

# Marine Deal NEWS

Temmuz 2020 Sayı: 151

Denizcilik &amp; Ekonomi Gazetesi



## Türkiye V tipi toparlanabilecek mi?

Öyle ki bu yazıda detaylarını yazacağımız IMF'nin haziran ayı sonunda güncellediği Dünya Ekonomik Görünüm raporundaki beklentiler, küresel ekonomik tahribatın resmini oldukça net gösteriyor. IMF'nin raporunun detaylarına gelmeden önce Türkiye'nin çizdiği resme bakmakta fayda var. Bu resimle ilgili en güncel değerlendirme ise Hazine ve Maliye Bakanı Berat Albayrak'ın, haziran ayının son haftası Türkiye Bankalar Birliği'nin Genel Kurulu'nda yaptığı açıklamaların satır aralarında gizli. Bakan Albayrak bu toplantıda yaptığı konuşmada, ekonominin geleceğine yönelik birkaç yeni gelişmenin de ipuçlarını verdi. Türkiye'nin normalleşme sürecine en etkili giren bir kaç ülkeden biri olduğunun altını çizen Albayrak, ekonomideki toparlanmanın V şeklinde

**Dünya koronavirüs salgınıyla mücadeleye tam gaz devam ederken, haziran ayı başı itibarıyla birçok ülke ekonomik anlamda normalleşme adımlarını hızlandırdı. Atılan normalleşme adımlarının temelinde ise ülke ekonomilerinin verdiği derin kriz sinyallerinin etkili olduğu herkesin malumu**

olacağını söyledi. Ekonomistlere göre, ekonomiye yönelik haziran ayında açıklanan öncü veriler bu tahmini doğrular nitelikte.

**5 kredi stoku 500 milyar TL arttı**

Bakan Albayrak, TİM verilerine göre,

21 Haziran itibarıyla ihracatın yüzde 24 arttığını açıkladı. Uzmanlara göre, iki ay üst üste yüzde 40'lık azalmanın ardından üçüncü aydaki bu toparlanma şüphesiz en pozitif haber ve normalleşme yolunda mesafe alındığının da göstergesi. Bakan'ın açıkladığı bir diğer pozitif gelişme ise faizlerin uygun hale getirilmesinden sonra konut kredisi için 133 bin başvuru alınması. Bunlardan 101 bininin talebinin karşılanması ve 25 milyar liralık konut kredisi kullanılması, konut sektöründeki hızlı toparlanmanın altında yatan nedenlerden biri olarak gösteriliyor. Ekonomistlere göre, Bakan Albayrak'ın işaret ettiği V tipi toparlanma ve ekonomideki canlanmada en önemli etken negatif faizler. Mevduat tarafından itilen para yanında kredi artışlarıyla beslenen bir **02»**



### Armatörün VLSFO ile imtihanı!

IMO düzenlemesiyle birlikte gemilerinde VLSFO kullanan armatörler için zamanla öngörülemeyen problemler ortaya çıkmaya başladı. **08»**

### GÖRÜŞ



### 'Haklarımız için gerekli mücadeleyi vermeliyiz'

İMEAK DTO Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kiran, Kabotaj Bayramı mesajında Doğu Akdeniz'deki haklarımıza dikkat çekti. **12»**

### RÖPORTAJ



### Eraydın: BIMCO Başkanı 'Bari ben başkanken yapma' dese!

Gemi Yakıt İkmalcileri Demeği Başkanı ve CYE Petrol CEO'su Deniz Eraydın sektörde yapılan yanlışlara dikkat çekti. **24»**

### JEOPOLİTİK

### DEF ve Bölge jeopolitiğine yansımaları

İyon Denizi'nde imzalanan MEB anlaşması sonrasında yaşanan gelişmeler Doğu Akdeniz'de gerilimi artırdı. **06»**

TUGBOAT With Hydraulic Hybrid Propulsion System

Remote Operated Commercial Vessel

LNG Powered TUGBOATS

## World Firsts BY SANMAR

sanmar.com.tr

# STM, Pakistan için ASFAT'a destek verecek

MİLGEM Korvetleri'nin Pakistan'a ihracatı kapsamında, STM Savunma Teknolojileri Mühendislik ve Ticaret A.Ş. ile Askeri Fabrika ve Tersane İşletme A.Ş. (ASFAT) arasında 16 Haziran 2020 tarihinde Ana Tahrik Sistemi tedariki ve entegrasyonuna yönelik mühendislik çözümleri konusunda işbirliği anlaşması imzalandı. İşbirliği kapsamında, Pakistan Donanması STM tarafından günümüz teknolojileriyle donatılacak.

ASFAT ana yükleniciliğinde Pakistan Deniz Kuvvetleri için üretilecek MİLGEM Korvetleri'nin

inşası İstanbul Tersanesi Komutanlığı'nda ve Karaçi Tersanesi'nde gerçekleştirilecek. Pakistan'ın ihtiyaçlarına yönelik olarak farklı askeri deniz projelerinde de doğrudan yer alan STM, Ocak 2013 tarihinde imzaladığı ve Ekim 2018'de teslim ettiği "Pakistan Denizde İkmal Gemisi (PNS MOAWIN)" ile Haziran 2016 tarihinde imzaladığı ve hâlâ başarılı bir şekilde devam etmekte olan "Pakistan Agosta 90 B Denizaltı Modernizasyonu" ile Pakistan donanmasının ihtiyaçlarına cevap veriyor.



**01 »** harcama patlaması yaşıyor. Uzmanlara göre, uzun sürecek negatif faize karşı kendini enflasyon karşısında korumaya almanın yolu da gelecekteki tüketimleri öne çekmekten geçiyor. Kredilerde son bir yılda yüzde 26,5, yılbaşından beri de yüzde 21 artış olduğuna değinen uzmanlar, kredi stokundaki 5 aylık artışın 500 milyar lira olduğunu belirterek, ekonomik aktivitenin hemen hemen tamamına yakınının krediyle fonlanmış durumda olduğunu altını çiziyor.

### Finansal kaynak yükü bankaların üzerinde

Ancak en önemli konu ise bu

durumun kaynak noktasında ne kadar sürdürülebileceği. Bu noktada TBB Başkanı Hüseyin Aydın'ın aynı toplantıda yaptığı ve bütün finansman talebinin bankaların omuzlarına yığıldığını belirten konuşması önemli ipuçları veriyor. Kaynak talebinin finansal sistemin yüzde 90'ını oluşturan bankacılık sektörünün omuzlarında kalmaya devam ettiğini söyleyen Aydın'ın, "Bu çerçevede bankacılık dışı finansal sektörün büyütülmesi, kurum ve araç çeşitliliğinin artırılması, sermaye piyasalarının, sigortacılık sisteminin geliştirilmesinin önemi bir kez daha ortaya çıktı" açıklamaları bankacılık sektörünün kaynak noktasında önümüzdeki dönemde sorunlar yaşayabileceğinin sinyallerini verdi. Özetle; ekonomi yöneti-

minin bankalardan ekonomiye daha fazla kaynak aktarmasını istediği, bankaların ise negatif faiz ortamında kaynakları nasıl toplayacağını düşündüğü bir dönemden geçiliyor.

### Ekonomi yönetimi Türkiye için iyimser, IMF dünya için kötümser

Türkiye cephesinde hâl böyleyken, IMF'nin küresel büyüme konusunda gittikçe kötümserleşmesi de dikkat çekiyor. Dünya Ekonomik Görünüm Raporu'nu güncelleyen IMF, nisan ayında bu yıl için yüzde 3 olarak açıkladığı küresel ekonomide küçülme tahminini, Covid-19 salgınının ekonomide oluşturduğu etkinin beklenenden daha olumsuz olduğu gerekçesiyle 4,9'a yükseltti. IMF, raporunu "Ben-

zeri olmayan bir kriz, belirsiz bir toparlanma" başlığıyla güncelledi. Raporunda, küresel ekonominin 2021'de ise yüzde 5,4 büyüyeceği tahmin edildi. Gelecek yıla ilişkin büyüme tahmini daha önce yüzde 5,8 olarak açıklanmıştı. IMF'nin raporunda bazı ülkelere yönelik yeni büyüme tahminleri de paylaşıldı. Buna göre, daha önce yüzde 5,9 küçülmesi beklenen ABD ekonomisinin bu yıl yüzde 8 daralacağı öngörüldü. Ülke ekonomisine ilişkin 2021'e ait büyüme beklentisi ise yüzde 4,7'den yüzde 4,5'e düşürüldü. Türkiye için ihracat açısından önemli olan Euro Bölgesi ekonomisinin de bu yıl yüzde 10,2 küçüleceği tahmin edilirken, 2021'de yüzde 6 büyüyeceği öngörüldü.

Daha önce Bölge ekonomisinin bu yıl yüzde 7,5 daralacağı, gelecek yıl ise 4,7 büyüyeceği tahmin edilmişti. Avrupa'nın önde gelen ekonomilerinden Almanya'nın büyüme tahmini bu yıl için yüzde eksi 7'den yüzde eksi 7,8'e düşürülürken, 2021 için yüzde 5,2'den yüzde 5,4'e yükseltildi. Raporunda, Türkiye'ye ilişkin tahminlerde değişikliğe gidilmezken, ülke ekonomisinin bu yıl yüzde 5 daralacağı, 2021'de yüzde 5 büyüyeceği öngörüldü.

IMF'nin tahmin konusunda dönem dönem isabet sorunu yaşadığını belirten ekonomistler, raporu karamsar olarak nitelendirirken, buna karşın Türkiye'de ekonomi yönetiminin de aşırı iyimser olduğunu ifade ediyorlar.

## MarineDeal <sup>NEWS</sup>

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: 151 (Temmuz 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

# Yılport, demir yolu yatırımı yapıyor

Yılport Holding'in ana terminali olan ve İzmit Körfezi'nde yer alan Yılport Gebze, terminalin içerisine yeni bir demir yolu platformu kurulması için yatırım yapma kararını aldı. 2020'nin son çeyreğinde hizmete girmesi beklenen demir yolu ile yük taşımacılığı sadece Yılport Gebze için çalışacak.

İnşa edilecek iki yeni şehir hattı, yolcu trenlerine hizmet verecek. Üçüncü demir yolu ise doğrudan bağlantılı olacağı Yılport Gebze Terminali üzerinden yük trenleri tarafından kullanılacak.

Proje hakkında açıklamada bulunan Yılport Holding Yönetim

Kurulu Başkanı Robert Yüksel Yıldırım, "Portföyümüzdeki tüm terminaleri genişletme ve modernize etme stratejimizi 2020'nin başında duyurmuştuk. Yılport Gebze Terminali ile geliştirme planlarımızı başarılı bir şekilde yürütmeye

devam ediyoruz. Çoklu taşımacılık modelini desteklemek adına Yılport Gebze'nin içerisine raylı bir platform kurmaya karar verdik. Bu proje 2019 sonlarında Türkiye bölgesine yönelik yaptığımız yatırımların bir parçası. Son teknoloji

ürünü 4 adet e-RTG teslim edildi ve 2020'nin 3'üncü çeyreğinde yeni konteyner istifleme alanında faaliyete geçecek. Böylece Yılport Gebze Terminali 200,000 TEU'luk yeni bir depo kapasitesine sahip olacak. Marmara Bölgesi'ndeki

öncü rolümüzü sürdürecektir, üretim hacmini artıracak ve Türkiye ekonomisinin daha fazla büyümesini destekleyecek demir yolu, kara yolu ve kapı erişim bağlantı projelerimize inancımız tam," ifadelerini kullandı.

## ABD Grönland'da konsolosluk açtı

Danimarka'ya ait özerk statüdeki Grönland Adası'nı satın alma niyetiyle kuzeyi karıştıran ABD'den aylar sonra yeni bir hamle geldi. ABD, 70 yıl aranın ardından, "kuzey ülkeleriyle ilişkileri geliştirme" vizyonu çerçevesinde Grönland'ın başkenti Nuuk'ta konsolosluk açtı.

ABD Dışişleri Bakanı Mike Pompeo, "Bölgedeki gelişmenin istikrarını ve sürdürülebilirliğini sağlamak için Arktik'teki müttefiklerimiz ve ortaklarımızla birlikte çalışırken, Nuuk'taki varlığımız, Danimarka ve Grönland'daki dostlarımızla paylaştığımız refahı artıracak" dedi.

Pompeo, "Danimarka ve Grönland'daki birçok ortaklığımıza işbirliğimizi destekleme yolunda ileriye doğru bu önemli adımı gerçekleştirmemize yardımcı oldukları için teşekkür ediyoruz" diye ekledi.

Dışişleri Bakanlığı'ndan bir kaynak nisan ayında, ABD'nin Ada'ya 12 milyon dolarlık mali yardım yapacağını ve konsolosluk açacağını duyurmuştu. Dünyanın en büyük adası konumundaki Grönland, Kuzey Amerika ve Rusya arasında Kuzey Atlantik ve Arktik Okyanuslarını birbirine bağlayan boğazlara yakın bir konumda bulunuyor.

Geçen yıl ABD Başkanı Donald Trump Grönland Adası'nı satın almak istediğini söyleyerek kuzey ülkelerini karıştırmıştı. Danimarka'nın bu fikri "absürd" diye nitelemesi üzerine Trump, bu ülkeye yapacağı resmi ziyareti iptal etmişti.





# Cesaret ve güzel ahlâk sahiplerine bir teşekkür...

Yeşim Yeliz Egeli

yesimegeli@marinedealnews.com

Geçmiş ve gelecek arasında kulaç atacak bu yazı mı iyiliğin ve cesaretin egemen olması temennisiyle yazıyorum.

İçinde bulunduğumuz zaman diliminde etrafımızda gelişen olaylarla, geçmiş, özellikle son 20 yılı kıyasladığımda büyük bir eksiklik duyuyorum. Bu eksiklik, toplumu toplum yapan nüvelerin her kesimde temelde felsefi bakıştan, düşünüşten, estetikten yoksunluğu gibi... Karşıtlıklara esasen birbirinin varlaşması veya birbirini tamamlanması gereken unsurlar diye baktığımızda kulağa hoş geliyor olsa da sanırım eğitim ve öğretimde bir şeyleri eskilerden farklı mı yapıyoruz diye düşünmekten kendimi alamıyorum. Sanki denge bozuldu... Öyle ki, geçenlerde fikirlerini düşün şeklini değerli bulduğum büyüğüm Av. Ayhan Yıldız ile telefonda konu konuyu açtı ve toplumu da ilgilendiren benzer düşüncelerimi paylaşırken, meseleyi "cesaret ve ahlâk" sorunu tespiti ile özetledi.

Konu ne, özne kim olursa olsun doğruya doğru, yanlışla yanlış diyebilmeliyiz.

Şimdi de şunları düşünelim ki yazının amacı zuhur etsin. İyi, dürüst, emin, hoşgöründe cömert, güzel ahlâklı, cesur ve yürekli, adil ve şefkattli bir yurtsever olmak mı anlamlı? Yoksa... Kötü,

yalancı, bencil, dedikodu, korkak, zalim, hain olmak mı? Hangisi çoğalmalı ve hüküm sürmeli? Harcını iyilikle sulayıp inşa etmeye çabaladığımız bu sözcük kulelerimizle\* yazarın bana ilham verdiği gibi benim de sözcüklerim yüzü karaya çalmış ama özünde iyilik barındıran yüreklerle dokunur ve ilham verir.

## Eksiğimiz iyilerin cesareti, dert veren kötüler mi?

Bu soruya yanıtı, 870-950 yılları arasında yaşayan Aristoteles'ten sonra kendisine ikinci öğretmen de denilen ünlü Türk düşünürü Fârâbî'den alalım.

Orhan Hançerlioğlu, Düşünce Tarihi adlı 4000 yıllık düşünce, sanat ve bilim tarihinin klasik yapıtları üstüne kaleme aldığı eleştirel inceleme kitabında, Fârâbî'yi inceler ve onun Uyum-ül Mesail adlı kitabında şu yazdığına değinir, "... kişiyi erdemli kılan, Tanrı'dır, kötülükler ilinek (araz) olarak iyidirler. Çünkü kötülükler olmasa iyilikler de olmazdı."

Hançerlioğlu bu değerli eserinde, Fârâbî'nin "düşünce sisteminde doğrudan töreden söz açmadığı ve onu işlemediği için töre bilimin (ahlâk ilmi) önemli bir yeri olmadığına" işaret

ediyor ancak şu dediğini de gözden kaçırmıyor, "Fârâbî'nin Aristoteles'in töresini yorumlayışı şöyledir; 'her gerçek öğretimin bir eğitim olduğu ya da 'her eğitim için bir öğretim gerektiği'."

Benim 1999 baskısı bu kitabıma yıllar sonra başvurma nedenim çok enteresan geliştirdi. Elimde Dil ve Tarih üzerine bir kitap okurken, diğer yandan bir kişinin sahip olması gereken erdemler hakkında düşünüyordum, o kitapta Orhan Hançerlioğlu'nun bir deyişini gördüm ve Yazar Hançerlioğlu'nun yıllar önce okuduğum eleştirel eserinde kaleme aldığı Fârâbî'yi anımsadım. Döndüm o sayfalara özetlem giderdim. Sonra bir köşeye bıraktım. Çok geçmeden bazı hadiseler ardı ardına cereyan etti. Hiçbiri tesadüf değildi... Benim Farabi'den bu satırları yazmama vesile oldu.

## Fârâbî kimi başkan seçer?

"Organları tam olmalıdır, anlayışlı olmalıdır, belleği (hafızası) güçlü olmalıdır, akıllı ve ince görüşlü olmalıdır, güzel görüşlü olmalıdır, öğretmeye gönüllü olmalıdır; yiyeceğe, içeceğe, eğlenceye tutkun olmamalıdır; doğruluğu sevmeli ve yalancılıktan tiksinimelidir. Nefsini yüksek tutmalı ve kendisinden kuşkulandıracak

işlerden çekinmelidir, dindar olmalı ve dünya kaygılarında gözü bulunmamalıdır. Tüzesever (adaletli) olmalı ve kötülük yapmaktan çekinmelidir; işinde ayak diremeli ve dilekli olmalıdır."

Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanı Sayın Tamer Kiran'ı tanıırım, "kendisi bu özelliklere haizdir" diyebileceğim bir kişiyim. Özellikle salgın döneminde nasıl çalıştığını, bu dinamik süreçte sorunları tek tek çözdüğünü ve sektör için alınması elzem tüm önlemlerin nasıl alındığını hepimiz gördük. Devletimizin bütünü iyiliğini koruma önceliğiyle koyduğu tüm koruyucu kurallar kapsamında stratejik seviyede önemi haiz denizcilik sektörünün ekonomik ve sosyal anlamda tüm temel gereksinimleri en yüksek seviyede Tamer Başkan'ın çabalarıyla karşılığını buldu.

Anadili Türkçe kadar Arapça, Farsça, Süryanice ve Yunanca bilen; filozof, hekim, metafizikçi, gökbilimci ve müzikçi büyük Türk ilim ve bilim insanı Fârâbî toplumcu bir anlayışla tasarladığı yönetim modelini ve bu işe gönül verenlerin sahip olması gerekenleri bakın o yüzyılda nasıl sıralamış: *Mutluluğa ulaşmak için yardımlaşan toplum, erdemli toplumdur. Erdemli kent, bütün organları tam olan bedene benzer. O beden bütün organları, yaşamak için, nasıl birbirlerine yardım etmek zorundaysalar, kentlerin bütün kişileri de mutlu olmak için birbirlerine yardım etmek zorundadırlar. Bedenin organları çeşitlidir, görevleri ve güçleri başkadır. Oysa içlerinde bir organ vardır ki onlara başkanlık eder. Bu başkan, yürek'tir. İkinci organlar, görevlerini başkanın amacına uygun olarak yaparlar (üçüncüler ikinciye üstten aşağıya doğru) ve kimseye başkanlık etmeyen organlara kadar böylece varılır. Toplum da böyledir, böyle işlemelidir.*

Salgın bitmiş değil aman dikkat ancak bu salgında yardımlaşmayı kendi içimizde yaşadık. İyi insanların var olduğunu bilmek çok anlamlı...

## Aklın varsa kötülükten kaçın diyor

"Kişiler, bütün davranışlarında ya iyi ya kötü bir şeyle karşılaşır. İyi olana ya uyar ya uymaya çalışır ya da o şeyin iyiliğini görerek ona uymak için uygun bir fırsat bekler. Kötü olandan da ya kaçınmaya uğraşır ya kötülük kendindeyse kendinden atmaya çabalar ya da kurtulmayı başarmak için onu kendinden atıncaya kadar başkalarından örnek almaya çalışır."

Kocaeli Üniversitesi Türk Dili Bölümü öğretim elemanlarıncı hazırlanan Dil ve İletişim'in anlatıldığı Türk Dili kitabı birinci bölümde Orhan Hançerlioğlu dil için; "Dilsiz hiçbir düşünce var olamaz, insan kendi kendine düşündüğü zaman bile ancak sözcüklerle, başka bir deyişle, dille düşünebilir" diyor. Kitapta devamla, "Heiddegger; 'Dil, düşüncenin evidir' derken Charles Eliot, 'Dil, bir ulusun aynasıdır. Bu aynaya baktığımız zaman orada kendi gerçek yansımamızı buluruz" diyor.

İnsan uygarlaştıkça düşünce ve iletişim biçimi, bilgi üretim ve yönetim biçimi de değişir. Bu değişim iyi yöne de olur kötü yöne de. Biz iyiyi arzulayalım ki doğruyu ve güzeli konuşalım. Ne demiş Dewey, "Dil araçların aracıdır. Dil olmadan hiçbir bilgiyi kullanmak, onu başkaları için yararlı kılmak mümkün değildir."

O zaman ne yapmalıyız? Denizci devlet olmak, devletin denizcileşmesine katkı sağlamak

adına sürekli ve yılmadan denizciliği her platformda anlatmalı onu sevdirmeliyiz. Nitelik sahibi denizci yöneticiler yetiştirmeyi önemsemeli bu vizyonu ve misyonu sürdürülebilir kılmalıyız.

## Eğitim ve öğretimde tasarruf olmaz!

Fârâbî'nin kastettiği gibi bir beyne sirayet eden kötücül şeylerden o kişiyi arındırmak için iyilerin seferberliği ile -yine onun iyiliği adına hastalığa yakalanana açık seçik (onun) durumu konuşulmalı, kendisine ve topluma verdiği zarar anlatılarak sabırla rehabilite edip topluma faydalı hale getirmeli. Aksi takdirde zehirli bir sarmaşık gibi tohum verecek bir ağacı veya taptaze bir fidanı sarabilir.

Bu yazıyla amacımız ayrı ayrı durumlara göre iyiyle yan yana durmak, iyi yeteneklerin iyi taraflarını yüceltip eksik taraflarını işlemek, doğrunun elini tutmak ve iyinin peşinden ilerlemeyi anlatmak. Bu gereklidir. İlerlemeden olmaz. Tekrar belirtelim. Amacımız üzüm yemek. Görevimiz yıllara sâri oluşturduğumuz çatı kuruluşlarımızı ve o çatı altında bir araya gelen üyelerimizi, denizci neslimizi korumak ve onları iyi yetiştirmek suretiyle topluma faydalı hale getirmek. Yazının başında neyin egemen olmasını temenni etmiştik? İyiliğin... Gelişim nasıl kazanılır demiştik Fârâbî? *Mutluluğa ulaşmak için yardımlaşan erdemli toplumdur...* Birbirinin arkasından kurnazlıkla iş çevirecek değil de birbirinin başarısından samimiyetle gurur duyacak şekilde.

Bu nedente kişisel menfaatlerini toplumun önünde tutanları değil de toplumun mutluluğu için zamanını vakfedenleri alkışlayalım. 'Önce sen' diyenlerin aydınlık yüreklerine yüzümüzü dönüp, onlara, 'hayır önce sen' diyelim. Bu anlayışla mutluluk çoğalar tüm insanlığa hem zarafeti hem nüvesi dalga dalga nüfuz eder.

## Son olarak;

Yüreğindeki iyilik yüzüne vurur ya kimilerinin, dili de iyidir onların... Birliğimizi önceleyen, özellikle bu salgında bunu bir kez daha perçinleyen cefakâr ve vefakâr insanımız ne kadar çokmuş. Onlar istemez ama daima verirler... Kıymetini bilip onlar istemeden elden ne gelirse yüklerini hafifletelim.

Sektörün teveccühü ile 8 Nisan 2018'de DTO Yönetim Kurulu Başkanı olup eş zamanlı TOBB Başkan Yardımcılığı, Piri Reis Üniversitesi Mütevelli Heyeti Başkanlığı gibi yüksek mesai içeren ve daha nice bilmediğimiz görevlerini sadece toplumu için başarıyla icra eden Tamer Kiran; iyiliği, nezaketli tutumu, birleştirici çabası ve çalışkanlığı ile kısa sürede müthiş bir performans sergiledi. Sergiliyor. Sağ olsun. Var olsun.

Başta Mustafa Kemal Atatürk ve silah arkadaşları olmak üzere; O'nun ülküsü içinde vatani için yılmadan çalışan, Deniz Kuvvetleri Komutanımız nezdinde tüm Deniz Kuvvetleri mensuplarımıza, tüm Oda ve STK başkanlarımıza ve üyelerimize, öğretmenlerimize, dünyanın dört bir yanında görev yapan tüm denizcilerimize, deniz dostlarına yürekten teşekkür ediyor, ülkemiz için tarihi önemdeki 1 Temmuz Kabotaj ve Denizcilik Bayramımızı yürekten kutluyorum.

\*Akgün Akova

Y.N İtaliye ve koyu yazılar ilgili eserlerden alıntıdır.



www.tktuzlashipyard.com  
sales@tktuzlashipyard.com



"Quality & Punctuality"

# Kesintisiz koruma: **HAVELSAN KASK**

“Haritada nerede olduğu bilmek” insanlık tarihi boyunca her zaman kritik ve sürekli geliştirilen bir konu olmuştur. Uzay çağında olduğumuz bu dönemde önce askeri alanda kullanımı başlayan sonra sivil kullanıma da açılan **GNSS (Küresel Uydu Seyrüsefer Sistemleri)**’lerin sağladığı konum bilgileri tüm insanlık için en önemli teknolojik ilerleme konularından biri haline gelmiştir.

Askeri alanda çok kritik ve sivil kullanımda herkesin ihtiyaç duyduğu konum sistemlerinin en önemli parçası olan GNSS’lerin ilettiği sinyalleri; **temini ve uygulaması kolay, ucuz cihaz ve basit**

**yöntemlerle karıştırarak** askeri ve sivil platformları iş yapamaz hale getirmek de günümüzde bir o kadar kolay bir hale gelmiştir.

Askeri ve sivil platformların hepsi seyir rotalarını hesaplamak ve konum bilgisi almak için yeryüzüne zayıf bir şekilde gelen bu GNSS sinyallerine güvenmek zorundadır.

**HAVELSAN**, bu alandaki ihtiyacı en iyi şekilde anlamış ve GNSS alıcılarını, karıştırıcılara karşı elektronik bir **KASK** gibi koruyup, konum bilgisi üretebilmelerine ve görevlerini en sağlıklı ve verimli şekilde sürdürmelerine imkân sağlayan

**HAVELSAN KASK** ürününü geliştirmiştir.

**HAVELSAN KASK**, konum bilgilerini Savaş Yönetim ve/veya diğer bağlı olduğu sistemlere karıştırma altında bile **yüksek doğrulukla ve kesintisiz** olarak sağlayan ileri teknoloji bir **GNSS KORUMA SİSTEMİ** ürünüdür. Uydu sinyallerini alan GNSS alıcılarına entegre olma yeteneğine sahip **HAVELSAN KASK**, kendi GNSS alıcısı sayesinde de **ek bir alıcıya ihtiyaç duymadan** istenen konum bilgilerini güvenle sağlayacak şekilde geliştirilmiştir.

Karıştırma altında yüksek doğrulukla kesintisiz

koruma sağlamanın yanında **HAVELSAN KASK**, **karıştırıcının yönünü tespit etme** kabiliyetini de müşterilerine sunacak şekilde geliştirilmektedir. Tespit ettiği bilgileri **kullanıcı dostu arayüzü** ile sunan **HAVELSAN KASK**, operasyon ve görevlerin sağlıklı ve verimli bir şekilde sürdürülebilmesi için gerekli bütün özelliklere sahiptir.

ADVENT ve GENESIS gibi Savaş Yönetim Sistemleri ile doğrudan entegre olma özelliğini içinde barındıran **HAVELSAN KASK**, askeri ve sivil birçok farklı gemide kullanılarak Tanımlanmış Deniz Resmî’nin güvenliğini en üst seviyeye çıkartmaktadır.

GNSS alıcılarının Elektronik Taarruz altında güvenliğini sağlayan **HAVELSAN KASK**, bütün platformlarda kullanılmak üzere geliştirilmiştir.

## **HAVELSAN KASK**

- Karıştırma altında kesintisiz koruma
- Farklı tip karıştırıcılara karşı koruma
- Eş zamanlı çoklu karıştırıcılara karşı koruma
- Karıştırıcı yönü tespiti
- Platformdan bağımsız GNSS alıcısı
- Askeri ve sivil gemilere, İHA, İKA, Zırhlı Araçlara entegrasyon
- Kullanıcı dostu grafik arayüzü



# Delphi Ekonomik Forumu ve Bölge jeopolitiğine yansımaları



## Yunanistan'ın İtalya ile İyon Denizi'nde münhasır ekonomik bölge (MEB) anlaşması imzalaması sonrasında yaşanan gelişmeler Doğu Akdeniz'de gerilimi artırdı

**MDN** | Türkiye'nin Libya'da meşru Ulusal Mütakat Hükümeti ile 27 Kasım 2019'da akdettiği deniz yetki alanlarını belirleyen Anlaşma'ya karşılık, 9 Haziran'da Yunanistan'ın İtalya ile İyon Denizi'nde münhasır ekonomik bölge (MEB) anlaşması imzalaması; sonrasında Yunanistan Başbakanı Kiriakos Miçotakis'in 16 Haziran'da İsrail'e, Yunanistan Dışişleri Bakanı Nikos Dendias'ın 19 Haziran'da Mısır'a yaptıkları ziyaretler ile Fransa'nın Türkiye karşıtı provokatif duruşunu ve hasmane tutumunu 17-18 Haziran tarihlerinde Brüksel'de düzenlenen NATO Savunma Bakanları toplantısına taşınması, Doğu Akdeniz'de gerilimi artırdı.

### Yunanistan'ın ivmelenen diplomatik hamleleri

Yaşanan süreçte siyasi mecrada yapılan karşılıklı üst perde açıklamalar Ankara ve Atina arasındaki gerginliği artırıyor. Gelişmeler akıllara iki ülke arasındaki ilişkilerin "Kardak Atmosferine" dönme ihtimalini getiriyor. Hukuk dışı ve

kışkırtıcı tutumunu sürdüren Yunanistan, Türkiye'ye karşı tek taraflı ve sistematik hamlelerini artırırken, yumuşak güç unsurları ile uluslararası kamuoyunu kendi tezleri çerçevesinde konsolide etmeye çalışıyor.

Bunun son örneğini 9-12 Haziran tarihleri arasında 5'incisi düzenlenen Delphi Ekonomik Forumu'nda gözlüldük. Yunanistan Cumhurbaşkanı Katerina Sakellaropoulou himayesinde, koronavirüs salgını nedeniyle video konferans şeklinde düzenlenen ve dört gün süren Forumu, 100'ün üzerinde konuşmacı katıldı.

