

MarineDeal

NEWS

Mayıs 2020 Sayı: 149

Denizcilik & Ekonomi Gazetesi



Dünyayı sıkı bir ev ödevi bekliyor

Rakamların yüksekliği bir yandan virüsün etki alanının genişliğini gösterirken, aslında aynı zamanda virüs sonrası dönemde de hiçbir şeyin hem sosyolojik hem de ekonomik olarak eskisi gibi olmayacağına da işaret ediyor. Zaten son dönemde gelen açıklamalara kısaca bakarsak, bu işaretlerin net bir şekilde verildiği de göze çarpıyor. İtalya, Almanya, Fransa, İngiltere, ABD ve Çin gibi ülkeler mayıs ayı sonrası tedbirleri yavaş yavaş gevşeteceklerini açıkladı. Türkiye'de de Cumhurbaşkanı Erdoğan, nisan ayı itibarıyla, Covid 19 salgınında en kötünün geride kaldığını ve Ramazan Bayramı sonrası (mayıs sonu) bazı önlemlerin kaldırılacağını açıkladı. Ancak yine aynı ülkeler, Almanya'da olduğu gibi birçok komşu ülke ile olan sınırları açmama,

Koronavirüs salgını tüm dünyada hayatı kelimenin tam anlamıyla felce uğrattırken, karantinada yaşayan insan sayısı 1,5 milyarı aştı. Yine dünya genelinde virüs bulaşmış insan sayısı 2,5 milyonu aşarken, ölümlerle sonuçlanan vaka sayısı 200 binlere dayandı

ABD örneğinde olduğu gibi (21 milyon ABD'li işsiz diyerek) Green Card hakkı kazanmış göçmenlerin ülkeye girişini engelleme gibi daha korumacı önlemler almaya yöneliyorlar.

Ülkeler kendi içine kapanmaya devam edecek

Yine Çin, Covid 19 ile mücadeleyi büyük oranda başarıyla tamamlamış olmasına rağmen yabancıların (oturma izni olanlar dâhil) ülkeye girişi hala yasak. Öte yandan birkaç aylık karantinalar sonrasında virüsün 2020 yazında ortadan kaybolacağını düşünmenin tutarlı bir yaklaşım olmadığını belirten Harvard Üniversitesi Salgın Hastalıkları Bilimi Profesörü Marc Lipstich, "Virüsün aşısı ortaya çıktıktan sonra, ülkelerin nüfuslarının en azından yarısı aşı ile ya da hastalığı atlatacak virüse bağışıklık kazandıktan sonra önlemler kaldırılabilir. Bu çerçevede 2022'ye kadar sosyal mesafenin korunması, maske kullanımı ve zaman zaman uygulanacak

03»

for the English
edition 17»

RÖPORTAJ



'MİLDEN azami gizlilik içerisinde yürütülmelidir'

Güney Deniz Saha 26'ncı Komutanı ve Sahil Güvenlik 11'inci Komutanı Koramiral (E) Can Eroğlu'na MİLDEN ile ilgili sorular yönelttik. 26»

DOSYA



Covid-19 ile birlikte denizcilik nereye evrilecek?

Covid-19 geride bırakıldığında eğitimde, teknolojiye, kurallarda yaşanacak köklü değişimle denizcilik nereye evrilecek? 08»

GÖRÜŞ



Her mücbir sebep sigorta konusu olmayabilir

Veli Bilgihan Yaşacan, Covid-19 özelinde sigorta kapsamına girmeyen mücbir sebepleri değerlendirdi. 28»

JEOPOLİTİK Uluslararası ilişkiler komada

Koronavirüs salgını gezegende birçok olguyu eşitledi ve aynı gözetimsiz insanlığın fabrika ayarlarını test ediyor. 14»



TUGBOAT With Hydraulic Hybrid Propulsion System



Remote Operated Commercial Vessel



LNG Powered TUGBOATS

World Firsts BY SANMAR



sanmar.com.tr

Jotun yeni teknolojisiyle sualtında temizlik hizmeti sunuyor



Dünyanın önde gelen deniz boya markalarından biri olan Jotun; gemi dış kaplamasının sualtındaki alanlarında en zorlu şartlarda bile sualtı robotu ile temizlik sağlayan, devrim niteliğindeki "Hull Skating Solutions" (HSS) teknolojisini tanıttı.

HSS (Hull Skating Solutions), HullSkater isimli yeni sualtı robotu ile yüzey temizliği, deniz canlılarının yüzeylere tutunmasını engelleme, enspeksiyon ve uydu takibi ile gemilerin sualtı kaplamalarını kirlenmeye karşı koruyan yüksek performans hizmeti sunuyor. Bununla birlikte, son

teknolojiye sahip teknik servis hizmeti, performans ve servis garantileri de HSS dahilinde yer alıyor. Deniz sektöründe bir ilk olan HSS, sualtı kirlenme gelişimini takip etme ve yüzey temizliğini planlamadaki başarısını kullandığı özel algoritmaya borçlu. Bu algoritma sayesinde her gemiye özel performans izlemesi ve sualtı kirlenmesi başlamadan HullSkater sualtı robotuyla temizlik hizmeti sağlanıyor. Böylece, gemiler en zorlu çevresel koşullarda bile iş süreçlerine ara vermeden devam edebiliyor.

Devrim niteliğindeki ilk sualtı robot teknolojisi

Sualtı temizliği için özel olarak tasarlanmış ilk robot teknolojisi olan

Jotun HullSkater, Jotun HSS'nin en önemli parçalarından biri olarak yer alıyor. Bunun yanında Premium SeaQuantum Skate antifouling boya ve bir dizi hizmetle birlikte Jotun HSS, gemi operatörlerinin sualtı kirlenmesi daha oluşmaya henüz başlarken, ilk aşamalarında engellenmesini sağlıyor. Bu sayede yakıt maliyetlerinin, CO₂ emisyonlarının ve istilacı deniz türlerinin yayılmasını önemli ölçüde azaltıyor.

Kapsamlı garanti ve servis anlaşmaları ile HSS, sualtı kirlenme sorununu çözerek, armatörlerin daha kârlı ve sürdürülebilir bir yol izlemelerine yardımcı oluyor. Zorlu operasyonları olan tüm gemiler HSS kullandığı takdirde CO₂ emisyonları yılda en az 40

milyon ton azalacak.

4G kapsama alanı içinde uzaktan çalıştırılabilir

HullSkater sualtı robotu, sualtı kirlenmesi oluşmadan önceki bakterileri ve biyofilmleri gidermeye yarar. Bu sayede, yüksek performans ve armatörler için kesintisiz hizmet olanağı sağlıyor. Aynı zamanda yüzey temizliği, dalgıç maliyetleri, çevresel risk ve filo esnekliğini optimize etme ihtiyacını da en aza düşürüyor. HullSkater sualtı robotunun çalışma prensibi, elektrikli motorlarla donatılmış manyetik tekerleklerin sağladığı yönlendirme ve itici güç kuvveti ile gövdede kalmasına dayanıyor. Üzerinde bulunan kamera ve sensörler

sayesinde navigasyon ve gemi gövdesindeki sualtı kirlenmesi belirlenebiliyor. Özel olarak tasarlanan motorlu fırça sayesinde sualtı kirliliği yüzeydeki boyaya hasar vermeden önlenmiş oluyor. HullSkater, operatörün kontrol merkezine güvenlik kablosu ile bağlanıp dünyanın her yerindeki gemilerde 4G kapsama alanı içinde uzaktan çalıştırılabilir. Bu sayede, bir geminin enspeksiyonu ve sualtı temizliği, büyüklük ve koşullara bağlı olarak yalnızca yaklaşık 2 ila 8 saat sürüyor.

Dünya filosunun enerji tüketiminin yaklaşık onda birini oluşturan sualtı kirlenmesini oluşmaya başlarken önlemeye yarayan Jotun HSS, deniz sektörü için çığır açıcı bir çözüm olarak öne çıkıyor.

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: 149 (Mayıs 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

Ekonomi dünyasını sıkı bir ev ödevi bekliyor

01 » karantina önlemlerinin devamı gerekmektedir,” diyor. Uzmanlara göre, ülkeler bir süre daha önceliği kendilerine verip, kendi içlerine kapanmaya devam edecekler.

Türkiye zorlu koşullarda yakalandı

Yukandaki örneklerden de görüleceği gibi virüsün hem fiziki, hem sosyolojik hem de ekonomik açıdan hayatımızdan hemen çıkması pek mümkün görülüyor ve oyunu, dünya genelinde oluşan 'yeni normal'e göre oynamak gerekiyor. Öte yandan ekonomik olarak da virüsle mücadelenin yan etkileri her geçen gün daha da ağırlaşıyor. Ekonomistlere göre Türkiye, bu ani durgunluğa oldukça zorlu koşullarda yakalandı. Yüksek enflasyon, değersiz Türk Lirası, yüksek şirket borçluluğu ve yüksek işsizlik ile. Bu noktadan bakıldığında kriz sonrasında eldeki imkânları çok dikkatli kullanmak gerektiğinin altını çizen ekonomistler, şirketler, patronlar ve bireyler için de bunun böyle olduğunu, yatırım yaparken ve harcama önceliklendirirken bu noktalara dikkat edilmesi gerektiğini ifade ediyor.

Şirketler değişmek zorunda kalacak

Daha mikro bir perspektif ile bakıldığında, bu süreçte çok sert değişen tüketici alışkanlıklarının, pandemi sonrası dönemde de kalacağı öngörülüyor. Tüketicilerin harcama alışkanlıklarındaki değişimlerden, aldığı birçok hizmete kadar neredeyse her şeyin dijitale kaydığı bir dönemden geçiliyor. Şöyle ki, Bankalararası Kart Merkezi (BKM) verilerine göre mart-nisan döneminde 3 milyon tekil kredi kartı ilk kez online alışverişte kullanılırken, 2,5 milyon kredi kartı da ilk kez temassız harcamada kullanılmış. Uzmanlara göre, bu dönemde edinilen alışkanlıkların birçoğu önümüzdeki dönemde de kalıcı olacak. Akbank Strateji, Dijital Bankacılık ve Ödeme Sistemleri Genel Müdür Yardımcısı Burcu Civelek Yüce katıldığı bir televizyon programında bu noktanın önemini şöyle vurguluyor. "İçinden geçtiğimiz bu dönem gösterdi ki dijitalleşme bir tercih değil; çağımızın kaçınılmaz bir gerekliliği. İş dünyasının bu süreçten önemli öğrenimlerle çıkacağına kesin gözüyle bakıyorum. Bu süreç sonrasında tüm şirketler; çok daha çevik, çok daha hızlı karar alan, çok daha anlamlı dijital deneyimler yaratan, çok daha verimli çalışan kurumlara dönüşmek zorunda. Açıkçası iş dünyasını sıkı bir ev ödevi bekliyor."

Seçenek değil, zorunluluk

Pandemi dönemine kadar kuşkusuz devamlı olarak dijitalleşmeden bahsedildi. Online alışverişlerin

büyümesi konuşuldu. Dijitalleşme, şirketlerin fiziki varlıklarını sanal platformlar üstüne taşıyıp burada da bir varlık oluşturması olarak görüldü. Ancak içinden geçtiğimiz şu süreçte, fiziki varlığını sürdürmenin bir yolunun artık online olduğunu ve bunun bir seçenek değil zorunluluk

olduğunu küçük aile şirketleri bile anladı. Artık, herhangi bir boyuttaki işletmeyi dijital yatırıma ikna etmenin daha kolay olacağı, dijitalleşmenin belli sektörlerden, reel sektöre nüfuz edeceği bir döneme doğru gidiyor. Uzmanlara göre, dijital, dijitalle yakın, online ve depolanabilir her

şeyin yükselişini göreceğimiz köklü bir değişiklik bizleri bekliyor. Çünkü görüldü ki fiziki temasın olmadığı yerlerde sanal kimlikler çok önemli hale geldi. Şirketlerin web siteleri, iletişim ağları, internette ya da sosyal medyadaki profilleri yaşamsal fonksiyon sunar hale geldiler. Bireyler için

sanal kimlikler gerçek kimliğin önüne geçti. Uzmanlara göre, hastalık sonrası dönemde, teknolojiye daha fazla adapte olmuş, tasarruf eğilimi artmış ancak harcamamaktan mutsuz, verilerini gönüllü paylaşmaya hazır, devlete olan inancı ve gereksinimi artmış bireyler olacak.

GEDEN LINE

A NEW SPIRIT IN WORLD SHIPPING

www.gedenlines.com



Evrimden devrime...

Yeşim Yeliz Egeli

yesimegeli@marinedealnews.com

İnsanız. Tabii şimdilik... Akıllar yerinde hâlâ. Bakınız burası çok önemli: Hâlâ...

Gerçek anlamda 'insan' olabildik mi o da tartışılır ya... Neyse oraya hiç bulaşmayalım.

Yepyeni bir döneme evriliyoruz. Heyecan, endişe, bir tutam korku içine biraz da merak... Rahmetli Barış Manço'nun şifa karışımı şarkısı gibi oldu.

Barış demişken... Barışlar iyiler mi... Tanımıyorum ama isimleri barış, başları dik, alınları ak, elbette iyiler. Onlar omurgalı cesur iyilerden bu belli ama bu tuhaflık silsilesinde ne kadar iyi olabilir Barışlar, Muratlar, Hülyalar? Üzgünüz. Biraz flu olsa da olan biten tam bir orta oyunu misali halkın gözü önünde cereyan ediyor. Havsalar almıyor, sabır taşı taşacak...

Covid 19 ve sloganı: Devir değişti

Ülkenin zeki beyinlere ihtiyacı olduğu, Covid 19 ile bir kez daha anlaşıl-mışken hem de öyle böyle değil resmen beyinlere zorla kazınmışken Barışlar'ın

yazılarını okudum. Kitaplarını da okudum. Onca yazarın meslektaşları hakkındaki yazılarını da okudum. Anlaşılan o ki ortada ciddi bir haksızlık var. Peki neden? Tabii ya... Düşünüyorlar... Yerli ve milli düşünen, sorgulayan, insanını seven, koruyup gözetken cesur yürekler kolay yetişmiyor. Sahip çıkmalı. Hukukun üstünlüğünü savunan; adil, zeki ve vicdanlı iyi yürekliler "gereği düşünüldü" diyerek iyi olanı tez zamanda yapacak-tır...

Covid 19'un sloganı ne dedik: Devir değişti. Bakın burası çok önemli ve gelecekte neler olacağını tahmin etmesi hiç de zor değil çünkü üst akıl zaten tasarlamış ve yıllardır ekmiş ekeceğini kodlayarak. Gelecek tahmin edilmez tasarlanır. Tasarladıktan sonra da yaşanır-yaşatılır ama tüm bunlar için önce düşünmek farzdır.

Ne gerekiyormuş? Düşünmek. Bunu ortaya Cem Yılmaz gibi bırakıyorum. Bu yazı da "little little in the middle" tadında usul usul akıyor. İnsanız. Düşünerek

varolacağız.

Peki düşünmek için neye ihtiyaç var? Canı acımayan tek organımıza. Yaa.. Bizlerin kafatasının içinde başımızın üst kısmında ceviz içine benzeyen löp et var ya, işte biz insanlar ona beyin diyoruz. Yok yok hanımlara "beyin bilir" denilen beyin değil bu. Maymunlarda da var ama bizdeki başka... Yaradan bu organı en muhteşem eserinde, oraya, en üst kısma, "bilmek, yap-a-bilmek ve olmak"* için koymuş olabilir mi? Hani ünlü düşünürümüz var ya, "Hamdım, piştım, oldum" diyen... O belli bir devinimi geçirdim demek istiyor aslında. Eflatun'un Hocası ne diyor, "Bildiğim tek şey hiçbir şey bilmediğimdir." Peki ya Herakleitos, "Değişmeyen tek şey değişimdir." Türkiye Cumhuriyeti Devleti'nin kurucusu, fikrimizin rehberi Mustafa Kemal Atatürk ne diyor bizlere, "Hayatta en hakiki mürşit ilimdir, fendir." "Adalet mülkün temelidir."

Asırlık geleceği iyi ve iyilik üzerine tasarlayan bu güzel beyinlerin sözlerinin anla-

şını özetlersek; ne yapacağız? Sürekli öğreneceğiz.

Görüldüğü üzere koronavirüslü günler herkese aynı tesir etmiyor. Hepimiz aynı kapasitede beyin taşıyoruz diye düşünülebilir. Bazı beyinler var iyi, bazı beyinler var kötü. Bazı beyinler var çok kötü, evet evet bazı beyinler var ki çok çok iyi. Kimi beyin hemen anlıyor. Kimisi anlamıyor. Yaradılıştan ötürü mü, yoksa aile-çevre-okul sac ayağında yanlış mı kodlandılar muamma. Ama onlar önce insanlar. Burası gerçekten çok önemli.

Muamma demişken bir şarkı vardı Cem Özer'in yorumladığı, bir dörtlüğü geldi aklıma. Koronavirüslü günlerde düşünmeli bu sözler üzerine:

Zaman zaman sevgi kokan bir aşk bu / Muammalı hummalı aşk bu / Çarşambadan belli değil, perşembeler neye teşne... / Muammalı hummalı aşk bu

Bak ne diyor; çarşambadan belli değil perşembeler neye teşne... Ancak akıllı, meraklı, araştırmacı, soruşturmacı bir beyin, perşembenin gelişi çarşambadan belli olur der. Atalarımız gibi öngörülüdür çünkü geçmiş geleceğin öğretmenidir.

Ziyâ Gökâlp, bir gün: Harâbîsin harabatı değilsin, gözün mazidedir âti değil-din. Diyecek olmuş da, Yahyâ Kemal vermiş cevabı: Ne harâbî ne harabatıyım. Kökü mazide olan âtiyim.

Koronali günlerde her ulus kendi yarasını sarıp kendi kadim bilgisi ve birikimiyle bu derdin üstesinden gelmeye çalışıyor. Hekimlerimiz var, bilim insanlarımız var, aydınlarımız, gazetecilerimiz, mühendislerimiz var. Ooo var da var. Müsterihiz!

Bir yanda Covid 19 bir yanda 'insan'

Göreceğiz. Virüs mü evrim geçiriyor, insan mı? İnsan mı virüse darbe yapacak, virüs mü insana? Sevinmek değil bu haşa ancak şaşkıncı da, "egosu şişik gelişmişlikler" epey darbe aldı. Darbeyi kim mi yaptı? İşte orasını stratejistlere bırakalım. Onlar çözer. Dünya gözüyle bizler de öğreniriz.

Bu virüs devrimcigillerden yem mi yoksa bu tüylü tombik yapay mı? Bu arada unutmadan, kendi yapayını yapmaya kalkışan insanın ürettiği robotlar şimdilik dans ediyor, "ay ne kadar sempatik" diyenler az değil. Şimdi dans, ya sonra? Düşünelim.

Niye 10, 20, 30 yıl önce veya sonra değil de şimdi peydahlandı? Şüpheleniyor 'insan'. Düşünsenize; hafiyenin, üstelik eşgale de sahipsin onlarca delilin var şahidin var, katili yakalaman meselesi, ancak bir türlü gerçek bu diyemiyorsun. Larry ve Andy Wachowski kardeşlerin yazıp yönettiği "The Matrix" filmindeki Ajan Smith gibi her yerdeler o kadar birbirine benzer

ve çoklar ki! Film hatırlayacağınız gibi insanların 'seçim'leri üzerine çok iyi kurgulanmış 3 seriden oluşuyor. Serinin finali de başlangıçta olduğu gibi Neo'nun (iyi) seçimiyle son buluyor. Bu kült film bize, "seçimle geldik, seçimle gidiyoruz" diyor.

Her şey senin elinde...

Masum bir boğanın, canını çok yakan matadordan intikam alması gibi doğadan gelen bu mesaj... Sırtında saplı onca mızrakla sırf zevk için canı yakılan kızgın boğa, türbinlerde çığlık çığlığa bu vahşetten haz almakta olan seyircilere el sallayan matadoru bir anda yakalar ve sivri mi sivri o boynuzlarını matadora taktığı gibi havaya kaldırır ve sonra sıptıp bir köşeye atar. Ve hiç kimse korkudan o arenaya girmeye cesaret edemez ve matador artık yalnızdır.

Sorguladıkça müthiş kurgulanmış bu denklemin içinden çıkılmıyor. Ancak her yeni durum kendi çözümlerini içinde barındırır. İnsan varlığı Dünya için bir tehdit halini almışken, herkes düşünce-sinden veya inancından ötürü veya daha çok zenginleşmek ya da diğer dahalar için birbirini boğazlıyorken aniden Covid-19 hem sorun hem çözüm oldu.

Virüs mü evrim geçiriyor, insan mı?

Bir süreliğine evde olmamız ciddi bir amaca hizmet ediyor. Aynanın karşısına geçip şu iki soruyu kendinize sorun: Ölmek mi istiyorsun? Masum birinin ölümüne sebep olmak mı istiyorsun?

Doğa mı yaptı bunu yoksa Tanrı'nın özene bezene yarattığı insan mı? Şimdilik bilmiyoruz.

İyi ile kötü ne tuhaf hiç ayrılmıyorlar. İnsanın kötü olmasına sebep nedir? İnsanı iyiliğe götüren nedir?

Biz insanlar çekince elini doğanın yakasından, abidik gubidik isteklerimize gem vurunca kısa bir süreliğine, homini gırtlak tüketmeyince ne var ne yoksa... Onca betonları yığmayınca, fabrikalar fosur fosur tüttürmeyince filtresiz bacalarını... İyileşeceğiz.

Dogma öğretiler yerine sürekli bilime mi sarılırsak?

Uyuşmamak için Netflix izlemeyenlerdenim. Belki içinizden "büyük kayıp" diyorsunuz. Tabii bu durum size göre... Bu aslında benim 'seçimim'. Şimdilik. Okumayı tercih ediyor her kitapta kendi kısa filmimi çekiyorum.

Günlük okularım dışında hergün bu koronavirüslü günlerde bardağın dolu tarafını da görmeyi ihmal etmiyorum... İyi kalmak için çabalıyorum. Efendim? Ne dediniz?

"İyi ve kötü barışır mı?"
Eyhah! Yoksa... "Barış-tı-lar mı?"

*Optimum Denge Modeli, Tamer Dövcü



www.tktuzlashipyard.com
sales@tktuzlashipyard.com



"Quality & Punctuality"



TÜRKİYE'NİN DENİZ SAVAŞ YÖNETİM SİSTEMİ

PLATFORMLARI AKILLI HALE GETİRİYORUZ



P-235 ve P-72
Deniz Karakol Uçakları
(MELTEM)



Ada Sınıfı Korvet
(MİLGEM)

Çok Maksudlu Amfibi
Hücum Gemisi (LHD)

Test ve Eğitim Gemisi
(TVEG)

Amfibi Tank Çıkarma
Gemisi (LST)

Denizde İkmal Muharebe
Destek Gemisi (DIMDEG)



Barbaros Sınıfı
Fırkateynler

Gabya Sınıfı
Fırkateynler

Preveze Sınıfı
Denizaltılar

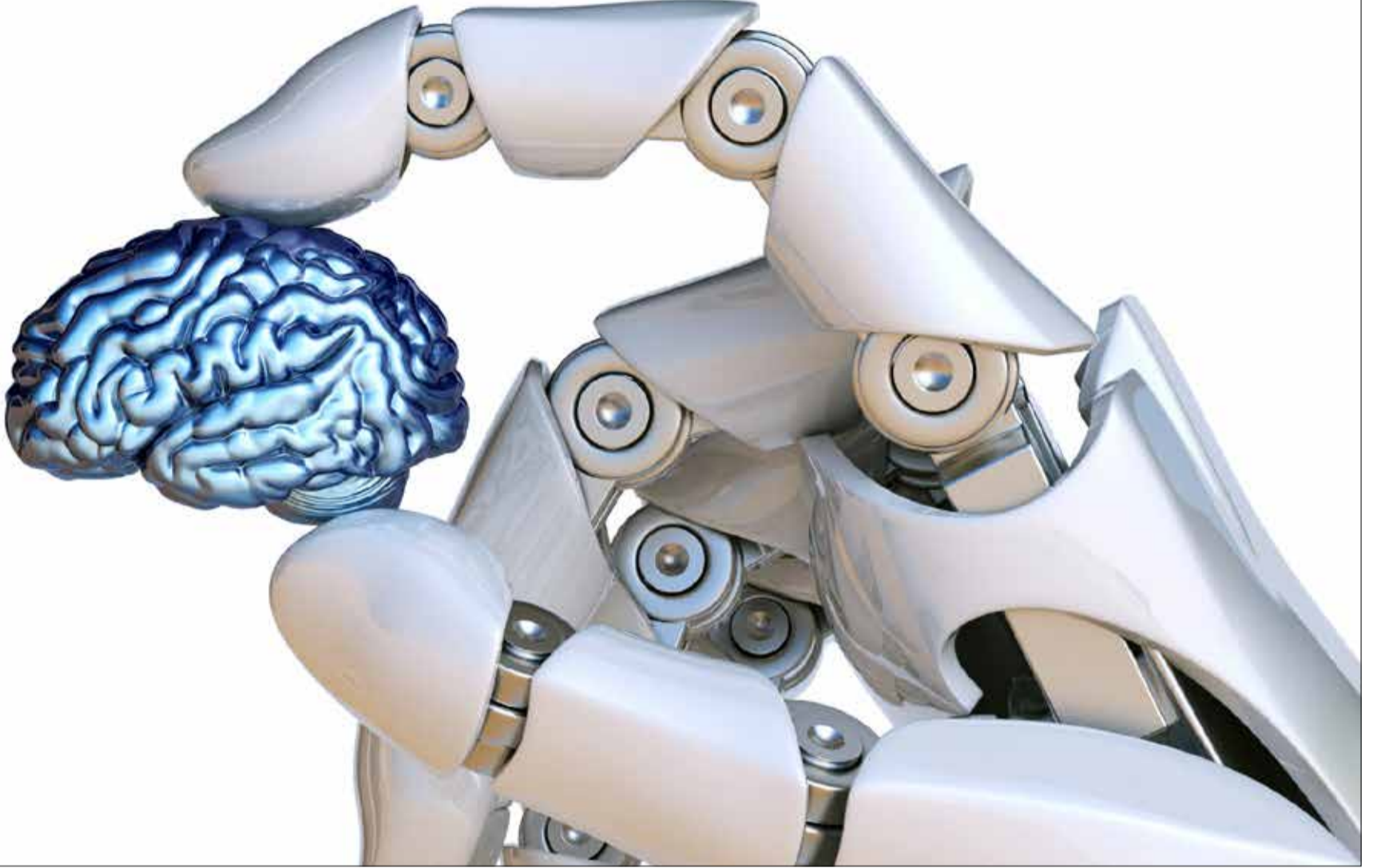
Ay Sınıfı
Denizaltılar

Gür Sınıfı
Denizaltılar

Milli Denizaltılar
(MİLDEN)



Koronavirüs biyolojik savaşların ayak sesleri mi? Salgının savunma ve güvenliğe etkileri



Koronavirüsün ekonomiye, sosyal yaşama, bilime, kültüre, eğitime olan etkilerine ilişkin birçok yazı yazıldı, araştırma yapıldı. Konunun uzmanları insanları aydınlatma telaşına girdi. Birbiri ile kavga eden, medyatik olma telaşına kapılan bilim insanlarını izliyoruz hemen her gün ekranlarda... Komplo teorilerine müsait bu ortamda zihinler de karışıyor haliyle

MDN | **Savunma boyutunun süjesi: Asker**
İSTANBUL

Bu süreçte salgının savunma ve güvenlik boyutuna olan etkileri fazla konuşulmuyor, gündemin gerisinde kalıyor. Neticede salgın, ted-

bir alınmadığı takdirde meslek grubu gözetmeksizin herkesi etkiliyor. Savunma boyutunun süjesi olan asker de doğal olarak risk altında. Şurası çok açık, yeterli tedbir alınmaz, asker izole edilmez ve salgın yayılırsa, savaşabilirliğinizi yitirebilirsiniz.

Silahlı Kuvvetler nasıl etkilendi?

Açık kaynaklara yansıyan bilgilere göre savunma ve güvenlik boyutunda salgından etkilenmeyen ülke neredeyse yok... ABD ordusu, koronavirüs vaka sayısının en fazla görüldüğü ülke. ABD Savunma Bakanlığı'nın nisan ayında açıkladığı verilere göre Covid-19'a yakalananların 2 bin 889'u asker, 817'si sivil personel, 336'si sözleşmeli personel ve 653'ü askerlerin aile bireylerinden oluşuyor. Sayılar her geçen gün artıyor.

