

# Marine Deal NEWS

Ekim 2020 Sayı: 154

Denizcilik &amp; Ekonomi Gazetesi



## Altın ve gümüşte trend tersine mi döndü?

7 Ağustos'ta 2,073 dolara gören altın fiyatları Eylül sonu itibarıyla 1,900 doların altına sarktı. Gümüş fiyatlarında ise günlük yüzde 10'a varan düşüşler yaşandı. Ancak piyasa oyuncularının yaptığı yorumlar ve bazı bankaların raporlarına göre, altın ve gümüşte yaşanan bu geri çekilme geçici bir durum. Şöyle ki, dünyanın en büyük finans kurumlarından Citigroup, Eylül ayı sonunda yayımladığı emtia görünüm raporunda, altının yılsonuna kadar rekora tırmanabileceğini belirtiyor. Citigroup Inc.'in dördüncü çeyrek emtia görünümü raporunda altın fiyatlarının, ABD seçim riskinden dolayı yılsonuna kadar önceki zirvesini kırmasının beklendiği ifade edildi.

### Biden'in olası zaferi gümüş için destekleyici olur

Değerli metal piyasasının, 2020 ABD başkanlık seçimleriyle ilgili belirsizliği normal-

**ABD'de başkanlık seçimlerinin yaklaşması, başta Avrupa olmak üzere dünya genelinde koronavirüs vaka sayılarındaki artış gibi nedenlerle küresel piyasalarda sert dalgalanmalar yaşanırken, gözler başta altın ve gümüş olmak üzere emtia fiyatlarına çevrildi**

den az fiyatladığı belirtilen raporda, "Bu altının fiyatı ve volatilitesi için dördüncü çeyreğin sonunda sıra dışı bir hızlandırıcı unsur olabilir" denildi. Ancak Aakash Doshi'nin de aralarında bulunduğu analistlerin 22 Eylül tarihli raporunda ABD seçimleri öncesi ya da sonrasında altın işlemleri ya da fiyat volati-

litesi için tarihi olarak net bir kalıp olmadığı uyarısında bulunuldu. Raporda, demokratların başkan adayı Joe Biden'ın zaferinin altyapı yatırımlarından dolayı gümüş için destekleyici olacağı ifade edildi. ABD Başkanı Donald Trump'ın yeniden seçilmesi ya da sonuca itiraz edilmesi durumunda altın için destekleyici olabileceği ve altın/gümüş rasyosunda bir sıçramaya neden olabileceği söylendi. Raporda, ABD faizlerinin düşük kalması ve piyasaların birkaç yıl boyunca faiz artırım olmayacağı fiyatlamasından dolayı, altının orta vadede yükselmesinin güçlü bir ihtimal olduğu belirtildi.

### '2021'de 2,275 dolara çıkacak'

Citi, Comex altın fiyatlarının 2021'de ons başına ortalama 2,275 dolar olacağı yönündeki son tahminini yineledi. Gümüş fiyatlarının gelecek 3-4 ay içerisinde onsu 30 doların üzerine çıkabileceği, 6-12 aylık vadede ise **02** >>

for the English edition 15 &gt;&gt;

## DOSYA



### Mavi Ekonomi

"Mavi Ekonomi", sosyal ve ekonomik faydalar sağlayan, deniz ekosistemini, üretkenliğini ve dayanıklılığını koruyan, yenilenebilir enerji temelli bir ekonomi çeşididir. **08** >>

## GÖRÜŞ



### Yunanistan'ın Türkiye ve Kıbrıs tutumu

Özhan Bakkalbaşıoğlu, Yunanistan'ın emperyalist güçlerin desteğiyle Türkiye'ye karşı olan tutumunu KKTC ve Doğu Akdeniz özelinde değerlendirdi. **12** >>

## JEOPOLİTİK



### Güç kullanımının meşruluğu

Türkiye ile Yunanistan-GKRY ikilisi arasında Doğu Akdeniz'de yaşanan deniz yetki alanlarına ilişkin anlaşmazlıklar bölgede tansiyonu artırdı. **06** >>

## MEGA YAT

### Türk yatı İtalya'dan ödülle döndü

Mengi Yay Yatçılık, Design Et Al The International Yacht&Aviation Awards 2020 yarışması kapsamında ödül aldı. **27** >>

TUGBOAT With Hydraulic Hybrid Propulsion System

Remote Operated Commercial Vessel

LNG Powered TUGBOATS

## World Firsts BY SANMAR



# Hibrit gemi Altinova'da suya indirildi



Cemre Tersanesi, Fransız Louis Dreyfus Armateurs şirketi için inşa ettiği hibrit rüzgâr çiftliği servis gemisi (WFSV) Wind Of Hope'u suya indirdi.

Tasarımı Salt Ship Design'a ait olan ve Brueu Veritas tarafından klaslanan gemi teslim edildiğinde Birleşik Krallık açıklarındaki rüzgâr tarlalarında görev alacak. Uzunluğu 83 metre, genişliği ise 18,4 metre olan Fransız bayraklı gemi cleanship kategorisinde yer alıyor ve gücünü batarya destekli elektrikli hibrit motorlar sağlıyor. Bin 625 dwt ağırlığıyla 12,5 knot

hıza ulaşabilen ve 7 metre drafta sahip geminin 90 kişilik mürettebat kapasitesi bulunuyor.

Gemide ayrıca 8 teknisyeni ve 1 tona kadar yükü taşıyabilecek bir yardımcı tekne, 19 metre uzunluğunda hareket dengeleyen bir iskele ve hareket dengeleme sistemi bulunan 23 metre uzunluğunda 1 tona kadar ağırlık kaldırabilen bir adet vinç bulunuyor.

Danimarkalı enerji şirketi Ørsted tarafından işletilecek gemi 2021 yılında teslim edilecek ve Hornsea Two offshore rüzgâr çift-

liğinde kullanılacak.

## Rüzgâr çiftliği servis gemisi (WFSV) nedir?

WFSV'ler açık denizlerden enerji sağlamak amacıyla kullanılan rüzgâr çiftliklerinin kurulumu ve desteklenmesi görevlerini yürütüyorlar. Kullanılacakları bölgenin doğal şartlarına göre özel üretilen ve açık denizlerde karşılaşılan kıyı desteğini alma konusundaki zorluklara çözüm amacıyla üretilen gemiler, olumsuz hava koşullarında türbinlere erişim ve onarım imkânı sağlıyor.

# AUTOPLAN için çalışma düzeni oluşturuldu

AUTOPLAN (Kayıcı ve Yanı Kayıcı Tekneler İçin Otonom Seyir Asistanı Sistemi) proje başlangıç toplantısı 10 Eylül 2020'de proje ortakları ve danışmanların katılımıyla gerçekleştirildi. Toplantıya; Uzmar Tersanesi (Proje Koordinatörü-Türkiye), Berlin Teknik Üniversitesi (Almanya), Friendship Systems AG (Almanya), OES-Offshore Engineering Solutions Inc. (Türkiye), Mersin Üniversitesi (Danışman-Türkiye), SVA Potsdam (Almanya) ve Pifri Reis Üniversitesi (Danışman-Türkiye) katıldı.

