



30 AĞUSTOS ZAFER BAYRAMIMIZ KUTLU OLSUN

# MarineDeal

NEWS

Ağustos 2020 Sayı: 152

Denizcilik & Ekonomi Gazetesi



## Altın çağı ne kadar sürecek?

Koronavirüs salgınının seyrindeki ağırlaşma, ABD-Çin konsolosluk kapatma gerginliği, borsaların yorunluk işaretleri vermesi, AB'nin önemli kilometre taşlarından biri olarak ortak borçlanma ve yardımlaşma paketine evet demesi, ABD'de hazırlıkları süren ikinci trilyon dolarlık teşvik paketi, yaklaşmakta olan ABD başkanlık seçiminde Demokratlar'ın adayı Biden'in anketlerde önde çıkması "altın dostu" bir küresel atmosfer oluşturdu. Altın fiyatları, 2011 yılından bu yana ilk kez ons başına 1,900 dolar seviyesinin üzerine çıktı ve aynı yıl gördüğü tüm zamanların en yüksek seviyesine biraz daha yaklaştı. Eylül 2011'deki rekor seviyesi 1,920.30 doları yakalamasına sadece 20 dolar kaldı. Bu düzeyi ile altın 2020

### Dünyada birden çok faktörün bir araya gelmesi altının yıldızını giderek parlatıyor

yılındaki primini yüzde 24'e çıkardı. Türkiye'de ise gram altının fiyatı, yıl başındaki 290.39 TL'nin üzerine doların artışını ekleyerek 417.67 liraya çıktı ve 7 ayda yüzde 43.8 prim yaptı.

#### 'Altın fiyatları 2 bin dolara ulaşabilir'

Peki ama altın fiyatlarındaki bu tırmanış ne kadar ve nereye kadar sürecek? Bu sorunun yanıtını uluslararası kurumların konuyla ilgili uzmanlarının açıklamalarında bulmak mümkün. Ekonomistlere göre, negatif reel faizler, zayıflayan dolar, sağlık krizinin ekonomik maliyetine ilişkin endi-

şeler ve jeopolitik belirsizlikler hem altın hem de gümüşü son 10 yılın en büyük yıllık kazancını gerçekleştirmeye yöneltti. UBS Group AG, düşük faiz ortamında metalin çeşitlendirici olarak kalitesine dikkat çekerek, altın için kısa vadeli fiyat tahminini yükseltti ve metalin Eylül sonuna dek ons başına 2,000 dolara ulaşabileceğini öngördü. Bank of America stratejistleri, EPFR Global'in verilerini işaret ederek, değerli metaller fonlarına 22 Temmuz haftası 3,8 milyar dolar ile tarihin ikinci en büyük haftalık girişinin gerçekleştiğini bildirdiler.

#### Ralli 2021 yılına sarkabilir

Mobius Capital Partners'in kurucularından dünyaca ünlü yatırımcı Mark Mobius ise altın fiyatlarına ilişkin, 02»

for the English edition 15»

DOSYA



### Verilen hak geri alınır mı!

Gemi adamlarımızın yıpranma paylarının kaldırılmasını sektörün tam kalbinden isimler okuyucularımıza özel değerlendirdiler. 10»

RÖPORTAJ



### 'Libya'ya elektrik vermeye hazırız'

Dünyanın ilk enerji filosu sahibi Karadeniz Holding'in Yönetim Kurulu Üyesi Zeynep Harezi Yılmaz ile bir röportaj gerçekleştirdik. 08»

JEOPOLİTİK



### ABD'nin enerji jeopolitiğine yönelik hamlesi

Temmuz'da ABD'nin enerji jeopolitiği marjında yaptığı agresif çıkış dikkatleri Rusya, Almanya ve Türkiye üçlüsüne çevirdi. 22»

HABER

### Şehir Hatları kendi deniz taksilerini üretiyor

Şehir Hatları A.Ş. ulaşımda denizin payını artırmak amacıyla kendi deniz taksilerini üretmek için yeni bir projeye başlıyor. 27»



TUGBOAT With Hydraulic Hybrid Propulsion System



Remote Operated Commercial Vessel



LNG Powered TUGBOATS

## World Firsts BY SANMAR



sanmar.com.tr





## En büyük nükleer buzkıranının inşasına başlandı

Rusya Devlet Atom Enerjisi Kurumu Rosatom'un çatısı altında faaliyet gösteren FSUE Atomflot'un süper güçlü nükleer buzkıranı Lider'in inşası için ilk metal kesme töreni, Primorskiy Kray'ın Bolşoy Kamen kasabesindeki bir tersanede gerçekleştirildi. Proje yüklenicisi gemi inşa şirketi Zvezda Ltd, sözleşmeye göre gemiyi 2027'de devreye almayı planlıyor.

Rosatomflot'un Lider isimli, 10510 projeli süper güçlü nükleer buzkıranına "Rossiya" adının verilmesi yönündeki teklife Rosatom'un

da destek verdiğini söyleyen FSUE Atomflot Genel Müdürü Mustafa Kashka, "Nükleer buzkıran filosunda, gemilerin adlarındaki devamlılığın yanı sıra oturmuş bir gelenek vardır. Buna göre, nükleer buzkıranlar, coğrafi nesnelere göre adlandırılır. 10510 projeli geminin benzeri yoktur. Eşi benzeri olmayan nükleer buzkıran, Arktik bölgesinin doğusunda yıl boyunca garantili geçişleri sağlayacak olağanüstü teknik özelliklere sahiptir," dedi.

10510 projeli nükleer buzkıran Lider'in inşa sözleşmesinin imzalanması, 23 Nisan'da Murmansk ve Vladivostok'ta FSUE Atomflot ve Zvezda Ltd arasında uzaktan gerçekleşmişti. Buzkıranın, Zvezda Uzak Doğu

Gemi Yapım Kompleksi tarafından 27 Mart 2019 tarihli ve 538-r numaralı Rusya Federasyonu Hükümeti'nin "Gemi Yapım Kompleksi Zvezda'nın Buzkıran Lider'in Tek Yüklenicisi Olarak Belirlenmesine İlişkin" kararına dayanarak yapıyor.

Nükleer buzkıran Lider, Iceberg merkezi tasarım bürosu tarafından belirlenen teknik özelliklere uygun olarak inşa edilecek ve Rosatom'un yan kuruluşu Afrikantov OKBM A.Ş tarafından geliştirilen RITM-400 nükleer reaktörlerle donatılacak.

10510 projeli nükleer buzkıranı; 120 MW (pervane şaftlarında) güç kapasitesi, 22 knot (temiz suda) maksimum hız, 209 metre uzunluk, 47,7 metre genişlik, 4 metre maxi-

mum buz penetrasyonu ve yaklaşık 69 bin 700 ton yer değiştirme özelliklerine sahip.

Buzkıranın ana güç ekipmanları ise her biri 37 MW güç kapasitesine sahip dört turbo jeneratörle donatılmış bir buhar türbini ünitesinden ve her biri 30 MW güç kapasitesine sahip dört pervane motoru ile donatılmış bir elektrikli tahrik sisteminde oluşuyor.

Gemi, dünyanın tek nükleer buzkıran filosu Rosatom tarafından işleniyor.

Gemi Yapım Kompleksi Zvezda, PJSC NK Rosneft liderliğindeki bir konsorsiyum tarafından Primorskiy Kray'ın Bolşoy Kamen şehrinde inşa ediliyor.

## UZMAR, Aliğa'da tatbikat yaptı

Aliğa Nemrut Koyu'nda bulunan SOCAR Terminali'nin yetkili teşkilatı olan UZMAR Denizcilik koordinatörlüğünde, yaz dönemi deniz kirliliği acil müdahale tatbikatı gerçekleştirildi.

Senaryo gereği oluşturulan kirlilik; terminalde sürekli olarak konuşlu bulunan bariyer ve diğer yardımcı ekipmanlar kullanılarak kontrol altına alındı. Deniz araçları, sıyırıcılar ve depolama tankları vasıtasıyla toplama ve depolama işlemleri gerçekleştirilerek senaryo gereği toplanan atıklar lisanslı atık alım tesislerine gönderildi.

Tatbikat, UZMAR ve SOCAR Terminali yetkililerinin operasyonel liderliğinde yaklaşık 2 saatte tamamlandı.

01 >> "Faizler sıfır ya da sıfır seviyesi yakınında olduğu zaman, altın sahip olunması cazip bir araçtır, zira altından faiz elde edememe endişeniz olmaz ve altın fiyatının piyasalarda belirsizliğin artması ile birlikte yükselmesini beklersiniz. Şimdilerde altın alıyorum ve almaya devam edeceğim, çünkü altın gerçekten yükselişte ve oldukça iyi gidiyor," değerlendirmesinde bulundu. Bloomberg Intelligence analisti Eily Ong ise "Altındaki ralli, faizlerin uzun süre düşük kalacağı bir ortamda artan jeopolitik risklerin etkisiyle dolardaki gevşemeye bağlı olarak 2021 yılına sarkabilir," notunu düşü.

## 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: 152 (Ağustos 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

# STAR Rafineri, İSO 500 listesine 5'inci sıradan girdi

İstanbul Sanayi Odası (İSO)'nın, 1968 yılından bu yana aralıksız açıkladığı 'Türkiye'nin 500 Büyük Sanayi Kuruluşu' listesinde, Türkiye'nin en büyük doğrudan dış yatırımcısı SOCAR Türkiye'nin İzmir Aliağa'da 6,3 milyar dolarlık yatırımla kurduğu STAR Rafineri, tam kapasite üretime geçtiği ilk yılda 'Türkiye'nin 500 Büyük Sanayi Kuruluşu' listesinde 5'inci sırada yer aldı. Resmi açılışı Ekim 2018'de yapılan STAR Rafineri'nin 2019 yılında üretimden satışları 20 milyar 831 milyon TL'yi

bulurken, SOCAR Türkiye'nin bir diğer iştiraki Petkim de 9 milyar 233 milyon TL'lik satış ile 17'nci oldu.

Türkiye'de tek noktaya yapılan en büyük reel sektör yatırımına sahip olan STAR Rafineri ile İSO 500'de ilk beşte yer almaktan dolayı büyük gurur duyduklarını dile getiren SOCAR Türkiye Rafine-

ri ve Petrokimya İş Birimi Başkanı Anar Mammadov, "10 milyon ton yıllık ham petrol işleme kapasitesine sahip olan rafinerimiz, yılda 4,8 milyon ton dizel ve 1,6 milyon ton naftanın yanı sıra ülkemizdeki cari açığın önemli bileşenlerinden oluşan jet yakıtı ve LPG gibi ürünlerin de üretimini gerçekleştiriyor. Ekim

2018'de resmi açılışını yaptığımız tesisimiz 2019 yılında tam kapasite üretime geçerken, 2019 yılı sonu itibarıyla rafinerimizde işlediğimiz ham petrol miktarı 7,1 milyon tonu buldu. İç piyasaya sunduğu stratejik ürünler sayesinde Türkiye'nin cari açığının azaltılmasına önemli bir katkı sağlayan rafinerimizin önü-

müzdeki yıllarda listede daha üst sıralarda yer alacağına inanıyoruz. Yıllardır Petkim ile yer aldığımız Türkiye'nin 500 Büyük Sanayi Kuruluşu listesinde artık STAR Rafineri ile de varız. Türkiye'de stratejik alanlarda faaliyet gösteren iki dev tesisimiz ile üretimdeki gücümüzü ortaya koyduğumuz için mutluyuz," dedi.

## Verbis kayıt ve bildirim sürecinde tarihler değişti

Veri sorumlularının gerçek kişiye ait elde ettikleri veriyi işlemesi, koruması ve saklanması, KVKK yükümlülüklerine uyulması açısından önem arz ediyor. KVKK nezdinde kişisel verilerin korunmasına ilişkin en önemli noktalardan biri olan VERBİS kayıt ve bildirim yükümlülüğü için son tarih ise Covid-19 salgını nedeniyle ertelendi.

30 Haziran'a kadar belirli şartları taşıyan gerçek ve tüzel kişi veri sorumlularının VERBİS kayıt ve bildirim sürecini tamamlamaları gerekiyordu. Ancak koronavirüs salgını nedeniyle hazırlıklarını yapamayan ve kayıt tarihine yetişemeyen birçok veri sorumlusu oldu. Sektör temsilcilerinin Kurul ile görüşmeleri neticesinde alınan kararla birlikte tarih bir kez daha ertelendi.

### Bildirim için farklı tarihler bulunuyor

KVKK yıllık çalışan sayısı ve mali bilanço toplamına göre veri sorumlularına farklı tarihler belirlendi. Kurulun aldığı son kararda yıllık çalışan sayısı 50'den fazla veya yıllık mali bilanço toplamı 25 milyon TL'den çok olan gerçek ve tüzel kişi veri sorumluları ile yurtdışında yerleşik gerçek ve tüzel kişi veri sorumlularının Sicile kayıt yükümlülüğünü yerine getirmeleri için belirlenen süre 30 Eylül 2020 tarihine ertelenirken, yıllık çalışan sayısı 50'den az ve yıllık mali bilançosu 25 milyon TL'den az olup ana faaliyet konusu özel nitelikli kişisel veri işleme olan gerçek ve tüzel kişi veri sorumlularının Sicile kayıt yükümlülüğünü yerine getirmeleri için belirlenen sürenin ise 31 Mart 2021 tarihine kadar uzatıldığı duyuruldu.





# Kol kırıldı ama yen içinde kalmadı!

Yeşim Yeliz Egeli

yesimegeli@marinedealnews.com

Bazı kişileri yüreklerime yerine uymalı, belki de sürekli uymalı, sarsarak uymalı... Ve sormalı dostça, "Ne yaptığının farkında mısın? Gemileri sefere sürmek varken yaklaş niyet!" Sektör tarafından muteber sayılan Rahmetli Şadan Kalkavan hayatta olsa, "Evladım ben tecrübe ettim seninki beyhude bir çaba ama yine de takdir edilesi" der miydi?

Yine de bütünün mutluluğu için bir insanı düşünmeye davet etmek de erdemdendir.

"Verdiğimiz kararları korumak, şerefli olan kararı almaktan daha zor bir iştir. Ayak diremeli, sürekli bir çalışma ile ona güç katmalı ki, iyi niyet, sonunda bir sağ duyu haline dönüşsün." Diyor Neron'un öğretmeni Seneca.

Lucius Annaeus Seneca'nın kaleme aldığı mektuplarından düzenlenen ve 'Ahlâk Mektupları' ismini alan eserini, 1919 İzmir doğumlu (merhume) Doç. Dr. Türkân Uzel'in arı Türkçe çevirisinden okumalı.

İspanya'da doğup M.S. 65 yılında Roma'da yaşamına -mecburen- son veren Seneca'nın her mektubunun sonunda Lucillius'a (kimi kendine kimi fikirlerini benimsediği filozoflara ait) düşünmesi için armağan ettiği sözcük kuleleri\* gibi, ben de bu yazımda kâh Seneca'ya sözü

bırakarak insana dair bildirilerini tırnak içinde aktardım kâh 1998'den günümüze gözlem ve tecrübelerime dayanarak bir işaret fişeği yakıtım: Lütfen sakın olalım!

"Ne yap et, bedeninden kopup ruhuna yönel hemen. Günden güne daha değer kazanan bir iyi'ye özen göster. Geceler gündüzler boyunca işlet onu. Azıcık bir zahmetle beslenir ruhun. Bu eğitimi ne soğuk engeller ne sıcak, hatta ne de ihtiyarlık!"

Hani kol kırılınca yen içinde kalırdı?

Bu yazıyı bir kişiye armağan ediyorum: Cengiz Kaptanoğlu. Okuması, anlaması ve anlamlandırması... Ve tüm bu eylemlerden sonra sağduyuyla bir kez daha düşünmesini diliyorum. İnanıyorum ki; yaşına ve başına yakışanı yapacak, kendine duyulan saygıyı gözetecek, "tavanın" dirliliği ve birliğinin bozulmasına özen gösterecektir. Daha evvel büyüklüklerini yaptığı gibi...

\*\*\*

"Bilgisizin başına gelen birçok şerden bir tanesi de şudur: Hep yeniden yaşamaya başlar."

Bu sözün anlamını bir düşün çok sevgili dostum Lucillius, düşün de anla her gün yeni

bir hayat kurmak için temel atan, ölmek üzereyken bile yeni umutlara yönelen insanların hafif aklı ne kadar utanç verici bir şey! İçinden tek tek incele insanları. Özellikle dalavere için, uzak geziler için, ticaret için hazırlanan ihtiyarlar geçip gidecek gözlerinin önünden. Yeni bir hayat için hazırlanan bir ihtiyardan daha utanç verici ne var?

Hatalı biri için tükenen hiçbir şey yoktur. Yol yürüyen için bir son vardır, yolunu şaşırana için sonsuzluktur sınır.

Biliyorum ki kimi insan, kamçılar altında güler yüzlü durur kimisi de ilk yumruktaki inler. Bu olaylar kendi güçlerinden mi, yoksa bizim güçsüzlüğümüzden mi kaynaklanıyor, ileride göreceğiz.

"Zorunluluk içinde yaşamak kötü bir şeydir, ama zorunluluk içinde yaşamak da zorunluluk değildir ki!" Doğru olan her şey benimdir. İyi olan şey herkesle ortaklıktır."

\*\*\*

Piri Reis Üniversitesi iyi bir düşüncenin ürünüdür. Ürün halini almadan önce düşüncenin fikri olgunlaşması için epey zahmet çekilmiştir. Bu zahmeti çeken o ruh güçlüdür. Başkaları ne derse desin, öldürmek ve iyi bir ürün ortaya

çıkarmak için cefa çekilmiştir. "Yapamazsın" veya "olmaz" ya da "vazgeç" diyenlerin sayısı azımsanmayacak kadar çok iken, önde engel gibi duran bir vizyonsuzluğa veya kadere teslimiyetçilik anlayışına son verip, onların isteğine kapılmadan yol almada irade gösterilmiştir. Anlıyoruz ki; henüz tamamlanmamış işler var. Hayat inatla o ilk ideale, o saf karara sahip çıkmada mücadeleye devam diyor fikri kurana. Akli selim herkes bu işin ülke adına muvaffak olmasının yanında duracaktır. Ortaya çıkan bu eser değerlidir.

"Örnek insan her zaman bilge değildir. Ama bilge olma yolunda olan insandır. Örnek insan sıradan bir insanı bilgeye götüren zincirin bir büyük halkasıdır; gerçek bilge (gerçek iyi insan da der kimi zaman Seneca buna) Anka kuşu gibi çok az bulunur; bunun için örnek insanın iyiliği ile bile yetinilebilir."

Metin Kalkavan Piri Reis Üniversitesi (PRÜ)'ne hayat vererek sektörüne anlamlı bir armağan vermiştir. PRÜ yaşayan bir varlığıdır. Dinamiktir. Eksikleri, tamamlanmayı bekleyen işleri mutlaka vardır. DTO YK Başkanı Tamer Kıran da bunları gidermede iyi niyetini ve bilgisini seferber etmektedir. Bu iki insanın gözetmektedir. Ruh, girdiği mücadelede azim gösterirse yükselir.

"Bu güçten, insan ancak şuradan buradan bütün zorluklar ortaya çıktıktan, özellikle de bu zorluklar iyice yakınımıza geldikten sonra emin olabilir. Böylece gerçek ruh gücü, o başkasının istediğine hiç kapılmayacak güç, denenmiş olur. İşte budur onun mihenk taşı. Bu fikri ortaya atan kişi iyi bilir ki: Erdem hırpalandığı zaman şahtanır."

Mücadeleye devam

Toplumun yavaş yavaş yitirdiği değerlerine rehber olabileceğini düşünerek, "bu soruna" can suyu olması adına filozof Fârâbi'nin fikirlerine geçen ayki yazımda değinmişim sessiz sedasız. Seneca, Fârâbi... Onların çağında neye ihtiyaç duyulduysa bu yüzyılda da aynı değerlere ihtiyaç duyulması gerçekten insanlık tarihi düşünüldüğünde 'insan' için acınası bir durum.

Endişeye lüzum yok!

Bozguncu, yok edici kimliğe sahip kimlikler insanlık tarihi boyunca elagelmıştır. Kötüler kendi elleriyle iyilerin değerini yükseltip yüzyıllar geçse de bilinmelerine, saygıyla anılmalarına sebep olmuşlardır. Bunun düşünülmesini ciddi ciddi tavsiye ediyorum.

Kişinin kendi iç yaşamından aile yaşamına, devlet idaresinden dünyanın idamesine kadar iyi niyetli olması esastır. Zaten kötü niyet sahipleri kendilerini iyilik yapmaya kolay kolay yönelmezler. Ancak iyileri örnek alabilirler. Kültürel zenginliğimiz bu konuda derya deniz. Fersah fersah okumasak da katre katre okuyalım, anlayalım.

Ülkenin gelişiminde salt iyi niyet tek başına kâfi midir? Elbette değildir. Bilgiye, cesarete, nezakete, ihtisasa, gayrete, akla ve zekâyâ (iyi ve sağlıklı) önem atfedilmeli ki her işin sonunda muvaffak olunsun. İş bilgili insanlar tarafından yapılmazsa ülkece uğranılacak ağır zararlardan

sadece "iyi niyet" bizi koruyamaz.

Ne yazık ki, Cengiz Kaptanoğlu teamülere aykırı bir tavır sergiliyor. Acaba niye bunca yıllık ezberi bozuyor? Başta yakın çevresini konuyla ilgisiz onca emekçiyi ve onların kazanımlarını zor duruma sokuyor. İtibar bozuyor. Ancak biliyoruz ki bunu tek başına yapmıyor. Ancak şu an bu soruların tek muhatabı zira en ak saçlı olan kendisi. Tüm sektör olarak yıllardır bu yapılan yanlışlardan gerçekten herkes yoruldu. Artık bu konunun bir hâl çaresine bakmalı. Rahmetli Şadan Kalkavan olsa konuya adil bir çözüm bulurdu ama yıllara sâri o da artık bıkışmıştı...

Herkesin evladı var. Herkes kendi evladının iyi ve değerli bir kariyer yapmasını ister. Zaten iyi yetiştirildiyse, kendini iyi yetiştirdiyse o makamlar kişiye o daha oralara talip olmadan altın tepside gelir. Demem o ki böyle, gemileri, masumların verdiği emekleri, arkadan dolanıp, ikircikli tutumla yakarak olmaz ki...

En başından beri olan bitenin farkındayım. İlgili iyi kişileri naçizane uyardım. İyiliği seçtiler. Belki iyileşir diye düşündüler... Herkes... Hepimiz... Bunu temenni ettik.

Geçen ayki yazımda şu ara başlıkla yazmıştım, "...Eğitim ve öğretimde tasarruf olmaz!"

Bu işin kazananı kaybedeni olmaz. Biran evvel sönümlenmezse zarar sıçrayarak büyüyebilir. İtibar kaybı bütüne mâl olur.

\*\*\*

General Ali Fuat Cebesoy'un arşivindeki Silahlı Kuvvetler Dergisi Atatürk Özel Sayısı, Sayı 208, Sayfa 23-27'de yayımlanan "Atatürk'ün Yüksek Komutanlık Kudret ve Meziyetleri" isimli makalesinin sayfa 23 ve 26'daki bölümlerinde şunlar yazar:

"Atatürk, <<Bir ordunun cevheri ne olursa olsun, siyasete karıştırsa birlikte hareket ve savaşma kabiliyetini kaybeder ve vatanının müdafaa gücünü hiçe indirir. Siyasete karışmış bir ordunun, karışmadan önceki disiplini ve savaşma kabiliyetini yeniden kazanabilmesi için çok zaman ister>> demişti."

"Atatürk'ün Başkomutan olarak bazı önemli hususiyetleri vardı:

Tarihte ün kazanmış bazı komutanlar gibi, harekâtında ne maceraperest ne de şahsi şöhrat yapmak için riske giren komutanlardan değildi. O, en çok milletin başarı kazanmasıyla iftihar ederdi. Komutanların bazen kritik zamanlarda riski de göze almaları gerekir. O, bu gibi hallerde millet namına onun vekillerinin de bu riske katılmalarını temin ederdi. Atatürk'ün en önemli hususiyetlerinden biri de kendisiyle canla başla çalışacak bir komutanlar heyeti yaratmak olmuştur."

"Büyük karar vermek kâfi değildir. Bu kararı tatbik edebilmek de lâzımdır." Diyen Asil Atam. Ne mutlu ki Türk'üm... Büyük Taarruz ve Başkomutanlık Meydan Muharebesi ile bizlere kazandırdığınız bu kutlu Zafer ve sahibi olduğum bu cennet Vatan için sizi ve kahraman Türk ordusunun tüm fertlerini minnet ve özlemle anıyorum. 30 Ağustos Zafer Bayramımız kutlu olsun.

Kaynak: Ahlâk Mektupları, Seneca, Jaguar Kitap  
\*Akgün Akova  
1: Epikuros



www.tktuzlashipyard.com  
sales@tktuzlashipyard.com



"Quality & Punctuality"

# HAVELSAN Platform ve Savaş Sistemi Entegrasyonu



Son yıllarda sivil tersanelerin askeri deniz platformu üretimine ve ihracatına başlamasıyla gemi inşa sektöründe savaş sistemleri entegrasyonu uzmanlığı ihtiyacı da artmıştır.

Yazılım yoğun ürünlere sahip bir firma olan ve teknoloji üreten HAVELSAN, 15 yıldır devam eden **savaş sistemleri entegrasyonu** faaliyetleri ile askeri deniz platformlarına özel çözümler geliştirmekte ve uygulamaktadır.

**Savaş sistemleri entegratörü HAVELSAN**, projelere özel geliştirdiği sistemlerin montaj, entegrasyon, test, dokümantasyon ve yönetim ile ilgili faaliyetleri için ana yüklenici tersanelere gerekli teknik desteği de vererek ilgili projelerdeki kritik süreçlerde yerini almaktadır.

#### HAVELSAN

• **Tasarım Faaliyetleri** ile müşteri/şartname gereksinimleri ve platform kısıtları dikkate alınarak savaş sistemi operasyonel konseptinin oluşturulması, sensör/silah konfigürasyonu belirlenmesi, arayüzlerin tasarımı ve teknik dokümanların hazırlanması,

• Keşif ve analizden başlayıp sistemlerin kabullerine kadar



olan tüm mühendislik faaliyetleri olan **Sistem Entegrasyonu** kapsamında; Entegrasyon dokümanlarının, proje paydaşları ile koordineli olarak hazırlanması, uzman HAVELSAN ekipleriyle sahada kurulumlar ve testler gerçekleştirilmesi, Deniz Kabul testleri öncesinde muvazat, radar-silah-sensör hizalama faaliyetlerinin yapılması, hataların tespit edilmesi, fiili atışların icrası ve başarımın analiz edilmesi,

• **Teknik Danışmanlık ve Mühendislik Desteği** ile Savaş Sistemleri fonksiyonel perfor-

mansı, operasyonel konseptin esas alınarak analiz edilmesi ve ana yükleniciye görüş verilerek alt yüklenici sözleşmelerine girildiği sağlanması, savaş sistemlerinin birlikte çalışabileceği sistem/donanım/yazılım seviyesi spesifikasyonları tanımlanması gibi kritik konularda tecrübelerini aktarmaktadır.

**HAVELSAN, alan uzmanlarından oluşan güçlü kadrosu ve nitelikli mühendisleriyle**

• Sistemler arası uyumlandırma için gereken **özel donanımla-**

**rı tasarlayıp üretmektedir.**

• Savaş sistemlerinin test edilebildiği özel simülasyon sistemlerini kullanıcılarına sunmaktadır.

• İş ekosistemindeki firmalarla birlikte, ihtiyaçların yerel kaynaklardan temin edilmesi için çalışarak yerli ve milli çözümler üretmektedir.