Yunanistan, Forumu bir kaldıraç olarak kullanarak, uluslararası kamuoyuna Türkiye ile arasındaki sorunları kendi perspektifinden empoze etmeye çalıştı. Yanlı ve yandaş konuşmacılarla Türkiye karşıtlığını merkeze koyan Yunanistan, siyasi kazanım elde etmeyi hedefledi.

### Stratejik yanlısı: Genişletilmiş Doğu Akdeniz/Genişletilmiş Karadeniz

Delphi Ekonomik Forumu; iş dünyası, politik, akademik ve konuşanda alan uzmanı olan katılımcıların katılımıyla Yunanistan, Avrupa ve Genişletilmiş Doğu Akdeniz Bölgesi'ne yönelik sözde ortak politikalar üretmeyi hedefliyor.

Burada kullanılan "**Genişletilmiş Doğu Akdeniz** (the wider Eastern Mediterranean)" tabiri önemli zira tesadüfen seçilmiş bir kavram değil. Yunanistan, Doğu Akdeniz'e kıyıdaş olmayan devlet ve organi-

zasyonları bölge sorunlarına dâhil etmeyi, bu vesileyle AB başta olmak üzere bölge dışı aktörleri Türkiye ile karşı karşıya getirmeyi amaçlıyor.

AB ve NATO marjında benzer yaklaşımın "**Genişletilmiş Karadeniz** (the wider Blacksea)" şeklinde sergilendiğini hatırlatalım. Türkiye'nin gerek Karadeniz'de gerekse Doğu Akdeniz'de sürdürdüğü politikaların temelini "**Bölgesel Sahiplik**" ilkesinin oluşturduğunu göz önüne aldığımızda, "genişletilmiş" kavramı milli çıkarlarımıza açıkça aykırı. Bu optikten bakıldığında, "genişletilmiş (wider)" tabirinin Doğu Akdeniz ve Karadeniz ile birlikte kullanımına her platformda itiraz edilmesi isabetli olacaktır.

### Delphi Ekonomik Forumu'nda öne çıkanlar

Delphi Ekonomik Forumu'nda ortaya konan yaklaşımlar aslında bölgede Türkiye'yi; neyin, ne şekilde ve ne zaman beklediğinin ipuçlarını veriyor. Strateji üretirken muhabatımızın elinde ne olduğunu kestirebilmeli, yapacağı hamleleri öngörebilmeliyiz. Stratejinin temelini oluşturan doğru zaman, doğru mekân ve doğru güç prensiplerini dengeli ve senkronize bir şekilde uygulamalıyız. Oyunu kazanmak için bu yaklaşım gerek şart. Bu arka plan çerçevesinde Delphi Ekonomik Forumu'nda öne çıkan konulara odaklanalım.

### GKRY Dışişleri Bakanı: Türkiye, Doğu Akdeniz'de hâkim güç olmayı amaçlıyor

GKRY Dışişleri Bakanı Nikos Hristodulidis Forum'da yaptığı konuşmada; Türkiye'nin Doğu Akdeniz'deki faaliyetleriyle jeostratejik hedeflerine ulaşmayı, bölgede oluşan boşluğu doldurmayı ve hâkim güç olmayı amaçladığını belirtti.

Türkiye'nin Kıbrıs'ın sözde münhasır ekonomik bölgesinde yürüttüğü sondaj çalışmalarını "olumsuz bir senaryo" olarak niteleyen ve AB üyesi GKRY'nin egemenlik haklarının ihlâl edildiğini savunan Hristodulidis, AB üyesi ülke sıfatıyla ellerindeki tüm siyasi, diplomatik ve hukuki araçları kullanarak Türkiye'nin faaliyetlerine karşılık verdiklerini vurguladı.

Hristodulidis'e göre Türkiye'nin eylemleri; Kıbrıs Türklerinin çıkarlarını korumaya yönelik değil, daha büyük bir planın parçası niteliğinde. Türk dış politikasını etkileyen faktörün iç siyasi süreçler olduğunu savunan Hristodulidis'in, "Bölgede bir boşluk oluştu ve Türkiye bölgede hâkim güç olmak için bu boşluğu doldurmaya çalışıyor. Tam da bu nedenle, özellikle şu anda Avrupa ülkeleri ve Brüksel, Türkiye'nin amaçlarını anlamışken **AB, bölgede lider rolüne soyunmak için harika bir fırsata sahip**" şeklindeki çıkışı önemli.

Hristodulidis'in, İtalya ile Yunanistan arasında olduğu gibi, GKRY ile Yunanistan arasındaki deniz sınırlarının belirlenmesinin de gündemlerinde olduğunu belirtmesi esasen taktik bir koz. Politik zemin uygun olur ve AB/ABD desteği sağ-

lanırsa, GKRY-Yunanistan ikilisi son kertede Türkiye'yi provoke edecek bu hamleyle başvurabilir. Lâkin bu çıkış, Doğu Akdeniz'de askeri hareketliliği artırabilir, ötesinde sıcak çatışmaya dahi neden olabilir.

### ABD Dışişleri yetkilisi: Washington, Doğu Akdeniz'deki varlığını devam ettirecek

ABD Dışişleri Bakanlığı Avrupa ve Avrasya İşlerinden Sorumlu Müsteşar Yardımcısı Matthew Palmer ise Washington'un enerji konuları da dâhil olmak üzere Akdeniz'deki nüfuzunu sürdürme niyetinde olduğunu ifade etti.

ABD'nin, Doğu Akdeniz'deki varlığını devam ettireceğini, bölgede ciddi ve istikrarlı ittifaklar kuracağını vurgulayan Palmer, Yunanistan ile Türkiye arasında artan gerilime değinerek, "sıcak olaylardan" kaçınmak için Ankara ve Atina'ya iletişim kanallarını açık tutma, **Türkiye'ye GKRY'nin münhasır ekonomik bölgesindeki sondaj çalışmalarını durdurma** çağrısında bulundu.

ABD'nin Yunan Hükümeti'nin yeni boru hatları inşa etmeye ilişkin kararlarını desteklediğini kaydeden Palmer, bu pazanın enerji alanındaki "satranç tahtasının" geleceğini belirleyeceğini, ABD'nin AB'den Rusya'ya ve Rus gazına olan bağımlılığının sona erdirmesini ve alternatif enerji güzergâhları bulmasını istediğini açıkladı.

Bu argümanlar ABD'nin Doğu Akdeniz stratejisini açıkça ortaya koyuyor ve Türkiye'nin Doğu Akdeniz'e yönelik çıkarları ile çelişiyor.

Küresel hegemonyası aşınan ve iç karışıklıklarla boğuşan ABD'nin tüm olumsuzluklara karşın Doğu Akdeniz'de artan Rus nüfuzuna karşı, enerji jeopolitiğine yönelik önceliklerini de gözetenek oyunda kalmayı hedeflediği anlaşılıyor.

#### Yunanistan Başbakanı: Türkiye haklarını ihlal ederse ciddi sonuçları olacaktır

Forum'da konuşan Yunanistan Başbakanı Kiriakos Miçotakis ise Türkiye ile Libya arasında yapılan anlaşmanın geçersiz olduğunu belirterek, **"Türkiye egemenlik haklarımızı ihlâl teşebbüs ederse, bunun ciddi sonuçları olacaktır"** açıklamasını yaparak, **Türkiye'nin karşısında sadece Yunanistan'ı değil Avrupa'yı da bulacağını** vurguladı.

Türkiye ile ilişkilerin "zor" olduğunu ancak iki ülkenin aralarındaki farklılıkları çözmek için konuşabileceklerini belirten Miçotakis, farklılıkları diyalog aracılığı ile çözüm bulunamaması halinde iki ülkenin anlaşarak Uluslararası Mahkemeye gidebileceklerini ifade etti.

Miçotakis'in, *"Yunanistan, deniz yetki alanlarının sınırlandırılması konusunda Türkiye ile diyaloga her zaman açık. Dürüstçe konuşabiliriz, sonuçta eğer anlaşamadığımız konusunda mutabık kalırsak bu sorunu ne şekilde çözeceğimiz noktasında karşılıklı anlaşma yoluyla meseleyi Uluslararası Mahkemeye, Lahey'e götürmenin yolları her zaman vardır ancak uluslararası hukuka tamamen saygılı olarak. Gambot diplomasisi zamanı değil, bu gibi anlaşmalar başka yüzyıllara ait,"* çıkışı dikkat çekici. Son dönemde savaşı diline dolayan agresif üslubun aksine Miçotakis'in ayaklarının yere bastığı ve geleneksel Yunan politikasına geri döndüğü anlaşılıyor.

Öte yandan Türkiye ile Libya

arasında imzalanan ve iki ülke arasındaki deniz sınırlarını belirleyen Anlaşma'nın geçersiz olduğunu açıklayan Miçotakis, buna karşın Yunanistan'ın İtalya ile imzaladığı Anlaşma'nın meşru olduğunu belirterek, *"Türkiye egemenlik haklarımızı ihlâl teşebbüs ederse sadece Yunanistan'dan değil eminim ki Avrupa'dan da karşılık görecektir. Bu izlememizi istediğim yol değil ancak herkesin bilmesi lazım ki böyle bir şey olursa bunun ciddi sonuçları olacaktır,"* ifadesini kullandı.

Yunan siyasetinin tepe noktasından yapılan açıklamanın arka planı çok açık. Yunanistan, Türkiye'ye karşı her daim bir güce yaslanmak zorunda olduğunun farkında. Konjonktürel gelişmelere bağlı olarak AB ile ABD'yi milli çıkarlarına ulaşmada Türkiye'ye karşı bir payanda olarak kullanmak istiyor. Üyesi olduğu AB'yi, Türkiye ile karşı karşıya getirmeyi öncelikli stratejisi olarak öne çıkarıyor. Bu stratejiye koşut olarak Fransa'ya yaslanıyor ve ikili ilişkilerini her kulvarda ivmelendiriyor.

#### Türkiye ile sıcak çatışma istemiyoruz

Forum'da konuşan Miçotakis'in ulusal güvenlikten sorumlu danışmanı Tanos Dokos'un açıklamaları ise diğer konuşmacıların aksine daha sağduyulu bir tona sahipti. Doğu Akdeniz'in **"sıcak nokta (hot spot)"** olmaya devam ettiğini ancak Yunanistan ile Türkiye arasında sıcak bir olayın yaşanmasını istemediklerini ifade eden Dokos, **"Bu yaz sıcak bir olayın yaşanması, Türkiye gibi Yunanistan'ın da en son istediği şey olur,"** tespitinde bulundu.

AB'nin Türkiye ile işbirliğini canlandırmak için yeni yöntemler bulması gerektiğini vurgulayan Dokos, "AB sıradan bir gözlemci. ABD'nin çok sayıda iç sorunu var. Libya'da

durum kontrolden çıktı. Suriye sorunu olarak kalıyor. **Tek olumlu şey, neyse ki, mülteci akışlarının önemli ölçüde azalması"** ifadelerini kullanarak reel politığı gözetiyor.

Yunanistan, iç kamuoyuna yönelik Türkiye düşmanlığı kartını sıklıkla kullansa da bunun uluslararası düzlemde bir karşılığı yok. Nitekim Türkiye ile kıyaslandığında Yunanistan'ın devlet kapasitesi ve özgül ağırlığı yetersiz. Bu nedenle Yunanistan tüm yumurtaları aynı sepete koymak zorunda kalıyor. Dokos'un tek olumlu husus olarak, mülteci akışlarının önemli ölçüde azaltıldığını ifade etmesi, Yunanistan ve AB'nin yumuşak karnını ortaya koyuyor. Türkiye bu resmi iyi okumalı.

#### Yunanistan'ın stratejisinin farkında mıyız?

Yunanistan'da iç politik kaygıları ve popülist stratejileri dikkate almayan kesimler, Türkiye ile mevcut sorunları genel olarak AB ile Türkiye arasındaki sorunlar olarak gösterilmesi gerektiğine inanıyor. Brüksel'in siyaseten zorlanmasını öncelleyen bu yaklaşım, esasen Lahey'e gidilmesini, siyasi bir çözümün müzakere edilmesini ve askeri çözüme başvurulmamasını savunuyor. Yunanistan'da çoğunluğun ABD'ye koşulsuz yaslanmayı doğru bulmadığını, Türkiye ile olası bir gerginlikte ABD'nin yardıma gelmeyeceği görüşünü benimsediğini not edelim.

Bu noktada bir parantez açalım. Türkiye'nin Atina Büyükelçisi Burak Özügergin'in haziran ayı içinde yaptığı açıklama yukarıdaki görüşleri savunan kesimleri önceliyor. Ankara'nın Yunanistan ile iyi komşuluk ilişkilerine sahip olmak istediğini, deniz alanlarının sınırlandırılması dâhil defalarca Yunanistan'a tartışmalı konuları görüşme teklifinde bulunduğunu ve **halen diyaloga**

**ğa hazır olduğumuzu** açıklayan Özügergin'in, *"Komşuların sadece görüşmekle kalmayıp aynı zamanda birbirlerini dinlemeleri için asla çok geç değil. Çözüm birbirimizle konuşabilmektir; birbirimiz hakkında konuşmak değildir"* argümanları içerik ve zamanlama olarak dikkat çekici.

#### Almanya'nın AB Dönem Başkanlığı belirleyici olacak

Almanya 1 Temmuz'da AB Dönem Başkanlığı'nı devralacak. Şansölye Merkel'in siyasi hayatının son Dönem Başkanlığı pandemi sonrası AB'nin yeni rotasının belirlenmesi bakımından oldukça kritik. Merkel, AB'de birleştirici ve topalayıcı bir rol oynamak istiyor ve **"birlikte Avrupa'yı yeniden güçlendirmek"** sloganını savunuyor.

Dönem Başkanlığında Merkel, Yunanistan-GKRY ikilisinin Ege ve Doğu Akdeniz'e yönelik hukuk dışı ve maksimalist taleplerine çözüm bulmak durumunda kalacak. Türkiye'yi karşısına almak ve kaybetmek istemeyeceği öngörülen Merkel'in dengeli hareket etmesi kaçınılmaz. Aksi takdirde Yunanistan-GKRY ikilisinin agresif tezlerinin AB'nin Türkiye politikasını esir alması söz konusu olabilir.

Mevcut konjonktürde Türkiye'nin, Libya ile akdettiği anlaşmalardan ve Libya'ya angajmanı sonrası elde ettiği siyasi ve askeri kazanımlardan vazgeçmesi, Yunanistan'ın Ege ve Doğu Akdeniz'deki revizyonist hamlelerine kayıtsız kalması mümkün değil. Rusya'nın Doğu Akdeniz'de artan etkisi ve etkinliği ile ABD'nin med-cezirli tutumu göz önüne alındığında, Merkel'in çözeceği denklem çok bilinmeyenli ve çok boyutlu bir görüntü sergiliyor.

Merkel'in cevabını bulması gereken soru şu olacak; Rusya'nın Doğu Akdeniz ve Libya'da artan varlığı mı, yoksa NATO üyesi Türkiye'nin

hamleleri mi AB için daha riskli? Soruyu bir de tersten soralım. Pandemi sonrası kaçınılmaz olarak değişecek küresel dengeler ve evrilecek güç merkezleri neticesinde rotasını yeniden belirleme telaşında olan AB, Türkiye'yi, GKRY-Yunanistan ikilisinin talep ve baskısı nedeniyle karşısına alabilir mi? Bu hamlesi ile Türkiye'nin Rusya ile daha da yakınlaşmasını göze alabilir mi?

#### İtalya ihtiraslı muhteris olmamalı

Son tahlilde, Doğu Akdeniz ve Libya'da halen eş güdüm sergileyip işbirliği yaptığımız İtalya'ya temas ederek bitirelim. İtalya fayda çıkar temelinde hamleler yapıyor. Yunanistan ile Türkiye arasındaki gerilimi fırsata çeviriyor. Türkiye'nin tesis ettiği baskı sonrası iç kamuoyunda sıkışan Yunanistan ile MEB anlaşması akdeden İtalya, İyon'da beklediğinin üzerinde kazanım elde etti. İtalyan Donanması için yapılan FREMM sınıfı iki fırkateynin Mısır'a satışı da Türkiye'yi yakından ilgilendiriyor.

Öte yandan AB İrini Operasyonu'na komuta eden İtalya, Yunan savaş gemisinin Türk ticaret gemisine yönelik provokatif hamlesine ihtiyatlı yaklaştı ve beklenen tepkiyi vermedi. Şüphesiz devlet aklı İtalya'ya ne kadar güvenilebileceğini hesaplıyordu. Lâkin biz yine de uyaralım, İtalya Doğu Akdeniz jeopolitiğinde Fransa gibi ihtiraslı muhteris rolüne soyunursa, ilişkiler bozulabilir. Muhatabımıza bu husus iyice izah edilmeli.

Lâkin saygı temelinde karşılıklı anlayış gözetilirse, iki ülke başta Libya olmak üzere Doğu Akdeniz ve bölge enerji jeopolitiği meselelerini domino edebilir. Sahi, İtalya Dışişleri Bakanı Luigi Di Maio'nun 19 Haziran'da ülkemize gerçekleştirdiği ziyarette bu konular gündeme gelmiş midir?

## HOME PORT OF GLOBAL MAJORS

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

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

www.besiktasshipyard.com

**BesiktasShipyard**

# Armatörün VLSFO ile imtihanı!



Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO), gemilerin neden oldukları çevre kirliliğinin önüne geçebilmek için gemi yakıtında düşük sülfürlü yakıt kullanımına ilişkin bir dizi düzenleme gerçekleştirme kararı aldı. Bu düzenlemelerin ilk ayağı olan yüzde 0,5 sülfürlü yakıt Ocak 2020 itibarıyla uygulamaya geçildi. Bu

düzenleme neticesinde armatör düşük sülfürlü yakıt kullanmak ile sucrubber olarak adlandırılan, geminin bacasından çıkan dumanı fitreleyen sistemi kullanma seçenekleri arasında tercih yapmak zorunda kaldı.

VLSFO (very low sulphur fuel oil) olarak adlandırılan çok düşük sülfürlü yakıtların, diğer

yakıtlara oranla daha yüksek maliyetli olmasının yanı sıra; VLSFO yakıt kullanımıyla birlikte öngörülemeyen problemler de ortaya çıkmaya başladı. Tercihini VLSFO'dan yana kullanan armatör ve işletmeciler tarafında zamanla, gemi makine aksamının bu yakıtla uygun olmadığına ilişkin eleştiriler gelişti.

Kanşım yakıtların kullanımıyla birlikte; yakıt tankında kalan yakıtla tedarik edilen yeni yakıtın uyumsuzluk yaratması, silindir yağının bu yakıtlar için yeterli deterjan özelliğinin olmaması gibi bazı sorunlar gündeme geldi.

Armatörler ve işletmeciler şu anda hem yakıtcı-

ları hem makinecileri hem de yağcılar soru bombardımanına tutarken, durumu analiz eden ve sorunun en temelini inen armatörlük firmalarının yetkilileri konuyu MarineDeal News için irdeleyip, neler yapılması gerektiği hakkında temel bilgileri okuyucularımıza özel paylaştılar.

**Cihan Ergenç / Türk Armatörler Birliği Başkan Yardımcısı ve Er Denizcilik Yönetim Kurulu Başkanı**

## 'IMO 2020 kararı gemilerimizi yüzen laboratuvar haline getirdi'

IMO düşük kükürt kararı ile çok kötü bir karara imza attı. Yanlış anlaşılmasın gemi işletmecileri olarak uluslararası yüksek standartları olan, her sektörden daha fazla çevreci ve de çevre norm ve kurallarını en üst düzeyde uygulayan ve destekleyen bir sektörüz. Gemi işletmecileri olarak 2019 başından beri bu değişikliğe sektör olarak çok iyi hazırlandık ve 2020 düşük kükürtlü yakıt uygulamasına gemilerimizle sorunsuz bir geçiş yaşadık. Özetle gemi işletmecileri ofis ve gemi ekibi olarak gereğini yaptık ve yapmaya devam ediyoruz.

Ancak IMO çok kötü, hazırlıksız, tek taraflı bir karara imza attı.

Bizler hazır olduk ancak diğer paydaşlar yani rafineriler, yakıt sektörü bu karara hazır değildi. Hatta konudan bihaberlerdi. Bu kararlar dünyada neredeyse üretilmeyen, yüzde 3 ila 5 oranda üretilen VLSFO yakıtı kullanmak mecburiyetinde kaldık. Paramızla istediğimiz yakıtları alamadık hatta paramızla rezil olduk, olmaktadır.

Gemilerimizde sebepleri tespit edilemeyen, çözümleri henüz olmayan çok ciddi sorunlar yaşıyoruz. Öncelikle yakıt fiyatları karaborsa gibi, tonu 300 dolardan 800 dolara kadar çıktı. Zaten kötü olan piyasalarda çok çok ciddi zararlar yazdık, üstüne makine

problemleri de cabası oldu.

**Olmayan yakıtı IMO nasıl kural koyar, sorguluyorum.**

Kanşım yakıtlar, ne olduğu belli olmayan yakıtlar, birçok sorunu beraberinde getirdi. IMO, en kötü kararlar tamamen gaz oil'e geçtik deseydi, çok daha doğru olurdu; mevcut üretimde var olan gaz oil'i yakardık, tedbirlerimizi ona göre alırdık. Hiç olmazsa bunu yapsalardı. Bana göre bu kararlar IMO gemilerimizi yüzen bir laboratuvar haline getirdi.

Ana makine üreticileri ve yağ firmaları da bu karara hazırlıksız yakalandılar. Ne yazık ki henüz gerekli tespit ve çözümler bulunmamıştır. Korkanım ki bu süreç

uzun ve sancılı sürececek, gemilerimiz de sorun yaşamaya devam edecek.

"Bu sorunların gemi işletme yeterliliği ile hiç mi hiç ilgisi yok?" dersiniz, 2020 öncesi en ufak bir problem bile yaşanmazken, makine firmalarımızdan memnun, yağ firmalarımızdan memnun ilken, şu anda durum aynı değil diyebilirim.

Peki, değişen ne? Yakıt. Tamamına yakını kanşım olan yakıtlar, ne olduğu belli olmayan yakıtlar dengemizi, bağışıklık sistemimizi bozdu. Hatta korona virüsü gibi görünmeyen, tespit edilemez sorunlar yumağı ile boğuşmakta ve sorunlar yaşamaktayız.



Bu noktada bilinen; catfine, viscosity, compatability, vb. kalite konularına girmeyeceğim. Bana göre yakıtlarda gelgitleri olan 3-4 sorunla boğuşmaktayız. Altı



aydır uzmanlar, maker'ler, bizler henüz "sebebi ve çözümü budur" diyemiyoruz. Çok fazla teknik detaya girmek istemiyorum ama özetle yakıt, yağ, makine üçgeninde sorunlar yaşıyoruz.

Birden çok sorunlarla karşı karşıya kaldığımızı ve dengesiz gelgitler yaşadığımızı düşünüyorum. Bu sorunlar yakıt ve yağ ekseninde değişmekte ve dalgalanmakta; farklı sebeplerden kaynaklı piston kafalarında ve silindirlere sürtme ve aşınma olmakta, akabinde ise makine sorunları yaşamaktayız. Denge bir kere bozulunca toparlamak

gerçekten çok zor.

Biz ilk sorunu şubat başlarında hissetmeye ve yaşamaya başladık. Tespiti, sebebi, çözümü halen aramaktayız. Gemilerde seyir süreleri nedeniyle bu tarz sorunları çözmek çok kolay değildir ve zamana ihtiyaç vardır. Aldığımız yakıtların hepsini analiz ediyoruz, hatta aynı yakıt tanklarına alıyoruz. Sonuç olarak hepsinin analizleri standartlara uygun çıkıyor. Ancak sürekli sorunlar yaşıyoruz. Sorunlar yavaşça başlayıp, fark edilene kadar iş işten geçiyor. Hatta sorunlar kötü yakıtlarla

artarak devam ediyor ve etmeye de devam edecek.

Sorunlu yakıt aldığınızda, tabii ki farkında olamayacaksınız ve makinede kesin ve de kaçınılmaz sorunlar yaşayacaksınız. Tespiti zor olan ya da tespit edilemeyen kötü yakıtları satmak ne kadar ahlaki ve hukuki bunlara bakmak, üzerine düşmek lazım. Gemilerimizi ve gemi çalışanlarını risk altına sokmak ne kadar ahlaki, sizlere bırakıyorum.

Bu yakıtların kötü olduğunu ne yazık ki alırken bilemiyorsunuz çünkü alırken fark edile-

miyor. Çünkü yakıt analizinde herhangi bir sorun tespit edemiyoruz, yakıtlar 2017 kuralına uygun. Sorunlu yakıtı aldığımızın farkında değiliz ve böyle olunca da sorun yaşamamız kaçınılmaz oluyor. İşimiz şu aşamada biraz şansa kaldı. İlave tedbirlerle, gemi mühendislerimizin bir doktor gibi aldığı tedbirler ve takipleriyle sorunları minimize etmeye çalışıyoruz.

Konu ile ilgili sektör olarak çok çok acil tedbirler almalı; denizcilik paydaşları olarak bu sorunları önce tespit edip akabinde de hızlıca çözüm getir-

meliyiz. Bu ve bu tarz sorunlar çoğalarak gelmekte. Hazırlıklı olmazsak ve gerekli tedbirleri almazsak gemilerimiz kobay gibi, deneme yanılma metodu ile çok büyük zararlara uğrayacaklar. Bu durum devam ederse, önce kendimize çok büyük zararlar vereceğiz, çalışanlarımızı riske atacağız hatta dünya ticaretini bile riske sokacağız. Umanım en kısa sürede düğün, direkt rafinerilerde üretilen VLSFO üretilir ve sorunlar çözülür. Korkarım o zamana kadar sorunlar yaşamaya devam edeceğiz.

Okan Kutlu / Zenith Gemi İşletmeciliği A.Ş. Teknik Direktörü

## 'VLSFO uzunca önlemler dizisi gerektiren bir yakıt'

Bu yıl yürürlüğe giren IMO 2020 yakıt kuralı ile birlikte yüzde 0,50 sülfür limitli "very-low Sulphur fuel oil (VLSFO)" olarak isimlendirilen yakıtlar ile nihayet tanıştık. Birbirimize alışma sürecinde tedbirli davransak da bazı öngörülemeyen problemler kısa sürede karşımıza çıktı.

Bu süreç ile birlikte, teknik işletmecilikte karşılaşılan zorluklar düşünüldüğünde, 2 zamanlı makineler için bir süredir gündemde ön sıradaki yerini kaybeden, "yanma sonucu silindir içerisinde oluşabilecek problemler" konusu yine liste başındaki yerini aldı.

Öncesinde, 2012 yılında elektronik denetimli 2 zamanlı makinelerin gemilere donatımı ile dizayn aşamasında öngörülemeyen bazı sorunlarla karşılaşmıştık. Bu sorun o dönemde makine üreticilerinin çokta öngöremediği bir durumdu. Teknik tabiri ile "cold corrosion" herkesin ağzında pelesenk olmuş ve kalıcı çözümsel bir çıkış aranmıştı.

Birkaç yıl içerisinde gelen geri bildirimler, denemeler ve bunların analizleri neticesinde uygun yağ içeriği ve tavsiye edilen dozaj aralığı netleştirilmişti. İşletme esnasında ilave yapılacak test ve kontrol mekanizmaları yönetim sistemlerine adapte edilmiş ve tam bir rahat nefes almaya başlamışken, VLSFO yakıt kullanımı ile birlikte maalesef karşımızda daha karmaşık bir sorun yumağı ile karşılaştık.

Çok boyutlu değerlendirilmesi gereken VLSFO yakıtlarının elleçlenmesi ve kullanımı konusunda oluşabilecek problemler ile ilgili olarak bu işin salt sorumlusunu makine ya da yağ üreticisi olarak aramanın çözümsel bir yaklaşım olmadığını da artık net olarak görebiliyoruz.

Çünkü esas aktör "VLSFO yakıtlar"ın tamda kendisi. Belirli bir standart kalıbına net oturtulmadığı gibi; üretim esnasında kullanılan farklı metotlar, yakıt içerisinde bulunmaması gereken "volatile organic compound"lar gibi maddeler, farklı yakıtların birbirleri ile uyumsuzlukları gibi uzunca önlemler dizisi gerektiren bir yakıt.

Riskler ve alınması gereken önlemler geçen birkaç yıl içerisinde tüm sektörde masaya yatırılmış ve tedbirler belirlenmişti. Fakat aldığımız önlemlerin ne kadar etkin olduğunu ve öngöremediklerimizin ne olduğunu yavaş yavaş görme-ye başlıyoruz.

Yakıt kullanım hazırlık

aşamasında, odaklandığımız önemli riskler; parafinik ve aromatic yakıtların uyumsuzlukları, homojenize olmayan karışım yakıtlardaki işletme güçlükleri, yakıttaki "stability" problemleri, yakıt içerisindeki katı aşındırıcılar, "flash point" iken yine çokta ummadığımız bir yerden gol yedik maalesef. Kullanılan silindir yağının ve dozajının uyumu bu kez sahneye çıktı. Geçmiş yılların öğretisi ile belki de silindir yağlarının yüksek dozajlanması veya yüksek BN numaralı yağların kullanılmasının, bu denli negatif etkisi olacağı pek de öngörülmemişti.

Aynı şekilde bazı sınıf silindir yağlarında yeterli deterjan özelliği olmadığı son

zamanlarda yayınlanması, konuya karamsarlığı bir miktar artırdı denebilir. Silindir yağ kullanımından kaynaklı oluşabilecekler düşünüldüğünde; kırılan piston ringleri, yüzeyde yağ tutunma profili kalmamış laynerler, homojen olmayan aşınma ve ovalite problemleri gibi uzunca bir liste önümüze çıkıyor.

Karamsar resmi bir kenara koyarak neler yapılması gerekliliği konusunda bazı noktaların iyi anlaşılması ve stratejilerin bu yönde belirlenmesi gerekiyor.

İşletmede mutlaka değerlendirmemiz gereken; 2 zamanlı makinelerde "Piston, Piston ring" ve layner yüzeylerinde aşınma ve birikimin,



sürekli sistematik bir biçimde kontrol edilmesidir. Yapılan kontrol ve testlerin sonucunun çok iyi analiz edilmesi, oluşturulan trendler üzerinden bunların değerlendirilmesi ve bunun sonucunda doğru müdahalenin zamanında



## 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](http://www.eagle.org)

LEADING THE FUTURE

yapılması karşılaşılabilecek olası birçok negatifliği önleyici niteliktedir. Klasik olarak uygulanan standart overhol sürelerinin kondüsyon bazlı modele çevrilmesi de tedbir anlamında kaçınılmaz gözüküyor.

VLSFO yakıtlar için ise ana-

liz neticesi olmayan yakıtı kullanmamak önde geliyor. Bazı ilave test ekipmanlarını gemilere donatmak bunları doğru prosedürler ile desteklemek, laboratuvarlarda yapılan yakıt testlerinde bazı detay analizleri standart içerisine almak ve karşılaştırılması olası negatif

sonuçlar için ne yapılacağından önceden planlanması elimizi oldukça güçlendirecektir.

Kısacası, hangi negatif potansiyel risk içeren durumda nasıl bir yöntem izlenmeli? Bunun kurgusunun olaylar ile karşılaşmadan önce işletme sistemi içeriğinde pratik edil-

mesi gerekiyor.