Öte yandan, İtalya'da çok sayıda asker ve general karantinaya alındı. İran, Mısır ve Yunanistan ordu-

larında vakalar dikkat çekiyor. Ermenistan, Filipinler, Polonya Genelkurmay Başkanları'nın testleri pozitif çıktı. Fransa, Almanya, İngiltere, İspanya, Hollanda ve daha birçok Avrupa ülkesinin ordusu salgından etkilendi. Asya-Pasifik Bölgesi'nde ve Latin Amerika'da da durum farklı değil. Japonya, Filipinler, Şili, Kolombiya, Brezilya, Tayvan ve diğerleri... NATO'nun Belçika'daki karargâhı da virüse teslim oldu. Birçok NATO tatbikatı iptal edildi.

Olağan şüpheli: GKRY

Rusya'nın iki nükleer denizaltısında vakalar görüldü. Fransız Uçak Gemisi Charles De Gaulle, salgın nedeniyle Atlantik'teki konuşlanmasını sonlandırdı ve eve erken dönüş yaptı. Fransız Savunma Bakanlığı gemide karantina uygulamasına başladığını açıkladı. 2 bin 900 personelin neredeyse yarısının enfekte olduğu ortaya çıkınca Fransa kanıştı. Sorulan soru sal-

gının gemiye nereden ve ne zaman bulaştığı? Olağan şüpheli De Gaulle uçak gemisinin Limasol-GKRY liman ziyareti...

ABD Donanması'ndaki durum da vahim ve vaka sayısı hızla artış gösteriyor. Şimdilik 26 savaş gemisinde vakalar olduğu açıklandı. USS Theodore Roosevelt, USS Ronald Reagan ve USS Nimitz'de salgınının görülmesi, ABD'nin deniz egemenliğinin ve hegemonik gücünün simgesi olan uçak gemilerini kağıttan kaplan haline getirdi.

USS Theodore Roosevelt uçak gemisinde yaşanan skandal

Son olarak Theodore Roosevelt uçak gemisi Guam Adası'nda karantinaya alındı ve 4 bin 59 asker karaya çıkarıldı. 20 Nisan itibarı ile yüzde 94'üne test uygulanan personelin 655'inin testlerinin pozitif çıktığı ve 2 askerin hayatını kaybettiği açıklandı. Hadise bundan ibaret değil zira uçak

gemi özelinde yaşanan skandal olaylar küresel gündeme damgasını vurdu ve ABD Donanması'ndaki güç savaşlarını ortaya çıkardı.

Olayı hatırlayalım. Vakaların artması üzerine gemi Komutanı Brett Crozier, ABD Donanması'na bir mektup gönderdi ve tüm personelin karaya çıkarılıp karantinaya alınması için yardım talebinde bulundu. Tartışma yaratan 4 sayfalık mektubunda Crozier, *askerlerin 14 günlük karantina ve sosyal mesafe kurallarını gemide uygulamasının mümkün olmadığını* belirtti. Mektupta dikkat çeken konu ise Crozier'in *"Savaşta değiliz. Denizcilerin ölmesine gerek yok"* ifadelerini kullanması oldu. Başkan Trump'ın dahi virüsle savaş halinde olduklarını ifade etmesine karşın gemi komutanının çıkışı yadırgandı.

Alt tarafı bir mektup, gemi komutanı duygusal davranmış ve personelinin gözetmiş diyebilirsiniz. Lâkin kazın ayağı öyle değil... Mektup

kamuoyuna sızınca ABD'de kızılcı kıyamet koptu. ABD Deniz Kuvvetleri Genel Sekreter Vekili Thomas Modly, uçak gemisi komutanı Crozier'in görevinden alındığını açıkladı.

Gemi komutanının gönderdiği mektuptaki bilgileri tasvip etmenin mümkün olmadığını belirten Modly, "Gemide çok karmaşık ve güvenli iletişim kanalları olmasına rağmen mektup, güvenli olmayan bir e-mail ile gönderilmiş. Üstelik sadece komuta zincirindeki kişilere değil, aynı zamanda ilgisiz 20'ye yakın kişiye de iletilmiş. **Komutanlık, kutsal bir güvene dayanır ve bu güven sürekli olarak sürdürülmesi gereken bir durumdur.**" ifadelerini kullandı.

Gemi komutanı ihanet etti, ABD düşmanlarını cesaretlendirdi

Gemi komutanını **ihanetle** suçlayan Modly'nin kullandığı "Yaşadığımız bilgi çağında gönderdiği bu e-mailin kamuoyuna sızdırılacağına düşünmemişse bana göre bu gemiye komutanlık yapmak için ya çok naif ya da çok aptal. Başka bir alternatif daha var, **bunu kasıtlı olarak yaptı ve ABD'nin düşmanlarını cesaretlendirdi,**" argümanları çok ağır. Esasen yaşanan hadise arka planında başka olguların olduğuna işaret ediyor.

Masum bir yaklaşımla, mektubun denizcilerin ailelerini korkuttuğu, ABD Donanması'nın operasyonel yeterliliğini ve güvenilirliğini sorgulamaya açtığı sonuçla-

rına varılabilir. Ancak, yaşanan mektup krizi aslında ABD hegemonyasını dünya denizlerinde etkisizleştirmeye yönelik bir girişim olarak da yorumlanabilir.

Tuhafliklar bununla bitmiyor. Olaydan bir süre sonra ABD kamuoyunda komutan Crozier'in göreve dönmesi için kampanyalar başlatıldı. Bunun üzerine Modly istifa etti. Daha doğrusu istifaya zorlandı. Sonuçta bu hadise ABD'deki karşıt ve derin güçlerin bilek güreşinin Deniz Kuvvetleri özelinde sürdürüldüğünü gösterdi. Yakın gelecekte Crozier'in ABD Donanması'nda önemli mevkilere gelebileceğini söylemek kehanet olmasa gerek.

TSK'da koronavirüse karşı alınan tedbirler

Gelelim TSK'daki duruma ve alınan tedbirlere. Milli Savunma Bakanlığı'nın yaptığı resmî açıklamaya göre TSK, salgını alınan tedbirlerle minimum düzeyde vaka ile karşılaşılarak atlatıyor. Bakanlık'ta kurulan Koronavirüs ile Mücadele Merkezi (KOMMER) ile TSK'da alınan tedbirlerin uygulanma seviyeleri takip ediliyor ve tıbbi planlamalar ile muhtemel hareket tarzları geliştirilip tüm bu süreçler yönetiliyor.

Burada dikkat çekici noktaya ise Deniz Kuvvetleri'nin izlediği strateji. Deniz Kuvvetleri koronavirüs salgınına karşı, belli sayıda fırkateyn, hücum bot, korvet ve denizaltıyı seyre çıkararak kara ile bağlantılarını kestirip ve bu unsurlarının salgından etkilenme ihtimalini minimize ettiğini açıkladı.

Bu yaklaşım sonucu halen NATO Deniz Kuvvetleri'nde faaliyetlerini sorunsuz olarak yürüten tek ülkenin Türkiye olduğu görülüyor.

Nitekim açık kaynaklarda yer alan haberlere göre Deniz Kuvvetleri; Doğu Akdeniz'de, Libya açıklarında ve Girit'in güneyinde faaliyetlerini aralıksız sürdürerek operasyonel temposunu idame ediyor. Aslında bu durum Türkiye'nin Doğu Akdeniz stratejisinin salgından etkilenmediğini de ispat ediyor.

Virüsler biyolojik silah olarak kullanılabilir mi?

Koronavirüs salgını sonrası üzerinde düşünülmesi gereken konu, **virüslerin biyolojik silah ya da biyolojik terör aparatı** olarak kullanılma ihtimali... Aslında insanoğlu tarih boyunca biyolojik savaşa sıklıkla başvurdu. Dolayısıyla bu kavram yeni değil. Ancak hukuk ve etik dışı bulunan biyolojik savaşın, salgın sonrası dönemi meşgul edeceği aşikâr.

Virüs karşısında silahlı kuvvetlerin de çaresiz kalabildiği görüldü. Örneğin uçak gemileri kağıttan kaplı dönüştü, büyük ve kudretli ordular karantinaya alındı ve caydırıcılıkları örselendi. Öte yandan biyolojik savaşın "maliyet etkin-cost effective" olduğu da görüldü. Virüs karşısında yaşanan çaresizlik, virüslere bir silah olarak sahip olma iştahını kabarttı.

Salgın sonrası dönemde şu iki tutum öne çıkacak. İlki virüse, yani biyolojik silaha sahip olma çabaları-

nın ivmelenmesi, yani saldırının boyutlu yaklaşım. Diğeri ise salgınların yaşanma olasılığına karşı eylem planları üzerinde çalışılmaya başlanması, yani savunma boyutlu yaklaşım.

Salgının küresel güvenlik anlayışına yansımaları

Salgın sonrası dönemde küresel güvenlik anlayışında radikal değişiklikler beklenmiyor. Buna karşın ülkelerin tehdit değerlendirmesi kapsamına biyolojik savaşın önemli bir başlık olarak gireceği kesin. Askerin biyolojik savaşta etkilenmesini minimize edecek tedbirlerin alınması gerekecek, nitekim silahlı kuvvetlerin caydırıcılığının idame edilebilmesi için bu şart.

İnsanoğlu virüse karşı hassas. İyi eğitilmiş ve donanımlı bir askerin virüs karşısında etkisiz kalabildiği görüldü. Bu riski azaltmak için yakın gelecekte otonom ve insansız sistemlere daha fazla önem verilecek. Bu sistemlerin geliştirilmesine ayrılan kaynaklar artınlacak. İnsansız uçak, gemi, denizaltı, tank vb. bir hayâl olmaktan çıkacak. Belki hemen değil ama savaş sahnesinde robotları göreceğimiz günler yakın.

Biyolojik savaş ve biyolojik terör

Savunma ve güvenlik boyutunda biyolojik savaşın yanı sıra biyolojik terör kavramı da öne çıkacak. Terör örgütleri biyolojik silahlara ulaşmak isteyecek. Hibrit savaş ve siber güvenlik gibi yeni nesil tehditlerle bir-

likte biyolojik savaş bütüncül olarak ele alındığında, konvansiyonel harbin her geçen gün önemini yitireceğini göreceğiz. Salgın sonrası dönemde asimetrik etki önem kazanacak.

Biyolojik savaşta bilim insanları askerle birlikte ön cephede savaşıyor. Askeri doktorlara ve askeri sağlık sistemine duyulan gereksinim salgın döneminde açıkça görüldü. 15 Temmuz sonrası askeri hastaneleri kapatan ve askeri doktor kavramını yok eden devlet aklının, yaşanan salgın sonrası gerekli dersleri çıkarılması ve düzeltici tedbirler alması isabetli olacaktır.

Salgınla mücadele askeri optikten bakıldığında bir savaş. Düşman ise bir virüs. Yani asker alışık olmadığı bir savaşa hazır olmak durumunda. Askerin eğitiminde ve hazırlanmasında bu konu dikkate alınmalı. Koronavirüsün bize öğrettiği bir diğer olgu ise insan psikolojisinin naifliği. Zira salgınla mücadelede kas gücü bir noktaya kadar etkili. Askerin psikolojik altyapısı salgın ve benzeri tehditlere karşı hazırlanmalı.

Aksi takdirde Theodore Roosevelt uçak gemisi komutanının yazdığı mektupta görüldüğü üzere askerin verilen emirleri sorgulaması gündeme gelebilir ve emir komuta zincirinin (chain of command) sorunsuz ve aksaksız işletilmesi kısıtlanabilir. Bu durumda, savunma ve güvenliğe yapılan devasa harcamalar eleştirilebilir, nihayetinde askeri motive etmek sorun haline gelebilir.

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.

Covid-19 ile birlikte denizcilik nereye evrilecek?



Tüm dünyayı etkisi altına alan ve Dünya Sağlık Örgütü tarafından pandemi ilan edilen koronavirus (Covid-19) ekonomik ve sosyolojik açıdan ülkeleri derinden etkiledi. Bu süreçte birçok sektör faa-

liyetlerini durdurmak durumunda kalırken, denizcilik faaliyetleri hız kesmeden yoluna devam ediyor. Ülkelerin kendi içlerine kapanmasıyla birlikte hem uçuşlar durduruldu hem de sınır

kapıları kapatıldı. Bu da her türlü ihtiyacın deniz nakliyesi ile karşılanmasına yol açtı. Gemilerin, karaya en az bağımlı araçlar olması sebebiyle şu an için en korunaklı sektör deniz nakliyesi.

Ancak Covid-19, dünyadaki tüm dengeleri alt üst ederken ondan en az etkilenen sektörü de değiştiriyor. Denizcilik, Covid-19'dan nasıl etkilendi? Covid-19 geride bırakıldığı eğitimde, teknolojiye,

kurallarda yaşanacak köklü değişimle denizcilik nereye evrilecek? Konunun uzmanları mesleki deneyimlerinden yola çıkarak Covid-19'un denizciliğe etkilerini MarineDeal News için değerlendirdi.

Dr. Ali Cem Kuzu / Piri Reis Üniversitesi Öğretim Üyesi

'Küresel ekonominin devamlılığı denizciliğe göbekten bağlıdır'

Tüm dünyayı etkisi altına almış olan küresel "Covid-19" pandemisi sebebi ile yaşanan küresel kriz sağlıktan üretime, ticaretten yaşayış biçimine, eğitimden sosyalleşmeye kadar hayatın her alanını etkilemiş durumdadır. Bu sancılı süreçte kapitalizmin hüküm sürdüğü dünya ticareti ve küresel ekonomi hiç de aşına olmadığı bir konuda zorlu bir sınavdan geçmektedir. Bu sınavın en zorlu ve en önemli aşaması yaşanan bu küresel krizin bir an önce kontrol altına alınarak ölümlerin önüne geçilmesi ve dünya ticaretinin devamlılığının sağlanmasıdır. Küresel pandemi ile mücadele kapsamında alınan ulusal ve uluslararası tedbirlerin küresel ekonomiyi olumsuz yönde etkilediği aşikârdır. Uluslararası ticaretin ve nihayetinde küresel ekonomi devamlılığı-

nın sağlanması ile bu kapsamda temel gıda ihtiyaçları, tıbbi malzeme ve ekipmanlar, enerji kaynakları, petrol ve petrol ürünleri, endüstride kullanılan hammaddeler ve nihai endüstri ürünlerinin küresel taşımacılığının sürdürülmesi açısından oldukça önemlidir. Küresel ticaretin yüzde 80'inin deniz yolu taşımacılığı üzerinden sürdürülüyor olduğu dikkate alındığında; ticari gemilerinin emniyetli ve etkin şekilde işletilmesine devam edilmesinin önemi ortaya çıkmaktadır.

Küresel pandemi ile mücadele kapsamında alınan ulusal ve uluslararası tedbirlerden bazıları deniz yolu taşımacılığında sorunları da beraberinde getirmektedir. Denizcilik eğitimi ve deniz yolu taşımacılığının rutin operasyonel faaliyetlerinde küresel pandemi ve

pandemi kapsamında alınan tedbirlerden dolayı öne çıkan sorunlar;

- Gemilerin limana yanaştırılmadan önce 14 gün boyunca karantina tedbiri olarak demirde bekletilmesinden kaynaklı yaşanan gecikmeler, yükleme tahliye operasyonlarında liman personelinin azaltılmış olmasından kaynaklı sorunlar,

- Seyahat kısıtlamaları sebebi ile gemi mürettebatı değişimlerinde yaşanan sorunlar,

- "Standards of Training, Certification and Watchkeeping (STCW)" konvansiyonu gereği zorunlu denizcilik eğitimlerinin en önemli parçası olan uygulamalı eğitimlerin fiilen gerçekleştirilemiyor olması sebebi ile sektörün ihtiyacı olan gemi mürettebatı yetiştirilmesinde ortaya çıkan

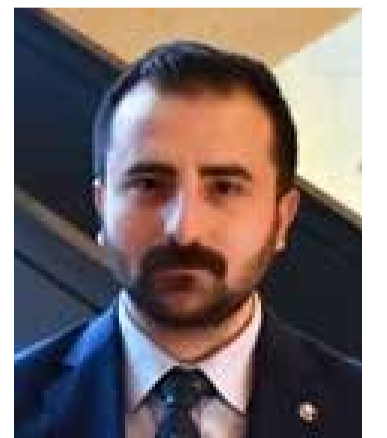
sorunlar,

- Denizcilik eğitimi alan öğrencilerin STCW konvansiyonu gereği tamamlamak zorunda oldukları açık deniz stajları faaliyetlerinin icra edilmesinde yaşanan sorunlar,

- Gemilerin periyodik tersane süreçleri, tamir-bakım, revizyon, sömür, denetleme ve sertifikalandırılmalarında yaşanan sorunlar,

- Gemilerin yağ, yakıt, tatlı su, kumanya vb. ikmallerinde yaşanan sorunlar olarak sıralanabilir.

Ülkemizin de üyesi olduğu "International Maritime Organization (IMO)" üye devletler tarafından küresel pandemi kapsamında alınmış olan ve denizcilik sektörünü ilgilendiren tedbir ve uygulamalar hakkında bilgilendirmeleri, konuya ilişkin uluslararası kuruluşlardan gelen tavsi-



yeleri, konu hakkında yapılmış olan toplantı sonuçlarını düzenli olarak yayımlamaktadır. Başta IMO olmak üzere pek çok uluslararası otorite bu süreçte uygulanan ulusal ve uluslararası kısıtlamalarda, pandemi ile mücadelede aksaklık olmayacak şekilde gerekli tedbirlerin alınması sureti ile deniz ticaretinin devam etmesi açısından

limanların gemi uğraklarına açık tutulması ve gemi mürettebatı değişimlerine izin verilmesi gibi konularda esneklik sağlanmasını tavsiye etmektedir. Ancak bu süreçte uluslararası denizcilik otoriteleri tarafından tavsiye edilen uygulamaların denizcilik sektöründe küresel pandemi sebebi ile yaşanıyor olan sorunlara tam anlamıyla çözüm sağlayamadığı görülmektedir. Gemi mürettebatı değişimlerinde yaşanan sorunların devam etmesi, ticari limanların bir kısmının halen kapalı olması ve liman operasyonlarında yaşanan aksaklıkların devam etmesi, STCW konvansiyonu kapsamında düzenlenen

uluslararası denizcilik eğitimi ve belgelendirilmesi ile ilgili yaşanan aksaklıkların ve belirsizliğin devam etmesi sektördeki küresel pandemi kaynaklı sorunların çözülmediğini göstermektedir.

Küresel pandemi sebebi ile denizcilik sektöründe yaşanıyor olan tüm sorunlara ve aksaklıklara rağmen deniz ticaretinin nispeten az hasarla devam ediyor olduğu da görülmektedir. Bunun sebebi ise küresel ekonominin devamlılığının deniz ticaretine göbekten bağlı olması ve denizcilik sektörünün pandemi ile mücadelede en önemli unsur olarak belirtilen insan temasının asgariye indirilmesi

ile sosyal mesafenin korunması kuralının uygulanabileceği çalışma ortamına en uygun sektörlerden biri olmasıdır. Küresel pandemi sebebi ile yaşanan gelişmeler dünya ticaretinin devamlılığının denizcilik sektörünün ayakta kalmasına bağlı olduğunu net bir şekilde ortaya koymuştur.

Kişisel kanaatimce, bilimsel ve akademik çalışmalar sonucu bu küresel pandemi muhakkak kontrol altına alınacak, etkileri minimize edilecek ve hatta tamamen yok edilecektir. Ancak hayat eskisi gibi, pandemi yaşanmamış gibi devam etmeyecektir. Her alan kendine göre küresel pandemi sebebi ile yaşamış oldu-

ğu sıkıntılardan ders çıkarmış olarak küresel pandemi sonrası hayata adapte olmaya çalışacaktır. Hayatın her alanında yaşanıyor olan dijitalleşme süreci hız kazanacak, her sektörde fiziksel insan gücüne dayalı olan ihtiyaçların asgariye indirilmesine yönelik tedbirler alınacak, insanlar dijital dünyanın ihtiyaçlarına uygun yaşam ve çalışma koşullarına uyum sağlayacak şekilde evrilecektir. Giderek dijitalleşen ve bu süreçte dijitalleşme hızının artacağı değerlendirilen işleyiş en hızlı adapte olması gereken sektörlerin başında denizcilik sektörünün geldiği değerlendirilmektedir. Dolayısıyla denizcilik eğitimlerinden

liman operasyonlarına, gemi inşa sanayisinden uluslararası denizcilik kurallarına, deniz hukukundan gemi işletme modeline denizcilikle ilgili pek çok alanda dijitalleşme açısından geçişler yaşanacağı öngörülebilir. Ayrıca halihazırda az da olsa uygulaması olan uzaktan eğitim ve sertifikalandırma, otonom gemiler, insansız liman operasyonları gibi teknolojik ve yenilikçi uygulamaların gelişerek yaygınlaşacağını değerlendiriyorum. Bu vesile ile Türk Denizciliği'nin küresel pandeminin denizcilik sektörüne getireceği değişikliklere hazırlıklı olmasını ve bu sancılı süreçten güçlenerek çıkmasını temenni ediyorum.

Cihan Ergenç / Türk Armatörler Birliği Başkan Yardımcısı

'Uluslararası kuralları olan, uluslararası stratejik bir sektörüz'



Koronavirüs sebebiyle yaşanmakta olan pandemi döneminde, deniz taşımacılığının stratejik bir sektör olduğunu bir kez daha gördük. Koronavirüsten tüm dünya devletleri, bütün sektörler etkilendi ve ülkelerin tedbir amaçlı içlerine kapanmalarından dolayı ekonomik olarak etkilenmeye devam etmektedir. Deniz taşımacılığı gelirlerinde düşüşler yaşanmasına rağmen faaliyetlerimiz aksamadan devam etmektedir. Lojistik ve deniz taşımacılığı her türlü zorluklara rağmen devam etmektedir, çünkü uluslararası kuralları olan, uluslararası stratejik bir sektörüz ve ülkelerin yiyeceklerini, enerjilerini, her türlü ihtiyaçlarını kısacası ihtiyaçların yüzde 87'sini gemilerle taşımaktayız.

Deniz işletmeciliği standardı yüksek bir sektördür. İlk ve en üst ISO standardında tedbirleri anında alabilen ender sektörlerden biriyiz.

Bize göre bu süreçte en emniyetli, en izole, en tedbirli, en az riskli yer gemilerimizdir. Her türlü tedbirin alındığı, sosyal mesafeye ve kurallara uyan bir sektörüz. Bizler sektör olarak salgının ortaya çık-

tığı Aralık ayından beri tedbirlerimizi aldık ve artırarak almaya devam ediyoruz. Bize göre en üst düzey tedbirlerle, sıfır temas ile önce sağlık teması ile faaliyetlerimize devam ediyoruz. Covid-19, bizlere en çok personel değiştirememeye konusunda sıkıntı ve sorun yaşıyor. Uçaklar durdu, ülkeler personel değişikliklerine müsaade etmiyor; bunun sonucunda da doğal olarak personel değiştiremiyoruz. Şu süreçte değiştirilmesini de doğru bulmuyor, hatta sağlık, emniyet gibi sebeplerden dolayı çok riskli görüyoruz. Bizler, Türk Armatörler Birliği olarak 20 Mayıs'a kadar personel değişimlerinin askıya alınmasını önerdik, muhtemelen süreç 1 Haziran'a kadar uzayacak. Personel yetiştirmek, stajyer göndermek ve yetiştirmek konularında çok daha zor bir sürece girdiğimizi düşünüyorum. Bu süreçte; zaten kapasite sebebiyle eğitimin zor olduğu staj gemileri, bana göre kısa süreli staj süreleri gibi sebeplerden dolayı personel kalitemizin düşeceğinden endişe ediyorum.

Dünyada böyle bir süreç yaşanırken bir yandan da insansız gemiler yapılıyor ve bu gemilere mutlaka geçilecektir. Ancak insansız gemiler yapılırsa dahi, bu gemilerin operasyonlarını insansız gerçekleştireceklerine inanmıyorum. Süreç içinde otomasyonlar, yeni ekipmanlar, teçhizatlarla gemilerimizde işler hafifletiliyor, personel sayıları süreç içinde azalıyor ve de azalmaya devam edecektir. Gemi inşa sektöründe yeni teknolojiler ve yenilikle-

re hazırlıklı olmalıyız, dünya değişirken denizcilik de yeni

teknolojilerle birlikte değişecektir. Bu konuda çok çok

hazırlıklı ve dikkatli olmalıyız.







Yanmar Çözümleri Yanınızda

Yanmar ticari kullanım amacıyla orta ve yüksek devirli dizel motorlar üretir. Bu motorlar, gemi sahiplerinin işletme maliyetlerini tam olarak kontrol edebilmesini sağlamak için düşük yakıt tüketimi ve kolay bakım sunmak üzere tasarlanmıştır. Ana tahrik ve elektrikli tahrik için 78mhp (57kW) ila 6090 mhp (4480kW) arasında değişen motorlar ve ayrıca gemideki tüm elektrik ihtiyaçları için marin jeneratör setleri sunuyoruz.

GSM: +90 532 336 34 06 Tel: +90 21 6494 4923 www.sakura-marine.com www.yanmarmarine.eu

Coşkun Gündoğan / Tersan Denizcilik Genel Müdürü

'Denizcilikte sosyal temas mesafesi çok kontrollü'

İçinde bulunduğumuz pandemi döneminde günlük yaşam içerisinde temas edilen kişi sayısı ve çeşitliliği salgınla ilgili riski artırmakta ve tehlike ile devamlı karşı karşıya kalmaya sebep olmaktadır. Bu durumun gemilerde etkisi liman sıklığı ile değişmekte olup normal şehir hayatına göre çok daha az olmaktadır. Kontrol ve yasak kavramlarının kolayca uygulanabildiği denizcilik sektöründe sosyal temas mesafesi çok kontrollü olabilmekte ve hatta hiç karşılaşma olmayan liman operasyonlarına denk gelebilmekteyiz. Pek tabiki kılavuz kaptanları bu kapsam dahilinde tutamıyoruz. Denizcilik sektöründe etkisinin yük taşıma kısmına değil de daha çok personel ve ikmaller kısmına etkisi olacağını düşünmekteyiz. Bu iki kısmı açmak gerekirse:

Personel: Personellerin kon-

trat sürelerini mevcut şirket ve kiracı beklentilerine uydurmak açısından çok sorunlu bir döneme neden olmuştur. Gemilerimizin çalışma sahası Avrupa ve Uzakdoğu limanları olduğundan uygun uçuşlar bulunamamaktadır. Bu nedenle mecburen kontrat sürelerini aşmak durumunda kalmaktayız.

İkmaller: Terminallerin yasaklamalarına bağlı olarak tedariklerde sürecin uzayacağını düşünmekteyiz.

Mevcut endüstri beklentisine uygun olarak şirket prosedürlerimizi kısa bir süre içinde tamamladık ve gemilerimizle paylaştık. Olasılıkları düşünerek neler olabileceğini, tedbirleri hesapladık ve prosedürlerimize ekledik. Personelimizin gerekli eğitimlerini bu prosedürlere uygun olarak tamamladık. Tankerlerin bu duruma, zaten yüksek olan emniyet bilinci ile daha

kolay bir şekilde uyum sağlayacağını düşünmekteyiz.

Öte yandan Covid-19'un gemilerde nitelikli personel/denizci çalıştırma, dolayısıyla da yetiştirme açısından büyük ölçekli bir değişime yol açacağını düşünmemekteyiz. Mevcut eğitimler ve prosedürlerin eksiksiz uygulanması ile süreci yönetebileceğimizi öngörüyoruz.

Deniz taşımacılığı, tonajlar itibarı ile hem deniz hem kara hem de havadan daha çok ticarete yön vermektedir. Denizcilik faaliyetinin farkını sıralamak gerekirse;

- Tonaj olarak diğer yöntemlerden daha çok kapasiteli ve az maliyetlidir,

- Elleçleme yapan kişi sayısına bakıldığında bizim filomuz için 19 kişilik bir gemi ile 10,700 ton yük bir noktadan bir noktaya sevk edilmektedir. Adam sayısı, tonaj ve zaman üçlemesine bakıldığında daha kârlı olduğu görünecektir.

- Yük elleçlemelerinde kullanılan yöntemler gemi ve terminaller ikilemesinde en az insan sayısı ile gerçekleşmektedir,

- Ayrıca gemiler depolama tesisleri olarakta kullanılmakta olup, ihtiyaç olduğu durumlarda çok hızlı şekilde ürün sağlanmasına yardımcı olmaktadır.

Koronavirüs nedeniyle yaşanacak değişime rağmen insansız gemilerin çok işlevsel olmadığı görüşündeyim. Sırf teknoloji ile bunun olma imkânı günümüz şartlarında zor. Ekipman arızaları, ağır deniz koşulları, yükte olabilecek ve gemi dengesini etkileyecek durumlar bunun neden olamayacağını başlıca sebepleridir. Örnek vermek gerekirse, ekipmanlar çift olsa dahi iki ekipmanın da çalışmadığı durumlar olduğunda işi yapan insan devreye girmekte ve sevki sağlayabilmektedir. Ancak çalışan personel sayısı, daha üst düzeyde personel kullanılarak



azaltılabilir.