**HAVELSAN yer aldığı;**

• LST (Amfibi Tank Çıkarma Gemisi) Projesi'nde ana yüklenici ADİK ile yapılan **entegrasyon sözleşmesi** kapsamında savaş sistemleri sağlayıcılarının

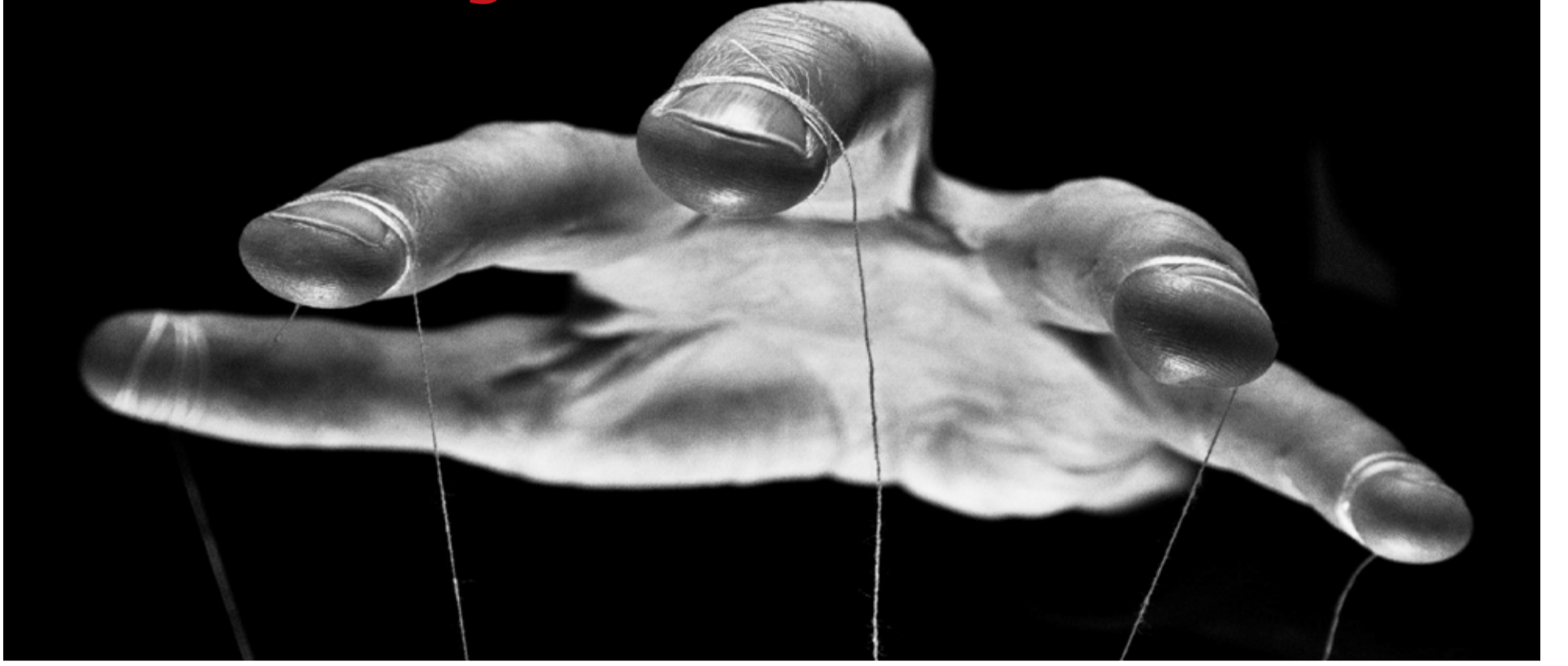
ana entegratörü olarak hizmet vermiştir. LST, HAVELSAN'ın mühendislik kabiliyetlerinin savaş sistemleri entegrasyonu kapsamında uygulandığı, süreçlerin koordineli ve disiplinler arası yürütüldüğü örnek bir projedir.

• Pakistan'a 4 MİLGEM korveti satışı kapsamında, ana yüklenici ASFAT A.Ş. ile yapılan sözleşmeyle **savaş sistemleri entegrasyonu** HAVELSAN sorumluluğunda halen devam etmektedir.

Türk Savunma Sanayi millileştirme çalışmaları içerisinde **sivil gemi inşa tersanelerinin askeri platform üretimi** ve bu alanda maliyet etkin çözümler oluşturup yurtdışında rekabet avantajı sağlaması ancak **savaş sistemleri konusunda uzmanlık desteği** almasıyla mümkün olabilecektir.

HAVELSAN, her tip askeri geminin ve denizaltının savaş sistemi entegrasyonunu, sözleşme süreci öncesinden sistemlerin teslimine kadar geçen süreçte tüm entegrasyon faaliyetlerini **savaş sistemleri sorumluluğu** olarak gerçekleştirebilme kabiliyetiyle projelerde yerini almaktadır.

# Azerbaycan-Ermenistan arasında gerilim: Neden şimdi?



**Sıcak geçen temmuz ayı bölgesel jeopolitiğe etki eden dinamik gelişmelerle daha da ısındı. Her ne kadar koronavirüs pandemisi gündemi meşgul etmeye devam etse de küresel ve bölgesel aktörlerin çıkarları bağlamında atılan adımlar, sürdürdükleri vekâlet savaşları ve izledikleri hibrit yöntemler takibi güç bir süreç neden oluyor**

MDN | Yapılan çok boyutlu, kimi zaman açık, kimi zaman örtülü hamleler stratejik seviyede ade- ta bir domino etkisini tetikliyor. Ve günümüzde salgının etkileri sürerken dış politikada tansiyon düşmüyor.

## Ermenistan'ın jeopolitik akıl tutulması

Temmuz ayının ortasında Azerbaycan ile Ermenistan arasında başlayan sıcak çatışmalar, bir anda dikkatleri Kafkasya'ya odakladı. İki ülke arasında öteden beri var olan gerilim daha da tırmandı. Azerbaycan'ın Tovuz şehri civarında hiç ummadık bir anda tehlikeli bir kışkırtmaya

imza atan Ermenistan, bölgede tansiyonu artırdı. İki ülke arasında yaşanan çatışma geçmişteki benzerlerinden farklı olarak kısa sürede sönümlenmedi. Dahası sıcak çatışma Dağlık Karabağ Bölgesi'nde değil, sınır hattında meydana geldi.

Güney Kafkasya'nın enerji ve ulaşım koridorunun odağında yer alan stratejik önemdeki Tovuz'un, Gürcistan sınırı yakınında bulunduğunu hatırlatalım. Bölge, Türkiye'nin Hazar'la bağlantısını sağlayan kesişim noktası (hub) konumunda. Tovuz'dan Türkiye ve Azerbaycan'ın ortaklaşa gerçekleştirdiği Bakü-Tiflis-Kars demir yolu, Bakü-Tiflis-Ceyhan petrol boru ve TANAP'ın başlangıcı olan Güney Kafkasya doğalgaz boru hatları geçiyor. Azerbaycan'ı Gürcistan üzerinden Türkiye'ye ulaştıran tek kara yolu da bu rotada yer alıyor.

## Diplomasinin tükendiği yerde toprakları savaşla geri almak

Ermenistan'ın Tovuz'u hedef seçmesinin arka planı; Azerbaycan'ı Türkiye ile birleştiren tek kara yolunu, iki ülkenin ortak enerji ve ulaştırma hatlarını tehdit edebilmek, dahası kesmek. Meseleye rasyonel açıdan bakıldığında, yapılan hamle Ermenistan'ın boyunu aşıyor, dahası devlet aklının ve kapasitesinin çok ötesinde. Esasen bir üst akıl(lar) tarafından titizlikle

dizayn edildiği anlaşılıyor. Belirlenen strateji ile salt Azerbaycan'a değil, aynı zamanda Türkiye'ye de manipulatif bir mesaj verilmek isteniyor.

Son olayın Dağlık Karabağ sorunu nedeniyle 28 yıldır gerilim halinde olan iki ülkeyi savaşın eşiğine getirdiğini, Azerbaycan'ın sıklıkla vurguladığı, "Diplomasinin tükendiği yerde, toprakları savaşla geri almak" mottosunun da bu ihtimâlin hayâl olmadığını gösterdiğini not edelim.

## Rusya: Gerilimi çözüme kavuşturmak için her şeyi yapacağız

İki ülke arasında yaşanan gerilime ilişkin, Azerbaycan Cumhurbaşkanı İlham Aliyev sınırdaki provokasyondan Ermenistan yönetimini sorumlu tutarken, Ermenistan Başbakanı Nikol Paşinyan ise gerilimin sonuçlarından Azerbaycan yönetiminin mesul olacağını savundu.

Kafkasya'da istikrarı sarsan olay Rusya ve Türkiye tarafından da yakından takip edildi. Azerbaycan ile Ermenistan arasındaki ilişkilerin gerilmesinden derin endişe duyduklarını açıklayan Kremlin Sözcüsü Peskov, "İki tarafı da itidale ve ateşkes rejimi kapsamındaki yükümlülüklerini yerine getirmeye davet ediyoruz. Farklı düzeylerde dile getirdiğimiz gibi Rusya, Minsk Grubu Eş Başkanı sıfatıyla

çözüm için arabuluculuk yapmaya hazır," ifadelerini kullandı. Dışişleri Bakanı Lavrov'un Bakü ve Erivan'daki mevkîdaşlarıyla yoğun telefon diplomasisi yaptığını anımsatan Peskov, her iki tarafı sağduyu ve itidale çağırdıklarını vurguladı.

Rusya Dışişleri Bakan Yardımcısı Andrey Rudenko ise çok net konuştu. İki ülke arasındaki gerilimi çözüme kavuşturmak için her şeyi yapacaklarını belirten Rudenko, "Sadece sınırda- ki mevcut sorunu değil, genel olarak bizim için kardeş ve yakın iki ülke olan Ermenistan ve Azerbaycan arasındaki ilişkilerin iyileşmesi için mümkün olan her şeyi yapacağımızı ve Rus diplomasisinin, halk diplomasisinin en iyi özelliklerini sergileyeceğimizi temin ederim," ifadelerini kullandı.

## "Ermenistan aklını başına toplasın, Azerbaycan'ın yanındayız"

Yaşanan hadise Türkiye bakımından da hayati önemde. Zira Azerbaycan herhangi bir ülke değil, "gardaşımız"... Dolayısıyla Milli Savunma Bakanı Akar'ın, "Ermenistan'ın, gerçekleştirdiği saldırıyı şiddetle kınıyoruz. Yukarı Karabağ'ı hukuksuzca işgal eden ve yıllardır saldırgan bir tutum sergileyen Ermenistan'a karşı Azerbaycan Silahlı Kuvvetleri'nin yanında durmaya, 'tek millet, iki devlet' diye kabul ettiğimiz Azerbaycanlı kardeş-

lerimize var gücümüzle destek olmaya devam edeceğiz," açıklaması oldukça keskin.

Dışişleri Bakanı Mevlüt Çavuşoğlu'nun, "Ermenistan aklını başına toplasın, tüm imkânlarımızla Azerbaycan'ın yanındayız" çıkışı ise Rusya dâhil bölge ve bölge dışı aktörlere verilen önemli bir mesaj... Son kertede, TBMM'de dört partinin (AK Parti, CHP, MHP ve İYİ Parti) ortak bildiri yayımlayarak, Ermenistan'ın Azerbaycan'a yönelik saldırısını kınaması, ülke tutumumuzu açıkça ortaya koyuyor.

## Ermenistan: Doğudaki Batılı, batıdaki Doğulu

Rusya'nın kilit ortağı olarak Ermenistan'ın önemi, Kafkasya'daki stratejik konumuna dayanıyor. Rusya, Ermenistan'ı askeri, siyasi ve ekonomik bakımlardan koşulsuz destekliyor, bu ülkeyi kendisine bağlı ve bağımlı bir uydu devlet olarak görüyor ve görmek istiyor. Rusya, 2008 Gürcistan tecrübesinden sonra yakın coğrafyasında başka bir sürpriz yaşamak istemiyor.

Paşinyan sonrası dönemde bölgesel ve küresel gelişmelere kayıtsız kalmama görüşünü benimseyen Ermenistan ise, Rusya'ya olan bağımlılığını gevşetmek istiyor. Bu noktada Paşinyan'ın gündeme getirdiği "Ermenistan olarak biz doğudaki Batılı, batıdaki Doğuluyuz" argümanı, üzerinde düşünülmesi gereken önemli bir çıkış. Bu noktada bir

parantez açılım ve Rusya'nın da Paşinyan'dan memnun olmadığını hatırlatalım.

### Türkiye ile Fransa arasında jeopolitik türbülans

Dünya genelinde oldukça etkin ve güçlü olan Ermeni diasporasının pozisyonu da dikkate alınmalı. Genel olarak ABD ve Fransa tarafından desteklenen ve yönlendirilen küresel Ermeni lobisi Ermenistan'ı her daim destekliyor. Nitekim, iki ülke arasında yaşanan çatışmadan sonra Fransa Parlamentosu tarafından ortak bir açıklama yapılarak, Ermenistan'ın desteklediğinin ve Türkiye'nin Azerbaycan'a desteğinin kınandığının ifade edilmesi şaşırtıcı olmadı.

Son dönemde Türkiye ile Fransa arasındaki gerginlik ve Fransa'nın hasmane tutumu göz önüne alındığında, Türkiye aleyhine vuku bulan hemen her olayın arkasında Fransa'nın gölgesi ya da izi beliriyor ve Türkiye ile Fransa arasında jeopolitik bir türbülansa neden oluyor.

### Kontrollü kaos

Kafkasya Bölgesi'ni Karadeniz ile birlikte "yakın kuşak" olarak gören ve "hayati yaşam sahası" olarak nitelendiren Rusya; Azerbaycan ve Ermenistan arasında sıklıkla yaşanan gerilimlerde arabulucu ve devamında oyun kurucu rolünü sürdürmek istiyor. Böylelikle iki ülke üzerinde gücünü, nüfuzunu ve hegemonyasını test ediyor.

Bölgede kontrollü dışında gelişmeleri hazmetme ve kabullenme lüksü olmayan Rusya, iki ülkenin maruz kaldıkları iç politik baskılara karşın bölgede kırımızı çizgilerinin aşılmasına izin vermeyecektir. İki ülke arasında kontrollü kaosu bir noktaya dek

kendi inisiyatifi ve çıkarları minvalinde tercih edebilecek Rusya bakımından, Kafkaslar'da istikrarın devamı yaşamsal önemde.

Bu nedenle Azerbaycan ve Ermenistan arasında kontrolün ve inisiyatifin kaybedilmesine neden olabilecek, sonu belirsiz ve ucu açık bir kaosu yaşamaması olası görülüyor. Şüphesiz meselenin ekonomik ve enerji jeopolitiği boyutları da dikkate alınmalı.

### Kolektif Güvenlik Anlaşması Örgütü

Bu noktada Ermenistan'ın Kolektif Güvenlik Anlaşması Örgütü (KGAÖ)'ne üye olduğunun altını çizelim. Siyasi bakımdan Ermenistan'ın elini güçlendiren bu üyelik, Ermenistan'a hamle üstünlüğü sağlayabilir. Her ne kadar örgüte üye ülkelerin (*Rusya, Kazakistan, Kırgızistan, Tacikistan, Beyaz Rusya ve Ermenistan*) iki ülke arasındaki bir çatışmaya doğrudan müdahil olmaları olası görülmesi de, Erivan'a verilebilecek siyasi destek dahi bölgedeki dengeye etki edecektir.

Şunu aklımızda tutalım, Ermenistan'ın saldırgan, uzlaşmaz ve kibirli tutumu, Ermenistan lobisinin güçlü olduğu ABD ve Fransa ile hamisi Rusya'dan aldığı destekten kaynaklanıyor. Bu nedenle Dağlık Karabağ sorununun çözümsüzlüğü, Azerbaycan hariç tüm aktörlerin işine geliyor. Ancak her geçen gün Azerbaycan'ın sabrı tükeniyor ve Azeri Türkleri Dağlık Karabağ sorununda somut çözüm istiyor.

### Olası senaryo: Madrid ilkelere dönüş

Muhtemeldir ki, iki ülke arasındaki tansiyonun düşmesi durumunda 2007 yılında Eri- van ile Bakü'ye önerilen Madrid

ilkelerine dayalı çözüm yeniden masaya getirilecektir. Rusya ve diğer Minsk Grubu müdavimleri bu karta oynamaktadır.

Madrid ilkeleri, Dağlık Karabağ çevresindeki bölgelerin kademeli olarak Azerbaycan'a devredilmesi, Karabağ'a Azerbaycan'ın toprak bütünlüğü ilkesini ihlâl etmeyen geçici statü verilmesi, Ermenistan ile Dağlık Karabağ arasında koridor oluşturulması ve Karabağ'ı terk etmek zorunda kalan insanların topraklarına geri dönmelerini öngörmektedir.

### Stratejik sonuç: Kim kazanır kim kaybeder

Ermenistan ile Azerbaycan arasında yaşanan gerilime stratejik sığıltan kurtularak bütüncül bakalım. Burada dikkat çeken nokta Ermenistan'ın yaptığı provokasyonun zamanlaması. Olguları sıralayalım. Türkiye; Irak, Suriye, Libya ve Doğu Akdeniz'de milli çıkarları bağlamında kararlı adımlar atıyor, askeri (sert) gücünü fiilen sahada kullanıyor. Bölgesel güç gibi hareket ediyor, taviz vermiyor.

Son dönemde Rusya ile Türkiye'nin Suriye'de olduğu gibi Libya'da da çıkarları çelişiyor. Bu nedenle her iki ülke diğerinin sınır uçlarını test eden hamleleri yapmaktan imtina etmiyor. Bu zaviyeden bakıldığında Ermenistan'ın Azerbaycan'a yönelik saldırısının arka planında Rusya'nın olduğu sonucuna varılabiliyor. Yani olağan şüpheli Rusya. Bu tezi savunanlara göre Rusya, Ermenistan hamlesiyle Libya'da durum üstünlüğünü ele alan Türkiye'nin elini zayıflatmayı ve masadaki pazarlık gücünü artırmayı hedefliyor.

Ancak, Libya, Irak ve Suriye'de vekâlet savaşları sürdürülürken ve Türkiye fiilen ve simetrik ola-

rak sahadayken doğru soruyu bir daha soralım. Türkiye'nin, Azerbaycan'a saldıran Ermenistan'a karşı yeni bir cephe açması kime/kimlere yarar?

### Doğu Akdeniz'de Türkiye'nin jeopolitik hasımları

Bakınız, Doğu Akdeniz'de milli çıkarlarını kararlılıkla savunan Türkiye çeşitli yaptırım ve tehditlerle sıkıştırılmaya çalışılıyor. Yunanistan-GKRY ikilisi üzerinden sürdürülen ve İsrail tarafından desteklenen bu kurgunun arka planında ABD ve Fransa başta olmak üzere AB var. Türkiye karşıtı cepheye koşulsuz yer alan Mısır, Suudi Arabistan ve BAE'nin pozisyonları ise çok net. Son dönemde Mısır'dan Doğu Akdeniz'de Türkiye'ye karşı jeopolitik bir hasım icat edilmeye çalışılıyor. İki ülke donanmalarının karşı karşıya gelmesi isteniyor. Yunanistan bu opsiyonun hayata geçirilmesi için oldukça istahlı ve istekli bir görüntü sergiliyor.

ABD, Doğu Akdeniz'de Türkiye karşıtı hamlelerine bir yenisini ekliyor. Temmuz ayında GKRY'ye yönelik uluslararası askeri eğitim ve işbirliği programının bütçesini Kongre'de onaylatan ABD, her ne kadar Türkiye'nin adını telaffuz etmese de, bu programın Doğu Akdeniz'e yönelik stratejisiyle uyumlu olduğunu, GKRY ile işbirliğini güçlendireceğini ve Rusya ile Çin'in GKRY üzerindeki etkisini kıracağını açıklıyor.

Türkiye'nin Libya ile akdettiği deniz yetki alanlarını sınırlandırma anlaşmasının onaylanmasını engellemek isteyen GKRY, Yunanistan, Mısır, Suudi Arabistan ve Bahreyn sözde BM'ye nota veriyor. Bu beş ülke arasında Bahreyn'i gören gözler, Doğu Akdeniz'in yerini haritada

gösteremeyecek olan Bahreyn'e şaşıyor.

### Türkiye çok boyutlu sıkıştırılmaya çalışılıyor

Sonuç olarak Türkiye'nin doğuda Ermenistan'a da cephe açmasının dolaylı/dolaysız hangi aktörlere yarar sağlayacağı kendiliğinden ortaya çıkıyor. Türkiye'nin Rusya ile ABD arasında izlediği denge politikasına koşut olarak Rusya, Türkiye'yi Batı bloğundan koparmak ve NATO'da bir gedik açmak, ABD ise tıpkı Soğuk Savaş Dönemi'nde olduğu gibi Türkiye'yi Atlantik yörüngesinde tutmak ve Rusya'ya karşı konumlandırmak istiyor. Bu nedenle Türkiye çok boyutlu olarak sıkıştırılmaya çalışılıyor ve geri adım atmaya, taviz vermeye zorlanıyor.

Geçen ay Çin ile Hindistan arasındaki çatışmaya temas etmiştik. Dikkat ediniz, Ermenistan ile Azerbaycan arasında ansızın köpürtülen hadise de benzer senaryoyu andırıyor. Türkiye'nin gözlerini güneyine diktiği, sıklet merkezini Doğu Akdeniz'de tesis ettiği, Suriye, Irak ve Libya'ya önem ve öncelik verdiği mevcut konjonktürde, Ermenistan'ın sürpriz biçimde ortaya çıkarılışının kazanını belli ki çok olacaktır. Kaybedeni mi? Bu kadar çok cepheye mücadele etmek zorunda kalacak ülkemizin olmamasını diliyoruz. Temennimiz bu çoklu cepheye bir de Karadeniz'de olası bir suni gerilimin eklenmemesi. Nedense ayak seslerini duyar gibiyiz...

Son kertede hatırlatalım, stratejide kuraldır. Maharet tek hamle ile bir kazanım değil, birden çok kazanım elde etmektir. Ez cümle, Ermenistan ile Azerbaycan arasındaki olaylara bu perspektiften bakalım ve sadece *olağan şüpheliye* odaklanmayalım.

## 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](http://www.besiktasshipyard.com)

**BesiktasShipyard**

# 'Libya'ya elektrik vermeye hazırız'

**Hedef projeleri ve Libya özelinde MarineDeal News'e özel röportaj veren Karadeniz Holding Yönetim Kurulu Üyesi Zeynep Harezi Yılmaz, "Zorlu bir dönemi geride bırakan Libya halkının yaşamları normale dönene kadar, Libya'nın farklı bölgelerine 1,000 MW Powership ile elektrik vermeye hazırız," dedi**



**Yeşim Yeliz Egeli** | Karadeniz Holding dünyanın ilk enerji filosu Powershipleri Türk mühendisleri, Türk işçileri ile Türk tersanelerinde inşa eden ve işleten dünya markamız. Powershipler ile dünyanın 15 farklı bölgesinde 4,100 MW'lık kurulu güç ile yüzde 100 güvenilir ve ekonomik elektrik üretiyor.

## Önce sizi kısaca tanıyabilir miyiz?

2010 yılından beri şirkette çalışıyorum. Dedemin kurduğu bir şirket ve ben 3'üncü kuşak olarak burada çalışıyorum. Powership projelerinin ilk devreye girdiği sene başladım. Bu sayede Powership projelerinin başından beri içinde olma imkânı buldum. İlk birkaç seneyi Irak'ta geçirdim. Daha sonra Afrika Tanzanya daha sonra Londra'da LSE'de MBA'imi bitirip 'Chief Commercial Operations Officer' olarak tüm ticari operasyonların başına geçtim. Şimdi hem mevcut bütün operasyonlarımız hem de hedeflediğimiz yeni ülkeler hakkında çalışmalarımızı ekip arkadaşlarımızla beraber yürütüyoruz. Aynı zamanda yönetim kurulu üyesiyim. Felsefe ve Ekonomi okudum. Vaktimizin yaklaşık üçte ikisi farklı ülkelerde ve seyahatte geçiyor. Son iki senede; Afrika ve Latin Amerika başta olmak üzere; Senegal, Gine Konakri, Sudan ve Küba projelerini imzaladık. Bunlar için sadece mevcut ülkelere gitmek 6 ay sürüyor. Yeni projelerimiz de olunca hayatımız iş odaklı. Ama tüm bunların dışında annem de ressam olduğu için resim yapmayı seviyorum ve en çok önem verdiğim şey Women's Empowerment (Kadının Güçlendirilmesi). Özellikle genç kadınların topluma katılması, eğitimlerini tamamlamaları, iş sahibi olmaları ve topluma daha çok katılmalarının sağlandığı projelerde yer almak en büyük hayalim.

## Karadeniz Holding dünyaya örnek bir şirket. Kısa tarihiniz, Türk gemi endüstrisindeki yeriniz ve hedefleriniz nedir?

Şirketimiz 1948'de Rauf Karadeniz tarafından kuruldu. Başlarda ağır makine sanayi üzerinde yoğunlaşan bir şirkettik. 1996'da Türkiye'deki enerji sektörü özelleştirildi ve biz Türkiye'deki ilk toptan elektrik üretim ve ticareti yapan ve yurtdışına satış lisansı

alan şirket olduk. Türkiye'nin farklı yerlerinde kara santralleri kurmaya başladık. 2003 yılında Silopi'deki santralimizden Irak'a sınır ötesi elektrik ticaretine başladık. 2007 yılında da uluslararası bir şekilde yayılmak istedik. Uluslararası açılımımızı yaparken de mevcut sektörde olan bir işi kopyalamak yerine enerji sektöründe açık olan bir yeri doldurmak istedik. Bunu yaparken de dünyadaki pek çok enerji bakanına ve devlet başkanına neye ihtiyaçları olduğu konusunda danıştık. Liderlerin söylediği belli başlı kriterler vardı, "Enerji sektöründe bize 2 senede tamamlanacağı sözü veriliyor ancak 5'inci senenin sonunda hâlâ tamamlanmamış oluyor. Biz gerçekten bize söz verilen tarihte devreye girecek bir proje istiyoruz."

Şirketler proje finansmanı istiyor ve sadece proje finansmanlarını kapatmaları 2 sene sürüyor, 10 kuruş diye anlaşılıyor sonunda 20 kuruş mâl oluyor. Biz gelişmekte olan ülkeler olarak zaten proje finansmanını almakta oldukça zorlanıyoruz. Karaya santral kurulmak istendiği zaman arazi problemleri, işçilerin vize sorunları ve ülkeden kaynaklı teslimatın gecikmesi (örneğin malzeme taşıyan güzergâhta bir köprü'nün yıkılması), gibi problemlerini bize anlattılar. Biz de dedik ki, "Bizim dünyada enerji ihtiyacı olan ülkelere bütüncül çözüm üretmemiz gerekiyor. Yalnız değil dün elektriği o ülkeye götürülebiliyor olmamız lazım. Bizim kendimizi ve ülkeleri finansman alma yetisinden kurtarmamız lazım. Bizim "tak ve çalıştır" şeklinde paket bir ürün sunmamız lazım ki o ülkeye elektrik verebilelim. Bunları yaparken hem o ülkenin ortalama elektrik maliyetini düşürmeliyiz hem de ülkenin elektriği alacak bir altyapısı yoksa altyapı desteği de sağlamalıyız," diye düşündük.

"Peki, finansman, inşaat ve tedarik sürecinde biz tüm bunları nasıl yaparız?" sorusundan hareketle, 2007 senesinde dedik ki, "Biz bunu herhangi bir kontrat olmadan enerji santrallerini gemilerin üzerine kurarak yapabiliriz. Böylece bitmiş bir santrali isteyen her ülkeye bağlanabilecek kadar kullanışlı sistemlerle (farklı voltaj ve çıkış gerilim seviyeleri, farklı draftlar vs.) modüler motor teknolojilerini kullanarak dizayn edersek bütün bu sorulara cevap verebiliriz. Bunu da kendi finansal gücümüzle yaparız ve proje

finansmanı olmadan da projeyi bitirebiliriz."