Geçtiğimiz süreçte, uluslararası düzeyde olduğu gibi ülkemizde de konu ile ilgili birçok sempozyum, toplantı, çalıştaylar düzenlenmiş ve bunların oldukça farkındalık artırıcı etkisi olmuştur. Konu ile ilgili güncel yayınlar

işığında, geçen yıl aldığımız ön tedbirlere ilave olarak bir kez daha ortadaki realiteye odaklı işletme sistemimizi değerlendirmeye zamanı...

Sanırım bu konu ile ilgili son değerlendirmemiz olacak...

Umanm...

Tulga Zengin / Ya-Sa Holding Teknik Müdürü

## 'Başmühendislerin catfine değerlerini bir dedektif gibi değerlendirmesi önemli'

MARPOL EK VI uyarınca 01 Ocak 2020 tarihinden itibaren yürürlüğe giren maksimum yüzde 0,5 sülfürlü ve denizcilik terminolojisinde "VLSFO" olarak adlandırılan deniz yakıtlarının küresel olarak tüm ticari gemilerde (EGCS-Exhaust Gas Cleaning System/Scrubber donatılmış gemiler hariç) kullanılmaya başlanması ile birlikte gemi ekipman ve ana makinelerinde bu yakıtlardan kaynaklı problemlerin oluştuğu hepimiz tarafından bilinen bir

gerçektir. Yaşanan problemler arasında ikmal edilen yakıtların her birine has karakteristik özelliklerinden dolayı (özellikle parafinik ve aromatik yakıtların) birbiri ile karışması halinde oluşabilecek uyumsuzlukları, çökeltme riskleri; düşük viskozite ve düşük sıcaklıktaki çalışma aralıkları nedeniyle baca kazancında üretilen stimin eskiden olduğu gibi yakıt tanklarının ısıtılmasında sürekli kullanılmamasından dolayı açığa çıkacak stim fazlalığı; ana maki-

ne, yardımcı dizeller, yardımcı kazan, yakıt pompaları vs. yakıt sistem elemanlarının yeni yakıtın düşük viskozite ve düşük sülfür oranından kaynaklı yağlayıcılık özelliğinin azalması sonucu özellikle ana makine yakıt pompası ve enjektörlerde yaşanan problemler; en önemlisi de yine yakıtın içindeki sülfürün düşüklüğü nedeniyle yanma sonrası silindir yağının nötrleşmemesi sonucu laynerler içerisinde açığa çıkacak katı alkalın madde birikimi ve

olayı yüksek catfine kaynaklı ana makine liner aşınmaları sayılabilir.

Sıralanan bu problemlerin engellenebilmesi için öncelikli olarak işletmeci ya da armatörlerin bir dizi önlem alması gerekmekte ve düzenli olarak gemi başmühendisi ile iletişim halinde olunması sağlanmalıdır. Bunun için hem işletme/armatör teknik departmanları hem de gemiye düşen sorumluluklar şu şekilde özetlenebilir: Gemi tarafında yakıtların ikmalleceği tankların mümkün mertebe boş ve temiz olduklarından emin olunmalı, şayet iki yakıtın karışımı kaçınılmaz ise her iki yakıtın gemide "compatibility/uyumluluk" test kiti ile karışabilecekleri teyit edildikten sonra karışım yapılmalıdır. Yakıt ıslah kimyasallarının karışım yapılmasını her bir yakıt ikmal öncesi ve gerekirse ilave dozajlama ile sonrasında kullanılmasıyla da sludge ve varsa asfaltan oranlarına müdahale edilmelidir.

Ayrıca devrelerin kullanım öncesinde MGO ile flushing yapılarak eski yakıttan arındırılması sağlanmalı, F.O Servis ve Settling tanklarının temiz olduğundan ve düzenli dreyn edildiklerinden emin olunmalıdır. Tecrübelerimize göre uyumsuz iki yakıtın tank değişimi sonrası devrelerde flushing yapılmadan kullanılması bile seperatörlerde aşın sludge oluşumuna ve filtrelerin tıkanması gibi problemlere neden olduğu görülmüştür. Seperatörlerde oluşan sludge fazlası için gerektiği taktirde planlı bakım saatleri beklenmeden ve sık aralıklarla bakım ve temizliklerinin yapılması önemlidir.

Yakıtın tanka alınması ve devreye verilmesinden önce analiz raporu mevcut ise raporda tavsiye edilen yakıt tankı ve seperasyon sıcaklıklarına mutlaka uyulması ve işletme onayı olmaksızın sıcaklık artırımlarına gidilmemesi gerekir. Aksi takdirde tavsiye edilen sıcaklıkların üzerine çıkılması yakıtın bozulmasına ve eriyen sludge karışımının ana makineye kadar ulaşması ve yakıt



pompalarında kazıklamaya sebep olması meselesi olabilir. Seperatörler hakkında bir diğer husus ise paralel ve minimum besleme ile seperasyon süresini uzatarak verimini artırma yöntemidir. Yine filomuz içerisindeki farklı tip seperatörlere sahip gemilerde yaşadığımız tecrübeler gösteriyor ki şok timer ayarına göre şok yapan seperatörlere kıyasla VLSFO yakıtlarda yeni tip ALCAP/HIDENS sisteme sahip seperatörlerde diferansiyel basınca göre kendini temizleme özellikleri farklı karakteristeki yakıtların ıslahında gemi personeline oldukça fayda sağlamaktadır.

Yakıtın ana makineye girişi öncesinde F.O 2nd filtre elemanlarının tam ve eksiksiz donatıldığından, mümkünse ana makine yapımcı firmalarının da tavsiye ettikleri 10 mikron özellikteki filtre elemanlarından geçirilmesi yakıtta bulunabilen aşın catfine partiküllerinin geçişini engelleyecektir. Bu konuda çeşitli markaların mevcut filtrelerin modifikasyonu ya da komple filtre donatım seçenekleri hakkında gemi işletmecisi tarafından araştırma yapılarak gemiye özel planlama yapılmalıdır. F.O 2nd filtre bypass filtresi valfleri kesinlikle kapalı tutulmalı ve valflerin kaçırmadığından emin olunmalıdır.

Gemi başmühendislerinin kullandığı yakıtın ana yakıt tankından ana makineye girişine kadar özellikle catfine değerlerini bir dedektif gibi catfine test kiti aracılığı ile düzenli aralıklarla ölçülmesi ve parametreleri kontrol altında tutarak doğru biçimde değer-



**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](http://www.bureauveritas.com.tr)



**BUREAU  
VERITAS**

**Move Forward with Confidence**



lendirme yapması ve gerekli önlemleri alması ise bir sonraki ve en önemli aşamadır. Ana makine skavenç hava sıcaklığının 40-45°C arasında, ceket suyu çıkış sıcaklığını ise 80°C altına düşürmeden muhafaza edilmesi her ne kadar sülfürü düşük yakıtlarda bir risk oluşturmamasına rağmen yine de tedbir amaçlı cold corrosion oluşumunu engelleyecektir. Özellikle ana makineden alınacak performans değerlendirmeleri, her bir uygun limanda skavenç kontrollerini mümkün olduğunca aksatmadan yaparak bulgularını işletmeyle paylaşması talep edilmelidir. Böylelikle ana makine kondisyonu sürekli gözlem altında tutulacak ve hasarlar büyümeden müdahale edilebilecektir.

Bunun yanı sıra ana makine skavenç dreynerlerinden periyodik olarak numune alınması ve analize gönderilmesi ya da ayrıca gemide her zaman hazır bulundurulmuş "BN" test kitleleri ve "Fe" Iron test kitleleri ile dreynerlerin teste tabii tutulması kullanılan silindir yağlama yağı hakkında karar vermede oldukça etkin bir yöntemdir. Bilindiği üzere sülfürün düşüklüğü ana makine silindir yağlarında değişiklik yapılmasını zorunlu kılmış ve eskiden kullanılan yüksek BN değerli yağlama yağlarının (BN 70, BN 100) yerini düşük BN değerli (BN 40-BN 25 gibi) yağlama yağları almıştır.

2020 Sulphur Cap VLSFO yakıtların kullanımları öncesinde silindir yağlarındaki BN (deterjanımsı bazik madde) yakıtın içerisindeki sülfürden kaynaklı sülfürik asit korozyonunu önleme gibi bir olumlu etkiye sahip olsa da düşük sülfürlü yakıtların kullanılmasıyla beraber nötralize olamayan artık BN bu kez liner ve segmanlarda katı toz madde olarak açığa çıkarak sürtünme aşınma faktörü olarak kendini göstermektedir. Bu nedenle silindir içerisindeki yanma sonrası açığa çıkan sülfür ve onu nötralize eden BN dengesi çok önemlidir. Ana makine skavenç dreynerlerinden dönen ve analiz edilen yağın BN değeri 24 olarak hedeflenmeli (Bakınız: MAN service letter SL 2014-587) ve silindir yağı feed rate

oranları bu değere göre ayarlanmalıdır. Bu nedenle tecrübelerimize göre özellikle MAN MC ve ME makinelerde bu amaca en uygun yağ olarak günümüzde BN 40 seviyesindeki yağlar yeni yakıtlarla en uygun uyumu sağlamaktadır.

Analiz sonuçlarına ve skavenç kontrollerine göre spesifik silindir yağ harcamalarını bu nedenle yeni yağa göre yeniden ve gerektiğinde düzenlemek gerekmektedir. Makine içerisindeki yanma koşullarını; silindir liner ve segmanların sürtünen yüzeylerindeki aşınma oranlarını; makine içinde yağlama yağının kirliliğinden dolayı segmanlarda oluşabilecek kaçak kontrolleri ortaya çıkabilecek önemli problemler için gerekli uyanlarla birlikte genel kondisyon hakkında bilgi sahibi olunmasını sağlar. Özellikle ateş segman kanal ölçüsü, segmanlarda tutukluk olup olmadığı ve liner kondisyonu düzenli olarak kontrol edilmelidir. Ana makine çalışma saatine göre ateş segmanı aşınma ölçüsü arasında grafiksel bir denge vardır, özellikle limanlarda ana makine skavenç mahallinden yapılacak düzenli segman kontrolleri makine kondisyonu, yağlama durumu ve aşınmalar hakkında bize fikir verir.

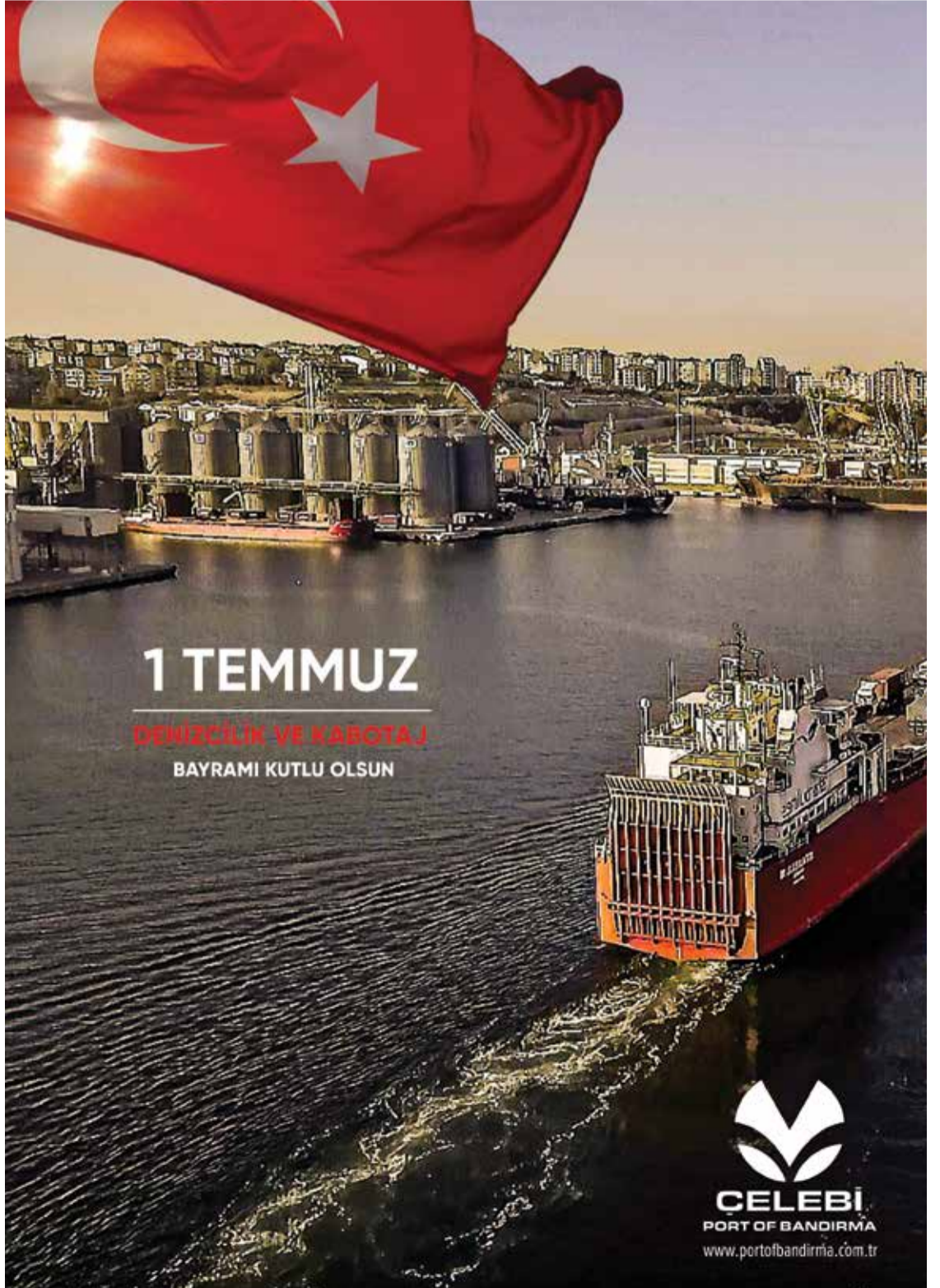
Silindir yağlama yağı feed rate değerinin ana makine yapımcı firmalar tarafından tavsiye edildiği üzere rodaj süresi geçildikten ve sweep test sonucu başlangıç olarak 1,0 g/kWh değerinde ayarlanması ve sonrasında yapılacak skavenç dreyner analizlerine göre adım adım 0.10 g/kWh değerinde artı veya eksi miktarda ayarlama yapılması tavsiye edilmektedir. Herhangi bir artırım veya azaltım yapmadan önce mutlaka skavenç kontrolleri ve silindir kondisyonları değerlendirilmelidir. Kondisyonların iyi durumda oldukları tespit edildikten sonra tekrar feed rate düşümü/artırımı sağlanmalı ve bu şekilde devam edilmelidir. Son aşamada yoğun depozit oluşumu segman ve segman kanallarında gözlemlendiğinde bir önceki değere dönüş yapılmalı ve bu değerde kalınarak kontroller yapılmalıdır.

Armatör/İşletmeci tarafına düşen sorumluluklara gelindiğinde ise bu sorumluluklar, gemiye tüm bu kontrol ve testlerin yapılabilmesine olanak sağlayacak ekipmanı tedarik etmek ve teknik destek vermektir. İlk etapta yakıt sistemi ve yardımcı diğer sistemlerin yapımcı firmaları aracılığı ile yeni yakıtlara uygunluğunu teyit etmek ve varsa gerekli modifikasyonları; örneğin yakıt sirkülasyonu ve booster pompalarının düşük viskoziteli yakıtlara uyarlanması; steam geri dönüş devresi üzerindeki yardımcı kondanserin kapasite-

tesinin yeterli olup olmadığı, FO 2nd filtrelerinin 10 mikron özelliğine dönüştürülmesi gibi modifikasyonların her bir gemi özelinde plan yapılarak hazırlanması; ikmellenen yakıtlar için test kitlelerinin örneğin yakıt uyumluluk/stabilite ve catfite test kitleleri; silindir yağlamasının kontrolü için skavenç dreynerlerine yapılacak BN test, Iron test kitleleri gibi müstehlik malzeme tedariki; yine yakıt ıslah kimyasalları ve özellikle liman koşulları gözetilerek kritik yedek parçaların, örneğin yakıt pompa barıl plencer, separator yedekleri gibi önem-

li yedeklerin ihtiyaçtan biraz daha fazla miktarda gemi stoklarında tutulması, yaşanması muhtemel aksaklıkların daha kolay çözümlenmesine ve olası daha büyük etkilerinin önüne geçilmesinde kritik rol oynamaktadır.

Sonuç olarak denizciliğin bu dönemde verdiği Sulphur Cap 2020 VLSFO sınavında yaşanan ve yaşanacak diğer tecrübeler bizlere yol gösterirken; bilgi paylaşımı ve paylaşılan bilgilerin doğru biçimde değerlendirilmesi ve izlenmesi, gerekli sonraki adımlar için rehber oluşturmaya devam edecektir.



# 'Hak sahibi olduğumuz tüm denizlerde gereken mücadeleyi vermeliyiz'



**İstanbul ve Marmara, Ege, Akdeniz, Karadeniz Bölgeleri Deniz Ticaret Odası (İMEAK DTO) Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran, MarineDeal News'e özel verdiği 1 Temmuz Kabotaj Bayramı mesajında Doğu Akdeniz'deki haklarımıza dikkat çekti**

Bir devletin, kendi karasularında, limanlar arasında, iç sularında, göllerinde deniz yolu ile yük ve yolcu taşımacılığının sadece o ülke vatandaşlarına ait gemiler/deniz araçları ile yapılabileceği anlamına gelen kabotaj, bir deniz ülkesi olmanın temelidir.

Gerek ulaşım anlamında sunduğu imkânlar gerekse barındırdığı zenginlikler nedeniyle denizlerin önemi 21'inci yüzyılda daha da artmış, dünya ekonomisinin ve uluslararası ticaretin belkemiği olma özelliğini perçinlemiştir. Denizcilik ve deniz



ulaşımının, yakın zamanda yaşadığımız Covid-19 salgını sürecinde de ekonomilerin ayakta kalması, toplumsal ihtiyaçların temini ve tedarik zincirinin sürdürülebilirliği açısından ne kadar hayati öneme sahip olduğu bir kez daha ortaya çıkmıştır.

Köklü geleneği ve büyük bir geçmişi olan Türk denizciligi, yabancı ülke gemilerine tanınan ayrıcalıklar nedeniyle maalesef ilerleyememiş, yabancılara tanınan kapitülasyonlar, sadece ekonomik olarak geriye götürmekle kalmayıp denizciliğin gelişmesini de engellemiştir.

Kurtuluş Savaşı sonrasında ekonomik kalkınma hamleleri yapmaya başlayan genç Türkiye Cumhuriyeti, 19 Nisan 1926 tarih ve 815 sayılı "Türkiye Sahillerinde Nakliyatı Bahriye (Kabotaj) ve Limanlarla Karasular Dahilinde İcrayı Sanat ve Ticaret Hakkındaki Kanun" ile Türkiye karasularında kabotaj hakkını tamamen Türk vatandaşlarına ve firmalarına vermiştir. Söz konusu kanun 1 Temmuz 1926 gününden itibaren yürürlüğe girmiş ve bugün Denizcilik ve Kabotaj Bayramı olarak Türk ulusuna armağan edilmiştir.

Denizlerimizdeki egemenlik haklarımızı geri alan bu Yasa ile Türk limanları özgürlüğüne kavuşmuştur. Bu tarih, Lozan Antlaşması'nın denizlere yansıtılması, bağımsızlığımızın ve egemenliğimizin denizlerdeki tescili, Cumhuriyet sonrası denizciliğimizin gelişmesine yönelik ilk yasal dayanaktır. Kabotaj Kanunu, Osmanlı Devleti'nin kapitülasyonlar kapsamında yabancı ülke gemilerine tanıdığı ayrıcalıklar ortadan kaldırmış ve kabotaj hatında deniz ticareti yapma ayrıcalığını Türkiye Cumhuriyeti vatandaşlarına vermiştir.

Türk denizciliği bugün ulaştığı olduğu düzeyi, Cumhuriyet'e, Cumhuriyet'in kazanımı olan Kabotaj Kanunu'na, o ilk yılların inanılmaz çabalayla elde edilen düzenlemelere ve sonuçlarına borçludur. Denizcilik sektörümüzün bugün modern gemileri inşa etme kapasitesine sahip tersaneleri, yetişmiş personeli ve büyüyen deniz ticaret filosuyla ülke ekonomisine katkısı her geçen gün artmaktadır.

Ülkemizin, yer aldığı coğrafyadaki stratejik öneme haiz konumu, sahip olduğu avantajlardan faydalanılarak dünya deniz taşımacılığındaki payımızın artırılması geleceğimiz yönün-

den büyük önem taşımaktadır. Bu nedenle, denizcilik sektörünün desteklenip geliştirilmesi, deniz ticaret filomuzun rekabet gücünün artırılması öncelikli amacımız olmalıdır. Ülkemizin dünya denizciliğinde söz sahibi olması yönünde emin adımlarla ilerlemesi için hep birlikte denizciliğimize gereken önemi vermeliyiz.

Geçmişte limanlarımız arasındaki yük ve yolcu taşımacılığında ve karasularımızdaki zenginliklerden faydalanabilmek için nasıl mücadele ettiyse bugün de özellikle Doğu Akdeniz başta olmak üzere ülkemizin hak sahibi olduğu tüm denizlerde aynı mücadeleyi vermemiz gerekmektedir.

Bu duygu ve düşüncelerle başta Cumhuriyetimizin kurucusu Büyük Önder Gazi Mustafa Kemal ATATÜRK olmak üzere, tarihimizin tüm büyük denizcilerini, deniz savaşlarında, deniz kazalarında hayatını kaybeden bütün şehitlerimizi, bu mesleğe emeği geçen ve ebediyete intikal eden tüm denizcilerimizi rahmet ve minnetle anıyor, bu sektörün gelişmesinde ve ilerlemesinde emeği geçen tüm denizcilerin ve tüm halkımızın Denizcilik ve Kabotaj Bayramı'nı kutluyorum.



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 Aydınli Tuzla / İstanbul

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

**MİLGEM  
ADA SINIFI  
KORVET**

**DENİZDE  
İKMAL  
GEMİSİ**

**DENİZALTI  
MODERNİZASYONU**

## Deniz Platformları

Askeri Gemi  
Dizayn, İnşa ve  
Modernizasyon



# Pandemiden kaçan mega yatlar Bordum'u tercih ediyor

Yeni tip korona virüsü pandemisinin özellikle Akdeniz'e kıyısı olan Avrupa ülkelerinde yoğun yaşanması, bu ülkelerin deniz turizmini de derinden etkiledi. Bu sebeple bu yıl Avrupa'yı tercih etmeyen yat sahipleri 2020 yazını geçirmek için Akde-

niz'de güven veren ülkeleri değerlendirmeye başladılar. Türkiye'de mega yatlar için cazibe noktası yine, Bodrum oldu. Diğer bölgelerse yerli müşterilere hizmet vermeye devam ediyor.

Çeşme Marina PR & Ticari İşler Sorumlusu Bige Aydı-

noğlu, Covid-19 sürecinde misafirlerine sokağa çıkma yasaklarında dahi gerekli tüm konularda hizmet sağlandığını belirterek, "Süreç kara ve deniz tarafındaki rutinlerimizi etkilese de yakın bölgelerdeki tekne sahipleri sosyal izolasyonu

korumak adına süreci, marınamızda kendi teknelerinde geçirmeyi tercih ettiler. Ancak deniz yoluyla ülkemize giriş yasağının kalkmasının ardından, marınamızda ciddi bir yoğunluk yaşanmadı. Marınamızı tercih etmek isteyen misafirlerimizi biraz

daha olumlu yönde cesaretlendirmek adına 3 yıl ve üzeri kontrat yapmak isteyen tekne sahipleri için 2019 yılı ücretlerimizi uyguladığımız bir fiyat kampanyası da oluşturduk," dedi.

D-Marin Göcek Marina Müdürü Onur Ugan, salgın sürecinden kendi işletmelerinin de olumsuz etkilendiğini belirtti. Birçok yabancı tekne sahibinin teknelerine gelemediğini söyleyen Ugan, "Rezervasyonlu teknelerimizin gelişlerinde gecikmeler yaşandı hatta iptaller oldu ancak bir taraftan da salgın nedeniyle teknelere ilgi arttı. Şu an için genel olarak yerli misafirlerimiz, evlerindeki izole yaşantıyı devam ettirme ve eş zamanlı olarak da tatil yapma imkânı bulmaları nedeniyle teknelerini tercih ediyor. Bu ilginin önümüzdeki aylarda da artmasını bekliyoruz," şeklinde konuştu. Yabancı tekne sahiplerinin Türk marinalarına henüz bekledikleri ilgiyi göstermediğini belirten Ugan, "İtalya ve İspanya gibi salgından daha ağır etkilenen ülkeler yerine bizi tercih etme olayı ne yazık ki beklediğimiz gibi olmadı," dedi.

Yalıkavak Marina Marina Direktörü Deniz Akaltan ise uluslararası deniz hudut kapılarının açılmasıyla birlikte özellikle yabancı mega yatlardan yoğun ilgi görmeye ve rezervasyon taleplerini almaya başladıklarını dile getirdi. "Deniz hudut kapıları açılmaz dev yatlar Bodrum'a gelmeye başladı. Uluslararası deniz hudut kapılarının açılması ile hemen hemen her gün bir mega yat Yalıkavak Marina'ya demir atmaya devam ediyor. Bağımsız Devletler Topluluğu (CIS) ülkelerinden, özellikle İngiltere ve Rusya'dan büyük bir ilgi oldu. Bölgemizde bu yaz yat turizminin yükselişe geçeceğini ve hızlı bir trafiğin başladığını şimdiden söyleyebiliriz," dedi. Marinalarına yurtdışından yat sahiplerini çekmek adına AVM ve yat bağlama kısımlarına yatırımlar yaptıklarını, ayrıca gümrük sahalarını ve gümrük ofislerini yenilediklerini belirten Akaltan, "Bodrum'a, daha fazla para bırakan turistleri getirebilmek için tanıtımlarımıza hız kesmeden devam ederken, bir yandan da dünyaca ünlü markaların mağazalarına marınamızda ev sahipliği de yapıyoruz," dedi.



## 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](http://jotun.com.tr)



**Tankguard** | FLEXLINE

# 'Bunker'de Kalitenin Markası



[www.cyepetrol.com.tr](http://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...





## Büyüme arzusu, adeta ekonomik bir salgın hastalık

**A. Gökhan Esin**

gesin@arpas-pilotaj.com.tr

**Covid-19 salgını ile tanıştığımız andan itibaren 3 ekonomik şoku birlikte yaşamaya başladık. Sağlık sisteminde yaşanan sıkışıklığa ek olarak, ihracat ve turizm hacmi azaldı, yabancı sermaye çıkışı süratlendi ve dolarizasyon arttı. Öncelikli odak noktası ise büyümek...**

Bu şoklar Covid-19'un ekonomide yarattığı hastalığın belirtileridir, has-

talığın ana sebebi ekonomik daralma ve fonlama ihtiyacı.

Covid-19 ülkemize ulaştığında diğer ekonomiler gibi ilk adım Merkez Bankası'ndan geldi, o da diğer merkez bankaları gibi; likit enjeksiyonu yaptı! Yani piyasaya para saçtı. İkinci adım ekonomi yönetiminden geldi; hastalığın ana sebebi olan ekonomik daralma ile amansızca boğuşmaya başladı.

Sırayla ilerleyelim, merkez bankalarının para enjeksiyonu doğru bir adımdı. Aksi takdirde iflaslar peşi sıra gelebilirdi. Bu yöntem 2008 Finans Krizinde test edilmiş ve onaylanmıştı. Fakat sürekli likit enjeksiyonunun fayda sağlamayacağı görüldü. Kaldı ki, birçok şirket

belirsizlik sebebiyle likitte kalmayı tercih etti/ediyor, yatırımdan kaçıyor. Hane halklarından da aynı davranış beklenirken, oyunun seyrini değiştirmek üzere ekonomi yönetimi devreye girdi. Öncelik, yukarıdaki 3 şoktan sadece biriydi; dolarizasyon. İhracat ve yabancı sermaye çıkışı diğer ülkelerin kontrolünde olduğundan fazla bir şey yapmak mümkün değil zaten. Döviz işlemlerine yönelik vergi, ithalat vergilerindeki yükseliş hem cari açık hem de dolarizasyon aleyhine atılan adımlardı. Aynı sıralarda BDDK'dan bankaları kredi vermeye teşvik edici uygulama (aktif rasyosu) devreye alındı. Kamu bankaları da faiz oranlarını düşürünce kredi genişlemesi başlatılmış oldu!

**Kredi genişlemesi ileride sorun çıkartabilir. Neden?**

Ekonominin büyümesi, tüketilebileceğinden fazla para yaratmasına bağlıdır. Konut, hisse, döviz veya tahvil gibi yatırımları takiben hâlâ para fazlası olunca arz ve talep kendini gösterir. İthalat ve fiyatlar yükselir. Ama bunun dönüşü de ters olabilir. Örneğin, ABD ekonomisinin 2008 çöküşünde etkili olan bir konu da oturmaya elverişli ev pazarına akan ucuz paraydı. Hükümet vatandaşları ev almaları için yüreklendirdi. Bu da 2001 yılında ev fiyatlarının füze gibi fırlamasına sebep oldu.

2005'te gerçek, yüzünü göstermeye başladı. Fiyatlar düşmeye başladı. 2007 yılına gelindiğinde 2005'te başlamış olan yumuşak düşüş, flaş çöküşe dönüştü. O sırada borçlarını ödemeyi başaramayan oyuncular da iflas ettiler.

Konut meselesi sadece bir örnek... Talep artışı ithalat yükselişine sebep oluyor. Ne zaman ki ekonomimiz tüketim tarafından büyümeye başlar o vakit ithalat yükselir. 2020 ilk çeyreğindeki büyüme bize dış talebin süratle azaldığını, iç talebin arttığını gösterdi. İkinci çeyrekte iç talebin, geçen çeyreğe kıyasla, daha da yükseleceğini kredi genişlemesinden anlıyoruz.

**Yavaş büyümekten korkmanın, durmaktan korkun...**

Maalesef ki tüm ülkeler ekonomik bir salgın hastalık gibi yüksek oranda büyümek istiyor. 2020'nin ilk çeyreğinin sonunda pandemi nüksetmeseydi büyüme yüzde 7 olabilirdi fakat yüzde 4,5'te kaldı. Eğer önümüzdeki 3 çeyrek sırasıyla; yüzde 5 daralma akabinde yüzde 3 ve yüzde 5 büyüyebilirsek yıllık

büyüme yüzde 1,9 olacaktır. Kısacası ilk çeyrekteki pozitif değer yıllık ölçekte pozitif katkı sağlıyor.

Tuhaf bir ikilem içindeyiz. Merkez Bankası'nın yarattığı paranın bir kısmı, kredi genişlemesi öncesinde döviz kayımtı. Çünkü reel faiz negatif. Tuhaf ki Merkez Bankası ve diğer kurumlar para yaratıyor, kredi veriyor, bunun üzerine ithalat ve döviz talebi yükseliyor. Uygulamaların tamamı daha fazla büyüme uğruna... Oluşan döviz talebinin bir kısmı Merkez Bankası rezervlerinden karşılanıyor. Üzerine de bankacılık sektöründe bazı sınırlamalar (ör: aktif rasyosu) ve dövizin cazibesini azaltmak için vergilendirme uygulanıyor.

