and Christine Lagarde, Draghi's successor at the helm of the institution, has promised to assess them as part of the first strategic review since 2003.

Economists and investors expect rates to stay on hold and QE to continue through the whole of 2020 and beyond. But the central bank may yet be tested again if the economy falters under trade uncertainties or the bloc's manufacturing meltdown spreads to the services sector."

Bank of England

The Bloomberg Central Bank Outlook report notes that the Bank of England will finally get a new governor in 2020, bringing to an end an often chaotic search for a successor to Mark Carney. The report continues: "Boris Johnson's decisive win in December's election both cleared the way for his government to take the nation out of the European Union on Jan. 31, and also name the U.K.'s top regulator Andrew Bailey as the Canadian's successor. Bailey, who starts on March 16, will have to cope with a global slow-down and a persistent dearth of investment. Most worryingly, another Brexit deadline is already looming, with the UK needing to secure a trade deal with the EU by the end of next year unless Johnson asks for an extension."

For now, concern about the outlook means two of the BOE's nine policy makers want to cut interest rates. All eyes will be on whether Johnson's win, as well as Brexit developments, change the picture." **20 >>**



World's first LNG-powered shallow-water push boat presented

Rolls-Royce and Canadian vessel designers Robert Allan have developed the world's first shallow-water push boat powered by Liquefied Natural Gas (LNG) engines. At the International Workboat Show in New Orleans, classification society DNV GL gave its "Approval in Principle" to the new design.

Powered by two MTU 8V4000M55RN natural gas engines from Rolls-Royce and designed for use on inland waterways, the push boat is more cost-effective to operate, and produces less pollutants and climate-unfriendly exhaust gases than vessels with conventional propulsion systems.

Rolls-Royce and Robert Allan collaborated to design the gas-powered shallow-water push boat based on the proven Robert Allan RApide 2800-Z2 design which is already used on some diesel-powered vessels on the River Amazon. The vessel design was specially modified for LNG to accommodate the two 746 kW MTU 8V4000M55RN engines (complete with IMO Tier III emission control systems) and the entire LNG supply system, also available from Rolls-Royce, as well as the gas control and safety systems and the overall vessel control system.

The hull, externally unchanged, was redesigned to accommodate the 70 cubic meter gas tank as well as the usual engine accoutrements, and to provide crew with a pleasant working environment. The lower crew cabins, saloon and galley were moved up one level, and the deckhouse was enlarged.

The Approval in Principle from DNV GL certifies that

the design complies with the classification society's rules for classification of maritime vessels and the international safety regulations for vessels using gas or other low-flashpoint fuels. It is an independent evaluation of the design concept within a given framework and states that the design is fundamentally feasible and there are no fundamental implementation concerns.

LNG is a fuel now gaining traction in maritime circles, enabling operators to reduce emissions that are harmful to the environment and to the climate. LNG engines produce no particulate whatsoever, emitting significantly less NOx than diesel engines, and are more climate-friendly overall. DNV GL expects natural gas to cover over 40 to 80 percent of all vessel propulsion power requirements by 2050. In addition, gas, where available, offers lower running costs.

Stefan Müller, who heads up the Marine & Naval Application Center at Rolls-Royce's Power Systems business unit, sees the use of high-speed, pure gas engines like the MTU Series 4000 as offering great potential in ports, coastal applications and inland transportation. To unlock this potential, a reliable fuel supply infrastructure will be required.

"The interest of the market regarding the design study of Robert Allan and Rolls-Royce confirms that the decision was right to develop a lean-burn gas engine. We have found operators across the globe who have seen the benefits of operational costs in addition to the reduction of environmental impact," said Christof von Bank, Director of Sales, Marine & Offshore Americas.

Rights violations by Greek Cypriots admitted in UN report

Ill-treatment by the Greek Cypriot Administration of Southern Cyprus against Turkish vessel captains has been admitted in the Monitoring Report of the Committee for Preventing Torture and Other Cruel, Inhuman or Degrading Treatment or Punishment (CAT Committee) of the United Nations in Geneva.

The U.N. CAT Committee, which, pursuant to the U.N. Convention Against Torture and Other Cruel, Inhuman or Degrading Treatment or Punishment, monitors the actions of the countries party to the convention, has accepted the applications by the Cyprus Turkish Union of Ship Owners and Cyprus Turkish Union of Shipagencies and has articulated the Greek Cypriots' ill-treatment and actions as such against Turkish sea captains in the monitoring report.

In the evidences and plea presented by the International maritime Lawyer Bilun Elmacioğlu in Geneva on behalf of the Cyprus Turkish Union Ship Owners and Cyprus Turkish Union Shipagencies, it was revealed and documented that all sea cap-



Bilun Elmacioğlu

tains who used the ports of Turkish Republic of Northern Cyprus (TRNC), and who, subsequently, wanted to enter the ports of the Greek Cypriot Administration of Southern Cyprus (GCASC) were threatened, with in

particular Turkish vessel captains being arrested and deprived of the fundamental human rights such as being provided an interpreter and a solicitor, and were released days after without any explanation having been

exposed to the ill-treatment of the Greek Cypriot police.

Elmacioğlu, stating that the Turkish Cypriots have been dominated economically and psychologically by being imposed a gradually deepening isolation and that they have been tried to be deprived of accessing the fundamental human rights, emphasized that, as a result of their attempts, awareness has started to rise in the U.N.

"It has been exposed that the unlawful decision of the Greek Cypriot Administration was not valid," Elmacioğlu said.

"Greek Cypriot Administration used its domestic law decision that the Famagusta, Kyrenia and Karavostassi ports of the TRNC were 'closed and prohibited' ports as an 'international decision,' and reported its allegation that this was a U.N. and EU decision to all countries in the world.

"The perception that the international law, U.N. and EU embargo decisions are violated in the event of docking in the ports of TRNC, of direct trading with or providing service to the companies in the TRNC was created by this unlawful method. Against this totally political lobbying attempt, we took steps before Panama, France, the Netherlands, United Kingdom, and all other addressee organizations, and proved that the decision made by the Greek Cypriot Administration was invalid. The addressee institutions also accepted that there was no embargo before U.N. and EU addressing the TRNC."

Elmacioğlu drew attention to the fact that preventing access to the rights set forth in the United Nations Convention on Human Rights is accepted as "human rights violation" in international legal norms and court decisions.

"We conveyed the U.N. Committee that the trade restrictions and obstructions experienced in the TRNC as a result of the Greek Cypriot Administration's implementations, which disregard the international law, caused isolation, that the people's access to many rights was prevented, and that they had access to fundamental human needs such as food etc., particularly medicine, late and at high prices.

"We reminded that the globalization of the TRNC, and its commercial, economic, cultural and social development can only be ensured through air- and seaports. We drew attention to the fact that the Ercan Airport was closed to the international flights, and that the island can only open to the outer world through Famagusta and Kyrenia ports. We emphasized that the business people settled in the TRNC had been experiencing serious business losses due to the ever-increasing lobbying activities of the Greek Cypriot Administration, especially for the last two years, that they hindered the direct trade by threat and prevented the economic development, and that the isolation was deepened by preventing 'Access to Economic and Social Rights', that are also fundamental human rights."



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



IT IS EASY TO WORK WITH US!

Expert Ship
Service and Repair



Ship Chandling and
Technical Store



Crewing and Ship
Agency Service



Provision and
Bonded Store



Bank of China

19» Bloomberg's report notes that analysts predicting the start of large-scale monetary easing by the People's Bank of China in 2019 were persistently disappointed and continues: "and Governor Yi Gang has indicated he intends to follow the modest, targeted path for stimulus in 2020. That said, if weakness in the world's second-largest economy worsens, then economists expect the central bank to continue to release cash into the system via cuts to the reserve ratio, as has been a preferred method to shore up output this year.

The cautious approach to easing is determined by China's current battle with a form of stagflation — consumer price gains driven beyond the PBOC's target of 3% by food coupled with factory prices in decline. Economists currently forecast economic growth to slow below 6 percent next year, a development that Communist Party leaders seem comfortable with. A recent revision to 2018 GDP data means that the long-standing goal to double the size of the economy this decade is more easily in reach. That

lifts some of the burden on the PBOC to artificially boost the expansion."

Central Bank of Turkey

For Turkey, Bloomberg predicts that Turkey might find it hard to maintain low rates: "Turkey's central bank may be about to find out the limits of its easing cycle next year, when President Recep Tayyip Erdogan says interest rates should fall to single digits while the inflation rate is expected to go up.

Emboldened by the currency's stability in recent months, the bank's Monetary Policy Committee reduced its key rate a total of 12 percentage points, exceeding all forecasts made six months ago. Now the return on the lira adjusted for inflation is barely on par with emerging market peers' average. It may prove extremely difficult for Governor Murat Uysal to abide by his pledge to maintain a 'reasonable' rate of return without upsetting the president, who is adamant that inflation will continue to slow if the bank keeps slashing borrowing costs — something that goes against accepted central bank assumptions."

ABS Regional Director for Turkey, Azerbaijan, Kazakhstan and Turkmenistan Seyfettin Tatlı shares his predictions about the decarbonized future of the shipping industry and explains the route his company takes helping the industry navigate this time of transition

As the shipping industry prepares for ultimate decarbonization, the end of 2019 marks a jumping-off point for the maritime industry. The era of low sulfur shipping will soon be superseded by the transition to sustainable and ultimately decarbonized shipping industry.

The process of digitalization currently at work in the industry will be one of the enablers for that transition, ushering in new levels of operational efficiency. But in this time of momentous and exciting change, the role of class remains focused on balancing the demands of innovation and safety.

ABS is a safety-focused organization whose efforts to protect the safety of life and property and our contribution to industry standards and practice takes many forms.

ABS's own safety record speaks for itself. The company has recorded zero lost time work-related incidents for the second year in a row, with the Lost Time Incident Rate remaining at 0.00 throughout 2017 and 2018. The organization works extensively with the International Maritime Organization (IMO) and the International Association of Classification Societies to contribute to the shaping of the regulations that drive safety in the industry, providing practical advice and technical insight on the implications of regulatory changes.

Our work on safety and human factors extends from our own staff to the

ABS supports maritime industry through time of transition

employees of our clients, with emphasis placed on analysis that ranges from "near misses and close calls" to aid industry stakeholders involved in the design of ships to best reflect the needs of the humans working on them.

Strong performance

ABS has undergone an organic process in responding to the downturn in shipping seen over the last decade and we have used this time to better align our product and service offerings to the needs of clients and members, whether it be plan review, advice on regulatory compliance or tackling decarbonization.

Meeting the ongoing requirements of owners means maintaining that operational flexibility, with a structure that can put our subject matter specialists on the ground wherever they are needed and having the resources to leverage the latest engineering or analysis techniques, whether for vessel safety, performance analysis, efficiency or sustainability, to meet short and long term needs.

In this way, ABS can maintain a globally competitive position with services related to newbuildings, especially in technical tonnage such as gas carriers and ships employing new fuel solutions as well as helping some of the world's leading shipowners stay compliant and as efficient as possible.

It's clear that the last decade has seen the UAE maritime sector transformed into a fully-fledged maritime hub, with burgeoning local shipping demand and expertise across finance, law and technical services as well as a world-leading logistics infrastructure.

Digital technologies

Digital technologies will power the future and ABS is already delivering new services in this area and leading by example. ABS's initiatives include the use of digital technology to simplify transactions and increase operation-



Seyfettin Tatlı
ABS Regional Director for Turkey, Azerbaijan, Kazakhstan and Turkmenistan

al efficiency; the study of alternative fuels and new energy sources suitable for different shipping sectors, and the analysis of the effects of seaborne trade growth and regulatory targets on new ship designs—in a better understanding on how these factors correlate and mutually influence each other. Additionally, we continue to incorporate new technologies into our certification, validation and verification activities.

From concept to coding, from design to development, from abstraction to application, the digital age for us is marked by collaboration, in which the expertise and innovative imaginations of widely diverse people throw open the doors to the future. This collaboration stretches beyond traditional barriers of position, place and platform to overcome challenges related to enhanced safety, smarter risk and reliability solutions, improved operational efficiency, better asset management, continuous self-improvement and feasible environ-

mental sustainability, alongside other technology-centric endeavors.

The ultimate goal of ABS' digital strategy is known as 'Condition-Based-Class' where sensor-equipped ships report the performance and health of onboard equipment, enabling the owner and ABS to accurately predict when components or system require service or replacement. ABS is already working on a number of CBC pilot projects, including with a major UAE OSV operator.

In the shorter term, we are enabling pathway technologies such as remote survey and the use of AI to understand the performance of materials. In the case of drone based remote surveys, this is a technology with promise and positive implications for safety, though we see plenty of work for our human surveyors going forward.

Supporting Sustainability

Sustainability is a significant chal-

lenge affecting the marine, offshore, government and energy industries. Meeting regulatory targets for the low-carbon economy will require radical operational and technology advances, in which safety and environmental management is the cornerstone and digital technologies are key enablers.

For this reason, ABS continues expanding our digital capabilities to transform the ABS Class experience for the industry and our clients—providing highly-rated independent guidance to leverage data throughout the life of their assets—all founded on a solid tradition of innovation in the service of safety. This extends to helping our clients pursue the decarbonization necessary for the low-carbon economy—which requires balancing long-term investments in innovation, against immediate and shorter-term business imperatives.

ABS has published a series of Guides to help the industry prepare for successive waves of regulation, including options for compliance with the IMO2020 limits on sulfur in marine fuel, including scrubbers and compliant fuel.

With that deadline imminent and most owners settled on their preferred option, we are focusing more closely on decarbonization and the industry's challenge to reduce carbon intensity in line with the IMO's goals for 2030 and 2050.

The key output to this process so far is the founding in Singapore of the Global Sustainability Center and the publication of the ABS Low Carbon Shipping Outlook to help the maritime sector evaluate potential pathways to low-carbon shipping, defining ship technologies, operational efficiencies and alternative fuels and energy sources needed to reach 2030 and 2050 targets.

We are working with owners across the Middle East and the world to develop bespoke strategies for their fleets, harnessing the power of digitalization to drive safety and sustainability standards.

FREEFALL LIFEBOATS

SAFE AND SOUND

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

RESCUE BOATS

SAFE AND SOUND

GEPA GRP RESCUE BOATS are designed, constructed and tested according to the latest regulations and "standards SOLAS", "IMO".

Slow speed with outboard petrol engine

GEPA - FIBERGLASS INDUSTRY & TRADE CO. INC.
 Tersane Yolu Yen Sanayi Bölgesi Harmandalı Sk. No:10 Aydıntepe 34947 Tuzla/İstanbul/TURKEY
 Phone: +90 216 392 93 96 Fax: +90 216 392 20 84
 Email: info@gepafiberglass.com Web Page: www.gepafiberglass.com

Turkey launches first New Type Submarine

Piri Reis, the first of Turkey's New Type Submarine project hit the seas on 22 December at a ceremony held at the Gölcük Shipyard Command in the northwestern province of Kocaeli. During the ceremony, the first weld of Seydi Ali Reis was also carried out.

Piri Reis is scheduled to start operating in 2020. The Reis class submarines, all of which are slated to enter service between 2022 and 2027 are the first air independent propulsion submarines of the Turkish Naval Command.

Piri Reis, part of the New Type Submarine Project being conducted by the Undersecretariat for Defence Industries has a hull diameter of 6.3 meters, a full length of 67.6 meters (3 meters longer than standard submarines), a 13-meter beam, 6.8 meters draught, 1855 tons of above surface and 2013 tons of displacement underwater.

The submarines, which are designed to run on hydrogen fuel cell technology, have the capability of conducting operations for weeks underwater, in addition to stealth operation capacities. Their addition to the fleet will enhance the Turkish Naval Command's combat effectiveness significantly. The vessels also can deploy heavyweight torpedoes and anti-ship missiles and lay mines against targets, both at sea and on the ground. As Piri Reis has been taken into pool, the second submarine Hızır Reis is being equipped and the hull construction of two others are underway.



"Our R&D work will be used in future projects"

İsmail Demir, the President of Turkey's Defence Industries (SSB) said the New Type Submarine Project is an important programme that goes well beyond being just another defense contract. Emphasizing that the project has turned into an exemplary model of public and private sector collaboration, Demir said: "As part of this program many governmental institutions such as the Ministry of National Defense, the Ministry of Treasury and Finance, the

Ministry of Industry and Technology, the Ministry of Commerce, the Turkish Naval Forces Command, the General Directorate of Shipyards, and the Gölcük Shipyard Command have worked in coordination and harmony in all the activities conducted by our presidency. At the same time, the products developed for submarine platforms and underwater technology employed in the project were developed by a number of private sector organizations such as Aselsan, Havelsan, STM, Milsoft and Gürdesan. Within the scope of the con-

tract, new systems and devices were provided to the Ministry of National Defense Gölcük Shipyard Command, Battery Factory Directorate and Research Center Command as part of activities for modernization of various infrastructures. Similarly, technology transfers were made to the private sector increasing these companies' capacity to design, manufacture and test the systems and devices to be used in submarine platforms and underwater vehicles in the coming years. Within the scope of the New Type Submarine

Project, we have begun to receive positive results thanks to the technology transfer, infrastructure development, localization and industrialization activities carried out by our agency."

Demir further added: "It is also a strategic project that involves the completion of multidimensional objectives such as technology transfer, infrastructure development and technical personnel training, product localization and industrialization. As part of this, R&D activities have been initiated for the development and employment of existing systems in the Reis Class submarines that will be included in the inventory of the Ministry of National Defense. Development of domestic and national fuel cell electric motors, batteries and various types of sonars has started within our agency. The use of the products developed within the scope of R&D efforts in ongoing and future underwater platforms and the fact that these products are increasingly being preferred globally are all part of our medium and long-term plans and strategic objectives. The submarines built in this project use fuel cell technology from three different systems used in the world for air independent propulsion systems, and this is a first for our Navy. The Piri Reis submarine will be put into service in 2022. The other five submarines that are currently under construction are expected to enter service by 2027 and add to the strength of our Navy."



KEEP YOUR ENGINE RUN UNTIL YOU STOP



TURKEY OFFICE
info@yafdiesel.com.tr
www.yafdiesel.com.tr

CHINA OFFICE
monica@tmmarineparts.com
www.yafdiesel.com.tr

KOREA OFFICE
korea@yafdiesel.com.tr
www.yafdiesel.co.kr



'Bunker'de Kalitenin Markası



www.cyepetrol.com.tr

TÜRKİYE
FORTUNE
500

280. Şirketi
ve
En verimli
22. Şirketi
CYE PETROL
TİCARET A.Ş.

Gemi yakıt ikmallerinde

2014 yılından bu yana 15,000 fazla ikmâlde, Coriolis Mass Flow Meter kullanan; 2005 yılından beri kesintisiz ve istisnasız MARPOL ANNEX VI bunker ikmâl prosedürü uygulayan; en az 90 gün kalite itiraz garantisi veren, ISO 8217:2017 ürün kalitesi ve daha fazlasını bir arada sunan dünyanın ilk ve tek Bunker Şirketi...