Ve projeye başladık. İlk başta Afrika'daki bir maden şirketi bizden kara tesisi kurmasını istedi. Biz onlara gemi santrali seçeneğini sunduk ve ilk gemimizi Türkiye'deki tersanelerin doluluğu sebebiyle Singapur'da inşa ettik. 2008'deki kriz ile birlikte Türkiye'deki tersaneler boşaldı, bizim 1 gemi bütçesiyle 4 gemi yapılabilmeye başlandı. 100 milyon dolar olan gemi neredeyse 10 milyon dolara kadar geriledi. Bu sayede 4 proje yapabilir hale geldik ve bunları Türkiye'de inşa ettik. Gemilerimizi Afrika'ya gönderme planı yapıyorduk ancak sınır ötesinden elektrik sattığımız Irak Enerji Bakanı bize Basra Körfezi'nde elektrik ihtiyaçlarının olduğunu söyledi ve gemilerimizi buraya yönlendirmemizi rica etti. İlk iki gemimizi Irak'a gönderdik. Daha sonra Pakistan'da bir ihale açıldı. İhaleyi 18 farklı şirket ile birlikte biz kazandık. Ancak o dönem Pakistan'da bir darbe oldu. Ve 18 firma kara santrali kuracağı için bu sebeple projelerini tamamlamadılar. 2010'da projesini tamamlayan tek firma biz olduk. Ancak Pakistan, 19 firmanın 18'inin projelerini tamamlamamaları nedeniyle ihaleyi iptal etti. Daha sonra süreci tahkime taşımamız gerekti ancak anlaşmazlık dostça çözüldü. İkinci ülkemizde yaşadığımız kalp kırıklığından sonra Lübnan'da bir ihale oldu. 9 şirket katıldı. Lübnan bu ihalesini 3 kritere bağladı. En ucuz elektrik, en yüksek teknik kapasite ve en hızlı teslimat. Biz bu üç kriterde de birinci gelerek Lübnan projesine başladık. Lübnan'da 6 ay içerisinde 200 MW'lık iki gemi tahsis ederek projemize başladık. Daha sonra Gana projemize başladık. Gana projemizde ülkenin elektrik maliyetini yüzde 30 düşürerek ve ülkenin elektrik üretimini de yüzde 30 artırarak 6 ay içerisinde 500 KW elektrik sağladık.

## Maliyeti düşürmeniz o ülkeler için de avantaj değil mi?

Örneğin, enerji götürdüğümüz bir ülkenin o dönemki elektrik maliyeti 15 cent kw/s ise ve biz de 10 cent kw/s elektrik götürüyorsak ortalama yüzde 30 düşürmüş oluyoruz. Biz buna çok dikkat ediyoruz çünkü ortalama elektrik maliyetini düşürdüğümüz ülkelere gitmek istiyoruz. Mesela bir ülkenin çok yüksek bir hidroenerji kapasitesi olabilir ve hidroju 3-5

cent'e üretiyor olabilir. Biz o zaman diyoruz ki hidro sizin için daha az maliyetli, istesenez bile biz sizin için doğru çözüm değiliz. Ancak hidroenerji açısından zengin ülkelerde kurak ve yağışlı mevsim problemleri yaşanıyor ve kurak mevsimde hidroları sifıra iniyor. Biz bu dönemlerde o ülkelerin elektrik ihtiyaçlarına çözüm olarak gidebiliyoruz. Gana projemizden sonra Mozambik projemiz devreye girdi. Zambiya'nın denize kıyısı olmamasına rağmen Mozambik üzerinden Zambiya'ya elektrik sağladık. Üçlü bir anlaşma oldu. Zambiya ile anlaşmamız bitince Mozambik gemilerimizin kalmasını talep etti. Anlaşmamız Mozambik üzerinden devam etti. Sierra Leone projemiz oldu, Gine Bissau projemiz oldu, Gambiya projemiz oldu, Sudan projemiz oldu.

## Sudan'da zorluk çektiniz mi?

Sudan ile müzakereler devam ederken Dubai'den Türkiye'ye getireceğimiz bir gemimizi Sudan Limanı'na çektik ve Sudan'lı yetkililer ile Bakan'a sözleşmeyi imzaladıkları takdirde hemen elektrik verebileceğimizi ve gemimizi ziyaret edip görmelerini istediğimizi bildirerek gemiye davet ettik. Agresif bir pazarlama yaptık. Karar vericiler altyapı projelerine imza atarlarken her zaman taahhüt süresinin uzamasından endişe ederler. Bu sayede sözleşmemizi imzaladık ve en önemlisi Ramazan ayından hemen önce elektrik vermeye başladık.

## Dikkatimi çeken sözünüzde durmaya önem atfediyorsunuz. Bu ülkemizde artı değer katıyor olmalı...

Şirket olarak verdiğimiz sözü tutmaya çok önem gösteriyoruz. Çünkü yaptığımız iş devletleri ilgilendiriyor. Gine Bissau'da, Gambiya'da, Sierra Leone'de ülkelerin yüzde 100'üne elektrik sağlıyoruz. Bu nedenle özellikle salgın döneminde bu konuya fazlaca eğildik. Gemilerimizde herhangi bir vakanın yaşanmaması o ülkelerin ihtiyacı için de önemliydi. Gemilerimizde 60 kişi bir arada yaşıyor ve bir kişi kapsa bu samanalevi gibi yayılabilir. Gemilerimizi tamamen karantina altına aldık. Gemilerimizde 3 ayda bir değişim yapılır ve Wuhan'da yasaklar başladıktan hemen sonra biz seyahat kısıtlamaları başlamadan ekiplerimizi değiştirdik ve karantina sürecine din-

lenmiş gemi adamlarımızla girdik. Gemilerimizin içerisinde her türlü yaşam ve özel uğraş/oyun alanları mevcut. Kompleks bir yaşam alanı var. Gemilerimize gerekli olan kumanya gibi tüm ihtiyaç malzemelerini yerleştirdikten sonra karantina boyunca hepsini kilit altına aldık ve süreci bir tane bile vaka yaşamadan geçirdik.

Küba projemizi ben kişisel olarak çok önemsiyorum. Küba sadece çok güvendiği şirketlerle çalışan bir ülke. Bankacılık sektörü uluslararası piyasaya açık olmadığı için daha önce pek çok şirket tarafından suistimal edilmişler. Sözler verilirip gerçekleştirilmemiş ve bu durumu uluslararası mahkemelere taşıyamadıklarından işlerini tamamen güven esaslı yürütüyorlar. Küba'ya ilk gittiğimde Elektrik İdaresi'nin başındakiler "Bi' kız gelmiş bize geminin üzerinden elektrik vereceğini anlatacak, hadi toplantıya girelim eğlence olsun" diyerek bizimle görüştiklerini söylediler. Toplantıda anlattıklarımıza inanmadık dediler ve ilk başta 2 gemi ısmarladılar sonra o 3 gemi oldu şimdi de 4'üncü geminin kontrat görüşmesini yapıyoruz.

## Tüm bu süreç nasıl ilerliyor?

Biz her şeyi ekip olarak gerçekleştiriyoruz. Bizim departmanımızın en büyük özelliği bireysel başarının kabul edilmemesidir. Herkes bir şeyin ucundan tutuyor, çok uzun saatler çalışıyoruz, çok zor ülkelere giderek çalışıyoruz ve bazen hafta sonları birbirine giriyor birkaç hafta tatil yapmadığımız oluyor. Buradaki dayanışmayı ve ekip çalışmasını bir arada tutmazsak böyle çalışmamız pek mümkün olmaz. Bu nedenle burada büyük bir ailenin parçası olduğumuzu kendimize sürekli hatırlatıyoruz. Bize her gün Küba'dan teşekkür mektupları geliyor. Geçen hafta 1 milyoncu Watt enerjimizi sunduğumuz için bize takdir belgesi sundular. Böyle cennet gibi bir ülkenin güvenini kazandığımız için de çok mutluyuz. Küba Büyükelçimiz Beris Ekinci de bize her anlamda çok yardımcı oldu. Orada bize sahip çıkan birisi olduğunu her zaman hissettiriyor. Kendisine çok müteşekkirimiz. Latin Amerika'da birçok ülke ile de görüşme halindeyiz. Honduras, Panama, Guyana, Meksika, Dominik Cumhuriyeti, Haiti. Amerikan adası olmasına rağmen Porto Riko ile de görüşüyoruz. Böylece operasyonlarımızı genişletmeye çalışıyoruz.

## Rakiplerinizden sizi ayıran en önemli özellikleriniz nelerdir?

Bizim iki tarz rakibimiz var. Birisi iş planlama rakipleri diğeri ürün rakipleri. Bizim ürünümüz gibi yüzer santral ile hızlı elektrik üretimini birleştiren kimse yok. Bizim gibi hızlı elektrik üreten küçük jeneratörler var. Onları 3 ayda 4 ayda mobilize edip gönderip devreye alan şirketler var. Ancak bu jeneratörler dizel yakıt ve jet yakıtı ile çalıştıkları için oldukça maliyetli. Biz ise geminin işletme maliyetini, yakıt maliyetini ve bağlanma maliyetini onlardan sadece yakıt maliyetinden daha ucuza mal edebiliyoruz. Ayrıca gemilerimizi 1 ay içerisinde hizmete sokabiliyoruz. Biz hem düşük maliyetli yakıtla çalışabiliyoruz hem de doğalgaz ile çalışabiliyoruz.



### Personelinizin eğitimine ve iş yaptığınız ülkelere sosyal katkılarınız neler?

Bünyemizde Powership akademimiz var. Bu akademi rotasyondaki gemi personelleri yeni ekip arkadaşlarımızı eğitiyor. Tecrübelilerin yeni ekibi eğitmesi, ustacılar üzerine kurulu bir akademimiz var. Çok çeşitli ülkelerle çalıştığımız için müşterilerin kendi kültürlerine göre çalışma ekiplerimize kültürlerarası özel davranış ve iletişim eğitimleri veriyoruz. Mesela, Afrika ülkelerinde ırkçılık çok hassas bir konu ve bir beyazın teknik olarak üstün olsa bile işi öğretirken, ders verirken üslubuna, alçakgönüllü olmaya oldukça dikkat etmesi gerekiyor. Latin Amerika'da iş konularına girmeden önce özel konuşmalar yapılması hâl hatır sorulması gerekiyor.

Kurumsal sosyal sorumluluk projelerine oldukça önem veriyoruz. "Girl Power" isimli bir girişim başlattık. Çalıştığımız ülkelerde bütçesi yetersiz olan birçok aile erkek çocuklarının eğitimlerine önem veriyorlar, "kızlar nasılsa evlenir, gider başkasının problemi olur" anlayışı hâkim. Biz de bu zinciri kırmak için kızların bütün okul masraflarını karşılıyoruz. Mezun olana kadar eğitimlerine sponsor oluyoruz.

Bizi heyecanlandıran bir diğer sosyal sorumluluk projemiz ise LifeShip. 2 bin kişi kapasiteli yüzer bir mülteci kampı. Bu gemimizi 2 seneliğine Haiti'ye bağışlamayı düşünüyoruz. Ayrıca, Birleşmiş Milletler Kalkınma Programı ile belgesel nitelikte çalışmalarımız oldu. Karadeniz Lifeship Süheyla Sultan gemisi, yardıma muhtaç aileler ve kimsesiz çocuklar için yüzer bir şehir olarak tasarlandı. Bin kişiden fazla konaklama kapasitesi bulunan gemi acil bantma ve yeniden yerleşme ihtiyaçlarını karşılamak adına uluslararası standartlara uygun ve modern bir şekilde inşa edildi. Gemimiz, ana bina, çocuk evi ve aile evi olmak üzere 3 ana binadan oluşuyor. Ayrıca, sert hava koşullarına karşı dayanıklı, mobil olarak, deprem ve sel durumlarında faaliyetlerini kesintisiz sürdürebiliyor. İlave altyapı yatırımlarına ihtiyaç duymuyor ve çevre dostu. Lifeship gemimizde 2 bin kişinin elektrik ihtiyacını ve 7 bin 500 kişinin kullanım suyu ihtiyacını karşılayabiliyoruz. Gemimizde konaklayan bireyler için tüm temel yaşam alanları (Aile Birleşme Merkezi, Aş Evi, Eğitim Tesisleri, Sağlık Tesisleri, Sosyal Tesisler, Sosyal Yardım Tesisleri) mevcut. Zanaat ve El Sanatları Merkezi sayesinde de kişilere gelir kazanma olanağı sağlıyoruz.

### Gemilerinizde hangi tip yakıt kullanıyorsunuz?

Biz bütün filomuzu doğalgaza geçirmeye çalışıyoruz. Makinalarımızı çift yakıtlı (dual fuel) olarak inşa ettik. Mozambik ve Senegal'de, Afrika'daki ilk Türk LNG Power Projelerini imzaladık. FSRU gemileri ile çalışacak. FSRU'larda MOL ile işbirliği yapıyoruz. İnşayı yan yana ortaklaşa yürütüyoruz. FSRU konusunda oldukça eğitimli bir ekibe sahibiz.

### İşlettiğiniz filonuzun sayıca ve üretim kapasitesi nedir, yeni inşa projeleriniz olacak mı?

Şu anda 25 adet bitmiş gemimiz var, 20'si operasyonda. 5'i her an hizmete hazır. Bunun yanı sıra 4 adet gemimiz Türkiye'de inşa halinde. 2020 sonunda ikisi tamamlanacak ve sayıca 27 gemiye ulaşacağız. Enerji üretim kapasitemiz mevcutta 4,100 MW.

Hedefimiz 8,500 MW'a ulaşmak. Ayrıca filomuzda 20 powership daha ekleyeceğiz.

### Karadeniz Holding'in yeni yatırımların hedefleri neler?

Biz bütün filomuzu gaza çevirmek istiyoruz. FSRU'lara FSU'lara LNG taşıyıcılara yatırım yapıyoruz. Filomuzu hem 50 hertz hem de 60 hertz piyasasına genişletmek istiyoruz. Çünkü dünyanın yarısı 50 yarısı 60 hertz elektrik yapılanması kullanıyor. Ülkelerin santrallerini de gaza geçirebilen bir sistem sahibi olmak istiyoruz. Ülkelerde Solar projeler yaparak yenilenebilir enerjiyi desteklemek istiyoruz.

Bizim hedefimiz dünyadaki elektrik erişimini yüzde 100'e çıkartmak. Elektrik olmadığı zaman, iletişim olmuyor, bilgiye erişilemiyor, sağlık problemleri ortaya çıkıyor ve güvenlik sorunları yaşanıyor. Bu nedenle çok yoğun talep alıyoruz. Yüzer elektrik santrali konvansiyonelin dışında bir ürün. Hâlihazırda 20 gemimizin aktif olarak sahada olması yeni talepleri almamızı kolaylaştırıyor. Potansiyel müşterilerimizi aktif görevdeki gemilerimize davet edip teknik tektik sağlıyoruz.

### Gemilerinizin uluslararası klasta aynı bir sınıflandırılması var mı?

Gemilerimiz için Special Service Power Plant adı altında yeni bir klas oluşturuldu. Breau Veritas ile çalışıyoruz.

### Yeni tersane projeniz bulunuyor mu?

Hayır. 4 tersane ile çalışıyoruz. 3'ü anlaşmalı 1'i Altınova, Yalova'da kendi tersanemiz. Bir de Singapur'da dünyanın en iyi dönüşüm işleri yapan (conversion) Sembcorp Tersanesi ile çalışıyoruz. FSRU projelerimiz için de Singapur'da çalışıyoruz.

### Libya'nın enerji ihtiyacı için girişiminiz oldu. Hangi aşamadasınız?

Libya ile 2012 yılından beri iletişim halindeyiz. Libya'nın elektrik idaresi GECOL ile 2012 yılından beri teknik tetkikler yapıyoruz. Libya'nın şebekesine uyumlu bir operasyon modumuz olduğu konusunda GECOL ile hemfikiriz. Ancak politik belirsizliklerden dolayı kontratları parafılaşmış olmamıza rağmen 2012 senesinden beri yürürlüğe sokamadık. Şimdi Hafter'in bölgeden çıkmasıyla siyasi istikrarın sağlanacağı umuduyla teklifimizi yeniledik. Biz bunu rekabet koşulları çerçevesinde ancak insani yardım amacıyla yani yüksek kâr amacı gütmeyen, onların bombalanan veya hasar gören santrallerinin tamerini ve bakımı yapılana kadar, rehabilitasyonlarını tamamlayıp kendi kendilerine yetene kadar bir teklif sunduk. Teklifimizi temmuz ortasında sunduk ve bize 14 gün içinde dönüş yapacaklarını söylediler. Şu an bölgede 10 saatlik elektrik kesintileri oluyor. Biz 30 gün içinde 7/24 elektrik sunabileceğimizin garantisini verdik. Bizim oradaki amacımız Libya'nın istikrar yakalamasına yardımcı olmak. Ülkenin ve ticaretinin normale dönmesi için elektrik şart.

### Uluslararası projelerinizde ülkemizin desteğini alıyor musunuz?

Projelerimizi sunarken apolitik bir proje olduğunun altını 10 kere çizerek belirtiyoruz. Çünkü bizim projelerimizin tek bir amacı var, yaşama ve ekonomilerine değer katmak.

Gitmek istediğimiz ülkelerdeki büyük elçiliklerimizle iyi ilişkiler kuruyoruz. Onlara danışıyoruz. Küba'da Berris (Ekinçi) Hanım çok yardımcı oldu. Endonezya



Büyükelçimiz Sayın Şander Gürbüz yine döneminde aynı ihtimamı gösterdiler. Şander Bey 2 sene önce yaş haddinden emekli oldu. Şu anda kendileri Yönetim Kurulu Danışmanımız.

### Sektörümüzün yerelde kalkınmasına ne kadar önem veriyorsunuz ve destekli yorsunuz?

Çalışanlarımızın tamamı Türk, santrallerde çalışanların tamamı da Türk. Mavi yakalılar, beyaz yakalılar. Toplamda taşeron firmalarla birlikte sadece Türkiye'de 10 binden fazla kişiye istihdam sağlıyoruz. LNG kısmı hariç

sadece Türk tersaneleri ve gemi yan sanayisi ile çalışıyoruz. Türk bankaları ile çalışıyoruz. Türk mühendislerin tasarımlarını kullanıyoruz. Makineler Türkiye'de üretilmediği için Almanya ve Finlandiya'dan temin ediyoruz ama geri kalan ihtiyacımızı Türkiye'den temin ediyoruz.

### Güvenliğinizi nasıl sağlıyorsunuz?

Çok güzel bir soru. Bu soruya bir örnekle cevap vermek istiyorum. Gana'nın Akra (Accra) şehrindeki Tema balıkçı kentine gittiğimizde bölgedekilere nelere ihtiyaçları olduğunu sorduk. Biz-

den balıkçı seti istediler, balıklar için buzdolabı istediler, su sıkıntılan vardı. Su tankı istediler, revir istediler bu gibi benzeri ihtiyaçların hepsini karşılayacağımızı söyledik. Bizim orada misafir olduğumuzu ve ev sahiplerini mutlu etmek için orada bulunduğumuzu ilettik. Kasabanın şefi ile görüştük bizden futbol sahası istedi. Yani biz bulunduğumuz bölgedeki insanların güvenini kazanıyoruz. Bulduğumuz bölgelerde sıcak bir ilişki kurmayı amaçlıyoruz. Ekibimiz o kadar iyi ki, Türk sıcaklığını çalıştıkları bölgelere götürüyorlar ve insanlar bizi içtenlikle seviyorlar.

SINCE 1950

70 years

Continued excellence.

PAST, PRESENT & FUTURE in SHIPSUPPLY

**ÖZGEN**  
Shipsupply

DELIVERY FROM STOCK

Özgen Boya Sanayi ve Ticaret A.Ş.

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

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

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

ozgensupply.com

# Verilen hak geri alınır mı!



Gemi adamlarına, maruz kaldıkları statik elektrik, gürültü ve zor çalışma koşulları nedeniyle belirli bir süre çalışmalarına karşılık verilen yıpranma payı (fiili hizmet zammı) 5510 sayılı Sosyal Sigortalar ve Genel Sağlık Sigortası Kanunu'nda yapılan düzenlemeyle 2008 yılında kaldırıldı. Yıpranma payı, denizde geçen her 360 gün çalışmaya karşılık kazanılan

90 günlük hizmet süresiyle, gemi adamlarının daha kısa sürede emekli olarak mesleğin yüklediği olumsuzlukları telafi etmelerine olanak sağlıyordu.

Araştırmalar, 3-4 aylık bir seferde bile gemi adamının bünyesinde 17 Volta kadar çıkabilen statik gerilimin varlığını ortaya koymuş; deniz kazaları ve deniz haydutluğu gibi tehlike-

ler de çalışma ortamlarını daha da tehlikeli hale getirmiştir. Hâl böyle iken IMO tarafından da küresel bir nitelik kazanan bu yıpranma payı, ne yazık ki ülkemizde birçok meslekle birlikte denizcilikte de görmezden gelindi.

Yakın zamanda yaşanan küresel salgın bir kez daha denizciliğin stratejik öneme sahip bir meslek

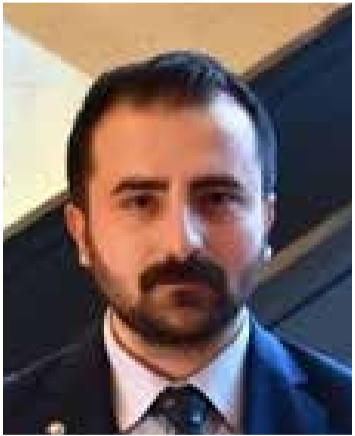
olduğunu gösterdi. Ancak bu kadar önemli bir sektörü sırtlayan gemi adamları, pandemi sürecinde diğer mesleklerden farklı olarak çalışma alanlarında mahsur kaldılar. Sözleşmesi bittiği halde karaya çıkamayan denizciler istemeyerek de olsa çalışmaya devam ettiler ve zor günlerde ailelerinin yanında olamadılar; gemiye çıkıp para kazanması gere-

ken gemi adamları da karada kalarak çalışmadılar.

Fiziksel ve psikolojik olarak zor koşullarda çalışan ve ülkemiz denizciliğinin gelişimi için önem taşıyan gemi adamlarımızın yıpranma paylarının kaldırılması hakkındaki düşüncelerini, sektörün tam kalbinden isimler okuyucularımıza özel paylaştılar.

Dr. Öğretim Üyesi Ali Cem KUZU / Pîrî Reis Üniversitesi

## 'Gemi adamları için YIPRANMA payı HAK mı değil mi sizler karar verin'



Gemi adamları yıpranma payı hakkı, hak gözetmeksizin, kaldırılı 12 sene oldu. Dönemin Çalışma ve Sosyal Güvenlik Bakanı "Denizci Yıpranmaz" diyeli 7 sene oldu...1 Ekim 2008 tarihinde yürürlüğe giren 5510 sayılı yasayla HAK olan yıpranma payları elinden alınan deniz emekçileri gemi adamlarının hangi gerekçe ile bu HAK edisten mahrum bırakıldığının vicdana sığın mantıklı bir izahı yapılamaz. HAK edişin iadesi için deniz çalışanları, çeşitli meslek kuruluşları,

bazı duyarlı siyasiler çaba sarf etmiş olsalar da halihazırda sonuç alınamamıştır. Ama ben gemi adamları niye ve nasıl yıpranır, gerçek örnekler ile izah etmeye çalışayım.

Gemi adamları gemide niye ve nasıl yıpranır?

- İnsan karada yaşayacak şekilde evrilmiştir. Senenin 10 ayını denizde geçirirse YIPRANIR.

- Vardiyasını yedekleyecek muadili yoktur. Hasta da olsa vardiyasını tamamlamak durumundadır, YIPRANIR.

- Ailesinden sevdiklerinden çok uzaktadır. Hasret çeker. YIPRANIR.

- Plan yapamaz. Zor evlenir. Kendi düşününe yetişemez. YIPRANIR.

- Çocuğu olur. Doğumunu göremez, ilk adımını göremez, büyüdüğünü göremez. Evladını yetiştiremez. YIPRANIR.

- Ailesi onsu yaşamaya alışır. Bir süre sonra bankamatik olarak görüldüğünü hisseder. YIPRANIR.

- Anası, babası, çocuğu, kardeşi, halası, dayısı, en yakınından kötü

haber alır. Hiçbir şey yapamaz. YIPRANIR.

- Yakınıni kaybeder. Son görevini yapamaz. YIPRANIR.

- Korsan saldırır, kaçınılır, canı üzerinden pazarlık yapılır. YIPRANIR.

- 24 saat iş yerinde yaşar. YIPRANIR.

- Birlikte çalıştığı insanlar ile aynı zamanda birlikte de yaşamak zorundadır. Hiyerarşik yapı içerisinde çalıştığı gibi, hiyerarşik yapıda yaşamak durumunda da kalır. YIPRANIR.

- Birlikte çalıştığı çoğu personelin özünü bilemez. Arasından bir psikopat çıkar. Gemide yaşanan bıçaklanma, denize atılma, boğulma vakalarına maruz kalır ya da duyar. YIPRANIR.

- Uyku düzeni olamaz. YIPRANIR.

- Hava patlar. Yemek yiyemez. Baş ağrı. Uyurken yataktan düşmemek için kendini yatağa bağlar. YIPRANIR.

- Ağnı sancısı olur. Doktoru yoktur. YIPRANIR.

- Apandisit patlar, kalp krizi geçirir, basit bir hastalıktan bile ölür. Bunu bilir. YIPRANIR.

- 2 senede bir sağlık muayenesinin

den geçmek zorunda kalır. YIPRANIR.

- Mesleki sertifikaları sürelidir. Belirlenmiş aralıklarda yenilemek zorunda kalır. Sık sık kural ve yönetmelik değişir. İzine geldiğinde de sertifika, sağlık belgesi, tazeleme eğitimleri ile uğraşır. YIPRANIR.

- Toprağa basamaz. Elektrikliğini atamaz. YIPRANIR.

- Canının istediği gibi değil; doğanın istediği gibi yaşamak zorunda kalır. YIPRANIR.

- Her an her türlü denetlemeye hazır olmak durumunda kalır. Stresini yaşar. YIPRANIR.

- Gemide taşınan yükün etkilerine maruz kalır. YIPRANIR.

- Demirleme, yanaşma, kalkış, ikmal, kapalı mahal girişi, yüksekte çalışma, yüksek voltajla çalışma, yükleme, tahliye, sıcak çalışma... Neredeyse gemide yapılan tüm işlerde risk vardır. Her işin risk değerlendirilmesini yapar. Ama bütün risklerin de içindedir. YIPRANIR.

- Kontrat süresi DOLAR. Bir sonraki limanda çıkış olmaz. Kontratı uzar.

YIPRANIR.

- Gemiden ayrılmak ister. Ayrılmaz. YIPRANIR.

- Sefer talimatı ne ise oraya gider. Gideceği yerde savaş mı var, salgın hastalık mı var, yamyam mı var, başına ne gelebilir bilmez. YIPRANIR.

- Kumanya biter, eksik gelir, yanlış gelir, ikmal yaptığın coğrafyanın ürünleri gelir. Olan ile idare etmek durumunda kalır. YIPRANIR.

- Navlun fiyatları düşer, döviz kuru artar. İşveren personel maaşlarında kuru sabitler. İşe kısılır. Tasarruf edileceklerde ilk sırada yer alır. YIPRANIR.

- Ülkeler kendi aralarında politik sorunlar yaşar. Limanına gittiğin ülke ondan intikam alır. Liman otoritesi kamarasına kadar girer. Hatta köpeklerle kamarasını arar. YIPRANIR.

Şimdi konuyu tekrar değerlendirip; gemi adamları için YIPRANMA payı HAK mı değil mi sizler karar verin.

Bu HAK geri alınana kadar unutmayalım. Unutturmayalım...