Karşılıklı görüşmeler neticesinde, çok daha verimli ve çevreye duyarlı bir kayıcı tekne tasarlamak ve üretmek için hazırlanan çalışma planı kabul edildi. Düşük yakıt tüketimine sahip ve çevre dostu bu tekne aynı zamanda yüksek hızlara çıkabilecek. Kayıcı teknenin operasyonları sırasında yaşanabilecek kritik durumları önceden tahmin edebilmesi ve operasyonel güvenliğin artırılabilmesi için Otonom Seyir Asistanı (İYH) geliştirilecek. Proje dahilinde optimize edilen tekne tasarımı, deniz kazalarında insan faktörünün etkisini azaltıp güvenliği

ve konforu artıracak otonom sistemleri entegre edilecek. Sayısal simülasyonlar ve doğrulama için model testlerinden sonra, optimize prototip otonom teknenin kapsamlı tam ölçekli deniz testleri gerçekleştirilecek.

AUTOPLAN Projesi, Alman Ekonomi ve Enerji Bakanlığı ve TÜBİTAK tarafından, ERA-NET Cofund'ın desteklediği bir Avrupa Birliği Horizon 2020 Araştırma ve Yenilik programı olan MarTERA (Yeni Bir Çağ İçin Denizcilik ve Deniz Teknolojileri) çerçevesinde finanse ediliyor.

MarTERA 2019 toplantısı, 15 Eylül'de, aralarında MarTERA ortakları ve finanse edilen on iki projenin koordinatörlerinin de bulunduğu 11 ülkenin katılımıyla Covid-19 kısıtlamaları nedeniyle, çevrimiçi video konferans yoluyla gerçekleştirildi. Proje koordinatörlerinin projelerinin hedeflerini ve fikirlerini vurguladıkları toplantıda proje koordinatörü olarak UZMAR, AUTOPLAN projesinin vizyonunun sunumunu yaptı. Hedef ve sunumların başarıyla aktarıldığı toplantıyla proje ortakları gelecekteki işbirlikleri konusunda iletişimlerini de pekiştirdi.

**01** 40 dolara yükselebileceği tahmini yer aldı. Ekonomistlere göre piyasada altını destekleyici diğer unsurları şöyle sıralamak mümkün:

- Küresel likidite tarihinin en

bol dönemini yaşıyor. Faiz oranları da tarihinin en düşük düzeyinde seyrediyor.

- Finansal sisteme ve paralara alternatif arayışı ve ihtiyacı yüksek bir dönemden geçiyoruz. Altının üzerine, hisse senetlerinden, tahvillerden, diğer emtiadan daha kolay ve inandırıcı hikâyeye yazılabilir, spekülasyon yapılabilir.

- Yaklaşık 10 yıl önce sonuçlanmış bir deneyim ise bu konudaki en iyi yol gösterici. Küresel krizde faizler düşürüldü, bol likidite sağlanınca altın fiyatları da çoşt. Altının onsu 680,8 dolardan 1,920.3 dolara gitti. 2008'in ikinci yansında başlayan likidite artışı ve faiz indirimi, altını Eylül 2011'de rekora taşıdı. Altın, dolar

bazında 3 yılda yüzde 182 prim yapmıştı.

- Şimdi de pandemi nedeniyle küresel likidite çok daha arttı. Faizler daha düşürüldü, hatta negatif hale geldi. Altın fiyatları da rekor kırmasına kırdı ama likidite artışı ve düşürülen faizler kadar değil.

Öte yandan küresel krizle bir-

likte altına yatırım yapmaya başlayan yatırım gurusu Jim Rogers da eylül ayının son haftasında Bloomberg HT'ye verdiği röportajda, altının çok fazla yükselmesini beklediğini söyledi. Rogers, tarihte insanların paraya ve hükümete güvenlerini kaybettiklerinde altın ve gümüş aldıklarını belirtti.

## MarineDeal

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: 154 (Ekim 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

# IMO'dan siber güvenlik için yeni karar

Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO) Deniz Güvenliği Komitesi (MSC), gemilerin güvenlik yönetimi sistemlerindeki denizde siber risk yönetimi hakkında yeni bir karar kabûl etti.

Dijitalleşme, entegrasyon, otomasyon ve ağ tabanlı sistemlere yönelimin ve güvenin giderek artmasından dolayı denizcilik endüstrisinde siber risk yönetiminin bir ihtiyaç haline gelmesinden dolayı alınan karara göre, Uluslararası Güvenlik Yönetimi (ISM) Kodu kapsamında yer alan gemilerde, personel ve çevreyle ilgili tüm olası risklerin değerlendirilmesi ve uygun kılavuzların belirlenmesi zorunlu tutulacak.

Siber güvenlik konusunda yapılacak olan değerlendirme ve çalışmalar, şirketlerin 1 Ocak 2021'den sonraki ilk uygunluk belgesi onayına kadar tamamlanmak zorunda.

Kolaylaştırma Komitesi tarafından 4-7 Nisan 2017 tarihleri arasında gerçekleştirilen 41'inci oturumda ve Deniz Güvenliği Komitesi'nin 7-16 Haziran 2017 tarihleri arasında gerçekleştirilen 98'inci oturumunda, acil bir ihtiyaç haline gelen siber güvenlik için farkındalığı artırma konusu ele alınarak, tehditler ve güvenlik açıklarının gözetildiği denizcilik siber risk yönetimine ilişkin kılavuzlar yayımlanmıştı.

Kılavuzda nakliyyeyi, mevcut ve ortaya çıkan siber tehditler ile güvenlik açıklardan korumak adına denizcilik siber risk yönetimi konusunda üst düzey öneriler bulunuyor. Yönergelerde, etkili siber risk yönetimini destekleyen işlevsel unsurlar da göz önüne alınıyor.

Yönergelerde, denizcilik siber risk yönetimi için üst düzey öneriler bulunuyor. Kılavuz ilkelerin amacı doğrultusunda; denizcilik siber riski, teknolojik bir varlığın potansiyel durumda ortaya çıkacak olan tehdidin düzeyi doğrultusunda sistem bozuklukları ve bilgi kaybı gibi konular işleniyor.

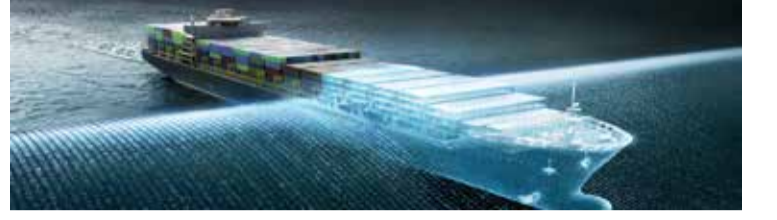
Kılavuzların kullanıcıları, belirli risk yönetimi süreçlerinin geliştirilmesi ve uygulanmasına ilişkin yine belirli üye devletlerin ve bayrak idarelerinin kullandıkları uymanın yanı sıra ilgili uluslararası endüstri standartlarını ve en iyi uygulamaları tercih etmelidir.