**Enflasyon çağına geri dönebiliriz**

Yıllar evvel okuduğum IMF'nin analizine göre; ülkemizde istikrarlı bir cari denge için tutarlı olan ekonomik büyüme oranı yüzde 2,75-3,5'tir. Bunun üzeri zorlama oluyor demek istemişler! Yüzde 4,5 büyümenin cari denge üzerindeki etkisi; yılın ilk 4 ayında cari açığın 13 milyar dolara dayanmasıdır. Böyle giderse yıllık açık (iyimser bir görüşle) 30 milyarın üzerine çıkar. Yukarıda yazdığımız yabancı sermaye çıkışı devam ederken, ihracat ve turizm gibi döviz kazandırıcı sektörlerin katkısı azalırken bu açığın finansmanını sağlamak geçmiş yıllara kıyasla daha zor olabilir. Örneğin, geçen yıl nisan-eylül arasındaki 6 aylık süreçte turizm geliri 17 milyar dolardı. Ekonomi yönetimi böyle bir adım attığına göre bir beklentisi olması lazım. Örneğin yılbaşından beridir çıkış yapan yabancı sermayenin geri dönüşü olabilir mi? Sonuca gelirse üzülmeye başlandı ve finans sağlanamıyor, o zaman uygulanan ek vergiler, kredi genişlemesi, artan ithalat ekonomiyi enflasyon çağına sokabilir" diye düşünüyorum.

Burada yazılanlar yatırım tavsiyesi değildir.

## Bu denizler bizim...

Ne mutlu ki cennet ülkemizin akarsularında, göllerinde, Marmara Denizi ve boğazlarda, bütün kara sularında ve içlerinde kalan körfez, liman, koy ve benzeri yerlerde, makine, yelken ve kürekle hareket eden araçları bulundurma; bunlarla mal ve yolcu taşıma hakkı Türk yurttaşlarıdır. Atatürk'ün Türk denizciliğine hediyesi **1 Temmuz Denizcilik ve Kabotaj Bayramımız kutlu olsun.**



Türk P ve I Sigorta A.Ş.  
Muhittin Üstündağ Cad. No: 21 34718 Koşuyolu-Kadıköy/İstanbul  
T. +90 850 420 8136 F. +90 216 545 0301 turkpani.com



## Stena Bulk, LNG yakıtlı yeni tankerini tanıttı

Nakliye şirketi Stena Bulk, çift yakıtlı LNG motora sahip kimyasal tanker prototipi IMOFlexMAX'ı tanıttı.

Şirket, geminin sera gazı salınımını modern tankerlere göre yüzde 25'ten daha fazla azaltabildiğini açıkladı.

Sıvı dökme taşımacılığının mevcut ve gelecekteki ihtiyaçlarını karşılamak üzere tasarlanan gemi, Stena Bulk'un halihazırdaki IMOIIIMAX tasarımının geliştirilmesi sonucu ortaya çıktı.

Geminin tasarımı firmanın kardeş şirketi olan Stena Teknik'in gemi inşa ve gemi makineleri mühendisleri tarafından hazırlandı.

IMOFlexMAX'lar rüzgâr ve güneş ışığından enerji toplay-

abilmek için Flettner motorları ve güneş panelleri kullanılacak. LNG ile çalışabilen verimli çift yakıtlı motorlarda aynı zamanda düşük kükürlü yakıtlar da kullanılacak. Firma ayrıca müşterilerin ihtiyaçlarını düşünerek alternatifleri çoğaltma çalışmalarını da yürütüyor.

Gemilerin temel konsepti, yerel SOx, NOx ve parçacık emisyonlarının yanı sıra sera gazı emisyonlarının azaltılmasına da izin verecek.

Stena, sera gazı salınımını, kombine yakıt ve enerji verimliliği sayesinde düşük kükürlü yakıt kullanan modern ürün tankerlerine kıyasla yüzde 25 daha fazla azaltabileceğine inanıyor.



# Marine Deal

July 2020 Issue: 151

Turkish Shipping & Economy Newspaper



## Will Turkey complete a V-shaped recovery?

It is widely accepted that the growing signals of a looming crisis is the underlying concern behind the accelerated steps towards normalization. Data and projections in the World Economic Outlook, updated by the International Monetary Fund (IMF) in late June, clearly attest to the global economic damage that has emerged from the pandemic. However, it is useful to take a look at the situation of Turkey before getting into the details of the IMF report. The most recent evaluation of the portrait about Turkey is hidden between the lines of a statement made by Minister of Treasury and Finance Berat Albayrak he made in the last week of June at the General Assembly session of the Banks Association of Turkey. In a speech he made at that meeting, Albayrak provided clues as to the immediate future of the economy. Highlighting that Turkey has been among the most effective countries in entering a normalization phase, Albayrak asserted that Turkey's recovery will follow a V-shaped curve. Economists say that preliminary data about the economy released in June confirms this prediction.

### Credit stock up by TL 500 bln

Minister Albayrak announced that according to data from the Turkish Exporters Assembly (TİM), the country's exports grew by 24 percent as of 21 June. Experts say that this recovery coming after a 40 percent decrease in the preceding two months is the most positive news and also an indicator that a great distance has been covered towards normalization. The Minister announced information about yet another positive development: that 133,000 potential homeowners have applied for

### As the fight against the coronavirus pandemic continues at full speed worldwide, many countries have sped up their steps towards economic recovery starting in June

housing loans after the lending rates were made more affordable. That 101,000 of these applications have been met resulting in loaning of a total of 25 billion lira in housing loans, is seen as the main underlying reason behind the fast recovery observed in the housing industry. The most important factor that will make the V-type recovery possible, experts say, are the negative interest rates currently in place. A boom in spending is taking place, which is being fed by the increase in credits in addition to the money being pushed into the system from deposits. Experts say that the way to protect the economy from inflation against the long-term presence of negative interest rates lies in boosting consumption as early as possible. Experts say that a 26.5% increase has taken place in the past year, and that figure is a 21% increase since the start of the year. The five-month increase in Turkey's credit stock is 500 billion lira, which indicates that almost all of the economic activity in this period has been financed by credits.

### Financial resource burden on shoulders of banks

However, the most burning question remains for how long can this situation be perpetuated

in terms of resources. Important clues regarding this issue were presented by TBB President Hüseyin Aydın, who spoke at the same meeting, where he said that all current financing demands have been placed on the shoulders of banks. Stating that 90% of all financing demand falls on the shoulders of the banking sector, Aydın noted: "Amidst this situation, the importance of the need for growing the non-banking financial sector, its diversity in terms of agencies and instruments, and the need for improving capital markets and the insurance sector have been proven once again." These statements indicate that the banking sector in Turkey might face financing issues in the period ahead. To put it shortly, the economy management wants banks to inject more financing into the economy, whereas banks are concerned about how to find the necessary financial resources in a negative interest rate environment.

### Economy management hopeful about Turkey, IMF pessimistic about global economy

As the situation for Turkey remains as described above, the IMF is increasingly pessimistic about its global growth predictions. In its update of the World Economic Outlook, the IMF said it expects a 4.9 percent contraction this year instead of its previously forecast 3 percent drop. The world finance group entitled its report "A Crisis Like No Other, An Uncertain Recovery". The fund also downgraded its GDP forecast for 2021. It now expects a growth rate of 5.4% from the 5.8% forecast made in April. Looking at country forecasts from the report, the United States is

18»

## Tersan gets contract for state-of-art fishing vessel



Tersan Shipyard Inc. (Tersan) signed a new contract for an Arctic Freezer Trawler with P/F Havborg from Faroe Islands.

The 87.4-meter-long and 18-meter-wide fishing vessel will be an advanced factory trawler arranged for triple trawling with four winches and prepared for a fifth winch to be added if required. She will be laid out with a fillet production factory deck, a shrimp processing line and a fishmeal and fish oil plant providing huge capacity for handling pelagic species. Fish room capacity will be 2,250 cubic meters, giving it a capacity of 1,000 tons.

The Skipsteknik designed vessel will have accommodation for 40 people on board and will be capable for efficiently trawling in icy and arctic waters. The vessel is planned to be delivered in the

last quarter of 2022.

"We are pleased and proud to have the chance to work together with P/F Havborg for this significant project" stated Tersan Business Development and Marketing Manager Şakir Erdoğan. "NB1105 is an exciting project for both parties with her state-of-the-art combined fishing technologies. As Tersan, we are all very excited and willing to continue new challenges in innovative and efficient fishing segments. We are highly proud to work with P/F Havborg who is among the biggest fishing companies of Faroe Islands. We expect to secure more orders from Faroe Islands with the respect of adding P/F Havborg to our references. From today we are looking for the successful delivery of this highly sophisticated, technologically advanced trawler, on time and on budget in 2022"

## Sanmar delivers another tugboat to Rimorchiatori Salerno



Sanmar Shipyards has recently delivered a Ramparts 2400SX Class ASD tugboat to Rimorchiatori Salerno Srl which is a part of the leading Italian maritime services provider "Rimorchiatori Riuniti S.p.a."

The new tug is a Bogacay series; compact, robust and the perfect fit for harbor and port operations. This is the flagship product of Sanmar and as to date, 40 units have already been built and delivered worldwide.

The new owners have named the tug "ARECHI" (ex-Bogacay XXXIV) and she operates together with the "Città di Salerno" (ex-Bogacay XXXII), which Sanmar delivered to the same group back in 2018. The tugboat's principal dimensions are 24.4m x 11.25m and she can achieve 60 tons of bollard pull by means of two CAT 3512C engines developing a total of 3530 kW coupled to a pair of Kongsberg US 205 FP thrusters. She is equipped with

FiFi configuration and is MLC and Italian flag compliant.

"The Arechi is a newly built Ramparts 2400SX ASD sister vessel of the Città di Salerno which fruitfully operates in Salerno since January 2018," said Rimorchiatori Salerno Srl President Alberto Dellepiane.

"Those tugs are small, compact and powerful, ideal for a port like Salerno. We are very satisfied with the price/quality ratio of Sanmar tugboats."

The company operates with four tugboats (2 ASD + 2 Tractors) in Salerno since 1993.

"We are very proud to see one of our existing clients and one of the major tug operator's Rimorchiatori Riuniti and Rimorchiatori Salerno back again" said Sanmar Vice President Ali Gürün.

"We see this as conclusive evidence of appreciation from the Italian group for the quality of our products and the after-sales services experienced so far."

# Shipping 'needs quick emissions move'

Shipping should urgently implement a range of short-term efficiency gains to reduce carbon emissions while also embracing more radical long-term sustainability challenges if it wants to get ahead of the regulatory curve, believes Captain Rajesh Unni, CEO and Founder of Synergy Group.

Speaking on June 18 during "The

Path to Decarbonization" session of the 10th Annual Capital Link Operational Excellence in Shipping Forum, Captain Unni said in the short-term there were ample, achievable "low hanging fruit" efficiency gains that would make shipping more sustainable.

For example, improvements in

Energy Efficiency Design Index (EEDI) plans and in vessel Ship Energy Efficiency Management Plans (SEEMP) offer the potential to reduce emissions in the short-term, while also creating opportunities for those partners with the technical expertise to help ship owners navigate the technological and regulatory challenges.

"I think there are still low-hanging fruits we can capitalize on in the short-term, including EEDI which we've done a lot of work on, plus SEEMP," Captain Unni told delegates.

"We need to look at Negawatts [negative watts] because we need to look at how to save energy rather than using it."

He also called on the International Maritime Organization (IMO), which is targeting a reduction of at least 50 percent in greenhouse gas emissions by 2050 compared to 2008 levels, to create a regulatory framework that better encourages decarbonization innovation and provides incentives to increase the range of sustainable options open to vessel owners and operators.

Illustrating the lack of options currently available, Captain Unni said achieving the IMO aim of cutting carbon emissions by 40 percent by 2030 with an Aframax tanker currently burning heavy fuel oil left few alternatives aside from using LNG as a fuel alongside some means of exhaust gas recovery and/or carbon capture.

"I feel carbon capture is an inevitable short-term solution, but IMO needs to come up with a more credible plan before 2023 in the short term," added Captain Unni.

Captain Unni believes that as the world recovers from coronavirus, pressure for shipping to take radical steps on the path to sustainability will increase and should be heeded. He sees a range of potential emission reductions paths available to owners and managers that can be implemented ahead of an inevitable shift to more sustainable fuels in the future.

For example, ship designs and construction can be made more efficient and less wasteful to reduce emissions over the life cycle of the ship, port operations can be made more efficient, and technology and digitalization can help vessels reduce fuel consumption.

Captain Unni added: "Decarbonization is a huge challenge and opportunity. I am very positive about it as a ship manager and, personally, because I genuinely think this is the right thing to do. If we do it right, we'll get there."

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 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

**17** expected to contract by 8% this year. The IMF had estimated a contraction of 5.9% in April. Similarly, the fund also downgraded its forecasts for the euro zone, with the economy now seen shrinking by 10.2% in 2020. It said it expected a 6% growth in 2021. Earlier, the IMF had a 7.5% contraction for this year and a 4.7% growth for next year. For Germany, one of the leading European economies, the growth prediction was slashed to -7.8% from -7%. For 2021, the prediction for Germany, was increased to 5.4% from 5.2%. The report didn't update its predictions on Turkey, expecting a 5% contraction for this year, and 5% growth for 2021.

Economists say that the IMF at times might make erroneous predictions, highlighting that the report is overly pessimistic, but the same experts also say that the economy management of Turkey is overly optimistic.



**90 Years at sea**

**Always the PIONEER...  
Always the LEADER.**

[www.zihni.com.tr](http://www.zihni.com.tr)

## BSM and CMMI heading for cooperation

International ship manager Bernhard Schulte Shipmanagement (BSM) and the Cyprus Marine and Maritime Institute (CMMI) have signed an MoU to launch an initiative named "True North 72" aiming to encourage innovation across the maritime supply chain and logistics industries.

The "True North 72" initiative aims to be a catalyst in reinventing the value chain in the digital age and delivering sustainable solutions to solve customer challenges throughout their businesses.

The collaboration between BSM and CMMI will capitalize on both partners' shipping expertise, global reach and specialist technical expertise to create an ecosystem for experimentation. The initiative will explore new ideas, testing and iterating potential solutions, all with the goal of creating entirely new markets, services or products.

As such, the joint program will leverage the tremendous capabilities of the two organizations to research and explore the commercialization of ideas in areas of strategic interest, unlocking value at the forefront of innovation for the wider maritime sector.

"The industry has reached a turning point and the coming decade will be critical in defining the next generation of maritime trade and business," said Yiannis Sykas,



director of strategy and member of BSM's management board.

"Through the 'True North 72' initiative and the partnership with CMMI, BSM is clearly demonstrating its commitment to nurturing creativity and innovation. This partnership embodies our company's mission statement and values enabling colleagues, clients, business partners and the communities we operate in, to apply knowledge, experience and innovation to develop solutions to important industry challenges."

CMMI CEO Zacharias Siokouros said: "CMMI, as a R&I Centre of Excellence for the marine and maritime sectors, aspires to become a partner of choice for all relevant blue economy

research, technology development and innovation activities at local, regional, European and global level. The Institute aims at promoting excellence in research and innovation, investing in creative capital, fostering education, training and entrepreneurship, and nurturing socio-economic and cultural transformation overall. Therefore, we are very excited to participate in "True North 72" and partner with one of the world's leading third-party ship managers. This initiative is fully aligned with our key objective to address the needs of the maritime industry and society and develop solutions that will contribute to sustainable Blue Growth."

## Wärtsilä to design two zero-emissions ferries

The technology group Wärtsilä has been awarded of a contract to design and equip two new zero-emissions ferries to be built for Norwegian operator Boreal Sjø at Holland Shipyards in the Netherlands. The orders with Wärtsilä for the design and the equipment were placed in April.

In addition to the design, for each ferry Wärtsilä will supply the thruster motors, batteries, onboard and shore-based battery charging equipment, the back-up generators, and various electrical systems. The equipment is scheduled for delivery to the yard in the beginning of 2021 and the ships are expected to commence commercial operations in autumn 2021.

"This project is an excellent example of Wärtsilä's extensive capabilities in delivering optimal design and integrated equipment solutions. These battery-powered ferries represent the future in environmental sustainability, and their design is the result of the years of R&D that Wärtsilä has invested in smart marine solu-

tions to lower the carbon footprint of shipping," said Wärtsilä Marine Newbuild Sales Account Manager René Zuidam.

"Both Wärtsilä and Holland Shipyards Group have extensive experience in the electrification of vessels and a shared vision to provide sustainable solutions to the transport sector. The combined expertise of both organizations forms an excellent base for a valuable and successful cooperation," according to Holland Shipyards Director Marco Hoogendoorn.

Having the equipment contracted from a single supplier provides customer benefit also during operation of the vessels, since a single point of contact for maintenance, spare parts and support on the equipment is more convenient than dealing with several different companies.

The two ferry designs are not identical. One is for a 30-meter-long vessel capable of carrying 10 cars and approximately 100 passengers, while the other is for a 50-meter-long vessel for 35 cars and 149 passengers, including crew.



# 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



# ARES

SHIPYARD

## ARES 85 HERCULES



“  
STRIVE NOT TO BE A  
**SUCCESS**  
BUT RATHER TO BE OF  
**VALUE**  
Albert EINSTEIN  
”

# Murat Kıran: Uzak Doğu ülkelerine karşı yeni stratejik planlamalar yapılıyor

**Gemi İnşa Sanayicileri Derneği Başkanı Murat Kıran'a pandemi döneminde aralıksız faaliyetlerine devam edebilen nadir sektörlerden biri olan gemi inşa sektörünün güncel durumu hakkında sorular yönelttik**



Murat Kıran

**Koster Filosunu Yenileme Projesi kapsamında, ilk yıl 10 koster gemisini kapsayacak ve 60 ay vadeli olarak verilecek 3 milyon TL KOSGEB kredisini yeterli buluyor musunuz? Üyelerinizden bu konuda eleştiri (+/-), öneri, tavsiye aldınız mı? Proje kapsamında üye tersanelerinizde çalışmalar başladı mı?**

"Koster Filosunun Yenilenmesi Projesi" armatörlerimizin olduğu kadar, Türk Gemi İnşa Sanayicileri olarak bizlerin de dikkat ve yakın ilgiyle izlediğimiz bir Proje.

KOSGEB tarafından uygun koşullarda finansal destek sağlanması kararı kapsamında, KOSGEB'in faiz desteği limiti 10 katına yükseltilecek, yıllık faiz desteği

300 bin liradan 3 milyon liraya çıkarılmış; vadesi de 48 aydan 60 aya uzatılmıştır. Alınan bu destek kararı elbette diğer teşvik ve desteklerle birlikte hayata geçtiğinde, bu gemileri yaptırmak isteyen armatörlerimizi cesaretlendirecektir. İlk olarak 10 adet ile başlayacak bu sayının öncelikle 100 gemi ve tamamlandığında ise 500 gemiye ulaşması, nihai hedefimiz olan Karadeniz ve Akdeniz'de yük taşımacılığı alanında bizim, navlunları da belirleyen hâkim oyuncu olmamız hedefine ulaşmamızı sağlayacaktır. KOSGEB'in bu desteğini hangi şartlarda, kime ve nasıl kullanılabileceği belli olduğunda, bugünkü olumlu bakışımızın devam edeceğini umuyorum.

**Denizcilik, devletimizin stratejik önemi haiz ve sahip olduğu kadarıyla denizcilik politikalarının kararlılıkla sürdürülmesi sektör üyeleri tarafından beklenirken, Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı bünyesinde bulunan deniz-**

**cilik ile ilgili müdürlüklerde sıklıkla yaşanan yönetici değişimlerinin sektöre etkilerini değerlendirir misiniz?**

Öncelikle yeni göreve gelen Ulaştırma ve Altyapı Bakanımız Adil Karaismailoğlu başta olmak üzere tüm bürokratlarımıza hayırlı olsun dileklerini sunmak istiyorum. GİSBİR olarak, diğer bakanlıkların yanı sıra, ağırlıklı olarak Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı ile yakın çalışma ve işbirliği anlayışı içinde sektörümüzün ilgi alanına giren her konuda temaslarımızı aralıksız sürdürüyoruz. Göreve yeni gelen genel müdürlerimiz Bakanlık bünyesinde daha öncesinde de hizmetleri olan bürokratlardır. Onlara sektörümüzü ve sanayimizi tanıtmak, geçmiş dönemlerde görev yapmış bakan ve genel müdürlerimizin emekleriyle zaten çoğu çözülmüş olan sorunlarımızı ve çözüm önerilerimiz hakkında bilgi vermek için bir araya geleceğiz. Bugüne kadar olduğu gibi bugünden sonra da başta Bakanımız Adil Karaismailoğlu olmak üzere, bakanlığımızın tüm bürokratları ile birlikte aynı uyum içinde çalışacağımıza inancımız tam.

**Bu bağlamda ciddi bir adım atılarak, gerek sivil gerekse askeri bahriye ve de deniz savunma sanayi bağlamında bütüncül deniz ve deniz gücünü kapsayacak şekilde İdare'den beklentileriniz nelerdir?**

Biz her zaman her söylemimizde devletimiz ile işbirliği yapmaya ve bilgi birikim ve tecrübelerimizi idaremizle paylaşmaya hazır olduğumuzu dile getirdik. Bu doğrultuda seferber olduk. Attığımız adımlar her zaman İdaremizde karşılık buldu.

Devletimizin gemi inşa sanayi ile ilgili önümüzdeki 5 yıl içindeki hedefleri, 11'inci Kalkınma Planı'nda 2 ana başlık altında ortaya konmuştur. Bunlar;

Deniz teknolojileri ve gemi yan sanayimizin rekabet gücünün artırılması amacıyla Deniz Teknolojileri ve Sanayisi Teknik Komitesi'nin kurulması ile ülkemizde yakın mesafe yolcu ve araç taşımacılığında kullanılan gemilerin çevre ve enerji dostu tam elektrikli gemilere dönüştürülmesine yönelik programın başlatılarak benzer uygulamaların yaygınlaştırılmasıdır.

Bu iki hedef elbette önemlidir. Ancak öte yandan Devletimiz, son dönemde Akdeniz ve Karadeniz'de petrol ve gaz arama yönünde çok büyük bir faaliyet başlatmış durumda. Kendi malımız olan Sismik Araştırma ve Sondaj gemilerimizle bölgemizde ön aldık ve bu enerji kaynaklarına ulaşım azami ölçüde yararlanmak için çalışmalar devam ediyor. Bu kapsamda, TPAO'nun bu denizlerde petrol/gaz arama-çıkarma faaliyetleri için ihtiyacı olan deniz filosunun oluşturulmasına katkı sağlamak, tıpkı savunma sanayinin stratejik partneri olduğumuz gibi Türk gemi inşa sanayinin bir diğer öncü görevi olacaktır. Bugün askeri gemilerdeki uzmanlığımızı bizi ihracat yapabilir noktaya getirmiştir. Bu uzmanlığımızı yeni askeri projeleri inşa etmenin yanında, ihtiyaç

duyulacak bu deniz filosunun da tersanelerimizde üretimi için kullanmaya hazırız.

**Küresel salgın (Covid-19) üyelerinizin üretimindeki işleyişi nasıl etkiledi? GİSBİR olarak Covid-19 kaynaklı krizi nasıl yönettiniz? Dünya genelini etkileyen bu süreci ve devamını deniz nakliyatı ve bağlı gemi inşa sektörünün geleceği açısından nasıl okuyorsunuz?**

Dünya daha önce hiç karşılaşmadığı büyüklükte bir problemle karşı karşıya. Bilim insanları, devletler, yöneticiler bir bilinmeyenle mücadele halindedir. Tabii ki bu sorunu öğrenmeye ve gerekli önlemleri almaya aralık ayında ilk haberleri duyduğumuzda başladık. Çalışanlarımızın sağlığı bizim için en öncelikli konulardan biri olduğu için aldığımız tedbirler doğrultusunda tersanelerdeki aktif çalışan sayısının düşürülmesiyle ister istemez bir miktar yavaşlama yaşadık. Faaliyetlerimiz bu süreç içinde hiçbir zaman durmadı ve önlemler altında verimliliği sağlama yönünde kısa sürede adapte olduk.

Müşterilerimizin ve hizmet verdiğimiz şirketlerin yüzde 95'i yabancı. Ağırlıklı olarak da Avrupalı müşterilerimiz var. Yani sıkı önlemlere 10 Mart'tan sonra başlamadık. Aralık ayının ilk günlerinden beri kademeli olarak önlemlerimizi artırdık. Yabancı gemilerin gelmesi, o gemilerle gelen mürettebatın kontrolü ve kendi işçilerimizin sağlığını korumak için sosyal mesafe, maske, 14 gün karantina kuralına uyduk. Bizim diğer sektörlerle göre şöyle bir avantajımız var; sektörümüzde İş Sağlığı ve Güvenliği çok önemli. Tüm sektör paydaşlarımız bu konunun önemini farkında. Geçmiş yıllardan gelen disiplini sayesinde Covid-19 virüsü önlemlerine de hızlı ve etkili şekilde adapte olduk. Samimi şekilde söylüyorum üyelerimizin yüzde 90 hatta yüzde 95'i alınan önlemlere uydular. 60 yaş üstü ve kronik hastalıklı olanları ivedi olarak izine çıkarttık. İşçilerin sayısını vardiyalı olarak azalttık. Tersane girişlerinde termal kameralarımızla tersanelere giren ki buna ben de dahilim; herkesin ateş ölçümleri yapılıyor. Alınan önlemler kapsamında bir sıkıntı görülmesi halinde uygulayacağımız prosedürler, eylem planları, toplu birikim yerlerinin sıhhileştirilmesi; yemekhanelerin idarelerimizin belirlediği kurallara çerçevesinde sosyal mesafeye uygun olarak yeniden düzenlenmesi gibi birçok önlem uygulanıyor.

Covid-19 sonrasında yeni bir döneme giriyor olacağız. Bu sebeple yeni yapılanmalar ve stratejik uygulamaları hem yakından takip edip hem de bu planlara göre kendimize rota çizmemiz gerekiyor. Avrupa merkezli üyesi olduğumuz kuruluşların son raporlarına baktığımızda Covid-19 sonrasında Uzak Doğu ülkelerine karşı yeni stratejik planlamaların yapıldığını görüyoruz. Bu bağlamda Türkiye olarak önemli bir noktada bulunuyoruz. Avrupa ülkeleri üretimin her aşamasının Uzak Doğu'ya gitmesi sebebiyle Avrupa'da işsizlik oranlarının artması ve üretimin

- 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**

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

**Petrol Ofisi**

tamamen doğuya kaymasının verdiği rahatsızlığı dile getirmeye başladılar ki bu durum daha önce duyduğumuz konular değildi. Doğu ülkelerine karşı yapılan bu yeni stratejik planda, "Türkiye bunun neresinde tutuluyor" anlamak adına gerekli görevlendirmeleri yaparak konuyu yakından takip ediyoruz. Önümüzdeki süreçte gördüğüm en önemli konu, Avrupa Birliğinin Sea Europe çatısı altında tutumlarının nasıl olacağı.

Bu süreçte elbette ki bazı değişimler oldu. Olmaya da devam edecek, ancak ekonominin yüz seksen derece dönmesi söz konusu değil. Artık para kazanmayı düşünürken çevreyi de düşünmemiz gerektiğini herkes anladı. Dünya ekonomisi de bu şekilde kendini yeniliyor olacak. Gemi inşa sanayi olarak biz proje yöneticisiyiz. Bu görevimizi pandemi sürecine göre iyi idare ediyoruz. Şu an rehavete kapılmadan işlerimize devam etmek çok önemli. Bu önlemlerin getirdiği yeni çalışma şekline göre geleceği ve iş planlarını hazırlayarak süreci optimum verimlilikle geçirmeye özen gösteriyoruz.

**GİSBİR üyesi tersaneler, sürece ilişkin ne gibi önlemler aldılar, Yönetiminizin bu konuda ne gibi girişimleri oldu? Dinamik işleyen bu süreçte hukuki ve finansal sorumluluklar bağlamında karşı karşıya kalınan sorunları ve bunlara getirdiğiniz çözümleri paylaşabilir misiniz?**

Bir gemi inşa projesinde, anlaşmadan teslimine kadar geçen süreçte çoğu zaman birçok ülkeden farklı muhatapların tersanede ve/veya gemide bulunması ve ilgili aşamalarda rol alması gerekiyor. Pandemi süresince seyahat kısıtlamaları sürüyor, armatör temsilcileri, vb. gibi muhatapların tersanelere ve gemiye ulaşımını kısıtladığı için bazı gecikmeler yaşadık. Bu gecikmelerin bir kısmının, özellikle gemi teslimlerinde yerel sövörlerin görevlendirilmesiyle önüne geçtik. Bu gecikmelerin, elde olmayan sebeplerle yaşandığı ve tüm sanayi kollanının benzer sıkıntılar yaşadığı zaten aşikâr. Bu süreç, tersanelerimizin armatörlerle kuvvetli iş ilişkileri sayesinde karşılıklı anlayış ve hoşgörü çerçevesinde başarıyla yönetildi. Dünya Sağlık Örgütü ve Sağlık Bakanlığımız tarafından yayımlanan sosyal mesafe, hijyen ve maske kullanımıyla alakalı tüm önlemlere ek olarak tersanelere özel çalışma koşulları göz önüne alınarak birçok önlem alınmıştır. GİSBİR olarak hukuk ve mali danışmanlarımız tarafından hazırlanan Covid-19 kapsamında işçi ve işveren hakları ile Covid-19'a karşı alınan ekonomik önlemleri içeren yazılar üyelerimizle paylaşıldı. Buna ek olarak ilgili bakanlıklarımızın güncel duyurularını an be an takip edip yine üyelerimizle paylaştık. Yine, Sağlık Bakanlığımız, Bilim Kurulu ve Dünya Sağlık Örgütü'nün tavsiyeleri doğrultusunda tersanelerde alınması gereken önlemlere ilişkin sunum hazırlayıp üyelerimizle paylaştık.

**Tehlikeli sınıfta bulunan tersanelerde çalışan sözleşmeli ya da taşeron firma çalışanları ile ilgili salgın döneminde İş Sağlığı ve Güvenliği Kanunu'nun kötüye kullanıldığı ya da işyerindeki işleyiş aksamaya uğratabilecek olaylar yaşıyor musunuz? Filyasyon tedbirlerinden tersaneler nasıl etkilendi?**

Tersaneler çalışanları; taşeron, sözleşmeli veya kadrolu olmasına bakılmaksızın çalışma ortamının tabi olduğu kuralardan sorumludur. Bu nedenle, Covid-19 dönemiyle alakalı bir durum olmamakla birlikte alınan önlemler çerçevesinde çalışmalarını devam ettirmiştir. Daha önce de belirttiğim gibi konuyu Çin'de ilk çıktığı günden itibaren takip ettiğimiz ve şubat ayından itibaren birtakım önlemleri almaya başladığımız için tersanelerimizde görülen vaka sayıları oldukça düşük

seyretti ve iş akışına majör olumsuz bir etkiyle hiçbir tersanemizde karşılaşmadık. 60 yaş üstü ve kronik hastalıkları olanları ivedi olarak izine çıkarttık. İşçilerin sayısını vardiya olarak azalttık. Süreci başarıyla yönettiğimizi rahatlıkla ifade edebilirim.

**Çelik, motor, makine gibi gemi inşa sanayinde kullanılan ana malzemelerin ithalat ve ihracatında sorunlar yaşadınız mı?**

Sanayimizde kullanılan ana malzemelerin ithalinde tersanelerimizin ciddi sorun

yaşadığına dair, GİSBİR'e herhangi bir bilgilendirme üyelerimizce yapılmadı. Küçük ölçekli bazı alımlarda yaşanan, gümrük işlemlerinde uzayan bekleme süresinin ise sorun yaratacak boyuta ulaşmadan kısa sürede çözüldüğü biliyoruz.