Karadeniz'de satranç oyunu: Montrö Sözleşmesi'nin önemi ve 'Kanal İstanbul' açısından değerlendirilmesi

İstanbul Boğazı, Marmara Denizi ve Çanakkale Boğazı'ndan oluşan Türk Boğazları tamamıyla Türk egemenliği altında olan uluslararası deniz taşımacılığına açık bir su yoludur. Türk Boğazları, Türk iç sularının bir parçası olarak Montrö Sözleşmesi'nde tespit olunan geçiş serbestisinin özüne dokunmamak şartıyla Türk iç sular rejimine tabidir (Demir, 2018: 333). Türk Boğazları; Karadeniz'e kıyıdaş ülkelerin ticaret güzergâhı üzerinde yer alması; Hazar Havzası ve Orta Asya petrollerinin ve doğal gazının dünyaya transfer edildiği bir enerji geçiş yolu ve de bir güvenlik koridoru olması nedeniyle jeostratejik ve jeopolitik yönden oldukça önemi haizdir.

Türk Boğazları'ndan hem ticari hem harp gemilerinin uğraksız geçişi 20 Temmuz 1936'da imzalanan Montrö Sözleşmesi'nin öngördüğü şartlar çerçevesinde düzenlenmiştir. Montrö Sözleşmesi ile; Lozan Antlaşması ile kurulmuş olan, kendi toprakları ve Boğazlar üzerinde Türkiye'nin egemenliğini tamamen ortadan kaldıran "Uluslararası Boğazlar Komisyonu" kaldırılmış, askersiz duruma getirilen Boğazların her iki kıyısında Türkiye'nin asker bulundurulması kabul edilmiş, Boğazlar kayıtsız şartsız Türkiye Cumhuriyeti'ne bırakılmıştır. Türkiye Montrö Sözleşmesi sayesinde taraf olmadığı 1982 Deniz Hukuku Sözleşmesi'ne tabi olan diğer boğaz kıyıdaş ülkelere uygulanan kıyı devletinin yetkilerini kısıtlayan "açık denizin veya bir münhasır ekonomik bölgenin bir bölümü ile açık denizin veya bir münhasır ekonomik bölgenin diğer bölümü arasında uluslararası seyrüsefer için kullanılan boğazlara uygulanan transit rejimin dışında tutularak çok daha geniş haklara sahip olmuştur. Montrö Sözleşmesi ile Türk Boğazları'nda denizden geçiş ve gidiş-geliş (ulaşım) özgürlüğü ilkesi kabul edilmiştir. Banş zamanlarında ticaret gemileri; gündüz ve gece, bayrak ve yükleri ne olursa olsun hiçbir işlem (formalite) olmaksızın, Boğazlar'dan geçiş ve gidiş-geliş (ulaşım) tam özgürlüğünden yararlanacaktır. Kılavuzluk ve römorkör hizmetleri ise isteğe bağlıdır. Karadeniz'e sahildar olmayan ülkelerin büyük tonajlı savaş gemileri ve büyük zırhlı gemilerinin geçişlerine, toplam tonajlarına (Boğaz-



Doç. Dr. Nur Jale Ece

lar'dan geçişte azami 15.000 ton, Karadeniz'de azami 30.000 ton), bunların Karadeniz'de kalma sürelerine (21 gün) sınırlamalar getirilmiştir. Hem ticaret ve hem de savaş gemilerinin geçişi; banş zamanı, savaş zamanı ve savaş yakın durum olmak üzere üç sınıfa ayrılmıştır. Türkiye savaş durumunda savaşan taraf ya da kendisini pek yakın bir savaş tehlikesi tehdidi karşısında sayması durumunda savaş gemilerinin geçişi konusunda Türk hükümeti tümüyle dilediği gibi davranabilir, Boğazları harp gemilerine kapatabilir veya Karadeniz'e kıyıdaş olmayan ülkelere getirilen tonaj sınırını tamamen kaldırabilir. Karadeniz'e kıyıdaş olmayan ülkelerin denizaltılarının ve uçak gemilerinin Boğazlar'dan geçmesi yasaktır. Denizaltıların geçişinde sadece Karadeniz sahildar devletlerine sınırlı haklar tanınmıştır. Savaş gemilerinin Boğazlar'dan geçmesi için, Türk hükümetine diplomasi yoluyla bir önbildirimde bulunulması gerekmektedir. Ayrıca, Montrö Sözleşmesi ile uçak geçişleri de düzenlenmiştir. Sivil uçakların Akdeniz ile Karadeniz arasında geçişini sağlamak amacıyla, Türk Hükümeti, Boğazlar'ın yasak bölgeleri dışında, bu geçişe ayrılmış hava yollarını gösterecektir. Türkiye'nin Montrö Sözleşmesi'ndeki hükümlere ters düşmemek, genel uluslararası ilkelere bağlı kalmak koşuluyla deniz trafiğinin düzenlenmesi ve çevre ile ilgili konularda zabıta ve yargı yetkileri saklıdır.

Dünyadaki siyasi gelişmeler ve bulunduğumuz coğrafyadaki konjonktür nedeniyle Montrö'nün önemini daha iyi anlamak için Karadeniz'de oluşturulmaya çalışılan satranç tahtasındaki büyük resme iyi bakmak ve analiz etmek gerekir. Bu nedenle, jeopolitik ve jeostratejik teorilerin ve hedef-

lerin incelenmesi, Karadeniz'deki satranç oyununda taşların nereye konulmak istendiğini bilmemiz, ülkemizin hak ve menfaatleri ile güvenliğine ilişkin gerekli önlemleri almamız açısından oldukça önem arz etmektedir.

Jeopolitik teorilerden 'Deniz Hâkimiyet Teorisi'ni ortaya koyan 19'uncu yüzyılın en önemli jeostratejist ve tarihçilerinden Amerikalı Amiral Mahan, "Denizlere hâkim olan dünyaya hâkim olur, Karadeniz'e hâkim olan güç, bölgeyi kontrol edecek coğrafi konuma sahip olur, denizler üzerindeki boğazlar, su yolları gibi yolları kontrol eden denizleri dolayısıyla dünyayı kontrol eder." tezini savunmuştur. Mahan'a göre açık denizler ve stratejik bölge ve noktaların ele geçirilmesi ile denizlerde hâkimiyet sağlanır (Emekler ve Ergül, 2010: 64). 'Hava Hâkimiyet Teorisi'ne göre hava kuvvetinin uçak gemileri ile denizde taşınması, denizaltılardan güdümlü füzelerin atılması denizleri bir hava üssü haline getirmektedir. Karadeniz; Balkanlar, Kafkaslar ve Ortadoğu'da herhangi bir sorun olması halinde sözkonusu bölgelere havadan da müdahale edilme imkânını veren stratejik bir bölgedir. Büyük Ortadoğu Projesi'nin bir ayağı Türkiye ve diğer Karadeniz'e kıyıdaş ülkelerin, Moldova ve Güney Kafkas devletlerinin Avrupa-Asya enerji koridoru olan "Genişletilmiş Karadeniz Projesi"dir (Özbay, 2011: 53-59).

'Kara Hâkimiyet Teorisi'ni geliştiren Mackinder'in 'İç Hilâl (Rimland)' olarak adlandırdığı Dünya'nın en önemli jeopolitik bölgesi deniz ve kara güçlerinin ortasında kalan; Türkiye, Irak, İran, Pakistan, Afganistan, Hindistan, Çin, Kore ve Doğu Sibiryadır. Sözkonusu bölgede oluşabilecek bir jeopolitik boşluk, Baltık Denizi'ni, Orta ve Aşağı Tuna, Karadeniz, Küçük Asya, Ermenistan, İran, Tibet ve Mogolistan'ı kapsayan 'Kalpgâh Hâkimiyeti'nin kaybedilmesine neden olabilir. 'Kenar-Kuşak Teorisi'ni geliştiren Amerikan bilim adamı Spykman, "Kenar kuşağa hükmeden Avrasya'ya hâkim olur; Avrasya'ya hâkim olan dünyanın kaderini kontrol eder." tezini ortaya koymuştur. Spykman'ın teorisi, savaş sonrasında korunması gereken bölgenin İç Hilâl'den geçtiğini işaret etmiştir (Emekler ve Ergül, 2010:66- 69).

Brzezinski'nin 'Büyük Satranç Tahtası Teorisi'ne göre Avrasya, yer kürenin en büyük kıtası ve jeopolitik olarak bir eksen olup, Avrasya'ya hükmeden bir güç, dünyanın en ileri ve ekonomik olarak en verimli üç bölgesinden ikisini kontrol edecektir.

Mahan'ın "Deniz hâkimiyet teorisi"ne göre uçak gemileri, denizaltılar ve büyük tonajlı savaş gemilerini Montrö Sözleşmesi'nden dolayı Türk Boğazları'ndan geçiremeyen büyük denizci devletler Karadeniz'de bir satranç tahtası oluşturmak istemektedir. Rusya NATO'nun Karadeniz'de varlığını ve dolayısıyla Montrö Sözleşmesi'nin değişmesini istememektedir (Goble, 2019). Büyük denizci devletlerin Hazar Havzası ve Kafkasya'yı kontrol altında tutmak istemesi, NATO'nun sınırlarını genişletme politikaları, Avrupa Birliği'nin özellikle enerji arz güvenliği açısından Karadeniz Havzası ile ilgilenmesi ve genişleme politikaları neticesinde Romanya ve Bulgaristan'ın da AB'ye üye olmasıyla Birlik sınırları Karadeniz'e kadar uzanmıştır. Deniz Hâkimiyet Teorisi'ne göre ABD tarafından tek kontrol edilemeyen deniz alanı Karadeniz'dir. Bu büyük satranç tahtasında Türkiye Montrö Sözleşmesi ile Karadeniz Bölgesi'nde ve dünyada istikrar, güvenliği ve banş sağlamaktadır.

İstanbul Kanalı (Kanal İstanbul)'nı Montrö açısından değerlendirecek olursak; Türkiye'nin kendi egemenlik alanında, yapay bir su yolu, kanal inşaatına uluslararası hukuk açısından hiçbir bir engel yoktur. Ancak, su yolu ya da Kanal'a ilişkin yapılacak hukuki düzenlemeler Montrö Sözleşmesi ve taraf olduğu uluslararası sözleşmelere halel getirmeden, uluslararası hukukun ve uluslararası ilişkilerin doğasına uygun olarak yapılmalıdır. "Kanal İstanbul" sadece İstanbul Boğazı'na alternatif yol olacak olup, gemilerin Çanakkale Boğazı ve Marmara Denizi'nden geçiş rejimi ise Montrö Sözleşmesi kapsamında kalacaktır. Denizlerde seyrüsefer serbestisi Hollandalı hukuk düşünürü Hugo Gratius tarafından ortaya atılan "Mare Liberum" ilkesi ile şekillenmiştir. Seyrüsefere elverişli boğazlar, kanallar ve denizle bağlantılı sular da seyir yapan gemilerin kimin karasularında olursa olsun, seyrü-

sefer özgürlüğünden yararlanacağı Mare Liberum ilkesi kapsamındadır (Akten, 2004: 41). Montrö Sözleşmesi'nin 28'inci Maddesi'ne göre 1'inci Madde'de yer alan geçiş ve gidiş-geliş (ulaşım) özgürlüğü ilkesinin sonsuz bir süresi olacaktır. Montrö Sözleşmesi'nin 1. ve 28'inci Maddeleri uyanınca ve ayrıca uluslararası deniz hukuku ile Mare Liberum ilkesi açısından İstanbul Boğazı'nın gemi trafiğine kapatılması mümkün değildir. Bu nedenle, gemilere "Kanal İstanbul"dan geçme zorunluluğu getirilemez. Ayrıca, Türk Boğazları'ndan geçiş yapan gemilerin çoğunun kılavuzluk ücretlerinin zorunlu olmaması nedeniyle "Kanal İstanbul" yerine daha ucuz geçiş olan İstanbul Boğazı'ndan geçmeyi tercih etme olasılığı yüksektir (Ciger, 2019:11). Türk Boğazları coğrafi, akıntı vb. özellikleri ve geçiş rejimleri açısından Panama, Süveyş gibi dünyadaki diğer kanallarla karşılaştırılmaz. Süveyş Kanalı ve Panama Kanalı'nın geçiş rejimi banş ve savaş zamanlarında bütün ticaret ve savaş gemilerine hiçbir ayırım yapılmadan sürekli olarak serbest ve açık kalacaktır.

Büyük denizci devletlerin; Mahan'ın "Deniz Hâkimiyet Teorisi"ne göre bölgeyi kontrol etmek için Karadeniz'e hâkim olma; "Hava Hâkimiyet Teorisi"ne göre Karadeniz'in, Balkanlar, Kafkaslar ve Ortadoğu'ya herhangi bir sorun olması halinde sözkonusu bölgelere havadan da müdahale edilme imkânını vermesi gibi jeopolitik tezlerini ve Büyük Ortadoğu Projesi'nin bir ayağı olan "Genişletilmiş Karadeniz Projesi"ni hayata geçirme isteğinin azami ölçüde dikkate alınması gerekir. Montrö'ye Taraf Devletlerden birisi, Sözleşme'nin 28(3) hükmüne uygun olarak fesih hakkını kullandığında, Sözleşme, bütün devletler için ortadan kalkar. Bu durumda Boğazlar'dan geçiş rejimini belirleyecek yeni bir uluslararası sözleşmenin yapılması amacıyla Taraf Devletler, bir konferans düzenlemeyi kabul etmişlerdir. Montrö Sözleşmesi'ne Taraf Devlet sıfatına sahip olmayan devletlerin sözkonusu konferansa doğrudan katılma hakları bulunmamaktadır. Sovyetler Birliği'nin halefi olarak Rusya Federasyonu ile Ukrayna konferansa Taraf Devlet sıfatıyla katılır. Bahsi geçen Konferansa katılma hakkına sahip devletle-

rin inisiyatifine bağlı olarak ABD veya bir başka devlet Konferansa davet edilebilir. Sözleşmenin feshedilmiş olması durumunda belirlenecek yeni geçiş rejiminin müstakil bir milletlerarası sözleşmeyle belirlenmesi gerekmektedir. (Demir, 2018: 340-341). Bu durumda 1982 Uluslararası Deniz Sözleşmesi'nde dünyada boğazlara uygulanan bütün gemiler ve uçaklara bir engelleme olmaksızın transit geçiş hakkından yararlanması hakkını veren transit geçiş rejimi getirilebilir. Montrö Sözleşmesi'nin 29'uncu Maddesi'ne göre yürürlüğe girmesinden başlayarak her beş yıllık dönemin sona ermesinde, Bağlı Yüksek Taraflardan her biri, Sözleşme'nin bir ya da birkaç hükmünün değiştirilmesini önerme girişiminde bulunabilecektir. Bu durumda imzacı devletlerin öncelikli talebi; Montrö Sözleşmesi'nin savaş gemileri için tonaj kısıtlamalarını içeren 14'üncü ve 18'inci Maddeleri ile denizaltılar ve uçak gemilerinin geçişini kısıtlayan 12'inci ve 15'inci Maddelerin revize edilmesi olacaktır. Şimdiye kadar Taraf Devletler'den hiçbirisi, Sözleşme, Karadeniz'in ve kendi güvenliklerini sağladığından feshi ya da revize etme hakkını kullanmamıştır. Hiçbir haklı gerekçe olmadan taraf devletlerden herhangi birisinin sözkonusu hakları kullanması halinde bölge ve dünya bantını tehlikeye sokma riski açısından uluslararası platformda destek bulamayacaktır. Kanal'a ilişkin hukuki düzenlemelerin yapılması ve ayrıca sadece ticari gemilerinin Kanal'dan geçişi nedeniyle Montrö Sözleşmesi'ne imzacı taraflar bu düzenlemenin serbest geçiş ilkesine aykırılık teşkil edeceğini öne sürebilir. Ayrıca, uluslararası hukuka göre tarafların Sözleşme'yi yaparlarken değişmeyeceğini tasavvur ettikleri koşulların sonradan önemli ölçüde değişmesi nedeniyle yapılan Sözleşme'nin değişen koşullara uyarlanması (Clausula Rebus Sic Stantibus İlkesi) veya feshi gündeme gelebilecektir (Tezcan, 2004). Bu durumda Montrö Sözleşmesi'nin değişen koşullara uyarlanması veya feshi söz konusu olabilir. Sözkonusu jeopolitik tezlerini hayata geçirmek isteyen Karadeniz'e kıyıda olmayan büyük denizci devletler NATO'ya üye Romanya ve Bulgaristan, aday ülkeler Ukrayna ve Gürcistan'dan destek alarak Kanal'ın hukuki düzenlenmesinin ve Sözleşme'nin değişen koşullara uyarlanması ilkesinin Sözleşme'nin feshi ya da revize edilmesi konusunda bir gerekçe oluşturabileceğini öne sürebilir, yeni bir sözleşme yapılması halinde Karadeniz'e kıyıda bahsi geçen bazı ülkeler büyük denizci ülkelerin taleplerini destekleyebilir. Bahsi geçen

gerekçeler çerçevesinde "Kanal İstanbul"un Montrö'yü masaya yatıracağı düşünülmektedir.

Kanal Projesi hayata geçmeden daha şimdiden Montrö tartışmaya açılmış olup, Montrö Sözleşmesi'ne ilişkin olumsuz söylemlerin Montrö'ye hanel getirme Türk Boğazları'nın egemenliği ve dolayısıyla Türkiye'nin güvenliği açısından sakınca teşkil ettiği düşünülmektedir. Lozan ve Montrö, Türkiye'nin kurucu belgeleri olup, imzalandığı tarihten bu yana önemini ve geçerliliğini koruyan az sayıdaki çok taraflı sözleşmelerden biridir. Birinci Dünya Savaşı'nda Osmanlı İmparatorluğu, Boğazları canı ve kanı ile savunmuş, İkinci Dünya Savaşı'nda ise Türkiye, Montrö Sözleşmesi'ni sadakâtle korumak suretiyle silahlı çarpışmaları bu bölgeden uzak tutabilmiştir. Günümüzde dünyadaki siyasi gelişmeler ve bölgedeki çatışmalar tehdit oluşturmaktadır. Türk Boğazları'nın geçiş rejiminin tarihi sürecinin, Montrö Konferans tutanaklarının, Türkiye tarafından imzacı devletlere verilen notaların, jeopolitik ve jeostratejik teorilerin ve hedeflerin, bölgedeki konjonktürün detaylı analiz edilmesi ve değerlendirilmesi gerekmektedir. Bir "Güvenlik Koridoru" olarak nitelendirilen Karadeniz, önümüzdeki dönemlerde uluslararası politikadaki dengeler üzerinde daha da etkili olacaktır.