Operasyonel olarak, güvenilir ve güvenli bir nakliyyeyi destekleme amacına dayanan karar neticesindeki yönergeler, risk yönetimine eklendiği takdirde siber tehlikelere karşı direnç kazanılmasını sağlayacak. Bu bakımdan değerlendirildiğinde,

Organizasyon tarafından oluşturulan emniyet ve güvenlik uygulamaları ile tamamlayıcı nitelik taşıyor.

Savunmasız sistemler; köprü sistemleri, kargo elleçleme ve yönetim sistemleri, tahrik, maki-

ne yönetimi ve güç kontrol sistemleri, erişim kontrol sistemleri, yolcu servis ve yönetim sistemleri, yolcuya yönelik halka açık ağ sistemleri, idari ve mürettebat refah sistemleri ve iletişim sistemleri için risk taşımaktalar.



# GEDEN LINE




A NEW SPIRIT IN WORLD SHIPPING

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

# Emperyal politikaların odağında, Milli Ruhun içte ve dışta mücadelesi

Yeşim Yeliz Egeli

yesimegeli@marinedealnews.com

Petrol Mühendisleri Odası Enerji Politikaları Çalışma Grubu Başkanı Necdet Pamir, TMMOB Maden Mühendisleri Odası'nın 23 Eylül'de 'Hidrokarbon Varlığı ve Jeopolitiği' konulu çevrimiçi seminerinde katılımcılar arındaydı. Doğu Akdeniz, enerji jeopolitiği ve milli menfaatlerimiz ve izlenmesi gereken 21'inci yüzyıl deniz politikaları üzerine kapsamlı bir sunum gerçekleştiren Pamir, "büyük resmin" nasıl okunması gerektiğini anlatırken bu bağlamda iki temel soru sordu.

Bu semineri izleyince aklıma TPAO hakkında bir okuyucumuzun paylaştıkları geldi. Sayın Pamir'in konuşmasından izin alarak alıntıladığım kısmı aktarmadan önce okuyucumuzun değiştiği işkolunu kısaca izah edeyim ki, sonunda konuyu esas meseleye bağlamaya çalışacağım. Projelendirme hizmetleriyle, kaldırma ve taşıma hizmetlerinin planlamasından son teknoloji makine parkıyla Türkiye'nin önde gelen limanlarında dökme yük, genel kargo elleçlemesine, tersanelerimizdeki vinçlere, köprü, yol projelerinden açık deniz yapı projelerine kadar çok kapsamlı olarak yapısal çeliğin üretilmesinden yurtiçi ve yurtdışı işlerde projelendirilmesine kadar yüzlerce mühendis istihdam eden vinç üreticilerimizi ilgilendiren bir konu. Denizcilikten uzak gibi görünse

de dinamik gücümüzü teşkil ediyorlar. Açıkçası ve maalesef bu alanda tanıdığım kimse yok. Ama "yurdunu ve milletini özünden çok seven, ülküsü yükselmek ve ileri gitmek" olan biri olarak bu konuya onlar için değinmek istedim.

Eminim denizcilik sektöründeki konuyla yakından ilgili ve ülke menfaatini önceleyen denizci dostlarımız, okuyucularımız "Yeşim önce TPAO'nun gemi işletmelerinde yerli personel yerine yabancı personel çalıştırmasına, tüm gemilerin işletmesini, Türk şirketleri ve Türk mühendislerinin kabiliyeti varken yabancı şirketlere verilmesine değinseydin daha iyi olmaz mıydı?" diye iç geçirecekler.

İnanın onca yerli vinç üreticilerimiz varken basit bir iş için "niye yabancı bir şirket?" diye merak ettim.

Önce Sayın Necdet Pamir'in sunumunda yaptıkları konuşmadan bir bölümü okuyalım.

**"Bu ne yerli ne de milli bir politikadır"**

"...Biz Doğu Akdeniz ve Kıbrıs odaklı çalışmalar yapıyoruz ama burası sadece yapılmış keşifler veya olası yeni keşifler ışığında değerlendirilirse eksik olacak. İspatlanmış rezervlerin çok büyük bir bölümü, petrolün yüzde 48'i ve doğalgazın

yüzde 38'i Orta Doğu kaynaklı. Çıkarılan enerji kaynağının önemli bir miktarı Asya'ya gitse de çok önemli miktarlarda petrol ve LNG Bab'ül Mendep Boğazı, Kızıldeniz, Süveyş Kanalı ve Sumed Boru Hattı üzerinden Akdeniz'e geliyor. Aynı şekilde Rusya gazı ve Türkiye'den tüketim fazlası benzin ve ABD kaynaklarından üretilen gaz dahi bu sefer Kızıldeniz üzerinden Asya istikametine doğru geçiyor. Büyük resme baktığımız zaman burada sadece bölge ülkelerinin değil, Asya'daki Çin'in de Japonya'nın da Orta Doğu'daki devletlerin de çıkarları olduğunu, bu nedenle de bu coğrafyanın giderek önem kazandığını görebiliriz. Aslında çok kapsamlı emperyal politikaların odağında olduğunu görürsek o zaman stratejilerimizi de buna göre belirleriz.

Dünyada tüketilen enerjinin en çoğu yüzde 33,1 ile en yüksek orana sahip olan petrolden karşılanıyor. Doğalgaz yüzde 24, kömür ise yüzde 27 oranında kullanılıyor. Uluslararası Enerji Ajansı (IEA) tarafından her sene yayımlanan World Energy Outlook Raporu'nun verilerine göre, 3 fosil yakıt arasında merkez senaryoda önümüzdeki yıllarda payını artırmaya beklenen kaynağın doğalgaz olduğu görülüyor. Daha az kirlilik oluşturan ve daha verimli bir kaynak olmasının yanı sıra Doğu

Akdeniz'deki keşifler de bunda etkili. Dünyadaki ispatlanmış petrol rezervlerine baktığımız zaman ise kaynakların yüzde 48,1'i, ispatlanmış doğalgaz rezervlerinin de yüzde 38'i Orta Doğu'dan sağlanırken dünyada tüketilen enerji ve petrolün tek başına yüzde 20'sini kullanan ABD'nin yüzde 4 civarında bir rezervi olduğunu söyleyebiliriz. AB'de ise yüzde 0,3'lük ispatlanmış bir rezerv bulunuyor. Dolayısıyla bütün bu aktörlerin, Orta Doğu'ya yönelik olarak, bu kaynakların taşındığı ve geçtiği Doğu Akdeniz'e kayıtsız kalmaları mümkün değil. Bunun altını kalınca çizmekte yarar var.

Türkiye, AB ve ABD'nin baskısından çekinen Batılı şirketlerin geri durması sebebiyle sismik araştırma gemisi ve derin su sondaj gemisi kiralama yoluna gidemeyeceği için Polarcus Samur sismik araştırma gemisi alındı ve adı Barbaros Hayrettin Paşa oldu, diğer sismik araştırma gemimiz Oruç Reis ise Türk tersanelerinde (dizayn ve inşası Türk mühendisleri tarafından) üretildi.