Denizcilik ile araba fabrikaları bir tutulmamalıdır. Uzaktan operatörlerle sevk edilen gemilerin data aktarımlarının kalitesi çok önemli olan başka bir nokta ve cyber security kavramı bu arada devreye girerek, teknoloji bağımlısı haline gelen sisteme saldırıların rahatca olabileceğini göstermektedir.

Amiral (E) Hakan Eraydın / Çelebi Holding Yönetim Kurulu Üyesi

'Denizcilik eğitimi dijitalleşme ve otomasyonu gözetten bir müfredatla verilmeli'

Dünya Sağlık Örgütü (WHO), 11 Mart 2020'de Covid-19 virüsü nedeniyle yaşanan salgını "pandemi" olarak ilan etti. Türkiye'de ilk vaka 11 Mart'ta görüldü. Ben de 11 Mart günü yüksek ateş semptomu ve viral zatürre teşhisiyle hastaneye yattım. 16 Mart günü buna Covid-19 pozitif teşhisi de ilave oldu ve 8 Nisan gününe kadar bu virüs ile mücadele sürdürdüm.

35 yıla yakın bir süre profesyonel denizci olarak çalıştıysanız; üstelik halen bu sektörle profesyonel bağınız sürüyorsa yaşam sizi öncelikle denizde yaşananlara baktırıyor. Covid-19 virüsüne yakalanmış yolcularla dolu ve limanlara kabul edilmeyen kruvaziyer ve ticari gemiler ile ABD'li Roosevelt uçak gemisi komutanının limana ve karantinaya alınma çabası yakın ilginizi çekiyor, doğal olarak.

Hastanede bu vakaları gördüğümde "Gemimde böylesi bir vaka yaşansaydı ne yapardık?" sorusuna cevap aradım. Her ne kadar lokal soğutmalı ve havalandırılmalı kompartımanları bulunsun da bugünün modern ticaret ve savaş gemileri genellikle merkezi havalandırılmalı ve kapalı çevrim olarak çalışıyorlar. Dolayısıyla bir personelin enfekte olması durumunda acilen diğer personelden izole edilmesi ve ilk fırsatta gemiden gönderilmesi çok önemli.

Bununla birlikte deniz vasıtalarının çok önemli bir özelliği

enfeksiyonu önleyecek yüksek izole imkânına sahip olmaları. Seyir periyotları zaten geminin izole olduğu süreler. Yük aktarılmasında ulaşılan otomasyon yüzdesi; gümrük, acente işlemlerinin büyük ölçüde dijital ortama aktarılması da insanın temasını azaltan olumlu gelişmeler.

Covid-19 salgını, "Sanayi 4.0" ve "Kuşak ve Yol Girişimi" fenomenlerinin ülkelerin gündemini ziyadesiyle işgal ettiği bir dönemde ortaya çıktı.

Sanayi 4.0 dijitalleşme ve otomasyon üzerine inşa ediliyor. Bu değişim otonom gemiler ve limanların da konuşulduğu bir süreçte ekonominin her alanında insana olan ihtiyacın azalacağı gibi bir endişeyi getirirse de aslında karşılaşılan, insan işlevinin radikal biçimde değişecek olması.

Nesnelerin interneti, büyük veri, bulut, siber güvenlik vs. kavramlarına alıştığımız bir dönemde Covid-19 ile karşılaştık. Dolayısıyla iç içe geçmiş bu fenomenleri hep birlikte değerlendirmek durumundayız.

Denizcilik sektörü her zaman çok uluslu ve kültürlü bir yapıda oldu. Zabitane, geminin sevk ve idaresinin yanı sıra farklı eğitim, kültür, lisan ve sosyal geçmişe ve donanıma sahip genellikle genç ve maceracı ruhlu personelin yönetiminden de sorumlu. Genellikle Y/Z kuşağının temsilcisi bu gemi adamlarının önce-

ki nesillerden ayrılan önemli özellikleri mevcut; bilgisayar ve bilişim aygıtlarını çok hızlı kullanan bu gençlerin öz güvenleri yüksek ve talepkârlar.

Bu durum zabitandan beklentiyi de değiştirdi; klasik sevk ve idare görevlerinin yanı sıra zabitane dijitalleşme ve otomasyonu destekleyen tüm bilgiyi öğrenmek, kendini sürekli güncellemek ve kullanıcı personelin bunları en iyi şekilde bildiğinden emin olmak zorundalar. En az bunun kadar önemli bir fonksiyon da bu yeni jenerasyon gemi adamlarıyla iletişim kurmayı başarabilmektir.

Bir diğer sorun ise bu mesleğe girenlerin önemli bir bölümünün kalıcı olmaması. Değişik beklentilerle gemi adamı olan çok sayıda genç, deniz hayatının zorlukları ile karşılaşınca bu işten vazgeçiyor. Alınan eğitim heba edildiği gibi, denizcilik için çok önemli olan tecrübe birikiminde eksiklik oluşuyor.

İMEAK DTO Başkanı Tamer Kıran'a göre, "Bugün Türkiye'de denizcilikle ilgili 12 fakülte, 13 meslek yüksekokulu, bu yıl gemi yapımı alanında eklenen 12 okul ile 61 meslek lisesi mevcut. Bundan sonra eğitimin, eğitimi veren eğitimcilerimizin ve okullarımızın fiziki ihtiyaçlarının karşılanması yönünde çalışma yapılması gerekiyor; ancak denizcilik eğitimi anlamında kalite toparlanana kadar yeni bir yere ihtiyaç yok."

Denizcilik sektörü müstakbel personeline vereceği eğitimi dijitalleşme ve otomasyonu gözetten bir müfredat ile vermek durumunda. Yurtdışındaki birçok denizcilik okulunda müfredatın buna göre yenilendiğini öğreniyoruz; biz de eğitim kurumlarımızda gecikmeden bunu başarmak durumundayız.

Covid-19 salgınında denizcilik sektörü ile ilgili basına yansıyan flaş haberler pek iç açıcı değildi. Bunlar konforuna düşkün potansiyel gemi adamlarını ürkütmüş olabilir. Bu örneklerle rağmen, denizcilik sektörünün diğer lojistik sektörler ile mukayese edilmeyecek kadar emniyetli olduğunu iyi anlatabilmek de bu dönemin önemli yükümlülüklerinden.

"Kuşak ve Yol Girişimi"nin hayata geçirilme sürecinin hızlandırıldığı ve "Acaba, demir yolu taşımacılığı, deniz taşımacılığına rakip mi oluyor?" sorusunun sıkça sorulduğu ve konuşulduğu bir dönemde Covid-19 pandemisi ortaya çıktı.

Avrupa'nın en büyük TIR ve kamyon filosuna sahip Türkiye'nin sınır geçişlerindeki kısıtlamalardan dolayı Avrupa ve Ortadoğu'daki yük hacim kayıpları yüzde 40'lara kadar yükseldi.

Dünya kargo hizmetlerinin yüzde 8'ini karşılayan hava kargo taşımacılığının da bu kriz döneminde yük trafiği ve gelirleri geriledi. Buna karşılık deniz



taşımacılığı bu dönemde global yük hacmini yüzde 2,5-4 oranında artırdı.

Ülkemiz gibi uluslararası denizcilik camiasında da global ekonominin barometresi olan limancılık ve deniz ticareti sektöründe karşılaşılan krizlere daha süratle tepkinin verildiği bir yapı ve iletişim zenginliği gözlenmeye başlandı.

Korona salgınının hemen başlangıcında WHO ve IMO tarafından yapılan ortak açıklamada, "alınan sağlık önlemlerinin uluslararası trafik ve ticarete gereksiz müdahaleyi en aza indirecek şekilde uygulanmasını sağlamak üzere işbirliği yapılacağı" duyuruldu. Ülkemizde denizcilik faaliyetleri kapsamında Covid-19'a karşı alınan detaylı önlemler gecikmeksizin 14 Mart 2020 tarihinde dönemin Ulaştırma ve Altyapı Bakanı tarafından açıklandı.

Türk Armatörler Birliği'nin

22 Nisan 2020 tarihindeki toplantısının sonrasında yapılan açıklamada; mülki idari amirlerle yapılan görüşmeler neticesinde eğer bir gemide bulaş tespit edilirse, gemi personelinin tamamının karantina merkezlerine alınacağı, geminin 14 gün bekletildikten ve yapılacak dezenfeksiyon işleminden sonra yeni personel ile seferine devam edebileceği ifade edildi.

Denizcilik sektöründe alınan önlemler konusunda bir örnek de Bahriyemizden; 25 Mart'tan bugüne donanmamıza ait yaklaşık 40 savaş gemisi ve 3 bin bahriyeli karantina şartlarında görevlerini yapıyor. NATO, çok uluslu ve milli görevler

için denizde bulunan fırkateyn, denizaltı, hücum bot ve korvetlerde görev yapan personelin her türlü onarım, hijyen ve lojistik ihtiyaçları kesintisiz sağlanıyor.

Drone'lar veya sürücüsüz araçlar ile evlere yiyecek dağıtımını gösteren filmlerin yanı sıra, (Silahlı) İnsansız Hava Araçları alanındaki radikal gelişmeler denizcilik boyutundaki gelişmelere de bir ölçüde öncülük ediyor. Buradaki en önemli fark; kapsanması gereken menzilin uzaması otonom yaklaşımını ve mevzuatı karmaşık hale getirmekte. Bununla birlikte kısıtlı bir bölgede otonom gemilerin kullanımı konusunda

bu dönemde hatırı sayılır sayıda regülasyon hayata geçirilmiş durumda.

Yine de denizcilik sektörünün başlıca gündem maddesinin bugünden yarıya otonom gemiler olduğu söylenemez. Denizcilik sektöründe iki öncelikli alan ön plana çıkmış gözüküyor; dijitalleşme ve karbon salınımının azaltılması.

Bir gemideki dijital ilerlemenin şöyle gelişmesi beklenebilir: Tüm elektromekanik sistemlerdeki sensörlerle toplanan veriler, uydular üzerinden bu otonom hareketi takip edecek bir yönetim merkezine aktarılacak ve güvenlik ve sefer maliyetleri açısından önemli tasarruf

sağlanabilecek. Ulaşımın sanallaştırılması esnek bir istihdam yapısına imkân sunacak. İnsan yeteneklerinin yapay zekâ ile birleştirilerek kullanılması hız ve güvende sağlanacak artışın yanı sıra operasyonel maliyetleri azaltmada katkı sağlayacak.

Dünya ticaretinin yüzde sekseninden fazlasını hacim olarak taşımakta olan denizcilik sektörü buna karşılık birim yük başına en az karbon yayan (yüzde 2,5) vasıtalara sahip. Klas kuruluşu DNV GL, denizcilik sektöründe önümüzdeki 30 yıl içinde enerji kullanımı ile ilgili büyük değişiklik öngörüyor. Buna göre 2050 yılına gelindiğinde dünya deniz tica-

ret filusunun yalnızca yarısı petrol esaslı fosil yakıt kullanmayı sürdürecektir ve deniz taşımacılığı kaynaklı karbon verimliliği yüzde 51'e kadar yükselecek. Bununla birlikte, IMO kulislerinde 2040 yılından itibaren karbon emisyonu sıfır olan yakıtların kullanılmaya başlanmasının konuşulduğunu da hatırlatmamız gerekir.

Benim Corona ile olan mücadelem hastanede 22 gün sürdü. Tamamen iyileştim ve ihtiyacı olana antikor verebilecek kadar güç topladım. Deniz taşımacılığı sektörü de bu salgın döneminde kendini kanıtladı ve güçlendi. Her yokuşun bir inişi var; bu korona için de böyle olacak...

Seyfettin Tatlı / ABS Türkiye ve Hazar Bölge Direktörü

'Doğayı ve insanı daha çok koruyan yeni disiplinler ve regülasyonlar gelecek'

İnsanlık uzun zamandır her sektörde olduğu gibi denizcilikte de farklı gündemlerdeki derslerine çalışırken; tam ISO, ISM/ISPS/MLC gibi kalite sistemlerini oturttuk ve bir taraftan da sektörümüzün oluşturduğu hava ve deniz kirliliğini önleyici kuralları ve önlemleri uyguluyoruz ve hatta artık bunları da aştık ve denizlerimizin biyolojik yapılarına da zarar verici faaliyetleri kontrol altına alalım, balast sularımıza da tedbirler uygulayalım ve tabii ki bunları yaparken de bir taraftan daha az yakıt ve hatta daha ucuz ama doğayı da daha az kirlüten ekolojik yakıt sistemleri kullanalım; bununla da kalmayalım bir taraftan da çağımız dijitalleşme çağı ve her gelişen yeni sistemi gemilerimizde ve deniz taşımacılığında da kullanalım; zaten sürekli risk analizleri yaparak da her şeyi kontrol altında tutuyoruz ve biz sadece verimlilik ve kâr amaçlı ödevlerimizi çalışmaya devam edelim derken, sınav sorusu hiç tahmin etmediğimiz bir yerden çıkıverdi. Yani şu ana kadar hemen hiçbir toplantıda ya da konferansta konu edilmezken ve denizcilik dâhil her sektörün depremler, yangınlar gibi doğal afetlere ve büyük kazalara karşı risk analizleri ve önleyici senaryoları varken bir anda görüverdik ki gözle görülmez ve kontrolümüzün dışında, hiçbirimizin aklına gelmeyen bir virüs bir anda tüm dünyayı durdurdu, hatta durdurmakla da yetinmeyip insanlığı evlere hapsetti. Bir anda en önemli şeyin sadece temiz hava alabilmek ve yaşamda kalabilmek olduğunun farkına vardık.

İşte bu, tüm insanlık ve her sektörde olduğu gibi denizcilikte de ezber bozan yeni fikirlerin ve buna paralel olarak da içeri-

sinde bölgesel ve evrensel salgınların da öngörüldüğü doğayı ve onun bir parçası olan insanı da daha çok koruyan yeni disiplinleri ve regülasyonları getirecek diye düşünüyorum.

Denizcilik sektörümüz açısından sevindirici olansa, tüm dünyada gıda ve sağlık hariç her türlü üretim, servis ve ulaşım sektörünün durmuş ya da durma noktasına gelmiş olmasına rağmen gemilerimizin çalışmaya devam ediyor olmasıdır. Çünkü insan var oldukça en azından kendinde olmayan asgari yaşam ihtiyaçlarını, birkaç bölgeden temin etmek zorunda. Bunun da en emniyetli ve ucuz yolunun; her ne kadar bu salgın döneminde karantina mecburiyetinden dolayı mürettebat değişimi, yedek parça ve servis temininde zorluklar yaşansa da denizcilik olduğunun bir kez daha kayıtlara geçtiği kanaatindeyim.

Tarihe baktığımız zaman bulaşıcı hastalıkların, çoğunlukla çıktığı coğrafyada kaldığını görüyoruz. Bunun sebebi de geçmişteki salgınları dünyaya yayabilecek kadar hızlı bir hava, kara ve deniz ulaşımının olmasıdır. Hatta bu pandemik dediğimiz hastalıklar "Roma fikri" ile birlikte görülüyor. Yani, bilhassa Akdeniz etrafında yer alan ve birbirine deniz taşımacılığı ile bağlanan kentler arasındaki ticaret ve kıtaları aşan seferler yapılırken salgınların yayıldığını görüyoruz. Kemal Özden ve Mustafa Özmat, "Epidemic and the City: Social, Political and Economic Results of Plague of 1347 in Europe" adlı ortak makalelerinde bunu şu şekilde açıklıyorlar, "Gemilerin ahaşap olması nedeniyle veba mikrobunu buralarda barınacak ve üreyecek uygun bir ortam buluyordu. Gemilerdeki mikrop,

her limanı ziyaret ediyor, ticaret mallarına bulaşan veba mikrobunu, ticari mal hareketleri ile Avrupa'nın içlerine doğru yayılıyordu."

Bunu günümüze taşıdığımız zamansa, dünyadaki modern ulaşım, seyahat ve taşımacılık sektörünün bu denli gelişmiş olması da bölgesel bir salgının birkaç ay gibi kısa bir sürede tüm dünyaya yayılan "pandemi" haline geldiğini hep beraber izliyoruz.

Dünyadaki farklı ülkeler ile yoğun olarak temas halinde olan gemi personeli başta olmak üzere, gemilere servis sağlayıcılar, tersane çalışanları, klaslama ve denetim hizmeti veren personel için halihazırda bu salgın ile esnasında çok hızlıca getirilmiş olan koruyucu talimat ve kuralların bir kısmının kalıcı ve önleyici tedbirler olarak kalite yönetim sistemlerine gireceğini; hatta bu konuda şu anda bir çalışma duyumu almamış olmama rağmen, tamamıyla kişisel tecrübelerime göre küresel denizcilik örgütlerinin sağlık örgütleriyle birlikte çalışmalar yaparak birtakım yeni ve önleyici regülasyonlar yayımlayabileceği kanaatindeyim.

Bu salgın döneminde deniz ulaşımının devam edebilmesinin en önemli sebebinin, çok kolay izole olunabilmesinden kaynaklandığı kanaatindeyim. Her türlü sağlık ve güvenlik tedbirini aldıktan sonra limandan yükünüzü alıp ayrıldığınız zaman, gideceğiniz bir sonraki limana kadar bazen bir ay bile geçen seyirler olabiliyor. Bu seyir zamanında işinizi yaparken salgın ortamından izolesiniz demektir. Her ne kadar personel değişimi ve karantina sürelerindeki gecikmelerden doğan zorluklar olsa da salgın-

dan kısmen de olsa izole olarak çalışabilmek çok büyük bir avantaj.

Gemi işletmecileri ile bu firmaların deniz ve kara personeliyle, gemilere servis sağlayan kuruluşların tamamı; sürekli aldıkları eğitimlerle ve bayrak idareleri, Dünya Denizcilik Örgütü ve klas kuruluşları kuralları gereği birçok konuda zorunlu tutuldukları sertifikasyon programları ve takip edilmesi gereken regülasyonlar ile belirli bir disiplin içinde çalışırlar. Bu disiplinli çalışma sistemi, denizcilikle alakalı personelin bu tür pandemi durumlarında ve afet zamanlarında alınacak tedbirlere ve kurallara çok daha kolayca uyum sağlaması demektir. Kanaatimce denizcilik sektörünün zaman içindeki disiplinli çalışma sisteminin faydaları da bu pandemi döneminde ortaya çıkmıştır.

Son yıllarda insansız gemilerde kullanılacak akıllı teknolojilere uygulama alanları yaratan çok sayıda araştırma projelerinin yürütüldüğünü ve hatta dizayn edildiğini de biliyoruz. İnsansız ve sadece karadaki bir kontrol merkezindeki uzman kadro ile sensör ve dijital teknoloji yöntemi kullanılarak deniz-kara arasında kurulan iletişime dayanarak uzaktan kontrolü gemilerin yakın zamanda denizcilikte dönüm noktası olacağı ve hatta önümüzdeki on yılın sonunda kullanıma sunulabileceği de tahmin ediliyor.

Kişisel kanaatimce dünyayı son aylarda saran Covid-19 salgını da robot teknolojilerini kullanma isteğini tetikleyeceği ve robotik araçların hem evimizde hem de iş hayatlarımızda kullanımını hızlandıracağı kanaatindeyim. Bu vesile ile insansız uzaktan kumandalı gemilerin sektöre girmesi de hızlanacaktır.



Tabii ki insansız ve uzaktan kumandalı gemilerde personel olmadığını düşünürsek, IMO tarafından zorunlu hale getirilen Denizde Can Güvenliği (SOLAS), ISM, ISPS ve MLC gibi konularda revizyona gitmek gerekebilir.

Ama her hâlükârda, denizcilik ve gemi inşa sektöründeki 34 yıllık tecrübem ile teknolojik gelişmelerin her alanda kullanılmasını savunan ve pozitif bilimin de her zaman üstünlüğüne inanan bir mühendis olarak, günümüz insan zekâsının ürünü olan bir robotun insan kadar üstün meziyetlere sahip olamayacağı ve insanın yerini tutamayacağı kanaatindeyim. Yani tamamıyla insanın elini çekeceği ve otonom kontrole bırakılan gemi gibi çok büyük ve karmaşık yapıların, büyük fırtınaların olduğu ve çok zor doğa şartlarında öngörülemez kazaları önlemek için insanın duygusal zekâsına, tecrübesel hislerine ve en önemlisi de öngörüsüne ihtiyacı olabileceğini düşünüyorum. Tahmin ediyorum ki sektör, önce otonom gemileri belirli bir zaman deneyecektir ve bu deneme sürecinde de istatiki sonuçlara göre düzeltmeler yaparak ve sistemleri geliştirerek kullanımını çok daha emniyetli ve verimli hale getirecektir.

Klas kuruluşları virüs nedeniyle kadro daraltıyor

Aralarında Lloyd's Register'in (LR) da bulunduğu bazı klas kuruluşları, koronavirüs kaynaklı ekonomik fırtınayla baş etmek için çalışanlarını ücretsiz izne çıkarırken, DNV GL gibi başka kuruluşlarsa koronavirüs sonrası alım yapacaklarını belirterek çalışanlarını işten çıkarıyorlar.

Lloyd's List'in haberine göre, en büyük klas kuruluşundan ikisi geçici olarak çalışan sayısını azaltmaya başlamışken, birçok diğer kuruluş ise çalışanları işten çıkarmadan veya ücretsiz izin uygulaması olmaksızın fırtınayı atlatabileceklerini öne sürüyorlar.

Lloyd's Register CEO'su Alastair Marsh, kuruluşun Ocak'tan beri salgınla ilgili benzeri önlemler almakta olduğunu ve Çin'de çalışanların işe dönmeye başladığını bildirdi.

Marsh, "Hem güvenlik anla-

mında hem müşterilerimizi desteklemek adına Çin'deki çalışanlarımızın deneyiminden çok şey öğrendik. Bu da virüs Batı'ya doğru yayıldıkça daha proaktif bir biçimde önlem almamıza olanak sağladı," dedi.

Marsh, kemer sıkma çabaları çerçevesinde Avrupa ülkelerindeki iş yükü daha az olan çalışanları için, hükümetlerin sunduğu izinli çalışana maaş desteği paketlerine başvurduklarını anlattı.

Diğer birçok kuruluş gibi gemi incelemelerinde uzaktan teknolojileri gittikçe daha çok kullanan Lloyd's Register, kural koyucuları ve tanınmış kuruluşları gemi incelemelerinin ertelenmesi yönünde ortak bir tavır belirlemeye davet ediyor.

DNV GL ise, klas kuralları ve yasal kararlar temelinde ertelemelerin mümkün olduğu yerlerde, koronavirüsle ilgili durumu



istisnai bir koşul olarak kabul etmeye açık olduklarını belirttiği açıklamada, "Bir gemide yapılacak incelemenin ertelenmesiyle ilgili bir hükmü yoksa ve biz de DNV GL olarak bu incelemeyi gerçekleştiriyoruz, çoğu kez mücbir sebep prensibinin işletilerek geminin gerekli incelemeler için üzerinde uzlaşmış bir

limana ilerlemesine izin veriyoruz," ifadelerini kullandı.

Kuruluş Nisan'ın son haftasında tüm branşlarında çalışma saatlerini azalttığını ve Norveç'te destek pozisyonlarındaki bazı çalışanlarını kısmi olarak işten çıkardığını açıkladı. Toplamda şirketin Norveç'te bulunan 2 bin 50 çalışanının yaklaşık yüzde 10'u bu önlemlerden etkilenmiş oluyor. DNV GL geçici işten çıkarmaların 16 Nisan'da yürürlüğe girdiğini ve üç ay geçerli olduğunu söyledi.

Şirket açıklamasında ayrıca başka ülkelerde de ileride benzeri önlemler alınmasının gerekebileceğinin altını çizdi. DNV GL özellikle petrol, doğalgaz, yenilenebilir enerji ve denizcilik sektöründe faal olan bir şirket.

DNV GL CEO'su Remi Eriksen, "Geliştirdiğimiz dijital araçlar ve süreçler iyi bir 2019 yaşamamızı sağladı. Şimdi koronavirüs nedeniyle fiziksel mesafe önlemleriyle karşı karşıyayken, aynı dijital araçlar müşterilerimizin karşı karşıya olduğu kısa dönemli zorlukları aşmada önemli rol oynuyor," dedi ve "Koronavirüsün ekonomik etkisinin bilincinde hareket eden DNV GL, şirketin gelirlerinde düşüş olmasını engellemek için çalışanların saatlerinde kısmi azaltmalar da dahil olmak üzere birçok önlem alıyor. Alınan tedbirlerin derecesi ülke ve iş koluna göre değişiklik gösterecektir," şeklinde konuştu.

Savaşa hazır olanlar

Ancak bazı klas kuruluşlar da sektördeki bozulmanın çalışanlarını etkilemeyeceği konusunda emin.

Amerikan Denizcilik Bürosu yetkilileri, Lloyd's List'e yaptıkları açıklamada "İnsan, süreç ve teknolojilere yapmış olduğumuz stratejik yatırımlar gereği koronavirüs pandemisinin yarattığı ekonomik tufanı atlatabileceğimize inanıyoruz," dedi.

Şirket yaptığı açıklamada, uzaktan inceleme seçeneklerini artırdığını ve sektöre destek ver-

meyi sürdürebildiğini belirterek, çalışanların ücretsiz izne çıkarılması, saatlerin düşürülmesi veya maaş ayarlamaları yapılması gibi bir planın da bulunmadığının altını çizdi.

İtalyan klas kuruluşu RINA da koronavirüsün operasyonlarında minimal bir etki yarattığını söyleyerek, çalışanlarının etkin bir şekilde evden çalışabildiğini belirtti.

RINA'nın üst düzey yöneticisi Ugo Salerno, incelemelerin sürmesi konusunda birçok büyük kuruluşla anlaşmaya vardıklarını söyledi. RINA yılsonu rakamlarının gelişmelerden biraz etkileneceğini ancak olanın "bir felaket olmadığını" belirtti. İşten çıkarmaların planlanmadığının altını çizen Salerno, şirketin İtalyan devletinin açıkladığı desteklere başvurmayı da düşünmediğini söyledi.

Fransız klas kuruluşu Bureau Veritas konuyla ilgili açıklamasında deniz ve deniz aşırı incelemelerin devam etmesinin sağlanması için fiziksel veya uzaktan incelemelerin devam ettiğini ve bu yönde önlemler alındığını belirtti. Lloyd's List, Bureau Veritas'ın bazı çalışanlarının izin kullanmaya çağrıldığını belirtti. Bu çalışanların ertelenen projeler tekrar başladığında, yılın ikinci yarısında, yoğun iş yükü için daha hazırlıklı olacağı düşünülüyor.

Polonya Sicili, çalışanlarının üçte ikisinin evden çalıştığını söyleyerek, bunun dışında işlerinin daha önce olduğu gibi devam ettiğini belirtti. Polonya Gemi Sicili Yönetim Kurulu Üyesi Dariusz Rudzinski, uzaktan yapılan incelemelerin sadece küçük işler için mümkün olduğunu ancak senelik incelemeler için mümkün olmadığını belirterek, IMO'nun var olan sertifikalara iki veya üç aya kadar uzatma getirmeyi konuştuğunu hatırlattı.

Hint Sicili ve Japon ClassNK ise uzaktan gerçekleştirilen incelemeleri daha çok tercih ettiklerini belirttiler.

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

Şili Donanması, Avustralya'dan iki adet fırkateyn aldı

Yunanistan'ın da bir dönem talip olduğu, Avustralya Kraliyet Donanması'nın geçtiğimiz aylarda emekliye ayırdığı iki Adelaide Sınıfı fırkateyn HMAS Melbourne (FFG 05) ve HMAS Newcastle (FFG 06), 15 Nisan'da Sydney'deki HMAS Watson Donanma Üssü'nde düzenlenen törenle yeni kullanıcısı olan Şili'ye teslim edildi. Şili Donanması tarafından ikinci el olarak alınan gemilerin isimleri İmirante Latorre ve Captain Pratt olarak değiştirildi.

Gemiler, 1980'lerin ortalarında inşa edilen, 2005'te Şili tara-

findan satın alınan ve 2019'da hizmetten çekilen iki eski Hollanda Kraliyet Donanması Jacob van Heemskerck sınıfı fırkateynlerinin yerini alacak.

Melbourne ve Newcastle, 1985-1993 yılları arasında Avustralya'da ABD'nin lisansı altında inşa edildi ve sırasıyla

Haziran ve Kasım 2019'da RAN hizmetinden çekildi. Gemiler, RGM-84/L Harpoon Block II füzesi, RIM-162B Evolved Sea Sparrow füzeleri (ESSM), Oto Melara Mk 75 76 mm/62 kompakt silah, ADACS muharebe yönetim sistemi, Eurotorp MU90 torpidolar ve bir adet

gövdeye montelenmiş Spherion sonar ile donatılmış durumda.