Montrö'nün Karadeniz'in güvenliğini sağlayan yapısının değiştirilmek istendiği bilinmektedir. Montrö'yü tartışmaya açmak, Boğazlar'daki egemenliğimizi ve kazandığımız haklarımızı, Karadeniz'deki hâkimiyetimizi kaybetme tehlikesine yol açacaktır. Türk Boğazları'ndan gemi geçişlerinden alınan ücretlerin artırılması istekleri veya alternatif bir su yolu oluşturulması Türk Boğazları'nda Montrö ile kazandığımız haklara hanel getirme ve ülkemiz ile Karadeniz ülkelerinin güvenliğine bir tehdit oluşturuyorsa Boğazlar'dan ya da suyolundan ticari kazanç elde etmemiz düşünülemez. Montrö'nün revize edilmesi durumunda savaş gemilerinin Türk Boğazları'ndan geçişinde tonaj ve süre kısıtlamalarına, uçak gemileri ve denizaltıların geçişi ile ilgili yasaklara, savaş gemilerinin geçişi için ön bildirim kaldırılmasına ve dünyada diğer boğazlara uygulanan transit geçiş rejiminin getirilmesine ilişkin talepler gelecek olup, bu durum ülkemizi büyük bir güvenlik tehdidi ile karşı karşıya bırakacak ve bölgedeki gerginliği artıracaktır.

Sözkonusu kısıtlamaların kalkması ile daha büyük tonajlı savaş gemileri, uçak gemileri ve denizaltıların Türk Boğazları'ndan geçmesine ve Karadeniz'de süre kısıtlaması olmadan kalmasına neden

olacak olup, bu durum Türkiye ve Karadeniz'e kıyıdaş ülkeleri çatışma ortamının ortasında bırakabilir. Türk Boğazları'ndan geçen gemi ve tanker trafiği azalmış olup, alınan önlemler neticesinde deniz kazaları önemli ölçüde azalmıştır. Sözkonusu kısıtlamaların kaldırılması ülkemiz ve Karadeniz'e kıyıdaş ülkelerin güvenliğini tehdit etme dışında nükleer güçle çalışan ve diğer uçak gemileri, denizaltılar ve büyük tonajlı savaş gemilerinin Boğazlar'dan geçmesine neden olacaktır. Bu durum da Boğazlar'da büyük ölçüde çevre felaketine neden olabilecek olası kazalara neden olabilir.

Sonuç olarak, bir taraftan Doğu Akdeniz'deki hak ve menfaatlerimizi koruyacak başarılı adımlar atılırken diğer taraftan Türk Boğazları'ndaki egemenliğimizi ve Karadeniz'deki güvenliğimizi tehlikeye atacak Montrö'yü revize etme riski ile karşı karşıya bırakacak proje ve söylemlerden kaçınmamızın uygun olacağı düşünülmektedir. Ülkemiz, Kara-

deniz ve Akdeniz'in güvenliğini sağlayan, bölge ve dünya bantına katkı sağlayan bir denge ve istikrar belgesi olan Montrö Türk Boğazları Sözleşmesi'nin bugüne kadar olduğu gibi bundan sonra da devamlılığını savunmamız ve Montrö'den edindiğimiz kazanımları korumamızın; atalarımız, İstanbul'u fetheden ve Karadeniz'i bir Türk Gölü haline getiren Fatih Sultan Mehmet, Cumhuriyetimizin kurucusu Büyük Önderimiz Mustafa Kemal Atatürk ve silah arkadaşları, geçmişten günümüze tüm şehitlerimiz ve gazilerimiz ile gelecek nesillere bir vatan borcumuz ve tarihi bir sorumluluğumuz olduğu düşünülmektedir.

Kaynaklar

Akpınar, E. (2005), "Bakü-Tiflis-Ceyhan (BTC) Ham Petrol Boru Hattı ve Türkiye Jeopolitiğine Etkileri", GÜ, Gazi Eğitim Fakültesi Dergisi, 25(2), 229-248.

Akten, N. (2004). Türk Boğazları ve Gemilerin Geçiş Rejimi. Milletlerarası Hukuk Bülteni, Yıl 24, 41.

Çamyamaç, A. (2017). Kiel Kanalı'nın Hukuki Rejimine Dair Bir Değerlendirme, D.E.Ü. Hukuk Fakültesi Dergisi, Özel Sayı, 2756

Ciger, S. (2019). Turkish Straits and Safety of Navigation: the Case of the Vitaspirit Maritime Safety & Security Law Journal, 6, 11.

Demir, İ. (2018). Montrö Boğazları Sözleşmesi'nin Feshi, Türkiye Barolar Birliği Dergisi, 136, 333,340-341.

Emeklier, B, Ergül, N. (2010). Petrolün Uluslararası İlişkilerdeki Yeri: Jeopolitik Teoriler Ve Petropolitik, 2(3). 64, 68.

Goble, P. (2019). Moscow Mulls Revising Montreux Convention in Response to NATO Presence in Black Sea, Eurasia Daily Monitor, 16(46).

Özbay, F. (2011). 21. Dünya Jeopolitiğinde Türkiye, "Yüzyılın Başında Karadeniz'in Artan Jeopolitik Önemi ve Türkiye-Rusya İlişkilerine Etkisi" Çomak, E. (Editor), Hiperlink Yayınları, 53-59.

Tezcan, M. (2004). Clausula Rebus Sic Stantibus İlkesi Ve Sözleşmenin Değişen Koşullara Uyarlanması, T.C. Ankara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Özel Hukuk (Medeni Hukuk) Anabilim Dalı, Yüksek Lisans Tezi.

Tütüncü, A.N. (2017). Montrö Sözleşmesi ve Kanal İstanbul, Public and Private International Law Bulletin, 37(1), 117.

Hempaguard MaX

Hem havuzlama sürecinde hem de seyirde verimliliğin zirvesi.

Yeni, en gelişmiş karina boya sistemimiz sadece üç kat uygulanır: Kirlenmeyi önlemede eşi benzeri olmayan kanıtlanmış performans sunan patentli Actiguard teknolojisine sahip Hempaguard X8. Havuzda kalma süresini kısaltan Nexus II ve Hempaprime 900.

SHAPE (Karina ve Pervane Verimliliği Sistemi) ile birlikte sistem, seyirde dünyadaki en yüksek yakıt tasarrufunu sunmaktadır. 2020 SOx kısıtlamaları yakında başlayacağından, karina boya sisteminize sınıf atlatmak için bundan daha iyi bir zaman olamaz.



hempaguardmax.hempel.com



MDN | Ukrayna'daki krize siyasi çözüm bulmak amacıyla oluşturulan "Normandiya formatı" 2014 yılında; Rusya, Ukrayna, Fransa ve Almanya tarafından hayata geçirildi. Normandiya Çıkarması'nın yıldönümü vesilesiyle dört ülke lideri ilk kez bir araya geldiği için bu oluşuma "Normandiya dörtlüsü" adı verildi. Zirve'nin sonuncusu, 19 Ekim 2016'da Berlin'de gerçekleşmişti.

Putin ve Zelenskiy ilk defa yüz yüze

Üç yıllık aradan sonra Macron, Putin, Zelenskiy ve Merkel 9 Aralık'ta Paris'te toplandı. En son yapılan Zirve, Ukrayna ve Fransa'da düzenlenen devlet başkanlığı seçimleri öncesinde gerçekleştiği için Zelenskiy ve Macron ilk defa dörtlü formatın yeni simaları olarak görüşmelerde yer aldı. Putin ile Zelenskiy'nin de ilk defa yüz yüze geldiklerini belirtelim.

Zirve'nin yapılabilmesi önemli ancak bu noktaya gelmek kolay olmadı. Ukrayna ve Rusya destekli ayrılık yanlısı milislerin, güven artırıcı

Normandiya formatı ve aktörlerinin pozisyonları

önlemler çerçevesinde birliklerini kademeli olarak çekme konusunda uzlaşmaları Zirve'nin önünü açtı. Bununla birlikte, Kiev ve Moskova'nın Donbas'ın yerel seçimler yapıldıktan sonra özerk bir statüye geçmesi konusunda anlayış birliği tesis ettiklerini hatırlatalım. Taraflar verdikleri sözlere uyar ve AGİT seçimlerin adil ve şeffaf olarak tamamlandığını onaylarsa, bölge otomatik olarak kendi kendini yöneten özerk bir statüye kavuşacak. Rusya bu karta oynuyor.

Steinmeier formülü

İşte tam bu noktada sıklıkla gündeme getirilen "Steinmeier formülü" öne çıkıyor. Minsk Anlaşması ile taraflar arasında alınan kararların uygulanmasını sağlamak için 2016 yılında dönemin Alman

ya Dışişleri Bakanı Frank-Walter Steinmeier tarafından geliştirilen formül, bir yol haritasını ortaya koymuştu. "Steinmeier formülü" olarak adlandırılan eylem planı, Ukrayna yasalarında Lugansk ve Donetsk Halk Cumhuriyeti'ne özel statü verilmesi prosedürünü düzenliyor. Paris'te Steinmeier formülünün Normandiya formatının ön şartı olarak kabul edilmesi, esasen Zirve'nin en önemli kazanımı oldu.

Donbass gündemi ile toplanan Zirve'de sonuçlar tatminkâr olmasa da bazı somut adımlar atıldı. Yıl sonuna kadar yeni bir mahkûm takası yapılması, dört ay sonra yeni bir Zirve düzenlenmesi, bölgede yıl sonuna kadar süresiz ateşkes sağlanması ve Ukrayna'nın doğusunda ki güçlerin çekilmesi için üç

yeni bölgenin oluşturulması konularında mutabakat sağlandığı görüldü. Zirve sonuçlarına dört ülkenin lideri de farklı optiklerden yaklaştı. Bu durum ülkelerin öncelikleri ve dış politika perspektifleriyle doğrudan alakalı.

Uslu çocuk Almanya

Almanya Şansölyesi Merkel, liderlerin Ukrayna'nın günününde yerel seçimleri düzenlemek için gerekli siyasi adımlar üzerinde anlaştığını belirterek, "Paris'te, başta Steinmeier formülünün uygulanması olmak üzere çeşitli konular üzerinde tartıştık," ifadelerini kullandı. Bu açıklama Almanya'nın son dönemde izlediği aşırı sağduyulu ve dingin politika ile uyumlu.

Kısa bir süre sonra siyasi kariyeri sonlanacak Merkel; son NATO Zirvesi, ABD

ile ilişkiler, Suriye ve Libya meseleleri, AB ile Türkiye ilişkileri, İran meselesi, Avrupa'da popülizmin yükselişi ve göçmen sorunu gibi tüm başlıklarda "sakin" kalmaya çalışıyor. Fransa'nın yaramaz çocuk rolünü oynadığı bugünlerde, Almanya uslu çocuk görüntüsü veriyor.

ABD ile ilişkilerde atılan geri adımlar ve verilen tavizler bunun ispatı mahiyetinde. Almanya'nın NATO'nun geleceği adına elini ziyadesiyle cebine atacağı günler uzak değil. Bu noktada Çin ve Rusya ile ilişkilerini milli çıkarları nispetinde gözetken ve ivmelendiren enerji bağımlısı Almanya'nın, ABD'nin tepkisini azaltmak uğruna fazla dingin bir politika izlediği görülüyor. Ancak belirtelim, Almanya'nın bu itidâlli politikası uygun, makûl ve sürdürü-

rülebilir değil. Yönünü arayan Almanya'nın pusulası istikrar bulmak zorunda ve bunun için meselelere Atlantik optiğinden bakan Merkel sonrası dönemi beklemek gerekecek.

"Hepsi çıksın konuşuruz!"

Gelelim Ukrayna Devlet Başkanı Zelenskiy'ye... Görüşmelerde çok az ilerleme kaydedildiğini ve daha fazla sorunu çözmek istediğini belirten Zelenskiy, "Birçok sorun ele alındı ve mevkiidışlarınm bunun ilk toplantı için çok iyi bir sonuç olduğunu söyledi. Fakat dürüst olacağım; çok az sorun çözüldü, daha fazlasını çözmek isterdim," açıklamasını yaptı.

Siyasi acemiliğini aşamadığı görülen Zelenskiy'nin bu argümanları şaşırtıcı değil. Zira ülkesinde çok ağır baskı altında olduğu görülüyor. Burada asıl sorun Normandiya dörtlüsünün iki Avrupalı ortağının Ukrayna'yı olası bir çözüme ikna etmeleri durumunda Zelenskiy'nin bu süreci götürüp götürmeyeceği. Bunu ilk gündeme getiren Putin oldu.

Putin, endişelerini "Başkan Zelenskiy'nin milliyetçilerle nasıl tartıştığını hepimiz biliyoruz. Ukrayna'da kimin daha güçlü olduğu anlaşılıyor. Donbass sakinlerine güvenlik garantisi verilmeden milliyetçiler bu topraklara girerse neler yaşanacağı, onları kimlerin yöneteceği belli değil," şeklinde dile getirdi.

Şüphesiz acemi Zelenskiy'nin dış politikada "doyen" kıvamına gelen Putin ile aşık atması olası değil. Diplomasi-nin inceliklerini sergilemede oldukça tecrübeli olan Putin, Paris'te Zelenskiy karşısında ağırlığını açıktan hissettirdi. Misal; toplantı masasında Putin ile Zelenskiy, Merkel ile de Macron karşı karşıya oturdu. Toplantının başlamasına dakikalar kala Putin'in, Zelenskiy'e esprili bir şekilde, "Hepsi çıksın konuşuruz" demesi, Normandiya formataına damgasını vurdu, elbette anlayana...

Fransa'nın üzerine iki beden büyük gelen gömlek

Ve Fransa... Fransa Cumhurbaşkanı Macron yaptığı açıklamada, "Avrupa kıtasında istikrar, yeni bir güven ve güvenlik mimarisinin inşası, Minsk Anlaşmaları çerçevesinde Doğu Ukrayna'daki çatışmaların çözümünden geçiyor. Putin ve Zelenskiy ilk toplantısını gerçekleştirdi. Ülkesindeki çatışmayı yatış-

tırmada gösterdiği kararlılık ve cesaretinden dolayı Zelenskiy'e teşekkür etmek istiyorum," ifadelerini kullandı.

Bu açıklama son dönem Fransız dış politikasının tipik yansımalarını ihtiva ediyor. Düşük devlet kapasitesine karşın popülist politikalar izleyen Macron'un Avrupa'nın liderliğine oynadığı (ya da Avrupa'nın lideriymiş gibi davrandığı) artık bir sır değil ve kadim destekçisi Merkel'in dahi zaman zaman tepkisini çekiyor. Bu minvâlde "NATO'nun beyin ölü-mü gerçekleşti" gibi sıradışı çıkışlar yapan Macron, ısrarlı bir şekilde Avrupa'nın yeni bir güvenlik mimarisine ihtiyaç duyduğunu dillendiriyor. Avrupa ordusu fikri de karşılığı olmasa da bu yaklaşımın bir sonucu.

İç istikrarını bir türlü sağlayamayan ve iç dinamiklerini konsolide edemeyen Macron, politik zaafalarını ve çıkmazlarını agresif ve popülist bir dış politika izleyerek aşmaya çalışıyor. Son dönemde her konuda Türkiye karşıtı tutum takınması ve ülkemize saldırması da esasen bu stratejinin bir parçası. Hatırlatalım, Macron'un Aralık ayı başında Londra'da düzenlenen NATO Zirvesi'nde Türkiye aleyhine yaptığı sivri çıkışlara Trump dahi katlanamamış ve cevap yetiştirmek durumunda kalmıştı. İkilinin kameralar önündeki tavırları adeta bir stand-up şovunu andırıyordu.

Olguları sıralayalım. Ukrayna, Suriye, Libya ve Doğu Akdeniz meselelerinde Fransa'nın üzerine giydiği gömleğin iki beden büyük geldiği görülüyor. Fransa bakımından bu strateji sürdürülebilir değil ve kaçınılmaz olarak aşındığını göreceğiz. Macron'un, Boris Johnson'ın İngiltere'de elde ettiği zaferinin bir benzerini Fransa'da yakalaması da pratikte olası değil. Ekonomik olarak düşüşte olan Fransa kaçınılmaz olarak askeri gücüne yaslanmak durumunda kalacak ki bu durum tıpkı 2011 Libya meselesinde olduğu gibi Fransa'yı sıcak bir çatışmanın içine çekebilir.

Şurası çok açık, Macron tıpkı Sarkozy gibi konjonktürel gereklilik ve zorunluluklardan dolayı iktidara geldi. Bu nedenle, bölgesel kriz noktaları göz önüne alınarak, Fransa'nın agresif hamleleri yakından takip edilmeli. Bu tespiti ülkemizin savunma ve güvenlik politikalarını

dizayn eden karar vericilerin dikkatine sunmak isteriz, bilhassa Doğu Akdeniz ve Libya özelinde...

Srebrenitsa baştan sona yeniden yaşanır

Gelelim Rusya'ya... Rusya Devlet Başkanı Putin Zirve sonrası, Rusya'nın Ukrayna'daki çatışmaya son vermek için elinden gelenin en iyisini yapacağını, çatışan tarafların "doğrudan diyaloga" başvurması gerektiğini kaydetti. Devamında Rusya ile anlaşmaya varabilirse Ukrayna'nın doğalgazı yüzde 25 daha ucuza alabileceğini ifade etti. Kiev'in Donbass Bölgesi'ne yönelik af yasasını kabul etmemesi ve Bölgenin Rusya ile sınırının kontrolünü ele alması halinde, yerel halkın katliam tehdidiyle karşı karşıya kalabileceğini vurgulayan Putin, Srebrenitsa örneğini verdi.


"Ukrayna'da hâlâ af yasa-

sı kabul edilmiş değil. Oysa 2015'te bu konuda anlaşma yapıldı, bu yönde kararlar var, ama hiçbir şey uygulanmıyor," diyen Putin devamlı, "Ukrayna tarafı da sürekli; izin verin, ordumuz sınıra kapatsın talebinde bulunuyor. Ama buna imkân verilse, nelerin başlayacağını hayâl edebiliyorum. Srebrenitsa baştan sona yeniden yaşanır," vurgusunu yaptı.

Putin'e göre Ukrayna'nın şart koşan bu tutumu; ateşkes, rehine teslimi, silahlı kuvvetlerin çekilmesi, özerk bölgelerin kurulmasını içeren Minsk Anlaşmalarıyla çelişiyor. Ukrayna'nın zaafalarını çok iyi bilen Putin, enerji kartını diplomatik bir manevela olarak kullanmaktan da geri kalmıyor. Zira olası bir anlaşma durumunda Ukrayna'nın doğalgazı yüzde 25 daha ucuza alabileceğinin ifade edilmesi aynı zamanda Ukrayna iç kamuoyuna yöne-


lik başarılı bir stratejik iletişim örneği. Ayrıca doğrudan diyaloga atıfta bulunması ise Almanya ve Fransa'ya açık bir mesaj.