Türkiye Petrolleri Anonim Ortaklığı (TPAO) 3 adet derin su sondaj gemisi aldı. Bunlar olması gereken alımlardı. TPAO'nun en büyük hatası, bünyesindeki yüzlerce deneyimli ve birikimli yer bilimcisini, jeoloğunu, jeofizikçisini, petrol mühendisini ve diğer önemli unsurları zorunlu emekliliğe itmesi. Bunların yerine dışarıdan hizmete yöneldi. Dışarıdan hizmet alınır ama Karadeniz'i bilen, Doğu Akdeniz'i bilen bu insanları yüzde yüz tasfiye edip, daha sonra bu hizmetleri dışarıdan alıyorsanız, yerli ve milli bir politika diye bunu satamazsınız. TPAO'yu da Varlık Fonu'na aldınız, özelleştirmeye çalışıyorsunuz. "Türkiye Petrolleri özelleştirilecek" diyoruz, TPAO tarafından "böyle bir şeyin söz konusu olmadığı" açıklanıyor, aynı gün Bakan çıkıyor "özelleştireceklerini" söylüyor. Dolayısıyla bizim bu gemilerimiz gelin kızın çeyizi mi olacak? Karadeniz'deki ve Doğu Akdeniz'deki ruhsatlar, KKTC'nin verdikleri de dâhil kimin olacak? Bu ne yerli ne de milli bir politikadır."

\*\*\*

Gelelim Türkiye'de yerleşik üretim yapan ve Türk sahipli vinç üreticilerimize ve bu alanda istihdam edilen uzman mühendislerimize.

TPAO bu yılın başında yerli ve milli destek hedefiyle Crown Plaza - Asia'da herkesin katılımına açık bir toplantı çağırısı yaptı. Sektörden yoğun katılım gerçekleşti ve çeşitli sunumlar gerçekleştirildi. Amma velakin özellikle vinç sektörünü ilgilendiren konularda hizmet alımı gerçekleştirilmedi. Bunun yerine Mammoth gibi tamamen yabancı sermayeli bir firmaya Fatih gemisinin kulesinin sökülüp takılması işi verildi ve aylar öncesinden belli olmasına rağmen sektörün ileri gelen firmalarından Hareket, Aydın Vinç, Sarılar Vinç ile yüzde 51'i Türk sermayeli olan Çaba ve Misnak teklif dahi veremediler. Hâlbuki müsaade edilseydi zaman kısa olsa dahi bu vinçler satın alınıp sermaye Türkiye'de kalabilirdi ve sektör geliştirilebilirdi.

Bunun yanı sıra; o zamanki ismi Sertao şimdi ismi Yavuz olan petrol arama gemimizin pervanelerinin sökülüp bakma verilmesi işi yine Mammoth firmasına verildi. Eminim bu işi de Türk mühendisleri yapabiliirdi.

Neden, Türk vinç üreticileri; Fatih ve Kanuni gemilerimizin kulelerini sökemez? Neden, bir Hırvat firma bu gemilerimizle ilgili her türlü kararı verebilir? Neden, yerli üreticilerin toplantı talepleri geri çevrilir ve toplantı yapabilmeyi başarabilen-

lere tabiri caizse "hır çıkartılır"?

\*\*\*

Avrupa Komisyonu tarafından oluşturulan bilgi sistemi sitesi equasis.org'da yer alan verilere göre Fatih sondaj gemisinin teknik işletmesini 12 Ekim 2019'dan bu yana Ankara merkezli gözükken GOE Petrol şirketi üstleniyor ancak firma detaylarına bakıldığında site tarafından geminin ticari işletmesini 14 Nisan 2019'dan bu yana yürütmekte olan Hırvat Global Offshore Engineering şirketine yönlendiriyor. Geminin sahibi ise 12 Aralık 2017'den beri Türkiye Petrolleri A.Ş.

Kanuni sondaj gemisi hakkında bilgilere bakıldığında zaman ise teknik işletmesinde "bilinmeyen (unknown)" bilgisine rastlanıyor. Geminin ticari işletmesini ise satın alındığı Şubat 2020'den beri aynı zamanda sahibi olan Türkiye Petrolleri A.Ş. üstleniyor.

Yavuz da ise teknik işletmecisi olarak 9 Ocak 2020'den itibaren Ankara merkezli Aroona Drilling şirketi, ticari işletmesini ise satın alındığı Kasım 2018'den itibaren Türkiye Petrolleri A.Ş. üstleniyor.

Ne diyelim, bütüncül denizcilik gücümüzü geliştirme yönünde politikalar tam da Milli Ruhun pekiştirilmesine samimi yaklaşım ve icraat ile olmalı.

Sayın Cumhurbaşkanı, "Bir olacağız, iri olacağız, diri olacağız," diyor. O vakit Türk milletinin dişiyle tırnağıyla varetteği gözbebeği olan bu şirketlerimizde üretim, istihdam ve bilgilerin güvenliği için yöneticiler niye yerliliği öncelemiyor? Sızca bu tutumda bir tutarsızlık yok mu?

Devrim Arabaları'nı, yerli uçağı, MİLGEM (milli savaş gemisi) ve onca ticari gemiyi, köprüleri inşa eden yurtdışında ve dışında projelendiren, üretiminde bulunan mühendislerimiz bir kuleyi mi sökeme-yecek?

BOTAŞ mesela... Yıllardır yabancı şirketlerden niye "anahtar teslim" enerji türlevleri ithal ediyor? Bu işi yabancı şirketlere veren, yani patron kim? BOTAŞ. Sözleşmesinde A, B, C diye Türk üreticilerini belirtse, yabancı şirkete "Bu bu işleri Türk mal ve hizmet üreticileri olan bu bu şirketlerden temin edeceksiniz" dese...

MİLGEM tam da bu milli ruha özünden sahip olan, özünden çok ülkesini ve milletini önceleyen, sorgulama yapıp eksikleri doldurmayı başaran kahramanlarımız sayesinde yani benim tek Kahramanım, tüm dünyaya meydan okuyan büyük liderimiz Mustafa Kemal Atatürk gibi "konuşmayı, yapan" liderlerle başarıldı.

Bu konuda denizciler kapınızı çalarsa ardına kadar açınız, hatta bir zahmet sizler önceden planlayın, tek tek araştırma yapınız, bizim bu alanlarda tecrübeli ve köklü yerli gemi acente işlerini yapan şirketimiz, gemi işletmesini yapacak yerli firmamız var mı, gemi sarf malzemelerini veya kumanyasını kimler yapabilir, kısacası yerli hangi şirketlerimiz hangi işleri yapabilir? İnanın bunların hepsini yapacak yarım asrı aşan yüz yıla dayanan şirketlerimiz ve uzman kadroları var. Niyet ile bakmak ve görmek arasındaki fark. Denizciler hem bakar hem de görür. "Oruç Reis daha 3 yaşında. Bacasından niye siyah duman çıkıyor?" diye sordum. Cevabı, seçtiğiniz yöneticilere lütfen sorunuz.

Doğu Akdeniz'de aylardır bizleri onurlandıran, gururlandıran Donanmamızın kahraman neferlerini saygıyla yürekte selamlıyorum. İyi ki varsınız!