Feramuz Aşkın / TMMOB Gemi Makineleri İşletme Mühendisleri Odası Başkanı

## 'Gemi adamına vermeyeceksin de kime vereceksin bu hakkı?'



Dünya üzerinde teknoloji her ne kadar gelişmiş olsa da insan faktörü her sektörde olduğu üzere denizcilikte de önemini halen yüksek oranda devam ettirmektedir. Dikkatin artırılması ve kuvvetlendirilmesi yönünde çalışmalar yapılarak ulusal ve uluslararası kural metinleri oluşturulmuş olsa da halen yaşanan kazaların büyük çoğunluğunda insan faktörü var ve bu süreçte her sektörde olduğu üzere yorgunluk bizim sektörümüzde de yaygın olarak kabul edilen bir sorundur. Yorgunluk, istemesek de kazaların meydana gelmesinde

büyük etkiye sahiptir. Bu durumu özetle, tükenmişlik sendromu olarak adlandırabiliriz.

Meslek ne kadar severek icra edilse de "faraday kafesi" olarak adlandırılan gemiler özellikle uzun yolda çalışanlar için olumsuz birçok soruna neden olmaktadır. Şartlar ağır ve koşullar her ne kadar teknolojik anlamda iyileştirilmeye çalışılsa da bu zor koşulları hepimiz biliyoruz. Gemiye, uzun yola çıktığında hayatını o kafesin içerisine alıyorsun, hayatındaki sosyallerinden en önemlisi aileden, sevdiklerinden uzaktasın ve bir açık denizdesin, doğa ve mevsimsel etkenleri de göz önüne almak gerekir. En önemlisi teknolojik araçlar ve bu süreçte yaşanan stres, sinir, vücut direnci göz önüne alındığında gemi adamında sağlam bir psikoloji ve sağlam bir sağlık gerektirir. Halk arasında bir deyim vardır "evliya sabn" diye. Gemi adamı olmak için fizyolojik sağlığın kuvveti yanında ruhsal sağlığın da önemi büyüktür, anlayacağınız evliya sabn gerektiren bir meslektir.

Denizcilik okullarının sayısının

artışıyla birlikte, gelecekte denizde çalışacakların sayısında yaşanan artış, gemi adamlarını daha çalışmaya başlamadan önce staj ve iş bulma konusunda olumsuz yönde etkiliyor ve bu durum mesleğe gönül veren gençlerimizin daha mesleğin ilk adımlarında mesleğe küsmelerine sebep oluyor. Mesleğin şartlarını da göz önünde bulundurduğumuzda, tam donanımlı ve kalifiye meslek insanlarını yetiştirmek her şeyden önemlidir. Sorun stajda, daha öğrenciyken başlıyor. İlk olarak mesleğe başlayanların sorunlarından önce bu konu değerlendirilip, politikalar üretilmeli ve bu politikalar eyleme dönüştürülmeli. Sonraki adımda çalışma koşulları değerlendirilmeli. Aslında bu sorunlar eş zamanlı olarak değerlendirilip, çözümler üretmek daha da önemlidir.

Akabinde birçok denizcilik firması ortaya çıktı, bu şirketlerin güvenilirliği de tartışılır. Bu konu ile ilgili meslek odamıza sorulan soru talepleri de çoğalmaya başladı; X firması var güvenilir mi, ödemeleri zamanında mı, çalışma koşulları nasıldır? şeklindeki birçok soru ile karşılaşılıyor.

Türk bayraklı gemiler ile yabancı bayraklı gemiler arasındaki koşulları da göz önüne almak gerekir.

"Gemi adamlarının çalışma koşulları gemide ne tür sorunların yaşanmasına sebep oluyor" dediğimizde ise bu durumu son dönemde yaşadığımız üzücü ve olumsuz örneklerle açıklayabiliriz. Bir kaptanımız meslek şehidi oldu, keza Kerch kazasında stajyer öğrencilerimizin başına gelenleri hepimiz biliyoruz. Bunlar kamuoyuna yansıyor.

Kimyasal tankerlerdeyse, adı üstünde "kimyasal madde"nin derinden tutun da akciğerlere, hatta sindirim sistemine kadar olumsuz yönde etkileri mevcut. Zehirli kimyasalların, kimyasal maddelerin olumsuz etkileri hemen baş gösterebileceği gibi, uzun yıllar sonra da olumsuz yönde etkisini gösterebiliyor.

Aile ve sosyal yaşamdan ayrı kalmak gemi insanların hayatını büyük oranda olumsuz yönde etkileyebiliyor. Bir defa, çalışma hayatındaki yük ve sorumluluk dolayısıyla denizci evine döndüğünde rol çatışmasına girebiliyor. Gemiler de çalışan sayısı,

limanlarda kalma süreleri ve çalışma koşullarından dolayı gemi insanları neredeyse hiçbir sosyal aktivite içerisinde bulunamıyor. Hiç karaya ayak basmadan kontratını tamamlayan gemi insanlarımız var. Yani gemiler neredeyse çeyrek-açık cezaevleri gibi. Kişiyi, böyle bir durumun etkilerine karşı öğrencilikten başlayarak hazırlamak gerekiyor.

Gemi adamlarının yıpranma paylarının kaldırılmasının sebebini siyasetçilere ve konuyu gündeme getiren bürokratlara sormak gerekiyor. Bunun ekonomik bir gerekçesi olduğunu söylemek çok komik olur. IMF'nin dayatması demek de aynı şekilde. Daha sonradan bazı meslek guruplarına verilmesi de denizi ve denizciliği tanımadığımızın en basit örneğidir.

Eğer bir meslek gurubuna yıpranma verilecekse denizciler bu listenin başında olmalı. İş ile evi arasında birkaç basamak olan, doğanın zorlu ve ağır çalışma ortamında sosyal hayatı neredeyse hiç olmayan, özel günleri yaşayamayan bir mesleğe vermeyeceksin de kime vereceksin bu hakkı?

Prof. Dr. Selçuk NAS / Dokuz Eylül Üniversitesi

## 'Denizci ülke denizci millet felsefesi hayâl dibi duruyor'



Kadim bir meslek olan denizcilik mesleği gerek mitolojik efsanelerde gerekse de kutsal kitaplarda zorlukları ile ele alınan bir meslektir. Mesleğin zorluklarının genellikle; tabiatla mücadele, belirsizliklere karşı sabır, kutsal değerlere inanç ve yüce kudrete sığınma temaları ile işlendiğini görürüz. Denizcinin yaşadığı zorlukların, onun gelişmesinde ve öğrenmesinde ne derece önemli olduğu anlatılırken bazen de tüm bu zorluklara rağmen ders almadığından da bahsedilir. Denizcilikte öğrenilen her bilginin, edinilen her bir tecrübenin karşısında acı bir bedelin ödendiği de bilinir. Bu bedel kimi zaman can ile kimi zaman mal ile kimi zaman da para ile ödenir. Bu bedelin görünmeyen bir kalemi daha vardır. Bu bedeli, denizci yıpranarak öder. Sevdikleri hasret ile öder. Çocukları özlem ile öder. Bunun karşılığı maddi bir değer ile ölçülemez ama saygı duyulması beklenir.

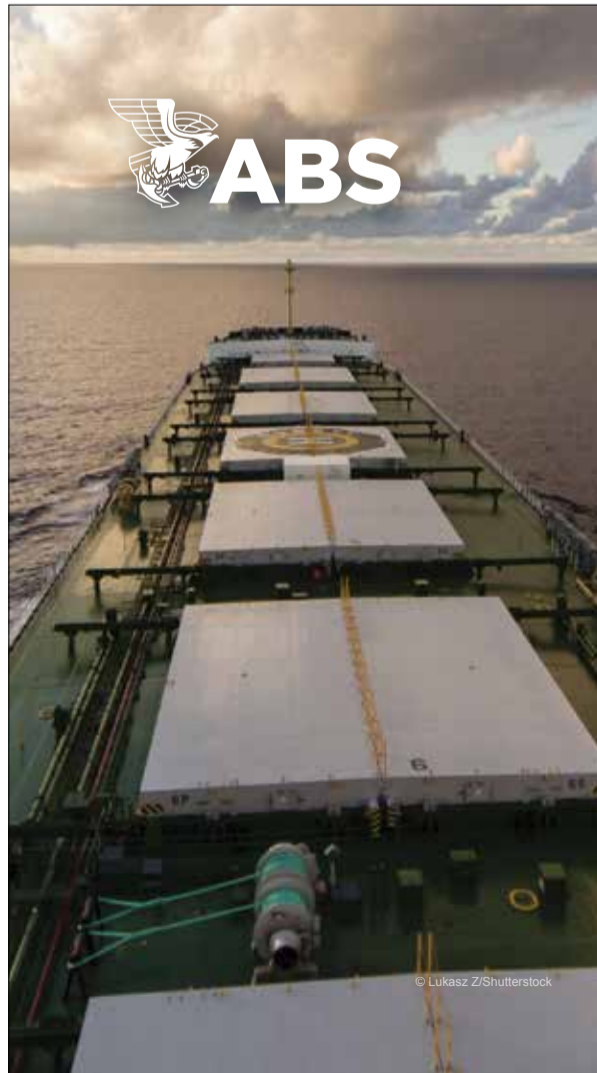
Dünya, gemi adamının yaşadığı bu

zorlu ve yıpratıcı mesleğe karşı Türkiye'de olduğu gibi duyarsız değildir. Uluslararası Çalışma Örgütü (ILO) gemi adamlarının icra ettiği mesleği en tehlikeli meslek olarak ilan etmektedir. Bunun için gemi adamlarının

çalışma koşulları ve emniyeti ile ilgili uluslararası düzenlemeler hazırlayarak, devlet idarelerinden kuralara uymasını bekler. Uluslararası Taşımacılık İşçileri Federasyonu (ITF) gemi adamlarının çalışma şartları

ni, koşullarını yakinen takip eder ve gemi adamlarının haklarını aramak için gerekli yasal girişimlerde kendilerine destek olur. Özellikle son yaşadığımız Covid-19 salgını sürecinde gemi adamlarının önemini tüm insan-

lık tarafından da anlaşılması sevindiricidir. Birleşmiş Milletlere bağlı Uluslararası Denizcilik Örgütü, gemi adamlarını pandemi sürecinde dünya insanların ihtiyaçlarını karşılayan anahtar konumdaki iş görenler olarak



## 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

tüm dünyaya deklere etmiştir. Denizci bir millet olmaya çalışan Türkiye’de ise kadim bir mesleğin iş göreni olan “gemi adamları” ve ailelerinin ödedikleri manevi bedellerin karşılığında hak sahibi olduğu “yıpranma payı” haklarının 2008 yılında ellerinden saygısızca alındığına şahit olduk. Bugün hâlâ bu haklarının teslim edilmemesi bir yana, denizcilik mesleği ile mukayese edilemeyecek durumdaki diğer mesleklerin iş görenlerine bu hak verildiği halde “gemi adamları” için üç maymun oynanmaya devam edilmektedir. Mesleki yıpranma hakkını elde eden diğer iş görenlerin yaşadığı mesleki zorluklar üzerinden

mukayese yapmak ne kadar doğru olur bilemem ama karar vericilerin gemi adamının yaşadığı zorlukları anlayabilmesi için bazı örnekler vermek isterim. Gemi adamı günlük çalışmasını tamamladıktan sonra yaşadığı evine ulaşamayacak kadar uzaktadır. Kendi evinde yaşanmakta olan fırtınalarda onun desteğine ihtiyaç duyanların yanında değildir. Şefkatine ihtiyacı olan çocukları ondan mahrumdur. Sevgisine ihtiyacı olanların ise sabırla onu beklemekten başka çaresi yoktur. Eve geri dönüşü 6 ay, belki de bir yıl sonradır. Bu nedendir ki tüm medeni denizci ülkelerde, gemi adamlarının eş ve çocuklarına ithafen saygı anıt-

lan dikilir. Gemi adamının anıtı ise kendi ailelerinin yüreğindedir. O ise ailesinin ve kendisinin yaşadığı bu zorlukları içerisinde yıpranırken denizcilik mesleğinin tüm profesyonel gereklerini yerine getirmek için belirsizliklerle ve tabiatla mücadelesine devam eder.

Denizcinin maaşı çok cazip gelir insanlara. Yukarıda sayılan zorlukların ve yıpratıcı etkilerin karşılığı değildir bu. Gemi adamı günde 24 saat çalışır. Yani diğer iş görenlerin çalıştığından üç kat fazla. Üç defa 8 saat. Bunun karşılığıdır aldığı ücret. Fiili olarak 8 saat çalıştıktan sonra, ben eve gidiyorum diyemez. Bu saatlerin dışında; nöbetçi sağlık kurumudur,

nöbetçi itfaiyedir, nöbetçi tamir ekibidir, kurtarma ekibidir. Her an her türlü belirsizliğe karşı 24 saat hazır. Bazı meslek dallarında olduğu gibi her an nöbettedir. Öte yandan nöbet çıkışı ve nöbet çıkışı sonrasında izinleri yoktur. Kendini tazeleyecek bir hafta sonu tatili yoktur. Akraba, dost ziyareti yoktur. İş sözleşmesi boyunca gemide geçirilen her an kesintisiz çalışma ve nöbetten ibarettir. Nefessiz, yorucu ve yıpratıcı bir çalışma temposu ile birlikte hasretlik, özlem ve yalnızlık duyguları. Budur işte yıpranmayı hak eden meslek. Ülkemizdeki siyasilerin ve karar vericilerin gemi adamlarının yıpranma payları ile ilgili

olarak hak edişleri konusunda bunca yıl duyarsız ve umarsız kalması da düşündürücüdür. Medeni denizci ülkelerde, gemi adamlarına ve ailelerine gösterilen saygının sembol anıtlarla bile gösterilemediği Türkiye’de, “denizci ülke denizci millet” felsefesi hayâl olmaktan başka bir şey değil dibi duruyor. Bu kadar kritik önemdeki bir iş gören olan gemi adamlarının gerek kendilerinin gerekse de ailelerinin yaşadığı yıpratıcı etkilere ve zorluklara saygı göstermek için, diğer zor mesleklerde olduğu gibi, Sosyal Güvenlik Kurumu tarafından yıpranma paylarına ait hakların kendilerine teslim edilmesi gerektiğine inanıyorum.

Kapt. Zafer Akbulut / Türk Uzak Yol Gemi Kaptanları Derneği Genel Sekreteri

## 'Pandemide gördük ki gemi adamlarının önemleri anlatılmakla bitmez'



Tüm dünyada denizcilik mesleğinin bedenlen ve ruhen yıpratıcı bir meslek olarak kabul edildiği bir gerçektir.

İnsanlar sosyal canlılardır ve su üzerinde uzun süre kalmaya, gürültülü bir ortamda uzun süre çalışmaya ve sevindiklerinden uzun süre ayrı kalmaya hem bedenlen hem de ruhen uygun değildir.

Denizciler karada yaşadığını duydukları en ufak sıkıntılara denizdeyken daha da büyümektedirler. Çözüm için yapacakları bir şey olmadığı için de sıkıntılarını içlerine atarak psikolojik olarak yorulurlar. Biz denizciler gemiye giderken ailelerimize sıkıntı ve sorunları bize yansıtmayın deriz. Bu nedenle aklımızın bir köşesinde hep, karada bir problem olabilir fikri yatar. Bu sebeple de bedenlen ve ruhen çöküntü kaçınılmaz olur.

Gemi adamları aylarca gemiden inmeden o büyük demir kütlelerin içinde kalmaktadırlar. Üzerlerindeki stresi ve elektriği atamazlar. Aynı yüzlerle aylarca zaman geçirirler ve gördükleri tek farklı yüz vardıkları limanlardaki acenteler veya liman

görevlileridir.

Gemi adamları, gemide geçirdikleri zamandan fiziki olarak etkilendikleri gibi ruhsal olarak da etkilenirler. Bir yabancı ile veya karşı cinsle konuşma, dertleşme isteği olur ve onu bile yapamazlar. Bu nedenle de çoğu gemi adamı içine kapanık olur. Denizde aylarca çalışan gemi adamları karaya bir anda adapte olamazlar. Kalabalık ortamlara çıkmaları biraz zaman alabilir.

Gemi adamlarının çalışma alanı aynı zamanda dinlenme alanı da olduğu için ve seyir halinde veya limanda hep operasyon altında oldukları için dinlenme imkânları karadaki gibi olmuyor. Ancak günümüzde gemilerde çalışma şartları tabii ki eskiye oranla daha kaliteli ve daha

iyi durumda.

Kimyasal gemilerde çalışan personel tanklarda ya da valflerde sıkıntı yoksa herhangi bir tehditte karşı karşıya değildirler ama gemi yapısından veya tanklardan kaynaklı bir sıkıntı olduğunda soluyacakları kimyasallar ileride sonuçları ölüme varan sıkıntılar yaratabilir.

Gemi adamlarının yıpranma paylarının kaldırılmasının hiçbir açıklanabilir cevabı yok. Bu kadar cefakâr, ailelerinden, sevdiklerinden ve vatanından uzak kalan gemi adamlarının ellerinden alınan bu haklarının analarının ak sütü gibi helal olduğunu düşünüyorum. Yıpranma payı geri verilmeli. Çünkü aylarını demir yığınında geçiren, yeri geldiğinde bir dost muhabbetinden uzak kalan,

fırtına, rüzgâr ve geminin kendi bünyesi ile uğraşan gemi adamlarının son pandemide de gördük ki önemleri anlatılmakla bitmez.

Savaş, kıtlık, salgın, fırtına, kar, rüzgâr demeden çalışan gemi adamlarının emeklerine karşılık yıpranma payları geri verilmelidir. Yıpranma paylarının verilmiş bir hak olduğunu ve verilen hakkın geri alınmasının da hukuksal bir karşılığı yoktur, hukuka aykırıdır.

Bu yıpranma payı ile beraber de gemi adamlarına; özel sağlık sigortası ve ailelerine psikolojik danışmanlık verilmeli; denizci çocuklarına anne/babalarından ayrı kalmalarının oluşturacağı travmayı önlemek için sosyal sorumluluk projeleri de düşünülmelidir.



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

# Pandeminin Latin Amerika ekonomisine etkileri

Temmuz ayında pandemi merkez üssü haline gelen Latin Amerika'da can kayıpları 150 bine, vaka sayısı ise 3,5 milyon kişiye ulaştı. Pandeminin yıkıcı etkisini derinden hissedilen Latin Amerika'da yaşayan 600 milyondan fazla kişiyi ilgilendiren bir diğer önemli sorun ise şüphesiz ekonomideki kötü gidişat.

Durumun vahameti Birleşmiş Milletler (BM) Latin Amerika ve Karayipler Ekonomi Komisyonu (ECLAC) tarafından istatistiklerle çarpıcı bir şekilde ortaya kondu. Pandeminin bölge ekonomisinde yaratacağı küçülme tahminlerini yüzde 5,3'ten yüzde 9,1'e yükselttiğini açıklayan ECLAC, ekonomik tahribattan en yoğun etkilenecek ülkeleri sırasıyla; Venezuela (yüzde -26), Peru (yüzde -13), Arjantin (yüzde -10,5) ve Brezilya (yüzde -9,2) olarak açıkladı.

ECLAC ayrıca bölge ihracatının yüzde 23 azalacağını, milyonlarca küçük ve orta ölçekli işletmenin kepenk kapatacağını, işsizlik ve yoksullaşma oranlarının ise endişe verici boyutlara ulaşacağını vurgulayarak, uluslararası kurumları Latin Amerika'ya yardım etmeye çağırdı.

ECLAC'ın araştırmalarına göre 330 milyon çalışabilir nüfusa sahip Latin Amerika'da işsizlik oranının bu yıl yüzde 5,4 artarak yüzde 13,5'e yükselmesi öngörülüyor. Rakamlar son derece çarpıcı zira, 2008 krizinde işsizlik oranının yüzde 7,3 olduğu dikkate alındığında, pandeminin neden olduğu krizin boyutları daha iyi anlaşılıyor. Nitekim ECLAC, 2020'de 18 milyon kişinin daha işsiz kalacağını ve 8,5 milyon kişiye istihdam sağlayan 2,7 milyon küçük ve orta işletmenin kepenk kapatacağını ifade ediyor.

Latin Amerika'daki işsiz sayısının 44 milyonu bulması, her sekiz kişiden birinin işsiz kalacağı anlamına geliyor. ECLAC raporlarında Latin Amerika'da aylık gelirleri 143 dolardan az olanlar yoksul, 96 doların altındakiler de aşırı yoksul kabul ediliyor. Bu yıl sonunda bölgedeki yoksul sayısının 55 milyon artarak 231 milyona (yüzde 37,3), aşırı yoksul sayısının ise 91 milyona (yüzde 15,5) ulaşabileceği tahmin ediliyor.

ECLAC, en az 6 ay boyunca bölgedeki yoksullara 143 dolar, aşırı yoksullara ise 210 dolar yardım yapılmasını öneriyor. Komisyon bölge ekono-

misinin iki devi olan 210 milyon nüfuslu Brezilya ve 130 milyon nüfuslu Meksika'da küçülmenin yüzde 9'un üzerinde olmasının endişe verici olacağını, esasen bu ülkelerdeki sosyal adalet sorunlarının daha da derinleşeceğini altını çiziyor.

Uzmanlar BM tarafından sosyal adaletsizliğin en fazla yaşandığı bölge olarak nitelendirilen Latin Amerika'da, pandeminin sosyoekonomik sonuçlarının diğer bölgelere oranla daha yıkıcı olacağını ifade ediyor.

Kısa süre önce ECLAC, BM

Gıda ve Tarım Örgütü (FAO) ile birlikte pandeminin Latin Amerika'da yarattığı krizin beslenme krizine dönüşmesi için okullarda ücretsiz yemek verilmesinden, tarım üreticilerine kredi ve teşviklere kadar bir dizi öneri içeren çalışmayı yayımlamıştı.



## 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 : Tankguard Flexline**

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



**Tankguard** | FLEXLINE



## A. Gökhan Esin

gesin@arpas-pilotaj.com.tr

# Konjonktür hareketleri...

**Merkez bankaları içinde bulunduğumuz süreci dikkatli takip ediyor olmalı, piyasaya sürdükleri parayı toplamakta gecikirse şişkinlik oluşabilir. Öte taraftan, hisse piyasaları diğer oyuncuların bağımsız şekilde en kötüsü geride kaldı sezgisiyle fasulye gibi tırmanıyor. Peki, en kötüsü geride kaldıysa, yani dip görüldü ise merkez bankalarının para dağıtımına devam etmesi tuhaf değil mi?**

Hisse piyasaları neden ralli yapıyor? Piyasalar beklentiyi alıp-satarlar, geleceği fiyatlarlar. Eğer salgının ortasında piyasalar yükseliyorsa bunun birkaç sebebi olabilir (a) "En kötüsü geride kaldı, yükseliş günleri yakındır" şeklinde hesap yapıyor. Haliyle dip görüldü sezgisiyle fiyatlar tırmanmaya başlar. (b) En çekici yatırım enstrümanıdır. Nihayetinde hisse piyasasına para girişi oldukça artması da gayet normal.

İyi de dip görüldü ise merkez bankaları para dağıtmaya neden devam ediyor? Demek ki merkez bankaları dibin görüldüğü varsayımına katılmıyor. Dikkat ederseniz FED Başkanı geçenlerde genişlemenin 2 yıl sürebileceğinden bahsetti.

### Sektörel konjonktür hareketleri muhtemel

Hazine ile Merkez Bankası arasındaki ilişki tıpkı kabiliyet ile kapasite arasında fark gibi. Merkez Bankası bisikleti veriyor, doğru yönde sürmek ise Hazine'nin görevi. Parayı piyasaya sürmek merkez bankalarının görevi olsa dahi hangi kanallara/ sektörlere iletileceği, büyümenin yol haritasını çizmek mali politikaların ödevidir. Şu anki tablo Merkez Bankası'nın sağtığı paranın, kredi kanallardan büyüme destekleyeceğini gösteriyor.

Kredi kanalı ile büyüme ise organik akıştan ziyade kamu bankaları tarafından suni şekilde yükseltilebilir piyasaya döndü. Aktif rasyosu,

KGf, ucuz konut kredileri, yeniden yapılandırma bunların örnekleridir. Hâl böyle olunca arz-talep dengesi de bozulabiliyor, örneğin; konut piyasasındaki ucuz kredi, alıcıdan ziyade satıcıya yarayan bir ortam oluşturdu. Demek ki, sektörel konjonktür hareketleri muhtemel. Bu hareketlenmeyi konut kredileri örneği üzerinden detaylandırılm...

Tüketici ve konut kredilerindeki artış, vatandaşın borç seviyesinin artmasına sebep olacaktır. Günümüzdeki kredili yüksek tüketim, gelecekteki harcamaların bugüne çekilmesidir. Haliyle ileride (bazı işkollarında) talep daralması sürpriz olmamalı. Bu bakımdan Merkez Bankası'nın ortaya attığı para iyi kullanılmalı. Üretkenliği, sürdürülebilirliği yüksek sektörleri desteklemek gelecek kaygılarını da minimize edebilir.

Tüm bunlara ek olarak 2'nci dalga ihtimalini de unutmamak lazım. Vaka sayısı artınca insanlar kendilerini kapatıyor, dolayısıyla ekonomi de yarı-zamanlı çalışıyor. Hizmet sektörünün bazı alt grupları durma noktasına kadar geliyor. Şunu hatırlatmak isterim, hizmet sektörü birçok ekonominin yüzde 50'sini, belki de fazlasını oluşturuyor. 2004 yılında hizmet sektörünün ülkemiz toplam istihdam içindeki payı yüzde 46 iken 2019 sonunda yüzde 56'yı aştı!

### Her süreç gibi para dağıtım süreci de sonlanacaktır.

#### Esas soru "ne zaman?"

Bu sorunun cevabını tahmin etmek mümkün değil ancak zamanlamada hata olması durumunda piyasaya etkisi tahmin edilebilir.

Şöyle açıklayalım, kredi hacmindeki yükseliş ile bütçe açığının

daki artış, Merkez Bankası'nın para yaratmasıdır. Yani vatandaş, şirketleri harcamaya teşvik etmesidir. Eğer bu para yaratma süreci uzarsa enflasyon, enflasyon beklentilerinde, gelir dağılımında bozulma, döviz talebi, yabancı sermaye çıkışı, dış borç dengesinde bozulma, rezerv kaybı yaşanabilir. Aynı zamanda şirketlerin kârlılığı ve gelirleri, borçlarındaki artışa paralel değilse borç servisi sorunları başlayabilir. Elbette bu da bankaları olumsuz etkiler, zira özel bankaların kredi vermekte çekingen olmasının sebebi de bu olsa gerek!

Bu bakımdan merkez bankaları da süreci dikkatli takip ediyor, eğer piyasaya sürdükleri parayı geri çekmekte gecikirse şişkinlik oluşacağını biliyorlar. Covid-19 etkisi azalmaya başladığı anda para geri çekilmezse enflasyon tırmanabilir. Kısacası sistemdeki para miktarı ve zamanlama risk yaratıyor denebilir.

### Dikkat çekici diğer husus ise enflasyon...

Nisan ve mayıs aylarında ekonominin daralmasına rağmen (kredi genişlemesi de yokken) enflasyon düşmedi. Haziran ayında da enflasyon beklentilerin üzerine çıktı ve yılsonu beklentilerini yukarı attı. Enflasyonun bu tepkisine rağmen kredi genişlemesinin devamı enflasyonda beklenilmeyen bir yükseliş getirebilir. Zaten negatif reel faiz veren ender ülkelerden biriyiz. Bir de enflasyon yükselip reel faiz daha da ekise düşerse vatandaş yüzünü dövizde çevirebilir. Rezervler azalır, swap anlaşmaları yine yakından takip edilmeye başlanır. Tahmin ediyorum ki, Merkez Bankası piyasaya TL sürerken, dövizde olabilecek talebi hesaplayarak döviz kaynaklarını da gözden geçiriyordur.

Özetle, dikkatli olunması gereken bir dönemdeyiz, zamanlama, kredi kanallarının istikameti ve buna bağlı olarak sektörel dalgalanmalar, aslında hepsinden de önemlisi salgının seyri çok mühim.