**Hâlihazırda üye tersanelerinizde devam eden projeler hakkında bilgi verebilir misiniz? Bu süreçte tamir ve yeni inşa için imzalanan sözleşmeler sektörden açısından tatmin edici mi?**

Tersanelerimiz 2019 yılında olduğu gibi

bu yıl da ağırlıklı olarak Offshore Yardımcı Gemileri, Balık Taşıma Gemileri, Ro-Ro Gemileri, Römorkör ve Askeri Gemi inşalarına devam etmektedir. Pandemi döneminde sınırları kapatılmış olması nedeniyle, gemi inşa faaliyeti gösteren diğer ülkelerdeki duruma benzer şekilde, tersanelerimizin yeni sipariş almalarında, az da olsa bir düşüş olabileceği öngörülmektedir. Bakım-Onarım faaliyetlerimizde ise rakamsal bazda, yine çok fazla değişiklik olmadan faaliyetlerimize devam etmekteyiz.



**GEMAK**  
Şirketler Grubu

"Deniz Hayattır"



1 Temmuz Denizcilik ve Kabotaj  
Bayramınız Kutlu Olsun

[www.gemak.com](http://www.gemak.com)



@gemakgroup  
@GemakGroup  
@gemakgroup



# Deniz Eraydın: BIMCO Başkanı Kaptanoğlu 'Bari ben başkanken yapma' dese!

**Türk Armatörler Birliği'nin hazırladığı elektronik ortamda düzenlediği bir seminerde, Gemi Yakıt İkmalcileri Derneği Başkanı ve CYE Petrol CEO'su Deniz Eraydın konuya sektörde yapılan yanlışlar üzerinden dikkat çekti. Moderatör "Konunun yeri burası değil," dedi, kibarca uyarıldı. Israrla izah edip serzenişte bulundu. Kendilerini aradım, "IMO kuralıyla ilgili 9 aydır yapamadığımız bir röportajın yağ-yakıt-makine sac ayagında yapılması vakti gelmiş. Ancak sizin başka bir derdiniz var, nedir anlamak istiyorum." dedim. Kendileri de "Buyrunuz. Ben konuşurum, siz yazabilir misiniz?" dedi**



**Yeşim Yeliz Egeli**  
İSTANBUL

Kinayeli konuşmalarıyla bilinen, hiciv sanatını bir diplomat inceliginde kullanan, sektörde cesareti ve dilinin keskinliği ile bilinen Deniz Eraydın'ın aylardır üzerinde durduğu bir meseli var. Röportajımızın konusu değil ama bu konunun içinde gelişen bir özet de verip esas konumuza döneceğim. Bir whatsapp grubunda yazdığı kişisel bir mesajın içeriği gerekçe gösterilerek DTO disiplin kurulunca bir işlem başlatılması, bunun DTO tarafından kendisinin kişisel görüşü olması nedeniyle kendisi ve kendisinin sahibi olduğu şirketlere değil de CYE Petrol şirketine dava açılması ve muhatap olarak Deniz Bey'in yerine Babası Cahit Yalçın Eraydın'ın alınması, bir evlat olarak kendilerinde hassasiyetini koruyor.

Dava CYE Petrol lehine sonuçlandı. Eraydın, sürecin kendi açılardan TOBB vs. olarak devam edeceğini bildirdi. DTO Disiplin Kurulu Üyeleri açısından CYE Petrol'ün ticari imajını ve itibarını zedelediği için DTO Yönetim Kurulu Üyelerine de tazminat davası açmayı düşündüğünü belirtti. Bu konuda "İlk siz bilin ama yazmayın" dedi... İzni kadanyla yazabiliyorum. (Süreci maddi değil bir onur, itibar meselesi olarak tanımlamak yerinde olur. Konunun dava aşamasına gelmeden kalıcı anlayış ve sulh ile çözümlenmesini temenni ediyorum.)

CYE Petrol, Türk limanları ve Avrupa'da ilk mass flow meters kullanan fiziksel bunker tedarikçisi. Yerli kalkınmaya önem atfediyorlar. Aslında stan-

dart üreten veya uygulayıcısı olan öncü bir anlayışa sahip kaliteyi önceleyen yerli bir firmamız. Kendileriyle birlikte -rakipleri dâhil- bütüncül kalkınma adına gayret gösteriyorlar. Bunu da Deniz Eraydın'ın Dernek Başkanlığı bırakmak istemesine karşın meslektaşları tarafından yeniden yeniden başkan seçilmesinden anlamak mümkün.

IMO'nun düşük süflürlü yakıt kullanılmasına ilişkin kuralları kapsamında Deniz Eraydın'ın bilgisine başvurduk ancak konu bambaşka bir yere evrildi. Siz bir şey anlatıyorsunuz, haklıken haksız konuma düşünüyorsunuz. Neden? Seçim mi sorun, nedir sizin üstünde ısrarla durduğunuz meseliniz?

Kök sorun ne anlamaya çalıştım. Belirtelim. Yine liyakat yine ahde vefa yine bütünü kucaklayan vizyon sahibinin aynı ölçüde değer üretilmesini istemesi... Anladığım Eraydın'ın derdi kişilerle değil. Kanımca ez cümle büyük Şair Nazım gibi, "Kabahat senin, demeğe dilim varmıyor ama kabahatin çoğu senin canım kardeşim" demek istiyor. "Bir kişi" yüzünden iyi işleyen bir sistemin tıkanmasına ve bunun bütünü etkilemesine soğukkanlı bir isyanla sitem ediyorum.

Takdir okuyucununun...

**Kısaca olayların gelişimini özetler misiniz?**

1995'te bu piyasaya girdiğimde çok karamsar bir ortam vardı, bu kadar gemi geçiyor biz bunların 10'da birine bile yakıt veremiyoruz, bu kadar potansiyel var biz bununla ilgili bir şey yapmalıyız, diye düşündüm. 2001'de Gemi Yakıt İkmalcileri Derneği'ni kur-

duk. 2005 ile 2013 arasında 1 milyon tona çıktık ama asıl ivmeyi 2013'ten sonra yakaladık. 1995 senesinde İstanbul'da yarım milyon ton yakıt satılıyordu. İstanbul'da da 12 tedarikçi firma vardı. 2017'de 2,8 milyon tona 5 şirket ile çıktık. 95'teki o 12 şirketten sadece biz vardık. Petrol Ofisi de vardı ama o da 4-5 defa el değiştirdi.

Nedense bu olaylar silsilesini hep seçimle bağdaştırmaya çalışıyorlar. Seçim oldu, bitti. Bu durumun seçimle alakası yok. Hepimizin sektörde bir görevi var, hepimiz sektör için elimizden geleni yapacağız. Ben zaten Tamer (Kıran) Bey mazbatayı aldığı gün Gemi Yakıt İkmalcileri Dernek Başkanı olarak kendisine tebrik yazısı gönderdim, kendisi de bana teşekkür mesajı gönderdi.

Seçimden hemen sonra bizim tanker meslek komiteleri ile bunker şirketleri arasında yapılan ortak toplantının aynı yapılmasına karar verildi. Biz o zamana kadar hep ortak komite çalışması yapıyorduk. Artık öyle bir hale getirmiştik ki 2013'ten itibaren biz ayda bir defa hem gemi yakıt ikmalcileri hem de bunker şirketleri olarak bir araya geliyorduk. Ne yapacağımızı ne eğitim vereceğimizi nerelere başvuru yapacağımızı konuşuyorduk. Sektöre uygun olmayacak bir planı veya başvuruyu yapmıyorduk. Geniş bir mutabakat oluşana kadar onu şekillendiriyorduk ondan sonra başvurumuzu yapıyorduk.

Örnek veriyorum, yakıtçılar barge'ları ellerindeki tankeri satmak istemez. Elden çıkarmak veya yenilemek istemez. Masraf yapmak istemezler. Benim tankerim 40 yaşında, ben bunu

20 sene daha kullanayım, diye düşünülür. Ama 2008'de bir tanker yönetmeliği geçti. Biz o yönetmelik çıktığı zaman İdare'ye "Elimizdeki tankerleri 2016 yılına kadar Avrupa standartlarına getireceğiz" dedik. Herkes "tamam" dedi ama 2015-2016 yaklaştığı zaman insanlar bana "Başkan sen İdare'yle konuş biz bu 2016 olayını 2020, 2025'e falan atalım. Biz eski tankerleri kullanmaya devam edelim" dediler.

Türkiye genelindeki bütün bunker-cileri DTO'ya çağırdık ve onlara dedim ki, siz ne istiyorsanız yaparım, gerekirse İdare'nin kapısında yatarım ama... Günün sonunda bir tane İstanbul var, bir tane Marmara Denizi var, dünyada nasıl yemelik üzüm var, yüzmelik de bir Ege Denizi var. Biz bu sulara 40, 50, 60 yaşlanndaki tankerlerle, tek cidarlı tankerlerle fuel oil taşıyoruz. Diyelim ki İdare'yi ikna ettik ve 2000-2025'e kadar izin aldık ve 2018 de bizim tankerlerimizden birisi metal yorgunluğundan Marmara Denizi'nde kırıldı ve her yer berbat oldu. Biz bunu kendimize, ailemize, çalışanlarımıza anlatamayız. Çift cidarlı tankerler çalışsın, olmayanlar çalışsın derler biz de eller yukarıda kalınz. O gün bütün sektör üyeleri olarak, oy birliği ile bu Yönetmelik'in süresinin uzatılmasını istemediğimize dair imza attık.

2013'te biz yeni tanker inşa ettik, başkası çift cidarlı yaptı, bir başkası üç tane tankeri varsa ikisini hurdaya gönderdi. Türk Loydu işin içine girdi. Standartlarımız yükseldi, hizmet kalitemiz yükseldi. Bunun da bize bir faydası oldu. 2011'de bunker piyasası çok kötü

durumdaydı. Herkes bu nasıl düzelecek diye düşünüyordu. Dedim ki, "Bütün limanlar şu anda ikmal yatırımını azaltıyor. Gelin biz ters hareket yapalım, yatırım yapalım, standartları yükseltelim, personeli eğitelim, barge'larımıza, terminallerimize, ikmal teknolojilerine yatırım yapalım, eğer bunu yaparsak benim tahminime göre 2017 yılında satışlarımızı yüzde 30 artıracacağız. Bugün 1,5 milyon ton 2017'de 2 milyon ton yapabiliriz. Şu an Boğazlar'dan 50 bin gemi geçiyor, tahminimce gemilerin büyümesi ile 45 bine düşecek. Yüzde 10 bir azalma olacak biz de yüzde 30 büyüyeceğiz."

"Geçen gemi sayısı azalacak, bizim maliyetimiz yükselecek, gemileri yenileyeceğiz, personeli yenileyeceğiz, biz daha pahalıya iş yapacağız ama satışlarımız yüzde 30 artacak ve bizim para kazanacağımızı mı söylüyorsunuz?" dendi bana ve ben de "tam olarak bunu söylüyorum" dedim.

**Siz bunu öngörürken neyi baz alıp hareket ettiniz?**

Herkes kaliteyi azaltırken, bazı hatalar yapacaktı. Limanlar kaliteyi düşürürken, gemiler geliyordu, yeni kurallar ortaya çıkıyordu, yatırım yapmayan piyasadan uzaklaşacaktı. Ama biz bunu yaparak piyasanın tam göbeğine gidecektik. Ve biz bunu yaptık. Bütün sektör. Çünkü çitayı yukarı çektiğiniz zaman rekabet ortamında herkes uymak zorunda kalıyor.

**Sonuçta ne oldu?**

50 bin gemi geçiyordu biz 1,4 milyon ton yakıt satıyorduk. 2017'ye geldiğimizde ben tahminimde yanılmışım, 45



bin gemi geçmedi. 43 bin gemi geçti. Biz 1,4 milyondan 2 milyon tona çıkamaz tahminimde yanlışmış- diyordum, 2,8 milyon ton yakıt satmışız.

2008'de Yönetmeliğin çıktığı zamanlarda bizim tankerlerin kalitesi çok kötüydü, personel eğitimi ve teçhizatlarda çok ciddi zafiyetler vardı. Ama sektörde bir taraftan büyüme devam ediyordu. 900 bin tonlardan 1,4 milyon tonlara doğru büyüyorduk. İşler artıyordu ama biz tankerlerin kalitesini iyileştirmiyorduk. O zamanlar örnek veriyorum, Ambarlı'da hortum patlıyor, apar topar ikmal gerçekleştiriliyor, kimseye bir şey söylenmiyor, sabah bir geliniyor bütün Ambarlı Limanı simsiyah. Kimin yaptığı belli değil. Temizlik yapılırken bu sefer liman sahibi mağdur oluyor, liman kapatılıyor. Bir diğer örnek ikmal yapılan gemi habersiz olarak tank değiştirmek için kendi vanasını kapatıyor, o sırada ikmalcinin tankları patlıyor. İletişimsizlik yüzünden. Yakıt alan gemide de hata oluyor. Tank değiştirmiyor taşıyorlar. Küçük ve orta ölçekli sürekli kirlilik oluyordu. Kimse kimseye haber vermiyordu. Yapanlar bırakıp kaçıyorlardı.

O dönem Kroman Çelik, limanına ikmal için girilmesine izin vermedi. Daha sonra bu yayılmaya başladı. Tartışmalar oldu ve en sonunda Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı müdahale etti ve bir prosedür hazırladı. Prosedür uygulanmaya başlanınca işlemlerin uzunluğundan gemileri yakıt vermeden kaçırmaya başladık. Ben de bu durumu çözmek adına meclis üyesi oldum. O dönem Arpaş YK Başkanı Sayın Altan Köseoğlu, beni yemeğe davet etti ve oturup sohbet ettik. Bir fikrinden bahsetti (Oda'daki o malum tartışma olmadan öncesiydi), Ambarlı'da ikmal yaparken üç ikmalden birinde kirlilik oluyordu. Yabancı armatörler özellikle konteyner gemileri öyle bir hale gelmişlerdi ki, mecbur kalmadıkça yakıt almıyorlardı.

Altan Bey vizyoner ve yapıcı eski bir bürokrat. Sorunu kökten tespit etmiş ve çözüm bulmuş. 12 saat süren prosedürü kontrol mekanizmasını en ufak şekilde zedeledikten 45 dakikaya düşürdü. Bunker barge'ı bir gün önceden limana haber veriyor, gelmesi ile beraber bir liman görevlisi geliyor kontrolleri yapıyor ve limana giriş izni veriyor. Daha sonra gemi güvertesinde iki taraftan da görevli olan kişileri kontrol ediyor ve işlem yapılıyor. Bu düzenlemeden sonra 2013'ten 2018'e kadar bir kirlilik dahi olmadı. Bu olduğu zaman ne oldu? Bizden yakıt almayanlar yakıt almaya başladı. Sektör o dönem yüzde 100 büyüdü, biz de şirket olarak yüzde 280 büyüdük. Altan Bey'in bize çok katkısı oldu. Kazancımızın yüzde 30'u Altan Bey'e aittir. Bir gün bile gelip de bize bana bir yemek ısmarlayın bile demedi. Hakkı ödenmez.

### Dananın kuyruğu kopacak sanırım?

Sonra... 18 Nisan 2018'de bir ikmal yapılıyor. Mustafa (Muhtaroğlu) Bey'in bir barge'ı geliyor ama limana haber verilmemiş. Altaş'tan da bir görevli kontrole geliyor ancak barge kontrole



izin vermiyor ve görevliye "yetkili değilsin" deniyor. Görevli de girmesine izin vermiyor. Daha sonra Mustafa Bey'e haber veriliyor. Mustafa Bey de Altan Bey'i anıyor. Altan Bey, "Giremezsiniz" diyor. Mustafa Bey de "Bizi (barge'yi) kontrol edemezsiniz" diyor. Sonrası malûmunuz. Tansiyon artıyor.

Mustafa Bey bu konuşmadan sonra Liman Başkanlığı'nı anıyor. Bana izin verilmiyor "halledin" diyor. Liman Başkanlığı da Altan Bey'i anıyor neden izin verilmediğini soruyor. O da kontrole izin verilmediğini söylüyor. O prosedürde kural şu, imzalanan belgeler Liman Başkanlığı'na gönderiliyor. Liman görevlisi de Mustafa Bey'e "Kurala uymanız gerekiyor" diyor. Mustafa Bey de "Ben bu denetlemeye girmeyeceğim, ben DTO Yönetim Kurulu'ndayım, seni Van Liman Başkanlığı'na sürerim, 24 saatte de gönderirim" diye tehdit ediyor. Yetkili de "Kural bu. İstedığınız yere gönderin" diyor.

Altan Bey de bu olaydan sonra belgelerle Mustafa Bey'i DTO Disiplin Kurulu'na sunuyor. Disiplin Kurulu da uyan cezası veriyor. Meclis uyanı onaylamıyor. Kurallar ihlâl ediliyor. Altan Bey gibi sektör duayenine hakaret ediliyor, memur tehdit ediliyor, bu belgeleniyor, 3 ay, 4 ay disiplin kurulu bunu inceliyor, "en düşük olan ceza olan uyanı verelim" diyor ama DTO Meclisi de diyor ki "hayır biz uyanı da" vermeyeceğiz.

Bu tatsız olayın hemen akabinde 3-4 kirlilik olayı oldu. İnsanlar bundan cesaret aldı, önlemlerini gevşetti.

Mustafa Muhtaroğlu, kendi karakteri çerçevesinde dört dörtlük bir insan. Kendileri geçmişte sektörünü, ülkesini yurtdışına şikâyet etti, kendi sektörüne zarar vermek adına kara propaganda yaptı, Uluslararası Bunker Konferansı olmasın diye yanlış yönlendirme yaptı, bunlar belgeleri ile yakalandı, medyaya düştü, adam inkâr etti. Önüne bel-

geleri koydular sesini çıkartamadı. Bu karakterde bir insana yetki veriliyorsa, böyle bir şey yapması gayet normal, yapmaması anormal. İyi bir şey yaparsa ben derim ki karakter kayması yaşıyor, ama iyi tarafa doğru. Burada yanlışlık bu karakterde bir insana yetki veren oluşumda.

### Seçimle gelmedi mi?

Onu oraya atadılar.

### Kim atadı?

Bence Salih Zeki Çakır atadı. Değişim grubu.

Seçim bitti ben Tamer Başkanı tebrük ettim. Başkan herkesin Başkanı. Hiç kimse aksini söyleyemez. Artık sektör için çalışma zamanı. Ancak "Hepimizin Odası" diyorsan yanlış yapana da eşit hukuku sağlayacaksınız.

Neden yaparsın bunu? 5 senedir kirlilik olmayan bir düzen, büyük bir kazanım varken. Neden birden "beni denetleyemezsin" dersin?

### Bir eksiği mi vardı acaba?

Bilmiyorum. Ama ondan sonra bir çok kirlilik oldu. Salih Zeki Çakır'ın ilk icraatı bunkerciler ile ikmalcilerin ortak toplantısını ayırmak oldu. Bütün sektör buna karşı çıktı. Ama hiç umursamadılar.

### Neden sizce?

Bilmiyorum, ego mu, kompleks mi bilmiyorum. İyi giden bir şeye sahip çıkmak lazım. Sense bozuyorsun. İşlerin artmış, personelin eğitilmiş, barge'larının kalitesi artmış. Sen gidip ortak çalışma yapan insanları ayırdığın yetmiyor gibi ondan sonra da 2018'de 2,9 milyon tona kadar çıkan yakıt ikmali 2019'da 2,5 milyon tonun altına düştü.

Normalde sektör olarak biz diyoruz ki, 2019'da Boğaz'dan geçen gemi sayısı 40 bine düşer ama biz 3,5 milyon tona çıkamaz. Gelişmeyi devam ettirmemiz gerekiyordu. Bizim 2020 için çalışmalar yapıyor olmamız lazımdı.

Bu çalışma grubu ayrıldıktan (ortak toplantılar) sonra barge'lar el değiştir-



meye başladı. 2015'ten beri 60 küsur tane seminer yapmışım. Bunun 16'sı DTO bünyesinde yapılmış. 2'si de Armatörler Birliği'nde yapılmış. Bunların hepsinde de scrubber vurgusu yapmışım. 2016'daki konuşmamda demişim ki, "...Scrubber gemilerin yüzde 20'si tarafından takılacak. Burada 25 milyar dolarlık bir pazar var. Hepiniz bir araya gelin bu teknolojiye yatırım yapın." Şu anda Çin'in hedefi pazarnın yüzde 60'ı, biz yüzde 10'unu alsaydık 2,5 milyar dolar, bu çok büyük bir rakam. Hiç kimse dinlemedi. 2017'de scrubber üreticilerini çağırdık. GİSBİR'i de bilgilendirdim konu hakkında, oradan da birisi gönderildi. Sonuç olarak ilerleme olmadı.

### Neden bu ve benzeri konularla ilişkiniz olmadığı halde vazife edinin uğraşıyorsunuz? Amacınız nedir?

Gemiye dair yapılan yatırım ne kadar iyi olursa bizim işimiz de o kadar iyi olur. Topyekûn bir kalkınmadır bu. Kumanyacı da kazanır motorcu da gemi tedarikçisi de... 16 milyon insanın yaşadığı, iki uluslararası havalimanı olan, bitişğinde 80 tersanesi olan başka bir şehir de yok, ülke de yok. İstanbul'u İstanbul yapan Boğazlardır, Boğazları da boğaz yapan üzerinden geçen ticaret filosudur. Biz bu durumdan maksimum verimi almamız lazım. İskandinavlar denizcilikte çok iyiler çünkü coğrafi konumları çok kötü, bizim konumumuz çok iyi o halde bizim de ikmal kaynaklarımızın çok iyi olması gerekir.

2001'de Derneği ilk kurduğumuzda bunker konferansı yapmaya karar verdim. O dönemde Ukrayna'da, İtalya'da ve Pire'de uluslararası konferans düzenleniyordu. O dönem bize dediler ki, "Bırakın zaten biz yapıyoruz, biz devam edelim, siz daha Boğazları bile kullanamıyorsunuz." Biz ilk konferansı yaptık ardından 5'inciden sonra Pire ve Ukrayna'daki konferanslar iptal oldu. Çünkü biz çok daha iyi ve çok daha

nitelikli kalabalık ile yapıyorduk. Nitekim, 2015 senesinde de bazı firmalar scrubber fırsatını görüp işe girişlerdi şimdi 2 milyar dolarlık bir gelir olacaktı.

### Neden dikkate alınmıyorsunuz?

Benim yaşadığım en büyük sıkıntı, olayların ticari kaygı ve kişisel problemlere indirgenmesi. Ben hiçbir zaman o oyuna düşmek istemiyorum. Mustafa (Muhtaroğlu) Bey'i hiçbir zaman hedef almıyorum. Bir sorun olduğunda Tamer Bey'e yani doğrudan DTO'ya "Bu yaptığınızın sektöre zararı var bunu yapmayın" diyorum. Ben onlara yapmayın dedikçe onlar da "yapanız" diyorlar. Onların oradaki misyonu birilerini kayırmak değil, sektörü geliştirmek. Bunu yapmadıkları zaman görevi kötüye kullanmış oluyorlar.

Bu sektöre yüzde 30 katkısı olmuş ve bunu sadece ülkesi adına iyilik için yapmış olan birisine (Altan Köseoğlu) hakaret ediliyor. Hadi Mustafa Bey'in karakteri gereğince böyle davranması çok normal. Ben bunu eleştiremem. Ama DTO, bunu yapana sorumluluğu dâhilinde müsamaha gösteremez. Bu üyesine ceza verip kendisini meclisin seviyesine çekmedikleri için DTO'yu o adamın seviyesine indirdiler.

### Nedir ANNEX İstanbul mevzu, bu ısrarlı itirazınız neye?

IMO'nun, 2020'nin ana noktası MARPOL IV. Bu kısıtların geleceği belli olduktan sonra ikmal konusunda ciddi sıkıntılar olacağı düşünüldü. Biz bu konuda 2015 yılında bir çalışmaya başladık. Herkes 2020'yi bir tehdit olarak gördü. Ben bunu büyük bir fırsat olarak gördüm ve sektördekilere söyledim. Limanlar arasında, yaptığımız yatırımlardan dolayı en avantajlı olanın biz olduğumuzu söyledim. En iyi ve doğru ürünü getirelim dedim. Limanlarımıza olan güvenin daha da artacağını ve 3,5 milyon olan hedefimize ulaşacağımızı söyledim.

Nisan 2018 de sorunsuz geçiş ve



2020 sonrasında bu yeni yakıtların kullanımını için çalışma yapılması amacıyla DTO'nun bir kararı ile Oda'da İstanbul Bunker 2020 Grubu kuruldu. Ağustos ayında "ANNEX İstanbul" çıktı. Baltık ve Uluslararası Denizcilik Örgütü (BIMCO) Bunker İkmal Standart Kontratı hazırlandı.

Bu grubun üyeleri demişler ki, "Biz BIMCO'yu kullanacağız ama sonunda da ANNEX İstanbul diye bir ek kullanacağız." O ekte de deniyor ki, "Yakıt ikmal sırasında numune alınacağı zaman, numune geminin manifoltundan değil, barge'tan alınır. Gemiden alınmaz. Gemiden alınan hiçbir numune kabul edilmez. Eğer bir dava konusu olursa, gemiden daha sonra alınan numuneler yine kabul edilmez."

#### ANNEX İstanbul'un faydası/zararı nedir?

Bir senaryo çizelim. Gemi İstanbul'a geldi. Yakıt ikmal yapılacak. Elinde düşük kükürtlü yakıt olmayan ama hile yapmak isteyen birisi düşük kükürtlü bir numune hazırladı ve "BIMCO Kuralları'na uyuyorum" dedi. İkmal bitti numuneler imzalanacak. Geminin manifoltundan aldığı numuneler kabul edilmiyor ve ANNEX İstanbul kastediliyor. Ve kendi hazırladıkları numuneyi (barge'tan) veriyorlar. Armatör numuneyi incelediğinde onay alıyor ama Rotterdam'a gittiğinde tankerindeki yakıtın yüksek kükürtlü olduğu söyleniyor. Armatör de numuneyi İstanbul'dan aldığı söylediği zaman kendisine İstanbul'un MARPOL VI'ya taraf olduğu ve BIMCO kurallarını tanıdığı söyleniyor. Armatöre numuneyi kabul etmeyip geminin manifoltundan numune alması gerektiği söyleniyor ve 2 milyon euro ceza kesiliyor. Armatör P&I kulübünü anıyor ve orası tarafından da kurallara uymadığı için sigorta kapsamına alınmıyor. Bu nedenle Armatör de İstanbul'u "kötü liman" olarak işaretleiyor. MARPOL VI'da gemi sahiplelerine numuneyi gemilerin manifoltundan alınmasının önü açılırken, ANNEX İstanbul bunun tam tersini yapıyor. Mustafa Muhtaroglu zaten Gemi Yakıt İkmalcileri Derneği'nde de ANNEX İstanbul tarzı bir protokol yapılmasını istiyordu.

Sen yatırım yapıp filonu ve işini geliştireceğine, doğru olan ve işleyen bir kuralı, hile yapılmasına uygun bir şekilde niye değiştiriyorsun? Kabul edilebilir mi? Kesinlikle hayır.

#### Bu işle işgal edenler niye uyarımadılar, engellemediler?

ANNEX İstanbul'u yurtiçinde Ana-

dolu Ajansı ile duyurdular, yurtdışında da DTO adını kullanarak duyurdular ve ardından ağustos ayında yürürlüğe soktular. Ekim ayında IBIA Konferansı'nda bu durumun düzeltilmesi gerektiğini söyledim. Ben orada açılış konuşması yaparken Tamer (Kıran) Bey ve Şadan (Kaptanoğlu) Hanım salonu terk etti. Ben orada yurtdışından gelen konuklara rezil olmamak ve İstanbul'a kötü liman algısı oluşmaması adına bu durumun düzeltilmesini, İstanbul'da MARPOL VI Kuralları'na göre ikmal yapılacağını konuşmamda belirttim. Daha sonra DTO'ya bu durumun düzeltilmesi gerektiğini söyledim, fakat hiçbir düzenleme yapılmadı. Ardından 22 Kasım'da basın bildirisini yayımladım, DTO'ya da bir yazı gönderdim. Sordum, "Siz bu ANNEX İstanbul'u hangi kararlarla onayladınız, hangi kararlarla yurtdışında duyurdunuz, hangi kararlarla Türkiye Cumhuriyeti sularında uygulamaya koydunuz?" Bir hafta cevap gelmedi. Ben ardından bir yazı daha yolladım. "Bunu hazırlayanlar kimlerdir? Bunu onaylayanlar kimlerdir? Bu IMO Kuralları'na ve T.C. Kanunlarına aykırıdır. Biz bu konu hakkında yasal işlem başlatacağız," dedim.

DTO, 1 hafta sonra, "Bizim ANNEX İstanbul'dan haberimiz yok, duyurulmasında yer almadık. Biz T.C. Kanunlarının dışında hiçbir şeyin içinde olmayız" dediler. Telefonla aradım, "Siz Deniz Ticaret Odası Dergisi'nin son iki sayısını lütfen okuyun, Mustafa Bey işte o toplantılarda, derginizdeki bu konu hakkında bahsetti," dedim. Bir dolandırıcılık olduğu zaman yabancı armatörler olaya şirket bazında bakmaz. "İstanbul'da böyle kötü işler oluyor" derler. ANNEX İstanbul bizim yıllardır uğraştığımız, geliştirdiğimiz her şeyi çöpe attı.

MARPOL VI'nın uygulanması Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı'na aittir. O dönem UAB Denizcilik Genel Müdürü Ahmet Selçuk Sert, bunun hakkında bir yazı gönderip, "Türkiye'de bu kurallar uygulanacaktır, örnek (yakıt için numune) geminin manifoltundan alınacak" dedi. Maalesef hâlâ bunun tersi uygulanıyor. DTO, ANNEX İstanbul'u "sahte" olarak duyurdu.

#### BIMCO onun kuralları algısı yaratın bu sahte Ek'e nasıl izin verdi?

DTO Yönetim Kurulu'nda BIMCO'nun Başkanı var. Her şeyden de haberi var. Şadan (Kaptanoğlu) Hanım'ın yerinde ben olsam, "bari ben başkanken yapma" derim. Bu kişiye söz geçiremiyorlar.

Türkiye'de gemi ikmal sektöründe

lisans sahibiyse ve yurtdışından depolara ürün getirecekse fuel oil'i mazotla inceltirsiniz ve denizcilik yakıtı olmayan bir yakıtı getirip kullanmazsınız. Dünyada ham petrol tüketimi 4 milyar ton, 4 milyar tonun 500 milyon tonu fuel oil, bunun da 250 milyon tonu gemi yakıtı olarak kullanılıyor. IMO Kuralları gereği kükürt oranının yüzde 0,5'in altında olması lazım. Yüzde 70'i yüzde 5 kükürtlü, yüzde 29'u yüzde 2, yüzde 1'i de yüzde 0,5'in altında. Bu konuda en iyisi Venezuela, Brezilya, Angola, Kuzey Afrika'da ve Türkmenistan'da çıkıyor. Yüksek kükürtlü yakıtın oranının çokluğundan dolayı kükürt oranlarının düşürülmesi için deniz yakıtı olmayan fuel oil'le karıştırılması gerekiyordu. Biz de 2018 yılında Ticaret Bakanlığı'na gidip bu konuyla ilgili bir çalışma yapılmasını istedik. Bakanlık da ilgilendi. Gümrükler Genel Müdürlüğü'nü görevlendirdi ve sektör yetkililerinin toplanmasını istedi. Ben de bütün sektörü davet ettim aynı iletive Daire Başkanı Sayın Nevzat Bozkurt'u da cc'ye ekledim. Toplantıya 20 kişi beklerken sadece 3 kişi geldi. TÜRKLİM'den bir kişi, ben ve Dernek'ten bir kişi geldi. Sonra Dernek'te (GYİD) bir toplantı yaptık ama ona da Dernek üyeleri dışında gelen olmadı.