İki fırkateyn, Sydney'deki Garden Island Tersanesi'nde temel bir tamirden geçiyor. Phalanx yakın silah sistemi (CIWS) Avustralya'da kaldırılacak ve gemiler Şili'ye ulaştıktan sonra Thales Goalkeeper

CIWS ve gemilerin diğer standart ekipmanları yenilenecek.

Teknik olarak nispeten iyi durumda olan bu iki fırkateyne, Yunanistan ve Polonya dâhil olmak üzere pek çok ülke 2017'den beri ilgilerini gösteriyorlardı. Ancak gemi sonunda Şili tarafından satın alındı.

Singapur'da yakıt sebebiyle sadece 2 gemi bağlandı

Dünyanın en işlek limanlarından olan Singapur Limanı, 2020 yılının ilk çeyreğinde uyumlu olmayan yakıt kullanmaktan bağlanan gemi sayısının sadece 2 olduğu ve şu ana kadar IMO 2020 kurallarına yüksek düzeyde uyum sağlandığını belirtti.

Singapur Denizcilik ve Liman İdaresi (MPA), yılın ilk çeyreğinde limana çağırılan gemilerin yüzde 96'sının uyumlu yakıt kullandığını belirtti. Açık döngülü scrubber kullanan gemiler bu sayıya dâhil edilmedi çünkü gemilerin Singapur sularında düşük sülfürlü yakıt kullanmaları zorunluluk teşkil ediyor.

MPA, yılın ilk çeyreğinde 326 adet Liman Devleti Kontrolü (PSC) ve Bayrak Devleti Kontrolü (FSC) denetimi yapıldığını belirtti. Bu süreçte, PSC denetimlerinin ardından uyumlu olmayan yakıt kullandıklarını tespit edilen uluslararası tescile sahip iki adet geminin bağlandığı ve gemilerin uyumlu olan yakıtı geçtikten sonra Liman'dan ayrılmalarına izin verildiği bildirildi.

Yetkililer ayrıca yakıt sülfürü oranının marjinal olarak yüzde 0,5'i aştığı dönemde 12 adet gemi tespit edildiğini belirttiler.

Bunun nedeninin akaryakıt tankları ve borularındaki yüksek kükürtlü yakıt kalıntılar olduğunu tahmin ettiklerini belirten yetkililer, Singapur sularında açık döngülü scrubber kullanımını yasağını delen bir gemiye rastlanmadığını da belirttiler.



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

Koronavirüs ile Jeopolitiğe yansımalar...

Uluslararası ilişkiler komada



Koronavirüs salgını gezegende birçok olguyu eşitledi ve ayırım gözetmeksizin insanlığın fabrika ayarlarını test ediyor. Rasyonel yaklaşım ile salgın, insanlarda var olan "korkuları" da açığa çıkarıyor

MDN | DÜNYANIN TAMAMINA YAYILAN KORONAVİRÜS, YALNIZCA SAĞLIK DEĞİL EKONOMİ VE SİYASETTE DE KRİZLERE NEDEN OLACAK. SALGIN HIZLA, SİSTEMATİK BİR ŞEKİLDE YAYILIYOR, DOĞUDAN BATIYA KAYIYOR VE ENGEL TANIMYOR.

Koronavirüs şüphesiz yeni bir dünya düzeninin kurulmasına neden olacak. Bir başka deyişle koronavirüs, zaten kurulmakta olan yeni düzenin ivmelenmesinde bir katalizör görevi üstlenecek. Sonuçta klişe ama geçen ay da belirttiğimiz üzere salgından sonra hiçbir şey eskisi gibi olmayacak.

Totaliter denetim mi, ulusalcı nitelikte bir izolasyon mu?

Koronavirüs salgınının yarattığı kriz ortamı şüphesiz bir süre sonra sönümlenecek, lâkin kriz yönetimi esnasında alınan kararlar devletlerin ve bireylerin geleceğini ve hayatını değiştirecek. Devletlerin kısa sürede ve ani reaksiyonla aldıkları ve alacakları kararlar uzun yıllar küresel gündeme yön verecek.

Yuval Noah Harari'nin Financial Times için yazdığı makalede vurguladığı tespit dikkat çekici, "Bu kriz döneminde önümüzde yapılması gereken iki önemli seçim bulunmaktadır. İlki, totaliter denetim ile vatandaş yetkilerinin artırılması, ikincisi ise ulusalcı nitelikte bir izolasyon ile küresel dayanışma arasına seçim yapılması".

Uluslararası ilişkiler komada

Uluslararası ilişkilerin komada olduğu günümüzde, devletlerin tatbik edebileceği hareket tarzları ne yazık ki

sınırlı. Bu nedenle Harari'nin yaklaşımı mâkûl ve kabul edilebilir. Salgın sonrası dönemde küreselleşme taraftarları ile ulus devleti savunuların rekabeti kızışacak.

Sonbaharda ABD'de yapılacak seçimler bu nedenle oldukça önemli, zira dünyanın yeni rotasının belirlenmesine vesile olacak... Trump, devleti önceleyen yaklaşımı savunuyor, karşı cephede ise Biden üzerinden küreselleşme yanlılarının mevzi aldıkları görülüyor. Demokratların küreselleşmeyi savunması ilginç. Peki, Türkiye'deki durum ne? Küreselleşmeyi kimler savunuyor? Ya da güçlü devleti? Bu soruların cevapları çoğumuz için şaşırtıcı olabilir, uyaralım...

ABD tarihinde bir ilk: Felaket düzeni

Bu yazının kaleme alındığı Nisan ayının son haftasında, salgının odağında yer alan ve Federal Hükümet ile eyaletler arasında itilafların her geçen gün derinleştiği ABD'de, aynı anda 50 eyalette "felaket düzeni" yürürlüğe girdi. Bu

durum ABD tarihinde bir ilk...

Öte yandan batılı ülkelerin çoğunda da radikal ve agresif tedbirler alındığı görülüyor. Örneğin silahlı kuvvetler hemen her ülkede sahaya inmiş durumda. Söz konusu güvenlik endişesi ve korku olunca insanlığın sorgusuz sualsiz alınan tedbirlere itaat ettikleri anlaşılıyor. Tipik bir "obey the master" durumu...

Salgın ortamı bir laboratuvarı andırıyor, böylelikle devletler vatandaşlarının verilen emirlere itaat etme durumlarını da test ediyor. Bireysel özgürlükler kısıtlanırken, güvenlik endişesi insanlığın sesini kısıyor. Bu durumun yansımaları çok farklı olacak, yaşayarak göreceğiz.

Batı'nın çaresizliği

Şurası çok açık, Batılı devletlerin salgın ve salgının tetiklediği krizde sergiledikleri tutum umulmadık bir görüntü sergiledi. ABD sınırlarını kapatıp içine kapanırken, AB ülkeleri de benzer şekilde Schengen'i askıya aldı. Salgın konusunda zor durumda olan

İtalya'ya, AB ya da ABD değil, Çin, Rusya, Küba ve Türkiye yardım etti.

Salgın sürecinde akıllarda Çin'in İtalya'ya uçaklarla sağlık malzemesi gönderdiği, Rus askeri araçlarının İtalya caddelerinde Rus bayrağı dalgalandırıldığı ve Rus doktorların Bergamo kentinde İtalyan meslektaşları ile mücadele ettiği görüntüler kaldı. Stratejik iletişim gayretleri yüksek vites sürdürüldü. Elbette Çin de Rusya da krizi fırsata çevirmeye çalışıyor.

AB'de derinleşen çatlak

Salgın sonrası AB'de oluşan çatlak, üyeler arasında öteden beri var olan kuzey-güney gerilimini ivmelenirdi. İtalya Başbakanı Conte, koronavirüsün ekonomik etkisiyle mücadele etmek üzere AB'nin ortak tahvil (Korona tahvili) çıkarma taleplerini reddeden Almanya'yı çok sert eleştirdi.

Conte'nin, "İkinci Dünya Savaşı'ndan bu yana en büyük şoku yaşıyoruz. Bu yüzden Avrupa bu krize güncel

bir cevap vermek zorunda. Bir ülkenin sorunları domino etkisi yapabilir, bundan kesinlikle kaçınılmalıyız. Tüm ülkeler krizin maliyetini eşit ve mükül ölçüde karşılamalı,” değerlendirmesi manifesto niteliğindedir.

Güneyli İtalya, İspanya ve Portekiz, acil ekonomik destek isterken, kuzeyli Almanya, Hollanda, Avusturya ve Finlandiya gibi ülkeler karşı çıkıyor. Yeni bir Marshall Planı oluşturulmasını öneren İspanya, AB'ye üye ülkelere 1,5 trilyon euroluk bir fonun oluşturulmasını talep ediyor. Görünen, AB'nin misyonunu tamamlayacağı günler hızla yaklaşıyor.

NATO'nun çaresizliği

Salgının tetiklediği çaresizlik NATO'ya da sirayet etti. Genel Sekreter Stoltenberg, Türkiye'nin kargo uçakları ile müttefiklerine gönderdiği yardımları öne çıkararak, teşekkür etmek durumunda kaldı. Bu çok anlaşılabilir bir durum, zira NATO marjında birbirine yardımda bulunan başka bir müttefik yok. Bunun tek istisnası Türkiye oldu.

Salgının NATO ittifakı içindeki dayanışma bağına da zayıflattığı görüldü. Kötü gidişi durdurmak için NATO, Nisan ayında aldığı bir kararla; *“İttifakın sadece bir savunma teşkilatı değil, aynı zamanda bir lojistik destek teşkilatı olduğunu”* açıklamak durumunda kaldı. Ancak rasyonel olmayan bu yaklaşım karşılık bulamadı. İngiltere, İtalya ve İspanya gibi üyelerin durumları ortada.

Salgının algı ve imaj boyutu da önemli. Bu optikten bakıldığında NATO ciddi bir güven erozyonuna uğradı. Yaşanan

süreçte NATO'nun küresel anlamda kendisine atfedilen gücün karşılığını veremeyen hantal ve bürokratik bir mekanizma olduğu açıkça görüldü. Kısaca NATO, salgınla çok kötü bir sınav verdi.

Devletler hasar tespitine başladı

Son 3 aydır salgınla yatıp salgınla kalkıyoruz. Devletler “hasar tespitine” başladı. Tablo oldukça vahim ve karamsar. Şurası çok açık, **salgının bitmesi için aşının bulunmasını beklememiz gerekiyor.** Alınan agresif tedbirler salgının yayılma hızını kontrol etmekten ve sağlık sisteminin çökmesini engellemekten ibaret. Bu madalyonun görünen yüzü. Arka planda ise tüm aktörler kendi güçleri ve özgül ağırlıkları nispetinde **“salgın sonrası döneme”** hazırlanıyor.

İyi hazırlanan ve ayakta kalan devletler şüphesiz yeni dönemde belirleyici güç ve oyun kurucu olacaklar. Yerinde stratejiler izleyen devletler salgını fırsata çevirmeye çalışacak. Süreci en az hasarla atlatanlar küresel denkleme etkileyecek hamleler yapacak. Mücadele başladı bile...

Küresel aktörlerin pozisyonları

Genel görüşe göre Çin, salgından güçlenerek çıkacak ve dünya liderliğini üstlenecek. Aslında dünyanın fabrikası olan Çin, salgın olmasaydı da ABD'yi geride bırakıp küresel lider olacaktı.

Salgının neden olduğu konjonktür değişikliği, başta ABD olmak üzere İngiltere ve son olarak Fransa'nın Çin'i suçlamasına, hedef tahtasına koymalarına neden oldu. Çin

üzerindeki uluslararası baskı her geçen gün artıyor. Batı'da Çin karşıtlığının domino etkisi yapmaya başladığı görülüyor.

Koronavirüs mü? Çin virüsü mü?

Koronavirüse ısrarla “Çin virüsü” diyen ABD Başkanı Trump, “Çin'in salgının sonuçlarıyla yüzleşmesi gerekiyor” argümanını diline doladı. Son olarak Avustralya Hükümeti Çin'e karşı **“uluslararası soruşturma”** talep etti. Çin'e karşı küresel ölçekli bir bloğun teşkil edilmeye çalışıldığı görülüyor.

Salgın sonrası dönemde ABD ve ardılları Çin'i koronavirüs meselesinden sorumlu tutacak, hatta ekonomilerinin karşılanmasını dahi talep edecekler. Elbette Çin'in böyle bir dayatmayı kabul etmesi olası değil. Çin Hükümet Sözcüsü, ABD'nin ithamlarının mesnetsiz olduğunu açıkladı bile.

Bu durumda zarar iddialarını tazmin etmeyen Çin'e ekonomik yaptırım ve hatta ambargo uygulanabilir. Peki, sonra ne olur? Çin ekonomik anlamda kötü bir darbe alabilir ve küresel liderlik iddiası örselenebilir.

Türkiye'nin izlediği strateji

Koronavirüs ile mücadele kapsamında İspanya, İtalya, İngiltere ve ABD dâhil 57 ülkeye sağlık malzemesi gönderen Türkiye, insani yardım konusunda önemli hamleler yapıyor. Dışişleri Bakanı Çavuşoğlu, 104 ülkenin Türkiye'den yardım talebinde bulunduğu açıkladı.

Türkiye salgınla mücadele ederken, komşularına, Avru-

pa'ya ve diğer ülkelere yardım edebilecek kadar hazırlıklı ve güçlü olduğuna dair imaj veriyor ve dayanışmanın önemini anlayan ülke görüntüsü sergiliyor.

Burada bir parantez açalım. Tıbbi yardım malzemesi yardımı dışında resmi verilere göre bugüne kadar Kolombiya'ya 26 bin 250, Sırbistan'a bin 500 ve İran'a bin adet test kiti gönderildi.

Örneğin, Kolombiya'daki durum dikkat çekici. Salgının başında koronavirüsün yayılmasını önlemeyi başaramayan Kolombiya, Türkiye'nin gönderdiği test kitleri sonrası strateji değişikliğine gitti ve salgını kontrol altına almada ön alabildi. Ulusal basınımızda çok yer bulmasa da Türkiye'nin desteği Latin Amerika'da ses getirdi.

Yapılan yardımların salgın sonrası dış politikaya olumlu yansımaları bekleniyor. İspanya, İtalya ve İngiltere kamuoylarında oluşan sempati dikkat çekici. Zor zamanlarda, çaresiz durumdaki insanlara yapılan yardımların şüphesiz bir karşılığı olacak.

Satranççı iyi oynayabilmek

Türkiye, salgın esnasında izlediği strateji ile NATO'nun güçlü ve etkin bir aktörü olduğunu vurguluyor. Balkanlar'da, Ortadoğu'da ve Afrika'daki ilgi sahalarında etkinliğini pekiştirirken, imajını düzeltiyor. AB ülkeleri ile ilişkilerini onarma yolunda salgını bir manivela olarak kullanıyor, bütüncül bir strateji izlemeye çalışıyor.

Ermenistan ve İsrail'in yardım taleplerine olumlu yanıt verilmesi de izlenen stratejinin uzantısı... Bu durum iki ülke ile iletişim kanallarının

açılmasına vesile olabilir. Bu noktada iç kamuoyundan gelebilecek olası tepkilerin salgından istifade ile göz ardı edildiği anlaşılıyor. Ne de olsa kamuoyunun derdi koronavirüs, çoğu insan dış politikayı umursamıyor.

Hâl böyle iken **benzer yaklaşımın Suriye özelinde sergilenmesi** de düşünülmeli. Zira, Mısır, Suudi Arabistan ve BAE'nin mezhepsel saplantılarını bir tarafa koyup Suriye ile ilişkilerini düzeltme gayretine girdikleri mevcut konjonktürde, Türkiye'ye karşı Suriye özelinde teşkil edilebilecek olası bir eksen, bizi Ortadoğu'da tercih etmediğimiz bir durumla karşı karşıya bırakabilir.

Stratejik körlükleri koronavirüs ile aşmak

Hatırlatalım, içinde bulunulan konjonktür karar verilere stratejik açmazları ve körlükleri aşmak için uygun fırsatlar sunuyor. Bu nedenle Suriye politikasında değişikliğe gitmek için koronavirüs salgını son fırsat olabilir. Suriye'ye sembolik de olsa insani yardımda bulunmak mükül ve yerinde bir başlangıç olarak düşünülebilir.

Türkiye salgını fırsata çeviren ülkeler arasında yer almak ve salgın sonrası dönemde bölgesel güç vasfını pekiştirmek istiyorsa, Ortadoğu'da nefes almayı hedeflemelidir. Türkiye, ısrarla belirttiğimiz gibi sıklet merkezini Doğu Akdeniz'de teşkil etmeli ve Mavi Vatanı önceleyen stratejiler izlemelidir. Türkiye'nin denizci bir devlet olmayı başaramaması durumunda büyük devlet iddiasını sürdürmesi ne yazık ki mümkün olmayacaktır.



www.datahidrolik.com



**“On Everything
That's On Sea”**

DATA Hidrolik Makina Sanayi A.Ş.
İstanbul Deri Organize Sanayi Bölgesi Yan Sanayi Alanı
YA-8 Parsel Aydınlı Tuzla / İstanbul

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



A. Gökhan Esin

gesin@arpas-pilotaj.com.tr

Ekonomiyi ayakta tutmak için yapılacaklar imkânsız hale gelmeden, yeni politikaların mecburiyet olduğu ortada! Fakat pandemi deprem, sel gibi doğal afetlerden farklıdır. Fiziki sermaye yerine insan kaynağı zarar görmüş olacak

Toparlanma sürecinde aylarca yapılmayan harcamaların bir anda gerçekleşeceği, bu sebeple ekonominin süratli büyüyeceği görüşüne karşılık, diğer tarafta pandeminin birçok vatandaşın harcama/hayat alışkanlıklarını değiştireceği, örneğin tasarruf etme eğilimini kuvvetlendireceği de söylenebilir. İkinci tür davranış büyümeyi yavaşlatır.

Isaac Asimov'un yazdığı gibi, "Tarihte mutlu son yoktur, krizler ise sadece çıkış yolunu gösterir." Eğer vatandaş harcama alışkanlığını düşürürse devre-

ye kamu harcamaları girerek ekonomiyi fişekleyecektir. Bu birçok ülke için geçerlidir, zira ekonomik büyüklüğünün salgına ilaç olmadığı ortada! Büyük ekonomi olmanın avantajı; daha fazla tedbir alabilmektir.

Yeni politikaların mecburiyet olduğu apaçık ortada!

Bu sebeple şimdiden tedbir paketleri açıklanıyor, hedef; süreci en az hasarla atlatıp, toparlanma döneminde ihtiyaç olan kamu harcamasını düşürmek. Aksi takdirde fatura büyüyecek! Unutmayalım ki; yüzde 5 daralan bir ekonominin aynı seviyeye çıkması için yüzde 5,3 büyümesi gerekir.

Vatandaş harcama alışkanlığını değiştirmese dahi önümüzde iki sorun olacak; işsizlik ve maliyet artışı!

İşsizlikteki artış hanehalkı harcama toplamını düşürecek. Diğer olumsuz haber ise üretimdeki maliyet artışı, hem kur tarafında hem de pandemi ile mücadele esnasında artan üretim maliyeti. Bu iki husus hanehalkı harcamalarının eski seviyesine çabucak ulaşmasını

engellileyebilir.

İlk hamle virüsten kurtulmak olmalı

Bu sebeple piyasalar (ilk defa) Sağlık Bakanlığı'ni takip ediyor. Fakat bilim insanları bu konuda net bir takvim veremediğine göre diğer seçeneklere göz atalım.

İflas da virüs gibidir, bulaşıcıdır. Ekonomimizin minimum hasarla çıkması için öncelikle iflas ve işsizliğin önünü kesmek gerekir. Yazıyı kaleme aldığım an itibarıyla ilgili bakanlıklar 7 farklı mali genişleme tedbiri almış durumda. Merkez Bankası'nın ve BDDK'nın aldığı tedbirler de cabası... İçeride aldığımız tedbirleri derinlemesine incelemek yerine piyasada gezinen üç konuya değineceğim. Para basma meselesi, FED ya da diğer merkez bankaları ile swap / repo anlaşması ve IMF'den destek paketi.

Swap anlaşmaları döviz ihtiyacını karşılamak içindir. FED'in ülkemiz ile swap anlaşması yapması (siyasi etki hariç) düşük ihtimal zira ABD'nin dış

ticaret hacmi içindeki payımız çok düşük. Bu sebeple Merkez Bankamızın mevcut swap anlaşmalarındaki hacminin yükseltilmesi ihtimal dahilindedir. Öte taraftan, IMF'nin para dağıtımındaki amacı dünya ticaretini canlandırmaktır. Bu açıdan ülkemizin hedefi ile IMF'nin amacı başkadır!

Gelelim para basma konusuna...

Dünyanın her yerinde olduğu gibi ülkemizde de alınan tedbirlerin büyük kısmı devletin sırtındadır! Peki bütçe? Ya borçlanacak ya da para basacak! Kamunun borçlanması gerekirse parayı kim verecek? Bankalar!

Kamu para toplamak için Hazine Tahvili çıkartacak. Bankalar da önce Merkez'in kapısını çalarak, borç alacak. Aldıkları bu borç ile de gidip Hazine Tahvili alacak. Bu şekilde, tahvil satışı yapan kamunun Merkez Bankası'ndaki mevduatı artacak. Aslında tahvili Merkez Bankası almış olacak.

Daha sonra kamu bu para-

yı harcamaya başlar. Haliyle Merkez Bankası'ndaki kamu mevduatı azalır. Kamunun ödeme yaptığı şirketler ya da kişiler parasını bankaya koyduğu için bankalardaki para miktarı artar. Eli para gören bankalar, Hazine Tahvil alımı için Merkez Bankası'na borçlandığı miktarı kapatmaya başlar. Nihayetinde, bankanın hem tahvili olur hem de mevduatı. Kısacası Hazine harcamaya yaptıkça bankalarda mevduat yaratmış olur.

Bir hatırlatma yapmam lazım; eğer ki, Merkez Bankası'nın repo faizi hazine tahvil faizinden yüksek olsaydı bankalar böyle bir ticarete girmezdi.

Diğer bir seçenek ise, bankaların elindeki tahvilleri başkalarına satmasıdır. Böyle bir halde Merkez Bankası alıcı olursa, bankaların elindeki tahvil azalır ama bankaların Merkez Bankası'na olan borçları kapatılacağı için Merkez Bankası'nın parası artar. Tahvil faizleri satış sebebiyle yukarı çıkar.

Demek ki, bu şekilde para yaratılabilir. Kamu, mutluluğu açtığına para bankalara akmış oluyor. Aslına bakarsanız burada sadece en çok tercih edilen yöntemi tanıttık. Buna benzer farklı senaryolar da yaratılabilir, hatta yaratılmış örnekleri de yok değil!

Burada yazılanlar yatırım tavsiyesi değildir.



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

BIO-UV Group, koronavirüse karşı BWTS kullanacak

Fransız balast suyu arıtma tedarikçisi BIO-UV Group, yeni tip korona virüsü Covid-19 ile mücadele kapsamında, BIO-SEA sistemlerinde denizdeki istilacı türleri öldürmek amacıyla kullanılan ultraviyole ışık teknolojisinin, sağlık çalışanlarının ve ilk müdahalede bulunanların koronavirüsten korunmasına yardımcı olmak adına yüzeyleri dezenfekte etmek için uyarlanabileceğini belirtti.

Şirket, mevcut UV-C reaktör teknolojisine dayanan bir prototip tarayıcının bağımsız bir laboratuvarında test edildiğini ve mayıs sonuna kadar piyasaya sunulabileceğini açıkladı.

Küçük el tipi olarak tasarlanan cihaz, yüzeyden geçen bir UV-C ışını yayacak ve taranan alanı dezenfekte etmesi saniyeler sürecektir. Tarayıcı, koronavirüsü hastane yataklarında, masalarda, bilgisayar klavyelerinde, mobilyalarda ve diğer tüm yüzeylerde yok etmek için de kullanılabilir.

Marine Deal

May 2020 Issue: 149

Turkish Shipping & Economy Newspaper



Tough homework assignment for businesses

The number of infected individuals has surpassed 2.5 million people, with nearly 200,000 deaths. The increase in numbers not only shows that the virus is expanding regionally, but also that nothing will be the same as before in the post-COVID19 era, neither sociologically nor economically. Recent statements from leaders of various countries also show clear signs of what is to come. A number of countries including Italy, Germany, France, the UK, USA and China have announced that they will be relaxing coronavirus measures after May. President Recep Tayyip Erdoğan announced that the worst of the epidemic is now behind for Turkey as of April, and some of the measures in place will be removed in late May, following Eid al-Fitr holiday. However, the same countries are opting for continuing preventive measures such as not opening borders with neighboring countries (as the case of Germany) or preventing the entry of new immigrants into the country (as in the case of the US which has put on hold the entry of new Green Card holders, citing the 21 million people who have been left without jobs in the US as the main reason).

Countries will close into their shells

Although China has, to a great extent, successfully overcome COVID-19, foreign nationals, including those who have residency permits, are still not allowed entry. Most recently Harvard epidemiologist Dr. Marc Lipsitch, who co-authored a study on the possible course of COVID-19, said: "Several rounds of social distancing will be required to get us to 'herd immunity,' in the absence of vaccination", adding that on-and-off restrictions, wearing of masks and social distancing will have to stay in place until 2022. Experts note that countries will remain withdrawn into their own shell in the period ahead.

The COVID-19 pandemic has literally brought life to a state of halt across the world, with more than 1.5 billion of the world population now living in quarantine

Turkey got caught at a bad time

As it is increasingly evident that the virus is here to stay, both sociologically and economically, countries will have to play according to the "new normal". Economists say that Turkey has been caught in the stagnation that came with the virus at a particularly bad time with a high inflation rate, devalued Turkish Lira, high rate of employment and high-debt of private companies. Economists note that the possibilities at hand should be used wisely in the post-crisis era, by companies, businesses and individuals, and prioritization in spending and investments should be calculated according to this situation.

Companies will have to adapt

Looking at the situation through a micro-perspective, it is likely that new trends in consumer behaviour, which has changed sharply under COVID-19, will persist in the post-pandemic era. These changes are marked by alterations in spending habits, and digitalization of purchasing of goods and services. According to data from the The Interbank Card Center (BKM), three million unique credit cards were used for the first time for online purchases in March-April 2020, while 2.5 million cards were used to make contactless payments for the first time. Experts say that some of this behaviour will transform into permanent habits. Akbank Strategy, Digital

Banking and Payment Systems Deputy General Manager Burcu Civelek, in recent comments made during a television programme, highlighted this point, saying: "Digitalization in this period is not an option, but an unavoidable necessity of our time. I think it is certain that businesses will come out of this process with a set of important learnings. All companies have to turn into businesses that take fast decisions, with higher agility, with the ability to produce meaningful online experiences and the ability to perform more productively. Obviously, business has a tough homework assignment to work on."

Not optional, but a necessity

There has been much talk in the days of COVID-19 of digitalization, and growth of online shopping. Digitization was traditionally seen as expanding physical presence to online platforms and having an additional presence there. However, the current process has taught everyone, including small-scale family businesses, that this is not a matter of choice but a necessity. This development ushers in a new era where it will be easier to convince any company of any scale to invest in digital technologies, and where digitalization will be permeating into the real sector as well. Experts predict a radical transformation where we will see a rise in everything that's digital, near-digital, online and digitally storable. The lack of physical contact has increased the importance of virtual identities with websites, communication networks and social media profiles becoming key instruments offering vital functions. This also applies to individuals. Experts say after the end of the pandemic, individuals will have adapted to technology more and will be more willing to voluntarily share their data and will have a higher level of confidence in the government and a stronger sense of its necessity.

HMM launches first of largest containerships



HMM has launched its first of twelve 24,000 TEU containerships HMM Algeciras, the world's largest containership.

The ship was officially named during a private ceremony at the Daewoo Shipbuilding and Engineering (DSME) shipyard in South Korea.

The HMM Algeciras measures 399.9 meters long and 61 meters in beam. With a nominal TEU capacity of 23,964, it will take the title as the world's largest-capacity containership.

The vessel was ordered in September 2018 as part an order for twenty ultra-large containerships split among South Korea's 'Big 3' shipyards – DSME, Hyundai Heavy Industries and Samsung Heavy Industries.

HMM Algeciras is the first of seven it is constructing for HMM. SHI is

constructing the other five. All twelve are scheduled to be delivered this year.

HHI is constructing eight ships of 16,000 TEU to be delivered in the second quarter of 2021.