Ve yaşasın Cumhuriyet... Kutlu olsun Bayramımız.



www.tktuzlashipyard.com  
sales@tktuzlashipyard.com



"Quality & Punctuality"

# HAVELSAN Amfibi Harekât Destek Sistemi:

# ALAVAN

2000'li yılların başından itibaren özellikle gelişmekte olan ülkelerin "Güç Projeksiyonu" konusunda önemli yatırımlar yaptıkları görülmektedir. Güç Projeksiyonu en yalın tanımıyla; bir ülkenin ulusal çıkarları doğrultusunda; politik, ekonomik ve askeri güç unsurlarını en hızlı ve etkin şekilde kendi sınırları dışına konuşlandırma, idame etme yeteneklerini ve bunlara bağlı olarak yaptırım gücünü gösteren en önemli konulardan bir tanesidir.

Türk Deniz Kuvvetleri Komutanlığı 2011 yılından bu yana Güç Projeksiyonunu geliştirme yönünde önemli adımlar atmaktadır. Tank Çıkarma Gemisi (LST) Projesi kapsamında denizden idare ve idame edilecek harekâtlarda komuta personeli için karargâh görevini de yerine getirebilecek yetenekli platformların tedariki için gerekli çalışmalar başlatılmıştır.

Yapısı itibarıyla en karmaşık harekât türlerinden birisi olan Amfibi Harekât, müşterek bir harekât olup görev kuvveti dahilindeki tüm unsurların eş güdümlü ve koordine hareket

etmesini gerektirmektedir. Bu sebeple en zor icra edilen harekât türlerinden biri olup, müşterek harekâta katılan unsurlar arasında koordinasyonsuzluk ve anlık müşterek resmin ortaya konulamaması operasyonların başarısız olmasına sebep olmaktadır.

Platformlara akıl katan HAVELSAN, komuta kontrol alanındaki derin tecrübelerini Amfibi Harekât Destek Sistemleri konusuna aktarmış ve bir harekâtın planlanmasını, harekât sahası ve bileşenlerinin yönetimini ve harekât esnasında icra edilen faaliyetlerin takibini sağlayarak durumsal farkındalık yaratan ALAVAN'ı geliştirmiştir. HAVELSAN Amfibi Harekât Destek Sistemi ALAVAN, ismini Divânu Lugâti't Türk'te "timsah" anlamına gelen "ALAVAN" kelimesinden almaktadır.

En karmaşık harekât türlerinden biri olan amfibi ve savaş dışı harekâtlarda, komuta kontrol döngüsü yönetiminin en verimli şekilde yerine getirilmesini sağlayacak NATO uyumlu bir Komuta Kontrol Bilgi Sistemi olarak tasarlanan HAVELSAN ALAVAN,

müşterek bir harekât sırasında yüksek seviye koordinasyonun sağlanması, karar verme süreçlerinin hızlandırılması ve müşterek resmi anlık olarak oluşturulması için gerekli bütün yeteneklerle donatılmıştır.

HAVELSAN ALAVAN, Türk Deniz Kuvvetleri'nin savaşta idari ve lojistik fonksiyonları, barışta ise uluslararası barışı destekleme, doğal afetlerde yardım (DAFYAR), insani yardım ve tahliye harekâtı gibi görevler için gerekli sistem ihtiyacını tam ve doğru şekilde karşılayan bir Savaş Yönetim Sistemleri (SYS) ürünüdür.

İlgili proje kapsamında sistemlerin montaj, entegrasyon, test, dokümantasyon ve yönetim ile ilgili faaliyetleri için ana yüklenici tersanelere gerekli teknik desteği de veren Türkiye'nin lider Savaş Sistemleri Entegratörü HAVELSAN, hizmete giren TCG BAYRAKTAR ve kardeş gemisi TCG SANCAKTAR ile inşası süren Çok Amaçlı Amfibi Hücüm Gemisi (LHD) TCG ANADOLU için gerekli sistemleri sağlamaya ve hizmetleri vermeye devam etmektedir.



# Güç kullanımının meşruluğu (jus ad bellum)

**Türkiye ile Yunanistan-GKRY ikilisi arasında Doğu Akdeniz'de deniz yetki alanlarının paylaşımı odaklı yaşanan anlaşmazlıklar bölgede tansiyonu artırdı. Türkiye'nin geri adım atmaz olarak sert gücünü sahaya sürmesine, Yunanistan da benzer şekilde karşılık verdi**

**MDN** | Savaş gemilerinin denizde çatıştığı ve sıcak çatışmanın ayak seslerinin duyulmaya başlandığı Doğu Akdeniz kısa sürede küresel ilgi merkezi haline geldi.

Bu süreçte olası bir krize karşı hazırlık yaptığı anlaşılan Yunanistan'ın donanmasını sahaya sürbilmesi dikkat çekti. Türkiye, 21 Temmuz'da müzakereyi önceleyen bir tutum sergilemiş, Almanya'nın arabuluculuğuna itibar ederek bölgedeki araştırma faaliyetlerini ertelemişti. Buna karşın Yunanistan'ın her zamanki gibi samimiyetsiz, ikircikli ve güven vermeyen bir tutum takındığı ve askeri gücünü hazırladığı görüldü.

Öte yandan cüretini şaşırtıcı bir şekilde zorlayan Yunanistan'ın donanmasını denizde faal olarak tutabilmesi konunun uzmanlarının dikkatinden kaçmadı. Her iki ülke donanması Doğu Akdeniz'de dayanıklılık (*endurance*) savaşına girişti. Siyaseten de hamle üstünlüğünü elde etmeye çalışan Yunanistan'ın ABD'nin yönlendirme ve güdümünde Mısır ile Münhasır Ekonomik Bölge (MEB) Sınırlandırma Antlaşması akdetmesi Türkiye'yi iyice provoke etti. Merkel'i zor duruma sokan Yunanistan'ın, verilen ev ödevlerini kusursuz yaptığı görüldü.

Yunanistan'ın izlediği cüretkâr lakin hukuk dışı ve mesnetsiz stratejinin arka planı kısa sürede açığa çıktı. Fransa'nın desteğini alan, böl-

ge içi ve bölge dışı diğer aktörleri Türkiye karşısında aynı çizgide konumlandırmaya çalışan Yunanistan, çok katmanlı ve geniş yelpazeli bir blok teşkil etmeyi hedefledi.

İki NATO üyesi ülke donanmasının Doğu Akdeniz'de karşı karşıya gelmesi ve yaşanan gerginliğin istenmeyen bir silahlı çatışmaya dönüşme ihtimali, NATO'nun ara buluculuğunda -şimdilik- sönümlendi. Almanya'nın diplomatik girişimleri etkin olduğu da belirtelim.

Meydana gelen gelişmeler bizim zaviyemizden bakıldığında hiç de şaşırtıcı değil. Yaklaşık iki yıldır Doğu Akdeniz'e temas ediyor ve olası varyasyonları, ihtimalleri gündeme getiriyoruz. Doğu Akdeniz'de çıkan küresel güçlerin Türkiye'yi bölgeden tecrit etmek için Yunanistan'ı bir kaldıraç olarak kullandıklarını ısrarla vurguluyoruz.