Mevcut konjonktürde ABD başta olmak üzere Batı ile ilişkilerini hem dengeleyici hem de gerilime zorlayıcı bir eksende sürdüren Rusya'nın Ukrayna meselesinde geri adım atması olası değil. Görünen o ki Rusya, bir süre daha esnek ve müzakereye açık bir dış politika izleyecek ve tıpkı Suriye örneğinde olduğu gibi güç dengelerini askeri üstünlüğüne yaslanarak değiştirmeye çalışacak. Kırım meselesini de-facto bir duruma getiren Rusya, Ukrayna özelinde şüphesiz sabırlı hareket edecek ve sonunda muhtemelen Ukrayna'nın doğusunu da koparacak. Bu durum Batı ile koşulsuz ve acemice flört eden Ukrayna'nın ödeyeceği diyet olarak tarihteki yerini alacak.



Tersan
SHIPYARD

Innovative Shipbuilding , Excellent Quality



Tersan Shipbuilding Yard
Acı Çeşme Mevki Boğaziçi Cad. No:28
Tavşanlı Altınova Yalova Turkey
Tel:+90 226 465 61 18
info@tersan.com.tr
www.tersanshipyard.com

Tersan Dry Docking and Repair Yard
Tersaneler Caddesi No:48
Tuzla Istanbul Turkey
Tel:+90 216 446 25 55

IMO 2020, bankaları nasıl etkileyecek?

IHS Markit Ürün Yöneticisi Byron McKinney, IMO 2020 emisyon kısıtlamalarının taşımacılık ekonomisine etkilerini değerlendirdiği bir makale yayınladı. McKinney'in, gemilerin uygun olmayan yakıt kullanımından dolayı yaşayacağı tutulmalar ve alacağı para cezalarının, bu gemileri finanse eden bankalara yansımalarına ilişkin değerlendirmeleri şu şekilde:

Uluslararası Denizcilik Örgütü (International Maritime Organization-IMO) gemilerin çevre üzerindeki olumsuz etkileri ile başa çıkmak için IMO 2020 politikasını başlatarak 1 Ocak 2020 tarihinden itibaren yürürlüğe girecek gemilerin yakıt emisyonlarına kısıtlamalar getirecek yeni düzenlemelerini açıklamıştı.

Gemiler tarafından kullanılan akaryakıtlar yüzde 3,50

kükürt oranı ile HSFO (High Sulphur Fuel Oil) kategorisine giriyor. IMO 2020 düzenlemeleri ile 1 Ocak 2020 tarihini itibarıyla gemilerin kullandıkları akaryakıtın kükürt oranının maksimum yüzde 0,5 oranına çekilmesi zorunluluğu getirildi.

Küresel bazda deniz taşımacılığının ürettiği emisyon miktarını azaltmak amacı ile oluşturulan düzenlemeler 60 bin gemiyi etkiliyor.

Nakliye, ticaret ekonomisinin çok önemli bir bileşenidir

ve gemilerin mülkiyet yapısını, çalışma şeklini, yasal ve finansal durumunu etkileyen herhangi bir şey, bankalar ve diğer finans kurumlarındaki ticari operatörler tarafından dikkatle incelenmeli ve detaylı değerlendirmelerde bulunulmalıdır.

Bütün gemiler açısından zorunlu olan IMO 2020 düzenlemelerine uygunluk için pek çok çözüm var. Bunlar:

■ LSFO (Low Sulphur Fuel Oils) denilen Düşük Sülfürlü Yakıtlar



INTERNATIONAL
MARITIME
ORGANIZATION

■ Alternatif enerji kaynağı kullanımı LNG (Sıvılaştırılmış Doğal Gaz)

■ Gemilere HSFO (Yüksek Sülfürlü Yakıtlar) tarafından üretilen kükürt oranını azaltmak için gaz temizleme sistemi olan scrubber eklemek.

HSFO'lardan LSFO'lara doğrudan geçiş yapmak en basit seçenek olarak gözüküyor. MGO (Marine Gas Oil) gibi yakıtlar düşük sülfürlük içeriğe sahiptirler, ancak HSFO'lara göre çok daha pahalıdır. Buna rağmen Kuzeybatı Avrupa ve Kuzey Amerika'da faaliyet gösteren gemilerin çoğunluğu bölgelerde bulunan emisyon kontrol alanları nedeniyle zaten MGO kullanıyor.

Scrubber kurmak ve LNG kullanmak ise karmaşık ve daha maliyetlidir. Scrubber'ların gemilerin arka kısımlarına kurulması gereklidir ve dünya genelinde gemilerin sadece yüzde 2'si tarafından tercih edilmektedir. LNG kullanımında ise gemilerin sistemlerinin düzenlenmesi gerekmektedir ve bu düzenleme oldukça maliyetli olduğu için tercih edilme ihtimali düşüktür.

IMO 2020 düzenlemelerinin uygulaması IMO tarafından yapılmaktadır, kontrolleri ise liman devlet kontrolleri ve bayrak kontrolleri tarafından yapılacaktır. Bu makamlar düzenlemenin ihlalinin gerçekleştiğini belirlemek için bunker teslim notlarını, gemi belgelerini ve bunker örneklerini kullanacaklar.

IMO 2020 düzenlemelerinin ihlali, gemilere el konmasına ve kaptanların hapis cezası almalarına neden olabilir.

ABD Adalet Bakanlığı tarafından 2019 Ağustos ayında Ocean Princess isimli bir tankerde kullanılan yakıtta Karayip emisyon kontrol alanının belirlediği 0,1 kükürt oranının aşıldığı gerekçesi ile tankerin sahibi ve işletmecisi 3 milyon dolarlık cezaya çarptırıldı. Aynı zamanda yakıt kontrolleri için temmuz ayında bağlanan gemi eylül ayına kadar limanda durmak zorunda kaldı.

Bu durum gemi sahipleri

ve kiralama şirketleri açısından ciddi riskleri ve maliyetleri beraberinde getiriyor. Bu durumun bir yerden bir yere taşınan kargo sevkiyatlarını finanse eden bankalar ve finans kurumlarına etkileri nelerdir?

Son zamanlarda IMO, yüzde 0,5 kükürt sınırının tutarlı kullanılması adı altında bir dizi kılavuz yayınladı. Gemilerin nasıl denetlenmesi gerektiğini ve denetlenebileceğini gösteren bu kurallara ek olarak IMO 2020 uygulanırken, gemilerin seyahat sürelerinin ertelenmesini ve tutuklanmasını önlemek için yapılması gerekenler hakkında tavsiyeler de belirtildi. Bu iyi niyet göstergesine rağmen, gecikmeler kaçınılmaz olacaktır. Akaryakıtın test edilmesi ve denetlenmesi için geçen zaman, bir geminin rihimde kaldığı süre üzerinde önemli bir etki sahibi olacak ve limana giren gemilerin bekleme sürelerinde artmaya neden olacaktır.

Ayrıca uyumsuzluk durumunda, uyumsuz olan yakıtı değiştirene kadar limanlarda beklemek durumunda kalacak olan gemiler, hem zaman kaybına uğrayabilir hem de artan maliyetlerle karşı karşıya kalabilir.

Bu nedenle kargo sevkiyatına dâhil olan bütün taraflar için uygunsuzluk maliyeti yüksektir. Bankalar için IMO 2020 yönetmeliklerine uygun olmayan bir gemide sevkiyatın finanse edilmesi, teslimatta gecikme ve ödemenin serbest bırakılmasındaki olası bir gecikme Ocean Princess örneğinde olduğu gibi liman görevlileri tarafından tutulan gemiler için vasıta, kargo ve tayfa için en kötü senaryoyu doğurabilir.

Bu bağlamda bankaların ticaret finansmanı ekipleri, IMO 2020 düzenlemelerinden haberdar olmanın yanı sıra bu düzenlemelerin, işlerine getirdiği etkileri de aktif olarak anlamaları çok önemlidir. DNB, Citibank ve Société Generale gibi bankalarda gemi finans departmanları, bankaları ve nakliye operasyonlarını küresel taşımacılıkta bulunan emisyon seviyelerini azaltmak için tasarlanan çevresel inisiyatiflere bağlayan bir dizi tavsiye ile Poseidon Principles'i yayınladı. Bu ilkelerin, bankaların finanse ettiği gemiler tarafından taşınan mal ve ürünlere yönelik genişletilmesi de hoş bir girişim olacaktır.



Bureau Veritas
your reliable partner for
ships classification and certification

For further details please contact us:

Bureau Veritas

Bureau Veritas Deniz ve Gemi Sınıflandırma Hizmetleri Ltd. Şti.

Esas Maltepe Ofispark

Altayçeşme Mah.

Çamlı Sok. No: 21 Kat: 8 34843-Maltepe / İSTANBUL

Tel: +90 216 518 40 50

Fax: +90 216 518 39 05

Visit us at: www.bureauveritas.com.tr



BUREAU
VERITAS

Move Forward with Confidence

Küresel ticaret jeopolitiğinde yeni güzergâh: Kuzey Kutbu

**Araştırmacı-Yazar
Tuğrul Çamaş, küresel iklim değişikliği ile doğan Kuzey Denizi Yolu'nu jeopolitik ve ticari yönleriyle değerlendirdi**

Stratejik hamleler yapmak için coğrafyayı lehte kullanarak siyasi avantaj ya da üstünlük elde etme çabası, günümüzde artık daha etkin bir dış politika unsurudur. Bu nedenle jeopolitik, postmodern dünyada uygulanan küresel siyasette gerek bir kavram olarak gerekse uygulanan dış politika eylemleri üzerinde etkisini gün geçtikçe daha da çok hissettiriyor. Özellikle 21'inci yüzyıl dünya ekonomisinin en önemli sektörlerinden biri olan enerji ve uluslararası ticaret iletim ağı, jeopolitiğin aktif olarak kullanıldığı alanlardır. Ancak küresel üretimden ve ekonomiden daha fazla pay almak isteyen ülkelerin siyasi ve ekonomik güçlerini artırmak istemesi uluslararası ilişkileri daha karmaşık hale getirmiştir. Dış politika artık satranç tahtasında oynanan son derece karmaşık bir oyun haline gelmiştir.

ABD önderliğindeki "Batı" ile Rusya ve Çin gibi ülkelerin de içinde olduğu "Doğu" arasında yaşanan mücadelede jeopolitiğin etkisi daha da belirgindir. Tarihten bir örnek verecek olursak; her ne kadar lokal ölçekli stratejik bir hamle olsa da sonuçları itibarıyla Süveyş Kanalı'nın açılması

küresel bir hamledir ve dünya konjonktürünü tamamıyla değiştirmiştir. Uluslararası ilişkilerde Süveyş Kanalı günümüzde de hâlâ sahip olduğu jeopolitik önemini bu şekilde kazanmıştır.

Günümüz dünya siyasetine döndüğümüzde ise bu ve benzeri hamlelerin daha sık yaşandığını görürüz. Enerjiye olan ihtiyacın da artmasına bağlı olarak enerji üretimi ve enerji iletim ağlarının güzergâhı konusu üzerinde ABD ve Rusya arasında rekabet yaşanmıştır. Ukrayna'dan Avrupa'ya giden doğalgaz boru hatlarının vanası Ukrayna siyasi elitinin ABD veya Rusya yanlısı olmasına bağlı olarak açılmış ya da kapanmıştır. Ukrayna'daki mücadeleyi ABD yanlısı rejimlerin kazanmasıyla Rusya, enerji iletim ağları noktasında Ukrayna'yı egale ederek Baltık Denizi altından Kuzey ve Karadeniz altından da Güney akımlarını inşa etmiştir.

Ticaret yollarında ise ABD ve Çin arasında yaşanan ticaret savaşları aslında işin sadece görünen yüzüdür. Enerji iletim ağlarında Rusya'ya uygulanan bloke ticaret savaşlarının ortaya çıkmasıyla Çin'in de kuşatma altında kalmasına neden olmuştur. Çin, başta Çin Denizi olmak üzere geliştirmek istediği yeni ticaret yolları üzerinde farklı blokelere maruz kalmaktadır. Dahası bu bloklama çalışmalarını bazen diplomatik olmayan yolları da içermektedir. Yaşanan tüm bu gelişmeler ve rekabet bloke edilen ülkeleri yeni alternatif güzergâhlar aramaya itiyor. Bel-



Tuğrul Çamaş

ki de günümüzde bu alternatif güzergâhlar arasında en önemlisi Kuzey Deniz Yolu'dur.

Tüm bu arayışların yoğun olarak yapıldığı dönemde küresel iklim değişikliği bu ülkelere alternatif bir yol açmıştır. Özellikle 1980'li yıllar itibarıyla etkileri hissedilen küresel iklim değişikliğinin etkisiyle, Kuzey Kutbu'nda yaşanan buzul erimesi sonucu buzul alanlar yerini deniz sularına bırakmıştır. Bu durum kullanılabilir hale gelmesine neden olmuştur. Kutuplara gelen bahar, insanoğlu için bir felaket olsa da kutup bölgesine sınır ülkeler için hem yeni fırsatlar hem de yeni riskler oluşturmaktadır. Tabii bu durumun iki farklı sonucu bulunuyor. Birisi; doğrudan uluslararası ilişkileri ilgilendiren kıta sahanlığı ve enerji kaynaklarının nasıl kullanılacağı iken, diğeri; doğrudan uluslararası ticareti ilgilendiren konudur. Bizim bu konuya yaklaşımımız uluslararası ticaret açısından olacaktır.

Öncelikle ifade etmek gerekir ki; burada iki alternatifli bir yol bulunmaktadır. Bunlardan birincisi Çin ve Avrupa arasındaki ulaşımı sağlaması planla-

nan Kuzeydoğu Geçidi diğeri ise Alaska ve Kanada'nın kuzeyinde Grönland'a kadar giden Kuzeybatı Geçidi'dir. Peki bu yeni yol neden önemli? Rotterdam'dan Süveyş Kanalı'nı kullanarak Çin'e gitmek isteyen bir gemi 20 bin km (12,427 mil) yol yapmak zorundayken, kuzey deniz yolunu kullandığı takdirde 15 bin km yani yaklaşık 9,320 mil yol yapacaktır. Rakamsal olarak Kuzey Deniz Yolu Süveyş Kanalı'ndan azımsanamayacak kadar az olduğu gibi zaman olarak da 15 gün daha kısadır. Tabii denizcilikte mesafenin azalması, başta yakıt ve personel giderleri gibi hususlarda olmak üzere hem deniz işletmeciliği hem de ticari ürünün ulaştırılma süreleri bakımından son derece önemlidir. Bu yeni güzergâh son 10 yılda yıllık bazda yaklaşık 20 bin ton yükten 20 milyon tona kadar büyük bir çıkış yakalamıştır. Çin devlet firmasına ait konteyner gemileri bu güzergâhı kullanmaya çoktan başlamışlardır. Enerji taşımacılığı için de önemli bir güzergâh olan Kuzey Deniz Yolu'ndan Norveç henüz 2012 yılında Japonya'ya doğalgaz satışı bile yapmıştır.

Bu gelişmeler, Bering Boğazı'nı jeopolitik olarak üzerinden geçen her iki güzergâh nedeniyle daha da önemli hale getirmiştir. Dahası her iki güzergâh Pasifik üzerinde yeni bir ticari yoğunlaşmaya neden olacaktır. Belki de Atlantik çağı kendi popülizmini Pasifik'le paylaşmak durumunda kalacaktır. Pasifik'in iki yakası muhtemelen daha önemli bir hale gelecek. Dünya nüfusunun yüzde 40'ına, dünya GSYMH'sinin yüzde 56'sına ve dünya ticaret hacminin ise yaklaşık yüzde 48'ine tekabül eden Asya Pasifik İşbirliği

Örgütü'nün de önemi daha da artacaktır.

Rusya, kendisi için çok yeni imkân ve fırsatlar sunan bu bölgede ticaretin gelişmesi için siyasi idari bir teşkilatlanma dahi oluşturmuştur. Rusya için öncelikli ticaret güzergâhı Kuzey Deniz Yolu olacaktır. Ancak büyük hacimli ticari hareketler için bu güzergâh altyapısal olarak henüz tam manasıyla hazır değildir. Bunun yanı sıra uluslararası ticaretin önemli limanları olan Fransa ve Hollanda limanları da etkinliklerini kaybetmek istemeyeceklerdir. Tabii, bu durum Türkiye için de farklı sonuçlar doğuracaktır. "Bir Yol Bir Kuşak" projesiyle Türkiye her ne kadar yeni kurulan demir İpek Yolu güzergâhında olsa da uluslararası ticaret güzergâhları bakımından vazgeçilemez değildir. Gerek Çin'den gelecek Avrupa'ya Rusya üzerinden giden demir yolu ağı, gerekse Kuzey Deniz Yolu ülke ticaretinin küresel ticaretten daha çok pay alması noktasında negatif gelişmelerdir. Ülke jeopolitiğinin tarihi önemini kaybetmesi hiç de olumlu sonuçlar doğurmayacağından Türkiye bu negatif gelişmelerin etkisini ortadan kaldırmak için özellikle enerji ve uluslararası ticaret alanlarında yeni projeler geliştirmelidir. Ticaret yollarından uzak kalmak, ülke ekonomisine zarar vereceği gibi ulaşım, lojistik ve taşıma gibi çok çeşitli alanlarda faaliyet gösteren firmaların da uluslararası ticaretten alması gereken pay azalacaktır. Bu bakımdan devlet, özel sektör dış ticaret alanında faaliyet gösteren sivil toplum kuruluşları ve örgütlenmeler çalıştaylar kurmak suretiyle fikir mutfağı oluşturmalıdırlar.



- SPARE PARTS
- SERVICE
- NEW BUILDING
- DESIGN



www.entechsemar.com
spare@entechsemar.com
info@entechsemar.com



Office Adress:

Aydintepe Mah. Sahil Bulvarı Cad. No: 126,
Denizciler Ticaret Merkezi K: 2 No: 57
Tuzla, İstanbul / TURKEY
P. +90 216 330 74 80
F. +90 216 330 74 06



Workshop Adress:

Aydintepe Mah. Sahil Yolu Cad.
No: 124/1 34947
Tuzla, İstanbul / TURKEY
P. +90 216 494 16 11-12
F. +90 216 494 13 21



Serter Tuçaltan

ANALİZ

Dz. Kurmay Albay Serter Tuçaltan, Türkiye'yi önümüzdeki dönemde siyasi yönü ağır basan hukuki bir mücadelenin beklediğine dikkat çekerken, söz konusu mücadeleye her yönü ile hazırlıklı olunmasının önemini vurgulayıp Mutabakat Muhtırası'nı destekleyici yeni adımların atılmasını ve bunların neler olduğunu ana hatlarıyla sıralıyor

Mutabakat Muhtırası'nın Birleşmiş Milletler Teşkilatı'na bildirilmesi

GKRY üçlüsünün Akdeniz'de ortak tatbikat gerçekleştirdikleri (Bu faaliyete iştirak eden İtalyan unsurunun takip eden günlerde Türk Deniz Kuvvetleri gemileri ile de bir eğitim yaptığı açık kaynaklara yansımıştır.) bir ortamda yapılan bu bildirim aynı zamanda söz konusu adımlara yönelik diplomatik cevabı da oluşturmuştur.