Burada yazılanlar yatırım tavsiyesi değildir.

## Güngen, mürettebatını Kongsberg'in simülatörüyle eğitecek

Güngen Denizcilik, Suezmax gemilerinde yerleşim düzenini simüle etmek için Kongsberg Digital'den K-Chief 600 deniz otomasyon sistemi ve bağlantılı K-Sim Kargo Taşıma Simülatörü'nü sipariş etti.

Şirket ofisine kurulacak olan sistem, yeni çalışanların gemilerde işbaşı yapmalarından önce simülasyon eğitimi almasını sağlayacak ve çalışmaya başladıklarında alışma sürelerini azaltacak.

K-Chief 600 ile entegre şekilde çalışan sistem, Güngen'in kargo elleçleme rutinlerini optimize etmek, çalışma

ekibinin eğitimini sağlamak, test ve yeterliliklerini sınamak için kullanılacak.

Simüle ekipmanı, mürettebata gemideki sistemleri kullanacakları zaman karşılaşılabilecekleri durumları gösterecek ve önceden çözüm üretmelerini sağlayacak. Ayrıca sistem, ara yüzüne ek olarak balast suyu arıtma sistemi kontrol mekanizması da sağlayacak.

Güngen, 2008 yılında ekipmanlarını eğitmek ve işleyiş rutinlerini geliştirmek için Kongsberg'den K-Chief 500 sistemi ile entegre bir simülatör satın almıştı.

KNOWLEDGE  
PROTECTS,  
EXPERIENCE  
SAVES,  
TEAMWORK  
DELIVERS

# ALWAYS



KUZEYSİGORTA

www.kuzeyas.com

# MarineDeal

August 2020 Issue: 152

Turkish Shipping & Economy Newspaper



## How long will the golden age last?

The coronavirus pandemic slowing down; mutual closures of consulates by the US and China; stock markets showing signs of fatigue; the EU approving a new coronavirus aid package; the US's plans to introduce a second trillion-dollar incentive package; and poll results placing the US Democratic presidential candidate Joe Biden ahead of the current president have combined to create a "gold friendly" atmosphere in the world. The price of gold in late July surged to a record 1926.20 dollars, and gold rose by nearly 25% since the start of the year. In Turkey, the price of gold per gram rose to 417.67 lira from 290.39 at the start of the year, increasing by %43.8 over a period of seven months.

### A number of factors combined together are shining the light of gold

#### Gold price surge might reach 2000 dollars

But how long will the surge in the gold prices last? Economists say that negative real rates, a weaker dollar, concerns over the economic cost of the health crisis and geopolitical uncertainties have put precious metals on track for their biggest annual gain in a decade. UBS Group AG raised its near-term forecast for gold to reach 2000 dollars an ounce by the end of September, citing its qualities as a diversifier in a low-rate world. Precious metals funds saw investment inflows of 3.8 billion dollars in the week to July 22,

the second-largest weekly amount ever, Bank of America Corp. strategists said, citing EPFR Global data.

#### Gold's rally might extend to 2021

World famous investor and founder of Mobius Capital Partners Mark Mobius said: "When interest rates are zero or near zero, then gold is an attractive medium to have because you don't have to worry about not getting interest on your gold, and you see the gold price will rise as uncertainty in the markets are rising. I would be buying now and continue to buy. Gold is really on a run I think." Gold's rally may extend into 2021 "on dollar wobbles amid rising geopolitical risks in a lower-for-longer interest-rate environment," Eily Ong, an analyst at Bloomberg Intelligence.

## Yilport San Cataldo Container Terminal accepts first vessel

San Cataldo Container Terminal (SCCT), the latest in Yilport's portfolio, has started its operations while substructure and infrastructure work on the terminal is still underway

The terminal, located in Taranto, Southern Italy, conducted its first operation with the maiden call of CMA CGM TURMED Service Vessel on July 12.

In the TURMED service, four container vessels of 1300 TEU will be deployed. The service calls Turkey, Italy, Tunisia and Malta, providing access to CMA CGM's global network of services with a reach of more than 420 ports on 6 continents. Starting 10 July, it will con-

nect Italy and Turkey in just three days. This will support bilateral trade between the two countries.

San Cataldo Container Terminal provides a fast and efficient intermodal link towards Central and Northern Italy, particularly the cities of Milan, Piacenza, Bologna, Jesi and Marcanise with Port of Taranto's on-dock direct rail connection to national railways.

Yilport Holding's latest container terminal SCCT is eligible to serve up to ultra-large container vessels with its 16.5-meter draft. The terminal has 1 million square meters yard area, and 160,000 square meters of CFS and empty container services area. It also

provides stuffing, stripping, inspection, M&R, PTI, sweeping, cleaning, and empty container inspection and conditioning services. SCCT is directly connected to the national railway system with 5 active rail platforms, where the terminal connects with Northern European overland.

After revamping of all the terminal equipment, SCCT will initially be serving to its clients with 2 STS gantry cranes with 22-row outreach, 5 STS gantry cranes with 18-row outreach, 16 RMG cranes, 1 MHC, reach stackers, ECH equipment, and terminal tractors. Annual terminal handling capacity will be 2 million TEU initially.

## Tersan signs contract for Arctic Factory Trawler

Tersan Shipyard Inc. (Tersan) has signed a contract for an Arctic Freezer Trawler with Denmark's Ocean Prawns A/S. This new trawler will be the third project that Tersan shipyard has signed in the last two months.

The 82,30 x 18,00 m fishing vessel will be an advanced, technologically sophisticated factory trawler capable of triple trawling. The vessel will also house a shrimp plant and a turbot production factory and also have a fish room with a 1200 ton capacity.

The Skipsteknisk-design vessel will have spacious and comfortable accommodation for 35 people. It will have the capacity to efficiently trawl in icy arctic waters. Delivery is planned in the last quarter of 2022.

"We are pleased and proud to

have the chance to work together with Ocean Prawns A/S for this significant project" stated Mr. Şakir Erdoğan, Business Development and Marketing Manager of Tersan. "NB1107 will be the first project that we will deliver to Denmark. It will be a top quality fishing vessels; it will be one of the world's most modern fishing vessels, which will certainly add value both to our company and to Ocean Prawns A/S. It is a great pleasure to cooperate with Ocean Prawns A/S and Skipsteknisk to build such a high quality and sophisticated vessel, to which all parties will contribute their own valuable expertise. We are expecting the successful delivery of this highly sophisticated, technologically-advanced trawler, on time and on budget in the last quarter of 2022"

### Meeting Point of All Routes



Safety & Fire & Bridge

### Your Safety Partner in TURKEY

- Admiralty Charts & Publications
- IMO/ITU/ICS/TSO Publications
- Life Saving & Fire Fighting Equipment
- Bridge & Navigational Equipment
- Communication Equipment
- Personal Protection Equipment
- Oil Pollution (Marpol) Equipment
- Security (ISPS) Equipment
- Test & Measurement Equipment
- Medical Equipment
- IMO Symbols & Safety Posters, Flags
- Pilot & Embarkation Ladders

### TUNA GEMİ İKMAL SAN. TİC. LTD. ŞTİ.

Evllya Çelebi Mah. Genç Osman Cad. No.44A/1

Tuzla, 34944 İstanbul / TURKEY

Tel: +90 (216) 446 7403 - Fax: +90 (216) 446 76 08

supply@tunashipping.com / www.tunashipping.com

# BSM launches new Liquid Cargo Simulator Facility

Bernhard Schulte Shipmanagement (BSM), has launched a new Liquid Cargo training facility at its Maritime Training Centre in Cyprus. This, combined with a structured career progression model, will ensure BSM's LNG crews are highly trained and competent to support its growing global LNG shipping operations. The new immersive environment is part

of a wider boost to LNG training across the whole company, reflecting increasing industry demand and more LNG vessels entering the market.

The new Liquid Cargo Simulator (LCS) has been designed and developed by BSM's inhouse technical team and uses GTT Training software. It offers realistic training on

a wide range of vessel types: LNG fuelled ships and LNG gas carriers with a combination of cargo containment systems and different propulsion systems (including steam turbine, DFDE, DF 2-stroke diesel) with various options for LNG fuelled ship and LNG fuel supplier configurations.

LNG is currently the fastest growing natural energy source, favoured

by many ship operators for being clean, versatile and widely available. Demand has increased enormously in recent years with a growing number of vessels being converted to LNG and significant orders for new LNG vessels placed with shipyards in Asia following the implementation of the IMO sulphur cap in January 2020.

BSM has also rolled out the GTT

Training software to its Maritime Training Centres (MTC) in Mumbai, Manila and Poland. Crews in these locations will be able to complete the training in a classroom environment with the simulator displayed on screens.

However, the MTC in Cyprus is the very first to have a dedicated designed simulator room which offers a far more realistic and immersive experience, complimenting the existing training offered. It makes the centre which will be open to seafarers from other companies and organisations, a valuable gas training hub for the whole region and will benefit new LNG seafarers, many of whom are expected to come from Eastern Europe.

The LCS will be used to train seafarers to meet the requirements of the STCW (Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers) Code and SIGTTO (Society of International Gas Tanker and Terminal Operators) as well as offering a range of bespoke in-house courses developed to a higher level of expertise (than STCW and SIGTTO) for the BSM managed fleet and its seafarers.

BSM will also offer Liquefied Cargo Operation training, approved by DNV-GL to satisfy the competency standards of SIGTTO (the Society of International Gas Tanker and Terminal Operators).

General Manager HR Marine, Andrew Hall said: "Bernhard Schulte Shipmanagement has over 45 years of experience in the management of gas carriers, and currently manages more than 100 gas carriers, all staffed by our highly trained specialised gas fleet teams. We are committed to our seafarer training at all levels, the new Liquid Cargo Simulator will ensure that the technical and operational expertise, the understanding of key processes and knowledge of management best practice, of our seafarers working onboard gas carriers and LNG fuelled ships is both industry leading and comprehensive. By only satisfying the minimum industry requirements we do not necessarily produce the best LNG crews, so we have added tailored development programmes to our range to ensure that we provide the best possible opportunities and to ensure we have highly competent seafarers onboard our LNG vessels."

The courses offered by the BSM Cyprus Maritime Training Centre include:

- Advanced Liquefied Gas Tanker Operations (STCW)
- Basic Liquefied Gas Tanker Operations (STCW)
- Advanced Training for Service on Ships subject to the IGF Code (STCW)
- Basic Training for Service on Ships subject to the IGF Code (STCW)
- LNG Tanker Operations Management Level (SIGTTO)
- Liquefied Cargo Operations (non SIGTTO)
- A range of additional BSM and client specific training

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



# Singapore remains top shipping center

Singapore has remained in the first place of the International Shipping Centre Development (ISCD) Index for the seventh consecutive year, according to the latest 2020 edition of the ISCD, published by the Baltic Exchange, in collaboration with Xinhua, the Chinese state news agency.

Based on objective factors including port throughput and infrastructure; depth and breadth of professional maritime support services; as well as the general business environment, the latest report shows:

- The top 5 international shipping centers remain the same as 2019, although with some movement
- Singapore tops the list for the seventh consecutive year followed by London, Shanghai, Hong Kong and Dubai
- London and Dubai are the only top 5 international shipping centers outside Asia, with London moving up one spot into second place
- Continued rise in Middle East and Mediterranean locations with Dubai retaining fifth place while Athens rose to eighth place

Singapore maintained its position as the most important shipping hub in the Asia-Pacific region, ranking first for seven consecutive years with its advantages of geographical location, shipping industry ecosystem and supportive government policies. London, with advantages accruing from providing high-end shipping finance, insurance, and legal services, has climbed back to the second place after dropping to third place in 2018 and 2019.

As the biggest port in terms of container throughput, Shanghai has seen a steady improvement in port facilities and shipping service levels, and has ascended to the top three for the first time. Hong Kong fell to fourth place mainly due to a decrease in cargo throughput and a drop in rankings relative to other centers in areas such as ship brokerage, insurance and legal services.

Dubai, as the pre-eminent shipping hub in the Middle East, ranked fifth for the third consecutive year. Rotterdam and Hamburg have also retained their positions since 2018, ranking sixth and seventh respectively. Benefiting from an improving business environment, Athens rose

to eighth. New York-New Jersey slipped by one place, while Tokyo rose one place, returning to the ranks of the top 10.

Baltic Exchange Chief Executive, Mark Jackson said: "Whilst this report reflects a pre-COVID 19 world, those locations which continue to build on their strengths, are able to communicate a clear vision for the future and diversify beyond the physical port hub will be the ones who are able to succeed in the future. We call on all the main shipping hubs to continue investing in education, R&D and new services; remain open to global talent and offer an attractive international business environment."

Singapore's Senior Minister of State for Transport and Health, Dr Lam Pin Min said: "Singapore is deeply honoured to retain the top spot in the 2020 Xinhua-Baltic International Shipping Centre



Development (ISCD) Index for the seventh year running. This good news comes amidst the COVID-19 gloom."

President of the China Economic Information Service, a wholly-owned company of the Xinhua News Agency, Mr. Xu Yu Chang, says: "This year, the China Economic Information Services and Baltic Exchange collaborated together

with great efforts to launch the Index as scheduled amid the challenging situation brought forth by Covid-19. I believe the continued release of the Index will further contribute to the sustainable global economic growth by optimising shipping resources worldwide as well as promoting the scientific development of international shipping centers."

## Survitec stresses need for sufficient medical oxygen onboard

Leading maritime safety specialist Survitec is highlighting the need to ensure there is sufficient medical oxygen onboard vessels in the event of crews and passengers becoming ill with a respiratory infection.

While the IMDG Code and MFAG guidelines require operators to carry 44 liters of medical oxygen at 200 bar as minimum, Survitec recommends increasing current supplies to ensure sufficient availability onboard should crews contract Covid-19 or any other respiratory infection.

"The current minimum may not be enough in the event of a new outbreak," said Jan-Oskar Lid, Global Technical Sales Manager – Fire, Rescue & Safety, Survitec.

"Most vessels will carry one 40 liters cylinder and two smaller 2 liters cylinders. A 40 liters cylinder operating at 200 bar with a flowrate of max 25 liters per minute will last for about 5.3 hours, but this is unlikely to be enough to treat more than one Covid-19 patient if a medical evacuation is not possible or cylinders cannot be quickly replaced," he said.

A healthy adult requires about 7 liters of oxygen per minute, but Covid-19 can deplete this to dangerous levels. Depending on the severity of the infection, a single Covid-19 patient would need between 2 and 15 liters of oxygen per min-

ute. In exceptional circumstances, Stage 4 Oxygen Escalation Therapy has required 60 liters per minute.

"Although the number of cylinders stored onboard depends on a range of factors such as number of crew/passengers, type of cargoes carried and sailing/operating area, clearly, the current minimum will not be enough to treat multiple persons infected with the virus. We therefore recommend that ship/offshore installation operators and owners increase the number of cylinders they currently have onboard."

According to the Maritime Labour Convention 2006 (MLC, 2006), adopted by the International Labour Organization (ILO), a seafarer, while working onboard, has the right to health protection and medical care as comparable as possible to that which is generally available to workers ashore. This includes prompt access to the necessary medicines, medical equipment and facilities for diagnosis and treatment and to medical information and expertise.

"This is why medical oxygen is a registered medicine which is exactly the same as the medical oxygen gas supplied to hospitals and other medical facilities on shore. Medical oxygen is considered to be a prescription drug and is part of the medical outfitting onboard of a vessel," said Lid.



Craftsmanship is a way of life.

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



Tersan Shipbuilding Yard | Tersan Dry Docking and Repair Yard  
 T: +90 226 465 62 00 | T: +90 226 446 25 55  
 info@tersan.com.tr  
 www.tersanshipyard.com

## Akbaşođlu Holding's ALI KA meets the water

Akbaşođlu Holding has launched its 11250 DWT Oil/Chemical Tanker, "M/T ALI KA" at a launching ceremony held at Dearsan Shipyard.

The hull of the ICE class 1A tanker was built in 2018, and it was bought over by Akbaşođlu Holding last year. The tanker's construction was recently completed. The vessel has been classed by Bureau Veritas.

Akbaşođlu currently has seven chemical tankers, two barge and one dry bulk vessel in its fleet. The newest addition, ALI KA, is 129,5 meters long with a beam of 19,8 meters and weighs 7400 grosstons.

The coating of the tanker, which uses Alfa Laval Pure Ballast 3 as its ballast system, was applied by Marine Line. It will most likely be flying the Maltese flag.



## Yonca Onuk's MRTP16 breaks speed record

Yonca Onuk's Kaan-class fast intervention craft MRTP16, has broken a world record by increasing its speed up to 76.4 knots (140 km) while fully loaded during speed trials.

The MRTP 16 was designed to assist the Turkish Navy and the marine security forces in territorial and coastal waters. It is 17.75 meters long with a beam of 4.19.

The craft is built on the ONUK KO-02 deep V form; based on the ONUK KO-01 design of the MRTP15. With its 2 x 1200 kW diesel motor, it can fulfill tasks at speeds above 70 knots over distances of more than 300 nautical miles.

The vessel's fuel tank has a capacity



of 2800 liters. It can accommodate five crew and can hold 350 liters of potable water on board.

The weapons system employed on the MRTP16 is the Aselsan Stamp, devel-

oped by ASELSAN. The newest model has seen upgrades from the previous models in terms of maneuvering capability, living standards on board and ease of maintenance.

## Gemak posts speed record in scrubber installation

The Gemak Group has announced that it completed the scrubber installation of MSC's MSC Brianna vessel in just 55 days.

The shortness of the installation period -which includes the installation of a hybrid system

and sea trials of the installation- a world record.

Owing to the speed of the installation, MSC Brianna will be able to meet the sulphur cap of IMO 2020, regardless of the sulphur content of the fuel it uses.



## Cemre Shipyard launches trawler HARDHAUS

Cemre Shipyard has launched the fishing trawler HARDHAUS for the Norwegian fishing company Hardhaus at a ceremony.

HARDHAUS, designed by Salt Ship Design, has a RWS tank capacity of 2,300 cubic meters. The vessel, which has a length of 74.5 meters, a beam of 16 meters and 9.3 meter draft has been classed by DNV GL.

The trawler, which has hybrid propulsion, can run in the diesel-mechanic mode as traditional fishing vessels and can also operate in electric propulsion

mode.

Owing to its 1000 kWh battery, it can switch to 'peak shaving' mode, allowing for instant speed boost -- crucial in the fishing industry -- as well as significantly lower emissions.

Through its heat recovery system, the vessel uses energy efficiently and doesn't call for the installation of heating systems onboard.

Based on the client's request, the vessel's hull shape has been optimized by Salt Ship Design to be more energy-efficient and durable in rough seas.



# KEEP YOUR ENGINE RUN UNTIL YOU STOP



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

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

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



# 'Bunker'de Kalitenin Markası



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

**TÜRKİYE**  
FORTUNE  
**500**

260. Şirketi  
ve  
En verimli  
21. Şirketi  
**CYE PETROL**  
**TİCARET A.Ş.**

## Gemi yakıt ikmallerinde

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





## Serter Tuçaltan

Dz. Kurmay Albay (E)

### 24 Temmuz 1923 tarihinde Lozan Barış Anlaşması'nın imzalanması Türkiye tarihinin en önemli olayıdır

20 Kasım 1922 ile 24 Temmuz 1923 tarihleri arasında iki kısım halinde yaklaşık 7 ay süren zorlu bir diplomatik savaş sonucunda imzalanan Lozan Barışı, Birinci Dünya Savaşı'ndan mağlup ayrılan, Mondros Mütarekesi'ni imzalayan, savaştan yorulmuş, bitkin, Sevr koşullarına evet demiş Osmanlı İmparatorluğu'nun kalıntılarından yaratılan bağımsız Türk devletinin varoluş senesidir.

### Kadınlara seçme ve seçilme hakkı tanınmıştır. Kadın hakları dünyada birçok ülkeden önce kabul edilmiştir

Lozan Barışı Türkiye'nin egemenliğinin, bağımsız bir devlet olarak uluslararası platformda tanındığının tescilli, Ulusal Kurtuluş Savaşı'nın kazanıldığının hukuki teyidi, Türkiye Cumhuriyeti'nin tapusudur.

Dr. Stephan RONART "Bugünkü Türkiye" isimli eserinde Lozan Barışı'nı şu şekilde tarif etmiştir: "Lozan Muahedesi, Büyük Harbin dikte edilmemiş, müzakere edilmiş, ilk sulhu idi. Bu sulh aynı zamanda, hem silahın hem siyasetin zaferi idi. Lozan'da temsil edilen on iki devletin menfaat çatışmaları ortasında, Ruhr işgalinin kargaşalıkları ortasında, petrol mücadelelerinin, milyonlarla oynayan cihan maliyeciliğinin cihan hakimiyeti politikaları ortasında kazanılmıştı.

Önceden çizilmiş hattan sapmayarak, kademe kademe, merhale merhale tam dokuz aylık bir çekişmeden sonra...

Bu zafer, hemen hemen, bütün dünyanın elinden kopara kopara alınmıştı. Sevr'den hiçbir şey kalmamıştı.

Osmanlı devrinin, küçük

düşüren, yüz kızartan, bütün hatıraları silinmiş, kazanmıştı. Kapitülasyonlar, kontroller, nüfuz mıntıkaları, mali komisyonlar... Bütün bunlar, artık fena bir rüyanın ağır kâbusları idi, geçmişlerdi. Asırların hesabı görülmüş, temizlenmişti. Bundan böyle milli politika ve ekonomisinde ne had, ne şart, ne de herhangi bir kayıt tanıyan müstakil, yeni, tam bir Türk Devleti, yaşanan bir varlık, gözle görünen, elle tutulan bir gerçeklik olmuştur."

### Montrö Boğazlar Sözleşmesi ile Boğazlar üzerindeki egemenliğini tesis etmiştir

Lozan Barışı, Atatürk devrimleri için gereken yolu açmış, ihmâl edilmiş Anadolu'nun gerekli kazanımları elde etmesi için ihtiyaç duyulan bağımsızlık ve barış ortamını sağlamıştır.

Bu ortamda Türkiye'nin modern bir toplum haline gelmesi için gerekli adımların atılmasına başlanmıştır, dış politikada Türkiye çevresinde bir güvenlik kuşağı oluşturacak akılcı bir yol izlenmiş, hiçbir tehdide pabuç bırakılmamış ancak diplomatik nezaketten ödün verilmemiştir.

Bu kapsamda;

- İzmir İktisat Kongresi kararları uygulamaya sokulmuştur. Askeri zaferin ekonomik olarak taçlandırılması için çalışmalara başlanmıştır.
- Cumhuriyet ilan edilmiştir.

- Halifelik ile Şer-iye ve Evkaf Vekaletleri kaldırılmış, Tevhid-i Tedrisat Kanunu kabul edilmiştir. Bu suretle ümmetten millete geçiş aşaması başlamış, eğitim devrimi gerçekleştirilmiş, medreseler kaldırılmış, eğitimde millilik, bilimsellik, eğitimin laik temeller üzerine oturtulması, eğitimin karma şekilde yürütülmesi ve eğitim birliği temel ilkeler olarak belirlenmiştir.

- Ordunun siyasetten ayrılmasına yönelik düzenlemeler yapılmıştır.

- Çok partili siyasi hayata geçiş için çalışmalara baş-

lanmıştır.

- Tekke ve zaviyeler kapatılmıştır.

- Şapka Kanunu çıkarılmıştır.

- Şeyh Sait Ayaklanması, Menemen Olayı gibi gerici, yobaz ayaklanmalar ve karanlık düşünceler ile mücadele edilmiştir.

- "Devletin dini İslamdır." ibaresi Anayasa'dan çıkarılmıştır.

- Yeni Türk harfleri kabul edilmiş, okuma-yazma seferberliği ilan edilmiştir.

- Laik hukuk sistemi kapsamında Medeni Kanun, Borçlar Kanunu, Ceza Kanunu, Hukuk Muhakemeleri Kanunu, İcra ve İflas Kanunu, Ticaret Kanunu gibi düzenlemeleri yapılmış, yargıya geniş yetki ve takdir hakkı tanınırken, kişisel hürriyet ve ferdi teşebbüse önemli yer verilmiştir.

### Tekke ve zaviyeler kapatılmıştır

- Kadınlara seçme ve seçilme hakkı tanınmıştır. Kadın hakları dünyada birçok ülkeden önce kabul edilmiştir.

- Soyadı Kanunu hayata geçirilmiş, uluslararası rakamlar kabul edilmiş, ölçüler ve takvimde değişiklikler yapılmıştır.

### Türkiye Cumhuriyeti vatandaşının Lozan'a, Cumhuriyet'e, Atatürk'e, İnönü'ye ancak gönül borcu vardır

- Lozan Anlaşması ile kendini meşru kılan Türkiye Cumhuriyeti; Balkan Antantı, Sadabat Paktı gibi çevresel güvenliği sağlayacak işbirliği ve güvenlik mekanizmalarının tesis edilmesinde başat aktör olmuştur.

- Genç Cumhuriyet; - Milliyetler Cemiyetine davet edilmiştir,

- Montrö Boğazlar Sözleşmesi ile Boğazlar üzerindeki egemenliğini tesis etmiş,

- Hatay'ı mili sınırlarına katmış,

- Atatürk Orman Çiftliği ile İş Bankası ile Sümerbank

ile özetle; devletçi ekonomi modeli ve örnek kuruluşları ile dünyanın yaşadığı Büyük Buhran Dönemi'nden büyüme ile çıkmayı başarmış, Osmanlı borçlarını son kuruşuna kadar ödemiştir.

### 1936 yılındaki Malta seferi, Deniz Kuvvetinin diplomaside kullanımının önemli örneklerinden birini oluşturmuştur

- Genç Cumhuriyet deniz ve denizciliğe de özel önem atfetmiştir. Deniz Kuvvetinin oluşturulması, diplomaside kullanılması ve ticari bahriyenin kurulması ile geliştirilmesi için hayati adımlar atmıştır. İsimleri ulu önder ATATÜRK tarafından verilen Atılay (n), Saldıray (n), Batıray (n) ve Yıldırıy (n) denizaltılarımızın adlarındaki mana anlamlarında gizli iken 1926'daki Karadeniz Vapuru seferinin tarihimizde bir emsali daha olmamıştır.

- 1936 yılındaki Malta seferi ise Deniz Kuvvetinin diplomaside kullanımının önemli örneklerinden birini oluşturmuştur.

İnönü, Lozan Anlaşması'nı TBMM'ye sunarken yaptığı konuşmada Lozan ile oluşan Türkiye'yi tanımlarken "Mütecasis, yeknesak (birlilik ve bütünlük içinde) bir vatan; bunu dâhilinde (içinde) harice (dışa) karşı gayri tabii kuyutan (olağanüstü sınırlamalardan) ve hükümet içinde hükümet ifade eden dâhili imtiyazattan (ayrıcılıklardan) müberra (aklanmış) bir vaziyet; gayri tabii (olağanüstü) mükellafatı maliyeden (mali yükümlülüklerden) azade (kurtulmuş) bir hal, hakkı müdafaası mutlak, menabii mebzul (kaynakları bol) ve serbest bir vatan. Bu vatanın adı Türkiye'dir. O Türkiye'yi bu muahedeler ifade ve tavzih etmektedir." İfadelerini kullanmıştır.

Lozan'ın yarattığı barış ve bağımsızlık ortamında kurulan Cumhuriyet; zorlukların, güçlüklerin, yoklukların, aklın, bilimin, dirayetin ve mücadelenin bir eseridir.

Avrupa tarihinde yüzyıllar

içinde gerçekleşen aydınlanma ve modernleşme süreci Türkiye'de 15 yıl içerisinde düzenlenmiştir.

Bu süreç hem Lozan'a giden hem de Lozan'dan sonra yürütülen siyasi ve askeri liderliğin başarısının bir sonucu olarak tezahür etmiştir.