Türkiye'nin evrilen dünya düzeninde bağımsız ve milli çıkarlarını önceleyen hamleler yapmasının, Irak, Suriye, Libya ve Doğu Akdeniz'de geri adım atmamasının emperyalist aktörlerin tepkisini çektiğine ısrarla temas ediyoruz. Doğu Akdeniz'de muhabatımız olmadığını dile getirdiğimiz Yunanistan ile dikkatimizin dağıtıldığını ve oyalatıldığımızı sıklıkla paylaştık.

Nitekim Yunanistan mevcut devlet kapasitesi ve özgül ağırlığı itibarı ile Türkiye'ye denk bir aktör değil. Kurulduğu günden beri Türkiye'ye karşı tek bir savaş kazanmamış lakin her dönem maşa olarak kullanılmış Yunanistan'ın vekil (*proxy*) bir devlet olduğu bir kez daha tüm çıplaklığı ile görüldü. Dış politikası ABD tarafından şekillendirilen, savunma ve güvenlik politikaları ise artık Fransa'nın güdümünde belirlenen Yunanistan'ın yeni dünya düzeninde misyonu şüphesiz Türkiye'yi frenlemek olacak. Ekonomik olarak iyi durumda olmayan Yunanistan'ın verilen destek karşısında Fransa'dan savaş uçağı ve gemi alacağını hatırlatalım. Aylardır Fransa'nın Yunanistan'a bu satışları dayattığını paylaştık ve yanılmadık.

Türkiye, Yunanistan ile oyalanır-

ken ne yazık ki çevremizde yaşanan önemli gelişmeleri ıskalyoruz. Örneğin Libya'da koşulsuz destek verdiğimiz Sarrac devre dışı kalmak üzere. Libya'da inisiyatifi ve mevcut kazanımlarımızı kaybetme noktasına doğru ilerliyoruz. Arap ülkelerinin İsrail politikalarında değişikliğe gitmeleri ve İsrail ile peşi sıra normalleşme eğilimine girmeleri de aleyhimize. Filistin'i savunan tek ülke konumuna gelmemiz ise trajik komik bir durum.

Arap dünyasının İsrail'i tehdit olmaktan çıkarma gayretleri, Türkiye ile İran'ı yeni tehdit haline getirme potansiyelini işaret ediyor. Türk düşmanlığı karşısında anlayış birliği sergileyecek İsrail ve Arap ülkelerini göreceğimiz günler yaklaşıyor gibi... Arap hamlesi Türk ve Pers birlikteliğini tetikleyebilir.

Irak ve Suriye'de de işlerin yolunda gitmediğini görüyoruz. Türkiye'ye karşı çok boyutlu hasmane politikalar izleyen Fransa, Lübnan'dan sonra Irak ve Suriye'de de aktif bir görüntü sergiliyor. Şimdilik olmak kaydıyla Türkiye'yi gözetken ve sesini fazla yükseltmeyen Rusya'nın da güven vermeyen hamleler yaptığına ve Türkiye'den taviz koparmaya çalıştığına şahit oluyoruz. Şüphesiz İdlip özelinde yaşanacak gelişmeler iki ülke ilişkilerinin istikametini belirleyecek. Bu arada Lavrov'un GKRY ziyareti de ülke gündemine fazla yansımada. ABD'nin GKRY'ye yerleşme gayretlerini açıktan eleştiren Lavrov'un bu çıkışı yakın gelecekte GKRY'nin Rusya ile ABD arasında yeni bir güç mücadelesine evrileceğinin işaretlerini veriyor.

Türkiye'nin kendi gücüne dayanması elbette önemli. Lakin gücümüzün sınırlarını, kapasitesini iyi bilmeliyiz. Sürekli olarak sert gücümüze dayanmak sürdürülebilir bir strateji değil. Sert gücünüz ile yumuşak gücünüzü senkronize kullanmalısınız. Zira stratejinin gereği bu. Aksi takdirde uluslararası hukukta var olan Güç Kullanımının Meşruluğu (*jus ad bellum*) ilkesini lehinize kotaramazsınız. Salt askeri tedbirler size başarı getirmez, içinde bulun-

duğumuz konjonktürde kısmi avantaj sağlar. Oyun kuramaz ama belki bozarsınız. Bu dönemde Türkiye'nin ihtiyacı olan milli çıkarlarına koşut olarak diplomatik hamleler yapabilmelidir.

Donanma gücümüz ile sahada gerekeni yaptık. Covid döneminde dahi bahriye leventlerinin görevlerini özveriyle yaptıklarına tanık olduk. Ve sözüm ona diplomasiye fırsat vermek adına donanmamızı şimdilik ağırlığını ölçme ve tartma zamanı geldi. Sahada artık diplomatlar olacak. Bakalım masada ne kadar dayanıklı, tutarlı ve ilkeli hareket edebileceğiz. Taviz vermemeyi umuyoruz. Verilen onca emek heba olmamalı.

Doğu Akdeniz'e, deniz meselelerine kalem kaldıran ve konuyu iyi kötü bilen herkes Türkiye'nin bölgede tek başına bu uzun soluklu maratona kaldıramayacağı konusunda mutabık. Tüm paydaşların konu Doğu Akdeniz olunca aynı düzlemde -artık- buluşmaları sevindirici ve önemli... Konuyu irdeleyen herkesin önerileri de artık yekpare hale geldi. Doğu Akdeniz'de münhasır ekonomik bölge ilan edelim, komşularla arayı düzeltelim vb...

İyi hoş ama an itibarıyla Türk dış politikası müşkül durumda ve yapayalnız. Suriye, İsrail, Libya ve Mısır'da büyükelçimiz yok, devlet olarak bu ülkelerde yokuz. Lübnan, BAE, Bahreyn ve Suudi Arabistan ile gerilim halindeyiz. Yunanistan, Fransa ve Almanya ile ilişkilerimiz gergin. Ermenistan bile fırsat bu fırsat kıvamına evrildi. ABD ile yapısal ve ciddi sorunlar var. AB ile ilişkilerimiz ise hiç de iç açıcı değil.

Bakınız Avrupa Komisyonu Başkanı Ursula von der Leyen, Avrupa Birliği'nin durumuna yönelik yaptığı yıllık konuşmasında Doğu Akdeniz'de yapılan sondaj çalışmalarını ilgili olarak Türkiye'yi "*komşularına gözdağı verme girişimleri*" konusunda uyardı. "*Türkiye önemli bir komşu ülke ve bu hep böyle olacak. Coğrafi olarak yakınız ancak aramızdaki mesafe giderek büyüyor*" açıklamasını yapan Von der Leyen

devamla, "*Evet Türkiye bazı sorunların yaşandığı bir bölgede bulunuyor. Milyonlarca göçmene ev sahipliği yapıyor, bunun için önemli ölçüde ekonomik yardımda bulunuyor. Ancak hiçbir şey komşularına gözdağı verme girişimlerini haklı çıkaramaz*" açıklaması ile AB'nin Türkiye perspektifini gayet açık ve net bir şekilde özetledi.

Kıbrıs ve Yunanistan'a koşulsuz ve hukuk dışı AB desteğini bir kez daha yineleyen Von der Leyen'in, "*Bölgede tansiyonun düşmesi her iki tarafın çıkarlarını karşılayacak. Yapmamız gereken tek şey, tek taraflı kararlardan kaçınmak böylece müzakerelerin yeniden başlamasını sağlamak. Kalıcı çözümler ve istikrara giden tek yol budur*" açıklamasının altını çizmekte yarar var.