HMM Algeciras will be deployed on THE Alliance's Far East Europe 4 (FE4) service with a port rotation starting at Qingdao, Busan, Ningbo, Shanghai, Yantian, Suez Canal, Rotterdam, Hamburg, Antwerp and London, followed by Singapore via the Suez Canal.

Delivery comes at a less-than-ideal time as the coronavirus pandemic wreaks havoc on global trade.

HMM joined The Alliance as a full-time member starting April 1, 2020. Other members in the alliance include Ocean Network Express (ONE), Hapag-Lloyd and Yang Ming.

Tough homework assignment for businesses



Russia will be building the world's most powerful nuclear icebreaker, the state-run Ria Novosti said, adding that delivery of the new vessels is planned for the late 2020s.

According to the report, the new ship will dwarf the power of existing icebreakers, with its new 120-Megawatt powerplant.

Dubbed 'Leader,' the new Project 10510 icebreaker got the green light in late April, when Russia's Far East Zvezda shipyard and the Rosatomflot company signed the contract for its construction. Due to the coronavirus restrictions in place, the contract was signed via video link.

The 'Leader,' conceived back in 2016, dwarfs any existing nuclear-powered icebreaker, including Russia's –and the world's– most powerful Project 22220 icebreakers, currently under construction. The maiden vessel of that project, Arktika, is currently undergoing trials and is expected to join the fleet later this year, while two other ships of this type are set to be launched in the next two years.

While the Arktika is capable of breaking three-meter-thick ice, the new Leader icebreakers will be able to cut through a 4.3 meter-thick ice sheet, as well as to stay at sea for eight months without entering a port. The new icebreakers

will pack twice as much punch, boasting a 120-MWatt powerplant, compared to the 60-MWatt output of the Arktika.

The ship will be over 200 meters long – slightly less than two football pitches, and some 40 meters tall, equal to a 13-story residential building.

Both vessel families will be tasked with making way for softer vessels through the ice of Russia's Northern Sea Route. They will accompany fossil fuel-carrying ships that are heading to the Asia-Pacific from Russia's Arctic deposits.

The estimated cost of the maiden Leader vessel amounts to an eye-watering sum of around 127 billion rubles (some \$1.7 billion). Russia aims to build at least three vessels of the type, which are expected to join its icebreaker fleet by 2033.

Russia is the only country in the world that operates a large fleet of nuclear icebreakers. Such vessels are significantly bigger and more powerful than their conventionally-powered counterparts, thus being able to operate in the thick ice sheets of the Arctic. The nuclear engines allow the vessels operate autonomously for long periods without the need for frequent refueling.

Methanol-fuelled Stena Germani completes five years in operation

Wärtsilä, Stena, and Methanex Corporation on 15 April announced that they are proud to mark five years of successful operation of the methanol-fuelled ferry Stena Germanica, the first ship in the world to run on methanol as a marine fuel, signifying a major milestone in the con-

tinued shift towards a more sustainable future for commercial shipping in line with the industry's decarbonization efforts.

Stena Germanica was converted to be capable of running on methanol fuel in early 2015 at Remontowa Shipyard in Poland. The 240-metre long

ferry, with a capacity for 1500 passengers and 300 cars, was retrofitted with a first-of-its-kind fuel-flexible Wärtsilä 4-stroke engine that can run on methanol or traditional marine fuels. The ferry began the world's first methanol-powered sailings between Gothenburg, Sweden and Kiel,

Germany in late-March 2015.

As part of its programme aimed at the enablement of viable sustainable fuels, Wärtsilä is continuing to invest in methanol for marine fuel applications, and further development work and testing procedures are planned.

Regulations by reduc-

ing Sulphur oxides (SOx) by approximately 99 percent, and has the ability to meet Tier III Nitrogen oxide (NOx) regulations without exhaust after-treatment. Methanol is already well positioned globally as a marine fuel, as it is available at more than 88 of the world's top 100 ports.

Since 1930 full speed ahead!

- Working for the best
- Serving for the people
- Respect the environmental protection

We have been working with these policies for over 70 years and we will continue to work for the perfect future.

İNCE ANADOLU



İNCE DENİZCİLİK VE TİCARET A.Ş.

Fahrettin Kerim Gökay Cad.
Denizciler İş Merkezi No: 14 A Blok
Kat: 2, Altunizade, İstanbul / Türkiye
Phone : +90 212 651 18 18
Fax : +90 212 651 58 58
E-mail : ince@incedeniz.com
www.incedeniz.com

ECSCA and ETF launch joint project WESS

ECSCA and the European Transport Workers' Federation (ETF) are happy to announce that they have been awarded EU funding for a new joint social dialogue project that will be implemented over the next 24 months.

The project is entitled "Contributing to an Attractive, Smart and Sustainable Working Environment in the Shipping Sector" (WESS).

The WESS project will involve the implementation of several activities centred around two pillars:

- Pillar 1: Supporting the work of the joint ECSCA-ETF working group on Health and Safety on board.
- Pillar 2: Implementing the priority actions in the ECSCA and ETF joint declaration of intention on enhanced participation of women in European shipping.

In order to implement the above-mentioned tasks, the project management team has launched a call for tender, to look for an external expert or group of experts. The expert or group of experts will support them with the implementation of the priority actions identified in their joint declaration of intention on the enhanced participation of women in EU shipping. The deadline for applications is 29 May 2020, 12:00 (midnight Brussels time).

A call for tender for experts to support in implementing the research on digitalisation on board will soon follow.

RightShip and Human Rights at Seapartner for seafarers welfare

RightShip, the world's leading maritime risk due diligence and environmental assessment organisation, and the independent civil society charity, Human Rights at Sea, have signed a new long-term partnership agreement to help improve seafarer welfare, the organisations have announced today.

Under the agreement, RightShip and Human Rights at Sea will partner to continuously raise awareness of the implementation and accountability of human rights provisions throughout the maritime environment with local, national and international stakeholders and regulators, and the maritime industry as a whole.

Commenting on this new partnership, Martin Crawford-Brunt, CEO, RightShip said: "We are thrilled to announce this new partnership with Human Rights at Sea. RightShip's mission is to support the safety, security and welfare of seafarers in particular given the vital role they play in the facilitation of global trade. There is



much to be done to improve seafarer welfare, both during this pandemic and beyond. We are excited to work closely with the excellent and passionate team at Human Rights at Sea to make sure these important issues are front and centre in the minds of regulators and the industry."

David Hammond Esq, CEO of Human Rights at Sea, added: "Human Rights at Sea is delighted to be aligning with the emerging work and transparent focus being undertaken by RightShip in the field of human rights relating to mari-

time supply chains, and in particular industry management and crew awareness, education and standards, not just in the global maritime industry, but throughout the wider maritime environment."

In 2019, Human Rights at Sea launched the first version of the 'Geneva Declaration of Human Rights at Sea', which is currently focusing on State-level engagement and eventual ratification within the United Nations system. Once finalised, Human Rights at Sea and RightShip will mobilise a concerted international effort to

end human rights abuses on our oceans through reference to, and engagement with, the four fundamental principles of the Declaration.

These principles are that human rights apply at sea to exactly the same degree and extent that they do on land; that all persons at sea, without any distinction, enjoy human rights; that there are no maritime-specific rules allowing derogation from human rights standards; and that all human rights established under treaty and customary international law must be respected at sea.

About the partners

Human Rights at Sea was established in order to engage stakeholders and regulators in the improvement of human rights policies, law and enforcement globally, particularly where existing provisions are being ignored, are currently absent or are being abused. Through their global research and advocacy work raising awareness of human rights abuses at sea, they aim to deliver positive change through innovative legal and policy development on a collaborative basis.

Human Rights at Sea currently works with numerous partner charities, government departments and non-governmental organisations. With today's announcement, RightShip becomes the first commercial maritime industry organisation to officially engage with Human Rights at Sea, bringing the organisation's substantial safety, environmental and seafarer risk management expertise to the forefront of the partnership.

Vard to build Taiwan's first SOV

Vard has signed a contract with Ta San Shang Marine for the design and construction of the first Service Operation Vessel (SOV) in Taiwan.

According to Vard, the contract marks its entrance into the renewable energy sector and thus reaffirms Fincantieri's diversification strategy for its Norwegian subsidiary.

The SOV, which has been

chartered by Ørsted, will be built at Vard Vung Tau shipyard in Vietnam.

The 84.4-metre vessel will have a beam of 19.5 metres and will be able to accommodate 87 people in single cabins.

Propulsion will be hybrid with a diesel-electric solution. This will allow for reductions in fuel consumption, maintenance and emissions, as well

as improved responsiveness, Vard states.

Vard announced its contract a day after Ørsted and Ta San Shang Marine provided information about their 15-year charter agreement.

According to Ørsted, the vessel will be capable of fossil fuel-free operation. It will also have a setup for reduced fuel consumption and carbon footprint. This includes an optimized hull design and a

battery-hybrid system.

The SOV will feature a motion-compensated gangway, dynamic positioning system and a 3D motion-compensated crane.

Ta San Shang Marine, a joint venture between Ta Tong Marine Group (TTM) and Japan's Mitsui O.S.K. Lines (MOL), will deliver the SOV in early 2022.

The vessel, chartered to serve Ørsted's Changhua off-

shore wind farms, will use the Port of Taichung as its base port.

The offshore wind developer will complete the construction of its Greater Changhua 1 and 2a wind farms between 2021 and 2022. Ørsted also expects to have wind turbines spinning at its Greater Changhua 2b & 4 sites in 2025. The development of the 2b & 4 sites is subject to final investment decision, due in 2023.

FREEFALL LIFEBOATS



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

SAFE AND SOUND



RESCUE BOATS



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

AET and TOTAL agree time charter for two LNG dual-fuel VLCCs

AET, a leading energy logistics provider, announced today an agreement with Chartering and Shipping Services SA, (a wholly owned subsidiary of Total SA) for the time charter of two LNG dual-fuel VLCCs. The two newbuilds are scheduled to be delivered to AET from Q1 2022.

Making the announcement, Mr Yee Yang Chien, Chairman of AET and President/Group CEO of MISC Berhad said:

“AET is MISC Group’s wholly owned petroleum shipping subsidiary and today’s agreement cements its global position as a world class energy logistics provider. We subscribe to a robust sustainability agenda which reaches into all corners of our business and includes a commitment to protect the natural environment alongside a strong focus on maintaining business stability and continuity. Today’s agreement with Total takes us a step further in delivering on that agenda. As a Group, we took early and bold decisions to invest in LNG dual-fuel vessels and I am pleased to see the industry responding so positively to our strategy. I am delighted we have made this agreement with Total



and I’d like to thank them for their confidence in AET”.

The two newbuilds will be powered by LNG and will be amongst the most environmentally friendly VLCCs in the market. When in service, they will emit around 20% less CO2 greenhouse gases than conventional vessels; 85% less NOx and 99% less SOx. In addition, 99% fewer fine particles will be released. Immediately, these vessels comply with IMO Tier III levels, IMO 2020 sulphur cap and represent a significant step towards the IMO’s ambition to reduce carbon emissions by 50% by 2050 from a 2008 baseline.

Mr Luc Gillet, Senior Vice President of Total Shipping & Trading commented:

“Total is committed to safely deliver energy while reducing its impact on the natural environment and we continuously explore all elements of our business, including our supply chain partners, to ensure minimum emissions. We seek partners who share this commitment and I’m pleased that AET continues to innovate and take a leadership approach to operating in the cleanest way possible. We’ve partnered with AET for many years and today’s signing is the next

logical step in our continuing relationship”.

Capt. Rajalingam Subramaniam, President & CEO, AET, said:

“AET is investing to build efficiency in our partners’ energy logistics activities and this includes assisting them to meet their environmental targets. Today’s collaboration is a further example of our commitment towards Environmental, Social and Corporate Governance as well as the UN Sustainable Development Goals. We were among the industry leaders in building

and operating LNG-powered Aframax vessels and dynamic positioning shuttle tankers and these two new ships will be our first LNG dual-fuel VLCCs.

We continue to innovate and pioneer new technologies to ensure we achieve, or exceed, the IMO’s GHG strategy obligations including meeting our own internal aspiration of reaching IMO’s 2030 carbon reduction goals by 2025. These new vessels clearly demonstrate our philosophy that commercial viability coupled with environmental sustainability is possible; and shows how AET continues to “move energy to build a better world”.

I would like to thank Total for partnering in this innovative environmental solution and for furthering our relationship in many segments of our business. Total has joined a select group of energy majors who have shown significant leadership in reducing the carbon footprint of safe and environmentally friendly energy transportation.”

AET currently operates two LNG dual-fuel Aframax vessels and two LNG dual-fuel Dynamic Positioning Shuttle Tankers within its global fleet.



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...





Serter Tuçaltan

Dz. Kurmay Albay (E)

İdlib'de her geçen gün biraz daha karmaşık bir hâl alan gelişmeler 5 Mart 2020 tarihli Moskova Anlaşması ile belirsiz bir süre için ertelendi

Gündemin Koronavirüs üzerinde yoğunlaştığı bu dönemde Karadeniz'e yönelik hareketlilik dikkat çekiyor.

NATO Dışişleri Bakanlarının 2 Nisan 2020 günü yaptığı toplantının ardından NATO Genel Sekreteri İttifak'ın, Ukrayna ve Gürcistan için yeni bir destek paketi üzerinde anlaşmayı açıkladı.

Açıklamaya göre yeni destek paketi 3

ana unsuru içeriyor. Bunlar;

- Karadeniz'de Ukrayna ve Gürcistan ile müşterek tatbikatların icrası,
- Ukrayna ve Gürcistan'ın NATO eğitimi ve öğretim programlarına daha fazla erişim sağlamaları,
- Bölgenin hava sahasına yönelik farkındalığın artırılması için NATO ile Ukrayna ve Gürcistan arasında radar verilerinin değişimi.

Dışişleri Bakan'ın 23 Ocak 2020 tarihinde Alman Bild dergisine verdiği mülakatta yer alan, birçok NATO ülkesinin Kırım'ı unuttuğu, Almanya ve Fransa'nın Rusya'yı üzmemek için Gürcistan'ı NATO'ya kabul etmekten çekindikleri, Türkiye'nin ise her zaman Gürcistan'ın NATO üyeliğini gündeme getirdiği, açıklamaları siyasi otoritenin bu pakete onay

verdiğini gösteriyor.

NATO'nun Karadeniz'deki genişlemesi ve varlığını artırması

Aslında ABD başta olmak üzere NATO'nun (ve AB'nin) genişleme ve kıyıdaş üyelerine ilave olarak Karadeniz'deki varlığını artırma gayretleri yeni bir stratejinin ürünü değil.

Genişleme kapsamında Ukrayna ve Gürcistan'ın NATO'ya üyelikleri konusu neredeyse 2000'li yılların başlarından beri gündemde.

Karadeniz'deki NATO varlığının artırılması konusu ise biraz daha karışık.

NATO'nun Rusya'yı yeniden tehdit olarak değerlendirdiği 2016'dan bu yana Karadeniz'de hayata geçirmeye

gayret ettiği "Uyarlanmış İleri Mevcudiyet Tedbirleri" çerçevesinde karada; bir "Çok Uluslu Tugay"ın konuşlandırılması, havada; hava polisliği faaliyetlerinin icrasına yönelik faaliyetlere başlanması ile denizde; NATO Daimi Deniz Gücü unsurlarının Karadeniz'de bulunacakları yıllık planlı gün sayısının artırılmasına yönelik tedbirler hayata geçirilmiş durumda.

Ancak ABD'nin başını çektiği bir grup istedikleri anda Karadeniz'de bulunmalarını temin etmek üzere, yukarıda açıklananların ötesinde Karadeniz'e özel bir tedbirler manzumesi için çalışmaya devam ediyor.

Bu tedbirler içinde kıyıdaşlardan oluşan Karadeniz'e özel bir deniz gücünün kurulması, bu deniz gücüne ABD gibi üçüncü ülkelerin dönüşümlü olarak destek vermesi gibi bir yaklaşım da var. Bu yaklaşım, Montrö Boğazlar Sözleşmesi'nin ruhuna aykırı. Sözleşmeyi esnetmeye, ciddiyetini zedelemeye çalışıyor.

Rusya'nın muhtemel tutumu

Romanya ve Bulgaristan'ın NATO ve AB üyeliklerinden sonra Rusya'nın, Ukrayna ve Gürcistan'ın NATO üyeliklerine ve NATO'nun Karadeniz'e kıyısı bulunan üyeleri dışında Karadeniz'deki varlığını artırmaya yönelik gayretlerine kayıtsız kalmayacağı açık.

Rusya, daha 2008 yılında NATO'ya komşu olmak istemediğini açıklamış durumda. Rusya'nın, Gürcistan ve Ukrayna'nın NATO'ya üyelik başvurularının kabul edilmesinin Avrupa'nın mevcut güvenlik sistemine yönelik ciddi sorunlar oluşturacağını, hiçbir devletin ait olmadığı bir İttifak'ın temsilcilerinin sınırlarının dibine kadar gelmesinden memnun olmayacağını ifade ettiği de biliniyor.

Rusya'nın Karadeniz hassasiyeti bununla da sınırlı değil. Osetya meselesinin ardından 2008 yılında Gürcistan'a askeri müdahalede bulunması, Ukrayna'da ABD ve AB tarafından desteklenen olayların ardından 2014 yılında Kırım'ı ilhak etmesi bölgeye attığı önemin bir göstergesi. Bu tavır aynı zamanda küresel güç mücadelesi kapsamında verilen bir mesaj.

Öte yandan Rusya, Ulusal Güvenlik Stratejisi'nde (2016), NATO'nun askeri gücünü artırmasını ve Rusya sınırlarına yaklaşması ile ABD tarafından tesis edilen Füze Savunma Sistemi'ni ulusal çıkarlarına yönelik bir tehdit olarak görüyor.

Sonuçta Rusya'nın Karadeniz'e ilişkin hassasiyeti ve muhtemel tavrına ilişkin emareler ortada.

Karadeniz'deki NATO (ABD)-Rusya çatışması

NATO (ABD) ile Rusya arasındaki bu çatışmanın, Soğuk Savaş döneminde dahi önemli bir tırmanmaya sahne olmayan Karadeniz'i bir gerginlik alanı haline getirme potansiyeli bulunuyor. Bir örnek olarak Rusya'ya karşı benzer bir çevreleme faaliyetinin yürütüldüğü Baltık Denizi'nde, Rus ve ABD askeri unsurlarının zaman zaman karşı karşıya geldiği biliniyor.

Karadeniz'de artacak gerginliğin, bozulan istikrarın hem NATO üyesi olan hem de Rusya ile Astana sürecinde, Soçi ve Moskova Mutabakatları'nda birlikte çalışan Türkiye üzerinde ekonomik ve siyasi etkilerinin olacağını söylemek zor değil.

Ekonomik ve siyasi etkilerinin yanı sıra Karadeniz'de oluşacak istikrarsız bir ortamın güvenlik mülahazalarıyla Türkiye tarafından Bölge'ye ilave deniz ve hava gayreti tahsis edilmesini gerektireceği de açık.

Irak ve Suriye'nin kuzeyinde, Akdeniz'in doğusunda, Kıbrıs'ta, Ege'de yaşamsal çıkarlarını savunmak üzere büyük bir mücadelenin içinde olan Türkiye'nin Karadeniz'de ilave bir gerginliğe ihtiyacı yok.

Karadeniz'de kıyıdaşlar dışındaki NATO varlığının artırılmasının önemli savunucularından olan ABD'nin Irak ve Suriye'nin kuzeyinde, Akdeniz'in doğusunda, Kıbrıs ve Ege meselelerinde Türkiye'nin aleyhine bir tutum izlediği çok açık şekilde biliniyor.

Bölgeye ilgisi olan bir diğer NATO üyesi Fransa'nın GKRY'de deniz unsurlarını konuşlandırma çalışmalarının en önemli nedenlerinden biri Türkiye'nin Doğu Akdeniz'deki çıkarları, bir diğeri ise Suriye'deki gelişmeler.

İngiltere'nin GKRY'deki egemen üslerinde bulunan uçak sayısını artırıyor olmasının bir gerekçesi de Türkiye'nin bölgedeki faaliyetleri.

Bu ortamda Gürcistan ve Ukrayna'nın NATO'ya üye olmaları Türkiye için acil önemi olan bir dış politika meselesi gibi görünmüyor.

Diğer taraftan, Karadeniz'in gerek NATO (ABD ve AB) ve gerekse Rusya ile çeşitli konularda yürütülen siyasi müzakerelerde adım atılacak bir alan olarak görülmesinin olumsuz sonuçlar doğurma ihtimali de oldukça yüksek. Böyle bir yaklaşımın ileride telafisi güç veya mümkün olmayacak kayıplara yol açma riski var. Böyle bir riski almamak gerekiyor.

Sonuç

Sonuç olarak coğrafi konumu, tarihten gelen etkisi ve altyapısı ile Karadeniz'de Türkiye'yi içine almayan bir oluşumun sürdürülebilir olması mümkün değil. Bu durum, Türkiye'nin Karadeniz'de istikrarı bozma potansiyeli olan, bölge dışı aktörlerin Karadeniz'e müdahil olmalarına zemin hazırlayabilecek her türlü girişimin karşısında yer almasını dikte ettirirken, Karadeniz'in güvenliğine yönelik olarak "bölgesel sahiplik" yaklaşımını ve Montrö Boğazlar Sözleşmesi'ni her zamankinden daha yüksek bir sesle sahiplenmesini, tüm kıyıdaşlar arasında bu yaklaşımı güçlendirecek adımları atmasını gerektiriyor.

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

ARES
SHIPYARD

“
**SECURITY
SHIELD
OF THE
COASTS**
”



ARES 35 FPB

ABD 5 adet çoklu görev gemisi inşa ediyor

ABD'nin Philadelphia Eyaleti'nde yer alan Philly Shipyard, Amerikan Donanması'nın yeni üyelerine eğitim sağlayacak ve acil durumlarda insani yardım için de kullanılacak beş yeni gemi inşa edecek.

İnşa edilecek Eğitim Gemi Sınıfı ulusal güvenlik çoklu görev gemisi (NSMV) için ABD Ulaştırma Bakanı Elaine L. Chao, yeni gemilerin denizcilik akademisinde kullanılan yaşlı eğitim gemilerinin yerini alacağını belirtti.

2019 yılının Mayıs ayında

TOTE Services, 5 adet NSMV teslim etmek üzere ABD Ulaştırma Bakanlığı Denizcilik İdaresi (MARAD) ile sözleşme imzalamıştı. Sözleşme uyarınca Philly Shipyard, öncelikli olarak ilk iki geminin inşasını tamamlayacak, geri kalan üç geminin inşası opsiyonlu olacak. İlk iki geminin 2023'te teslim edilmesi planlanıyor. Beş geminin tamamının sipariş edilmesi durumunda sözleşme değeri 1,5 milyar doları bulacak. Tersane ise kazandığı ihalenin değerinin 360 milyon dolar olduğunu duyurdu.

İnşa ve teslimatının ardından gemiler devlet denizcilik akademilerinde eğitim ve insani-doğal afetlerde müdahale görevlerinde kullanılmak üzere MARAD'a verilecek.

Çok sayıda eğitim alanına sahip olacak olan gemi 600 akademi öğrencisinin denizde birinci sınıf eğitim almasına olanak sağlayacak. Eğitim ve öğretim platformu olarak hizmet vermenin yanı sıra NSMV, kasırga ve deprem gibi ulusal ve uluslararası afetlerde destek için de kullanılacak.



Birleşik Krallık Donanması'nın yeni denizaltısı ana üsse ulaştı



Birleşik Krallık Donanması'nın Astute Sınıfı denizaltısının dördüncüsü olan HMS Audacious, Clyde Donanma Üssü'ne ulaştı.

Furness bölgesinde yer alan BAE Systems Tersanesi'nden yola çıkan yeni denizaltı ve 98 kişilik mürettebatı, Argyll ve Bute bölgesinde yer alan üsse Nisan ayında ulaştı.

Astute Sınıfı yedi denizaltısının dördüncüsü olan HMS Audacious, halihazırda faa-

liyet gösteren kardeş denizaltıları HMS Astute, HMS Ambush ve HMS Artful'a katılacak. Anson, Agamemnon ve Agincourt adında üç denizaltının ise inşası henüz devam ediyor.

HMS Audacious'ın mürettebatı bir sonraki deniz denemelerinden önce kıyı eğitimine başlayacak.

97 metrelik Astute Sınıfı gemiler, Krallık Donanması için şimdiye kadar yapılmış en gelişmiş denizaltılar

arasında yer alıyor. Gelişmiş sensörlerle donatılmış Astute Sınıfı, hem Tomahawk Kara Saldınısı Kruz Füzeleleri (TLAM) hem de Spearfish torpidoları taşıyabiliyor.

7,400 tonluk denizaltılar, kendi oksijenlerini ve içme sularını üretebiliyor. Aralık 2016'da resmi isim töreni gerçekleşen HMS Audacious, Nisan 2017'de suya indi ve ilk dalışını Ocak 2018'de gerçekleştirdi.

Rus fırkateyni Amiral Kasatonov son testlerine başladı

Severnaya Verf Tersanesi tarafından inşa edilen 22350 Projesi'nin Amiral Kasatonov fırkateyninin, Baltık Denizi'ndeki kabul denemelerinin son aşamasına başlandı. Severnaya Verf'ten yapılan açıklamada testler sonrasında fırkateynin Rus Donanması'na teslim edilmek üzere tersaneye döneceği belirtildi.

Rusya Savunma Bakanlığı'ndan yapılan açıklamada, "Proje 22350'ye ait Amiral Kasatonov fırkateyni ve Proje 20385'e ait Gremyaşiy korveti, 21 Nisan'da Severnaya Verf

gemi yapım şirketinin nhtımlarından Baltık Denizi'ndeki poligonlarda fabrika test seferlerini yapmak için denize açılacak," denildi.

İki gemide görev yapan personelin Rus Deniz Kuvvetleri'nin eğitim merkezinde test programının tüm etaplarını tamamlayacakları ve ardından gemilerin üzerlerindeki silahları kullanmak üzere eksiksiz bir eğitim sürecinden geçtiğinin belirtildiği açıklamada, "Fabrika test seferi sırasında gemilerdeki yaşam destek, navigasyon ve

haberleşme sistemleri, kurtarma araçları, havalandırma ve klima dâhil elektronik sistemleri test edilecek. Ayrıca Amiral Kasatonov fırkateyninin ve Gremyaşiy korvetinin değişik modlardaki hızı, kullanma kolaylığı, manevra kabiliyeti ve diğer özellikleri de test edilecek," ifadeleri yer aldı.

Proje 22350'nin fırkateynleri, hem denizaltılar ve savaş gemilerine karşı operasyon düzenlemek hem de hava saldırılarına karşı püskürtme amaçlı tasarlandı.

Thyssenkrupp, Mısır'a serinin üçüncü denizaltısını teslim etti



ThyssenKrupp Marine Systems, Mısır Arap Cumhuriyeti Donanması için Howaldtswerke-Deutsche Werft (HDW)'de inşa edilen 209/1400 tipi denizaltısının üçüncüsü olan S43'ü teslim etti.

Mısır Donanması'nın Kiel Limanı'ndan denizaltıyı teslim aldığı tören, yeni tip koronavirüs önlemleri nedeniyle yalnızca proje yöneticilerinin kısıtlı katılımıyla gerçekleşti.

209/1400 tipi denizaltıları son derece sağlam ve uzun süre su altında kalabilme yetenekleriyle bilinen, hızlı ve tespiti zor deniz araçlarıdır ve 209/1400, tip 209 "ailesinin" en yeni versiyonudur.

S43'ün suya iniş ve isim

töreni Mayıs 2019'da gerçekleşmişti. Serinin ilk denizaltısı S41 Aralık 2016'da, ikincisi S42 ise Ağustos 2017'de teslim edilmişti. Programın dördüncü denizaltısının 2021'de teslim edilmesi planlanıyor.

Thyssenkrupp Marine Systems CEO'su Dr. Rolf Wirtz, denizaltının teslimatıyla ilgili olarak, "Küresel koronavirüs salgını göz önüne alındığında, bu teslimat bizim için çok özel bir kilometre taşıdır. Denizaltıyı zamanında ve tam olarak bitiren çalışanlarımızla gurur duyuyoruz ve onlara teşekkür ediyoruz. Muazzam bir bakım ve disiplin ile çok özel bir şey elde edildi," dedi.

ABD Donanması, opsiyonlu siparişleriyle ekonomik destek sağlıyor

ABD'li Gulf Island Fabrication, ABD Donanması için iki adet Navajo sınıfı çekme kurtarma gemisi (T-ATS) üretecek.

Yeni gemiler, Gulf Island'ın Louisiana Eyaleti'ndeki tesisinde inşa edilecek beş T-ATS gemisi inşası sözleşmesi kapsamında opsiyonlu olarak yer alan dördüncü ve beşinci gemi.