Bu başarı öncelikle Başkomutan Atatürk'e, İnönü'ye, onların dava arkadaşlarına, şehitlerimize, Ulusumuza, Milletimize aittir.

Ayrılık, bölünmüşlük kabul etmez.

Türkiye Cumhuriyeti vatandaşının Lozan'a, Cumhuriyet'e, Atatürk'e, İnönü'ye düşman olma hakkı yoktur.

Türkiye Cumhuriyeti vatandaşının Lozan'a, Cumhuriyet'e, Atatürk'e, İnönü'ye ancak gönül borcu vardır.

Türkiye Cumhuriyeti vatandaşının ulusumuzun, milletimizin refah seviyesini yükseltmek, Cumhuriyetimizin, Devletimizin bekasını korumak, dünyanın en gelişmiş medeniyeti olmak hedefini gerçekleştirmek vazifeleri vardır.

### Devletçi ekonomi modeli ve örnek kuruluşları ile dünyanın yaşadığı Büyük Buhran Dönemi'nden büyüme ile çıkmayı başarmış, Osmanlı borçlarını son kuruşuna kadar ödemiştir

Türkiye Cumhuriyeti vatandaşının Türk Milletini, Ulusunu yok etme niyetindeki her türlü anlayışa, dini değerleri sömüren, istismar eden kılık değiştirmiş her görünüşteki gerici-lere, yobazlara, dini değerleri siyasi ve ticari maksatlarına alet eden her türlü çıkar odaklarına, bundan istifade edenlere, cehaletten medet umanlara karşı uyanık olma zarureti ve görevi vardır.

Türkiye Cumhuriyeti vatandaşının fikri hür, vicdanı hür nesiller yetiştirme görevi vardır.

Çünkü Cumhuriyet ve ATATÜRK değerleri geleceğimizin ve çocuklarımızın teminatıdır!

Kaynakça:

1- Prof.Dr. Hamza EROĞLU'nun Türk İnkılap Tarihi adlı eserinden (Ankara, 1990) istifade edilmiştir.

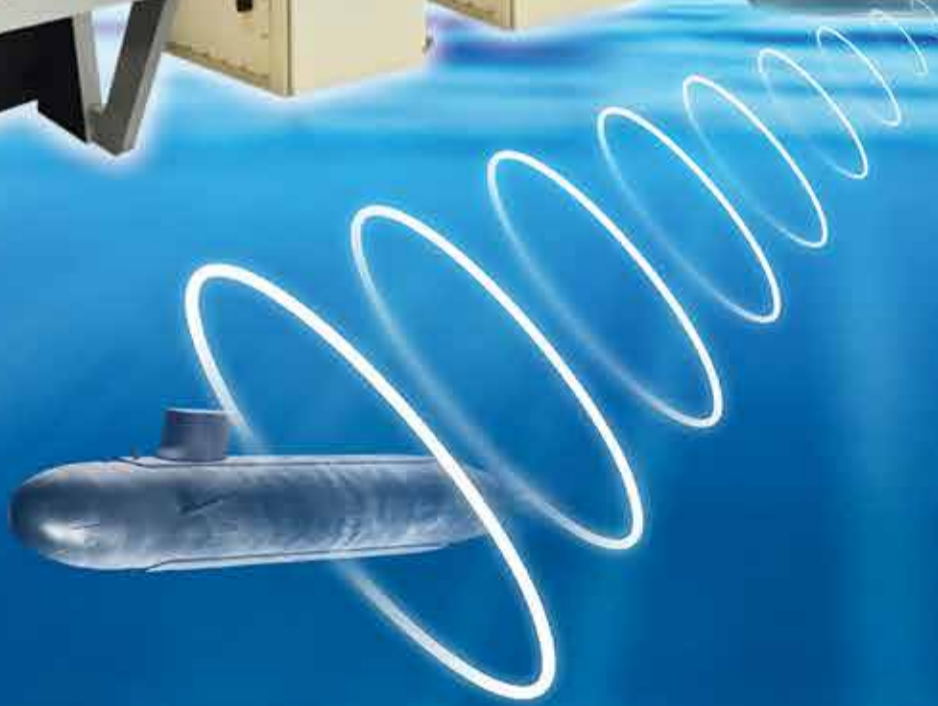
2-[https://www.dzkk.tsk.tr/icerik.php?icerik\\_id=435&dil=1](https://www.dzkk.tsk.tr/icerik.php?icerik_id=435&dil=1)

3-[https://www.dzkk.tsk.tr/icerik.php?icerik\\_id=435&dil=1](https://www.dzkk.tsk.tr/icerik.php?icerik_id=435&dil=1)

4- Prof.Dr. Hamza EROĞLU, Türk İnkılap Tarihi, Ankara, 1990, s.207



aselsan  
FERSAH



# FERSAH

KARINAYA MONTELI  
DENİZALTI SAVUNMA HARBİ SONARI



Güven Veren Teknoloji

**aselsan**



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



# ABD'nin enerji jeopolitiğine yönelik hamlesi

**Temmuz ayında ABD'nin enerji jeopolitiği marjında yaptığı agresif çıkış dikkatlerin bir anda Rusya, Almanya ve Türkiye üçlüsüne çevrilmesine neden oldu. Rusya'yı doğrudan, Almanya ve Türkiye'yi ise dolaylı olarak hedef alan ABD, Rusya'nın enerji projelerine ilişkin yaptırımlarını sertleştireceğini açıkladı**

**MDN** | Konunun merkezinde Türk **ISTANBUL** Akımı ve Kuzey Akım-2 Projeleri yer alıyor. ABD her iki proje özelinde bazı şirketlere tanıdığı yaptırım muafiyetini kaldırmaya hazırlanıyor. Hâl böyle olunca Rusya'dan sonra Almanya ve Türkiye de ABD'nin eleştirisi kadrına giriyor.

## ABD transatlantik enerji güvenliğini artırmak (m) istiyor?

Ses getiren bu hamle ABD Dışişleri Bakanı Mike Pompeo'nun açıklamasıyla gündeme geldi. Rus doğalgazının Avrupa'ya taşınmasını öngören Kuzey Akım-2 ile Türk Akımı Projelerinde yer almalarına karşın yaptırma tâbi tutulmayan bazı şirketlere tanınan muafiyetin kaldırılacağını vurgulayan Pompeo, bir anda enerji jeopolitiğini kanstırdı. Diplomatik nezaketin ve üslubun dışına çıkan Pompeo, bu projelerde yer alan ülkeleri "...projeden hemen çıkın ya da ortaya çıkacak riski göze alın. Çekilmenin sonuçları olur" şeklinde açıktan tehdit etti.

Pompeo'nun üst perde çıkışı, her iki projede yer alan tüm şirketlerin ABD'nin "Hasımlarına Yaptırımlarla Karşı Koyma Yasası (CAATSA)" doğrultusunda ekonomik ve mali cezalara

çarptırılması anlamına geliyor. Konuyla bağlantılı olarak açıklamada bulunan ABD Dışişleri Bakanlığı yetkilisi Frank Fannon ise Washington'ın, yaptırımları ihlâl edebilecek yatırımların ve tüzel kişiliklerin türlerine ilişkin kriterleri genişlettiğini vurgulayarak, ABD'nin bu hamleyle "transatlantik enerji güvenliğini artırmak" istediğini belirtti.

## ABD neden karşı çıkıyor?

Rusya'nın batısından başlayıp Baltık Denizi'nden geçerek Almanya'nın kuzeyine ulaşması planlanan doğalgaz boru hatlarının inşa edildiği Kuzey Akım-2 Projesi'ne ABD ve baypas edilen Polonya başta olmak üzere Doğu Avrupa ülkeleri öteden beri karşı çıkıyor. ABD'nin tutumu net. Washington, projenin enerji jeopolitiği bağlamında Avrupa'yı Rusya'ya daha da bağımlı kılacağını iddia ediyor. Elbette bir diğer faktör de ABD'nin Avrupa'ya sıvılaştırılmış gaz satışında son dönemde meydana gelen keskin düşüş.

ABD, Rusya'nın en önemli ve etkili silahlarından biri olan enerji jeopolitiği kartını yıpratmak ve etkisiz hale getirmek istiyor. Ancak konuya müdahil aktörlerin pozisyonları farklılık sergiliyor. Örneğin geçmiş dönemde Kuzey Akım-2 boru hattının bir bölümüne çevresel kaygılarla karşı çıkan Danimarka'nın, bu itirazını geçen yıl geri çektiğini hatırlatalım. Danimarka'nın ABD baskısına karşın Almanya'nın safına geçtiği görülüyor. Rus Gazprom öncülüğünde sürdürülen projede Avrupalı şirketlerin yüksek oranda yatırımının bulunduğunu da hatırlatalım.

## Almanya: Enerji politikamızı kendimiz belirleriz

ABD'nin Mavi Akım-2 ile Türk Akımı Projelerine yönelik yaptırımları sertleştirme hamlesine Berlin'in tepkisi gecikmedi. Dışişleri Bakanı Maas, "Enerjiyi nereden alacağımıza biz karar veririz" çıkışı yaparak, "ABD yönetimi, Avrupalı şirketleri de yaptırımla tehdit eden açıklamasıyla, Avrupa'nın enerjimizi nereden ve nasıl tedarik edeceğimiz konusunda karar verme hakkı ve ege-

menliğini hiçe saymaktadır" açıklamasını yaptı.

Gelinen noktada "Avrupa enerji politikası Avrupa'da belirlenir, Washington'da değil" yaklaşımını güçlü bir şekilde vurgulayan Almanya, ABD'nin kendi egemenlik alanı dışındaki yaptırımlarının tümünü reddettiğini sert bir üslupla ilan etti. Bu çıkış AB Dönem Başkanlığını sürdüren Almanya'nın, AB'nin patronajında olduğunu ifşa eden kararlı bir hamle. Fransa'nın ise Almanya'dan farklı olarak meseleye edilgen yaklaşığının altını çizelim.

Yaptırım tehditlerini doğru bulmadıklarını vurgulayan Maas'ın "İhtiyacımız olan, Rusya'ya yönelik yaptırımlara ilişkin ortak bir Transatlantik tutumdur. Bu yöndeki çabalar, ABD'nin kararlarıyla daha da zorlaşacaktır" açıklaması, ABD ile AB arasındaki gerilimi sergilediği gibi yakın gelecekte ilişkilerin yeniden tanımlanacağını ipuçlarını gösteriyor. Dikkatli gözler hatırlayacaktır, geçen ay bu konuya etraflıca temas etmiştik. AB'nin Rusya ve bilhassa Çin ile sürdürüleceği ilişki sistematiği ve öncelik vereceği tercihler şüphesiz Transatlantik bağın torsiyonuna da etki edecektir.

## Rusya: ABD kendi gazını satmak için manipülasyon yapıyor

ABD'nin yaptırım açıklamasına Rusya'nın cevabı ise kinayeli oldu. Kremlin Sözcüsü Dimitri Peskov, ABD'nin girişimini "Avrupa'ya Moskova'nın talep edeceğinden daha yüksek bir fiyata gaz satmak için kurulmuş bir tezgâh" olarak nitelendirdi.

Rus ajansı TASS'ın haberine göre Peskov, "haksız rekabetin devamı" olarak yorumladıkları ABD hamlesinin; Avrupa'ya daha uygunsuz koşullarda ve daha pahalıya gaz satmayı hedeflediğini, ayrıca Avrupa'yı Rus gazını satın almaktan caydırarak, ABD gazı almaya mecbur bırakmayı öngördüğünü savundu.

Rusya meseleye çok boyutlu yaklaşıyor. Zira enerji jeopolitiği Rus diplomasisinin omurgasını oluşturuyor. Washington'un CAATSA kapsamında enerji jeo-

politigiine yönelik yaptırım tehdidinde bulunmasını Avrupalı şirketlere yönelik baskı ve haksız rekabet olarak yorumlayan Moskova, Avrupa'da sempati yaratmayı deniyor. Nitekim Peskov'un, "Bu kaba politikanın devamı, Rus şirketler de dâhil olmak üzere Avrupa iş dünyasına baskı uygulanmasıdır" açıklaması öngörümüzü teyit ediyor.

## Türkiye'nin tepkisi: Bekle ve gör

ABD'nin tehditvari açıklamasının bir diğer muhatabı olan Türkiye, Rusya ve Almanya'dan farklı olarak ABD'ye tepki göstermedi. Teşbihte hata olmaz, duymazdan geldi demek daha doğru olabilir. Türkiye'nin maruz kaldığı çok boyutlu diplomatik baskı ve ABD ile Rusya arasında gözetmeye çalıştığı denge politikasının zaman zaman üç maymunu oynamasına neden olduğunu dikkatimize sunalım.

Rusya'nın güneyinden çıkan doğalgazı Karadeniz ve Türkiye üzerinden Avrupa'ya ulaştıracak Türk Akımı Projesi'yle yılda 31,5 milyar metreküp gazın taşınması öngörülüyor. Bu proje tıpkı nükleer santral inşası ve S-400 meselesi gibi Rusya ile sürdürülen fayda çıkar temelindeki stratejik seviyeli ilişkinin önemli bir uzantısı.... Anlaşılan Türkiye, ABD'nin Rusya'yı hedefe koyan ve Almanya özelinde AB'ye gözdağı veren hamlesine karşı bekle gör politikası izlemeyi tercih ediyor. Açıkçası zamana oynuyor.

## Aşınan hegemonik gücüyle ABD bu oyunu sürdürebilir mi?

ABD'nin Türk Akımı ve Kuzey Akım-2 Projelerine müdahil ülkelere yönelik tehditlerinin hukuki ve siyasi herhangi bir dayanağı yok, şüphesiz bu yaklaşım mesnetsiz. Hatırlanacağı üzere geçmiş dönemde ABD, benzer çıkışı Mavi Akım Projesi için de dillendirmişti. Rusya ile Avrupa arasındaki karşılıklı ihtiyaçlar temelinde tercihlere yönelik projeler esasen müdahil ülkelerin kendi tercihleri. Enerji ihtiyacı ve ekonomik yönelim ön planda.

ABD'nin bu projelerin Rusya'ya

stratejik avantaj sağladığı mealindeki açıklamaları ise rasyonel değil, üstelik Pompeo'nun açıklamaları da son derece kaba ve dayanaksız. Nihayetinde hadise bir enerji ticareti ve ABD'nin vurguladığı gibi ülkelerin koşulsuz Rusya'ya bağımlı olmaları olası değil. Nitekim Türkiye dâhil bu projelerin ortağı hiçbir ülke kendisini Rusya'ya bağımlı hale getirecek uzun vadeli sözleşmelere imza atmıyor.

Küresel ölçekte hegemonik gücü aşınan ve yıpranan ABD, eski parlak günlerinde olduğu gibi arogant kovboy üslubu ile kendince sopa gösteriyor. Ancak günümüzün konjonktürü farklı, dahası dünya hızla çok kutuplu yeni bir düzene evriliyor. Ülkelerin geleneksel tercihleri kaçınılmaz olarak değişiyor. Tüm aktörler kendi çıkarlarını istikametine adımlar atmaya çalışıyor, zira yeni güç ve cazibe merkezleri gündün güne daha da belirginleşiyor. Resmi doğru okuyabilen aktörler usulca yeni döneme kendilerini hazırlıyor. ABD'nin panik, kaygı ve telaşının nedeni partnerlerinin değişen stratejileri... Almanya konuya iyi bir örnek.

ABD'nin öncelikli rakibi şüphesiz Çin. Buna karşın Avrupa'yı NATO üzerinden Rusya ile korkutmaya, tedirgin etmeye çalışıyor, tıpkı Soğuk Savaş günlerinde olduğu gibi... Çift taraflı yaklaşımı gözetken ABD, Rusya ve Çin'i birer manivela olarak kullanıp müttefiklerini bir arada tutmak ve nüfuzunu sürdürmek istiyor. Temel hedef Avrupa'nın Transatlantik bağına gevşetmesini engellemek. ABD'nin bilhassa Trump sonrası dönemde Almanya'ya yüklenmesinin, eleştirmesinin ve hedefe koymasının nedeni burada gizli, zira amaç karşılıklı Transatlantik bağımlılığı ve müttefiklik ilişkisini sürdürmek. Lâkin aşınan gücüyle ABD'nin bu oyunu sürdürmesi olası görülüyor. Mevcut konjonktürde Türkiye'nin de meseleye milli çıkarlarını gözeterek çok boyutlu ve gerçekçi yaklaşması, eski alışkanlıklarını terk ederek farkındalığını üst düzeye çıkarması en uygun strateji olacaktır.

**Türkiye'nin  
Uluslararası Onaylı İlk  
ECDIS'i**

**Türkiye'nin yerli yazılıma sahip ilk bilgisayar  
bazlı navigasyon sistemi STMDENGİZ ECDIS,  
MED (Marine Equipment Directive) sertifikasını  
(Wheelmark) almaya hak kazandı.  
Ülkemize gurur, teknolojilerimizle  
yarınlara değer katmaya  
devam ediyoruz.**



# STM'den yenilikçi teknolojik çözüm: ECDIS

Türkiye'nin savunma sanayi ve milli teknoloji hamlesinde önemli bir rol üstlenen STM Savunma Teknolojileri Mühendislik ve Ticaret A.Ş., denizcilik sektörüne ilişkin faaliyetlerini, gemilerin emniyetli seyir yapmasına imkân sağlayan sistem ve çözümler geliştirerek sürdürmeye devam ediyor. Askeri deniz platformlarına yönelik kabiliyetini, ticari deniz platformlarına da taşıyan ve son olarak yerli yazılımla bu alana yönelik Elektronik Harita Görüntüleme ve Bilgi Sistemi (ECDIS) geliştiren STM, dünya çapında geçerliliğe sahip Denizcilik Ekipmanları Direktifi (MED-Marine Equipment Directive) sertifikası Wheelmark'ı alan Türkiye'deki ilk şirket olarak STM DENGİZ ECDIS çözümünü hem askeri hem de ticari alanda kullanıma sundu.



muhtelif elektronik seyir haritaları (ENC) (S-57, S-63, vb.) ile kullanıcıya emniyetli seyir imkanı sağlıyor.

## Seyrin verimliliğine katkı sağlıyor

STM DENGİZ ECDIS, diğer veri sağlayıcısının entegre edilmesiyle seyirsel farkındalığı artırırken; seyir planı ve değerlendirmesinde kullanılacak süreyi azaltarak seyir planının verimliliği-

ni de artırıyor. Harita düzeltmelerinin elektronik harita üretici kuruluşlarca otomatik olarak yapılarak sisteme yüklenmesiyle seyir personeli üzerindeki yükü de azaltarak harita düzeltmelerinin verimliliğini de olumlu etkileyen sistem, elle yapılan harita düzeltmelerine ve uzun seyir planlarına olan ihtiyacı ise ortadan kaldırıyor. Kullanımı kolay ekran fonksiyonları ve yüksek çalışma performansının yanı sıra kulla-

nıcı dostu yazılıma sahip olan ve çeşitli ekran boyutları bulunan STM DENGİZ ECDIS'de, rota planlama/düzenleme ve emniyet kontrol fonksiyonları yer alıyor.

## STM, Türk Deniz Kuvvetleri'nin ihtiyaçlarında kritik rol üstleniyor

Savunma sanayindeki tecrübesi ile geliştirdiği ürün ve çözümlerle, Türkiye'nin yerel savunma ve teknoloji ihti-

yaçlarını karşılamının yanı sıra yurtdışındaki dost ve müttefik ülkelere kabiliyetlerini ve hizmetlerini ihraç eden STM, Türk Donanması'na platform sistemlerine yönelik yüzde 70 yıllık oranıyla tamamlanarak teslim edilen MİLGEM Ada Sınıfı Korvetler'de ana alt yüklenicilerden biri olarak önemli bir rol oynadı. Yine Türk Donanması'nın ihtiyacı kapsamında, Savunma Sanayii Başkanlığı'na koordine edilen "İ" Sınıfı Fırkateyn Projesi'nin ana yükleniciliği görevini üstlenen şirket, projeyi en az yüzde 75 oranında yerli oranıyla 2023 yılında teslim etmek üzere çalışmalarına devam ediyor. Türkiye'nin ilk istihbarat gemisi olma özelliği taşıyan TCG Ufuk (A-591)'un ana yükleniciliğini de üstlenen STM'nin, Türk Donanması'nın denizaltı modernizasyon ve inşaat projelerinde de kritik rolü bulunuyor. Bu kapsamda STM, 2 adet AY Sınıfı denizaltıların modernizasyonunu baştan ile gerçekleştirirken, 4 adet Preveze Sınıfı denizaltıların modernizasyonunda ise pilot ortak olarak görev aldı. STM, Türkiye'nin Milli Denizaltı Projesi'nin hayata geçirilmesinde önemli bir aşama olacak Havadan Bağımsız Tahrik Sistemli (Reis Sınıfı) Yeni Tıp Denizaltı Projesi kapsamında da görev alıyor.

# İSO 500'de savunmanın lideri ASELSAN oldu

ASELSAN, İstanbul Sanayi Odası (İSO) tarafından hazırlanan Türkiye'nin 500 Büyük Sanayi Kuruluşu listesinde 4 sıra çıkarak 11'inci lige yükseldi. ASELSAN, en yüksek FAVÖK/EBITDA'ya sahip şirket olurken, savunma sanayi firmaları ve Ankara merkezli şirketler arasında da Türkiye'de ilk sırada yer aldı.

İSO'nun 2019 yılına ilişkin hazırladığı Türkiye'nin 500 Büyük

Sanayi Kuruluşu araştırmasına göre, Türk Silahlı Kuvvetleri başta olmak üzere güvenlik güçlerimizin elektronik cihaz ve sistem ihtiyaçları için en önemli kaynak olan ASELSAN, 12,591,587,725 liralık üretimden satış (net) gerçekleştirdi.

Şirket, söz konusu satış ile İSO 500 listesinde savunma sektöründe faaliyet gösteren firmalar arasında ilk sıraya yerleşirken, tüm sektörler

bakımından 11'inci sırada yer aldı. Tüm sektörler itibarıyla Türkiye genelinde 2018'de 15'inci sıradan kendisine yer bulan şirket, 2019'da gerçekleştirdiği atılımlar ile 4 basamak yükselmiş oldu.

ASELSAN, açıkladığı 4,027,357,359 lira faiz, amortisman ve vergi öncesi kâr (FAVÖK/EBITDA) ile listede birinci sırada, 3,686,183,140 liralık dönem kâr ile listede üçüncü sırada yer aldı.

ASELSAN kuvvetli faaliyet kârlılığını dönem kârına yansıtma başarısıyla listede dikkat çekti.

ASELSAN, 10,930,526,033 lira olarak açıkladığı özkaynakları ile listede dördüncü sırada yer aldı. Kârlı büyüme trendiyle faaliyetlerine devam eden ASELSAN'ın bu büyümeyi finansal borçlar yerine özkaynaklarla finanse etmesi, kendisini diğer sanayi kuruluşlarından pozitif yönde ayırttı.

ASELSAN, Ankara merkezli şirketler arasında da ilk sırada yer aldı. ASELSAN; kritik teknolojik kabiliyetleri kendi mühendis kadrosu ile özgün olarak geliştirmesi, ürünlerinde en ileri teknolojileri uygulaması ve sürdürülebilir Ar-Ge'ye düzenli olarak yatırım yapmasıyla biliniyor. ASELSAN, yüzde 59'u mühendis 8 bini aşkın çalışanı ile Ankara'da üç yerleşkede faaliyetlerini sürdürüyor.

# Türkiye'nin önde gelen nanoteknoloji merkezleri güçlerini birleştiriyor

Nanoteknoloji alanında Türkiye'nin önde gelen merkezlerinden olan SUNUM ve ITUnano arasında ikili işbirliği protokolü imzalandı. Sabancı Üniversitesi Nanoteknoloji Araştırma ve Uygulama Merkezi (SUNUM) ve İstanbul Teknik Üniversitesi Nanoteknoloji Uygulama ve Araştırma Merkezi (ITUnano) arasında imzalanan işbirliği protokolü ile merkezlerin ortak altyapı kullanımları ve deneyim aktarımıyla, araştırmacılarının birlikte geliştirecekleri ileri teknolojilerin sanayiye katma değer yaratması hedefleniyor.

Nanoteknoloji alanında SUNUM ve ITUnano'nun güçlü işbirliğinden doğan ileri teknoloji çözümlerinin, enerjiden tıp ve eczacılığa, gıdadan savunma sanayiye uzanan farklı sektörlerin geleceğini şekillendirmesi amaçlanıyor.

SUNUM Direktörü Prof. Dr. Fazilet Vardar ile ITUnano müdürü Prof. Dr.

Levent Trabzon'un katılımıyla düzenlenen online törende, iki merkez arasındaki işbirliğinin önemi hakkında Fazilet Vardar, "SUNUM'un kuruluş misyonu olan 'ülkenin ekonomi ve teknoloji politikaları ile uyumlu alanlarda evrensel geçerliliği olan çözümler üretmek' amacıyla uzun vadeli işbirlikleri ile çok disiplinli/disiplinler arası etkin araştırma ve geliştirme çalışmaları yapmayı hedefliyoruz. ITUnano ile gerçekleştirdiğimiz bu işbirliğinin; öncelikli alanlarda, araştırma sonuçlarından elde edilen birikimi topluma yönelik yüksek katma değerli ürün ve hizmetlere dönüştürerek merkezler arası sinerji geliştireceğine inanıyoruz. Bu işbirliğinin, ülkemiz sanayi ve teknolojisini ileri taşımasını diliyoruz," dedi.

Levent Trabzon ise işbirliği hakkında, "ITUnano'un temel yaklaşımı olan 'takım çalışması ile nitelikli Ar-Ge'

prensibine uyumlu olarak ülkemizin kıymetli bir merkezi olan SUNUM ile yapacağımız bilimsel ve teknolojik işbirliği nanoteknoloji odaklı hem akademik hem de katma değeri yüksek endüstriyel ürünlerin geliştirilmesinde ileri bir sinerji oluşturacaktır. Oluşan ikili işbirliğinin ülkemizin ve sanayinin ihtiyacı olan nitelikli insana kaynağının oluşmasına ve katma-değeri yüksek ürünlerin geliştirilmesine destek olacağını bekliyoruz," şeklinde konuştu.

2010 yılında DPT -Devlet Planlama Teşkilatı ve Sabancı Vakfı katkılı ile 35 milyon dolar kaynak kullanılarak Sabancı Üniversitesi bünyesinde kurulan SUNUM, 2017 yılında 6550 sayılı Kanun kapsamında Kalkınma Bakanlığı Araştırma Altyapıları Kurulu "Ulusal Araştırma Alt Yapısı" olarak beş yıl için yeterlilik kazandı. Ulusal Araştırma Altyapısı olarak 7/24 çalışan açık

laboratuvarlar ile kurum içi ve kurum dışına hizmet verilmesini temel yaklaşım olarak benimseyen SUNUM'un temel yetenekleri: araştırma, hizmet, işbirlikleri, katma değer yaratma ve eğitim olarak belirlendi. Ana araştırma konuları ise; nanomalzemeler, yaşam bilimleri, gıda-tarım-su, enerji ve savunma sanayidir.

Akademik ve sanayi kurum ve kuruluşları için farklı kalemlerde hizmet yaklaşımı Nanoteknoloji için gereken yüksek çözünürlüklü çok sayıda hassas teçhizatı içinde barındıran SUNUM binası toplam 1,500 m2 alana yayılmış ve altı alt başlıkta gruplandırılabilen 25 laboratuvar içermektedir.