Mutabakat Muhtırası'nın imzalanması ardından geçen süre içerisinde Muhtıra'ya ilişkin olarak;

Türkiye adalara 12 deniz mili karasuyu imkanı tanınmasına karşı çıkıyor

AB tarafından; "üçüncü devletlerin egemenlik haklarını ihlal ettiği, deniz hukukuna aykırı olduğu ve bu nedenle üçüncü taraflar açısından hukuki sonuçlarının bulunmadığı", AB'nin üyeleri Yunanistan ve GKRY ile "yanlış anlaşılma imkânı vermeyecek şekilde dayanışma içinde olduğu" açıklaması yapılmış, ABD'nin Yunanistan Büyükelçisi tarafından, "ABD'li uzmanların görüşlerinin Türkiye tarafından sunulan görüşlerden farklı olduğu, ABD'ye ve 1982 BMDHS'ye göre Uluslararası Teamül Hukuku'nun bir meselesi olarak meskun adalara, ana karalar gibi yetki tanınması gerektiği, böylesi meselelere doğru yaklaşım tarzının; etkilenen devletlerin, tutumlarını göz ardı eden tek taraflı bildirimlerde bulunmak yerine diyalog kurulması" olduğu ifade edilmiş,

Ayrıca, ABD'nin Doğu Akdeniz'in bir ekonomik işbirliği ve fırsat bölgesi olmasını istediği ve enerji de dahil olmak üzere tüm meselelerin yeni işbirliği çerçevelerinin itici gücü olması yönündeki tutumunu muhafaza ettiği açıklanmıştır.

BM Genel Sekreteri söz-

cüsü tarafından, "BM'nin üye devletlerin denizler üzerindeki egemenliği, egemenlik hakları ve yetki alanı ile ilgili konularda bir pozisyon almadığını ancak kapalı veya yarı kapalı alanlar gibi belirli bölgelerde, üçüncü tarafların çıkarlarının özellikle dikkate alınması gerektiği" açıklaması yapılmıştır.

GKRY-Yunanistan ikilisinin hukuka aykırı uygulamalarının genel kabul gördüğü mevcut konjonktürde, Mutabakat Muhtırası'nın uluslararası toplum tarafından olumsuz yorumlar ile değerlendirilmesinin önemli bir çelişki, esasen yanlı bir tutum olduğu düşünülmektedir.

Zira; 1982 BMDHS sahilleri bitişik veya karşı karşıya bulunan devletler arasındaki deniz yetki alanı sınırlandırmasının hakça bir çözüme ulaşmak üzere anlaşma ile yapılmasını dikte etmekte (madde 74-75), bu yönü ile Uluslararası Adalet Divanı Statüsü'nün 38'inci maddesinde yer alan uluslararası hukuka atıfta bulunmaktadır.

Sözleşme esasen herhangi bir anlaşmazlık durumunda taraflar arasında uluslararası hukuk çerçevesinde hakça bir çözüm üretilmesini gerekli kılmaktadır.

Buna karşın GKRY 17 Şubat 2003 tarihinde Mısır ile Münhasır Ekonomik Bölge (MEB) Sınırlandırma Anlaşması imzalamış, ardından 2 Nisan 2004'te bu anlaşmaya istinaden sözde "Kıbrıs Cumhuriyeti" adına tüm Ada çevresinde 21 Mart 2003 tarihinden geçerli olmak üzere münhasır ekonomik bölge ilanında bulunmuştur.

GKRY'nin kendi statüsüne yönelik yorumlar saklı kalmak üzere, ilan ettiği sözde MEB koordinatları hiçbir özel durumu ve hiçbir sınırlandırma prensibini dikkate almadan, doğrudan ortay hat esasına dayandırılmış; Türkiye, KKTC ve Kıbrıs Türk halkı yok sayılmıştır.

Dolayısıyla hakça bir çözüm üretmeyen bu ilan daha en başta 1982

BMDHS'nin lafzına ve ruhu-na aykırı olarak gelişmiştir.

Bununla birlikte gerek AB'nin gerekse ABD'nin yaklaşımlarının beklentilerin dışında olmadığı düşünülmektedir. Doğu Akdeniz'de stratejik çıkarları olan iki güç odağının bölgedeki etkilerini azaltabilecek böylesi bir girişime olumlu yaklaşımları mümkün değildir.

Uluslararası toplum GKRY-Yunanistan ikilisine ayrıcalıklı mı davranıyor?

Diğer taraftan GKRY-Yunanistan ikilisinin, konuya üçüncü tarafların ortak edilmesi gayretleri dışında ilave adımlar atacağı da düşünülmektedir. Atılacak ilk adımlardan birinin Yunanistan ile Mısır arasında bir sınırlandırma anlaşması imzalanması ve bu anlaşmaya dayanarak Yunanistan ile GKRY arasında bir sınırlandırma yapılması olacağı, söz konusu yaklaşımın AB ve ABD tarafından da destekleneceği düşünülmektedir.

Bu anlamda Türkiye'yi önümüzdeki dönemde siyasi yönü ağır basan hukuki bir mücadelenin beklediği açık ortadadır. Şimdiki mesele söz konusu mücadeleye her yönü ile hazırlıklı olunmasında, Mutabakat Muhtırası'nın da yeni adımlar ile desteklenmesindedir.

Bu maksatla bir kısmını daha önceki yazılarımızda da ısrarla belirttiğimiz üzere atılması gereken yeni adımların;

■ Libya'nın ardından Mısır ile deniz yetki alanı sınırlandırmasının yapılabileceği bir ortamın oluşturulması,

■ Suriye ile deniz yetki alanlarının sınırlandırılması ve diğer işbirliği olanaklarının geliştirilmesi,

■ KKTC ile imzalanan

"Kıta Sahaneliği Sınırlandırma Anlaşması"nın MEB sınırlandırma anlaşmasına çevrilmesi,

■ Doğu Akdeniz Gaz Forumu (DAGF) veya Yunanistan-GKRY-Mısır-İsrail-ABD-Fransa bloğu gibi oluşumları dengeleyebilecek uluslararası işbirliği fırsatlarının yaratılması,

Bu amaçla;

■ "Tek Kuşak Tek Yol Girişimi"nden istifade edilmesi,

■ Akdeniz'de hidrokarbon ortaklıklarının tesis edilmesi gibi imkânların kullanılması,

■ Doğu Akdeniz'de GKRY ve Yunanistan ile ilişki kuran tarafları Türkiye lehine çevirebilecek adımların dikkate alınması,

■ GKRY-Yunanistan tezlerine hukuki bakımdan karşılık verecek bir başka argüman olarak Kaş açıklarındaki egemenlikleri tartışmalı Fener Adası ve Karaada'nın hukuki statülerinin uluslararası gündeme taşınması olabileceği düşünülmektedir.

Bu adımların atılması esnasında deniz yetki alanları konusunun çok uzun vadeli geleceğimizi etkileyeceğinden hareketle meselenin iç politika malzemesi olarak kullanılmaması, stratejik iletişim mesajlarının üçüncü taraflar yerine Türkiye'nin hak ve menfaatlerine odaklanması gerektiği düşünülmektedir. Diplomasi marifetiyle alınabilecek bu tedbirlerin Akdeniz'de daha etkin bir Türkiye oluşturulmasına önemli katkı sağlayacağı değerlendirilmektedir.

GKRY, KKTC ve Türkiye'nin haklarını yok sayıyor

ANALİZ

Dz. Kur. Kd. Alb. (E) Hakan Mehmet Köktürk, son günlerde iktidar tarafından tekrar gündeme getirilen ve yakın zamanda çalışmalarına başlanacağı açıklanan Kanal İstanbul projesinin, Türk Boğazları düğüm noktası için ne derece çözüm getireceğini değerlendirdi

Kanal İstanbul, Türk Boğazları düğüm noktası için beklenen çözüm mü?



Hakan Mehmet Köktürk

Kanal İstanbul son dönemde yapılan açıklamalar ile tekrardan ülkemizin gündemine oturmuştur. Hakkında çeşitli söylemler olan bu kanalın değerlendirilmesinden önce bazı tanımlamaları ve dünyadaki benzer bazı projeleri incelememiz gerektiğini düşünüyorum.

Bu tanımlamaların en önemlisi Choke Point (Düğüm Noktası) kavramıdır. Askeri stratejide, Düğüm Noktası silahlı bir kuvvetin hedefine ulaşmak için geçmek zorunda kaldığı, mücadele gücünü büyük ölçüde azaltan yerdir. Deniz Düğüm Noktası ise hem denizcilik açısından dar geçit olup, hem de stratejik konumu sebebiyle yüksek yoğunlukta trafiğe sahiptir.

Denizlerde emniyet (safety) ve güvenlik (security) vazgeçilmez iki kavramdır. Artan dünya nüfusu nedeniyle özellikle enerji ihtiyacının karşılanması açısından, emniyet ve güvenlikten taviz verilmeden, Deniz Düğüm Noktaları'ndan daha çok ve daha büyük gemilerin geçmesini sağlayacak projelerin uygulanması kaçınılmaz olmuştur.

Deniz Düğüm Noktaları içinde en önemlisi Hürmüz Boğazı'dır. Hürmüz Boğazı'nda deniz güvenliğini artırmak ve seyir emniyetini sağlamak için başta ABD olmak üzere pek çok ülke askeri gücün kullanılmasına da dahil çaba harcamaktadır. Diğer önemli Deniz Düğüm Noktaları'ndan Süveyş Kanalı'nda 2015'de ve Panama Kanalı'nda ise 2016'da tamamlanan projeler ile gemi geçiş kapasiteleri artırılmış ve daha büyük gemilerin geçmesine imkân sağlanmıştır.

Türk Boğazları da günde 2,9 milyon varil ham petrol geçişi ile en önemli ilk yedi düğüm noktası içinde yer almaktadır. "İstanbul Boğazı'ndaki trafiği azaltacağı ve riski en aza indireceği" açıklanan Kanal İstanbul projesi gerçekten de Türk Boğazları'ndaki sorunları çözebilecek midir?

Hürmüz Boğazı'nda özellikle güvenlik konusu ön plana çıkarken, Türk Boğazları'nda ise emniyet konusu ön plana çıkmaktadır. İstanbul Boğazı, 700 metreye varan dar yerleri, 80

dereceye varan 12 adet keskin dönüşü, ortalama 3-4 deniz mili olan yüzey akıntısı ile özellikle büyük gemilerin emniyetli geçişi açısından büyük sıkıntılar yaratmaktadır. İstanbul Boğazı'nda 2016 ile 2019 ilk yarısı arasında 65 gemi kazası meydana gelmiştir.

Çanakkale Boğazı ise, özellikle Nara Burnu sert dönüşü, güçlü akıntısı ve bölgede bulunan yerel deniz trafiği ile yine büyük gemilerin geçişinde sıkıntılı bir yerdir. Çanakkale Boğazı'nda 2016 ile 2019 ilk yarısı arasında 18 gemi kazası meydana gelmiştir. Türk Boğazları geçişlerinde özellikle büyük gemiler için endişeler varken, 2018'de bir önceki yıla göre geçen gemi sayısı yüzde 4,4 azalırken, toplam gemi tonajının yüzde 2,5 artması daha büyük gemilerin Boğazlarımızı kullanmaya başladığını göstermektedir.

Şimdi bu gerçekler ışığında, Türk Boğazları'ndan geçecek petrol miktarını artıracak ve daha büyük gemilerin geçmesine neden olacak bir proje de Ekim 2018'de tamamlanmıştır. Bu proje ile Hazar Boruhattı (Caspian Pipeline) genişletilerek, Batı Kazakistan petrolünün de Karadeniz'e ulaştırılması sağlanmaktadır. Bahse konu yeni proje ile mevcut 730 bin varil olan günlük boruhattı kapasitesi, günlük 1,4 milyon varile çıkarılmaktadır. Projede Rusya, ABD, Kazakistan, İtalya ve Hollanda şirketleri mevcuttur.

Türk Boğazlarında tespit edilen bu sorunun çözümü için risk değerlendirmesi yapıldığında, Boğazların geçişinde yaşanabilecek büyük kazaların insan, çevre ve deniz yaşamına verebileceği zararların önlenmesi için ilave tedbirlerin alınması gerektiği açıkça görülmektedir.

Çevreye ve denizlerin ekolojik yapısına vereceği zararlar, bölgenin deprem bölgesi olması, yeni açılacak Kanal'dan daha büyük ve daha çok geminin geçecek olması, gemi geçişleri esnasında olabilecek arıza, yangın tehditlerinin devam edebilecek olması, Montrö Antlaşması'nın statüsü, İstanbul'un ve hatta Trakya'nın savunulmasına kadar duyulan endişeler Kanal İstanbul'un

alınması gereken ilave tedbir için doğru bir seçim olmadığını düşündürmektedir. Ayrıca Kanal İstanbul çözümü ile Çanakkale Boğazı için bilinen hiçbir önlem alınmadığı gerçeğinden hareketle, Kanal İstanbul sayesinde artacak trafik ile Çanakkale Boğazı ve çevresindeki yaşam alanları için tehlikeler daha çok artmış olacaktır.

Akla gelen soru; sadece İstanbul Boğazı'nda değil Türk Boğazları'ndaki trafiği azaltacak ve riski en aza indirecek başka bir

tedbir alınmaz mı?

Düğümü aynı bölgede çözümler üreterek çözmeye çalışmak yerine, sadece İstanbul Boğazı değil Çanakkale Boğazı'nın da petrol taşıma yükünü azaltıcı, hatta tamamen ortadan kaldıracı, zaten petrol botuhattları ile Karadeniz Limanlarına gelen petrolün, Bakü-Ceyhan gibi bir boruhattı ile Doğu Akdeniz limanlarımıza ulaşmasına imkân sağlayacak çözümler neden değerlendirilmemektedir?

Bu çözüm ile, Doğu Akdeniz'deki bir limanımızdan dünya piyasasına petrol ulaştıran ülkelerle, bölgemizde mevcut ve Mavi Vatanımızı etkileyen diğer konularda da işbirliği yapmayı sağlamış olmaz mıyız?

AL
FA
MİMARLIK



'PROVEN PERFECTION'

MİLGEM - PAKISTAN PNFT - LDG
TVEG - MOSHIP - KURYED

www.alfadecor.com

Gemide cinayetin çok dalgaları bütün sektörümüze yayılmış bir durumdayken bu yazıyı yazmak biraz güç. Başta ailesi olmak üzere herkesin başı sağ olsun. Geçtiğimiz yıllarda bir arkadaşımızın gemisinde buna benzer bir hadise yaşanmış, iki gemici ellerinde baltalarla bütün personeli esir almış ve kaptanın kamarasına dayanmışlardı. Gemi, Ukrayna açıklarında sürüklenirken, telefonda bütün bu süreci canlı yaşamıştım. Bu gözü dönmüşler, özel kuvvetlerle koordineli olarak sabaha karşı zapt edilebilmişti.

Hayat işte, denizde çalışmak zaten zor, bir de üstüne bunlarla uğraşılıyor denizcilerimiz.

Küresel olarak P&I yenilemelerinin yüzde 90'ının 20 Şubat'ta gerçekleşmesi, bu tarihin sigortacılar açısından bir milat olarak değerlendirilmesine yol açıyor ve 20 Şubat günü Londra'da farklı yerlerde büyük kutlamalar gerçekleştiriliyor. Herkes birbirine yeni yılın kutlu olsun bile demezken hayırlı yenilemeler diyor.

Yine yeni yeniden 2020/2021 P&I sigorta yenilemeleri



Emin Yaşacan

emin@kuzeymarine.com

Bu sene de skor değişmedi, uzun yıllar da değişeceğe benzemiyor. Gard, açık ara en büyük kulüp olma özelliğini halen elinde tutuyor. En yakın takipçileri ise neredeyse yarı hacimdeki North of England, UK P&I ve Standard Club ki tonajları birbirlerine çok yakın. Hizmet kalitelerine gelince sıralamanın aynı olduğunu söyleyemeyeceğim. Bana göre ve piyasa söylemlerine bakılacak olursa birinci sırada Standard Club geliyor.

Geçtiğimiz 3 yılda neredeyse hiç genel artış olmadı, bir tek

geçen sene West of England yüzde 5'lik bir artışa gitti. Bu sene ise kulüplerin bir kısmı yüzde 7,5'e kadar genel artış talep ediyor. Bu kulüplerin sırasıyla; London Club, North of England, Standard UK, Steamship ve Japan P&I olduğunu görüyoruz. Yüzde 5 artışı ise Shipowners Mutual ve Swedish Club'ta görüyoruz. West of England ise yüzde 2,5'i yeterli görüyor.

Bu yıl P&I kulüplerinin son 10 yılda topluca ilk defa para kaybettikleri yıl oldu. Ülkemizde

gayet aktif olan American Club ve London P&I performansları en kötü olanlardan maalesef. Son 3 senede neredeyse hiç prim artışı olmaması, yatırım gelirlerinin anlamlı rakamlarda olmaması ve arzın aynı sayıda olması ile her ne kadar talepte artış da olsa, hasarların yükselmesi ile yıllık bilançolarını tam oturtamadılar. Bu yıldan başlayan genel artışlar eminim American Club ile başlayan ilave prim talebi furyasını da tetikleyecektir.

Daha önceki yazılarımda da belirtmiştim, bendenize göre bir kulübün hizmet kalitesinin en önemli, belki de tek göstergesi ayrılış aidatlarının yüzdeleridir. Servis kalitesine güvenen bir P&I kulübü rekabetten korkmayarak bir üye memnun değil ve kulüpten çıkmak isterse ayrılış aidatı ödenmesi mecburiyeti koymaz. Ayrılış aidatları toplam 3 seneyi nakit kapatmak istenirse, neredeyse yıllık aidatın yarısını geçebilmektedir. Bu konuda en tartışmalı kulüpler sırasıyla American Club, Gard, London P&I, North of England, Skuld Swedish Club ve West sayılabilir. Diğer kulüpler ya ayrılık aidatı talep etmiyor ya da göz ardı edilebilir rakamlarda kalıyor. Bu arada bu ayrılık aidatı zorunluluğu halen sorumlu bir

konudur. Zaten rekabete kapalı olan kulüp değişikliği bir de ilave aidat talepleri ile iyice tekel haline geliyor ve armatörlerin sağlıklı seçme şansları azaltılıyor. Bu arada toplam 13 olan havuz üyesi P&I kulüplerinin, kasalarında 3 milyar doları geçen bir rakamın kulüp kasalarında durduğunun altını çizmemiz gerekiyor. Ayrılan üye burada duran parasını neden talep etmesin bu durumda? Yakın yıllarda bu oyunun kurallarının yeniden yazılması gerektiği ortada. Diğer kulüplere daha avantajlı şartlarda geçilmesinin önünün kapalı olması gerektiğinin, sistemin sağlığı açısından önemli bir kural olduğuna inanmaktayım. Tabi bu ilk yıl için geçerli, takip eden yılda yeni kulüp uygun görülen prim şartlarını sağlayacaktır.