Sonra biz kuralları çıkardık uygulamaya koyduk. Türkiye için çok önemli bir çalışmaya idare ile imza attık. Kural gereği, "Türkiye Cumhuriyeti'ne bağlı bir firma, 2 senelik bunker lisansı olan ve fiilen bunkercilik yapmış ve bu işi geçmişi temiz şirketler yapsın, teknik kurallara da uysun" dendi. 3 Mart'ta kuralla ilgili gelen bir şikâyet üzerine Müdürlük'te toplandık, bu sefer 20 kişinin hepsi vardı. Şikâyet gerekçesi ise Mustafa Bey ve Unerco isimli bir şirketle çalışmak isteyen bir Lübnanlı şirketin kuralları gereğini karşılamamasıydı. Mustafa Bey, "Tamer Bey'in selamı var" deyip söze başladı.

#### Ben Tamer Başkan'ı biraz tanıdım bu kendilerinin tarzı değil. Bu notu düşeyim. Sonra?

Mustafa Bey, "Siz bunu Gemi Yakıt İkmalcileri Derneği'nden Deniz Eraydın ile hazırlamışsınız, biz bu Derneğe üye değiliz, bizim sektörümüzü temsil etmiyor. Biz DTO'dayız, bunkercilerin hepsi bize üye, sektörü biz temsil ediyoruz. Sektörün talebi, bunun herkesin yararlanacağı şekilde olmasıdır" dedi. Ben kendisine herkesi davet ettiğimizi, kuralları Avrupa'dan ve dünyadan örnekleri baz alarak hazırladığımızı ve

uygulamaya koyduğumuzu belirttim. O arada Mustafa Muhtaroglu söze girip "Bize haber verilmedi, bilgilendirilmedik" dedi ve kendisine cevabı Saire Başkan Nevzat Bey verdi. "Size gönderilen davetiye maillerinde ben de cc'deydim, 'gelmeyeceğinizi' söylediğiniz maili de gördüm" dedi.

Ben de, "Sektör temsilcisi olarak toplantılara katılmadınız ve burada devrim niteliğinde uluslararası rekabet ortamında Türk şirketlerini koruyacak el birliğiyle bir değer oluşturmuşuz ama siz kendi menfaatleriniz için bunu bozmak adına DTO kimliğinizi kullanıyorsunuz. Biz şimdi neden bunu bir Lübnanlı şirket için bozalım..." dedim.

O toplantılara katılmama sebepleri de ANNEX İstanbul'u oluşturmak için sıkı bir şekilde çalışmış olmaları. IMO Kuralları'na ve T.C. Kanunlarına uygun olmayan bir şeyi oluşturup uygunsuz bir şekilde yayımladılar ve uygulamaya soktular. Orada işleri bitince menfaatleri için bu konuya geldiler.

Ben daha sonra DTO'nun Mustafa Bey'in menfaatlerini yineleyen bir yazı gönderdiğini duydum ama doğru olmadığına inanıyorum, doğrusu çok uygunsuz bir davranış olur.

DTO'nun çatısı altında böyle bir oluşuma gidilmiş, haberi olmadan Oda'nın adı kullanılarak yayımlanmış ve uygulamaya gidilmiş. Bu sahtecilik. Ben kendi şirketimde bir çalışanımın bu tarz bir hareketi olsa kendisini mahkemeye veririm. Bu üyelerine hiçbir şey yapmadılar ve 3 Mart'ta da temsilci olarak o toplantıya bu kişiyi gönderdiler. Ben orada Gemi Yakıt İkmalcileri Derneği Başkanı olarak DTO'nun bu tavn nedeniyle sektörümüzdeki bilirkimliği kaybettiğini söyledim.

Son iki senede sektörümüze çok zarar verildi. Tamer Bey'e de söyledim bunu. "Siz insanların ekmeği ile oynadınız" dedim.

#### Tamer Başkan hukuksuzluğa müsaade etmez, siz de tanıyorsunuz kendisini. Bu konu bir dübbittiye mi geldi?

Denizcilik sektöründe bu ülkeye para kazandıran, devletten teşvik almayan, aldığı teşviki hibeye çevirmeyen, kendi gücüne dayanan ender sektörlerden birisidir. Denizcilik sektörünün başındaki bir lider neden zarar verilmesine izin veriyor? Her şey ortadayken belgeleriyle, bu kişiyi neden cezalandırmıyor?

#### İsyanınız buna mı?

Türkiye'deki deniz ikmal sektörünü iyi günler beklemiyor. Kumanyacıyla

la, yedek parçacısıyla, tedarikçisiyle vs. tahmin ettiğimizden maalesef çok daha kötüye gidecek. Oysa ki biz hepimiz için bir değeriz.

IMO "ben yakıtlardaki sülfür oranını indiriyorum" dedi. Fuel oil ile ilgili bir şey söylemedi. Yeterli mazot var ama yeterli fuel oil yok. Mazotun kükürt oranı rafinede düşürülebilir. Fuel oil için böyle bir ünite yok. Birçok ülkede projeler var. Norveç'te bir fuel oil rafinerisi üretilmiş. IMO iki tarih koymuştu 2020 ve 2025. Herkes "2025'e ertelenir yeterli yakıt yok" dedi. 2017'de "tarih 2020" dendi, "ama yakıt yeterliliğine bakılması gerekiyor" da dendi. Herkes 2025 diye düşündü tekrar. 2018'de yakıtın yeterli olduğu ve tarihin kesin olduğu açıklanınca herkes işin ciddiyetinin farkına vardı.

Şöyle bir konu var. Bu rafinerinin projelendirmesi 1 sene sürüyor. Finansmanı için para bulunması da 1 sene, kurulması ise 3-4 sene sürüyor. Yatırımlar 2018 senesinden sonra başladı. Yani 2024'te bu ürün piyasada olacak. Konu şu, bu 3 sene boyunca dünya ne yapacak?

Ürünlerde stabilite ve compatibilite oldukça önemli bir de içerisindeki metaller söz konusu. Bununla ilgili armatörlerin muteber şirketler ile çalışması gerekiyor. Ama armatörler maliyet odaklılar ve kullanılmayacak ürünleri ucuz diye alabilirler. Bu kötü yakıtı hazırlayanlar yakıt yüzünden sıkıntı yaşamamak için kendi 'terms and conditions'larını da hazırlıyorlar ve armatörleri mağdur ediyorlar.

Armatörlere geçtiğimiz günkü Webinar'da da söyledim "Yanlış yapanlar belli, neden onlardan almaya devam ediyorsunuz?" diye... "ANNEX İstanbul'u kullanan iki tane firma var siz bu firmalara nasıl bir yaptırım uyguladınız?" dedim.

Şimdi ortaya Koster Projesi attılar. Bakan konuştu, Binali Yıldırım konuştu, ama ortada yine elle tutulur bir şey yok. Göstermelik, tamamen yasak savmak için yapılmış bir çalışma. Oradaki insanların bir kısmı, oradaki ilişkisini kullanarak kendi işi ile ilgili direkt meslektaşlarının bilmediği veya fark edemediği birtakım avantajlar elde etme peşine düşmüş. Sektör umurunda mı? O mantıktaki insanla hiçbir şey yapamazsınız.

2020'de biz sahip olduklarımızı kullanarak sınıf atlayacaktık. Şimdi sırf bu hatamızdan dolayı sınıf atlamayı öbür limanlar yaptı. Bu ülkemiz adına çok üzücü değil mi?

# Asya Pasifik'te büyük oyun

**Koronavirüs pandemisi sonrası dünyada yeni normale geçiş süreci hızla devam ederken, Asya-Pasifik Bölgesi'nde ABD ile Çin rekabeti her geçen gün küresel gündemi daha çok meşgul ediyor**

MDN | Tarafklar bölgede askeri, siyasi ve ekonomik düzlemde hamle üstüne hamle yapıyor. Çok boyutlu bir satrancın oynandığı bölgenin yeni bir "soğuk savaş dönemine" evrilme olasılığı ise her geçen gün artıyor. Görünen, ABD ile Çin topyekûn bir stratejik mücadeleye girişmiş durumda...

## Yeni bir soğuk savaş mı?

Mayıs ayı sonunda Çin Dışişleri Bakanı Wang Yi, "ABD'deki bazı güçler Washington-Pekin hattında yeni bir Soğuk Savaş başlatıyor" açıklamasını yaptı. Böylece SSCB'nin çöküşünden 30 yıl sonra soğuk savaş tabirini hatırlamak durumunda kaldık.

ABD'nin son dönemde Çin'e yönelik eleştiri ve suçlamalarının ivmelendiğini ve bu durumun Çin tarafında rahatsızlık yarattığını ifade eden Wang Yi'nin "ABD'deki bazı siyasi güçler Çin-ABD ilişkisini rehin aldı ve iki ülkeyi Soğuk Savaş'a sürükledi. Washington siyasi virüsten etkilendi" açıklaması önemli. Anlaşılan iki ülke arasındaki sorunların müzakere ve diyalog yoluyla çözümü gün geçtikçe zorlaşıyor.

## ABD'nin güç gösterisi

ABD Başkanı Trump'ın Çin'e karşı başlattığı ticaret savaşı iki ülke arasında stratejik mücadeleye dönüşürken, Hong Kong ve Güney Çin Denizi'ne askeri konuşlanmalar nedeniyle tırmanan gerilim, haziran ayı başında ABD Donanması'na ait üç uçak gemisinin (USS Nimitz, USS Ronald Reagan ve USS Theodore Roosevelt) üç yıl aradan sonra bölgeye gönderilmesi ile tavan yaptı. Associated Press haber ajansına göre ABD'nin aktif 11 uçak gemisinden 3'ünü eşzamanlı konuşlandırması bir güç gösterisi anlamına geliyor.

Küresel fabrika haline gelen Çin, iktisadi açıdan ABD'yi geçmiş durumda. Çin, Kuşak Yol İnisiyatifi ile esasen karadan ve denizden jeopolitik etki alanını genişletmek istiyor. Son dönemde güçlü bir donanma kurma girişiminin arka planı, denizdeki çıkarların korunabilmesi. Çin ayrıca, ABD'nin küresel güç titrinin sembolü olan hegemonik deniz gücünü karşılayabilmek istiyor. Zira, Çin'in Asya'dan Afrika ve Avrupa'ya uzanacak kara ve deniz ipek yollarına karşı ABD'nin devasa deniz gücü

önemli bir engel, hatta tehdit.

ABD'nin izlediği strateji açık ve net. Çin'i kendi bölgesinde çevrelemek ve mümkün olduğunca tecrit etmek. Çin'i güneydoğusundan Japonya, Güney Kore, Filipinler, Tayvan, Tayland ve Avusturalya yayıyla çevrelemeye çalışan ABD, Hindistan üzerinden de BRICS bloğunda gedik açmak istiyor. ABD'nin benzer çevreleme stratejisini Karadeniz, Baltık, Doğu Avrupa ve Balkanlar üzerinden Rusya'ya karşı da uygulamak istediğini hatırlatalım.

Bu noktada ABD'nin Mayıs ayı sonunda Çin'e karşı hazırladığı yeni strateji belgesi öne çıkıyor. ABD'nin Çin'e yönelik evrilen stratejisinin ipuçlarını veren "ABD'nin Çin Halk Cumhuriyeti'ne Stratejik Yaklaşımı (United States Strategic Approach to The People's Republic of China)" konulu raporun içeriği dikkat çekici. ABD'nin küresel hegemonyasını sürdürmeyi önceleyen rapor, her hâl ve kârda Çin'in yeni bir dünya düzeni kurmasını engellemeyi hedefliyor.

## Çin'in Hong Kong hamlesi

ABD'nin agresif hamlesine Çin'in yanıtı gecikmeksizin Hong Kong üzerinden oldu. Çin, Ulusal Halk Kongresi'nde kabul ettiği "ulusal güvenlik yasa tasarı" ile her ne kadar terörle mücadeleyi öncelediğini vurgulasa da dünyanın önde gelen finans merkezlerinden biri olan ve yarı özerk statüye sahip Hong Kong'da Atlantik güçlere şah çektir. Yasa tasarı, 1997 yılında İngiltere'den Çin'e devredilen Hong Kong'da "bir ülke iki sistem" anlaşmasıyla garanti altına alınan de-facto durumu tehdit etme ve Çin'in nüfuzunu pekiştirme potansiyeline sahip.

Çin'in hamlesi esasen ekonomik tandanslı. Hong Kong'un özerk statüye sahip olması burayı uluslararası şirketler için cazip kılıyor. Hong Kong'un bu statüsünü kaybetmesi, ABD ile yıllık 67 milyar dolarlık ticaret hacmini de tehlikeye atabilir. ABD'nin, Hong Kong'un ithal ettiği mallarda sıfır gümrük vergisi uyguladığını hatırlatalım.

## ABD'nin Uygur yasa tasarı

İki ülke arasında karşılıklı hamleler aralıksız devam etti. 15 Mayıs'ta Senato'da, 27 Mayıs'ta Temsilciler Meclisi'nde onaylanan, Çin'in Sincan Uygur Özerk Bölgesi'ndeki Müslüman azınlığa yönelik insan hakları ihlallerini kınayan ve bazı Çinli yetkililere yaptırım uygulanmasını öngören yasa tasarı 18 Haziran'da ABD Başkanı Trump tarafından imzalandı. Tasarı ayrıca, ABD Dışişleri Bakanlığı'nın bölgedeki insan hakları ihlalleri için bir rapor hazırlaması da talep ediliyor.

ABD'nin Çin'e karşı izlediği bütüncül ve sistematik stratejinin önemli bir halkasını oluşturan Sincan, Çin'in yumuşak kamı. Nitekim Çin Dışişleri

Bakanlığı'ndan yapılan yazılı açıklamada, yasa tasansının onaylanmasına sert tepki gösterildi.

Sincan'ın Çin'in iç meselesi olduğu ve dış müdahaleye izin verilmeyeceği vurgulanan açıklamada, "ABD'ye bir kez daha hatalarını acil olarak düzeltme ve Çin iç meselelerine müdahale amacı taşıyan ilgili tasandan vazgeçmesi çağrısı yapıyoruz. Aksi halde Çin kararlı bir şekilde direnecektir ve bu durumdan doğacak tüm sonuçlara ABD katlanmakla yükümlüdür" ifadeleri kullanıldı.

Sert tonlu açıklamada ayrıca, Çin'in Sincan politikasına 'kötü niyetle saldırı' yapıldığı belirtilerek, Çin'in içişlerine büyük ölçüde müdahale edildiği gibi uluslararası hukuk ve uluslararası ilişkilerin temel normlarının da bariz bir şekilde çiğnendiği vurgulandı.

## Alman Dışişleri Bakanı Maas: Çin gelecekteki süper güç

ABD ile Çin arasındaki gerilimin AB'ye yansımaları Almanya Dışişleri Bakanı Haiko itiraf etti. Çin'i gelecekteki süper güç olarak nitelendiren Maas, Avrupa Birliği'ni (AB) Pekin'e yönelik ortak bir strateji oluşturmaya çağırıyor.

ABD'nin askerini Almanya'dan çekeceği yönündeki iddiaların iki ülke arasındaki ilişkileri gerdiği dönemde konuşan Maas, "Biz Transatlantik ittifak içinde yakın ortaklarız. Ama bu ilişki karmaşık" ifadesini kullanarak "Eğer iş, Amerikan güçlerinin bir kısmının geri çekilmesine kadar varırsa, bunu bir kenara not edeceğiz" uyarısında bulundu.

Bakınız Avrupa, transatlantik ilişkilerinin durumu karmaşıklarırken, ABD ve Çin arasında seçim yapmak ya da buna mecbur bırakılmak istemiyor. Maas'ın ses getiren beyanatının arka planında bu perspektif yatıyor. Temmuz ayı başında AB Dönem Başkanlığı'nı devralacak Almanya'nın tutumu belirleyici olacak. Zira Çin, Almanya için çok büyük bir ekonomik ortak, üstelik Almanya en fazla ihracatını Çin'e yapıyor.

Muhtemeldir ki Almanya, dönem başkanlığı esnasında AB'yi ortak bir Çin politikası etrafında buluşturmaya deneyecek. Ez cümle yeni dönemde ABD ile Avrupa'nın ilişkisi Çin faktörü üzerinden şekillenecek.

## NATO'nun tutumu

17-18 Haziran tarihlerinde düzenlenen NATO Savunma Bakanları toplantısında Çin'in gündeme gelmesi şaşırtıcı olmadı. Son dönemde Çin, NATO'nun potansiyel bir rakibi sıfatıyla tanımlanıyor. Toplantı sonrası NATO'nun her türlü tehdide karşı savunmaya hazır olduğunu belirten Genel Sekreter Stoltenberg, nükleer alanda NATO'nun Rusya ile aynı faaliyetlerde bulunmadan cayıncılık ve savunma gücünü korumaya devam edeceğini, Çin'in de

önemli bir askeri güç olarak küresel silahsızlanma kontrolüne katkı sağlaması gerektiğini ifade etti.

Daha önce Alman Marshall Fonu tarafından düzenlenen bir etkinlikte, NATO'nun küresel ilişkilerde daha büyük bir siyasi rol üstlenmesini ve Çin'in yükselişi karşısında Asya-Pasifik Bölgesi'ndeki diğer ülkelere daha fazla yardımcı olmasını istediğini belirten Stoltenberg, "NATO'yu Çin'e karşı sadece askeri değil, aynı zamanda siyasi bir araç haline getirmek istediğini vurgulamış, Çin'in yükselişle küresel güç dengesinde radikal bir değişim yaşanabileceğini dile getirmişti.

Yakın gelecekte ABD ile Çin arasındaki mücadele kaçınılmaz olarak NATO'yu daha çok meşgul edecek. ABD'nin Çin ile rekabetine NATO'yu daha yoğun müdahil etme teşebbüslerini sıklıkla göreceğiz. NATO, Çin'e karşı Avustralya, Japonya, Yeni Zelanda ve Güney Kore gibi ortaklarla ilişkilerini ivmelendirecek. Tıpkı Karadeniz'de Rusya'ya karşı Ukrayna ve Gürcistan üzerinden yaptığı gibi...

## Çin ile Hindistan arasında neler oluyor?

Haziran ayında Çin ve Hindistan arasında büyük bir askeri gerilim yaşandı. Dünyanın en kalabalık nüfuslarını barındıran ve nükleer güç olan iki BRICS ülkesinin sınırlarında yaşanan gerilimde onlarca asker hayatını kaybederken, gözler bölgedeki sıcak gelişmelere odaklandı.

Çatışmaların yaşandığı tartışmalı Ladakh Bölgesi'ndeki Galwan Vadisi, Hindistan'ın Çin sınırında bulunuyor. Çin ve Hindistan arasındaki 3 bin 500 kilometrelik sınır hattının büyük bölümü, iki ülke arasında egemenlik tartışmalarına neden oluyor. Pekin yönetimi, "Güney Tibet" olarak adlandırdığı Hindistan'ın Arunaçal Pradeş eyaletindeki 90 bin kilometrekarelik toprakta hak iddia ederken, Yeni Delhi yönetimi ise Aksai Chin platolarını kapsayan 38 bin kilometrekarelik alanın Çin tarafından işgal edildiğini savunuyor.

Tarafklar, uzun yıllardır süregelen görüşmelere rağmen egemenlik ihtilaflarını çözemeyen, iki ülke arasındaki gerilim, 2017'de Çin'in bölgedeki bir sınır yolunu tartışmalı bir platoya uzatmaya çalışması üzerine artmıştı. O günden beri sakin seyreden meselelerin ansızın askeri bir krize evrilmesi zamanlama olarak manidar.

BM tarafından, sınırdaki şiddet ve ölüm haberlerinden endişe duyulduğu ve her iki tarafa itidal çağrısı yapıldığı açıklanırken, Kremlin Sözcüsü Dmitriy Peskov, Çin-Hindistan sınırındaki gerginlikten Moskova'nın endişe duyduğunu belirtti ve taraflara sorunu müzakere etme çağrısı yaptı. Tansiyonun biraz düşmesi üzerine Çin, Hindistan ile sınır bölgesindeki sorunu banşçıl yollarla çözmek için anlaşmalarını açıkladı.

## Çin'in yükselişini Hindistan ile baskılamak

ABD ile Çin arasında devam eden stratejik mücadeleye ve ABD'nin Çin'i çevreleme, baskılama çabalarına bütüncül yaklaşığımızda, Çin-Hindistan arasında sınır krizinin yaşanması şüphesiz bir tesadüf değil.

ABD, Çin'e karşı Hindistan'ı yanına çekmek, hatta BRICS bloğundan koparmak istiyor. Çin'in genişleme potansiyelinin hegemonyasını tehdit ettiğini ve bu tehdidi tek başına karşılayamayacağını öngören ABD cepheyi genişletmek istiyor. Kısaca ABD, Çin'in yükselişini dengelemede Hindistan'ı bir kaldıraç olarak kullanmak ve cesaretlendirmek istiyor.

## BRICS duvarında onarlamaz bir delik açmak

Pakistan ve Hindistan gibi kadim iki hasmın aynı anda BRICS'e girişi, esasen Rusya ve Çin'in jeopolitik başarısıdır. Bu süreçte Çin, Pakistan'ı, Rusya ise Hindistan'ı motive etmiş, böylelikle iki ülke arasındaki uzlaşmaz çelişki aşılımıştır.

Türkiye'nin stratejik ortağı ve koşulsuz dostu olan Pakistan, ABD'den uzaklaşmak istemektedir. Bu nedenle yüzünü iyice Çin'e dönmüştür. İki ülke arasındaki çok boyutlu ilişki sistematığı askeri, siyasi ve ekonomik boyutlarda gelişmiş ve her geçen gün daha da artmaktadır. Pakistan, Çin'in kuşak yol projesini desteklediği gibi projenin önemli bir kara ve deniz geçiş güzergâhını oluşturmaktadır.

Modi liderliğindeki Hindistan ise bir taraftan Rusya ile stratejik seviyeli ilişkisini sürdürürken, diğer taraftan ABD başta olmak üzere batıya da ihmâl etmemekte, yüzünü batıda tutmaktadır. Rusya'dan nükleer denizaltı kiralayan, S-400 satın alan Hindistan, İsrail'den de silah satın almakta, esasen İsrail'i Batı ile iyi ilişkiler tesis etmede bir katalizör olarak kullanılmaktadır.

Çin'i kendisine rakip olarak gören Hindistan, kuşak yol projesine mesafeli bir tutum sergilemektedir. Bu nedenle Hindistan, Çin'e karşı manipülasyona açık bir hale gelmektedir. ABD bu karta oynamakta ve Hindistan üzerinden BRICS duvarında bir delik açmak istemektedir. Hindistan ile Çin arasındaki sınır anlaşmazlıkların kontrolden çıkması ve büyümesi durumunda hadiseye Pakistan'ın da Keşmir üzerinden ve Çin'in yanında dâhil olabileceği aşikârdır. Bu durumda Hindistan, Pakistan ve Çin ile karşı karşıya gelecek, bu farazi durum şüphesiz jeopolitik bir kaosu da tetikleyecektir. Son tahlilde, Hindistan'ın tercih ve yönelimlerinde, hatta BRICS'in geleceğinde Rusya'nın etkili ve belirleyici olacağını hatırlatalım.



## A. Yaşar Canca

ycanca@incedeniz.com

### Denizcilik ve Kabotaj Bayramı denizcilik camiasında bilinen, önem verilen ve her yıl 1 Temmuz'da kutlanan bir bayramdır

Eski adı Yüksek Denizcilik Okulu olan yeni adıyla İTÜ Denizcilik Fakültesi'nin mezuniyet törenleri de her yıl bu tarihte yapılır. Temelinde kısaca Türk limanları arasında ticaretin ancak kendi bayrağımızdaki gemilerle yapılması zorunluluğu olarak bilinir.

Kabotaj Kanunu ve getirdikleri ile ilgili çok şey yazılmış, söylenmiş. Özellikle AB görüşmelerinde gereksizliği bile gündeme getirilmiş bir Kanun olan Kabotaj ile ilgili öğrenciliğim dâhil 42 yıldır içinde bulunduğum bu sektörde, içimi sızlatan güncel olayların gönlümde bıraktıklarının gölgesinde Kanun'un benim için ne anlam taşıdığını ifade etmeye çalışacağım.

Bana göre Kabotaj Kanunu; Türkiye Cumhuriyeti Devleti'nin varlığını, bütünlüğünü ve birliğini belirleyen en önemli simgelerden biridir. Anlamı da T.C. Devleti'nin üzerinde var olduğu kara parçasını, çevresindeki denizlerin de bu vatanın bir parçası olduğunu ve de kıyıların egemenlik haklarına da sahip olduğunun ispatıdır. Lozan Antlaşması'nda eksik kalan Türk Boğazlarının egemenlik hakkı da 1936 Montrö Türk Boğazları Sözleşmesi ile tamamlanmıştır.

İlk yıllarda denizlerdeki egemenlik alanları 3 deniz milinden başlayıp daha sonra önce 6 ve 12 deniz miline çıkartılmıştır. Günümüzde münhasır ekonomik bölge tanımı ile bu alan 300 deniz miline kadar uzamıştır. Bu da açıkça göstermektedir ki, ülkelerin etrafındaki denizler en az üstün-

de yaşadıkları kara parçası kadar hayati önem taşımaktadır.

Bir denizci olarak denizciliğin zorluğunu anlatmak için söylediklerimiz, "denizler insanların değil, balıkların yaşama alanıdır" sözü ile anlatılmaya çalışılan durum, "insanların karada rahat yaşama alanı için denizler bu şekilde yaratılmışlardır" olmaktadır... Artık günümüzde herkes tarafından çok iyi biliniyor ki, kara parçasında rahat yaşamak istiyorsanız çevreleyen denizleri de kontrol etmen gerekir.

İşte Kabotaj Kanunu bize bu olanağı vermektedir, çünkü herkesin ortaklık iddia ettiği denizlerin ne kadarının bizim kontrolümüzde olacağı uluslararası sözleşmelerle belirlenirken, kara parçasının yakınındaki denizler anakaraya bağlı sayılmaktadır. Ve o ülkenin bağımsızlığının temel simgelerinden biri olarak kabul edilmektedir. Yakın gelecekteki çatışma ve mücadele alanlarının denizler olacağı aşikârdır. Bu durumu o tarihlerde görerek bize bu imtiyazı sunan Mustafa Kemal Atatürk ve arkadaşlarını şükran ve minnetle anıyorum.

#### O halde şimdi de ruhumu sızlatan güncel tartışmalara gelelim...

Günümüzde çokça dile getirilen ülkemizin stratejik konumunun en önemli unsurlarından biri de ülkemizi batıda ikiye bölen Türk Boğazlarıdır.

Bir ülkenin var olma ve devamlılığının ana sebeplerinden biri de o ülkenin sahip olduğu değerlerini kendi halkına sunabilmesi olduğu gözden kaçırılmamalıdır. Bu bakış açısıyla... Dünyanın en güzel sahillerine ve Boğazlarına sahip ülkemizin, bu güzelliklerini öncelikle kendi halkına sunması devlet olmanın temel gerekçelerindedir. Eğer siz ülkenin güzelliklerini kendi halkınıza sunarsanız, o insanlar da atalarından kalan bu

mirasa gözü gibi bakar ve torunlarına da bu mirası gözeterek emanet eder. Eğer kendi halkımızın kullanımına sunmazsanız halkımızın bilmediği bu güzelliklerin farkına varması ancak elinden alındığında olacağı için insanlarımız neyi kaybettiğinin farkına bile varamaz.

Konuya bu gözle bakıldığında son zamanlarda gündeme gelen "Kanal İstanbul"un yapılması içimizi derinden sızlatmaktadır. Bu tartışmalar göstermiştir ki, "Kanal İstanbul"un yapım gerekçesinde gösterildiği gibi *İstanbul Boğazı'ndaki gemi trafiğinin azaltılarak güvenliğinin sağlanması ve Kanal'dan geçecek gemilerden ücret alınması ile elde edilecek milyarlarca dolar paranın ülkemize gireceği* gerekçeleri *doğru değildir*. Bu iki gerekçe ortadan kaldırıldığında bu bölgenin imara açılarak yabancılara konut satışı yapılacağı ve bu şekilde büyük paralar kazanılacağı en mantıklı gerekçe olarak elimizde kalmakta ki zaten olay da bu şekilde kamuoyu ile paylaşılmıştır.

İşte içimi sızlatan ve ruhumu ezen düşünce ve şüphelerim de tam da bu konuda devreye girmektedir.

Düşünün, en küçük ticari olaylarda kavga çıkararak egemen güçler "Kanal İstanbul"u yaptığımızda ki yap-işlet-devret modelinde de söz ediliyor, yatırdığımız paranın 30-40 katı para kazanmamıza bu kadar rahat nasıl izin verecekler? O halde konuyu başka bakış açıları ile de incelemekte yarar var.

#### Acaba diyorum bu işin içinde başka büyük planlar var da biz mi göremiyoruz?

Bilindiği gibi 2000 yılındaki dönemin Katoliklerin ruhani lideri Papa tarafından yapılan ve 6,5-8 milyon kişinin dev ekranlar aracılığı ile canlı yayınlanan milenyum konuşmasında, açıkça belirttiği bir konu kafamı kurca-

lamaya devam etmektedir. Papa konuşmasında kısaca; Hristiyanlık tarihini anlatırken ilk bin yılın Avrupa'nın, ikinci bin yılın Afrika ve Amerika'nın Hristiyanlaştırıldığını ve 3'üncü bin yılın ise 15-60 kuzey paralelindeki insanların Hristiyanlaştırma dönemi olduğunu açıkça söylemesi üzerine; daha farklı bakış açıları ile çok katmanlı düşünmem gerektiğinin de bilinciyle Vatikan'ın basına yansıyan faaliyetlerini izlemeye başladım.

Mevcut Papa'nın hem dini hem de seküler bir sıfatı olduğu, bu gerekçe ile ülkelere ziyaretler yaptığı bilinmektedir. Bu kapsamda Ülkemize de gelerek Cumhurbaşkanlığı Sarayı'nın resmi açılış törenine "Seküler (Vatikan Devlet Başkanı) Başkan olarak katıldığı" ve bir diğer Müslüman ülke olan BAE'yi ziyaret ettiğini basından öğrendik.

Ayrıca 2019 yılı içinde 1'inci faz ABD-Çin ticaret görüşmelerine dâhil olarak Çin'deki 10-12 milyon Hristiyan'ın hamiliğinin Çin tarafından kabul edilmesi. Bana ilginç gelen diğer bir durum olarak hafızamda yer etmiştir.

Ayrıca 2019 yılı içinde ABD-BAE görüşmeleri sonunda Dubai'de bir Abraham (Hz. İbrahim) anıtı dikilmesi konusunda BAE yönetimi ile anlaşma yapılması da dikkate değer bir diğer konu olarak not edilmeli.