Devlet Planlama Teşkilatı tarafından kurulmuş desteği alan İstanbul Teknik Üniversitesi Nanoteknoloji Uygulama ve Araştırma Merkezi - ITUnano ise temelde 1,000 m2 büyük-

lüğünde bir temiz-odaya (laboratuvar ve destek üniteleri beraber) sahip. Ultratemiz ortamın sağlanması ile elde edilen hacim ISO standartlarına (ISO 14644-1) uygun olarak tasarlanmış olup, nanoteknoloji çalışmalarının yapılması için uygun ve gerekli teknolojiyi barındırıyor. Toplam alanın içerisinde 50 m2 ISO 5 (sınıf 100), 167 m2 ISO 6 (sınıf 1,000), 3 m2 ISO 7 (sınıf 10,000), 10 m2 ISO 8 (class 100,000) temiz alandan ve 770 m2 ise altyapı (makina dairesi) bulunuyor. ITUnano, nanoteknolojinin mühendislik uygulamalarını hedef alan çalışmalarını 4 ana tema altında sürdürmektedir. Kompozit Malzeme Teknolojileri, Sensör Teknolojileri, Yüzey Bilimi ve Mühendisliği ve Fotonik-Manyetik Malzemeler olarak çalışmalarını ülke sanayisine fayda oluşturacak ve global ölçekte yenilikçi Ar-Ge uygulamalarını gerçekleştirmek üzere gerçekleştiriyor.



# ARES

SHIPYARD

## ARES 85 HERCULES



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



## Emin Yaşacan

emin@kuzeymarine.com

### Doğu Karadeniz'in derli toplu kasabalarından birinde büyüdüm, evden kaçır kaçır arkadaşlarla dereye ya da çoğunlukla denize giderdik

0 zaman dereler ıslah edilmemiş (ve kuş cenneti oluyordu bu sayede), kasabalar denizlerle iç içe idiler (güneş dünyada en güzel orada batardı). Kısa bir Ankara tecrübesinden sonra adaya Deniz Lisesi'ne

girdim. Ve sayesinde 15 yaşından beri de denizle, kürekle, yelkenle iç içe oldum. Halen de her yıl yelken basarım. Ve hayatımı denizden kazanıyorum. E peki ben bu yatçılığı neden bir türlü sevedim? Bunu düşünmemen sebep marinada bağlı yatları seyreden insanları seyredirken aklıma düştü. Tekneye gelen geçenleri seyrederdik. Biz bu dünyaya seyretmeye mi geldik?

Belki de sıkıntım kısa seyretmekti. Hiç denizler arası yelken basmadım, belki de zevklidir. Bir iki saatlik keyif için 12 saat seyir ve limanda hazırlık doğrusu bana göre değil galiba.

Hayır, seyirdeyken de ne zevk alınır bilemedim. Dümendeyken hep tetiktesin ve her an kızabilirsin, kalp kırabilirsin. Denizlikteyken sürekli derle topla, halatlar karışmasın, iskotalar düzgün konumunda olsun. İntikalde ya bulaşık yıkarsın, ya da temizlik (balast basma vs). İki bira içemezsin yeterince soğumaz zaten, iki satır okuyamazsın, okuduğunu anlamazsın zaten. Harita okumak, gidilecek yerde ne yer ne içilir çalışması yapmadıysan onu yaparsın ancak. Dümene geçmeyi pek sevmem, geçeni de bir süre sonra sevmem. Sanki dünyayı kumanda ediyorlarmış edalarına

girmelerinden hoşlanmam. E zaten denize artistlik yapamazsın, hayatının kontrolü ya denizde ya dümendekinde. Tam rüzgâr saçlarının arasından esiyor, tam ciğerlerine doldurmuşsun denizi, haydaa, alesta tramola. Yok abi viya böyle diyemezsin. Neymiş daha kestirmesi varmış. Yahu biz seyretmeye geldik koşmaya değil, yok. En kestirme yere sekiz çizmeden gidemiyorsun zaten. Haydi vardık limana, iskeleye neyse. Hemen öyle çıkmak yok. Çöpleri dök, tekneyi yıka, temizle. Banyo, çamaşır sırasına gir. Alışveriş listeni yap, marketler kapanmadan bitir. Bu yorgunlukla ne şehri gezebilirsin ne de muhabbet bulabilirsin. Şanlıysan gurme geçinen yeni yetmelerin puanladıklarının arasından sıyrılıp düzgün bir lokanta bulursan amenna. Şansın üçte bir tabii. Ya tuza boğmuşlardır yemeği ya da suya yoksa. En iyisi İtalyan der geçersin.

Aklıma geldi; bir gün sadece öğleden sonra duraklaması yapacağımız bir koya girdik, ortasına demirdedik, yüzerek kıyıya çıktık. Oturduk mavi beyaz masaların birine. Garson şanssızınız sizden öncekiler yarım şişe

biraktı dedi. Oturduk yemeğimizi yerken tekneye göz ucuyla bakıp durduk, tabii ki demir tarıyor mu taramıyor mu diye, kerteriz nerden alacaksınız. Konuşamadık bile. 10 dakika sonra ikimiz birden anlaşmış gibi kalktık, yemeği yarım bıraktık, tekneye yüzdük, 20 kulaç ilerde iskeleye bağladık. E bağlayınca sabahlayacaksınız artık. Allahtan yan teknedekilerin de anlatacak muhabbetleri varmış. Yani rahat rahat park edip gidemiyorsun, hep aklın geride, ileride nerdeyse. Neredeyse evcil hayvan. Sabahın köründe üstüne atlamaz sanıyorsunuz evcil hayvan gibi ama öyle değil. Sabahlamışsın bir koyda. Demirini atmışsın, sermişsin, sahilde bir kayadan halatı destelemişsin üstüne. Kafan rahat olmalı değil mi? Yok, borada diğer tarafında suda bir ses seni sürekli rahatsız eder, yok bir şey mi çarptı, yan tekne demirini mi alıyor, bizimkine dolanmasın, botu sabitlemedi mi bu Murat. Atilla abi kalkmış mıdır vs vs. Nihayetinde uyuyamazsın şöyle adam akıllı.

Şaka şaka.

Güneş doğmaya yakın sen de kalkarsın, sağa sola bakarsın, iki gerdirmeden sonra, dalarsın şöyle bir lacivert sulara. Denizde ilk düşünüyü alırsın, yeşil acı biberli menemeni hazırlarken çayını yudumlarsın. Kaldırırsın kim varsa teknede artık. Gece yıldızların altında yüzerken o an sonsuz gelen derinlikte parmakların arasından süzülen yakamozu anlatırsın dostuna, yüzünde kocaman bir gülümseme onun, yorma kendini gördüm hepsini der. Konuşmadan muhabbet yeridir deniz.

# 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)

## Çeksan'dan gemi teslimi



Çeksan Tersanesi, Norveçli Aas Mek. Verksted şirketi için inşa ettiği GROATANGER isimli canlı balık taşıma gemisini teslim etti.

İnşasına 2019 Haziran ayında başlanan ve Çeksan'ın Verksted için inşa ettiği aynı sınıftan 8'inci gemi olan GROATANGER, kontrat süresinden 15 gün önce teslim edildi.

Açıktaki balık çiftliklerinden balıkları canlı olarak alıp kıyıdaki tesislere veya başka yerlere nakletmek için kullanılacak olan 3,770 dwt'lik canlı balık taşıma gemisinde, merkez boyuna hatta bir perde ile ayrılan boydan boya iki adet ambara sahip ve içerisine aldığı balıkları boşaltmak için iskele ve sancak ambarlarında birer adet paslanmaz kayıcı perde bulunuyor. Gemi, ambar

bordalardan poliüretan köpük ile izole edilmiş durumda.

Uzunluğu 76,96 metre, genişliği 17,60 metre olan geminin 2 bin 985 groston ağırlığı bulunuyor.

MarineDeal News'e gemi hakkında açıklamalarda bulunan Çeksan Shipyard İşletme Müdürü Cihan Bayrak, tersanelerinde yine Norveçli firma için 9'uncu ve 10'u gemilerin de inşasının devam ettiğini belirtti ve ilk gemiyi 2020 Aralık, ikinci gemiyi ise 2021 Nisan ayında teslim etmeyi planladıklarını söyledi.

Bayrak ayrıca, tersanelerinde 6,400 dwt'lik bir kimyasal tanker inşası olduğunu ve bu gemiyi de ağustos ayında suya indirip eylül-ekim aylarında teslim etmeyi planladıklarını söyledi.

# Şehir Hatları kendi deniz taksilerini üretiyor

Şehir Hatları A.Ş. ulaşımında denizin payını artırmak amacıyla kendi deniz taksilerini üretmek için yeni bir projeye başlıyor. Deniz taksilerin tasarımı Gemi İnşa Mühendisi olan Şehir Hatları A.Ş. Genel Müdürü Sinem Dedetaş tarafından yapılırken, inşası da Haliç Tersanesi'nde gerçekleştirilecek. Tamamen elde olan imkânlarla hayata geçirilecek proje birçok avantajı da bünyesinde barındırıyor.

İstanbul'un ulaşım ağında denizin payını artırmaya yönelik oluşturulan proje; İstanbul Büyükşehir Belediyesi (İBB) Toplu Ulaşım Hizmetleri Müdürlüğü, İETT, Raylı Sistemler Daire Başkanlığı ve Metro A.Ş. ile ortak yürütülen toplu ulaşım entegrasyonu planlamasının da bir parçası. Bu temelde İstanbul'a özgü küçük teknelerin tasarlanması, dünyanın yaşayan en eski tersanesi olan ve İstanbul Şehir Hatları A.Ş.'nin içinde bulunduğu Haliç Tersanesi'nin de yeni inşa faaliyetlerini başlatıyor.

Projenin en önemli avantajının, yolcuların kara trafiği ve kalabalığından kurtarılması olduğunu belirten Şehir Hatları A.Ş. Genel Müdürü Sinem Dedetaş, "Günün her saatinde iyi işlenen, hızlı ve güvenli bir deniz taksisiyle trafiğe girmeden seyahat edebilmek, seyahat süresi ve bedelinin önceden belli olması projenin en önemli avantajı. Bunlar gün içi planlamamızı doğru yapabilmemize olanak veriyor. Hizmet İBB tarafından verilecek, dolayısıyla kurumsal olması önemli bir avantaj," dedi.

Projenin İBB tarafından yürütülmesinin ekonomik avantajları olduğunu altını çizen Dedetaş, "Proje son derece ekonomik olacak şöyle ki; deniz taksileri

lerin proje planlamasından, tasarım ve üretim süreçlerine kadar Şehir Hatları bünyesinde ve seri üretim olarak yapılması öncelikle üretim maliyetini düşürecek bu da son kullanıcıya tabii ki pozitif yönde yansıtacak. Tasarım aşamasında hem üretim hem de işletim maliyetlerini yükseltmeyecek kriterleri oluşturuyoruz. Nedir onlar, örneğin iyi bir tekne formu ve hafif bir gövde oluşturuyoruz ki yakıt tüketimini azaltalım.

Ayrıca daha önce uygulanan ve tam olarak başarılı olamamış deniz taksisi projelerinin nedenselliklerini iyi inceliyoruz. Proje başında detaylı bir fizibilite, sonuca pozitif katkı sunuyor. İşletim modeli, tekne tasarımı ve sayısı, iskele kullanımı gibi detaylar, son kullanıcıya yansıtacak maliyete etken. Bütün bunları dikkatle inceliyoruz ki oluşturulan model herkes için erişilebilir olsun," açıklamasını yaptı.

Deniz taksilerin İstanbul'un her yerinde çalışabileceğini ve İstanbul'un geneline hitap edebilecek, deniz şartlarına uyacak, Adalar'dan Sarıyer'e, Beylikdüzü'nden Üsküdar'a kadar gidebilecek tasarımlar üzerinde çalıştıklarını belirten Dedetaş, "Kentin farklı noktalarında iskelelerimiz zaten mevcut ve en büyük avantajımız da bu. Yeni iskele gerekirse, İBB devreye girerek rahatça iskele kurabilecek. Deniz taksileri İBB tarafından işletilecek. Böyle olunca yolcular neyle neyi satın alabileceğini, nasıl bir hizmetle karşılaşabileceklerini bilecekler. Bu kurumsallık tabii ki bir güven ve sürdürülebilirlik de getirecek," dedi.

"İstanbul'a özgü tekneleri, İstanbul'u fetheden Fatih Sultan Mehmet'in kurduğu 565 yıllık, dünyanın yaşayan en eski tersanesi olan Haliç Tersanesi

si'nde üreteceğiz," diyen Dedetaş, projenin 2021 yazına yetişeceğini belirterek, "İlk etapta 50 taksisi ile başlayacağız. Bu taksiler 8-10 kişi kapasiteli, mobil uygulama ile kullanıma müsait/bütünlük hem bireysel hem de paylaşımlı kullanıma açık, esnek sefer kabiliyetli olacaklar. İhtiyaca ve kentin hızlı akan zamanına ayak uydurabilecek. İstanbul'un silüetine sahip çıkan, Adan Z'ye şirketimiz bünyesinde, kurumumuzun iç sular bilgi birikimini ortaya koyan ekonomik bir modelle buluşturmayı hedefliyoruz," dedi.

Bu projenin doğal sonucunun ihracat olacağını da dile getiren Dedetaş, "İstanbul, denizi çok büyüdü, eşi benzeri olmayan bir değer ve coğrafya. Burada çalışan bir model tüm dünyanın dikkatini çekecektir. Özellikle inşa edileceği yeri de dikkate aldığımızda, Haliç markası tüm denizcileri etkileyecek tarihi ve teknolojiyi bir arada barındırıyor. Bunun da doğal sonucu ihracat olacaktır," şeklinde konuştu.



Sinem Dedetaş

## D-Marin Göcek'e ödül



Türkiye Çevre Eğitim Vakfı tarafından düzenlenen, "Ulusal Mavi Bayrak Ödül Töreni" bu yıl İzmir Büyükşehir ve Çeşme Belediyesi evsahipliğinde Çeşme Ilıca Halk Plajı'nda gerçekleştirildi. Bulunduğu yörede çevre bilincinin artmasını sağlamak ve Mavi Bayrak Ödüllerinin korunması için 2011 yılından bu yana gerçekleşen etkinlikte bu yıl D-Marin Göcek de ödüle layık görüldü.

Bu yıl Mavi Bayrak çekmeye 468 plaj, 7 yat ve 22 marina hak

kazanmış bulunuyor. Törende en iyi çevre etkinliği yapan otel ve marinalara da ödül verildi. D-Marin bünyesinde faaliyet gösteren D-Marin Göcek, yıl boyunca çevreyi korumak için düzenlediği etkinliklerle "En İyi Çevre Bilinçlendirme Etkinlikleri" ödülünü almaya hak kazandı.

Faaliyetlerinde çevre duyarlılığını ön planda tutan D-Marin, doğal hayatı destekleyen altyapı sistemleri ve ekolojik dengeyi gözetim hizmet sistemiyle dikkat çekiyor.

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

[mareclean.com](http://mareclean.com)    [T](#) / [F](#) mareclean

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

# Tanker kiralari düşmeye devam ediyor

Meltem Süloğlu

snp@pelikan.com.tr

Son birkaç haftada çok sayıda kuru yük gemi alım satımı gerçekleşti. Japon marketinde satışa aday gemilerin sayısında da oldukça artış oldu. Ultramax gemilerin fiyatları hâlâ pandemi öncesi seviyelerin altında seyrediyor ve Japon yapımı ultramax gemiler dahi çok düşük fiyatlara satılıyor. M/V "ALAM MULIA" (61,254 dwt/ Iwagi Zosen Japan, 2015 inşa) 18,9 milyon dolar seviyelerinde satıldı. "OCEAN JORF" (61,629 dwt, Iwagi Japan, 2016 inşa) 18,9 milyon dolar seviyelerinde satılırken, "BULK ARIES" (60,220 dwt, Onomichi Japan, 2016 inşa) special survey ve dry dock tarihi 2021 yılının temmuz ayında dolacak olan gemi 18/18,5 milyon dolar aralığında satılmıştı. "MI HARMONY" (61,617 dwt, NACKS, 2014 inşa) 15,9 milyon dolar civarında bir rakama Danimarkalı alıcıya satıldı.

Nisan-mayıs ayı tanker navlunlarındaki yükselişe rağmen, bugün tanker kiralari düşmeye devam ediyor. Önde gelen denizcilik analistlerinden biri sektörün geleceği hakkında kasvetli bir rapor hazırladı. Tanker gemi sahipleri ise 4'üncü çeyrekte güçlü mevsimsel rakamlar görebileceklerini düşünüyorlar. VLCC spot piyasası yaklaşık 30,000 dolar/gün seviyesine indi. Suezmax navlunlarında bir iyileşme görülürken, Aframax ve MR tanker navlunları ise işletme maliyetinin dahi altındalar.

Alım & satım işlemlerinde mürettebatın değiştirilmesi sadece belli limanlarda yapılabilmekte ve satış marketinde hâlâ çok ciddi bir sorunlar yaşanmaktadır. Covid sebebiyle inspection için kendi inspector'lerini gönderemeyen alıcılara, satıcılar bağımsız survey kuruluşlarına yaptırdıkları inspection raporlarını ücretsiz vermekteler. Satılık olan birçok gemiye az sayıda alıcı inspection yaptırıyor. Buna rağmen 15 yaşındaki Mitsui 56 Supramax gemiye 20'den fazla alıcının ismi potansiyel alıcı olarak kaydedildi.

BDI, 100 puanlık bir düşüşle son haftayı 1,810 seviyelerinden 1,710 seviyelerinde kapatırken, capesize günlük TC kazançları yüzde 9'luk bir düşüşle 27,644 dolar seviyelerinden 25,085 dolar seviyelerine gerilemiştir.

## Kuru yükler

VLOO 5 adet yeni inşa 325,000 dwt VLOO gemiler, Hyundai H.I. Tersanesi'nin teslimatından önce el değiştirdiler. Gemiler "SAO LOUIS" (8/2020), "SAO MASTER" (10/2020), "SAO NEPTUNE" (12/2020), "SAO OASIS" (2/2021) ve "SAO PEARL" (4/2021). Başlangıçta Polaris tarafından Vale'ye ömür boyu kiralalara karşı sipariş edilen gemiler, H Line Shipping tarafından satın alındı.

Capesize "CAPE LEONIDAS" (180,149 dwt, Daehan Shipbuilding, 2010 inşa) satış fiyatı henüz açıklanmayan geminin yaklaşık 18-19 milyon dolara satıldığı söylentisi dolaşiyor.

Post panamax, "TAIPOWER PROSPERITY I" ve "TAIPOWER PROSPERITY II" (88,005 dwt, CSBC, 2000 inşa, 38 m en) her biri sırasıyla 5,3 milyon dolara ve 5,1 milyon dolara Çinli alıcıya satıldı.

Kamsarmax "MEDI LAUSANNE" (83,002 dwt, Tsuneishi Japan, 2006 inşa) 9,7 milyon dolara Yunan alıcıya satıldı. Geçtiğimiz ay satılan ancak satışı düşen 3 tane Kamsarmax gemiler yeni alıcılara satıldı. "BW ACORN" (82,589 dwt, Oshima Shipbuilding, 2010 inşa) günlük 11,000 dolardan 3 yıl T/C back ile birlikte 13,83 milyon dolar Alman alıcıya satılırken, "BW BARLEY" (83,369 dwt, Sanoyas, 2010 inşa) ve "BW EINKORN" (81,502 dwt, Universal, 2010 inşa) her biri sırasıyla 14/45 milyon dolara ve 14,22 milyon dolara Centrofin şirketine satıldı. "KM YOKOHAMA" (83,480 dwt, Sanoyas, 2011 inşa) 15,4 milyon dolara satıldı. "TRUSTN TRADER I" ve M/V "TRUSTN TRADER II" (82,293 dwt, Oshima in Japan, 2015 inşa) her biri 24,4 milyon dolara satıldı. "FALCON TRADER" (81,895 dwt, Tsuneishi Zhoushan, China, 2016 inşa) 26,5 milyon dolara satıldı.

Panamax "LORETO" (76,737 dwt, Sasebo, 2004 inşa) 8 milyon dolara Yunan alıcıya satıldı.

Supramax "HARVEST PLAINS" (52,549 dwt, Sanoyas Japan, 2001 inşa) 4,9 milyon dolara satıldı. "SABRINA I" (52,501 dwt, Tsuneishi Cebu 2005 inşa) ve kardeş gemisi "FLO-RINDA I" (2005 inşa) her biri 5 milyon dolara

satıldı. "NIKKEI VERDE" (51,658 dwt, Oshima Shipbuilding, 2011 inşa) 10,5 milyon dolara Çinli alıcıya satıldı. "PANWORLD" (55,675 dwt, Hyundai Mipo, 2011 inşa) 10 milyon dolara Çinli alıcıya satıldı. "MIMI SELMER" (55,711 dwt, Mitsui, 2005 inşa) 7,5 milyon dolara Çinli alıcıya satıldı. "ITHOMI" ve kardeş gemisi "PARNON" (57,000 dwt, Qingshan Shipyard, 2011 inşa) birlikte 15,5 milyon dolara bankadan satıldı. "BULK PARAISO" (53,503 dwt, IWAGI, 2007 inşa) 8,1 milyon dolar Çinli alıcıya satıldı.

Handymax "J OCEAN" (46,644 dwt, Mitsui, 2000 inşa) 3,6 milyon dolara Çinli alıcıya satıldı.

Handysize "PEGASUS OCEAN" (34,512 dwt, Hakodate Dock, 2015 inşa) 13,5 milyon dolara satıldı. "MOONLIGHT SERENADE" (31,771 dwt, Saiki H.I., 2008 inşa) 7,3 milyon dolara satıldı. "POLARIS MELODY" (35,196 dwt, Nanjing Dongze Shipyard, 2011 inşa) ve kardeş gemileri "GREAT OCEAN" ve "ORIENTAL HARMONY" birlikte Vietnamlı alıcıya satıldı. "GLOBAL TRINITY" (28,202 dwt, Imabari, 2011 inşa) 7 milyon dolara Endonezyalı alıcıya satıldı. "SAM EAGLE" (32,581 dwt, Jiangsu Zhenjiang, 2010 inşa) 4,7 milyon dolar satıldı. "TVS NIGHTJAR" (32,316 dwt, Naikai Zosen, 2004 inşa) 5,2 milyon dolar Yunan alıcıya satıldı. "SEATTLE" (31,923 dwt, Saiki H.I., 2000 inşa) 3,8 milyon dolara satıldı.

## Tankerler

VLCC "HRA" (320,105 dwt, Daewoo, 2011) 48 milyon dolara Yunan alıcıya satıldı. "SEA CORAL" (298,321 dwt, Daewoo, 1996 inşa) special survey tarihi 2021 yılının mart ayında dolacak olan gemi 18 milyon dolara Rus alıcıya satıldı.

Aframax "TEXAS STAR" (115,338 dwt, Sanoyas, 2003 inşa) ve kardeş gemisi "LADY M" (115,418 dwt, 2003 inşa) satış fiyatı belli olmayan gemiler Rus alıcıya satıldı. "BERGINA" (105,839 dwt, Tsuneishi Japan, 2007 inşa) 19 milyon dolara satıldı.

MR "HIGH PROGRESS" ve "HIGH PERFORMANCE" (51,303 dwt, STX Shipbuilding,

Kore, 2005 inşa) her biri 12,95 milyon dolara Türk alıcıya satıldı. "AGILITY" (44,970 dwt, Halla, Kore, 1997 inşa) 5 milyon dolara satıldı. "PETROLIMEX 06" (35,758 dwt, Tsuneishi Japan, 1996 inşa) 3 milyon dolara satıldı. "EAGLE MELBOURNE" (50,079 dwt, Onomichi, 2011 inşa) 15,5 milyon dolara satıldı. "FANEROMENI A" (45,869 dwt, Shin Kurushima, 2000 inşa) 6,3 milyon dolara satıldı. "KRONBORG" (40,208 dwt, SLS, Kore, 2007 inşa) 12 milyon dolara satıldı.

"SEAMULLET" (32,238 dwt, Lindenau, 2001 inşa) 6,55 milyon dolara satıldı. "CHEMBULK TORTOLA" (20,809 dwt, Kitanihon, 2007 inşa) satışı henüz onaylanmayan gemi 8,55 milyon dolara Vietnamlı alıcıya satıldı. "SWAN BISCAY" (11,530 dwt, Torlak, Türkiye, 2008 inşa) 7,95 milyon dolara satıldı.

## LPG

"LAVENDER PASSAGE" (78,451 cbm, Mitsubishi, 1996 inşa) 15,7 milyon dolara Uzak Doğulu bir alıcıya satıldı. "FUJI GAS" (37,450 cbm, Kawasaki 1995 inşa) 8 milyon dolara satıldı.

## Konteyner

"MOL PARADISE" (6,350 TEU, 72,968 dwt, Koyo 2005 inşa) 9,5 milyon dolara satıldı. "CMA CGM AGADIR" (966 TEU, 11,804 dwt, Yangfan, Çin, 2007 inşa) 2,1 milyon dolara satıldı.

## Yeni inşalar

VLCC: Kyklades Maritime, Hyundai H.I. Tersanesi'ne 2+2 opsiyonlu çift yakıtlı 318,000 dwt gemi siparişi verdi. 2022 yılında teslim edilecek gemilerin her birinin kontrat fiyatı 105 milyon dolardır.

Suezmax: Central Mare, Hyundai H.I. Tersanesi'ne 1+1 opsiyonlu 158,000 dwt gemi siparişi verdi. 2021 yılının 4'üncü çeyreğinde teslim edilecek olan geminin kontrat fiyatı 58,5 milyon dolardır.

Suezmax: TEN, Kore'deki bir tersaneye +2 opsiyonlu 158,000 dwt gemi siparişi verdi. Kontrat fiyatı açıklanmayan geminin 2022

yılında teslim edilmesi planlanmaktadır.

Supra/Panamax: Zhejiang Fujian Sishi Dingsheng, New Dayang Tersanesi'ne 2 adet 51,000 dwt supramax ve 2+2 opsiyonlu 75,000 dwt Panamax siparişi verdi. Kontratların toplam fiyatı 85,6 milyon dolardır.

Konteyner: Namsung, Kore, Daesun Tersanesi'ne 2 adet 1,000 TEU konteyner siparişi verdi. 2021 yılının sonlarında ve 2022 yılının başlarında teslim edilecek olan gemilerin her birinin kontrat fiyatı 19 milyon dolar.

## Hurdalar

### Tanker:

"STOLT VESTLAND" LDT, 9,066 dwt 31,434, 1992 inşa Hindistan teslim satıldı. "AVATAR" LDT 2,068, dwt 3,183, 1990 inşa 297 dolara satıldı.

### Kuru Yükler:

"BOLD VOYAGER" LDT 8,070, dwt 43,469, 1991 inşa 340 dolara Pakistan teslim satıldı. "ELIT" LDT 4,360, dwt 11,816, 1992 inşa 310 dolara Pakistan teslim satıldı.

"HISPANIA GRAECA" LDT 10,228 dwt 74,133, 2001 inşa 190 dolara as is Cape Town teslim satıldı.

"STELLAR EXPRESS" (woodchip carrier) LDT 8,153, dwt 48,821, 1990 inşa 322 dolara satıldı. "MASTER" LDT 6,772, dwt 24,112, 1997 inşa 336,25 dolara Pakistan teslim satıldı.

### Konteynerler:

"SINE MAERSK" LDT 31,903, dwt 110,831, 1998 inşa 9,578 TEU Türkiye teslim satıldı.

"KUO HSIUNG" LDT 5,915, dwt 18,372, 1993 inşa, 1,169 TEU 336 dolara Pakistan teslim satıldı. "SETUBA" LDT 5,167, dwt 16,727, 1,122 TEU, 1997 inşa 326 dolara satıldı

### PCC:

"BAL TIC HIGHWAY" LDT 12,937, dwt 17,828, 2001 inşa 283 dolara Hindistan teslim satıldı. "POLARIS ACE" LDT 12,700, dwt 15,522, 1997 inşa, 291 dolara Hindistan teslim satıldı.

Istanbul  
London  
New Jersey

# Böyle yaşamak mı olur!



**“Yelken ol, kürek ol, dümen ol, balık ol, su ol Git gidebildiğin yere” diye yazmıştı ya Orhan Veli. Öyleyse yazılarda kaybolup denizlerde buluşalım...**

**Yüce Yöney**  
İSTANBUL

Günlük hayatın tarihinde planlamaya sığmayan, tesadüf yanlışlık veya anlık tercihlerin yol açtığı, sonradan hikâyesi keyifle anlatılacak hoş sonuçlar vardır.