Brokerlerin iyi bir hasar elleçlemesinin yanında en önemli görevleri, bu kulüp seçimi ve değişiminde ortaya çıkar. Yeni kulübün eski kulüpten daha iyi şartlar sağlayamayacağı kuralı, brokerler tarafından yumuşatılabilir.

Ayrıntılı rapor dileyen olursa, sağlayabiliriz.

Herkese hasarsız, kazançlı, akıl sağlığı yerinde bir yıl ve işleminizde kolaylıklar dilerim.



Broad capabilities, for broad seas.

PO Marine, with its expert staff trained in marine sector and high performance, delivers you the quality and fast service you deserve wherever you are in the world.

- The only company in Turkey that can offer all bunker types and services together to the marine industry
- The largest storage capacity and widespread storage terminal network with its own property in Turkey
- 7 marine terminals and 1 floating station positioned along the entire Turkish coastline
- 700.000 tons of fuel replenishment to more than 37.000 ships in the domestic & transit market every year with 12 barges
- An expert and qualified team consisting of insiders from the maritime industry
- Quality control procedures in 3 stages.

PO Marine. Your power at seas.

PO Marine

Petrol Ofisi

Phone: +90 216 275 3705 / +90 216 275 3719
e-mail: pobunker@petrolofisi.com.tr

İhracatçı için yeşil pasaport hakkı 4 yıla çıkartıldı

Resmi Gazete'nin 24.12.2019 tarihli sayısında, "Bazı Kanunlarda ve 375 Sayılı Kanun Hükmünde Karamamede Değişiklik Yapılmasına Dair Kanun" başlığıyla yayımlanan 30988 sayılı kararla, ihracatçılara verilen yeşil pasaport hakkı süresi 2 yıldan 4 yıla uzatıldı. Madde 12 olarak geçen kanun, "15/7/1950 tarihli ve 5682 sayılı Pasaport Kanununun 14 üncü maddesinin (A) fıkrasının yedinci paragrafında yer alan "iki" ibaresi "dört" şeklinde değiştirilmiştir" şeklinde açıklandı.

Konuyla ilgili değerlendirmelerde bulunan Türkiye İhracatçılar Meclisi Başkanı İsmail Güllü, "Küresel ticaretin yüzde 75'ine hâkim olan ülkelere ihracatçımızın kolayca erişebilmesini sağlamak adına, yeşil pasaport süresi

de 4 yıla uzatıldı. İhracatçılarımız artık bu pazarlarda daha uzun süre iş yapma imkânı bulacak," dedi.

Kısa bir süre önce, ihracatçılar için yeşil pasaport alma limitinin 1 milyon dolardan 500 bin dolara indirildiğini hatırlatan İsmail Güllü, "Her zaman üzerinde durduğumuz gibi ihracatçılarımızın iş yaptıkları pazarlara hızlı ulaşması ve rahat hareket etmeleri, mobilite kazanmaları çok önemli. Vize işlemlerindeki zaman kaybı azalacak ve ihracatçının hızlı hareket etmesi sağlanacak. Kararın ihracat hacmimize olumlu etkileri olacaktır. Bu kararlarla, ihracatçımız 2020'ye büyük bir motivasyonla ve yeni rekorlara odaklanmış olarak girecek," diye konuştu.

Melikoğlu: İzleyici değil oyun kurucu olacağız

Türk Loydu'nun yabancı limanlardaki denetlemlerde yakaladığı başarılı performansın Türk bayrağının beyaz bayraktaki devamına etkisinin büyük olduğunu belirten Türk Loydu Vakfı Yönetim Kurulu Başkanı Cem Melikoğlu ile Türk Loydu'nu ve faaliyetlerini konuştuk

Sizden 2019 değerlendirmesi alsak, geride bıraktığımız yılı Türk Loydu için nasıl değerlendirirsiniz?

2019 sonu ile geriye baktığımızda Türk Loydu'nda hayallerimizin önemli bir kısmını gerçekleştirebildiğimizi görüyorum. Yurtdışında elde ettiğimiz başarılar oldukça önemli. 2018 sonunda IMO'dan büyük mücadelelerle aldığımız GBS onayı ile başlamıştık 2019 yılına. IACS üyeleri dışında bu yetkiyi alabilen tek klas kuruluşu olmak Türk Loydu'na çalışmalarında hız kazandırmıştı. Bir şeyi istediğimizde akılcı ve planlı bir çalışma ile başarabileceğimizi herkes gördü. Arkasından Paris MoU'da 2019'da açıklanan dünya çapında yapılan değerlendirmede 8'inci sraya yükseldik. 2015'den beri "sıfır" tutulma oranı ile 14 yıldır yüksek performanslı klas kuruluşu olmak rakiplerimizin bile gıpta ettiği bir sonuç oldu sanırım. Türk Loydu'nun yabancı limanlarda yapılan denetlemlerdeki başarılı performansının Türk bayrağının beyaz bayrakta devamında etkisi olduğunu düşünüyorum ve ayrıca gurur duyuyorum. Sonuçta ülkemize, Türk bayrağına hizmet en doğal ve öncelikli görevimiz.

Savunma sanayinde de aktif rol üstleniyor, yeni işbirliklerine imzalar atıyorsunuz. Türk Loydu'nun bu alandaki faaliyetlerinden kısaca bahsedermisiniz?

Savunma sanayindeki başarılarımız devam ediyor. MİLGEM projesi ile başlayan, TCG Alemdar, TCG Sancaktar, TCG Bayraktar ile devam eden, TCG Anadolu uçak gemimiz ile taçlanan süreç; Türkmenistan, Katar, Pakistan ile devam ediyor. Savunma sanayinde ihracata başlamak çok güzel bir gelişmeydi. Çünkü satılan her askeri gemi ile Türk Loydu'nun hizmetleri de satılmakta, Türk yan sanayi ürünlerinin ihracat şansını artmakta, dış pazarlarda gelişmekte ve savunma sanayi piyasalarında yer almaktayız. 150'ye yakın askeri gemi klasi ile artık dünya çapında tecrübeli bir klas olduğumuzu rahatlıkla söyleyebiliriz. Yakın gelecekte Milli Denizaltı-MİLDEN projesi ile savunma sanayimizin bir başarısına daha katkı vereceğiz. Denizaltı kurallarımızın geliştirilmesi ve istenen seviyeye gelmesi için

5 SORU CEVAP

çalışmalarımızı başlatmış bulunuyoruz. Askeri Klaslar Birliği NSCA'da bu sene başkan yardımcısı, gelecek yıl da başkan olmamız, IMO'nun askeri eşdeğeri sayılan INSA'da konsey üyesi olmamız yazılan yeni askeri kurallarda söz sahibi olmamız açısından çok önemliydi. Türk Loydu artık proaktif roller alarak izleyici değil oyun kurucu, kural koyucu olacak.

Sondaj ve sismik gemilerimizi de klasınıza aldınız, bu güzel gelişme.

Yüksek stratejik öneme sahip olan Fatih ve Yavuz sondaj gemilerimizin her ikisinin de klasımıza alınması ayrıca önemlidir. Güzel bir haber olarak yakında bir üçüncü geminin de yolda olduğunu söyleyebiliriz. Türkiye'nin ilk yerli üretim sismik araştırma gemisi MTA Oruç Reis gemisini klaslayan Türk Loydu sürekli kendini geliştiren ve yenileyen bir yapıdadır artık. Türkiye'nin Akdeniz'de vermekte olduğu mücadelede ulusal kuruluşumuz olan Türk Loydu'nun görev almasının önemi yakın gelecekte çok daha iyi anlaşılacaktır.

Dünya farklı bir teknolojiye evriliyor. Bu değişimi Türk Loydu olarak nasıl takip ediyorsunuz, ne gibi değişiklikler yapıyorsunuz?

Dijital dönüşüm ve yeni endüstriyel devrimin etkisini hissettirdiği ve hızını artırdığı günümüzde hemen hemen her sektör doğrudan veya dolaylı biçimde bu dönüşüme ayak uydurma zorunluluğu ile karşı karşıya kalmıştır. Dünyada önemli klas kuruluşları da kendi alanlarına yeni teknolojileri dahil ederek verdikleri hizmetlerin kalitesini artırmakta ve geliştirmektedirler. Biz de gelişen ve değişen teknoloji trendlerine uyum sağlamak amacıyla kendimizi sürekli geliştiriyoruz. Dünyanın ilk tam elektrikli römorkörünü, tam teknik adıyla "Pil Beslemeli Sıfır Emisyon Römorkörü" klaslaması gurur duyduğumuz bir başka konu. Dijitalleşmeyi etkili şekilde kullanarak süreçlerimizi hızlandıracak, sektörümüzde daha verimli olacağız. Epass, dijital plan onayı ile başladığımız süreç, sörveylerin dijitalleşmesi ile devam edecek. Uzaktan sörvey ve sörveylerde dron kullanımı üzerine çalışmalarımızı hızla sürdürüyoruz. Yeni şirketimiz TL Teknik A&T Ltd Şti sayesinde AB kökenli fonlarla alıp başarıyla gerçekleştirdiğimiz SEAMAP ve NEOCOL projelerini de eklemem lazım. Gelişim hiç durmamalı, hep ileriye ama daima ileriye doğru devam etmelidir.

Hem denizcilikte hem de karasal endüstride hedef kitleniz Türk Loydu'nu neden tercih etmeli? Sizi rakiplerinizden ayıran en büyük özelliğiniz nedir?

Denizcilikte de karasal endüstri alanında da ülkemizin en tecrübeli, deneyimli teknik uzmanlarına sahibiz. Personelimizin teknik uzmanlıklarının yanı sıra çok da özverimli olduklarını söylemem lazım. Yoksa bu kadar kısa zamanda bu kadar yüksek başarı performansını yakalamak pek mümkün olamazdı. Bakıldığında ülkemizdeki



da kendi devletlerinin çeşitli dış politikaları nedeniyle sizi kolayca bırakıp gidebilirler ama ulusal klas kuruluşumuz olan Türk Loydu hep buradadır, şanlı Türk bayrağı ülkemiz ve dünya denizlerinde dalgalandıkça da olmaya devam edecektir.

Karasal endüstriyel faaliyetlerimizde görev aldığımız pek çok alan var. Köprüler, termik santraller, İstanbul Havalimanı ve dev stadyumlarımızın kontrolleri ilk akla gelenler. Devam eden Çanakkale Köprüsü'nde aldığımız görevler çelik yapılarıdaki uzmanlığımızın doğal bir sonucu. Nükleer Akkuyu Santralimizde başlayan hizmetlerimiz başarıyla devam etmekte. Endüstride IACS'ın eşdeğeri olarak görülen kuruluş olan TIC'de konsey üyesi olduk. Ulusal alandan uluslararası arenaya geçme, uluslararası kuralları hazırladığı kuruluşlarda etkin görev almak gelişme planımızın önemli bir parçası. Ülkemizin ihtiyacı olan katkı sağlayabileceğimiz stratejik alanlarda çalışmalarımızı sürdüreceğiz.



MARE
MARE SEA CLEANING SERVICES INC.




- Oil Spill Response
- Equipment Manufacture & Sales
- Emergency Response Services
- Risk Assessment & ER Plan
- OPRC-HNS-IMDG Code
- Training & Exercises
- Diving & Underwater Services
- R&D and Publications
- Oil Removal from wreck
- Industrial Tank Cleaning




mareclean.com [T](#) / [f](#) mareclean

Ramazanoğlu Mh. Çukurova Cd. No:21 34906 Kurtköy/Pendik İstanbul-Türkiye © +90 216 377 27 00 © +90 216 377 07 17

'Karar vericilerin tavsiye listelerinde yer alıyoruz'

'Deniz üzerindeki her şeyin üzerinde' sloganıyla dünya çapında hızlı bir markalaşma süreci yaşayan ve 41 yılı geride bırakan Data Hidrolik'in yat çalışmalarıyla ilgili Data Hidrolik Yönetim Kurulu Üyesi, Satış ve Pazarlama Direktörü Cem Hüroğlu ile konuştuk

**2019'u nasıl kapattınız? Ağır-
lıklı olarak daha çok yan
sanayi mi yoksa savunma
sanayi tarafında mı faaliyet
gösterdiniz?**

Oldukça iyi bir yıl geçirdik ve 2019'u iyi kapattık. 2017 yılı, yaklaşık 11 senenin 2006'dan sonraki en kötü yılıydı. 2017'ye göre, döviz bazında ciro artışı yaklaşık yüzde 40'ları buldu. Şu anda aldığımız siparişler ve görüştüğümüz konulara baktığımızda 2020, 2019'dan da iyi geçecek gibi görünüyor. Bu sene yaptığımız işin aşağı yukarı yüzde 35-40'ını ticari tekneler, gemiler ve römorkörler oluşturdu. Askeri projeler bu sene biraz daha azaldı ve yüzde 10-15 aralığına düştü. Dağılımın geri kalanını da yat ekipmanları oluşturdu. Geçtiğimiz yıl, yurtdışından yat ekipmanları talebi biraz daha ağırlık kazanmaya başladı.

Dağılımı topladığımızda yat ekipmanları pastadan büyüyen bir dilim almış gibi duruyor, doğru mu?

Tabii ki. Şöyle söyleyebilirim: Aşağı yukarı yüzde 55-60 oranında askeri ve ticari projelerle, yüzde 40-45 oranındaysa yat projeleriyle ilgilendik. Yat çalışmalarımızın büyük bir kısmı yurtdışından özellikle de Avrupa ülkelerinden gelen taleplerdi. Türkiye'deki yat inşası maalesef henüz yeterli kapasiteye çıkamadı. Fakat yurtdışındaki yat projelerinde bir hareket var. Almanya, Hollanda, şimdi İtalya'da da görüştüğümüz projeler var. Hatta Hırvatistan ve Polonya'da var. Bir sürü değişik ve büyük projeler için görüşmelerimiz devam ediyor. Uzakdoğu'dan Vietnam ve Endonezya'da görüştüğümüz büyük yat projeleri mevcut. Bu görüştüğümüz projeler, küçük değil, tamamı 67-80 metre civarındaki projeler.

Bu son gelişmelerle Data

Hidrolik yat alanında yeni pazarlara giriyor diyebiliriz. Bu projeler nasıl gelişti?

Endonezya'da ticari ekipmanlarla varız ama böyle bir yat projesi ile ilk defa bu pazarda çalışacağız. Bu da İngiltere üzerinden gelen değişik bir proje. Gelişen teknolojiyle birlikte internette de marka bilinirliğimiz arttı. Sektör liderlerinin yani dünya markalarının projelerinde kullandıkları firmaları duyurdukları ve önerdikleri listelerde biz de varız. Yat ve ticari projelerde görmeye başladık bunu. Bu tabii, bizim bilinirliğimizin arttığını gösteriyor. Bunun haricinde, fuar katılım ve ziyaretinde pek çok insanla tanışıyoruz. Müşteri ziyaretlerimiz oluyor. Mesela, yurtdışı satıştan bir arkadaşımız Vietnam'a gidiyor. Orada görüştüğümüz projeler, firmalar var. Yine listelere girdiğimiz devlet projeleri var, onlara da ziyaretlerde bulunacağız. Yurtdışı ayağımızı giderek güçlendiriyoruz.

Bunun haricinde şu an Fransa'da inşa edilen ve Kuzey Afrika ülkelerine yapılan askeri botlar, devriye botlarının dümen sistemleri ve ırgatlarında da varız. Dediğim gibi, yurtdışı ayağımız artarak devam ediyor. Bu güzel bir gösterge ve bu artışın bu şekilde devam edeceğini umuyoruz. Ülkemizdeki yat inşası da oldukça hareketlendi, umarım ticari tekne tarafındaki ivmeyi yakın zamanda yakalar.

2020 bizim açımızdan iyi bir yıl olacak gibi gözüküyor. Çalışmalarımız yurtdışındaki bilinirliğimizi artırmak üzerine. Bu konuda aşağı yukarı son 3-4 yıldır daha fazla mesai harcıyoruz. Yurtiçinde de varız ve varlığımızı daha da artırmak istiyoruz.

Offshore 2021-2022'ye doğru tekrardan cazibeli hale gelecek. Bu konuda herhangi bir girişiminiz var mı? Yani, yeni ürün geliştirme ya da müşterilerden inovatif beklentiler var mı?

Yaklaşık son 10 seneye baktığımızda çok fazla ürün iyileştirmesi yaptık ve yeni ürün geliştirdik. Bizde özellikle yeni ürün kısmı, tamamen müşteri talebiyle devam eden bir kısım. Ürün iyileştirmelerini belli ürün grupları için belirli periyodlarla yapıyoruz ama yeni ürünün dizaynı ve oluşturulması kısmı müşterilerden gelecek talep üstüne şekilleniyor. Dönem dönem yeni ürünler çıkarttık. Özellikle balıkçı ve balıkçı destek teknelerinde, Norveç ve civar pazarlardan



Cem Hüroğlu

istenen belli donanımlar oldu. Bunlar yapılmıyordu, Türkiye'de benim bildiğim yapan da yoktu. Biz, talep edilen ürünleri dizayn ettik ve yaptık. Hatta şu anda mevcut projelerde de kullanılıyor. Askeri projeler için de ticari veya yat projeleri için de yeni ürün çalışmalarımız mevcut.

En prestijli yatlarda hep Data Hidrolik tercih ediliyor. Çalıştığınız mevcut firmaların haricinde yeni firmalarla ilişkileriniz nasıl gelişiyor?

Türkiye'de inşa edilen yatların büyük bir çoğunluğunda, hatta yüzde 90'ın üzerinde bizim ekipmanlarımız kullanılıyor.

Yeni müşteri sayısı çok az piyasada, ağırlıklı belki yüzde 90 civarında eski müşterilerle devam ediyor ama yeni müşterilerimiz de oluyor tabii. Yani bu işe yeni girmiş, kendine bir tekne yapan müşteri olabiliyor. Dolayısıyla onlarla da çalışıyoruz. Türkiye'de inşa edilen aşağı yukarı 80 metre boylara kadar olan yatların tamamına yakınında bizim malzemelerimiz var. Bizim bir avantajımız da geniş bir paket olarak müşteriye ekipman sağlayabilmek. Dümen sistemi, zincir ırgatı, zincir kompresörü, hırça mapası, kış halat ırgatları, istendiği takdirde zincir ve çapalarıyla komple bir paket olarak verebiliyoruz. Bazen baş pervanesi, hidrolik sistemiyle beraber paketi daha da genişletebiliyoruz. Bu paketin içindeki malzemelerin büyük çoğunluğu bizim imalatımız. Bazı malzemeleri dışarıdaki tedarikçilerimizden aldığımız durumlar olabiliyor. Yerli veya yabancı projelerin neredeyse tamamında proje mühendisleri bizi tanı-

dığı için marka bilinirliği açısından bir sıkıntı da yaşamıyoruz.

2020'de başlayacağınız yeni projeler var mı?