"Peki o vakit, acaba ülkemiz için ne tür planlamalar var?" diyerek düşünmeye başlayınca, Kanal İstanbul'un yapılması ile oluşacak ada zihnimde belirdi. Bu mevzuda bir sürü şey söylendi, yazıldı, çizildi... Ancak hepsinden farklı olarak kendimi, "Bu ada ülkemizin bütünlüğü için olası bir özerklik tartışması sorunu doğurur mu?" diye düşünmekten alamadım.

Geçen haftalarda basına yapılan açıklamalardan anlıyoruz ki, "Kanal İstanbul" güzergâhında 981 bin dönüm arazi yabancılara satıl-

mış.

Kabaca her bir dönüm üzerine bir konut yapıldığını düşünürsek yaklaşık 4 milyonluk bir nüfus artışı çok rahat olabilir. Yine planlardan anlaşılacağına göre bu yerleşimler her milletten olanların ayrı ayrı mahalleleri şeklinde olacak ve 250 bin dolar karşılığı Türk vatandaşlığı verilebilecek...

Adanın eski yerleşimlerinde ki konutlarında fiyatların artıp yabancılara satılması ile bu bölgedeki değişen demografik yapıda Türklerin azınlığa düşmesi çok yüksek bir olasılıktır. Sonra açılacak olan "Kanal İstanbul"un yap-işlet-devret modeli ile yapılacağını da hatırlarsak bu bölgenin egemenliğinin tartışılacağını öngörmemeyi kendi adıma aptal-lık olarak görmekteyim.

#### Sonrasında bu bölgenin özerk bölge olması istenirse...

Çok uluslu mahallelerin yönetilmesi tartışması, Rum Patrikhanesi'nin ekümeniklik istekleri, Filiboz, Rhegion ve Bathonea Antik Kentleri ve yüzbinlerce yıllık Yarımburgaz Mağaraları'na ilave olarak yakında bu bölgede olduğu söylenmeye başlanacak olan Nuh'un gemisinin (yazarın şüphesi) kalıntıları söylemi ile bölgenin otonom bir yapıyla yönetilmesi baskıları ile her geçen gün ülkemizin üzerine gelenebileceğini şimdiden öngörebiliriz. Hele bir de Nuh'un gemisi kalıntıları ispat(!) edilirse ve o alanın turist çekme potansiyeli de gündeme geldiğinde ve kredileri hazır Abraham anıtı dikildiğinde neler olacağını hayâl bile edemiyorum.

İşte bütün bunlar gerçekleşirse ülkenin bütünlüğü ortadan kalkacağından ne yazık ki Kabotaj Kanunu ve sağladığı hakların da önemi kalmayacaktır. Bu durumda ülkemizin en güzel yerlerinde yabancılara ikamet edecekler. Bir süre sonra bu bölgeye Türklerin dahi girmesinin izne tabi olacağını öngörmek son derece gerçekçi olacaktır.

Bu korku ve endişelerimle 1 Temmuz Denizcilik ve Kabotaj Bayramımız kutlu olsun ve sonsuza kadar da var olsun...

## MOL, şirketini korumak için filosundan 40 gemiyi çıkartıyor

Japon nakliye şirketi Mitsui OSK Lines (MOL), Covid-19'un neden olduğu riskli piyasa ortamından şirketi korumak adına yatırım faaliyetlerini yeniden inceledi ve alınması gereken önlemlerin yer aldığı bir plan açıkladı.

MOL, şirketin geleceğini koruma çalışmaları kapsamında, salgının etkilediği pazarlar üzerinde pandemi öncesi ve sonrası dün-

ya ekonomisinin mega trendlerine ilişkin tahminleri araştırdı.

Yapılan analiz sonucunda okyanus taşımacılığı hacminde önemli bir düşüş yaşanmasının ve müşterilerin yatırımlarında kısıtlamaya gitmesinin öngörülebilir bir gelecekte kaçınılmaz olduğunu açıkladı.

Yapılan açıklamada, tanker ve dökme yük pazarnın toparlan-

masının sırasıyla 2021 ve 2022'de olmasının beklendiğini belirten MOL, araç taşımacılığı gibi ticari faaliyetlerin 2023 veya daha sonrasına kadar 2019 seviyelerine dönmemesinin beklenmediğini belirtti.

MOL, yaptığı araştırmanın ardından petrol tankeri, konteyner ve araba taşıyıcı filosunu, kesinleşen 13 gemi dâhil olmak

üzere maksimum 40 gemiye kadar azaltmaya karar verdi. Şirket ayrıca, gemilerini charter sözleşmeleri ve ileriye yönelik navlun düzenlemeleri yoluyla risklerden korunacağını da söyledi.

Yatırım planlarını önümüzdeki yıl için 1,86 milyar doların yansına indirmeyi planlayan MOL, borsada ise işlem gören

hisseler ve gayrimenkul gibi temel olmayan ticari varlıklarını da elden çıkaracaklarını açıkladı.

Şirket, ileride tüm işletmelerini yönetmeyi sürdürebilmek adına enerji geçişinin hızlanmasını ve yenilenebilir enerji kaynaklarına geçilmesini, bunu takiben de dijitalleşmeyi ilerletmeyi ve kendi kendine yeten bir tedarik zinciri geliştirmeyi planlıyor.

# Cem Seven: Müşteri onayıyla yerli ürünler tercih edildi

**Gemi Yat ve İhracatçıları Hizmetleri Birliği Başkanı Cem Seven'e Covid-19 döneminde yaşanan sektörel gelişmelere ilişkin sorular yönelttik**

**Küresel salgın (Covid-19) üyelerinizin üretimindeki işleyişi nasıl etkiledi? Birlik olarak gerek ulusal gerek uluslararası anlamda Covid-19 kaynaklı krizi nasıl yönettiniz?**

Covid-19 salgını her sektörde olduğu gibi gemi ve yat inşa sanayisini de olumsuz etkiledi. Çarpın etkisinin azalmaya başladığı hissedilse bile virüsün ileriye matuf etkisini devam ettirip ettirmeyeceği hususu belirsizlik yaratmaktadır.

Başlangıçta, salgının Avrupa ve diğer bölgelere sıçramadan Wuhan ve çevresinde izole edilebileceği düşünülmüşse de kontrolden çıkarak Çin'in geneline ve de dünyaya yayılması neticesinde üretim ve ihracat yapan tüm sektörler derinden etkilenmiştir.

Ülkemizde de mart ve nisan aylarında vaka sayısının artması ile beraber tersanelerimiz önlemler almaya başlamışlar, gerek vardiya düzeni gerekse diğer aktiviteler ile ilgili önleyici faaliyetleri ön planda tutmaya devam etmişlerdir.

Sağlığın her şeyden önemli olduğunun bilinci ile koronavirüsün çalışanlara iş mahallinde sirayet etmemesi için; mutat dezenfeksiyon işlemleri, yemek sürelerinin uzatılarak, çalışanların aralarındaki mesafenin artırılması, girişlerde ateş ölçümü, servis araçlarında oturma düzenlerindeki değişimler de dâhil olmak üzere birçok uygulama hayata geçirilmiştir.

Birliğimiz, hem Ticaret Bakanlığı'na, hem de diğer bakanlıklarımızın konu ile ilgili sirkülerlerini tüm üyelerimize süratle iletmış, pandemi nedeniyle üyelerimizin karşılaştığı bütün



sorunlar ilgili makamlarımıza çözüm önerilerini de ihtiva edecek şekilde aktif veri analitiği düşüncesi kapsamında sunulmuştur.

**İnşa edilen veya tamiri biten gemi/yatların teslimatlarında ya da üyelerinizin mevcut üretim takviminde aksamalar yaşandı mı? Birliğinizin üyeleri, sürece ilişkin ne gibi önlemler aldılar? Yönetiminizin bu konuda ne gibi girişimleri oldu? Dinamik işleyen bu süreçte hukuki ve finansal sorumluluklar bağlamında karşı karşıya kalınan sorunları ve bunlara getirdiğiniz çözümleri paylaşabilir misiniz?**

Teslim edilecek gemi ve yatların alıcılarının ağırlıklı olarak Avrupa'da mukim oldukları noktasından hareketle, seyahat kısıtlamaları, gerek teknik kabul yapacak ekspertörlerin gerekse "closing" işlemi için alıcılar tarafından yetkilendirilen şirket temsilcilerinin ülkemize gelememeleri nedeniyle teslimler vaktinde gerçekleşmemiş ve tarihlerde öteleme meydana gelmiştir. Gecikmelerin meydana gelmesi ise haliyle, temerrüde düşme ve sipariş iptali gibi ağır sonuçların ortaya çıkabileceği bir zemin

yaratmıştır. Bu kapsamda, birliğimiz, Ticaret Bakanlığı'na başvuruda bulunarak, gemi ve yat inşa sanayimizin mücbir sebep kapsamına alınmasını talep etmiştir. Gemi Yat ve Hizmetleri İhracatçı Birliği olarak, muhtasar ve KDV konularında da ödemelerin mücbir sebep kapsamında ileri bir tarihte ertelenmesi talebimizi de ayrıca belirttik.

Pandemi sürecinde ortaya çıkan bir diğer zorluk ise geç teslimler nedeniyle vadesi gelmiş olan kredi borçlarının ötelenmiş teslimlere göre yeniden yapılandırılması konusuydu. Devletimiz, bu sorunsal için pratik bir çözüm üretmek vadesi gelmiş Eximbank kredilerinin geri ödeme vadesini 3 ay erteledi. Yine bir başka problem ise, uçuş yasakları nedeniyle alıcıların/temsilcilerinin ve de teknik ekiplerinin ülkemize giriş yapamaması konusuydu. Bu minvalde, Birliğimiz, Ticaret Bakanlığı'na 20'den fazla üyesinin başvurusunu iletmıştır. Ülkeye giriş izni alınabilmesi için Sağlık, Sivil Havacılık ve de Emniyet Genel Müdürlüğü ile yazışmalar yaparak, izin talep edilmiş ve başvuru yapan tersanelerimizin bir bölümünün izin-

leri onaylanmış ve müşteriler ülkemize gelmişlerdir. Başvurusu onaylanmak üzere bekleyen diğer tersanelerimizin izinleri de onaylanma aşamasındayken sınır kapıları açılmıştır. Yaşadığımız zor süreçte, geç teslimler nedeniyle sipariş iptalinin olmaması da bizi mutlu etmiştir.

**Çelik, motor, makine gibi gemi inşa sanayinde kullanılan ana malzemelerin ithalat ve ihracatında sorunlar yaşadınız mı? Bu sorunlara getirdiğiniz somut çözüm önerilerinizi paylaşabilir misiniz?**

Gemi ve Yat inşası kapsamında kullanılacak makine ve aksamaların ithalatında süre bazında sorunlar yaşadığımızı söyleyebiliriz. Pandemi nedeniyle tedarikçilerin önemli bir bölümünün Çin'de mukim olması nedeniyle teslimlerde gecikmeler yaşanmıştır. Üyelerimiz, ikame edilebilen bazı ithal ürünler yerine, müşteri onayına istinaden yerli ürünleri tercih etmiştir. Ağırlıklı olarak Norveç'e ihraç edilen özel maksatlı özel yapım gemilerin ise ekipmanlarının bir kısmının Norveç'ten geliyor olması ve de Norveçli üreticilerin de teslimlerde gecikmesi, Norveç'e imalat yapan ter-

sanelerimizin temerrüde düşmesinin önüne geçmiştir.

**Halihazırda üye tersanelerinizde devam eden projeler hakkında bilgi verebilir misiniz? Bu süreçte tamir ve yeni inşa için imzalanan sözleşmeler sektör açısından tatmin edici mi? Dünya genelini etkileyen bu süreci ve devamını deniz nakliyatı ve bağlı gemi, yat ve hizmetleri ihracatçıları açısından, çeşitli tip deniz platformları ve makine üretimlerinin geleceği adına nasıl okuyorsunuz? Covid-19 ile bu küresel pandemi krizi yeni fırsatlar yaratır mı?**

Üyelerimiz, malumunuz, özel maksatlı özel yapım gemiler ile yat inşasında bir hayli başarılı performans sergilemekte. Pandeminin gelecekte nasıl bir seyir izleyeceği tam bilinemediği için, müşterilerimizin önemli bir bölümü bekle gör politikası izlemeyi tercih etmektedirler.

Uzak Doğu bölgesinde yer alan tersanelerin daha az tercih edileceği yönünde bilgiler ediniyoruz. Bu ise krizi fırsata çevirebileceğimizin en önemli göstergesidir. Yüksek mühendislik isteyen, ihracat kg fiyatının 10 Amerikan Doları ve üzeri olan inovatif ürünlere odaklanan gemi inşa sektörümüz; ultra varlıklı bireylere son derece titiz bir çalışma neticesinde yüksek işçilik ve kalite ile teslim edilen mega yatlarımızı üreten tersanelerimiz; sevk sistemlerinde büyük değişikliğin gözlemleneceği gelecek yıllara ait projelerde kuşkusuz ülkemizin büyük gücü olacaktır.

Siparişlerin artan bir ivme ile tekrar hareketlenmesi ise kuşkusuz iyi kurgulanmış bir finans desteğine ihtiyacı artırmaktadır. Alıcılara iş avansı karşılığı verilen ve de yurtdışı bankaları tarafından aval edilmiş teminat mektuplarının yüksek limitler ile kullanılmasının sektörümüzün ihracatını 2 milyar Amerikan Doları seviyelerine taşıyacağını düşünüyoruz.

## Düşünen, karar veren, algılayan ilk gemi Atlantik'i geçecek

Teknoloji grubu Wärtsilä, Mayflower Otonom Gemi (MAS) Projesi için oluşturulan küresel çaptaki şirketler konsorsiyumuna katıldı.

17'nci yüzyılda Amerika karasına giden göçmenleri taşıyan Mayflower gemisinin rotasını izleyecek olan otonom versiyon, Atlantik'i geçen dünyanın ilk tamamen insansız gemilerinden birisi olacaktır.

Denizleri araştırma organizasyonu ProMare'nin liderliğinde yürütülen Proje, ileride taşımacılık sektöründe otonom gemilerin ticaretin bir parçası olup olamayacağına ışık tutacak.

Teknoloji şirketi IBM tarafından geliştirilecek olan yapay zekâ sistemi ile geminin denizlerde algılanması, düşünmesi ve karar vermesi

sağlanacak.

Wärtsilä ise Mayflower için, sert deniz şartlarında yüksek kapasiteli durum kontrolü sağlamak için tasarlanmış, yüksek hızlı ve yüksek çözünürlüklü FMCW K-Band radar (24GHz) RS24 sistemini hazırlayacak.

RS24 radar sistemi, Mayflower'ın yerleşik kameralarına, AIS ve navigasyon sistemleri ile AI kaptanının temel bir parçası olarak çalışacak. AI kaptan, geminin bulunduğu ortamı, uzun vadedeki hedeflerini sürekli olarak değerlendirecek ve denizde, yolculuğu tehlikeye sokacak olası enkaz ve fırtınalara karşı geminin rotasını değiştirecek.

Yeni nesil Mayflower, 2020 yazında deniz denemelerine baş-

layacak ve tamamlandığında yolculuğu otonom nakliyyeyi gerçekleştirme yolunda ileriye doğru atılmış en önemli adım olarak görülecek. Gemi ayrıca oşinografi araştırmaları için esnek ve uygun maliyetli bir platformun geliştirilmesini de desteklemiş olacak; deniz araçları için yeni navigasyon yazılımları ve yenilenebilir enerjili tahrik sistemleri için de bir test vasıtası görevi görecek.

15 metrelik boyu ve 5 tonluk ağırlığıyla küçük ve hızlı bir gemi olacak olan Mayflower, diğer gemilerden ve enkazlardan kaçınabilmek için çevik manevralar yapabilecek. Geminin bunun için sudaki potansiyel engelleri tespit eden oldukça duyarlı kısa menzilli radarını kullanması bekleniyor.





## Suriye tarafından BM Genel Sekreteri'ne sunulan mektup

### Serter Tuçaltan

Dz. Kurmay Albay (E)

**Suriye, 27 Nisan 2020 tarihinde BM Genel Sekreteri'ne Türkiye ile Libya Ulusal Mutabakat Hükümeti (UMH) arasında imzalanan Deniz Yetki Alanı Sınırlandırmasına yönelik Mutabakat Muhtırasına (MM) ilişkin görüşlerini bildiren bir mektup sundu**

Mektup ana fikir olarak Suriye'nin MM'yi hukuki ve siyasi olarak tanımadığı gibi sonuçlarını da tanımayacağını ifade ediyor. Mektupta özetle;

- Ulusal Mutabakat Hükümeti ibaresinin yanında parantez içinde "Müslüman Kardeşler" tanımı kullanılarak UMH ile "Müslüman Kardeşler" arasında bağlantı kuruluyor.

- Suriye'nin taraf olmadığı 1982 Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi (BMDHS) kapsamında, anlaşmanın mutabakatı olmayan üçüncü taraflar üzerinde etkisi olmayacağı belirtiliyor.

- Sınırlandırma yapan devletlerin diğer kıydaşların pozisyonlarını ve görüşlerini de dikkate almalarının gerektiği, bu durum için pozisyon ve görüşlerin alınmasının, Doğu Akdeniz'in istikrar ve güvenliğini sağlamak amacıyla yapılması gerektiği vurgulanıyor.

- Uluslararası teamül hukuku ve içtihatların, savaş ve silahlı çatışma yaşayan bir ülkenin istisnai iç koşullarının istismar edilmesine yol açacak şekilde, böyle zamanlarda

yaptığı sınırlandırma anlaşmalarının kabul edilemez olduğu konusunda mutabık olduğu hatırlatılıyor.

- Anlaşmanın BM Şartının 102'inci maddesi çerçevesinde kayıt altına alınmaması ve BM'nin ilgili birimleri tarafından yayınlanmaması talep ediliyor.

Mektupta ayrıca;

- MM'nin uluslararası deniz hukukunun sınırlandırma ile ilgili prensiplerinin hilafına olduğu, Libya ile Türkiye arasında çıkan bir deniz yetki alanı bulunmadığı, bu nedenle hukuki mesnedinin bulunmadığı anlatılıyor.

- MM ile Yunanistan, GKRY ve Mısır'ın egemen ekonomik haklarına yönelik açık bir saldırı yapıldığı ifade ediliyor.

- Ayrıca, MM ile belirlenen "kıta sahanlığı ve münhasır ekonomik bölgenin" sınırlarının, hayali, hukuk dışı ve kısırtıcı olduğu

iddia edilerek, bölgesel barış ve istikrarı ciddi şekilde tehlikeye attığı, Akdeniz'i bir çatışma alanına dönüştürme riskini taşıdığı belirtiliyor.

- Gelecekte Suriye ile Türkiye arasında bir deniz sınırlandırması yapılması durumunda yasal, politik ve pratik sorunlar oluşturacağı vurgulanıyor.

- Türkiye'ye, MM vasıtasıyla başkalarının haklarını ele geçirmeye çalıştığı, diğer ülkelerin topraklarındaki yasadışı işgalini meşrulaştırmayı amaçladığı suçlaması yöneltiliyor.

Mektubu BM'ye sunulan metin üzerinden değerlendirdiğimizde ilk etapta mak-sadını aştığı, hatta bünyesinde diplomatik üslup ve nezaketin ötesinde, kaba ifadeler taşıdığı söylemek gerekiyor.

Bu yazı kaleme alındığı tarihte Suriye'nin mektubuna henüz bir cevap verilmemekle birlikte, devletin ilgili makamlarının bu mektuba yönelik tepkilerini kısa süre içinde ortaya koyacağını değerlendiriyoruz.

Öte yandan mektupta yer alan bazı yaklaşımlar dikkat çekici. Esasen yapılan hamlenin gerekçesinin ipuçlarını sergiliyor.

Libya ile Türkiye arasında imzalanan MM'nin deniz hukuku bağlamında üçüncü taraf olarak Suriye'yi ilgilendiren coğrafi ve hukuki bir tarafı yok. Ancak mektupta uluslararası hukukun ilgili maddelerinden hareketle Doğu Akdeniz'deki istikrar ve güvenliğe bir bütün olarak atıfta bulunduğu görülüyor. Siyasi saikleri barındıran bu yaklaşım şüphesiz maksatlı. Suriye'nin bu hamlesi Yunanistan ve GKRY'nin politik manevralarını andırıyor.

MM'nin gelecekte Suriye ile Türkiye arasında yapılabilecek bir sınırlandırma etkileyebileceğinin ifade edilmiş olması, zorlama. Türkiye ile Suriye arasında bir deniz yetki alanı sınırlandırma anlaşması olmadığı bir gerçek. Ancak, Suriye ve Türkiye arasında akdedilmesi muhtemel bir anlaşma temelinde siyasi ilişkiler üzerine inşa edilecek. Dolayısıyla bugün itibarıyla gelecekteki bir sınırlandırma anlaşması müzakeresinin nasıl yürütüleceğini öngörmek, böyle bir anlaşmanın olumsuz şekilde etkileneceğini peşinen ifade etmek, günümüzdeki uluslararası ilişkiler ortamı dikkate alındığında ziyadesiyle maksatlı.

Diğer taraftan bir anlaşma müzakeresini öngörmek ama bu anlaşmanın akdedileceği tarafa peşinen olumsuz mesajlar vermek diplomatik açıdan çok da tutarlı bir tavır gibi görünmüyor. Bu durum metnin kaleme alınmasında üçüncü tarafların etkili olduğunu ispat ediyor. Esasen etkili olan üçüncü tarafın/tarafların Türkiye ve Suriye arasında bir anlaşmayı istemediği intibahı yaratıyor.

Metinde yer alan mutabakat zaptının Yunanistan, GKRY ve Mısır'ın egemen ekonomik haklarına yönelik açık bir saldırı olduğu ifadesi ise bu etkinin kim veya kimler tarafından yapılmış olabileceğini tüm çıplaklığıyla ortaya koyuyor.

Son olarak mektubun, kaba bir üslup

ile kaleme alınan ve MM'de yer alan sınırlandırma değerlendiren bölümü ile Türkiye'yi başkalarının haklarını ele geçirmek ve işgalcilikle suçlayan kısmı ise Suriye'den ziyade Yunanistan-GKRY ikilisinin tezlerini ve açıklamalarını hatırlatıyor.

Bu noktada söz konusu mektubun BM Genel Sekreterine sunulmasından 9 gün sonra, 6 Mayıs 2020 tarihinde Yunanistan'ın eski Suriye ve Rusya Büyükelçisi Tasia Athanassiou'yu Suriye Özel Temsilcisi olarak atadığını ve iki ülke arasındaki diplomatik ilişkilerin yeniden başlatıldığını hatırlatalım. Yunanistan Dışişleri Bakanlığının açıklamasında, Suriye'nin yeniden inşa sürecine katkı sağlanmasının planlandığını altını çizelim.

Bu durum mektubun Yunanistan-GKRY ve Suriye arasında yapılan birtakım müzakerelerin sonucunda kaleme alındığını gösteriyor.

Hatırlanacağı üzere GKRY, 2007'de Lübnan ve 2010'da İsrail ile imzaladığı MEB Sınırlandırma Anlaşmalarının ardından Suriye ile benzer bir anlaşma imzalamak ve o yıllarda oluşturmaya başladığı Türkiye karşıtı eksene Suriye'yi de katmak üzere yoğun diplomatik çaba sarf etmiş, ancak Suriye'deki olaylar bu hedefe ulaşmasını engellemiştir.

Aslında gelişmeler 2010 yılında İsrail-Türkiye ilişkilerinin iyi olmadığı bir dönemde oluşan GKRY-Yunanistan-İsrail ekseninin bir benzerinin gelecekte Suriye ile kurulmasının istendiğinin emareleri.

Önümüzdeki dönemde GKRY'nin de Suriye konusunda benzer adımlar atması sürpriz olmayacaktır.

Suriye'nin BM'ye sunduğu metin özette Yunanistan ile Suriye arasında diplomatik ilişkilerin yeniden başlatılmasının ötesinde Türkiye'ye karşı anlayış birliğinin sağlanmasını olabileceğini işaret ediyor.

Libya MM'nin ardından Türkiye'nin Doğu Akdeniz'deki çıkarları, asgari olarak, Mısır ile MEB sınırlandırma anlaşması imzalamasını, KKTC ile imzalanan kıta sahanlığı sınırlandırma anlaşmasını MEB sınırlandırma anlaşmasına çevirmesini, Suriye ile de karasuları ve MEB sınırlandırma anlaşmaları imzalamasını gerektiriyor. Bu anlamda KKTC'nin de Suriye ile yapacağı bir MEB sınırlandırmasının önem arz edeceği açık. Tüm bu denklemde Lübnan ve Filistin'in de göz ardı edilmemesi gerekiyor.

Aslında bugün Türkiye, Suriye ile bir deniz yetki alanı sınırlandırma anlaşması yapmaya, hatta KKTC ile Suriye arasında bir anlaşma imkânı yaratmaya, Yunanistan ve GKRY'nin Suriye ile bir anlaşma imkânı bulmasından daha yakın. Burada belirleyici faktör siyasi otoritenin tavrı olacak.

Bu anlamda,

- Mısır ile normalleşme imkânlarının değerlendirilmesi, işbirliği olanaklarının geliştirilmesi, bir sınırlandırma anlaşması akdetme imkânının yaratılması,

- Suriye-Yunanistan ve Suriye-GKRY ilişkilerinin Lübnan ve İsrail örneklerinde olduğu şekilde aleyhimize gelişmesine müsaade etmeyecek, Suriye'nin Doğu Akdeniz'de oluşturulmaya ve geliştirilmeye çalışılan Türkiye karşıtı cepheye eklenmesini önleyecek tedbirlerin alınması,

- Türkiye-Suriye ve KKTC-Suriye Deniz Yetki Alanı Sınırlandırma Anlaşmalarının imzalanmasını sağlayacak siyasetin izlenmesi içinde bulunan konjonktürde bir zaruret.

# 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

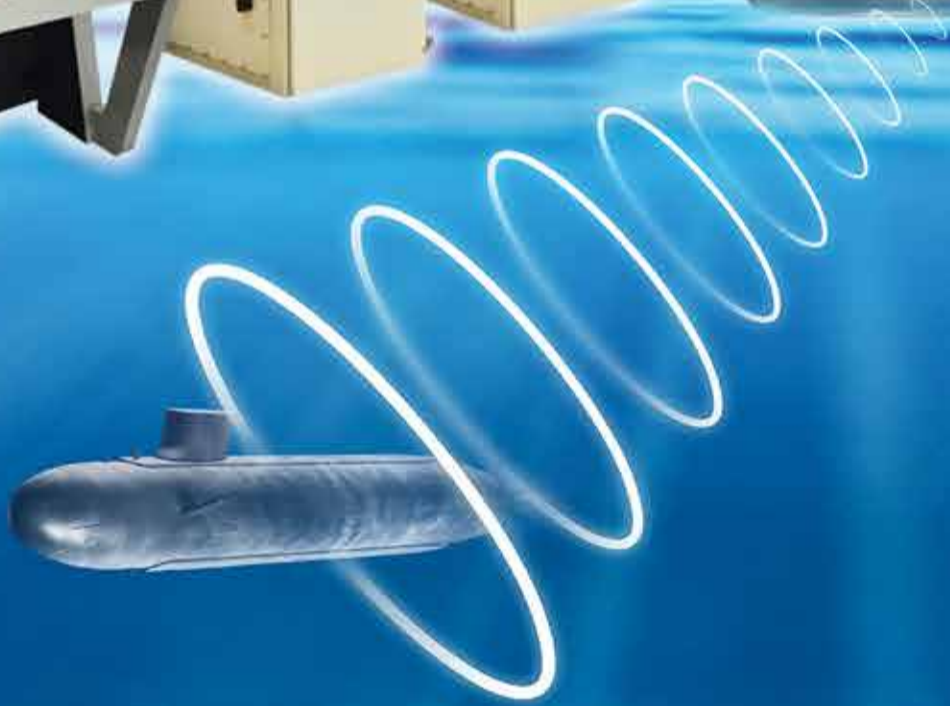
**TAMAY SHIPPING & ENGINEERING SERVICES INC.**

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](http://www.tamayshipping.com)



aselsan  
FERSAH



# FERSAH

KARINAYA MONTELI  
DENİZALTI SAVUNMA HARBİ SONARI



Güven Veren Teknoloji

**aselsan**



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

# Kuru yük piyasası iyileşme sinyalleri veriyor

Meltem Süloğlu

snp@pelikan.com.tr

Dünyadaki birçok denizcilik şirketleri kısmen yeniden açılmaya başlıyor. Kuru yük gemileri ve tanker alım ve satımlarında ufak da olsa bir artış olmasına rağmen, gemi tipi ve yaşına bağlı olarak fiyatlar ya sabit ya da hâlâ düşüşte diyebiliriz. Spot tanker kiralama piyasası hâlâ VLCC'nin 50,000 dolar/gün seviyelerinde işlem görmeye devam etmesine rağmen, diğer tüm tonajlar geçen ayki seviyelerin biraz altındalar. Kuru yük kiralama piyasası, capesize gemilerde hafif bir iyileşme sinyalleri veriyor. BDI, yaklaşık yüzde 70'lik bir yükselişle 923 seviyelerinden 1,555 seviyelerine geldi. Capesize günlük kira oranları ise 12,410 dolar seviyelerinden 25,511 dolar seviyelerine kadar yükseldi.

Denizcilik tarihindeki en büyük anlaşma geçtiğimiz haftalarda açıklandı. Katar petrolü, 3 Güney Kore tersanesiyle beraber 100'den fazla

175,000 CBM LNG taşıyıcı gemiler için 18,8 milyar dolara ön anlaşma imzaladılar. Siparişlerin bu yıl netlik kazanacağı beklenmektedir. Gemiler Hyundai Heavy Industries, Samsung ve DSME tersanelerinde inşa edilecek olup, 2023-2027 yılları arasında teslim edilecekler. Nisan ayında, Katar petrolü, Hudong-Zhonghua Shipbuilding, Çin tersanesine 8+8 opsiyonlu benzer 175,000 CBM LNG siparişi için bir ön anlaşma imzalamıştı. Bu gemiler 2024 ve 2025 yıllarında teslim edilecek olup her birinin kontrat fiyatı 180 milyon dolardır.

Geçtiğimiz birkaç hafta içinde, mali sıkıntılan olan Ocean Tankers (Lim Group), filosundaki 50'den fazla tankeri satışa çıkardı. (18 x VLCC, 12 x LR 2 aframaxları, 2 x LR 1 product tankerleri, 6 x MR tankerleri, 14 x handysize tankerleri, 4 x 13,500 dwt chemical/product tankerleri).

## Kuru yükler

Capesize: "CAPE AGNES" (181,458 dwt, Koyo, 2010 inşa) 18 milyon dolara satıldı. "AQUAGLORY" (171,015 dwt, Sasebo, 2003 inşa) 8 milyon dolara Çinli alıcıya satıldı. Oldendorff, geri kiraya vermek üzere Hintli Tata Power'ın 3 adet gemisini 212,76 milyon dolara satın aldı. Uzun dönem kiraya girecek olan gemilerin kira bedelleri açıklanmadı. Gemiler, "TRUST AMITY" (209,325 dwt, Jiangsu Newyangzi, 2016 inşa), "TRUST INTEGRITY" ve "TRUST AGILITY" (180,556 dwt, STX Jinhae, 2011 inşa).