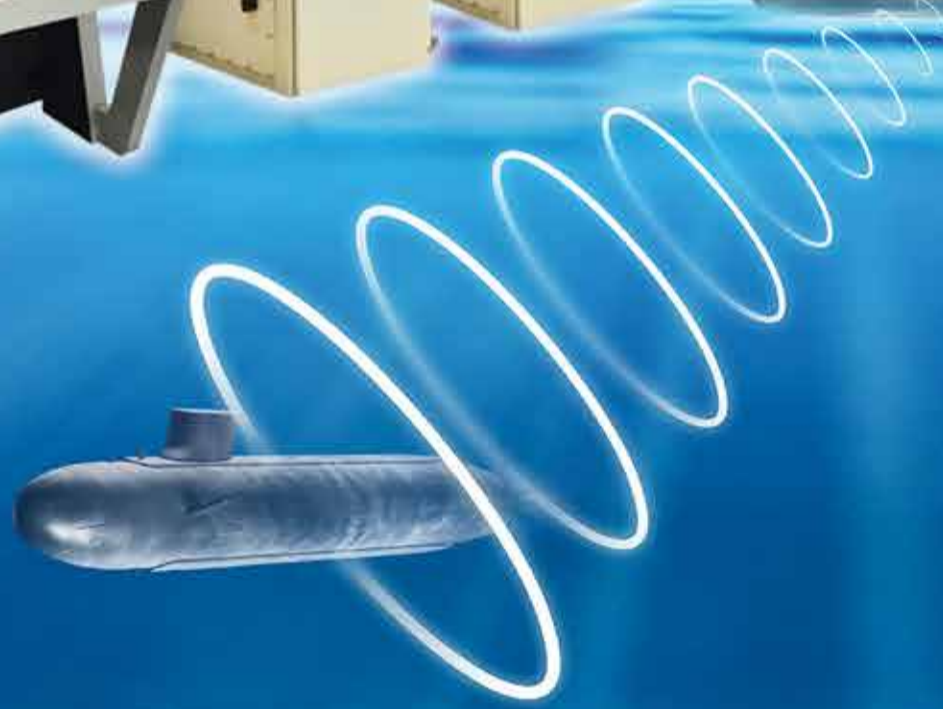
Navajo Sınıfı gemiler,

filo operasyonlarını desteklemek için okyanusa açılan gemilere römorkör, kurtarma ve çekme hizmetleri sağlayacak. Halihazırda bu destek, hizmet ömürlerinin sonuna ulaşan üç adet T-ATF 166 ve iki adet T-ARS 50 sınıfı gemi tarafından veriliyor.

Navajo Sınıfı gemiler ABD Donanması'na ait gemileri çekebilme yeteneği ve güverte üzeri sis-

temler için 6,000 metrekarelik alana sahip olacak. Gemilerin platformu 80 metre uzunluğa, 17,9 metre genişliğe sahip olacak ve 1,796 ton yük taşıyabilecek.

Gulf Island İcra Kurulu Başkanı Richard Heo, Deniz Kuvvetleri'nin iki ek gemi için sözleşmedeki opsiyonu kullanmasının, içinde bulunduğumuz belirsiz zamanlarda ek istikrar yarattığını belirtti.



FERSAH

KARINAYA MONTELI
DENİZALTI SAVUNMA HARBİ SONARI



Güven Veren Teknoloji

aselsan



ASELSAN Türk Silahlı Kuvvetleri'nin Güçlendirme Vakti'nin bir kuruluşudur.



'MILDEN' Projesi'nin azami gizlilik içerisinde yürütülmesi elzemdir'

Güney Deniz Saha 26'ncı Komutanı ve Sahil Güvenlik 11'inci Komutanı Koramiral (E) Can Erenoğlu, önceki sayılarımızda yer verdiğimiz "Nasıl bir MILDEN hayâl edilmeli?" dosya konumuza devamlı kendilerine özel yönelttiğimiz sorularımıza yanıtladılar



Koramiral (E) Can Erenoğlu

Nasıl bir MILDEN hayâl edilmeli?

Öncelikle hayâller sınırsız olmalı ve temel görev dikkate alınmalıdır. Türk Deniz Kuvvetleri'nin temel görevi, devletimizin bekasını, hayati menfaatlerini ve denizlerdeki egemenlik haklarını korumaktır. Bu görev, baş zamanından itibaren en yüksek seviyede harbe hazır olmayı gerektirir.

Türk Deniz Kuvvetleri'nin milli güce dayalı etkin denizaltı gemilerine sahip olması amacıyla; Milli Denizaltı (MILDEN) Projesi 24 Ekim 2019 tarihinde başlatılmıştır.

MILDEN için Milli Savunma Bakanlığı kontrolünde Gölçük Tersanesi Komutanlığı'nda bir Dizayn Proje Ofisi açılmış ve personel görevlendirilmeleri yapılmıştır.

Bu konuda ana rehberimiz bilim, akıl ve her türlü engele ve baskıya rağmen tamamen Türk mühendis ve işçilerince gerçekleştirilen Milli Gemi (MİLGEM) Projesi olmalıdır.

MİLGEM, 4 adet korvetin son gemisi TCG Kınalıada'nın da 29 Eylül 2019 tarihinde tamamlanarak donanma-

ya teslimi sonucu devrim niteliğinde bir başarı olmuştur. Çünkü dünyada bu işi başarabilen ülke sayısı sadece 20'dir. MİLGEM'in, 20 yıl önce gerçekleştirilmesi hayâl bile edilemeyen bir proje olduğunu unutmamalıyız.

MILDEN'de, MİLGEM'in yanı sıra uzun süredir yurtiçinde inşa edilen denizaltılarımızdan ve halen Gölçük Tersanesi Komutanlığı'nda inşası devam eden 6 adet Reis Sınıfı Yeni Tip Denizaltı Projesi'nden edinilecek tecrübelerden yararlanılacaktır. Gölçük Tersanesi Komutanlığı'nda inşası planlanan Milli Denizaltıların ilkinin 2030'lu yılların ikinci yarısından itibaren hizmete girmesi beklenmektedir.

MILDEN Projesi'nin azami gizlilik içerisinde yürütülmesi elzemdir.

Denizaltı personeli hangi niteliklere sahip olmalıdır? Buna göre eğitim politikası nasıl belirlenmelidir?

Denizaltı personeli;

- Öncelikle bilim ve akli esas almalı,
- Atatürk ilke ve devrimlerinin yılmaz savunucusu olmalı,
- Gönüllü, özverili, inisiyatif sahibi ve

savaşçı ruha sahip olmalı,

- Fiziken ve ruhen kapalı ortamda sabırla yaşayabilmeli,
- 40 yaşın üzerinde olmamalıdır.

Yeni kuşak 2000 yılı ile sonrasında doğan gençlerdir ve teknolojiyle iç içe yaşadığından "internet kuşağı" olarak da isimlendirilir. Genelde iyimser gözükmekle birlikte, kişisel hırsları yüksek, uygulamalı ve doğrudan öğrenmeye meyilli, çoğunlukla YouTube'da varlık gösteren, yaşlılarını takip eden, iş yaşamlarında çabuk sıkılıp iş değiştirmek isteyen, öte yandan iletişim kurmada, yardım etmede ve hak aramada önceki kuşaklardan daha başarılı gençlerdir.

Bu gençleri özendirme için onlara özerklik tanınıp girişimci ruhları beslenmeli, yüz yüze iletişim kurulmalı, değer verildiklerini onlara hissettirecek şekilde davranılmalıdır. Onlara özel olduklarını kanıtlayacak şekilde görevde ve emeklilikte savaş pilotları ile eşdeğer hatta daha fazla maaş verilmeli ve ailelerinin tüm ihtiyaçları karşılanmalıdır.

Eğitim politikasına gelince, kısa sürede denizaltı yetiştirilmesinin mümkün olmayacağına bilincine vararak mutlaka ve en kısa sürede 15 Temmuz öncesinin eğitim sistemine dönülmelidir.

Milli bir projede yerlilik oranı ne olmalıdır? Ülkemizde olmayan yetenekler kazanılmalı mı yoksa ithal mi edilmelidir? MILDEN'de olmazsa olmazlar nelerdir?

Bugün savunma ihtiyaçlarımızın yaklaşık yüzde 65'i milli olanaklarla karşılanmaktadır. Nihai hedef bu oranı aşamalı olarak yüzde 100'e çıkarmak ve hem teknoloji hem de

gemi ihraç etmektir. Bu amaçla, dışa bağımlılığı en aza indirmek ve yerli savunma sanayinin gelişimine katkıda bulunmak gerekmektedir. Deniz Kuvvetlerimizdeki mühendis sayısı da en az 10 misli artırılmalıdır.

Gemi inşa projelerinde ulusal klas, araştırma kuruluşları ve firmalara öncelik tanınmalıdır. Yabancı firmalar kendi bahriyelerine sağladıkları gelişmiş sistemler yerine, ticari tipte cihaz ve sistemleri satmayı tercih ettiklerinden bu sıkıntıyı aşmak üzere Araştırma ve Geliştirme çalışmalarında gelişmiş sistem üretimi hedef alınmalıdır.

Silahları belirlenmeden bir denizaltı projesine başlanması mümkün olmadığından, MILDEN'de öncelikle kullanılacak silahlar belirlenmeli ve bu konuda dışa bağımlılığımız tamamen ortadan kaldırılmalıdır. Bu silahlar, başta muhasımı caydırarak, savaşta ise muhasımın savaşma azim ve iradesini sona erdirecek derecede etkili olmalıdır. Hem suüstü hem de karadaki stratejik hedeflere karşı denizaltıdan atılabilecek güdümlü mermilere ve uzun menzilli hipersonik torpidolara, torpido-mayınlara öncelik verilmelidir. Gemilerimizde halen sadece suüstü hedeflerine karşı kullanılabilen sualtından suüstüne atılan ithal güdümlü mermiler ile ithal torpidolara sahibiz. Bu ithal güdümlü mermilerin de her muhasıma karşı kullanımında kısıtlamalar vardır. Bu hayati durum dikkate alınarak başlatılan ve MILDEN'de kullanılacak uzun menzilli ATMACA isimli milli güdümlü mermi ile AKYA isimli tel güdümlü, uzun menzilli milli torpidonun imalatı gerçekleştirilmiş, test atışlarında başarı sağlanmıştır.

Bir denizaltının vazgeçilmez özelliği gizliliğinin sağlanmasıdır. Bunun için kendi gürültü seviyesinin çok düşük olması, radar/sonar kesit alanı teknolojilerinin en iyisinin uygulanması, harekât umku kısıtlansa ve idamesi güç olsa da teknesinin non-manyetik çelikten veya titanyumdan inşası, hedef tespit alıngaçlarının etkinliğinin de çok iyi olması gerekmektedir. Hem her tip hedefin tespiti ve imhası için sonar ortam şartları dâhil bir nevi sualtı taktik resmini elde edebilen silahlı sualtı dronlarına da sahip olması düşünülmelidir.

Seksenli yıllarda Deniz Harp Akademisi'nde öğrenci subay iken ısrarla önerdiğim nükleer tahrik sistemli (nükleer silahlı değil) denizaltılara sahip olma fikrimde ısrarlıyım. Bu sayede Türk Deniz Kuvvetleri en son teknolojik gelişmeleri ülkemize yansıtmadaki öncü rolünü hem sivil sektörde hem de Silahlı Kuvvetlerimizde nükleer teknolojinin kullanılması için de sürdürmelidir.

Ana Tahrik Sistemi, nükleer değil de Havadan Bağımsız Tahrik Sistemi ve batarya olacak ise denizaltının en önemli özelliği olan gizliliğini olumsuz yönde etkileyecek şnorkel seyirinde silahlı/silahsız insansız hava araçlarına, dronlara ve helikopter tipi deniz-hava hedeflerine karşı ise bekasını sağlamak için denizaltından hava hedeflerine atılan Güdümlü Mermi Sistemi'ne veya lazer topuna sahip olmalıdır.

Ayrıca, tamamen elektrikli bir denizaltı gemisi inşası için yaklaşık 15 yıl önce başlatılan çalışmalara ivme verilmelidir. Araştırma ve geliştirme faaliyetleri, enerji ile ilgili reformer teknolojisi veya yeni teknolojiler üzerinde yoğunlaştırılmalıdır. Çünkü



bu gerçekleştirilebilirse denizaltılarımız nükleer denizaltılar gibi olabilir.

Siber saldırılara karşı koyabilmeli, suüstü taktik resmini elde edebilecek dijital sualtı muhabere sistemine, satha yakın değil daha fazla derinliklerde mesaj alabilecek uydu muhabere sistemine, karbondioksiti yok eden, deniz suyundan oksijen elde eden gelişmiş sistemlere sahip olmalı, personel yaşam şartlarını iyileştirecek şekilde sistemlerin boyutları küçültülmeli, yaprak veya alabanda ekranları kullanılmalı, bekasına yönelik en önemli tehditlerden biri olan mayınların tespiti için manyetik, akustik böcekler geliştirilmeli, ihtiyaçtan fazla kullanma ve içme suyu üretilmesi sağlanmalıdır.

Donanma, deniz araçlarında ağırlığı suüstü platformlarına mı yoksa denizaltılara mı vermeli?

Hem muhriplerde hem de denizaltı gemilerinde görev yapmış bir bahriye subayı olarak söyleyebileceğim, denizaltıların geçmişte olduğu gibi bugün de deniz gücünün asli unsurlarıdır. Gelecekte ise tek hâkim güç olacaktır. Türkiye'nin güvenlik ve savunma boyutunda önemlilerin içerisinde en önemli gücü, bir diğer ifadeyle stratejik gücü denizaltı gücüdür. Denizaltı gücümüz hayati menfaatlerimizin korunması ve kollanmasında en büyük güvencemizdir. 21'inci yüzyıl denizaltı yüzyıldır ve denizaltıların tespiti çok güç olduğundan denizaltıların altı halen gizemlidir. Katıldığımız birçok uluslararası tatbikatta denizaltı gemilerimizin çoğu gönüllü, özel ihtisaslı, profesyonel personelinin kusursuz görev anlayışı sayesinde en modern denizaltı tespit sistemlerine sahip Suüstü Deniz Görev Grubu/Kuvvetleri'nin oluşturduğu perdeleri yararak, Sancak Gemisi olarak isimlendirdikleri komuta-kontrol gemileri, hatta güvenliğini sağlamak için her türlü tedbirin alındığı ve yakın çevresinde devamlı havada tuttukları Denizaltı Savunma Harbi maksatlı helikopterlerle korunan uçak gemilerinin bile altına yakalanmadan girmeyi çok kez başardılar.

Sonuçta, stratejik deha, Yüce Önder Mareşal Gazi Mustafa Kemal Atatürk'ün Cumhuriyet Donanma-

sını kurarken, yüzlerce yılın öngörüsü ile önceliği denizaltı gemilerine verdiği dikkate alınarak denizaltılara ağırlık vermemiz gerektiği açıktır. Bugünlerde hayâl gibi görülse ve karşı çıkılsa da gelecekte Türk denizaltılarının nükleer tahrik sistemlerine sahip olması halinde ülke savunmasındaki önemi tartışılmaz olacaktır.

Yapay zekâ ve insansız denizaltının kazandıracakları/kaybetecekleri nelerdir? Gemiler niye insanlı olmalıdır? Gemiler insansız olursa oluşacak kusurlar nasıl çözülür?

Yapay zekâ yakın zamanda güvenlik alanında ve denizaltı harbinde de kullanılacak devrim niteliğinde bir gelişme olmuştur. Bugün gelişmiş ülkelerde Komutan ve Vardiya Subayları'nın akustik parmak izi kullanılarak verdikleri "Dalış" veya "Sath" komutasıyla personel hiçbir şeyi elini sürmeden kaportalar kapanmakta, sarnıçlar imla etmekte, denizaltı gemisi dalmakta, dümen sistemleri denizaltıyı emredilen derinlikte seyir ayarlamakta veya satha çıkarmaktadır. Personel sadece oluşabilecek bir arzaya anında müdahale için hazır beklemektedir. Benzer uygulama atış kontrol, muhabere, elektrik-elektronik, seyir ve makine sistemlerinde de kullanılmaktadır.

ABD, Rusya, Çin ve Hindistan tarafından uzun süredir yapay zekânın kullanıldığı ve önemli imha silahlarını ihtiva edecek insansız denizaltı geliştirme çalışmalarını sürdürmektedir. Bu projeler çok yüksek gizlilik derecesinde yürütüldüğünden halihazırda ayrıntılı bilgiye sahip olmak mümkün değildir.

Hayatın birçok alanında ihtiyaç duyulan yapay zekâ, en basit şekliyle insan zekâsının, düşünce ve hareket tarzı açısından programlanabilir makinelere benzetilmesi demektir. Yapay zekâ, doğal olarak insan zekâsından ne daha iyi ne de daha kötüdür. Yapay zekâ, birçok karmaşık görevde insandan daha iyi performans gösterebilir. Örneğin yapay zekâ 2017 yılında ilk kez, bir profesyonel pokerçi ve insanı yenmek mümkün değil denilen GO oyununda, dünya şampiyonunu yenme başarısını göstermiştir.

Kanaatimce yapay zekâ karma-

şık sorunların çözümünde insandan daha süratli kararlar verebilir, daha hassas hedef sınıflandırması, atış problemi çözümü, anza tespiti yapabilir. Fakat özellikle silah kullanımı gibi önemli durumlarda yapay zekânın vereceği kararların doğruluğundan emin olmak mümkün değildir. Hukuki yönüne baktığımızda, yapay zekâyı sorumluluk vermek mümkün olmadığı gibi yapay zekâ

da kimseye karşı sorumlu değildir. İnsansız denizaltı gemisinde yapay zekânın vereceği yanlış kararlara harekât ortamı da dikkate alındığında müdahale mümkün olmayacağından mevcut aşamada insansız olmaları uygun görülmemektedir.

Yapay zekâ, denizaltı gemilerinde hem personel sayısının hem de personelin stresinin azaltılmasını mümkün kılacaktır.

Kaynakça

- 1) <https://www.savunmasanayist.com/milden-projesi-resmen-baslatildi/>
- 2) <https://www.trthaber.com/haber/turkiye/atmaca-fuzesinin-yeni-test-atisi-basariyla-gerceklesti-432721.html>
- 3) <https://haber.aero/gundem/akya-fuzesi-testlerini-basariyla-tamamladi/>
- 4) Yapay Zeka ve Askeri Uygulamalar, Sedat Türe ve Sinan Topuz, MILSOFT Yazılım Teknolojileri AŞ., Ankara, www.milsoft.com.tr/wp-content/uploads/2019/10



Craftsmanship is a way of life.

It is about fully engaging our heads, hands, and hearts in our labors. It is about adhering to a set of values and principles to build the unique ships ..that are not only functional and artful but also make for a sustainable lifestyle.



Tersan Shipbuilding Yard
T: +90 226 465 62 00

Tersan Dry Docking and Repair Yard
T: +90 226 446 25 55

info@tersan.com.tr
www.tersanshipyard.com

Her mücbir sebep sigorta konusu olmayabilir

Kuzey Sigorta ve Reasürans Brokerliği A.Ş. ortaklarından sigorta brokeri Veli Bilgihan Yaşacan, Covid-19 pandemisi özelinde sigorta kapsamına girmeyen mücbir sebepleri değerlendirdi



Veli Bilgihan Yaşacan

Hepimiz olağanüstü günlerden geçiyoruz. Covid-19 salgını, hemen hemen herkesin dolayısıyla da her işletmenin hayata dair, geleceğe dair tüm algılarını değiştirdi.

Bu salgının bilgi akışının çok hızlı, iletişimin oldukça gelişmiş olduğu modern zamanlarda yaşanıyor olması tüm insanlığın derin ortak kaygılar yaşamasına sebep oldu.

Ve görünen o ki bu duygu ile bir

süre daha yaşamaya devam edeceğiz. Elbette ki bu durum sonsuza kadar devam etmeyecek.

Tüm sektörlerde tüm algılar değiştiği gibi risk ve öncelik tanımlamaları da değişmeye başladı. Gelecekte sektörlerin nasıl şekilleneceğini hep beraber yaşayıp göreceğiz. Bu dönemde risk algısının yüksek olması, tüm bireylerin ve kurumların, kendilerini teminat altında hissetme yani bir baş-

ka deyişle güvende olma isteklerini de doğal olarak artırdı. Bu kuvvetli isteğe yanıt verecek en önemli teminat aracı da normal zamanlarda en azından ülkemizde ne yazık ki gerektiği kadar önem verilmeyen sigorta araçları idi.

Genel yatırımlar içerisinde sigorta maliyetleri oldukça düşük seviyelerde kalmasına rağmen, işveren tarafından maalesef çok önem verilen bir konu olmaktan uzak kalıyordu ve sadece fiyata bakarak poliçe alma eğilimi tüm piyasaya hâkim olmuştu. Bununla birlikte ana işi ile oldukça meşgul olan sigortalı/işveren başlı başına her ayrıntısında uzmanlık gerektiren sigorta konuları ile çok da uğraşmak istememekteydi.

Fakat şu anda zarar gören tüm sektörler, bu salgının verdiği iş durmasından kaynaklı zararları sigortanın (eğer poliçeleri varsa tabii) kapsayıp kapsamadığını araştırıyor. En baştan bunun cevabını verelim; bazı özel istisnalar haricinde büyük oranda hayır. Teminat kapsamında değil.

Bazı büyük grupların yaptığı geniş kapsamlı poliçelerde salgın/pandemi gibi riskler için ayrıca özel bir teminat sağlansa da teminat seviyelerinin çok da yüksek olmadığını biliyoruz. Yurtdışında ise bu teminatların yine çok sınırlı bir alıcısının olduğunu ve buradan da hasar tazminatı ödeme durumlarının doğabileceğini duymaktayız.

Şimdilerde ise tüm dünya bu salgın risklerini kapsayan ticari amaçlı poliçeler yaptırmak istiyor. Maalesef artık çok geç kaldı. Sigortanın temelinde olan risk, artık ani ve beklenmedik değil. Dolayısıyla devam eden salgın artık sigorta edilebilir bir risk olmaktan çıktı ve bu teminat ticari koruma sağlayan poliçelerde yazılmaz hale geldi.

Daha öncesinde de bu tip özel riskler ile ilgili bir teminat havuzu oluşturulmadığı için sigorta şirketleri süreç geçse dahi olayın sıcaklığı ile teminat vermekte ya çok zorlanacak, çekinecek ya da çok yüksek primler sunacaklardır. Elbette ki zamanla bu konuyu da çözümsüz bırakmayacaklardır.

Sigortacılıkta, risklerin teminat altına alınmasındaki en önemli belirleyicilerden biri hiç şüphesiz, riski tabana yayarak çok sayıda riziko/poliçe ile büyük teminat havuzları oluşturup risk gerçekleştiğinde hasar prim dengesi de koruyarak tazminat ödemelerini de sistem içerisinde kolaylıkla yapabilmek üzerine kuruludur. Bu salgında bu yapı kurulamadığı için maalesef kimse poliçeler ile teminat altına alınamamıştır. Bunda da sektör bileşenleri olarak hepimizin sigortacı, aracı, sigortalı hatta kamu olarak üzerimize düşen payı umanz alınır.

İçinde bulunduğumuz küresel salgını bir de işletmeler açısından değerlendirecek olursak; büyük tesislerin tedarik sözleşmeleri imzalandığında sözleşmenin "force majeure" yani mücbir sebep kalemlerinden biri, çoğunlukla salgın tehlikesi olarak karşımıza çıkmaktadır. Bu sayede tedarikçi kendini her zaman güvenli tarafa alabilmektedir. Mevcut bu durumda tedarikçiler sözleşmelerinde bu madde üzerinden gecikme cezasından kaçınabilmektedirler. Çeşitli sektörlerden duyduğumuz kadanyla tedarikçiler bu madde üzerinden yatırımcılara, müşterilere bilgilendirme yazıları göndermeye başladılar bile.

Sigorta sektörünün tüm bu olumsuzluklara rağmen zamanla ve mutlaka yeni aksiyonlar da alacağını söyleyebilirim. Bu anlamda yatırımcı/sigortalı için iyi haber, gelecekte gerçekleşebilecek bazı olağanüstü doğa olaylarını ve risklerini de yeni tip sigortacılık araçları ile teminat altına alınması sürecinin hız kazanacak olmasıdır.

Bununla birlikte her mücbir sebebin de sigorta konusu yapılamaya-

cağını da belirtmek isterim. Yeni dönemde; gelişen sigorta algısı, sigorta sektöründe önceden mevcut olan ürünlerin yeniden anlam kazanmasına ayrıca yeni ürünlerin piyasaya sunulmasına da imkân sağlayacaktır.

Kısaca özetlemek ve de tekrarlamak gerekirse; bu tip büyük riskler gerçekleştiikten sonra ticari teminat sağlayan sigortacılık açısından, bu tip risklerin teminat kapsamına alınması oldukça zorlaşmaktadır ve genelde de mümkün olmamaktadır.

Tüm bunların sonucunda bizlerin tavsiyesi; meslek örgütlerinin bu konuya odaklanmasıdır. Meslek örgütleri bu meseleler için öncü olabilir ve ilgili konularda kurullar oluşturularak gerçekleştirilecek olağandışı riskleri belirleyip toplu halde sigorta teminatı arayışına girmeleri çok büyük avantaj sağlayacaktır. Bu sayede hem büyük bir ölçek oluşturulabilir hem de primler tabana yayılarak asgari düzeye çekilmesi sağlanabilir.

Elde edilecek bu birikim aynı zamanda, ülkemizde çok güzel uygulamaları olan DASK ve TARSİM gibi, denizcilik sektöründe ise P&I kulüpleri gibi bir yapılanmanın da önünü açabilir. Eğer ülke olarak bu konuda bir adım atmak istiyorsak, olağanüstü doğa olaylarını ve etkilenebilecek sektörleri sınıflandırmaya göre özel havuzların oluşturulmasını sağlamalıyız. Bunun için Hazine'de geçmiş yıllarda çalışmalar yapıldığı fakat çok fazla ilerleme kaydedilmediğini ve tam olarak hayata geçirilemediğini görüyoruz. Eğer bu sistem kurulabilirse, sigortacılık sayesinde biriken bu para havuzlarının, mali disiplin ve sermaye gücü açısından da ülkemize çok önemli katkılarının olacağı muhakkaktır. Zira zor zamanların aşılması önce bilimsel öngörüye sonrasında da bu öngörünün çözüm önerilerinin pratiğe geçirilmesi ile olacaktır.

Son bölümde bazı öngörülerimizi paylaşıp pandemi gibi büyük etki alanı oluşturacağını düşündüğümüz bazı olağandışı riskleri de dikkatlerinize sunmak isteriz.

İklim Değişikliği Kaynaklı Riskler (Weather Risks), Rüzgarsızlık, Güneşsizlik, Kuraklık
Etki alanı: Tanım, Turizm, Enerji

Manyetik Güneş Fırtınaları (Space Weather Risks)
Etki alanı: Tüm elektriksel ve bilişim altyapısı kullanan sektörler.

Siber Riskler (Cyber Risks)
Etki alanı: Tüm elektriksel ve bilişim altyapısı kullanan sektörler.

Tüm sektörler için ve insanlık için zor geçen bu süreçten herkes kendi dersini, derslerini alarak çıkacaktır. İnsan olmanın en büyük özelliklerinden biri de tecrübelerimizi değerlendiriyor olmamızdır.

- İkmal öncesi, esnası ve sonrasında tüm operasyon detayları kayıt altına alınır.
- İkmal ile ilgili tüm raporlar ikmalden hemen sonra e-mail ile otomatik olarak size gönderilir.
- Eksiksiz yakıt teslim güvencesi için gemi ve barcın ikmal öncesi tank miktar ölçümleri yapılır.
- Gemi ve barge personeli gözetiminde bağımsız gözetmen tarafından numuneler alınır.
- Alınan sahit numuneler akredite laboratuvarlarda 3 ay süre ile muhafaza edilir.
- Güvenlik kontrolleri yapıldıktan sonra gözetmen denetiminde yakıt ikmaline başlanır.
- Gözetmen tarafından hazırlanan BDN'ler gemi ve barcın başmühendisleri ve kaptanları tarafından imzalanır.

Türkiye'de ilk ve tek

POMarine yanınızda, yakıtta kalite ve miktar güvende.

Türkiye'de ilk ve tek olan Denizcilik Yakıtları Kalite ve Miktar Güvence Sistemi ile tüm POMarine ikmalleri 365 gün, 7/24 bağımsız ve akredite gözetmenler eşliğinde yapılır.