Son dönemde yeni tasarımlarımız ve artmasını öngördüğümüz projeler var. Özellikle savunma sanayi alanında. Bu yüzden, Ar-Ge merkezi olmak konusunda bir çalışma başlattık. Şimdi bunun hazırlıklarını yapıyoruz ve bugüne kadar Ar-Ge çalışmaları kapsamında epey yol kat ettik. Mühendislik kadromuzu güçlendiriyoruz. Şu anda teknik ofisimizde, 10 tane mühendis var, bu sayıyı 12'ye çıkartacağız. Artık bir işin ilk teklifinin verilmemesinden siparişe dönmesine ve imal edilip teslim edilmesine kadar geçen sürede daha fazla mühendislik bilgisine ihtiyaç var. Daha fazla teknik bilgiye ihtiyaç duyuyor müşteriler. İmalatta olsun, satış ve satın almada olsun mühendis arkadaşlarımız var. Daha nitelikli personel sayımızı artırmaya çalışıyoruz. Şu an 97 kişiyiz. Yaklaşık 27-28 kişi beyaz, geri kalan 69-70 kişi mavi yaka.

Yaptığımız ürünlerin ihracatını da düşündüğümüzde dünyada kabul görmüş pek çok tersanenin de kabul ettiği bir marka oluyoruz. Örnek vermek gerekirse; Damen tersaneleri, Damen'in Antalya'daki tersanesinin haricinde Hollanda, Birleşik Arap Emirlikleri, Vietnam ve Singapur tersaneleriyle çalışıyoruz. Şimdi başka tersanelerinden de talep var. Amels, Abeking&Rasmussen Alman tersanesi, onun haricinde Fransız Ocea, Piriou, Merre tersaneleri gibi birçok bilindik tersaneyle çalışıyoruz. İtalya'da Tay tersaneleri var çalıştığımız.

Polonya'da yeni görüşmeye başladığımız bir proje Sanreef Tersanesi'nin 49 metre kataranını yani en büyük kataranını olacak. Bu projelerin şu anda hepsi ile görüşme halindeyiz. Bu saydıklarım haricinde başka tersaneler de var görüştüğümüz ve konuştuğumuz.

Polonya, özellikle Almanya ve Hollanda gibi büyük Avrupa tersanelerinin taşeronu gibi çalışıyor. Diğer Avrupa ülkelerine göre de uygun fiyatlı bir işçilik var. Dolayısıyla çok tercih edilebiliyor ve ciddi bir imalat söz konusu. Dolayısıyla bizim de büyüdüğümüz pazarlar bunlar, yakın senelerde girdiğimiz çalışmamızın da artarak devam ettiği pazarlar. Bizim açımızdan olumlu bir gidişat bu.

Türkiye'deki gemi inşaat sektörü için Avrupa Tersanelerinin büyümesi bir risk oluşturuyor mu? Bir işadamı olarak nasıl değerlendiriyorsunuz?

Pasta belli bence, pasta ne kadar çok bölünürse dilimler o kadar çok küçülüyor. Sonuçta bir yerde yakın komşularımızın büyümesinin bize negatif etkisi oluyor ama Türkiye gördüğüm kadarıyla 2019'da iyi bir ivme yakaladı. Özellikle bazı tersanelerde çok ciddi bir hareket var. Anladığım ve gördüğüm kadarıyla iyi fiyat ve kaliteli iş yapılıyor ki müşteriler burayı tercih ediyor.

Yerlilik oranınız nedir?

Ürün gruplarına göre değişmekle beraber yüzde 80-95 aralığında değişen bir yerlilik oranıyla çalışıyoruz. Dolayısıyla dizaynlarımızda ve imalatlarımızda ağırlıklı yerli malı kullanmaya önem veriyoruz. Tabii ki kullandığımız her üründen belli kalitenin ve sertifikaların olması, bizim sektörümüzün olmazsa olmazlarından. Dizaynlarımızda olabildiğince buna dikkat ediyoruz. O konuda hassas, yerli malı kullanımına önem veren bir firmayız.

Data ailesi olarak sizi mutlu eden, yılın en büyük, en prestijli işi diyebileceğiniz gelişme ne oldu?

2019'da 400'ün üzerinde projeye satış yaptık. Çok prestijli, yenilikçi ve değişik projelerde çalıştık. Abeking & Rasmussen Tersanesi'nin yapacağı en büyük 117 metrelik bir yatın dümen sistemi siparişini aldık. Bu, dünyada bile sayılı projelerden biri. Bu projede var olmak bizim için güzel bir referans, iyi bir reklam. 2020'nin ilk çeyreğinde teslim edeceğiz.



gisas

SHIPBUILDING INDUSTRY CO. INC.

Safety & Fast Service is Our Priority



GISAS Shipbuilding Industry Co. Inc.

Tersaneler cad. No:24 34944 Tuzla İstanbul TURKEY T. +90 216 446 00 81 F. +90 446 06 83 www.gisasgemi.com

Scrubber'lı gemiler charter pazarında prim görüyor

Meltem Süloğlu

snp@pelikan.com.tr

Yıl sonu tatil dönemi her zaman S&P faaliyeti üzerinde yavaşlama etkisine sahiptir, ancak bu yıl 1 Ocak'ta IMO 2020 emisyonların son tarihi olacağı için bu değişikliklerin gemi fiyatlarını ve yatırımların nasıl etkileyeceği furuma eklenen "belirsizlik"tir. Satıcılar ve alıcılar, yeni yılda, scrubber takılmamış gemilere karşı scrubber takılan gemilerin nasıl olacağını ve bunker fiyat değişikliklerinin ve kullanılabilirliklerinin gemi fiyatlarını nasıl etkileyeceğini yakından tecrübe ediyor olacaklar. Scrubber takılan gemiler, özellikle VLCC'ler ve Capesize gibi daha büyük gemiler için charter pazarında büyük primler görüyor. Yeni düzenlemelerin öngörülmesiyle Yüksek Sülfürlü Fuel Oil (HSFO) fiyatları düştü. Örneğin, Singapur'daki HSFO fiyatları, 18 Eylül 2019'da yaklaşık 598 dolar seviyelerindeyken Aralık ayında 313 dolar seviyelerine gördü.

Eastern Pacific (Ofer Group), yeni bir 500 milyon dolarlık LNG dual

fuel gemi siparişi vererek toplamda verilen siparişlerin tutarını yaklaşık 3 milyar dolara ulaştırdı. Bu tip Eko tip dual yakıtlı gemilerde şu ana kadar endüstri lideri oldular. Siparişleri:

Kasım 2019'da, Shanghai Waigaoqiao Shipbuilding (SWS) Tersanesi'ne 2+2 opsiyonlu 209,000 dwt Newcastlemax siparişi verdi. Gemilerin kontrat fiyatı 68 milyon dolardır (karşılaştırma yapmak gerekirse, Çin'deki standart dizayn gemilerin fiyatları her bir gemi için 52 milyon dolardır). Kasım 2019'da, Guangzhou Shipyard International (GSI) Tersanesi'ne 2+2 opsiyonlu Suezmax tanker siparişi verdi. Gemilerin kontrat fiyatı 72 milyon dolar (yine bir karşılaştırma yaptığımızda Japonya'da standart dizayn gemiler 61 milyon dolar iken, Çin'deki standart dizayn gemiler ise yaklaşık 56-57 milyon dolardır). Ekim 2019'da, Hyundai Ulsan Shipyard, Kore tersanesine 11 adet 15,000 TEU konteyner siparişi verdi. Gemilerin her birinin kontrat

fiyatı 130-135 milyon dolar civarındadır. Eylül 2019'da, New Times Shipbuilding Tersanesi'ne 2 adet 115,000 dwt ice class 1C LR2 siparişi verildi. Tankerlerin teslim zamanı 2021 yılının sonlarıdır. Ağustos 2019'da 2+2 opsiyonlu Hyundai Mipo, Kore tersanesine, 2018 yılında ise, Hyundai Samho Heavy Industries Tersanesi'ne verilen 6 adet 15,000 TEU konteyner gemilerin her birinin kontrat fiyatı yaklaşık 120 milyon dolardır. 2017 yılında ise, Hudong-Zhonghua Shipbuilding ve Jiangnan Shipyard tersanelerine 9 adet 22,000 TEU konteyner siparişi verilmiştir. Gemilerin her birinin kontrat fiyatı 130 milyon dolardır.

2019 senesinde tankerlerde yeni inşa fiyatları pek bir yükseliş eğilimi göstermedi, ancak ikinci el fiyatlarda ciddi değişiklikler gözlemlendi. 2019 tanker değerleri tablodaki gibidir.

Kuru yükler

Newcastlemax: "AZUL FORTUNA" (203,095 dwt, Universal, Japonya, 2005

inşa) 15,8 milyon dolara Avrupalı bir alıcıya satıldı.

Capesize: "GOTIA" (178,010 dwt SWS, 2012 inşa) 23 milyon dolara Enterprises Shipping and Trading şirketine satıldı.

Mini Cape: "GRAND THALIA" (115,429 dwt, Shanghai Jiangnan Changxing H.I., 2011 inşa) 15,8 milyon dolara Ukraynalı alıcıya satıldı.

Kamsarmax: "MENARO" (81,061 dwt, Jiangsu Jinling, Çin, 2016 inşa) 22,75 milyon dolara satıldı.

Panamax: "PAN KYLA" (79,454 dwt, Jinhai, 2012 inşa) 11 milyon dolara satıldı. "PHOENIX BAY" (74,759 dwt, Hudong-Zhonghi, 2006 inşa) 8,25 milyon dolara satıldı. "QI XIANG 22" (75,658 dwt, Shanghai Shipyard, 2012 inşa) 14,1 milyon dolara satıldı.

Ultramax: "SANTA URSULA" (61,453 dwt, Imabari, 2012 inşa) satıldı. Satış fiyatı henüz belli değildir. Newbuilding Ultramax, Hull SS-214 (63,700 dwt, Tsuneishi Zhoushan) 28 milyon dolara Japon alıcıya satıldı.

Supramax: "IVS AUGUSTA" (57,689 dwt, Tsuneishi Cebu, 2015 inşa) special survey ve dry docked tarihi 2020 yılının Mart ayında dolacak olan gemi 18/18,5 milyon dolara civarında satıldı. "BAOXIANG" (56,810 dwt, Xiamen Shipbuilding, 2013 inşa) 11,6 milyon dolara Çinli alıcıya satıldı. Kardeş gemisi "BAOJI" (56,734 dwt, 2013 inşa) benzer oranlarda satıldı.

Handymax: "COSTAS L" (43,929 dwt, Daewoo H.I., 1997 inşa) 4 milyon dolara Çinli alıcıya satıldı.

Handysize: "MS ATLANTIC" (33,200 dwt, Qidong Daoda Marine H.I., 2010 inşa) 5,2 milyon dolara satıldı. "MS CHARM" (32,449 dwt, Zhejiang Hongxin Shipbuilding, 2010 inşa) 5,2 milyon dolara satıldı.

Tankerler

VLCC: "NEW MEDAL" (297,556 dwt, Shanghai Jiangnan Chan-

gxing, 2009 inşa) ve "NEW GLOBE" (296,481 dwt, Bohai Shipbuilding, 2009 inşa) her biri 42 milyon dolara satıldı.

Suezmax: "ASHKINI SPIRIT" (165,209 dwt, Hyundai Samho H.I., 2003 inşa) 19,4 milyon dolara Yunan alıcıya satıldı.

Aframax: "AEGEAN BLUE" (115,878 dwt, Samsung H.I. 2007 inşa) 22 milyon dolara Concord Maritime şirketine satıldı. Concord'un kardeş gemisi "AEGEAN NOBILITY" (2007) gemisini de alacağını düşünüyor.

LR1: "SPEED PIONEER" (70,514 dwt, Namura Shipbuilding, 2000 inşa) 6,1 milyon dolara satıldı. "GULF CASTLE" (74,999 dwt, Hyundai Mipo, 2009 inşa) 18,7 milyon dolara satıldı.

MR: "SAKURA EXPRESS" (45,718 dwt, Minami Nippon, 2004 inşa) 11,5 milyon dolara Elsa Navigation, Yunan şirketine satıldı.

"SOUTHERN JAGUAR" (19,997 dwt, Fukuoka, 2009 inşa) 14 milyon dolara Koreli alıcıya satıldı. "CAPE DALY" (12,755 dwt, STX, 2010 inşa) 6,3 milyon dolara Vietnamlı alıcıya satıldı.

Konteyner

"VERDI" ve "STRAUSS" (5,782 TEU, 73,235 dwt, Samsung, 2004 inşa) bir bütün olarak 24,5 milyon dolara satıldı. "ROBIN HUNTER" (4,380 TEU, 54,278 dwt, Daewoo, 2010 inşa) 12,2 milyon dolara TS Lines şirketine satıldı.

LPG


"VULCAN GAS" (73,851 cbm, Hyundai H.I., 1993 inşa) 8 milyon dolara satıldı.

Yeni inşalar

VLCC: Maran Tankers, Daewoo Tersanesi'ne 2 adet 318,600 dwt'lik gemi siparişi verdi. 2021 yılının ortasında teslim edilecek olan gemilerin her birinin kontrat fiyatı 95 milyon dolar. China Merchants, Dalian Tersanesi'ne 4 adet 307,000 dwt VLCC siparişi verdi. 2021 yılının sonlarında ve 2022 yılının ilk yarısında teslim edilecek olan gemilerin her birinin kontrat fiyatı 82,95 milyon dolar.

**KNOWLEDGE
PROTECTS,
EXPERIENCE
SAVES,
TEAMWORK
DELIVERS**

ALWAYS



KUZEYSIGORTA

www.kuzeyas.com

		OCAK 2019	ARALIK 2019
VLCC (300,000 dwt)	NB	90,5 milyon USD	91 milyon USD
	NB RESALE	92 milyon USD	99 milyon USD
	2014 İNŞA	66 milyon USD	75 milyon USD
	2009 İNŞA	42 milyon USD	50 milyon USD
SUEZMAX (160,000 dwt)	NB	61 milyon USD	61 milyon USD
	NB RESALE	62 milyon USD	71 milyon USD
	2014 İNŞA	44 milyon USD	53 milyon USD
	2009 İNŞA	27 milyon USD	36 milyon USD
AFRAMAX (150,000 dwt)	NB	50,5 milyon USD	51 milyon USD
	NB RESALE	46 milyon USD	55 milyon USD
	2014 İNŞA	33 milyon USD	40 milyon USD
	2009 İNŞA	21 milyon USD	27 milyon USD
PANAMAX-LR (70,000 dwt)	NB	44 milyon USD	43 milyon USD
	NB RESALE	41 milyon USD	43 milyon USD
	2014 İNŞA	30 milyon USD	32 milyon USD
	2009 İNŞA	18 milyon USD	19 milyon USD
MR TANKERS (51,000 dwt)	NB	36,5 milyon USD	37 milyon USD
	NB RESALE	36 milyon USD	39 milyon USD
	2014 İNŞA	27 milyon USD	29,5 milyon USD
	2009 İNŞA	17 milyon USD	18 milyon USD

Bir '2020'ye hoş geldiniz' yazısı

“Kimbilir daha neler bekler / Nelerin neresindeyim / Bu son olsun, çok yorulduğum” diyor ya şarkı; yalan değil, yorgunuz, ama umudu diri tutmak lazım. Yaşanabilir bir dünya için mücadeleye devam!

Yüce Yöney | Hal-i pürmelalimi-zi özetleyen güzel şarkıların yerini de zeminini de kaybetmediği bir yıl daha kaldı geride. Yılsonu muhasebemizde, 21'inci yıldan küçümsenmeyecek bir bölümü heba ettiğimizle yüzleştik. Yüksek ihtimaldir ki, herkes geleceğe yönelik planlarla, kendince beklentilerle, umutlarla girdi 2020'ye. Elbette yeni buse, muzır düşünce, bol neşe, boş zaman, güvenli alan, hayırlı evlat falan da lazım bu hayatta ama 2020'den asıl muradımız taze gıda, temiz su, bol oksijen, az iklim değişikliği, kesintisiz baş olmalı herhalde.

Çünkü...

Stockholm Banş Araştırmaları Enstitüsü (SIPRI), her yanı militarizm kokan dünyamızı deşifre eden bir rapor yayımladı geçen ay sonunda. Raporunda, 2018 yılında dünya çapında silah ve askeri teçhizat üretimi yapan en yüksek cirolu yüz şirketin listesi yer alıyordu. Bu şirketlerin toplam cirosunun 2017'ye göre yüzde 5,2 arttığı ve 348 milyar dolara ulaştığı söyleniyordu.

Ticaret üzerinden bakınca yüzleri güldüren bu verilerin anlamı şu aslında: Dünya ölçeğinde savaşlar, çatışmalar tüm dehşetiyle sürüyor, yani insanlar ölüyor, acı çekiyor, yerlerinden ediliyor. Yoksa bunca silahın sadece caydırıcılık faktörü dolayısıyla üretildiğini ve el değiştirdiğini mi düşünmeliyiz; kesinlikle hayır! Oyun yazarı Anton Çehov'un adıyla anılan tiyatro ilkesindeki gibi, silahı görürsaksan sonunda patlayacaktır.

Nitekim, yine Aralık 2019'da, Hamburg Üniversitesi'ne bağlı Savaş Nedenleri Araştırmaları Çalışma Grubu bunu bir başka raporla teyit etti. Bu raporda dünya çapındaki silahlı çatışmaların sayısında anlamlı bir değişiklik olmadığı ifade ediliyordu. Raporu göre, 2018'de 28 olarak kayıtlara geçen savaş ve çatışma sayısı geçen yıl 27 olarak belirlendi. 2019 yılında savaşlardan en çok etkilenen bölge, Afrika oldu. Afrika'da geçen yıl 10 savaş gerçekleşti. Çalışma grubunun

kriterlerine göre, rapora girebilmesi için savaştan taraflardan en az birinin bir hükümetin silahlı kuvvetleri olması gerekiyor. Yani, aslında dünyadaki çatışma ve savaşlar bu rapordan daha fazla olabilir.

SIPRI'nin yine 2019'da açıkladığı bir başka rapor bunu doğrular nitelikteydi. Rapor 2018'in başında savaş ve çatışmalar nedeniyle 68 buçuk milyon insanın yerinden, yurdundan olduğunu vurguluyordu ve bu insanların 25 milyonunun mülteci konumuna geldiğine dikkat çekiyordu.

Aynı raporun askeri harcamalarla ilgili kısmında, bu tip harcamaların arttığı, yani 2018'de devletlerin askeri harcamalara bir önceki yıla kıyasla daha fazla kaynak ayırdığı ifade ediliyordu. Askeri harcamaların olduğu rakam çok rahatsız ediciydi: 1,8 trilyon ABD Doları. Bu rakam, devletlerin Soğuk Savaş dönemiyle bile kıyaslandığında askeri harcamalara yüzde 76 daha fazla bütçe ayırdığının kanıtıydı. En fazla askeri harcama yapan ilk beş ülke olarak da ABD, Çin, Suudi Arabistan, Hindistan ve Fransa gösteriliyordu.