Post-Panamax: "LM VICTORIA" (93,318 dwt, Jiangsu Newyangzi, 2010 inşa, 38 metre en) special survey ve dry dock tarihi eylül ayında dolacak olan gemi 9,1 milyon dolar civarında satıldı. "JP MAGENTA" (88,174 dwt, Imabari, 2005 inşa, 38 metre en) 8,2 milyon dolara satıldı.

Kamsarmax: "WESTERN MONA-

CO" (81,112 dwt, Jiangsu New Hantong, 2016 inşa) 18 milyon dolara Koreli alıcıya satıldı. Bu yıl teslim edilen "AQUAVITA AIR" (82,192 dwt, Oshima, 2020 inşa) 28,5 milyon dolara satıldı. 3 farklı Japon tersanesine ait "BW EINKORN" (81,502 dwt, Universal, 2010 inşa) 13,8 milyon dolara, "BW BARLEY" (83,369 dwt, Sanoyas, 2010 inşa) 13,7 milyon dolara ve "BW ACORN" (82,589 dwt, Oshima, 2010 inşa) 13,4 milyon dolara satıldı.

Vinçli Panamax: "ATLANTIC EAGLE" (74,086 dwt, Daewoo, 2001 inşa) 7,5 milyon dolara Çinli alıcıya satıldı. "SAMATAN" (74,823 dwt, Hudong, 2001 inşa) 5 milyon dolara satıldı.

Panamax: "QI XIANG 21" (75,704 dwt, Shanghai Shipyard, 2011 inşa) 13,95 milyon dolara Çinli alıcıya satıldı. Ultramax: "DIVINEGATE" (61,143 dwt, Dacks, 2019 inşa) 23 milyon dolara Japon alıcıya satıldı. Satış ve geri kiralama türü bir satış olabileceği söyleniyor.

Supramax: "HELENE SELMER" (55,741 dwt, Mitsui, 2005 inşa) 6,25 milyon dolara satıldı. "PACIFIC CEBU" (52,464 dwt, Tsuneishi H.I. Cebu, 2002 inşa) 4,8 milyon dolara Çinli alıcıya satıldı. "ARAGONIT" (56,757 dwt, Jiangsu Hantong, 2012 inşa) 8,1 milyon dolara satıldı. "MIKA MANX" (57,893 dwt, Tsuneishi Cebu, 2013 inşa) 12,5 milyon dolara Yunan alıcıya satıldı. "BRAVO V" (56,942 dwt, Zhejiang Zhenghe, 2010 inşa) 6,5 milyon dolara satıldı. "ODIRIS" (53,466 dwt, Imabari, 2005 inşa) 6,5 milyon dolara Yunan alıcıya satıldı. SUPRASTAR" (57,000 dwt, Qingshan Shipyard, 2011 inşa) special survey tarihi 2021 yılının ocak ayında dolacak olan gemi 7,1 milyon dolar civarında satıldı.

Handy: "MARATHA PRIDE" (37,221 dwt, Saiki H.I. 2011 inşa) 9 milyon dolara Yunan alıcıya satıldı. "GLORIOUS FUTURE" (24,781 dwt, Kurinoura Dockyard, 2006 inşa) 4 milyon dolara satıldı. "IKARIA ISLAND" (32,211 dwt, Onomichi Dockyard, 1997 inşa) 3,4 milyon dolara satıldı. "LUGANO" (20,001 dwt, INP Kore, 2003 inşa) 2,4 milyon dolara Lübnanlı alıcıya satıldı. Onaylanmamış bir rapora göre "FEYHA" (33,671 dwt, Samjin Shipbuilding, 2010 inşa) ve kardeş gemisi "DIANA" (33,702 dwt, 2009 inşa) bir bütün olarak 11,65 milyon dolara Vietnamlı alıcıya satıldı.

## Tankerler

VLCC: "RIDGEBURY PROGRESS" (306,397 dwt, Samsung, 2000 inşa) ve kardeş gemisi "RIDGEBURY PURPOSE" her biri 25 milyon dolara satıldı. "MARINA M" (308,491 dwt, Hyundai H.I., 2000 inşa) 32 milyon dolara satıldı.

Suezmax: "SANDRO" (160,373 dwt, Daewoo, 2000 inşa) 13 milyon dolara satıldı.

Aframax: "SILVER SUN" (105,344 dwt, Sumitomo, 2001 inşa) 11,5 milyon dolara satıldı. "MINERVA ALEXANDRA" (104,643 dwt, Samsung, 2000 inşa) ve "MINERVA ZENIA" (105,851 dwt,

Daewoo 2002 inşa) bir bütün olarak 24 milyon dolara satıldı. "SEADANCE" (105,477 dwt, Hyundai H.I. 1999 inşa) 9,5 milyon dolara satıldı.

MR: "PREM MALA" (47,044 dwt, Onomichi Dockyard, 2000 inşa) Hindistan'da açık artırmayla 4,8 milyon dolara Nan Lian Ship Management şirketine satıldı. "VALLE DI CASTIGLIA" (42,721 dwt, Hyundai Mipo, 2001 inşa) 7-7,5 milyon dolara aralığında satıldı. "PORTMAN" (47,431 dwt, Brodosplit, 1998 inşa) special survey tarihi 2020 yılının ekim ayında dolacak olan gemi 5 milyon dolara Çinli alıcıya satıldı.

"ADFINES SUN" (19,118 dwt, Yangfan, 2011 inşa) ve kardeş gemisi "ADFINES SKY" her biri 10,1 milyon dolar civarında satıldı. "SICHEM SINGAPORE" (13,141 dwt, 21st Century Shipbuilding, Kore, 2006 inşa) 5,5 milyon dolara satıldı.

## LPG

"BUENA VENUS" (3,514 cbm, Kanrei Japan, 2006 inşa) 7,5 milyon dolara Endonezyalı alıcıya satıldı.

## Konteyner

"AS LEONA" (1,049 TEU, 12,790 dwt, Dae Sun Kore, 2008 inşa) 5 milyon dolara satıldı. "FRITZ REUTER" (1,732 TEU, 23,732 dwt, Guangzhou Wencheong, 2006 inşa) 4 milyon dolara satıldı.

## Yeni inşalar

VLCC: China Merchants Energy, Dalian Tersanesi'ne 2 adet 307,000 dwt VLCC siparişi verdi. 2022 yılının temmuz-eylül aylarında teslim edilecek olan gemilerin her birinin kontrat fiyatı 83,5 milyon dolar.

Aframax: Pleiades, Kore'deki Daehan Tersanesi'ne 1+1 opsiyonlu 114,000 dwt Aframax tanker siparişi verdi. 2022 yılının ilk çeyreğinde teslim edilecek olan gemilerin kontrat fiyatı yaklaşık 48 milyon dolar. Pantheon Tankers ayrıca SWS, Çin tersanesine 1 adet 115,000 dwt sipariş daha verdi. 2022 yılının ilk çeyreğinde teslim edilecek olan geminin kontrat fiyatı 45 milyon dolara Samos, Sumitomo Tersanesi'yle 1 adet 112,000 dwt Aframax tanker anlaşması imzaladı. Gemi, 2022 yılının 2'nci çeyreğinde teslim edilecek.

Kamsarmax: MX Bulk Management, Tsuneishi Zhoushan Tersanesi'ne 3 adet 82,000 dwt gemi siparişi verdi. 2021 yılının ortalarında teslim edilecek olan gemilerin her birinin kontrat fiyatı 33 milyon dolar.

MR: International Andromeda, Hyundai Mipo Tersanesi'ne 2+1 opsiyonlu 50,000 dwt gemi siparişi verdi. 2021 yılının 2'nci yarısında teslim edilecek olan gemilerin her birinin kontrat fiyatı 36,8 milyon dolar. Bahri ve Hyundai Mipo Tersanesi arasında 6+4 opsiyonlu 50,000 dwt'lik anlaşma imzalandı. Teslim zamanı ve kontrat fiyatı hakkında bir açıklama yapılmadı.

KNOWLEDGE  
PROTECTS,  
EXPERIENCE  
SAVES,  
TEAMWORK  
DELIVERS

ALWAYS



KUZEYSİGORTA

www.kuzeyas.com



# Değişim zamanı

**Pandemi doğayla ilişkilerimizde bir dönüm noktası olabilir mi? Talepkârlığımıza ket vurup başka canlılara yer açabilir miyiz? Denizlerimizde kaybetmeye başladığımız biyoçeşitliliği geri kazanabilir miyiz?**

**Yüce Yöney** | Karantinalı günler bizi yordu, belki bazılarımız fazlasını yaşadı... Şimdi gelecek ayların öngörülemezliği tedirgin ediyor, umudun kısa vadedeki etkisi süre uzadıkça gücünü yitiriyor... Ama hayat hep devam etmenin yolunu arıyor işte! Ve bunun en etkili yolu ise yaşananlardan ders almak...

Dünyanın koronavirüs nedeniyle karantinada olduğu günlerde, Biyolojik Çeşitlilik Sözleşmesi (\*) Genel Sekreteri Elizabeth Maruma Mrema verdiği bir özel demeçte, Covid-19 pandemisinin insanların doğa ile kötüye giden ilişkilerini düzeltmek için bir uyarı olması gerektiğini söylüyordu. Biyoçeşitlilik kaybının sağlıklı ve istikrarlı ekosistemler için büyük risk oluşturduğunu ve bu durumun toplumların yaşamlarını her yönden etkileyeceğini belirtiyordu.

"Zoonotik ve vektör yoluyla bulaşan hastalıklar da dâhil olmak üzere bulaşıcı hastalıkların risklerini azaltmak için ekosistemleri daha iyi yönetmemiz gerekiyor" diyordu Mrema. Örnek olarak da ormansızlaşmayı, tarım ve hayvanların yoğunlaştırılmasını, kaynakların çıkarılmasını, istilacı yabancı türlerin etkisini veriyordu.

Koronavirüsün insanlara doğal yaşam alanlarını yok ettiğimiz hayvanlardan bulaştığı düşünüldüğünde, gerçekten de bilincimizde bir kıvılcımın çakması için çok önemli bir fırsat şu dönem yaşadığımız pandemi.

## Ekosistemleri mahvediyoruz

Durumu kavramak için elimize daha önce de fırsat geçmişti tabii ama insanların sadece günü dikkate alan, sadece kısa vadeli çıkarlar peşinde olan yaklaşımı değişmemişti. Oysa çok uyan geldi bu konuda; sonuncusu Birleşmiş Milletler'in geçen sene açıkladığı biyoçeşitlilik raporuydu. Rapor, dünyada insanların yaşadığı zaman diliminde ilk kez bir milyon canlı türünün yok olma tehlikesiyle karşı karşıya olduğunu söylüyor, 1900'lü yılların başından beri dünyadaki ormanların yüzde 50'sinin yok olduğuna dikkat çekiyordu.

Rapora göre, beş buçuk milyon böcek türü dâhil olmak üzere, gezegenimizdeki tahmini toplam hayvan ve bitki türü sayısı sekiz milyon iken, tükenme tehlikesiyle karşı karşıya olan tür sayısı yaklaşık bir milyon. Bu rakamlar ne derece tahripkâr bir medeniyet kurduğumuzu anlatıyor olsa gerek. Yine de aynı rapordan birkaç veri daha aktaralım:

- 16'ncı yüzyıldan beri insan eylemlerinin neslinin tükenmesine yol açtığı omurgalı türü sayısı en az 680.
- Endüstriyel balıkçılık yapılan okyanus alanı oranı yüzde 55.
- Düşük ve yüksek iklim ısınma senaryolarında, yüzyılın sonuna kadar balık biyoçeşitliliğinde öngörülen düşüş oranı yüzde 3-25.

• Dünyanın 2011'deki yasadışı, rapor edilmemiş veya düzenlenmemiş balık avlanmasının tahmin edilen payı yüzde 33.

• 1970-2000 arasında her on yılda deniz çayırının azalma oranı yüzde 10.

Bu veriler birçok tehlikenin yanı sıra insanların dünyanın kaynaklarına yönelik durmak bilmeyen ve giderek artan talebinin tükenme oranlarını nasıl artırdığını da gösteriyor.

## Denizlerdeki çeşitlilik

Bilinçli yaşamdan, doğayla ilişkilerimizde bir uyanıştan söz etmişken denizlerimizdeki gelişmelerden söz etmemek olmaz.

Türkiye'nin kıyısı olduğu denizlerde istilacı yabancı türlerin arttığı bir süredir sık gündeme geliyor. Bununla ilgili neler yapılabileceğine dair tartışmalar bir yana başlayan projeler de var.

Birleşmiş Milletler Kalkınma Programı (UNDP) ile Doğa Koruma ve Milli Parklar Genel Müdürlüğü'nün ortak projesi kayda değer görünüyor: Önemli Denizel Biyolojik Çeşitlilik Alanlarında İstilacı Yabancı Türlerin Tehditlerinin Değerlendirilmesi Projesi. Projenin ismi gibi uzun mu olacağını bilmiyorum ancak istilacı yabancı türlerin Türkiye'nin deniz ekosistemlerindeki olumsuz etkilerini azaltmayı hedeflemesi değerli bir çalışma olacağı konusunda umut veriyor. Proje pilot bölgeler olarak İğneada, Marmara Adaları, Ayvalık Adaları ve Samandağ belirlenmiş. Çalışmada; su sümbülü, aslan balığı, gümüş yanaklı kurbağa balığı, deniz salyangozu ve Kuzey Atlantik denizyıldızı gibi istilacı yabancı türlere odaklanılacak.

Türkiye'nin denizlerinde toplam beş bine yakın bitki ve hayvan türü bulunuyor. Türkiye kıyılarındaki istilacı yabancı tür sayısı ise yaklaşık 450. İstilacı yabancı türlerin Türkiye denizlerine gelişinde iki yol ağırlıkta. Bunlardan biri Süveyş Kanalı, diğeri "gemi yoluyla ulaşım" (örneğin, balast suyu). Denizlerde bulunan istilacı yabancı türlere dair 2011 yılında yayımlanan ulusal değerlendirme çalışmasında, Türkiye kıyı sularında bulunan bu türlerin yüzde 66'sının Süveyş Kanalı yoluyla geldiği, yüzde 30'unun ise gemi ulaşımı vasıtasıyla taşındığı belirtiliyordu. Göç eden türler sadece balıklar değil, denizanası, yosun, yengeç, istiridye gibi birçok canlı grubu Akdeniz'e geliyor.

Sırası gelmişken belirtelim: Akdeniz'in biyolojik çeşitlilik açısından giderek tropikleşmeye başlamasının nedeni olan yeni tür göçlerinin ana nedeni küresel ısınma.

## Deniz koruma alanları

Dünya Doğayı Koruma Vakfı'nın (WWF) geçen yılın sonunda yayımladığı bir raporda, Akdeniz ülkelerinin 2020'ye kadar yeterli deniz koruma ağı oluşturma konusundaki yükümlülüklerini yerine getirmeyi başaramadığı anlatılıyordu.

2020 Öncesi Akdeniz Ülkelerinin Denizlerini Koruma Kararneleri adını taşıyan rapor, Akdeniz'in kirliliğe karşı korunmasını ve deniz biyolojik çeşitliliğini korumayı amaçlayan Barselona Sözleşmesi'ne atıfta bulunurken taraf ülkelere de sorumluluklarını hatırlatıyordu.

Sonuçta kimsenin itiraz edemediği bir gerçek var: Sürdürüle-

bilir olmayan balıkçılık ve turizm, plastik atıklar ve kimyasal kirliliğe ek olarak kıyıların hızlı bir şekilde yapılaşması, denizel canlı türlerinin de ürkütücü bir şekilde azalmasına, yok olmasına ve kırılgan habitatların tahrip olmasına neden oluyor.

Rapor, denizlerin korunmasında yaşanan başarısızlığın yanı sıra Akdeniz'in petrol ve doğalgaz faaliyetlerinin baskısı altında olduğunu da vurguluyordu. Rapora göre, Akdeniz'in sadece yüzde 1,27'si etkin şekilde korunabiliyor ve yalnızca on binde 3'lük kısmı insan etkisinden uzak. Etkin korumanın olduğu yerler ise ağırlıklı olarak Akdeniz'in kuzeyinde yer alıyor.

Mevcut durumun Akdeniz'in zengin biyolojik çeşitliliğini korumak için yetersiz olduğu ortada. Raporda belirtildiği gibi, birkaç küçük koruma alanıyla istenilen hedeflere ulaşılamayacağı belli. Bu nedenle, Akdeniz çevresindeki ülkelerin deniz koruma politikalarını hayata geçirmesi ve etkin bir şekilde yönetilen deniz koruma alanları ağının oluşturulması olmazsa olmaz koşullardan biri.

En iyisi yazıyı işin uzmanının, Elizabeth Maruma Mrema'nın geleceğe dair tartışma götürmez tespitiyle bitirelim, "Doğal çevreyi ve insan ile etkileşimleri yönetme şeklimizi geliştirmek için bütüncül hükümet programlarına ve toplumsal yaklaşımına ihtiyacımız var."

\* Biyolojik çeşitliliğin mevcut ve gelecek nesillerin yararına korunmasını ve sürdürülebilir şekilde kullanılmasını hedef alan Biyolojik Çeşitlilik Sözleşmesi, 1992 Birleşmiş Milletler Rio Zirvesi sonunda ortaya çıktı.



# İstanbul'da sanat açık havaya taşınıyor

İstanbul Büyükşehir Belediyesi (İBB), pandemi sürecinden olumsuz etkilenen kültür sanat sektörü için destek programı hazırladı. Tiyatrolar, sinemalar, müzeler, yayınevleri ve bağımsız sanatçılar hem sahne imkânlarıyla hem de dijital yayınlarla desteklenecek. Yaz sezonu sürecince, Yenikapı Etkinlik Alanı'nda film ve tiyatro gösterimleri gerçekleştirilecek.

Destek programıyla hem kültür sanat sektörünün güç kaybetmesi önlenecek hem de İstanbulluların daha fazla sayıda kültür sanat faaliyetiyle buluşması sağlanacak.

Pandemi ile birlikte sanata olan

ihtiyacın daha çok arttığını dikkate alan İBB, 1 Haziran'dan itibaren Türkiye genelinde başlatılan 'normalleşme sürecine' uygun olarak çalışmalarını yeniden şekillendirdi. Bu çerçevede, ilk etapta, sinema, tiyatro ve müzik alanlarında başlatılacak destek faaliyetleri, ilerleyen süreçte kültür sanatın birçok alanını kapsayacak.

Pandemi sürecinin seyri gözetilerek, kültür ve sanatı kamusal alanlara taşımak için, İstanbul'un farklı noktaları ile köy meydanları ve parklarda özel tiyatrolar veya özel-kamu işbirliği ile oyunlar sahnelenecek. Sosyal mesafe gözetilerek gerçek-

leştirilecek etkinlikler, çevre ilçeler başta olmak üzere İstanbul'un tüm ilçelerine yayılacak.

#### Açık hava tiyatrosu ve sinema gösterimleri

Özel tiyatrolara ve sinema sektörüne destek vermek amacıyla Yenikapı'da kurulacak dev ekran ve sahne sistemi ile açık hava tiyatrosu ve açık hava sineması oluşturulacak. Yaz sezonu süresince, İstanbullular film ve tiyatro gösterimlerini arabalarından izleyebilecekler.

#### Özel tiyatrolara sahne ve arşiv desteği

Tiyatro oyunlarının daha düşük ücretler ödenerek izlenmesini sağlamak ve özel tiyatrolara destek olmak amacıyla, özel tiyatroların mevcut arşivlerindeki oyunlarının açık hava ya da dijital platformlardan yayınlanması sağlanacak.

Ayrıca özel tiyatroların oyun arşivlerini oluşturmalarına destek olmak amacıyla, ücretsiz sahne verilerek, seyircisiz oynanacak oyunların çekimlerinin yapılmasına imkân sunulacak. İhtiyaç duyulduğu takdirde, oyunların kayda alınması, belirlenen usul ve şartlarda İBB tarafından gerçekleştirilecek.

#### Dijital yayın platformu

İBB, kültür sanat etkinliklerini yeni oluşturacağı dijital platform üzerinden yayınlıyacak. Birçok farklı sanat dalından konuk edilecek sanatçıların performansları, İBB stüdyolarında kaydedilerek halka ulaştırılacak. Üretime teşvik etmek ve desteklemek amacıyla genç müzisyenlerin performansları da İBB dijital yayın platformunda yer bulacak.

Kültür ve sanat etkinliklerinin daha geniş kitlelere ulaştırılması ve sanatçıların desteklenmesi gayesiyle dijital yayınların pandemi sürecinden sonra da devam etmesi planlanıyor.

## Kadın Gözüyle Hayattan Kareler

Anadolu Hayat Emeklilik tarafından gerçekleştirilen "Kadın Gözüyle Hayattan Kareler" fotoğraf yarışmasının 2020 kazananları belirlendi. Bu yıl 14'üncüsü düzenlenen yarışmada, 2 bin 346 katılımcının 7 bin 889 fotoğrafı yarıştı. Türkiye'nin kadınlara özel ilk ve tek fotoğraf yarışması olan "Kadın Gözüyle Hayattan Kareler" fotoğraf yarışmasının birincisi "Sevgi" adlı fotoğrafıyla Berna Nalçacı oldu. "Torlukçular" adlı fotoğrafıyla Funda Öztürk'ün ikinci, "Sevgililer" adlı fotoğrafıyla Aslı Ayyürü'nün üçüncü olduğu yarışmada Özlem Dilek,

Nebiha Bacioğlu ve Münevver Ulusoy da mansiyon ödülüne layık görüldü.

2007 yılından bu yana 21 bini aşkın katılımcının, 80 binin üzerinde fotoğrafla katıldığı ve geleneksel hale gelen "Kadın Gözüyle Hayattan Kareler" fotoğraf yarışması, Türk kadınının sosyal, kültürel ve toplumsal gelişimine katkıda bulunmayı hedeflerken, kadınlara kendilerini ve hayata bakışlarını özgürce ifade edebilecekleri bir platform sunuyor.

Türkiye Fotoğraf Sanatı Federasyonu (TFSE) danışmanlığında 'Hayata Dair' temasıyla

düzenlenen yarışmaya, 18 yaş ve üzeri, amatör ve profesyonel tüm kadın fotoğrafçılar en fazla 4 adet fotoğrafla katılabiliyor.

Bu yılki seçici kurulda fotoğraf sanatçısı İzzet Keribar, Arel Üniversitesi Güzel Sanatlar Fakültesi Dekanı Prof. Güler Ertan, fotoğraf muhabiri ve belgesel yapımcısı Coşkun Aral, Mimar Sinan Güzel Sanatlar Üniversitesi Güzel Sanatlar Fakültesi Fotoğraf Bölümü Öğretim Üyesi Prof. Nihal Kafalı ve Anadolu Hayat Emeklilik İletişim Müşaviri Nihan Güney yer aldı.



# Yerli buğdayda üretim üç yılda 400 tonu aştı



Yerli tohum kullanımı çabalarında bir aşama daha kaydedildi. 2 tonla başlayan yerli buğday Sorgül'ün çoğaltma projesinde üç yılda 400 ton barajı da aşıldı. Mardin'de "Topraktan Tabığa: Yaşayan Toprak, Yerel Tohum Projesi" kapsamında ekilen, Mezopotamya'nın en eski buğday tohumlarından biri olarak bilinen "Sorgül"ün üçüncü kez hasadı gerçekleşti. 2017 yılında 2 ton Sorgül buğdayının ekimiyle başlayan projenin ilk yılında 35'i mülteci olmak üzere 70 kadın yer almış, 102 dönüm arazide 20 ton rekolte elde edilmişti. Bu yıl üçüncüsü gerçekleşen hasatta ise 17 gönüllü çiftçinin bin 400 dönümlük arazisinde yapılan ekimde rekolte 400 tonu aştı. Projede 310 kadın çiftçi ve 24 kadın mühendis istihdam edildi.

## Susuz tarım maliyetleri de düşürüyor

Her yıl hasat şenliği kapsamında, halkın da yoğun katılımı ile gerçekleşen Sorgül buğdayı hasadı, bu yıl koronavirüs önlemleri nedeniyle projenin yürütücüsü Ebru Baybara Demir ve çiftçi kadınların katılımı ile gerçekleşti. Her geçen gün büyüyen üretim ile sürdürülebilir bir ekosistem sağladıklarını söyleyen Şef Ebru Baybara Demir, "Yerel tohumlarla doğaya, insana saygılı tarımın mümkün olabileceğini, susuz tarımın su kaynaklarını korumada ve tarım girdi maliyetlerini azaltmada ne kadar önemli olduğunu Sorgül buğdayı ile deneyimlemeye devam ediyoruz," dedi.

## 13 bin yıllık tohum

Hasat sırasında Sorgül buğdayı hakkında bilgi de veren Şef Demir, "Anadolu'da tarihi 13 bin yıl öncesine dayandığı bilinen buğday tarımının anavatanı Mezopotamya'dır. Sorgül ise Mezopotamya ovasında yetişen, bilinen en eski buğday türü. Adını kehribar sarısından kırmızıyı yansıtan renginden alan Sorgül, tane yapısı camsı, kırmızıya dönen sarı renkte, mükemmel bir koku ve aromaya sahip. 140 cm'e ulaşan boyu ile yüksek saman verimine de sahip Sorgül'ün kimyasal gübreye ve sulamaya tepkisi de düşük. Kök yapısı derin ve kuvvetli olduğu için yağışa dayalı şartlarda ve organik yetiştirilmeye uygun olan Sorgül, gelecekte kuraklık tehlikesine karşı susuz tarıma da elverişlidir" dedi.

## Toplumsal etki yaratan kadın girişimciler ödüllendirilecek



Cartier Women's Initiative, 31 Temmuz 2020'ye kadar devam edecek olan 2021 dönemi başvuru sürecini başlattı. Yeni dönemde 7 bölgesel ödüle ilaveten, Bilim & Teknoloji Lideri olarak bu alanda yaşadıkları toplumlarda etki yaratan üç kadın girişimci daha ödüllendirilecek.

Cartier 2006'dan bu yana, dünyanın önde gelen ve en büyük lisansüstü işletme okullarından biri olan INSEAD Business School ile yaşadıkları toplumlarda sosyal ve ekonomik etki yaratan kadın girişimcileri güçlendirerek değişime öncülük etmeyi amaçlıyor. Cartier Women's Initiative'in misyonu, kadın girişimcilere ve başarılarına ışık tutarak, kurdukları şirketleri büyütme ve liderlik becerilerini geliştirmeleri için gerekli finansal ve sosyal desteği sağlamak. Her yıl düzenlenen uluslararası girişimcilik programı, dünyanın her bölgesinden ve her sektörden, güçlü ve sürdürülebilir sosyal ya da çevresel etki yaratmayı amaçlayan kadın girişimcilere ve şirketlere açık. Program, başladığı günden bu yana 56 ülkeden gelecek vaat eden 240 kadın girişimciye şirketlerini ileriye

taşımaları için 3 milyon doların üzerinde destek sundu.

## Program yeni bir alanla büyüyor

Programın etkisini ve anlamını artırmak amacıyla mevcut 7 bölgesel ödüle ek olarak, 2021 itibarıyla Bilim & Teknoloji Lideri olarak bu alanda sosyal ve ekonomik etki ve katkı yaratan üç kadın girişimci daha ödüllendirilecek. Program, bilimsel ve teknolojik inovasyonları geleceğe taşıyan ve etki yaratan kadın girişimcileri desteklemek üzere tasarlanan yeni bir kategori. Programda sekiz kazananın her biri 100 bin dolar, ikinci ve üçüncüler ise 30 bin dolar alacak. 8 kazanan ve 16 finalist, stratejik finansal düşünme, birebir strateji mentorluğu, medya görünürlüğü ve uluslararası profesyonel iletişim ağı fırsatları konularında destek alacak, INSEAD yönetici eğitim programına katılacak.

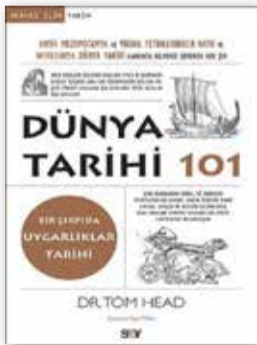
Cartier Women's Initiative'in 2021 yılı başvuruları 31 Temmuz 2020, saat 14.00'da (CEST) sona erecek. Program hakkında detaylı bilgi [www.cartierwomensinitiative.com](http://www.cartierwomensinitiative.com) adresinde.



## KİTAP KÖŞESİ

### Dünya Tarihi 101- Bir Çırpıda Uygarlıklar Tarihi

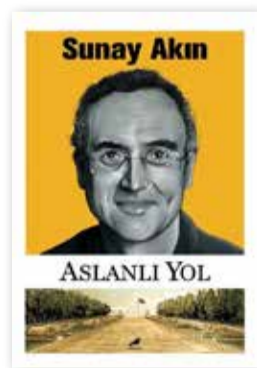
Tarih şaşırtıcı olaylar, güçlü liderler, entrikalar ve ilginç keşiflerle dolu binlerce yıllık bir maceradır. Buna rağmen tarih kitapları çoğunlukla tekdüze, sıkıcı ve eğlenceli olmaktan alabildiğine uzaktır. Dünya Tarihi 101 ise bütün bu sıkıcı detayları bir kenara bırakıyor ve sizi uygarlık tarihine doğru büyüleyici bir yolculuğa çıkarıyor. Jül Sezar'dan Cengiz Han'a, Soğuk Savaş'tan küreselleşmeye, köleliğin başlangıcından akıl almaz büyüklükte imparatorluklara; diktatörlerin, dinlerin ve savaşların modern medeniyetlere etkisine dair merak ettiğiniz her şey Dünya Tarihi 101'de.



**Yazar:** Tom Head  
**Say Yayınları**

### Aslanlı Yol

Taksim Meydanı'nın simgesi Cumhuriyet Anıtı'nın yapımı için Roma'ya gönderilen 21 yaşında bir genç kadın Sabiha Ziya, kültür ve sanatın gelişimi için yaptıklarıyla bir döneme adını altın harflerle yazdırmış Hasan Ali Yücel'in "bir çocuk olarak" portresi, Türkiye'nin ilk kadın tiyatrosu Afife Jale, Altan Erbulak, Nuri Ulusu ve çok daha fazlası Sunay Akın'ın etkileyici anlatımıyla Aslanlı Yol'da kendine yer buluyor. İşgale, adaletsizliğe, haksızlığa karşı bağımsızlığı, kardeşliği ve barışı savunan; aydınlanma tarihimizin cesur ve güzel yüreklerini Sunay Akın'ın kaleminden okuyacaksınız.



**Yazar:** Sunay Akın  
**Karakarga**

### Yorgunluk Toplumu

Dikkatimiz yazılım arayüzlerinin arasında, bir yüzeyden diğerine atlamakla meşgul. Ara'nın yerini hiperaktiflik, yani oradan oraya atlamak aldı. Yerimizde duramıyoruz. Gündemimiz aralıksız olarak "güncel"leniyor ve tüm bu bitmek bilmeyen yepyeniden şimdiden bezmiş durumdayız, bugün olmazsa yarın...

Yorgunluk Toplumu, kapitalizmin son yirmi yılında ortaya çıkan yeni bir yaşam biçiminin insanı nasıl ufaladığını gözler önüne seriyor. Sıfır tükettik ve devam ediyoruz, her şey angarya geliyor, devam ediyoruz. Kitap; sürüncemede kalmış, depresyondan çıkamayan, sürmenaj olmuş insanın durumuna ışık tutuyor.



**Yazar:** Stephen King  
**İnka**

# 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](http://WWW.UZMAR.COM.TR)