POMarine

Petrol Ofisi

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

'Salgın sektörün dijitalleşme hızını artıracak'

Türk Loydu Vakfı Yönetim Kurulu Başkanı Cem Melikoğlu, MarineDeal News için kaleme aldığı makalesinde, Covid-19 pandemisinin denizcilik sektörüne etkilerini değerlendirdi ve pandemi sonrası yaşanacak yeni dönemde dijitalleşmenin artacağına dikkat çekti



Cem Melikoglu

yüzde 55 düştü. BIMCO'nun verilerinde, en çok etkilenen sektörün kuru dökme yük taşımacılığı olduğu anlaşılıyor. Veriler, 2019'un ilk çeyreğinde 6,9 milyon dwt'den, 2020'nin ilk çeyreğinde 1,6 milyon dwt'ye düştüğünü gösteriyor.

Koronavirüs tedavisinin kesin olarak bulunması ya da beklendiği üzere hava sıcaklıklarının artması ile virüsün yok olması halinde bile, ne yazık ki 2020 yılının ekonomi için kayıp bir yıl olacağı öngörülüyor. Küresel büyümenin 2020'de keskin bir şekilde negatif olacağı şimdiden açık. Ancak son günlerde tüm dünyada salgının kontrol altına alınmasına dair verilerin gelmeye başlaması ile birlikte, daha fazla işletmenin yeniden üretime başladığını, piyasaların ve tüketimin de adım adım toparlanmaya başladığına dair işaretler görüyoruz.

Kriz dönemleri, dalgalı denizdeki kaptan misali, iyi ve kötü yöneticinin ayrıştığı dönemlerdir. Bu dönemlerde yöneticiler; pek çok iç ve dış değişkeni izlemek, gelişebilecekleri riskleri iyi değerlendirmek ve şirketlerinin dalgalı denizde batmadan, belirli bir yöne doğru ilerletmek zorundadırlar.

Doğru hamlelerle kriz zamanları fırsatlara dönüştürülebilir. Dünya piyasalarındaki değişimleri iyi takip edip yeni sisteme hazırlanmış olanlar güçlenecek ve kazanacaktır.

Salgının ülkemizin denizcilik ve gemi inşa ile gemi yan sanayimiz üzerinde etkilerine bakıldığı zaman, öncelikle alınan Covid-19 önlemleri sebebiyle, gemilerin limanlarda bekleme sürelerinin ve işlemlerinin uzamasından kaynaklı olarak ekonomik zarara uğradıkları gözlemlenmektedir. Bununla birlikte salgın sebebiyle emtia ve hammaddeye olan küresel talebin azalması ve ticaretin durma noktasına gelmesiyle navlun oranlarının düşüşüne geçtiğini görüyoruz. Ayrıca seyahat kısıtlamaları sebebiyle denizcilerin ve diğer teknik personelin gemilere iniş-çıkış işlemleri konusunda sıkıntılar yaşadığını gözlemliyoruz.

Salgın nedeniyle ekonomik ve

toplumsal hayatta yaşanan zorunlu dönüşümün, denizcilik ve gemi inşa sektörlerinin dijitalleşme hızını ve çabalarını da etkileyerek; gelecek yıllarda yazılım, iletişim, online eğitim, veri depolama, online ticaret ve lojistik sektörlerini daha çok ön plana çıkarmasını bekliyoruz. Bu dönemde daha yoğun kullanılmaya başlanan teknolojiler, salgın atlatıldıktan sonra öncekinden çok daha fazla tercih edilecek ve faydaları hissedilince kullanımları yaygınlaşacak ve normalleşecektir. Şurası çok açık, pandemi sonrası gerçekleşecek yeni dönemde çok ciddi seviyede dijitalleşeceğiz.

Türkiye'de salgının en başından itibaren ülkeye girişi ve yayılmasını engellemek amacıyla, başta Sağlık Bakanlığı tarafından hızla alınan tedbirler olmak üzere bütün kurumların etkin işbirliği içinde birçok önlem alındı.

Denizcilik alanında ise Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığımızın liderliğinde, denizcilik ve gemi inşa faaliyetlerini desteklemek, salgının etkilerinden zarar görülmesini engellemek amacıyla, sürecin başından itibaren birçok önlem alındı. Bununla birlikte Gemi Mühendisleri Odası, Deniz Ticaret Odası, GISBİR ve diğer Oda ve STK'ların sektöre ve üyelerine yönelik olarak sürekli bilgilendirme faaliyetleri yürüttüklerini görüyoruz ve bunların tümünü memnuniyet ile karşılıyoruz.

Bu süreçte Türk Loydu olarak biz de hem ekibimiz hem de iş ortaklarımız için alabileceğimiz en etkili önlemleri aldık. Dinamik bir süreçten geçiyoruz. Her gün durum değerlendirmesi yaparak yeni önlem ve uygulamaları devreye alıyoruz. Sürecin en başından bu yana "Önce İnsan" diyerek; uzun süre önce başlatmış oldu-


ğumuz dijitalleşme çalışmalarımız sayesinde, uzaktan çalışma yöntemlerimiz ile olabildiğince evden çalışmayı teşvik ederek, mümkün olan yerlerde "Uzaktan Sörvey" uygulamalarımız ve çeşitli web tabanlı uygulamalarımız ile elektronik plan onay sistemi E-Pass ve elektronik sörvey raporlama sistemi TL-Easy ile, video ve tele-konferans uygulamaları ile ve en önemlisi ve her zaman "Sosyal Mesafe Korumalarına" özen göstererek bu zor günlerde gücümüz yettiğince ülkemizin ve sektörümüzün hizmetindeyiz.

Dijitalleşme çalışmalarımıza çok önceden başlamış olmanın avantajlarını yaşadığımızı söyleyebilirim.

Her gecenin ardından güneş yeniden doğar. Bu zor günlerin ardından güzel ülkemizin üzerinde elbet yakında güneşli, güzel günler göreceğiz.

KNOWLEDGE
PROTECTS,
EXPERIENCE
SAVES,
TEAMWORK
DELIVERS

ALWAYS



KUZEYSIGORTA

www.kuzeyas.com



Emin Yaşacan

emin@kuzeymarine.com

Bu sefer temelli. Ölüm korkusundan değil aslında; acı çekerek ölmekten korkumdan! Öğrendiğime göre koronaya yakalananlarda genellikle sigara içenlerde, nefes alıp verirken ölüm döşeklerinde her nefes sanki ciğerlerde cam kırıkları varmış gibi acı veriyormuş

İnsanlar sanırım ölmekten ziyade acı çekmekten kaçınıyor daha çok. Bir arkadaşım genç yaşlarda yurtdışına her gittiğinde ilk yaptığı işin hemen bir sustalı almak olduğunu söylemişti. Neden tabanca değil de sustalı diye sorduğumda, bela olanların tabancayı görünce donup kaldıklarını ama bıçağı görünce hemen topukladıklarını anlatmıştı.

Bir denizcilik yayınında neden acı çekmekten bahsediyorum dersiniz çok emin değilim ama beynimi çok meşgul ediyor, galiba acı çekmeyi unutmamız bu refah çağında. Ölüm yüzdesi göre-

celi olarak düşük olan ama bulaşıcılığı çok yüksek olan bir virüsten kaçacak delik arıyoruz. Bu aylarda hızla evrim geçiriyoruz, çoğunluğumuz homeysapiens olmaya doğru koşar adımlarla gidiyor. Aslolanın acıdan kaçınmak olduğunu fark ettik sanırım. Ne Rolex ne Ferrari sahibi olmanın hiçbir işe yaramadığı anlaşıldı. En azından bir balkonu olan mutlu sıcak bir yuvanın her hazdan daha önemli olduğunu fark etmeye başladık. Cahilliğimizin sonu yok ama gafil olmamız gerekmiş. Çok daha az çalışmaya, çok daha fazla düşünmeye başladık (beynimizde acı

reseptörleri yok tabii).

Biliyorum artık gına geldi bu virüs hakkında okuyup konuşmaktan. Ben burada biraz gelecekle ilgili çıkarımlarda bulunmak, not düşmek istiyorum. Hatta belki de konuşmamız gereken en önemli konular bunlar. Acıdan kaçınmamız şart nihayetinde. Bugün itibarıyla, iyileşenler hastalığa kapılanları geçti çok şükür.

Neredeyse yüz yıldır salgın yaşanmadı. Evrim kavramı elbette işini yapmaya devam ediyor. Her salgından sonra neler değişmedi ki. Salgınları başlatan da gene insan oldu. Şimdi burada bunların kronolojisini sıralayıp malumatlılık yapmanın gereği yok elbette. Ancak uzaylılar saldırırsa insanlık kenetlenir ve dünyaya barış gelir deyip dururdum. Bu saldırının salgın hastalık olabileceğini öngörememek biraz mahcup etti tabii.

İnsanların tasarrufa yöneleceğini ki bu kapitalizmin sonu demek, öngörüyorum. Eğitim ve sağlığın parasız ve tabana yayılacağını görebiliyoruz. Devletler olmaya devam edecek elbet ama işbirliği tarihte hiç görülmediği kadar fazla olacak. Matbaanın yaptığını şimdi internet yapacak. Aydınlanma sayesinde mitlerin yok olmaya başladığı devir kapıda. Minimal yavaş seyahat merakı sayesinde daha çok insan birbiri ile

görüşmeye ve anlamaya başlayacak. Açıkçası ben distopik bir dünya göremiyorum gelecekte. Salgın hastalık rizikosunu hiç düşünmeden yüksek frekansta yaşayıp durduk.

Riziko deyince aklıma geldi; e ne de olsa elinde sadece çekiç olan etrafındakileri çivi olarak görmüş, biraz da sigorta ve sigortacılıktan bahsetmem lazım. Editörüm kızar sonra.

Covid-19 ilk çıktığında elbette hemen poliçeleri gözden geçirmeye başladık, sadece karantina maddesi görebildik elbette. Kısaca değinecek olursam, P&I teminatı normal bir gemi adamı hastalığını nasıl teminat altına alıyorsa bir farkı yok. Kâr kaybı (loss of hire) sigortalarında ise gemi dışında cereyan eden olaylar nedeniyle kayıpları kapsayan farklı bir sigorta kalemi ile teminata alınmış. Denizcilik sigortacılarının bu salgın nedeni ile söylenenin aksine aman aman bir zararı olabileceğini görmüyorum. Ama artık neredeyse uçak bileti alırken bile bir salgın durumunda nasıl sorumluluk almayacakları beyanını her yerde, her anlaşma kâfidinde görebiliriz.

Gelecekte de önlem olarak devlet tarafından neredeyse herkesin katılacağı, destekli bir teminat sigorta havuzu oluşturulmalı. Aynı DASK ve Tarım (TARSİM) sigortaları gibi. Salgından kaynaklı zararları hiçbir sigorta sektörü tek başına teminat altına alamaz. Sigorta ticaretin açmazlarını çözen müthiş bir icattır. Bu enstrümanı da korumamız gerekir. Belli bir yere kadar sigorta şirketlerinin, gerisini de devletin yüklenmesi bir havuzun gerekliliği yadsınamaz. Umarım bir an önce harekete geçilir. İlgili tebliğimizi Sigorta Brokerleri Derneğimize ilettik. Bu kanal ile Hazine'ye iletilecek. Bu dönemde "her işte bir hayır vardır" demek sanırım en iyisi, sigarayı bıraktım mesela.



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

Teknopark İstanbul inovatif projelere destek sağlayacak

Teknopark İstanbul ev sahipliği yaptığı şirketlere sağladığı olanak ve hizmetleri genişleterek, kampüs içerisinde Türk Patent ve Marka Kurumu (TÜRKPATENT) iş birliğinde açtığı Bilgi ve Doküman Birimi'yle firma ve girişimcilere sınai haklar konusunda bilgi ve destek sağlamayı amaçlıyor. Teknoloji Transfer Ofisi (TTO) Sınai Haklar Birimi Sorumlusu ve Patent Uzmanı Nurcan Altay'ın desteği ile faaliyetlerini sürdürmesi planlanan birimin girişimcilere yol göstermesi hedefleniyor. Birim; yenilikçi kültürün oluşturulması, markalaşma çabalarının desteklenmesi, katma değeri yüksek buluş ve tasarımların üretilmesi konularında önemli katkılar sağlayacak.

Bilgiyi üretmek kadar üretilen bilginin ticarileşmesi ve korunmasının da oldukça önemli olduğu gerçeğinden hareket ettiklerini dile getiren Nurcan Altay, "Teknopark İstanbul TTO olarak bilimsel ve teknolojik bilgiyle kalkınmaya

aracılık etmek ve üretilen bilginin ticarileşmesini sağlamak amacıyla hareket ediyoruz. Bu bağlamda 2019 yılında 19 patent başvurusunun gerçekleştirildiği Teknopark İstanbul'da TTO aracılığıyla 18 başvuruya destek verdik. Son olarak TÜRKPATENT ile kampüsümüzde açacağımız Bilgi ve Doküman birimiyle bilgiyi üretme ve toplumun yararına kullanılabilir bir değere dönüştürme esasıyla hizmet vereceğiz. Fikri ve sınai hakların etkin bir şekilde korunmasına ilişkin çalışmalarımızın bir parçası olan bu birim sayesinde Teknopark İstanbul'da faaliyet gösteren firma ve girişimciler; sınai mülkiyet haklarına ilişkin her türlü bilgi ve dokümana, ilgili ulusal ve uluslararası mevzuat ve yayınlara ulaşabilecek. Ekibimizle görüşerek sınai haklar konusunda destek alabilecek ve patent veri tabanlarında araştırma yapılması için uygun ortamın tesis edilmesi konusunda desteklenecek," dedi.

'Mega yatlarla krizi fırsata çevirebiliriz'



Begüm Doğulu

Begüm Yachting Yönetim Kurulu Başkanı Begüm Doğulu, Dünya Sağlık Örgütü tarafından pandemi ilan edilen Covid-19'un turizm sektöründe yaşattığı aksamalara karşılık mega yatların yaz döneminde ülkemizi tercih etmesine teşvik edilmesinin, krizi fırsata çevirebileceğini söyledi.

Mega yatların Covid-19 kısıtlamalarına kış döneminde havalının sıcak olduğu Uzakdoğu'da ve Maldivler civarında yakalandığını ve o bölgede demirde kaldıklarını belirten Doğulu, bu teknelerin salgının ağır seyrettiği İspanya, İtalya ve Fransa'ya dönmek istemediklerini belirterek, "Çünkü döndüklerinde mevcut durumdan dolayı karaya inmesi gereken tekneler inemediğinden ve limanı terk etmesi gereken teknelerin de terk edememesinden kaynaklı yer sıkıntısı yaşayacaklar. Bu tip tekneler demirde uzun süre kalamayacağı için bir bağlama limanına ihtiyaç duyuyorlar. Birçok teknenin acentesi bana başvuruda bulundular ve 'Türkiye'yi liman olarak değerlendirme imkânımız var mı?' diye sordular. Ben de bu hususu Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu'na son Meclis Toplantısı'nda arz ettim. Bu bizim için çok büyük bir fırsat olabilir



çünkü uzun yıllardır bu yatlara ev sahipliği yapamadık, tercih ettikleri limanlardan olamadık. Böyle bir fırsat ile bizim limanlarımızın, marinalarımızın Avrupa standartlarının çok üstünde olduğunu deneyimlemiş

geleni yapmaya çalışıyorum. 140-150 metrelik bir mega yatın yıllık bağlaması 900 bin eurodur. Bu teknelerin bakımı, teknedekilerin ihtiyaçları ve benzeri durumlar eklendiğinde tekne başı 2 milyon euroluk bir kazanç

Doğulu, "Yolcu gemileri haricinde tüm gemiler 14 günlük karantina ile beraber müspet neticelendirildikten sonra tercihlerine göre tersanelere giriş yapabiliyorlar. Mürettebatın nerenin vatandaşı olduğuna bakılmak-

aynı durumda. Ben de diyorum ki bu yatları İstanbul'a getirdiğimizde Zey Port'ta 14 günlük karantina süreçlerini doldurduktan sonra, tespit edilmiş bir vaka olmaması kaydı ile yat limanına geçişleri sağlanabilir. Özellikle Ataköy Marina gümrüklü sahadır. Konu özelinde hepimizin önceliği sağlık tabii ki ama gemilerde zaten bu uygulama yapılırken yatlarda da yapılmasında görülen sakıncayı anlayamıyorum ve olmamalı diye düşünüyorum. Bir geminin, üzerinde mürettebatı dururken Tuzla'da tersanede bakıma girmesi ile bir yatın terk edilmemesi kaydı ile Ataköy Marina'da beklemesinin farkı olduğunu düşünmüyorum. Gümrüklü saha olduğu için devlet tarafından kontrolü de daha kolay olur. Konuyu Meclis Toplantısında Oda'ya bildirdikten sonra çalışmalar yapılmaya başlandı. Edindiğim bilgilere göre şifahi tersaneler için bir yere varabildik ama marinaya geçme hususunda henüz bir sonuca vanlamadı," dedi.

Birçok yat sahibinin yatlarını hazırlatıp pandemi sürecini yatında izole bir şekilde geçirme eğiliminde olduğunu belirten Doğulu, Temmuz ayı itibarıyla yat turizmi ile ilgili başarılı bir sezon yaşanacağına inandığını belirterek, "Koronavirüsten çok fazla etkilenen İspanya, İtalya ve Fransa'nın destinasyon dışında olması sebebiyle ülkemizin sezonu kesinlikle çok müspet bir şekilde geçireceğine inanıyorum. Şu anda hiç kimse ne ticari ne de şahsi olarak teknesini o bölgelerde bulundurmaya planlamıyor. Birçok tekne yönetim firmasından aldığım bilgiye göre 2020'yi Yunanistan ve Türkiye arasında geçirmeyi düşünüyorlar. Bu bizim için çok büyük bir fırsat olacak. Belki sezonumuz geç başlayabilir. Şu an için Temmuz gibi başlayacağını düşünüyorum ama eminim ki Ekim-Kasım sonuna kadar sürecektir," şeklinde konuştu.

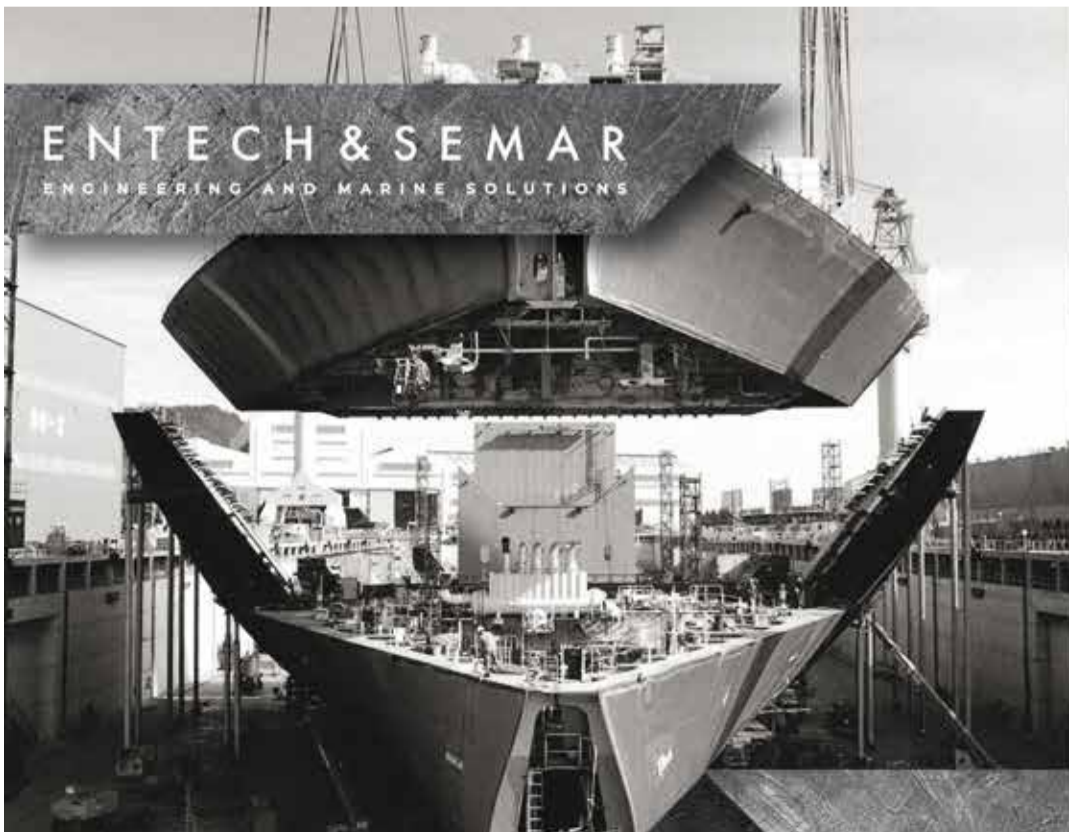


olacaklar. Bu tekneler ayrıca tersane periyoduna da ihtiyaç duyacaklardır ve bunu da ülkemizde deneyimlemiş olacaklar. Bundan sonra uzun vadede, mega yatların ana limanı olma şansımız var ve bunu kullanmamız için bireysel ve kurumsal olarak elimizden

söz konusu olacaktır. Devletimizin bu konuda bizlere destek olmasını bekliyorum," dedi.

Yatların da gemiler gibi gerekli tedbirler alınarak Türk tersanelerinde bakım, onarım çalışmalarına dahil edilmesi gerektiğini de dile getiren

sızın, personelini gemide muhafaza etmek koşuluyla gemi statüsünde olan yüzer araçlar tersanelere giriş yapıp, tamir yaptırabiliyorlar. Ben de diyorum ki yatın gemiden farkı ne? Bu da yüzer araç, bunun da üzerindeki mürettebatı gemi mürettebatıyla



- 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

VLCC'ler depo olarak kullanılıyor

Meltem Süloğlu

snp@pelikan.com.tr

Gemi satışlarına Covid-19'un etkileri bu ay çok ciddi boyutta hissedildi. Kuru yük piyasasında alım-satımlar durma noktasına geldi. Bugünkü cazip fiyatlarla gemi satın almak isteyen yatırımcılar, geminin incelenmesi için ekspertör gönderilmesi, gemi tesliminde personel değişimi gibi konularda yaratıcı çözümler bulmak zorunda kalıyorlar. Handy'den Cape-size tonaja kadar geçtiğimiz ay haftada sadece 1-2 satış gerçekleşti ya da hiçbir satış olmadan hafta kapandı. Gerçekleşen satışlardaki fiyatlar da oldukça düşük. Her bir satış bir önce yapılan benzer satışın da altında bir rakamda oldu. Piyasada yük miktarlarında ciddi miktarda azalma var. Navlunlar çok düştü. Limanlarda Covid-19 sebebiyle ciddi sorunlar yaşanıyor. Gemi finansmanı için daha evvel kredisi onaylanmış krediler dahi kullanılmıyor çünkü bankalar bugünkü ekonomik görüntüde yeni bir kredi daha açmak istemiyorlar.

Tanker kiralama piyasasında ise tam tersi durum oluştu. Geçtiğimiz ay MR product tankerlerin navlunlarının 35-40,000 dolar/günden 60,000 dolar/güne kadar çıktığına şahit olduk. LR tankerleri günde 100,000 dolar kazanırken, VLCC tanker kiralama piyasası bu ay oldukça değişti. Spot market oranları 100-150,000 dolar/gün seviyelerinde seyrederken bu ay 250,000 dolar/gün seviyelerine kadar yükseldiği zamanlar oldu. OPEC ve G20 toplantılarından sonra açıklanan petrol üretim kısıtlama kararlarının ardından beklentilerin aksine petrol fiyatlarında artış olmazken, fiyatlarda çok dramatik düşüşler yaşandı. Amerika'da -40'lara nisan pozisyonlarının kapatıldığını duyduk. Brent'in 23 dolar/varile kadar düştüğü zamanlar oldu. Dünya genelinde 40'ın üzerinde VLCC storage için kiralandı. Ucuz fiyattan petrol alan oil trader'lar VLCC'leri depo olarak kullanıyorlar. Ancak dünya ekonomisinin Covid-19 pandemisi sebebiyle açılması gecikirse, tüketim de çok az olacağı için, üretilen petrolü depolayacak başka yer kalmayacağını, bu durumda hem traderların hem de armatörlerin ciddi sıkıntılar yaşayabileceğini düşünüyoruz.

VLCC navlunları:

Spot: 6 Mart 30,000 dolar/gün, 3 Nisan 200-250,000 dolar/gün, 9 Nisan 150,000 dolar/gün, 21-22 Nisan 250,000-300,000 dolar/gün, 24 Nisan 150-175,000 dolar/gün'dür.

Period: 6 Mart 30,000 dolar/gün, 3 Nisan 60-70,000 dolar/gün, 9 Nisan 70,000-80,000 dolar/gün, 21-24 Nisan 90-95,000 dolar/gün'dür.

DHT Holding, VLCC tonajındaki bu inanılmaz dalgalanmanın en büyük örneğidir;

6 Ocak - 8,40 dolar

6 Mart - 5,15 dolar (yaklaşık yüzde36'luk düşüş)

13 Mart - 6,60 dolar (yaklaşık yüzde 29'luk yükseliş)

18 Mart - 5,34 dolar (yaklaşık yüzde 20'lik düşüş)

30 Mart - 7,95 dolar (yaklaşık yüzde 49'luk yükseliş)

3 Nisan - 5,95 dolar (yaklaşık yüzde 33'lük düşüş)

21 Nisan - 8,58 dolar (yaklaşık yüzde 44'lük yükseliş)

24 Nisan - 7,75 dolar (yaklaşık yüzde 10'luk düşüş)

BDI, 20-24 Nisan haftasını 751 dolar seviyelerinden 655 dolar seviyelerine düşerek kapamıştır. Cape marketi, 9,875 dolar seviyelerinden 8,381 dolar seviyelerine düşerken, Panamax marketi ise 7,429 dolar seviyelerinden 6,719 dolar seviyelerine düşmüştür.

Kuruyük gemiler

Kamsarmax "BW BARLEY" (83,369 dwt, Sanoyas, 2010 inşa) 15,5 milyon dolara Norveçli alıcıya satıldı. "CERBA" (80,370 dwt, STX, Kore, 2010 inşa) 13 milyon dolara satıldı.

Panamax "DUBAI PRIDE" (74,401 dwt, Daewoo, 2001 inşa) geçtiğimiz Şubat ayında 5,8 milyon dolardan satışı düşen gemi, 5,1 milyon dolara Çinli alıcıya satıldı.

Ultramax "ILISSOS" ve kardeş gemisi "KIFISSOS" (63,555 dwt, Shin Kasedo, 2019 inşa) her biri 26,5 milyon dolara Abu Dabi (ADNOC)'ye satıldı.

Supramax "YVONNE" (56,557 dwt, IHI, 2008 inşa) 9,5 milyon dolara Vietnamlı alıcıya satıldı. "CONTI PERIDOT" (57,001 dwt, Taizhou Sanfu, 2011 inşa) 7 milyon dolara satıldı. Mart ayında yine Çin yapımı ancak 3 yaş daha yaşlı ve 4,000 dwt daha küçük olan "NOVA GORICA" (53,000 dwt, Yangzhou Dayang, 2008 inşa) 7 milyon dolara satılmıştı. Conti Peridot'un gerçekleşen satış fiyatı ile karşılaştırsak, bugünkü piyasanın ne kadar hızlı düş-



tüğünü not etmek için çarpıcı bir örnek olduğunu düşünüyoruz.

Handysize "PACIFIC LEGEND" (32,701 dwt, Nanjing Dongze, 2010 inşa) special survey tarihi Temmuz ayında dolacak olan gemi 6 milyon dolara Vietnamlı alıcıya satıldı. "IKAN LANDUK" (37,115 dwt, Onomichi, 2013 inşa) 13 milyon dolara Yunan alıcıya satıldı.

Clipper Bulk'ın, ofislerindeki istihdamı 1/4 oranında düşürürken gemilerin çoğunu da layoff'a çekmek için hazırlık yaptığını duyduk. Birçok kuruyük armatörünün bu tip önlemler almasını bekliyoruz.

Tankerler

VLCC "BUNGA KASTURI TIGA" (300,398 dwt, Universal Japan, 2006 inşa) 39,5 milyon dolara Yunan alıcıya satıldı. "TI HELLAS" (319,254 dwt, Hyundai Samho Heavy Ind, 2005 inşa) 38,2 milyon dolara satıldı. "DEWI MAESWARA" (300,149 dwt, Hitachi Zosen, Japonya) 25 milyon dolara Yunan alıcıya satıldı. "TASAKASI" (300,390 dwt, IHI Marine, 2005 inşa) 37,75 milyon dolara Yunan alıcıya satıldı. "NEW CORAL" (297,580 dwt, Shanghai Jiangnan, 2010 inşa) 48 milyon dolara, "NEW CREATION" (297,259 dwt, Dalian 2009 inşa) 46 milyon dolara ve "NEW TALISMAN" (296,068 dwt, Bohai, 2009 inşa) 46 milyon dolara satıldı.