2000’li yıllarda özelleştirilmeden önce, Tekel’in içki bölümünde çeşitli görevlerde bulunan, son olarak Mecidiyeköy Likör ve Kanyak Fabrikası Müdürü olarak çalışan Kerim Yanık, bu hikâyelerden birini “Likörden Şaraba, Votkadan Rakıya Tekel’in Nesi Kaldı, Damaklarda Tadı Kaldı” adlı kitabında tadıyla anlatır.

“Günseli Hanım bir sabah elinde sarımsak ama berrak bir sıvının bulunduğu şişeye odama girdi ve gülererek ‘Kerim, bunun ne olduğunu bil bakalım’ dedi. Şişenin renginden bir şey anlamamıştım. Ne biraya ne de viskiye benziyordu. Bu kez ben sordum. Aldığım yanıt gerçekten şaşırtıcıydı. Gülererek, ‘Bu senin geçen yıl ürettiğin rakı’ demez mi!”

Yanık anısının devamını kitabının “san rakı” bölümünde, yudum yudum içer gibi acele etmeden, ama sözü de uzatmadan aktarır. Bir gün İzmir İçki Fabrikası’ndan gönderilen rakılara ne olduğu anlaşılabilen yağlı bir madde nin karıştığını, rakıları yol firesi olarak kabul etmek yerine viski damıtma cihazlarından geçirerek arıttıklarını, yeni yapılmış meşe

fiçılara doldurduklarını anlatır. Bir zaman sonra karşısına çıkan sarı renkli rakı işte bu fiçılardaki rakıdır. “Gerek kimyasal, gerek duyuşsal sonuçları mükemmeldi” der Yanık, “fakat rengi sorunlu oldu ve kesinlikle bu haliyle şişele-yip piyasaya veremezdik.” Bunun üzerine geliştirilen çözüm dâhiyanedir. Devlet erkânına hazırlanan yılbaşı hediye paketlerine, özel üretim notuyla birlikte koyulur bu rakılar. Sonrasında sarı rakının ünü yayılır, her yerden talepler gelir; talepler bahsi geçen rakının bir deneme çalışması olduğu, daha ileride üretileceği söylenerek geçiştirilir...

## Marmara’da fok

Ancak ne yazık ki hayattaki tercihlerimiz her zaman böyle gülümsetecek sonuçlara yol açmıyor...

Sait Faik “Sivriada Gecele-ri” öyküsünde balıkçı Kalafat ve çırağı Sotiri’yle avlanmak için denizde geçirdikleri zamanı anlatırken ayı balığıyla karşılaştıklarından söz eder.

“...Birden durdu. Yanımızdaki çocuğa:

- Baksana, Sotiri, dedi, ayıbalığı geldi galiba, bir ses duydum.

Çocukla beraber kıçta oturmuştuk. Dönüp baktık: On kulaç ötemizde terli, şişman bir zenci çocuğu gözleriyle fok, bize bakıyordu.

Baktı ve daldı.

- Orada mı? dedi Kalafat.

Sotiri:

- Daldı, dedi.

- Yine çıkar. Mağarada geceler. Keyfi kaçtı oğlanın, biz varız diye...

Bu ihtiyar münzevi, senelerden beri buralarda. Bırakmış uzak

denizlerini, yüzlerce karısını, binlerce çocuğunu, basmış gelmiş Marmara’nın bu Sivriada’sına...”

Marmara’da bir fok! Fantastik edebiyat olsa neyse; ama Sait Faik yazıyor. Peki ne oldu da o sıralar bir fok yaşayabilirken şimdi olması gereken ölçüde balık bile bulunmuyor bu denizde; ya da Kuzey Kutbu’nda neler oluyor da kutup ayıları yaşayamaz hale geldi?..

Cevap basit ama hazin: İnsanların yanlış tercihlerinin sonucu bugün olduğumuz çıkmazdayız. İnsanlığın kurduğu bencil varoluş sistemi ve çoğunluğun tercih ettiği yaşam tarzı kesin bir yok oluşa yol açıyor. Öyle göktaş çarpması gibi, elimizden bir şey gelmezdi, diyeceğimiz bir yok oluş değil, bayağı kendi seçtiğimiz yolun doğal sonucu olan bir yok oluş. Hâlâ yavaş gözükken, ama hiç olmadığı kadar hızlanmış bir yok oluş...

## Kutupta ayı

Bir, iki nesil sonra çocuklar kitaplarda okudukları, filmlerde gördükleri hayvanların, diyelim ki kutup ayılarının neden artık yeryüzünde olmadığını sorduklarında ne diyeceğiz?.. Kutup ayıları rastgele verilmiş bir örnek değil. Nature Climate Change dergisinde yayımlanan bir araştırmaya göre, sayıları 25 bine düşmüş olan kutup ayılarının soyu 2100 yılına kadar tükenebilir. İklim değişikliği sonucu artan sıcaklıklar kutup ayılarının yiyecek bulmasını zorlaştırıyor. Yiyecek bulamadığı için giderek zayıflayıp gücünü kaybetmeye başlayan hayvanların avlanmadaki başarı şansını da azalıyor. Araştırmaya göre, yine artan sıcaklıklar Kuzey

Kutbu’ndaki buz kütesinin azalmasına, kutup ayılarının fok balığı avlayabilecekleri zaman diliminin de daralmasına neden oluyor. Bu zincirleme reaksiyonun nedeni iklim değişikliği ve onun da kaynağı biz insanların tercih ettiği, başkalarına varoluş imkânı bırakmayan yaşam tarzı.

Farkındayım, rakıdan balığa geçiş zamanı geldi, ayı lafa girdi, laf dağıldı, bir yere bağlanacağı da yok sanki; ama olsun, bağlanması şart mı? Bir tür Godot’yu Bekleyen hâlinde değil miyiz hep... O halde zaman geçerken yazı da kendi sözünde aksın, izninizle...

## Denizde balık

Geçtiğimiz balık sezonunun sonunda çıkan bir haber malumun ilanıydı belki de. Ama yanlış anlaşılmasın, haber yapılması doğrudur elbette; Marmara Denizi’nden doğru dürüst balık çıkmadığını, denizin ölmekte olduğunu söylüyordu. Buradan hareketle balık niye yoktu diye soran haberde, uzman görüşleri aktarılıyordu. Ana hatlarıyla söylersek, balıkların temiz denizlere sevgisi, Marmara’nın ise artık temiz olmadığı, hatta oksijenin bile kalmadığı vurgulanıyordu. Belli ki denizlerin kirletilmesi devam ettikçe, bırakalım eskiden görülen orkinosları, Marmara’nın yerlisi balıkları görmemiz bile bir süre sonra hayâl olacak.

Denizlerdeki kirlilik Marmara’ya özel değil elbette. Konunun uzmanları dünya ölçeğinde alarm zillerini çalıyor duruyor, küresel çöp atmanın bu şekilde devam etmesi halinde 2050’ye kadar denizlerde balıktan daha fazla plastik olacağını anlatıyor sürekli.

## Gemide Conan

“Batı Okyanusu’ndaki beyaz köpüklü dalgaların bir dizi pırıldayan, sıvı haldeki inciye çağıştırdığı günler... Ve denizden yansıyan daha da kuvvetlenen altın renkli güneşin ise Uzak Turan’ın Kraliyet Taburlarının bir arada ilerlemekte olduğunu düşündürdüğü olurdu.

Vakti zamanında bir Kimmerya çocuğu, şimdi ise bir Zingara Korsanı olan Conan için bu öylesine bir gündü. Bir kolu dümenin üstünde... Bir ayağı ağzına kadar dolu şarap fiçisinin tepesinde... Kaslı ellerinde ise rüzgârda dalgalanan bir hazine haritası! Kuzeyli bir barbar daha ne isteyebilirdi?”

Sadece çizgi roman sevenler için değil, denizi sevenler için de gıcıklayıcı sözler! Ama özgürlüğü, zenginliği çağıştıran denizleri “İlkel çağların yenilmez savaşçısı” Conan’ın maceralarında okumak yetmiyor. O denizler gerçek hayatın, günlük düzenin bir parçası olsun istiyor, insan. Ne var ki, kendimizin dışındaki canlılara, doğal hayatın çeşitliliğine alan tanımazsak, günü kurtarmaya yönelik politikalarla zamanı ve gezegenimizi tüketirsek kısa süre sonra soluk alıp vermemize yaşamak denmeyecek.

Sait Faik’in Beyaz Altın öyküsünde söyleniyordu Eskiçizade, “Şuramda bir şey var ki, beni sıkıyor, anlayamıyorum. Hamur işi memnu, yorulmak memnu, heyecan memnu, rakı yasak. Böyle yaşamak mı olur” diye. Benim de içim sıkılıyor dünyamızın hali her yüzümüze vurduğunda. Hem de mevcut sorunların temel sorumlusunun insan olduğunu bilirken... Böyle yaşamak mı olur!

# Geleceğin siber güvenlik uzmanları yaz kampında buluştu

Güçlerini Cyberwise çatısı altında buluşturan siber güvenlik firmaları Biznet ve Securrent'in yanı sıra, Sakarya Üniversitesi'nin de kurucu ortak olduğu "Endüstriyel Kontrol Sistemleri (ICS) ve Nesnelerin İnterneti (IoT) Siber Güvenlik Öğrenci Kampı" çok sayıda öğrenci, akademisyen ve sektör profesyonellerinin katılımıyla gerçekleştirildi.

Geleceğin siber güvenlik uzmanlarını sektöre hazırlamayı hedefleyen organizasyona, yaklaşık bin başvuru arasından 21 öğrenci katılmaya hak kazandı. Kamp, 26-28 Haziran tarihleri arasında, bu yıl ilk defa dijital ortamda gerçekleştirildi. Etkinliğe siber güvenlik sektöründe 17 farklı kuruluşun 30'a yakın profesyonelin yanı sıra; Sakarya Üniversitesi'nden Prof. Dr. İbrahim Özçelik, İstanbul Üniversitesi'nden Ar. Gör. Ebu Yusuf Güven, Ar. Gör. Yavuz Yağcı ve İSTEC Laboratuvarı'ndan Mustafa Şirin, Tögitek'ten Tolgay Baykal, ICSDefense'den Erhan Yakut eğitmen olarak katıldı. Etkinliğin dijital ortamda yapılmasının avantajı da değerlendirilerek, global siber güvenlik firmaları Kaspersky'den Ekaterina Rudina



ve Hardware.io'dan Aseem Jakhar da kampta eğitmen olarak yer aldı.

Küresel olarak siber güvenlik alanında yetişmiş insan kaynağı açığına dikkat çekmek amacıyla 3 yıldır aralıksız devam eden kampa katılan üniversite öğrencilerinin bu yıl yüzde 43'ünü kadın öğrenciler oluşturdu. Kadın öğrenciler tarafın-

dan yoğun ilgi gören Endüstriyel Kontrol Sistemleri (ICS) ve Nesnelerin İnterneti (IoT) Siber Güvenlik Öğrenci Kampı, siber güvenlik ve BT alanında erkek egemen olduğu düşüncesinin aksine geleceğin siber güvenlik uzmanlarında cinsiyet eşitliği sağlanacağını da önemli bir işareti oldu.

## 68 Öğrenci ICS & IoT Siber Güvenlik Kampı'ndan mezun oldu

2018 yılında başlayan organizasyon sayesinde bugüne kadar 3 binin üzerindeki başvurudan seçilen toplam 68 öğrenciden büyük bir kısmı, siber güvenlik sektöründe çalışma imkânına kavuştu. Bu öğrenciler-

den 5'i ise Cyberwise'da istihdam edildi.

Cyberwise IoT Güvenlik Hizmetleri Takım Lideri Fatih Kayran, düzenledikleri "EKS & IoT Siber Güvenlik Öğrenci Kampı"nın, bu temada düzenlenen Türkiye'nin ilk kampı olma özelliğine dikkat çekerek, "Üç yıldır aralıksız düzenlediğimiz kampa, EKS ve IoT güvenliği için farkındalık yaratmayı ve yetenekli üniversite öğrencilerini bu alanlara yönlendirerek yetkin insan kaynağı ihtiyacına çözüm sunmayı amaçlıyoruz. Önceki yıllarda sınıf ortamında gerçekleştirdiğimiz kamp, daha önce olduğu gibi bu yıl da gençler tarafından büyük ilgi gördü. Gençlerin sektöre yönelik ilgisinden ve Cyberwise olarak geleceğin siber güvenlik uzmanlarının yetişmesine katkıda bulunmaktan dolayı oldukça gururluyuz," dedi.

3 yıldır düzenlenen "EKS & IoT Siber Güvenlik Öğrenci Kampı"na katılan öğrencilerin sektörle ilgili fikir alışverişini ortamı yaratması ve birbirleri ile iletişimde kalabilmesi için Discord uygulaması üzerinden bir topluluk da oluşturdu.

## Türkiye'nin kültür mirası Akdeniz sularında seyrediyor

DFDS Akdeniz İş Birimi, Akdeniz'deki mevcut ağında hizmet veren tüm gemilerine Türkiye'deki UNESCO kültür miraslarının ismini verme kararı kapsamında son olarak Cemil Bayülgen gemisine "Galata Seaways" adını verdi. DFDS Akdeniz İş Birimi filosunda bulunan 12 gemiyi yeni isimlerine kavuştururken, geçtiğimiz sene Pendik Limanı'ndan suya indirilen her biri 450 treyler kapasitesindeki iki dev Ro-Ro gemisine de "Ephesus Seaways" ve "Troy Seaways" isimlerini vermişti.

DFDS Akdeniz İş Birimi, Türkiye'nin tarih ve kültür mirasını Akdeniz sularına taşıyan 14 büyük Ro-Ro gemisi ve 60 km'yi aşan gemi kapasitesiyle düzenli seferler gerçekleştiriyor. Gemiler İtalya'nın Trieste ve Bari, Yunanistan'ın Patras, Fransa'nın Sete limanlarına İstanbul'da Pendik, Yalova ve Mersin olmak üzere Türkiye'nin üç farklı noktasından ulaşıyor.

DFDS Akdeniz İş Birimi'nin filosundaki 14 gemi sırasıyla; Cappadocia Seaways, Olympos Seaways, Gallipoli Seaways, Artemis Seaways,

Dardanelles Seaways, Aspendos Seaways, Assos Seaways, Sumela Seaways, Zeugma Seaways, Myra Seaways, Galata Seaways, Pergamon Seaways, Ephesus Seaways ve Troy Seaways olmak üzere Akdeniz sularında Türkiye'nin şanlı tarihini ve antik kentlerinin isimlerini taşıyor.

DFDS Akdeniz İş Birimi Başkanı Lars Hoffmann, konu hakkında, "DFDS Akdeniz İş Birimi olarak DFDS'nin Akdeniz'deki mevcut ağında hizmet verecek filomuzdaki 14 geminin tamamına çalışanla-



rımızın önerileriyle Türkiye'deki UNESCO kültür miraslarının isimlerini verdik. Bu kararımız doğrultusunda son olarak Cemil Bayülgen gemisine "Galata Seaways" adını

verdik. DFDS Akdeniz İş Birimi olarak Türkiye'yi 14 gemimizin isimleriyle Akdeniz sularında temsil etmekten mutluluk duyuyoruz," dedi.

## Koronavirüs salgını ekonomi dersi oldu



Koronavirüs salgını, Boğaziçi Üniversitesi'nde yaz döneminde seçmeli ders oldu. Çalışmalarını misafir akademisyen olarak ABD Columbia Üniversitesi'nde sürdüren Boğaziçi Üniversitesi Ekonomi Bölümü Öğretim Üyesi Prof. Dr. Ceyhan Elgin'in vereceği online ders kapsamında koronavirüs salgınının dünya ekonomilerine etkileri

tüm yönleriyle ele alınacak.

Boğaziçi Üniversitesi Ekonomi Bölümü Öğretim Üyesi Prof. Dr. Ceyhan Elgin, yaz döneminde yaklaşık yedi hafta sürecek "Contemporary Issues in Economic Policy" (Ekonomi Politikalarında Güncel Konular) dersinde koronavirüs salgınının dünya ekonomilerine etkisini anlatacak. Boğaziçi Üniversitesi Kurumsal İletişim Ofisi'nin sorularını yanıtlayan Prof. Elgin, 4 Ağustos'ta başlayarak 14 Eylül'de sona erecek derse ilginin yoğun olduğunu belirterek, "Pandeminin iktisadi etkileriyle araştırma boyutunda ilgileniyorum ve birkaç kurumda konuyla ilgili sunum da yaptım. Bu sırada ortaya çıkan bilgi birikimini de bir ders ile öğrencilerimize de aktarmanın faydalı olacağını gördüm" diye konuşuyor. Çalışmalarına

dünyanın önde gelen yükseköğretim kurumları arasında gösterilen Columbia Üniversitesi'nde misafir akademisyen olarak sürdüren Elgin, "Üniversitelerde öğrencilere anlattığımız derslerin önemli bir kısmı, olması gerektiği gibi, teorik düzlemde kalabiliyor. Bazen öğrenciler bu tip teorik derslerde güncelleme bağ kurmakta zorlanabiliyor. Bu açıdan yeni dersimizin, içinde yaşadığımız dönemi ele alması nedeniyle öğrencilerimize ilginç geleceğine inanıyorum.

Ders izlenmesini hazırlarken kısa bir araştırma yaptım. Ancak gördüğüm kadanyla dünyada, en azından yaz okullarında Covid-19 ve iktisat politikası üzerine sığacağına ders açılan kurumlar Harvard Üniversitesi, London School of Economics (LSE) ve New School for

Social Research idi. Boğaziçi'nin de bunların arasına eklenmesi iyi oldu. Ders yaz okulu boyunca yaz okulu takvimine uygun olarak 4 Ağustos-14 Eylül arasında altı buçuk hafta kadar sürecek. Dersleri online olarak Zoom uygulaması üzerinden yapacağız. Genel olarak Covid-19 pandemisi üzerine geçen 3-4 ayda yazılmış akademik makale ve politika raporlarının sunulduğu, tartışıldığı bir ders olacak.

Kısa bir girişle birlikte Dünya Bankası ile Uluslararası Para Fonu'nun (IMF) raporlarının üzerinden geçtikten sonra derste beş konu başlığı altında ilerleyeceğiz. 'Economics and Economies during Covid-19' bölümünde Covid-19 sonucu oluşan iktisadi krize karşı geliştirilen iktisat politikalarını ve hem teorik hem de pratik anlamda ortaya atılan bazı önerileri konuşacağız. 'Gender Aspects' bölümünde

toplumsal cinsiyet boyutuna odaklanacağız. Maalesef Covid-19'un yarattığı iktisadi etkiler bu açıdan oldukça asimetric. Ardından 'Labor Market Issues' başlığında salgının büyük yıkım yarattığı işgücünü tartışacağız. Uzaktan çalışma ve işsizlik bu bağlamda konuşacağımız konular arasında yer alıyor. İlerleyen hafta, sıra 'Other Economic Effects' bölümüne gelecek. Buradaya salgının finansal dağılım ile gelir dağılımı etkilerine bakacağız. 'Public Health Aspects' başlığında da halk sağlığı boyutlarına eğileceğiz. Halk sağlığı uzmanlığı apayrı bir formasyon gerektirse de iktisat bilimi araçları kullanılarak bu alana giren kimi akademik çalışmalar da son dönemde yapıldı. Boğaziçili öğrencilerimizin derse ilgisi çok iyi. Ayrıca sosyal medyadan gördüğüm kadanyla diğer üniversite öğrencileri de ilgi gösteriyor," dedi.



# Yenikapı'daki Theodosius Limanı için mimari yarışma düzenleniyor

İstanbul Büyükşehir Belediyesi (İBB), Yenikapı'daki metro kazılarında ortaya çıkan Theodosius Limanı ile arkeolojik kalıntıların sergileneceği bir ziyaret merkezi yapacak. İBB, merkezin mimari tasarımını için ulusal bir yarışma düzenliyor. 'Theodosius Limanı Arkeolojik Alanı Proje Yarışması' ilanı Resmi Gazetede yayımlandı. İlanı göre yarışmanın konusu, 'Theodosius Limanı Arkeolojik Alanı bağlamında, ziyaretçi merkezinin tasarlanması' olarak belirlendi.

**Yarışma birincisine 80 bin TL ödül**  
Serbest, ulusal, mimarlık yarışmasında birincilik ödülü 80 bin TL,

ikincilik ödülü 60 bin TL, üçüncülük ödülü ise 40 bin TL olacak. Yarışmada ayrıca 5 projeye de 30 bin TL mansiyon ödülü verilecek.

## Proje teslim tarihi 26 Ekim 2020

Resmi Gazete'de 20 Temmuz 2020 tarihinde yayımlanan yarışma ilanına göre, son soru sorma tarihi 13 Ağustos 2020 olarak belirlendi. Projeler 26 Ekim 2020 tarihine kadar teslim edilebilecek. Posta ile teslim alım tarihi ise 30 Ekim 2020 tarihine kadar yapılabilecek. Jüri, projeleri 7 Kasım 2020 tarihinde değerlendirmeye başlayacak. Kolokyum ve ödül töreninin ise 21 Kasım 2020 tarihinde yapılması planlanıyor.

## Danışman jüri üyeleri

Yarışmanın danışman jüri üyeleri; İBB Başkanı Ekrem İmamoğlu, İBB Genel Sekreter Yardımcısı Mehmet Çakılçoğlu, İBB Kültür Varlıkları Daire Başkanı Mahir Polat, İstanbul Üniversitesi Yenikapı Batıkları Başkanı Prof. Dr. Ufuk Kocabaş, İPA (Instrument for Pre-accession Assistance-Avrupa Birliği Katılım Öncesi Yardım Aracı) Yarışmalar Koordinatörü Ömer Yılmaz olarak belirlendi.

Başkanlığını mimar Nevzat Oğuz Özer'in yapacağı asil jüri üyeleri ise mimar Zeynep Eres Özdoğan, mimar Cem Sorguç, peyzaj plancısı Ata Turak, inşaat mühendisi Tunç Tıbet Akbaş isimlerinden oluşuyor.

## Yenikapı'daki İstanbul tarihi

İstanbul Yenikapı'da 2004 yılında başlayan arkeolojik kazılarda yaklaşık 13 metre derinlikte kültür dolgusu tespit edildi. İstanbul'un tarihi hakkında o güne değin bilinmeyen eşsiz bilgilere ulaşıldı. Bölgede Osmanlı tabakasının altında 12'nci ya da 13'üncü yüzyıla tarihlenen bir kilise yapısı bulundu.

Bulgular arasında ilginç örnekler bulunuyor. Bin 500 yıllık fildişinden yapılmış zarlar ve 8 bin 500 yıllık buğday başağının yanı sıra Bizans dönemine ait ahşap sandaletin altındaki şu yazı dikkat çekici: "Sağlıkta kullanılan hanımefendi, güzellikte ve mutlulukta giy". Kazılarda 37 adet de tekne

bulundu.

Bir geminin mutfak bölümünde M.S. 9'uncu yüzyıla ait hasır sepet içinde vişne çekirdekleri, bir başka gemide 5'inci yüzyıla tarihlenen 127 tane Kırım tipi istiflenmiş amfora bulundu. Buluntular arasında kandiller, oyun taşları, çanaklar, ahşap çapalar, demir çapalar, palangalar, gemicilikle ilgili eşyalar, ahşap ve deriden sandaletler ve taraklar da yer alıyor. Toplamda 3 bin adet fildişi tarak ve 3 binden fazla sikkede bulundu. Kazılarda bulunan ayak izlerinin, ilk İstanbulluların 8 bin yıllık ayak izleri olduğu tespit edildi.



## KİTAP KÖŞESİ

### Kanal İstanbul

İstanbul Büyükşehir Belediyesi tarafından 29 bilim insanının katkısıyla hazırlanan "Kanal İstanbul Çok Disiplinli Değerlendirme" isimli kitap ile 10 Ocak 2020'de gerçekleştirilen Kanal İstanbul Çalıştayı'ndan derlenen ikinci yayın, basına ve kamuoyuna tanıtıldı.

İBB iştiraki KÜLTÜR

AŞ'nin yayınladığı kitaplarla birlikte İstanbullulara dağıtılmak üzere "25 Soruda Kanal İstanbul" isimli broşür de hazırlandı.

Kitapta; gemilerin hareket ve manevraları, deniz ulaşımı, uluslararası deniz hukuku ve Montreux Sözleşmesi, deprem mühendisliği, deprem ve tsunami riski, kanal hidrodinamiği, doğa ve çevrenin korunması, deniz bilimleri, yeraltı sularının durumu, entegre kıyı ve deniz yapıları, trafik ve ulaşım, fiziki coğrafya-atmosfer-hava ve iklim değişikliği, altyapı ve arıtma tesisleri, kültürel ve doğal varlıklar, yeni yerleşimler, meteorolojik parametreler, mekânsal planlama, çevre iktisadi ve çevre hukuku konuları yer alıyor.



İBB Kültür AŞ

### Deniz Kokan Öyküler

Ülkemizde deniz ve denizcilik sevgisini artırmak için Gizem Kodak ve Ömer Asmalı tarafından kaleme alınan Deniz Kokan Öyküler, Yüksek Denizcilik Okulu sıralarından başlayarak, Dünya'nın bambaşka köşelerine uzanan maceralarla dolu. Kitap, okura Türk ticaret denizciliği gemi hayatından, kahkaha dolu masmavi pasajlar sunuyor.

Gizem Kodak, yüksek lisansını Deniz Politikası alanında yapmış ve çocukluk hayallerini süsleyen denizcilik tutkusu için tekrar üniversite sınavına girerek Güverte Bölümü'nü okumuş. İklim ve Deniz Bilimleri alanında doktora eğitimini sürdüren Kodak, denizcilik tutkusu için öyküler yazıyor.

Ömer Asmalı ise uzun yol kaptanı, kılavuz kaptan, ayrıca gemi trafik operatörlüğü ve denizcilik okulları denetçisi. Lisans derslerine kadar denizcilik alanında eğitimler vermiş. Geçtiğimiz yıl da ülkemizde bir ilk olan "Gemi Kurtarma ve Kriz Yönetimi" adlı kitabı yayımlanmış.

**Yazar:** Gizem Kodak, Ömer Asmalı  
**Karakarga**



### Sıradışı Beyinlerden Öğrenebileceklerimiz

Beynin fiziksel yapısı dünyayla ilişkilenmemizi nasıl etkiliyor? Beynimiz milyarlarca sinir hücresinin gönderdiği sinyallerle bilincimizi, duygularımızı, dili ve sanatı nasıl kodluyor? Olağanüstü karmaşıklıkta bu ağ, biz olgunlaştıkça gelişen fakat yaşamımız boyunca sürekliliğini şaşkırtıcı ölçüde koruyan benlik duygumuzu nasıl oluşturuyor?

Nobel ödüllü Eric Kandel bilinci ve benlik farkındalığını oluşturan karmaşık sinir ağlarında ortaya çıkan aksaklıkların otizm, depresyon, bipolar bozukluk, şizofreni, Alzheimer, Parkinson ve travma sonrası stres bozukluğuna nasıl dönüşebildiğini açıklıyor. Beyin biliminin bilişsel psikolojiyle, beynin de zihinle ilişkisini göstererek hem ortak insanlık deneyiminin sosyal, benlik, bellek, karar alma, yaratıcılık gibi pek çok yönünü var eden hem de kaygı, stres, bağımlılık gibi pek çok sorunun altında yatan mekanizmalara ve insan zihninin işleyişine ışık tutuyor.

**Yazar:** Eric R. Kandel  
**Kolektif Kitap**



# UZMAR®

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

PILOTAGE  
TOWAGE  
EMERGENCY RESPONSE  
SALVAGE

İZMİR • ÇANAĞKALE • İSTANBUL • İSKENDERUN

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