Von der Leyen'in argümanlarını AB Dışişleri ve Güvenlik Politikaları Yüksek Temsilcisi Borrel'in "*Eski İmparatorluklar geri dönüyor, Türkiye, Rusya ve Çin yükseliyor*" mealindeki açıklamasıyla birlikte okumakta yarar var. Artık hayâl haline gelen AB'ye üye olma hedefini bir tarafa koyarsak, AB'nin yeni Türkiye politikasının ülkemizi Rusya ve Çin ile eş tutmaya başladığı sonucuna varabiliriz. Görmek istemeyen romantik gözlerle duyurulur.

Son tahlilde Katar'a dikkat çekmekte yarar var. An itibarı ile yegâne müttefikimiz görüntüsü veren Katar'ın son dönemde ABD ile ivmelenen ilişkisi göze çarpıyor. ABD'de seçimler öncesi İsrail'in bekasını gözetken popülist hamleleri peşi sıra uygulayan ve iç kamuoyuna oynayan Trump'ın, Katar'ı da İsrail ile barışan ülkeler bloğuna eklemek istediği görülüyor. NATO ile imtiyazlı ortak yapılmak istenen Katar'ın takip edilmesinde yarar var. Zira her an ülkemizi boşa düşürebilir.

Eylül ayının son haftasında ABD ordusunun en yeni kolu olan ve 2019 yılında Trump tarafından kurulan ABD Uzay Kuvvetlerinin, ülke dışındaki ilk birliğini Katar'daki El Udeid Hava Üssü'ne konuşlandırdığını hatırlatarak yazımızı bitirelim. Sahibi bu hamle kime mesaj?

# ICSOS bu yıl İskoçya'da gerçekleşti

Uluslararası Gemiler ve Açık Deniz Yapı-lan Konferansı (ICSOS) bu yıl İskoçya'daki Strathclyde Üniversitesi tarafından orga-nize edildi. Önemli bir sinerji yaratmasıyla bilinen ve uzun yıllardır devam eden konferans bu yıl 4 gün sürdü ve Almanya, Güney Kore, Çin, Fransa, Hırvatistan, Norveç, Türkiye, İsveç, Rusya, Hollanda, Estonya, Yunanistan ve Büyük Britanya dâhil olmak üzere dünyanın birçok farklı bölgesinden 52 sunum katıldı.

Temel amacı, gemiler ve açık deniz yapıları alanındaki araştırmacılar ve bilim insanları için uluslararası bir forum oluşturmak olan ICSOS önceki yıllarda Hamburg (Almanya), Shenzen (Çin), Göteborg (İsveç) ve Melbourne, Florida (ABD) dâhil olmak üzere dünyanın farklı yerlerinde düzenlenmişti. Önemli araştırmacılar, güncel ilgi alanlarına ilişkin araştırma çalışmalarını sunmaları için konferansa davet ediliyorlar; bu sayede hem akademi hem de sektördeki ilgili toplulukların birbirleriyle iletişim halinde olması sağlanıyor.

Bu yılki sunumlar; gemi mukavemeti, gemi hareketi, buz mekaniği, denizaltı teknolojileri, gemilerin çarpışması ve karaya oturması, akışkan yapı etkileşimleri, hesaplamalı akışkanlar dinamiği ve açık deniz yenilenebilir enerjisi gibi gemi-

ler ve açık deniz yapılarıyla ilgili çok çeşitli konulara odaklandı.

Çevrimiçi ortamda online olarak gerçekleştirilen ICSOS 2020 Konferansı'nın ikinci gününde Piri Reis Üniversitesi (PRÜ) Mühendislik Fakültesi, Gemi İnşaatı ve Gemi Makineleri Mühendisliği Bölümü Öğretim Üyesi ve PRÜ Teknopark İktisadi İşletme Müdürü Emekli Tuğamiral Prof. Dr. Nurhan Kâhyaoglu "PROJECT MILGEM; NOT ONLY A BIG STEP" başlıklı açılış konuşmasını (keynot speaker) gerçekleştirdi. Prof. Dr. Kâhyaoglu, Cumhuriyet'in kazanımlarıyla elde edilen bilgi birikimi sonucu; modern tasarım uygulamaları ve geliştirilmiş geleneksel gemi inşa becerilerinin çağdaş inşaat teknikleriyle birleştirilmesiyle, MILGEM adı verilen bir fenomene nasıl erişildiğini anlattı. İlk kez, uluslararası bir akademik platformda, tamamen yerli tasarımla ve yüksek yerel katkı oranı ile gerçekleştirilen MILGEM projesi teknik olarak tanıtıldı. Konferansa Prof. Dr. Erkan Öterkuş (Strathclyde Üniversitesi), Prof. Dr. Sören Ehlers (Hamburg Teknoloji Üniversitesi) ve Prof. Dr. Jeom Kee Paik (Pusan Ulusal Üniversitesi ve UCL) başkanlık etti. Strathclyde Üniversitesi'ndeki yerel organizasyon komitesinde Prof. Dr. Dracos Vassalos, Prof. Dr. Evangelos Boulougouris, Prof. Dr. Gerasimos

Theotokatos, Doç. Dr. Selda Öterkuş ve Prof. Dr. Athanasios Kolios yer aldı.

Konferans açılış konuşmasını Strathclyde Üniversitesi Mühendislik Fakültesi Dekanı Prof. Dr. Atilla İncecik yaptı. Prof. Dr. İncecik açılış konuşmasında, "ICSOS 2020'nin İskoçya Glasgow'daki Strathclyde Üniversitesi'nde Gemi İnşaatı, Okyanus ve Gemi Makineleri Mühendisliği Bölümü'nün ev sahipliğinde yapılmasından çok memnunum. 1883'te kurulan ve Glasgow'un zengin deniz mimarisi ve gemi inşa mirası üzerine inşa edilen, dünyanın en eski Gemi İnşaatı departmanlarından biriyiz. Gemi İnşaatı, Okyanus ve Gemi Makineleri Mühendisliği Bölümü, İskoçya'daki en büyük Mühendislik Fakültesi'nin bir parçasıdır ve üniversitemizde 22 binden fazla öğrenci eğitim görmektedir. Glasgow, Londra'dan sonra ikinci en çok gemi yönetim şirketine ev sahipliği yapmaktadır," şeklinde konuştu.

Konferansta, alanında uzman araştırmacı isimler, gemiler ve açık deniz yapıları ve elektrikli gemilerin tasarımı ve inşası gibi birçok konuda teknik sunumlar yaptılar. ICSOS Konferansı ayrıca TRAM Çalıştay'na da ev sahipliği yaptı. Covid-19 pandemisine bağlı seyahat kısıtlamaları nedeniyle konferans ilk kez sanal formatta gerçekleşti.