Su hakkı hayat hakkı

2020 dilekelerimizi dünya ölçeğinde tekrar ele alacak olursak mutlaka temiz suyu da katmalıyız. Malum, dünyadaki varlığımız gelecek on yıllarda da sürecekse, temiz su ve suya erişim en önemli sorunlardan biri olarak çıkacak karşımıza.

Birleşmiş Milletler'e bağlı UNESCO'nun geçen yıl hazırladığı 2019 Dünya Su Raporu bunun açık göstergelerinden biri. Rapora göre, iki milyar insanın temiz su kaynaklarına düzenli erişimi bulunmuyor. Oysa artık sağlıklı ve temiz içme suyunun temel bir insan hakkı olduğu tartışılmıyor bile. Ancak ne yazık ki, durum raporda belirtildiği gibi...

Raporu 4,3 milyar insanın sıhhi tesisat kullanmadığı gibi endişe verici başka veriler de vardı. Veya su nedeniyle çıkan çatışmalardaki artış gibi ki kelimenin tam anlamıyla ürkütücü bir tabloya işaret ediyor bu durum: Su yüzünden yeryüzünde 2000-2009 arası 94 çatışma kayıtlara geçmişken, 2010-2018 arasında 263 çatışma kayda geçti.

Keza, Dünya Doğal Kaynaklar Enstitüsü (WRI) de geçen yıl hazırladığı Su Riski atlasında, dünyanın yaklaşık dörtte birinde kuraklık ve su sıkıntısı olduğunu belirledi. Katar, İsrail, Lübnan, İran, Ürdün, Libya, Kuveyt, Suu-



di Arabistan, Eritre, Birleşik Arap Emirlikleri, San Marino, Bahreyn, Hindistan, Pakistan, Türkmenistan, Umman ve Botswana'yı su sıkıntısını en fazla hissedilen ülkeler olarak gösterdi. Türkiye ise dünyada en çok su sıkıntısı çeken 32'inci ülke. Hatırlatalım, su sıkıntısı sadece su derdiyle sınırlı kalmıyor; gıda sıkıntısı, iç kanışıklıklar, göç ve mali istikrarsızlık gibi büyük sorunları da beraberinde getiriyor.

Saymadım kaç yıl kaldı

Aralık 2019'da, Madrid'de düzenlenen Birleşmiş Milletler İklim Zirvesi'nin sonucunda ki hayal kırıklığını hatırlarsak, gelecek yıllara dair hayallerimizin başında neye yer vereceğimizi anlamamız çok kolay. Madrid'de katılımcılar küresel çapta yeni bir planın gündeme getirilmesi konusunda uzlaştı ama vaatler bir yana, birçok anlaşmazlık çözülemedi.

Germanwatch, Yeni İklim Enstitüsü ve Uluslararası İklim Eylem Ağı, zirveden kısa süre önce, Paris İklim Anlaşması hedeflerine ulaşabilmek için

acilen somut adımlar atılması gerektiği uyarısı eşliğinde 2019 İklim Değişikliği Performans Endeksi'ni açıklamıştı. Hiçbir ülke yeterli iklim performansı göstermediğinden ilk üç sıranın boş olduğu endekste dördüncü sırada İsveç yer aldı. İsveç'i Fas ve Litvanya izledi; Türkiye'nin performansı ise 50'nci sırada, "en düşük" dereceye sahip ülkeler arasında gösterildi. İklim performansı en düşük ülkeler ise Suudi Arabistan, ABD, İran, Kuzey Kore ve Tayvan olarak açıklandı.

İklim politikaları kategorisinde de Türkiye Avustralya ve ABD ile birlikte en kötü performanslı ülkelere sahip oldu. Bu durumunun en önemli nedeni olarak Paris İklim Anlaşması'nı henüz yürürlüğe sokmamış olması gösterildi. Benzer şekilde, enerji kullanımı kategorisinde de "çok düşük" performans gösteren ülkelere birisi olan Türkiye, sera gazı emisyonları kategorisinde "düşük", yenilenebilir enerjiler kategorisinde ise "yüksek" performanslılar arasında yer aldı.

Açlık oyunlarının eşğinde

Ve tabii iklim krizine bağlı olarak giderek büyüyen bir gıda krizi olduğunu da unutmamalıyız. Dolayısıyla önümüzdeki yıllardan söz ederken yaşam biçimimizi ve tavrımızı buna göre evrilmemiz gerektiğini vurgulayalım. Gıda krizinin bir gün hepimizi vuracağı gerçeğini bu yıl, 2020'de deneyimler miyiz bilinmez, ama çok uzak olduğunu söylemek de mümkün değil.

Birleşmiş Milletler'e bağlı Gıda ve Tarım Organizasyonu (FAO) 2019'daki küresel gıda krizi raporunda 53 ülkenin gıda sıkıntısı çektiğini açıklamıştı. Yemen ve Demokratik Kongo Cumhuriyeti ile Afganistan da acil gıda yardımına muhtaç ülkeler olarak duyurulmuştu. FAO'ya göre, 2018'de dünya genelinde 113 milyon kişi gıda sıkıntısı çekiyordu.

Evet, rahatsız edici veriler bunlar. Ama gerçek. Eğer yaşanabilir bir dünya umudumuzu diri tutmak istiyorsak önce gerçeği söylemekle başlamalıyız işe. Sonuçta, uzun vadeli dileklerimiz yakın geleceğimizdeki gerçeklere bağlı değil mi?!



Beethoven 250 yaşında

Ünlü Alman besteci Beethoven'in 250'nci yaş günü kutlamaları sanatçının doğduğu kent olan Bonn'da başladı. Etkinlikler Almanya çapında bir yıl sürecek.

Dünya müzik tarihinin en önemli ve ünlü bestecilerinden Ludwig van Beethoven'in doğu-

munun 250'nci yıl dönümü kutlamaları sıra dışı bir konserle başladı. Sanatçının doğum yeri Almanya'nın Bonn kentindeki Opera Evi'nde düzenlenen iki saatlik konser, salonu tamamen dolduran yaklaşık bin seyirci tarafından dakikalarca ayakta alkışlandı. Orkestra şefi

Dirk Kaftan yönetiminde Beethoven Orkestrası tarafından seslendirilen konserde, Beethoven'in "Koro Fantezisi" olarak da bilinen Opus 80 farklı düzenleme ile çalındı. Piyanist Olivia Trummer'in, eserin girişini caz formunda çaldığı konserde Çekya'dan Brno Filarmoni

Korusu da yer aldı.

Etkinliğe katılan Almanya Kültür ve Medya'dan Sorumlu Devlet Bakanı Monika Grütters, 17 Aralık 1770 tarihinde Bonn'da vaftiz edilen ve büyük olasılıkla bu olaydan bir gün önce doğduğu düşünülen Ludwig van Beethoven'in, "viz-

yoner, hümanist ve Avrupalı kimliğine inanan biri" olduğu nu ifade etti.

"Beethoven'i yeniden keşfetmek" sloganıyla 300'ü sadece Bonn'da olmak üzere Almanya çapında bir yıl boyunca konserler ve farklı etkinlikler düzenlenecek.

Empatiye Dönüş: Birden fazlası için tasarım

İKSV tarafından 26 Eylül- 8 Kasım 2020 tarihleri arasında düzenlenecek 5'inci İstanbul Tasarım Bienali, ziyaretçilerini, empatinin tanımı üzerine yeniden düşünmeye davet edecek. Küratör Mariana Pestana, Bienal'in başlığını "Empatiye Dönüş: Birden fazlası için tasarım" olarak açıkladı.

Empatiye Dönüş: Birden fazlası için tasarım, tasarımın birbirimizle ilişki kurmamızı sağlayan araçlara, platformlara ve arayüzlere sahip olduğu fikrinden yola çıkarak tasarımı "bağlantılı olma" hâline aracılık eden bir unsur olarak görmeyi deniyor. Empati sözcüğünün geçmişten günümüze seyrine bakarak tasarım için hislerle, tesirlerle ve ilişkilerle ilgilenen yeni bir rol hayal etmeyi hedefliyor.

Teknolojik hız ve çevre krizinin damgasını vurduğu bir dönemde 5'inci İstanbul Tasarım Bienali'nin ilgi alanında,



özen göstermeyi öne çıkaran uygulamalar, bağlantı kurmaya dair ritüeller ve duygularımıza aracı olan nesnelere yer alıyor. Yeni animizm ve yerel bakış açısına dair merak içeren Bienal, şeyler, insanlar ve her ikisi arasındaki ilişkileri düşünürken güneyin ve doğunun esin kaynaklarından yararlanıyor. 2020 Bienali, gün geçtikçe yekparele-

şen küresel dünyada yerel bilgiye ve bölgesel uygulamalara öncelik veriyor; her yaşta ve alandan profesyonel ve amatör katılımcıya çağrı yapıyor.

Mitleri ve ritüelleri kucaklayan bir Bienal

Empatiye Dönüş: Birden fazlası için tasarım, yemek masasında bir araya gelme-

yi ve paylaşmaya dair diğer gelenekleri coşkuyla kucaklıyor. Masalarla, tencerelerle ve sofraya takımlarıyla olduğu kadar sanal gerçeklik gözlükleriyle, dijital para birimleriyle ve çevrimiçi sohbet odalarıyla da ilgilenen 5'inci İstanbul Tasarım Bienali, kataloglamak ve sınıflandırmaktan kaçınıyor, mitlere ve ritüellere

kucak açıyor. Bienalin ortaya attığı temel sorulardan bazıları, tasarımın hangi ortak hisleri öne çıkardığına ve bir bakış açısından, bir boyuttan, bir bedenden fazlası için (ve onlardan yola çıkarak) nasıl tasarlayabileceğimize dair.

Bienal, bu sorulara empati anlayışımızı tekrar canlandırarak değinmemizi öneriyor.

Mariana Pestana'nın küratörlüğünü üstleneceği 5'inci İstanbul Tasarım Bienali'nde Billie Muraben asistan küratör ve editör yardımcısı, Sumitra Upham da programlar küratörü olarak görev alacak. Bienalin sergi tasarımını İstanbul merkezli kolektif Future Anecdotes üstlenirken, grafik tasarım Porto merkezli Studio Maria João Macedo imzasını taşıyacak.

Bienal, Mutfak ve Gözlemevi başlığı altında sergilerin yer alacağı iki ayı mekâna yayılacak.

Türkiye'nin ilk House of Cruising'i açıldı

Global pazarda 40'inci yılını kutlayan, 73 ülkede 554'ün üzerinde satış ofisi olan HIS Travel'ın Japonya'da 20 yıldan bu yana faaliyette olan Cruise Planet markası, geçtiğimiz yıl yepyeni logosu ile Türkiye'de de hizmete geçmişti. "Türkiye'nin Cruise arama motoru" mottosu ile yola çıkan Cruise Planet'in çatısı altında; bugün 13 adet 5 yıldızlı gemi şirketi, 8 adet 6 yıldızlı keşif gemisi ve tüm dünya nehirlerinde hizmet veren bir çok nehir gemisi bulunmaktadır. Dünya denizlerindeki gemi seyahatlerine dair hangi ürünler satılıyor ise, Türkiye'de bu ürünlerin satışını yapma hedefindeki Cruise Planet, okyanusların buluşma noktası sloganı ile misafirlerine en detaylı ve en doğru bilgiyi aktaran, kolay ulaşılabilen bir Cruise Showroom'u olmayı hedefliyor.

Ofislerine adım atılır atılmaz, misafirlerin kendilerini adeta bir Cruise gemisinde hissedebilecekleri ve aynı zamanda da



sıcacık bir ev ortamı samimiyetinde olan Türkiye'nin ilk "House of Cruising" konseptli ofisi Nişantaşı'nda açıldı.

Dünyanın bazı ülkelerinde örnekleri bulunan ancak Türkiye'de bir ilk olarak faaliyete geçen House of Cruising konsepti ile ilgili olarak Cruise Pla-

net Cruise Müdürü Onur Ovacık, "Her yolculuk bir hikâyedir ve her hikâye bir hayalle başlar. Bizim de bir hayalimiz vardı; denize bakmayı değil, denizde

olmayı isteyen herkes için bir ev tasarlamak! Cruise yolcularının beklediği ilgiyi, aradıkları hikâyeyi konuşarak anlayabileceğimize, o hikâyeye uygun deneyimleri onlarla birlikte bulup, kendi hikâyelerini yazacakları bir ev inşa etmek. Üstelik sadece cruise için değil, keşfetmek isteyen, yeni deneyimlere açık herkesin uğrak noktası olacak, deneyim günlerinde buluşacağımız, tatil Workshop'larında eğlenerek öğreneceğimiz, daha önce bizi tercih etmiş misafirlerimizle anılarımızı paylaşacağımız bir ev. Şimdi hayalini kurduğumuz o evi gerçeğe dönüştürüyoruz. Cruise Planet olarak misafirlerimizle ve keşfetmek isteyen herkesle kendimizi bir aile gibi görüyoruz. Gemi seyahatine ilgi duyan tüm seyahat sevenleri bu aile ortamını yakından görmeleri için yeni ofisimize bekliyoruz," dedi.



KİTAP KÖŞESİ

Kültür ve Toplum Güncel Tartışmalar

Kültür ve toplum, karmaşık sorunlar içeren konulardır. Bu yüzden akademisyenler arasında kültüre yaklaşım bakımından farklılıklar vardır: Kültür, mantıksal olarak iç içe geçmiş bir simgeler kümesi midir, yoksa ulaşılmak istenen toplumsal nitelikleri dayatan bir değerler toplamı mıdır? Kültür, kutsal ve kutsal olmayan hakkında duygu yüklü simgelerden mi, yoksa öte dünyadaki kurtuluş ilişkini metafiziksel fikirlerden mi müteşekkildir? Bu sorulara birbirinden farklı yanıtlar verilmiştir.

Kültür ve Toplum, günümüz sosyal bilimlerinde kültüre ilişkin mevcut belli başlı yaklaşımları çeşitli başlıklar altında tanıtmayı amaçlıyor. Burada yer alan makaleler, kendilerine özgü yaklaşımlarıyla, kültürün ne oranda bağımsız olduğunu, toplum ile kültür arasındaki karşılıklı ilişkilerin nasıl kurulması gerektiğini, kültürün kilit unsurlarının neler olduğunu ve bu unsurların kendi aralarındaki ilişkileri sorguluyor.

Bu derlemenin bir amacı da, kültür ve toplum konusundaki farklı savların her birinin hakikatin bir ögesini taşıdığını göstermektir.

Miras aldığımız metafizik idealar, modern kültürel yapılar için ayrıntılamaz bir ağ oluşturur ve iktidar sahibi kesimler, kültürel yapıları, meşrulaştırıcı araçlara dönüştürmeye çalışırlar ve bunu da genellikle başarırlar.

Yazar: Jeffrey C. Alexander, Steven Seidman

Çevirmen: Nuran Yavuz

Boğaziçi Üniversitesi Yayınevi



Ateşten Gömlek

Halide Edip Adıvar'ın, Ateşten Gömlek kitabı Kurtuluş Savaşı'nı ve milli mücadele ruhuyla cepheye giden, "Ateşten Gömleği" giyen kahramanları en içten duygularla anlatıyor. Bir toplumun yeniden varoluş mücadelesinin anlatıldığı romanda, "Bastığın yerleri toprak diye geçme, tanı" mısraları bir kez daha anlam buluyor.

Halide Edip Adıvar, her birini yakından tanıdığı roman kişilerini, yani silah arkadaşlarını içtenlikle, çağına ve yaşanan acı olaylara sorumlulukla tanıklık ederek anlatıyor. Bağımsızlık savaşımızı bütün gerçekliği ve canlılığıyla anlatan belki de en önemli roman, Ateşten Gömlek.

"Ateşten Gömlek de bundan böyle Anadolu'daki savaş, yıkım ve zaferlerin sözcüsü olacak, acılar kırık sevinçler ortasında 'yarın'ı özleyecektir. O kadar ki, romancı, Peyami'nin anlattığı korkunç gerçekleri insanlık için utanç verici bulur ve ne insanlığın ne Türkiye'nin bir daha böylesine acılardan geçmemesi temennisiyle, roman kahramanlarının bir 'kabus' gördüğünü ileri sürmekte kendini alamaz." Selim İleri.

"Göğsümde bir ölünün başından çıkmış bir tutam saç var. Beni onların ayakucuna gömmelerini yazdım. Bu bir hıyanet olur mu? Darılma İhsan kardeşim. Senin göğsün bir defa kanadı; bak benimki mezarın öbür tarafında da, top-rağın altında da, senin ayakucunda da her an kanayacak.

Yazar: Halide Edip Adıvar
Can Yayınları



Beyaz Zambaklar Ülkesinde

Rus edebiyatının büyük yazarlarından Grigory Petrov tarafından kaleme alınan Beyaz Zambaklar Ülkesinde, her sayfasında altı çizilecek önemli dersler veriyor. Dünya klasikleri arasında yer alan roman, uzun yıllar farklı ülkelerin egemenliğinde yaşamış bir toplumun kendi ayakları üzerinde kalkınmasını konu ediniyor. Hayatının önemli bir kısmını Finlandiya'da yaşamış olan Petrov; eserinde ülkenin ekonomiden eğitime, sağlıktan tanıma kadar birçok farklı alandaki gelişimini destansı bir anlatımla ele alıyor.

Beyaz Zambaklar Ülkesinde, medeniyete tuttuğu ışıkla her millet ve kültürden insanın okuması gereken eserler arasında yer alıyor. Cumhuriyetimizin kurucusu Mustafa Kemal Atatürk'ün de başucu kitaplarından olan eser, Türkiye'nin kurtuluş öyküsüne de ilham kaynağı oluyor. Atatürk'ün talimatıyla bir dönem okulların müfredatına da dahil edilen kitap, vatan bilincinin oluşması ve toplumsal gelişim için önemli bir kılavuz niteliği taşıyor.

Beyaz Zambaklar Ülkesinde adlı eserinde Petrov, 20'nci yüzyılın başında Finlandiya'nın Rusya'ya karşı verdiği bağımsızlık mücadelesini tüm yönleriyle ele alıyor. Kitap; bataklık bir bölgenin, üzerinde beyaz zambakların açtığı güzel bir alana dönüştürülmesini hem gerçek hem de sembolik yönüyle anlatıyor.

Yazar: Grigory Petrov
Koridor Yayıncılık



UZMAR®

7 / 24

30 KILAVUZ KAPTAN

29 DENİZ ARACI

MAKSİMUM VERİMLİLİK

SIFIR RİSK

TEK VİZYON

ÖNCE EMNİYET

1973'TEN BERİ



İZMİR • ÇANAKKALE • İSTANBUL • İSKENDERUN

UZMAR UZMANLAR DENİZCİLİK TİC. VE SAN. LTD. ŞTİ.

Akdeniz Mah. Cumhuriyet Bul. Erden İş Hanı No: 87 K:7
Pasaport - Konak 35210 İzmir / TÜRKİYE

Tel: +90 (232) 445 76 00 - Fax: +90 (232) 445 79 00
Web : www.uzmar.com.tr - E-mail: izmir@uzmar.net