Suezmax "CAP DIAMANT" (160,044 dwt, Hyundai H.I. 2001 inşa) 21 milyon dolara Euronav şirketine satıldı. "SCF CAUCASUS" (159,173 dwt, Hyundai, 2002 inşa) 19,5 milyon dolara satıldı. "ADVANTAGE SKY" (156,658 dwt, Jiangsu Rongsheng, 2010

inşa) 18,8 milyon dolara satıldı. Gemi, yaklaşık 2 yıldır çalışmıyordu.

LR 1 "ETERNAL DILIGENCE" (74,994 dwt, Onomichi, 2006 inşa) 11,4 milyon dolara Yunan alıcıya satıldı.

MR "ESTHER" (36,939 dwt, Hyundai Mipo, 2005 inşa) 8 milyon dolara Endonezyalı alıcıya satıldı. "INYALA" (40,037 dwt, SLS Shipbuilding Korea, 2008 inşa) yaklaşık 14 milyon dolara Avrupalı alıcıya satıldı. 2 yaş daha genç olan kardeş gemisi yaklaşık 15,5 milyon dolara satıldı. "RIBE MAERSK" (34,806 dwt, Guangzhou Shipyard, 2004 inşa) 8 milyon dolara Endonezyalı alıcıya satıldı.

"KAPPA SEA / ARMONIA / AMAZONA" (6,308 dwt, Chongqing, 2012 inşa) her biri 5 milyon dolara Çinli alıcıya satıldı.

Konteyner

"G. O. AMERICA" (518 TEU, 5,538 dwt, Qingshan, 1999 inşa) 810 bin dolara Çin'de yapılan açık artırma ile Çinli alıcıya satıldı. "STELLAR WAKAMATSU" (21,446 dwt, Imabari, 2010 inşa, 1,575 TEU) 7 milyon dolara Alman alıcıya satıldı.

Yeni inşalar

LNG: Katar LNG, muazzam LNG filosunun ilk aşamasını inşa etmek için Hudong-Zhonghua Tersanesi'yle anlaşmasını duyurdu. Opsiyonları ile beraber 16 adet 175,000 cbm LNG tanker siparişi verdi. 2024/2025 yıllarında teslim edilecek olan gemilerin her birinin kontrat fiyatı 180 milyon dolardır.

Newcastlemax, CDB Leasing, 3 adet COSCO Yangzhou Tersanesi'ne, 3 adet SWS Tersanesi'ne olmak üzere top-

lam 6 adet 210,000 dwt gemi siparişi verdi. 2022 yılında teslim edilecek olan gemilerin her birinin kontrat fiyatı 53 milyon dolar. Gemiler 8 yıllığına kiraya verilecek.

Methanol: KSS Shipping, Kore, Hyundai Mipo Tersanesine 1 adet 50,000 dwt metanol tanker siparişi verdi. 2022 yılının Kasım ayında teslim edilecek olan geminin kontrat fiyatı 41,7 milyon dolar.

VLOC: Bocomm, Çin, Qingdao Beihai Tersanesi'ne 4 adet 325,000 dwt gemi siparişi verdi. 2021/2022 yıllarında teslim edilecek olan gemilerin her birinin kontrat fiyatı 75 milyon dolar.

VLCC: AET, Samsung Tersanesi'ne 2 adet 300,000 dwt LNG-fueled gemi siparişi verdi. 2022 yılının başlarında teslim edilecek olan gemilerin her birinin kontrat fiyatı 105/106 milyon dolar. Gemiler uzun dönem Total'a kiraya verilecektir.

LPG: fueled - Iino Kaiun, Kawasaki Tersanesi'ne 1+1 opsiyonlu 84,000 cbm LPG siparişi verdi.

Suezmax: Yasa Holding, Daehan Tersanesi'ne 1 adet opsiyonlu 158,000 dwt Suezmax siparişi verdi. Gemi, 2022 yılının ilk çeyreğinde teslim edilecek.

Hurdalar

Kuru yükler: "HBIS SUNRISE" LDT 37,958 dwt 268,132 1992 inşa 312 dolara as is Singapore teslim satıldı.

LNG:

"FORTUNE FSU" LDT 29,092 dwt 71,787 1981 inşa ve "LUCKY FSU" LDT 28,790 dwt 72,087 1981 inşa 245 dolara as is China teslim satıldı.

Bir virüsün düşündürdükleri

Koronaya tâbiyiz. Onu düşünmeden, onu hesaba katmadan ne dolaşmak mümkün, ne oturmak; alışveriş yapmak da öyle, meyve yemek de; sıkışıp kaldığımız evlerimizde bile güvende değilken gelecek hayallerimiz nasıl acaba?

Yüce Yöney | Sürekli tehdit altın da yaşamaya alışkın yurttaşlar olsak dabu kez tehdit çalışmadığımız yerden geldi işte. Korkuyoruz.

T. S. Eliot'ın Çorak Ülke'deki mısraları geliyor aklıma: "Ve hem sabah vakti uzun adımlarla ardından gelen

Hem de akşam saatinde seni karşılamak için yükselen Gölgenen daha farklı bir şey;

Bir avuç toprakta korkuyu göstereceğim sana."

Çalışmak zorunda kalanlar, çalışması zorunlu olanlar ve zoraki çalıştırılanlar bir yana, evlerinde, bir avuç topraklarında, kendi yalnızlıklarında şaşkın, çaresiz kalmış insanlar ellerinden geleni yapıyor, virüse ve ondan daha zararlı olduğu ortaya çıkan mevcut sağlık sistemine rağmen ayakta kalabilmek için. Lâkin hayıflanmanın faydası yok. Geleceği düşünmek, düşlemek daha iyi. Bu salgın bittikten, bu hastalıkla baş etmenin yolu bulunduktan sonra nelerle karşılaşacağız, nasıl bir dünyada olacağız diye yazılıp çiziliyor sürekli.

Online çalışmanın artacağını, çalışmanın birçok platformda hızla bu yönde evrileceğini düşünün de var, bilgisayar ve robotlar hastalanmadığı için otomasyon ve yapay zekânın işçilerin yerini alacağına inanan da... Kimi, dijital iletişimin kazanacağı alanla birlikte "insani" iletişimin sınırlanacağını ya da farklılaşacağını vurguluyor, kimi alışveriş alışkanlıklarımızın ciddi biçimde değişeceğini... Maddi dayanağı olan varsayımlar kuşkusuz bunlar. Yine de geleceğin uzun süredir olmadığı kadar belirsizliklerle dolu olduğunu söylemek yanlış olmaz.

Keşke...

İnsanların için içinden çıkamadığı zamanlarda bir çözüm olarak uzun yıllar önce yazılmış bir yolu tercih ettiği bilinir: Ruhunu Şeytan'a satmak! Dönemine



göre içeriği biraz değişse de özü hep aynı kalan bir yol bu. Ancak bu kez, koronavirüs salgını sonrası Şeytan'ı malum alışverişe ikna edecek bir şeyimiz olmama ihtimali yüksek. Ekonomik öngörüler doğruysa hızla elimizde, içimizde ne varsa kaybedeceğiz çünkü...

O halde, şeytani olasılıkları dışarıda bırakıp "keşke" üzerine kuralım planlarımızı. Keşke insanlar da bundan sonra virüsler kadar hızlı ve kolay evrim geçirse mesela; adaptasyon yeteneğimiz çok daha yüksek olsa çok daha az ve kısa süre hastalanırdık, değil mi?

Temiz hava

Keşke hava hep şu günlerdeki gibi temiz olsa...

Üretim yavaşlayıp makinelerin çıkardığı zehirli gazlar, dumanlar karantina döneminde azalınca, evden dışarı çıkanların sayısı ciddi oranda düşüp egzoz dumanları fark edilir biçimde aralanınca, hava korona öncesine oranla hisseditir ve ölçülebilir şekilde temizlendi. Misâl; partikül madde hava kirliliği Türkiye'de en fazla nüfusu barın-

dıran iki kentte, İstanbul ve Ankara'da, sırasıyla, yüzde 11 ve yüzde 27 azaldı.

İklim krizi

Keşke iklim krizinin de küresel bir felaket olduğunu idrak edip ona göre önlem alabilsek...

Korona izolasyonu yaşanırken verilebilecek birçok örnek olsa da biz Çin'e bakalım: Resmi verilere göre, Çin'de karantina döneminde sera gazı salınımı yüzde 25 azalmış...

İklim değişikliğinin önüne geçilmesi için önlemler önerildiğinde kimseyi ikna etmek mümkün değildi ya, şimdi bilfiil yaşarken farklı; bu da koronavirüsün hayatımıza getirdiklerinin beklenmedik yanlarından biri işte. Tabii umalım ki bugün gördüğümüzün gelecekte de bir anlamı olsun. Yoksa sadece koronada olduğu gibi istatistiklere yansiyabilir ölümler mi bizi korkutan, iklim kriziyle gelecek felaketi algılayamadığımız için mi yeterli tepkiyi veremiyoruz? Göreceğiz.

Barış ortamı

Keşke koronavirüs nede-

niyle yaşadıklarımızı hepimize çatışmaların, savaşların da virüs gibi insanları öldürdüğünü hatırlatsa da dünyanın her yerinde süresiz bir ateşkes ilan edip sorunlarımızı çözmek için başka yollar bulsak...

UNICEF geçen ay, dünyadaki yaklaşık 250 milyon çocuğun çatışma bölgelerinde yaşadığını hatırlattı. Yaptığı çağrıda, bu çocukların daha fazla şiddete maruz kalmaması için savaşan tarafların Birleşmiş Milletler Genel Sekreterliği'nin silah bırakma çağrısına uyarak ateşkes ilan etmesini ve Covid-19 salgınıyla mücadele etmeye başlamasını istedi.

"Bu tür şiddet ortamlarında yaşayan çocuklar için ilan edilecek bir ateşkes, onlar için yaşam ve ölüm arasındaki ince çizgi anlamına gelebilir" diyordu UNICEF. Küresel bir ateşkesin çocukları ölmekten veya sakat kalmaktan kurtarabileceğini veya savaş nedeniyle yerlerinden edilmelerinin önüne geçilebileceğini anlatıyordu.

"Ateşkes; sağlık merkezleri, su ve sanitasyon hizmetleri gibi hayati önem taşıyan

altyapılara yapılan saldırıları durdurur. İlan edilecek bir ateşkes, kırılğan nüfusların küresel bir salgını durdurmada kilit önem taşıyan sağlık hizmetleri gibi temel hizmetlere erişimine olanak tanır. Küresel bir ateşkesin ilan edilmesi; çatışmanın taraflarıyla iletişime geçilerek çocukların silahlı güçler ve gruplar tarafından güvenli bir şekilde serbest bırakılması için de fırsatlar oluşturabilir."

Plastiksiz hayat

Keşke tek kullanımlık plastikler yasaklansa da hem karada hem denizlerde plastikten kurtulmanın yolu açılmasa...

"Denizlerimiz daha fazla plastiği kaldıramaz" diyor du geçenlerde Greenpeace. Akdeniz'den alınan derin deniz örneklerinin yüzde 92,8'inde plastik bulunduğunu vurgulayarak... "Akdeniz Havzası'nda 4 metrekareye 1 plastik atık düşüyor. Sorunun en büyük kısmını da 2 dakika kullanıp attığımız tek kullanımlık plastikler oluşturuyor."

İşin doğrusu, bu konuda Türkiye'de atılacak önemli adımlar var. İnsanın içinden, hazır Avrupa Birliği plastik pipet, kulak çubuğu, tabak, çatal, bıçak, kaşık, içecek kanştıncıları ile köpük gıda kapları ve içecek bardaklarının yasaklanması konusunda anlaşmaya varmışken Türkiye de aynı kuralları benimseseye, diye geçiyor ister istemez.

Yenilenebilir enerji

Keşke daha fazla ülke, fosil yakıta bağımlı kalmak yerine, dünyada ciddi bir yol kat eden yenilenebilir enerjiye geçiş eğilimini takip etse...

Türkiye dâhil dünyanın birçok ülkesinde insanlar kömürlü termik santraller yüzünden hasta oluyor, berrat bir sağlık standardında yaşamak zorunda kalıyor. En yakın örnek Zonguldak. Yıllardır şehirdeki akciğer ve solunum hastalıkları biliniyor. Nitekim karantina günlerinde 30 büyükşehirle birlikte kente giriş çıkışların yasaklanması ve sokağa çıkma yasaklarının Zonguldak'ta da uygulanması rastlantı değil.

O halde, ölmek ve daha sağlıklı bir yaşam sürmek için kömür gibi fosil yakıtları terk etme zorunluluğunu bir kez daha hatırlayalım. Çok geç olmadan yenilenebilir enerji kaynaklarını hayata geçirmek için çalışalım.

İşe yüzde 45 daha az gittik

Google, koronavirüs salgınının başlamasından bu yana ülkelerdeki hareketliliğin nasıl değiştiğine ilişkin "Covid 19 Topluluk Hareketlilik Raporları"nu yayımladı. 131 ülkeyi kapsayan rapora göre, Türkiye'de işe gitme oranında yüzde 45'lik bir azalma görüldü.

Rapora göre, Türkiye'de milli park, sahil, marina, park, plaza gibi alanlarda topluluk hareketliliği yüzde 58 azaldı. Metro, otobüs ve tren istasyonu gibi toplu taşıma alanlarındaki topluluk hareketliliği ise yüzde 71 azaldı. Almanya'da parklarda yüzde 49, toplu taşıma istasyonlarında yüzde 68 azalma görüldü.

Veriler; marketler, özel gıda mağazaları, pazar alanları, eczane gibi alanlarda topluluk hareketliliğinin yüzde 39 azaldığını gösteriyor. Birleşik Krallık'ta bu alanlardaki azalma yüzde 46, İspanya'da ise yüzde 76 oranında.

İş yerlerindeki hareketlilik Türkiye'de yüzde 45, İtalya'da yüzde 63 azaldı

Rapordaki diğer bir veri, Türkiye'de iş yerlerindeki topluluk hareketliliğinin yüzde 45 azaldığını gösteriyor. İkamet edilen lokasyonlarda topluluk hareketliliği yüzde 17 artmış durumda. İtalya topluluk hareketliliği verileri; iş yerlerinde

yüzde 63 azalmanın, ikamet yerlerinde topluluk hareketliliğinde ise yüzde 24 artışın olduğuna işaret ediyor.

Hollandalılar, Fransızlara göre daha çok işe gitmiş durumda

Hollanda'ya bakıldığında; topluluk hareketliliğinin iş yerlerinde yüzde 35 azalıp, ikamet yerlerinde ise yüzde 11 arttığı görülüyor. Fransa'da ise iş yerlerinde yüzde 56 azalma mevcutken, ikamet yerlerindeki topluluk hareketliliğinin yüzde 18 artması dikkat çekiyor.

ABD, Türkiye'ye göre daha çok toplu taşıma kullandı

Amerika Birleşik Devletleri'nde ise alışveriş ve eğlence alanlarında topluluk hareketliliği yüzde 47 düşmüş durumda. Raporda, ABD'de market ve eczanelerde topluluk hareketliliğinin yüzde 22 gerilediği görülüyor. ABD'de toplu taşıma merkezlerinde topluluk hareketliliği yüzde 51, iş yerlerindeki topluluk hareketliliği yüzde 38 azalırken; ikamet yerlerindeki topluluk hareketliliğinin ise yüzde 12 arttığı tespit edildi.

ABD'nin ilerisinde, AB'nin gerisindeyiz

Raporun konum geçmişlerini Google'ın görmesine izin veren kişilerin anonim verile-

rine dayanılarak hazırlandığını ifade eden Google SMB Premier Partneri EG Bilişim Teknolojileri'nin CEO'su Gökhan Bülbül, "İnsanların işyeri, ev, toplu taşıma alanları, park, market, eczane gibi lokasyonlardaki hareketlilik değişimlerini gösteren Covid-19 Topluluk Hareketlilik Raporu 131 ülkeyi kapsıyor. 29 Mart'a kadar olan verileri incelediğimizde, Türkiye'de hareketlilikteki azalmanın ABD ile kıyaslandığında daha yüksek oranda olduğunu görüyoruz. Hareketliliğimizi Avrupa ülkeleri ile kıyasladığımızda ise ortalamaya göre daha geride olduğumuzu söyleyebilirim," dedi.

Akbank Günümüz Sanatçıları Ödülü Yarışması'na başvurular uzatıldı

Çağdaş sanat alanındaki gelişmeleri teşvik etmek ve genç sanatçılara destek olmak amacıyla Resim ve Heykel Müzeleri Derneği ve Akbank Sanat işbirliğiyle düzenlenen Akbank 38. Günümüz Sanatçıları Ödülü Yarışması'na başvurular 31 Mayıs 2020 tarihine kadar uzatıldı.

Akbank Sanat'ın internet adresi üzerinden 40 yaş altındaki tüm Türkiye Cumhuriyeti vatandaşlarının katılımına açık olan yarışmaya adaylar; fotoğraf, resim, heykel, video, enstalasyon, cam, baskı, grafik tasarım ve yeni medya gibi çağdaş sanatın tüm ifade biçimlerini içeren eserleriyle katılabilecekler.

Yarışmanın jüri koltuğunda bu yıl sanatçı Ayşe Erkmen, sanatçı ve Verein K Viyana kurucusu Dejan Kaludjerovic ve serginin küratörlüğünü de

üstlenen sanatçı ve küratör T. Melih Görgün yer alıyor.

Yarışma jürisinin değerlendirmesi sonucu; birinciliğe değer görülen esere 15,000 TL, ikinci esere 10,000 TL, üçüncü esere 5,000 TL para ödülleri yanı sıra bu yıla özel Resim ve Heykel Müzeleri Derneği 40'ıncı Yıl Özel Ödülü verilecek.

Jüri tarafından sergilenmeye değer görülen eserlerse Akbank Sanat'ta düzenlenecek sergiyle sanatseverlerin beğenisine sunulacak.

Akbank 38. Günümüz Sanatçıları Ödülü Yarışması'nın bu yılki teması ise şöyle:

Gündelik Yaşama Dair

Günlük yaşamda karşı karşıya kaldığımız olağan dalganmalar bağlamında bize sunulan ekonomi politikaları, kültürel yapılanmalar, ekolojik kararlara ve önerilerine

yanıt olarak, birlikte düşünme ve üretme alanları günlük yaşamın ayrılmaz bir parçası haline geldi. Ve artık günümüzde sanatsal üretim kavramı -makro kosmosda yaratıcı alanlardaki üretim-hayati bileşenini oluşturmaktadır.

Öte yandan, 1968 Paris sitüasyonistlerinin, ilişkilerin imgelere aracılık ettiği bir dünyayı öngördüğü gibi, insanlar şimdi gerçekliği gösteri bağlamında sezgisel olarak anlayıp, kendileri için hazırlanan kurallar ve formlarla bir ilişkisellik içinde kararlarını veriyorlar.

Sanat, yeni ifade ve etki biçimleri bulmaya çalışırken, yaşama devam ediyor. Bugün yaşamın sanatsal biçimi nedir? Ve günlük deneyimler geleceğin sanatçıları bu yeni gerçeklerdeki rollerine nasıl hazırlıyor?

AKBANK 38. GÜNÜMÜZ SANATÇILARI ÖDÜLÜ YARIŞMASI

"Akbank 38. Günümüz Sanatçıları Ödülü" yarışması için başvurular devam ediyor.

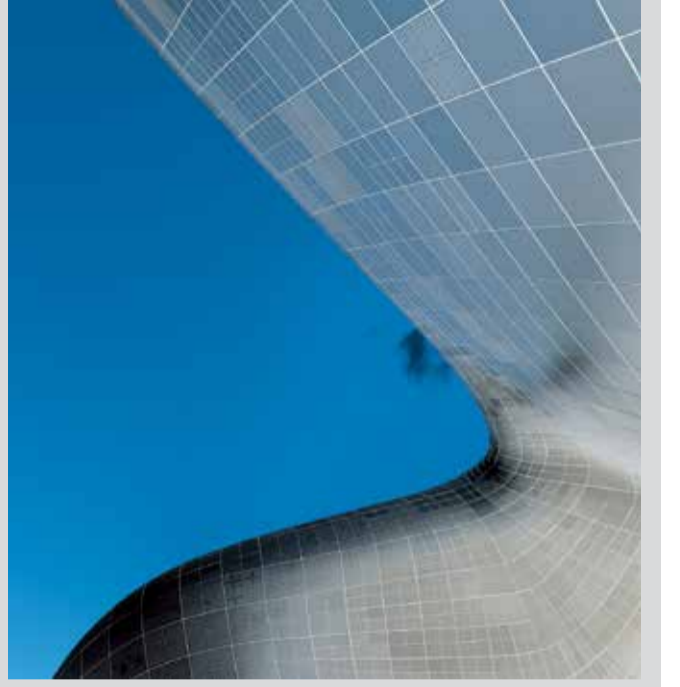
Tüm öğrenci ve genç sanatçılarımızın katılımını bekliyoruz.

Son Başvuru Tarihi:
31 Mayıs 2020

Başvuru Adresi:
okbanksanat.com/okbank_gso
okbank_gso@akbank.com

AKBANK SANAT

Ekrem Şerif Egeli: Farklı anları tek karede buluşturan göz



Ekrem Şerif Egeli, 28 Şubat 1973 yılında İstanbul'da doğdu. Fotoğraf çekmeye 2008 yılında başladı ve bir tutku haline dönüşen fotoğrafçılık neredeyse hayatının merkezine yerleşti.

Egeli, fotoğraflarında birden fazla teknik kullanıyor; "İlk defa gittiğim bir şehri herkesin gördüğünün dışında, içinde kaybolup fotoğraflamak beni daha çok heyecanlandırıyor" diye yansıtıyor bu tutkusunu. Bazen farklı zamanlarda çekmiş olduğu karelerden kolaj oluştururken, bazen de uzun

pozladığı tek bir kare ya da üst üste pozladığı birkaç kare ile eserlerini oluşturan sanatçı, çektiği fotoğraflara müdahale ederek yeni bir anlatım yaratmayı tercih ediyor.

Egeli, baskı tekniği olarak da zaman zaman 5 mm Dia-sec Mounting (Pleksi Sandviç) ya da müzeler tarafından da kabul gören Hahnemuhle Fine Art baskı kağıdı kullanıyor.

Sergilerinde daha çok modern mimari ile inşa edilmiş bina, deniz endüstrisi ürünü bir gemi ya da eşsiz bir manzara, peyzaj ya da portre

fotoğraflar tercih eden Egeli, bazen de moda alanında ticari olarak çekmiş olduğu bir fotoğrafı mimari bir fotoğraf ile ya da bir manzara veya bir sandal fotoğrafı ile kolajlayıp sergiliyor.

Henüz kişisel bir sergisi olmayan Ekrem Şerif Egeli, fotoğraf alanında üyesi olduğu ve içinde çok değerli ressam, heykeltıraş, grafik tasarım ve seramik sanatçıların da bulunduğu AlarmArt sanat topluluğu ile yurtiçi ve yurtdışında birçok karma sergiye katıldı.

Sanatçının katıldığı sergilerden bazıları:

2016 'Little Things' Galerie Art'et Miss Paris, Fransa

2017 'Passport' ArtAnkara Çağdaş Sanat Fuarı, Ankara

2018 'Passport' ArtAnkara Çağdaş Sanat Fuarı, Ankara

2019 'Deux Ex Machina' CerModern, Ankara

2019 'Harita' ArtAnkara Çağdaş Sanat Fuarı, Ankara

2019 'Alarm Rings Twice'

Galerija Sokolskega Doma, Skofja Loka, Slovenya

2019 'Seni Ne Çağırıyor'

CerModern, Ankara

2020 'Mavi Alarm'

ArtAnkara Çağdaş Sanat Fuarı'nda, Ankara

Çektiği fotoğrafları birçok dergide yayımlanan, reklam ve kapak fotoğrafı olarak kullanılan Getty Images Türkiye fotoğrafçılarından biri olan Egeli; moda, mimari, reklam, endüstriyel, yemek, portre, konser ve dijital sanat fotoğrafçılığı alanlarında kariyerine devam ediyor.

KİTAP KÖŞESİ

Dikey Dünya Uydulardan Sığınaklara

Siyasi ve ekonomik dünya harita üzerindeki iki boyutlu çizgilerden mi ibarettir? Dünyanın her yerindeki inşaat çılgınlığının arkasında ne var? Neden Dubai'deki yapay adalar Google Earth'ten görülecek şekilde yapıyor? Brezilyalı "über" zenginlerin gökdelenlerin tepesindeki yaşamları nasıl? Milyarderlerin Londra evlerinin bodrumlarındaki kazıların sırrı nedir?



Newcastle Üniversitesi Mimarlık, Planlama ve Peyzaj Fakültesi, Küresel Kent Araştırmaları Birimi'nde Şehirler ve Toplum profesörü olan Stephen Graham, Dikey Dünya'da, dünyayı ve kenti eksik olan üçüncü eksen de yerleştirerek baştan resmediyor; eşitsizlik, siyaset ve kimliğin coğrafyasını bu eksik üçüncü boyutu da hesaba katarak keşfe çıkıyor. Dikey Dünya yaşadığımız kentlere, atmosfere, ayağımızın altındaki dünyada olup bitenlere yepyeni bir gözle bakmamızı sağlıyor. Sınıf mücadelesinde üçüncü boyutu gözler önüne sererken dünyadaki yerimize dair kavrayışımızda bir devrim yaratmayı amaçlıyor.

Yazar: Stephen Graham
Koç Üniversitesi Yayınları

Duvar

Tarih geri dönüyor... Duvarlar yeniden yükseliyor... Değişen küresel paradigmayı disiplinler arası bir yaklaşımla ele alan Prof. Dr. Deniz Ülke Arıboğan "Duvar" kitabıyla, duvarın sadece taşların üst üste konduğu bir inşaattan ibaret olmadığını, insan uygarlığı üzerindeki sosyolojik ve psikolojik sonuçları itibarıyla da farklı anlamlar barındıran bir tasarım olduğunu anlama olanağı sunuyor.



Küreselleşme söylemi ve liberalleşme eğilimlerinin zirve yaptığı bir dönem olarak kabul edilen 20'nci yüzyılın son çeyreğinde öne çıkan duvar sembolü, 2010'lu yıllarda ana gündemi oluşturmaya başladı. Ancak bu kez sözü edilen 'yıkılan değil inşa edilen ve edilecek olan duvarlardı.'

Berlin Duvarı'nın yıkılışından bugüne kadar geçen sürede 70'ten fazla ülkenin sınırlarını duvar veya çitle çevirdiğini anlatan Arıboğan, küreselleşmeye, göçe, siber dünyaya, Çin'in ekonomik yayılmacılığına, Rus askeri yayılmasına ve demokrasiye karşı inşa edilen duvarları, 'duvarlı dünya' perspektifiyle ele alıyor.

Yazar: Prof. Dr. Deniz Ülke Arıboğan
İnkılâp Kitabevi

Meraklısı İçin Casuslar Kitabı

"Casusluk siyasetin görünmeyen yüzü, savaşın başka araçlarla devamıdır."

Küresel siyasetin görünmeyen dünyasında tarihin akışını değiştiren Popov, yakalanmamayı başarmış mıydı? Türkiye üzerinde operasyon yapmak isteyenler karşısında MİT neler yapıyordu? Türk istihbaratının en başarılı ve en tartışmalı operasyonları neydi?

Karşınıza kimi zaman CIA kimi zaman da KGB ajanı olarak çıkacak hiç tahmin etmeyeceğiniz isimler... Usta gazeteci ve araştırmacı yazar Murat Yetkin, Meraklısı İçin Casuslar Kitabı'nı, macera romanı tadında bir solukta okuyacağımız bir tempoda ve okurla ilk defa buluşacak bilgilerle anlatıyor.

"CIA'nın Türk-İslam Sentezi uzmanı Özbek Türk'ü Ruzi Nazar'ın Türkiye'de görev yaptığı 11 yılda iki askeri darbe oldu. KGB'nin Ortadoğu operasyonlarına yön veren Azeri Türk'ü Haydar Aliyev, Sovyetler yıkıldıktan sonra bugünkü Azerbaycan'ı kurdu. Nazar ve Aliyev, Soğuk Savaş'ta karşı saflardaydı. O dönem Türk istihbaratının başında..."

Yazar: Murat Yetkin
Doğan Kitap



UZMAR®

7/24
31 PILOT CAPTAINS
350 TEAM MEMBERS
30 VESSELS
MAXIMUM EFFICIENCY
ZERO RISK
ONE VISION
SAFETY FIRST
SINCE 1973

PILOTAGE
TOWAGE
EMERGENCY RESPONSE
SALVAGE

İZMİR • ÇANAĞKALE • İSTANBUL • İSKENDERUN

WWW.UZMAR.COM.TR