## Türk cruise gemisi Akdeniz'de



Dünyada yaklaşık 40 milyar dolarlık büyüklüğe ulaşan cruise tatili sektöründe, Akdeniz'de söz sahibi olan

İtalyan ve Yunan şirketlerine karşı Türkiye'den ilk hamle Miray International-Miray Cruises'dan geldi. Sektörde uzun yıllardır hizmet veren şirket, lüks yolcu gemisi satın alarak cruise sektöründe büyük bir yatırım gerçekleştirdi.

Bu satın almanın kruvaziyer otel işletmeciliği sektörü için çok önemli olduğunu belirten Miray International - Miray Cruises Genel Müdürü Ahmet Yazıcı, "Cruise, çok büyük bir sektör ve Akdeniz'de bu büyüklükten en çok payı İtalyan ve

Yunan şirketleri alıyor. Türk şirketleri faaliyetlerini kiralık gemilerle sürdürdüğü için süreklilik sağlamıyor. Miray International-Miray Cruises olarak sefere hazırladığımız lüks gemimizle cruise sektöründe büyük başarıya imza attık. Bu satın alma Türk cruise sektörü için tarihi bir hamledir. Uluslararası rekabette elimizi güçlendirecektir," dedi.

Kuşadası'nda hizmete hazır halde bekleyen Miray Cruise gemisi yakın zamanda turlarına başlayacak. 400 yolcu kabini (lüks oda) bulunan 164 metre uzunluğundaki gemi, bin yolcu kapasitesine sahip.

## Nükleer buzkıran sefere çıktı

Nükleer güçle çalışan öncü ve evrensel buzkıran Arktika, St. Petersburg'da bulunan Baltık Tersanesi bitiş bendinden Murmansk Deniz Limanı'na doğru yola çıktı. 22 Eylül'de başlayan yolculuğun iki hafta sürmesi planlanıyor.

FSUE Atomflot Genel Müdürü Mustafa Kashka konuya ilişkin yaptığı açıklamada, "Rosatomflot, nükleer güçle çalışan öncü ve evrensel buzkıranın varlığını bekliyor. İki hafta sürecek olan yolculuk boyunca buzkıran zorlu buz şartlarında test edilecek," dedi.

Yolculuk süresince Arktika, buz içerisine girerek Franz Josef Bölgesi'nin kuzeyine (83. Paralel kuzey) doğru hareket edecek. Bu da nükleer güçle çalışan geminin elektrik hareket sistemlerini buz koşullarında ayarlamasını sağlayacak.

Rosatom Devlet Şirketi Genel Müdür Yardımcısı ve Kuzey Deniz Yolu Direktörlüğü Müdürü Vyacheslav Ruksha, "Rusya'da, Kuzey Denizi Yolu sulanında yıl boyu düzenli ve güvenli seyrüsefer sağlayan, nükleer güçle çalışan modern bir buzkıran filosu kurulması ülkemizin stratejik hedeflerinden biri," diye konuştu.

Proje 22220 kapsamında görev yapan öncü ve evrensel nükleer buzkıran "Arktika" 17 Eylül'de deneme seferlerinin ikinci aşamasının tamamlanmasının ardından St. Petersburg'a geri dönmüştü. Nükleer güçle çalışan geminin mekanizma ve ekipman denetimi, 23 Haziran-16 Eylül tarihleri arasında Finlandiya Körfezi ve Baltık Denizi'nde yapıldı. Uzmanlar, gemi çalışır durumda elektrik güç sistemlerini ve geminin farklı derinliklerden su çekerken gerekli olan hareketlere ilişkin özelliklerini test etti.

Proje 22220 kapsamındaki öncü evrensel nükleer buzkıran "Arktika", Rosatom Devlet Atom Enerji Kurumu tarafından görevlendirilen OJSC

Baltık Gemi Tersanesi tarafından inşa edildi. Gemi omurgası 5 Kasım 2013 tarihinde yerleştirildi ve gemi 16 Haziran 2016'da suya indirildi. Bu gemi, dünyanın en büyük ve güçlü nükleer buz kırıcısı olacak. Buz kırıcı, yüksek kapasiteli olanlar dahil olmak üzere gemilere bağımsız kılavuzluk ve Batı Arktik bölgelerdeki filolara da öncülük etmesi için tasarlandı. Geminin ikili çekim anlayışı, gemiye Arktik ve kutup nehirleri ağzında faaliyet göstermesi için olanak sağlıyor.

Nükleer buz kırıcı özel tasarım iki yeni RITM-200 reaktörü ve toplam kapasitesi 175 MW olan bir buhar türbini ile donatıldı. RITM-200, nükleer endüstrinin en yaşlı tasarım bürosu olan Atomenergomasht AŞ'nin bünyesindeki Nizhny Novgorod, yani OKBM Afrikanov'dur. Hem nükleer buz kırıcı reaktörlerinin inşa ve faaliyetinin zengin deneyimi, hem de dünya nükleer güç mühendisliğindeki yeni eğilimler RITM-200'ün tasarımı için alt yapı oluşturdu. Her biri 175 MW olan iki reaktörden oluşuyor. Ayrıca RITM-200 kendisinden öncekilerin iki katı daha hafif ve kompakttır. Bu nedenle de materyal yoğunluğu anlamında daha az maliyetlidir ve gemide daha küçük bir yer kaplar. Böylece de ekonomik olarak daha verimli olur. Böyle bir çözüme yapısal olarak kavuşulmasının nedeni; önceden reaktör dışında konuşlandırılan buhar jeneratörlerinin artık direkt olarak içinde bulunması yani entegre model yapısıdır.

Geminin ana özellikleri: Uzunluk 173,3 metre, genişlik 34 metre, yükseklik 15,2 metre, güç kapasitesi 60 MW, seyir hızı 22 knot, su çekme derinliği 10,5 metre/8,65 metre, maksimum buz penetrasyonu 2,9 metre, yer değiştirme 33540 ton, öngörülen hizmet süresi 40 yıl, mürettebat sayısı 53 kişi.

## HOME PORT OF GLOBAL MAJORS

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

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

www.besiktasshipyard.com

**Besiktasshipyard**

# Mavi Ekonomi

## Ülkemizin geleceği denizlerde

Sürdürülebilir "Mavi Ekonomi", mevcut ve gelecek nesiller için sosyal ve ekonomik faydalar sağlayan, deniz ekosistemlerinin çeşitliliğini, üretkenliğini ve dayanıklılığını koruyan, temiz teknolojilerle, yenilenebilir enerji temelli bir ekonomi çeşididir. Ülkemiz de kıyıları ve kıyıların farklı sektörlere elverişliliği ile bu ekonomiye yönelmek için (her ne kadar geç kalınmış olsa da) oldukça uygun bir coğrafyaya sahip.

Hem beşerî hem de jeopolitik öneme sahip denizlerimiz için geliştirilecek mavi ekonomi stratejilerini, günümüz insanının yarınlar için ekeceği fidanlara benzetmek hiç de yanlış olmaz. Mavi ekonomi ile ilgili

olarak ülke nüfusunu dikkate aldığımızda az sayıdaki müteşebbisin gayretleriyle olan girişimlerimiz, Devletimiz denizciliği "benimsemeden" başarılabilir mi, emin değiliz.

Bir adanın 4 tarafı denizle çevriliyken, ülkemiz Asya'dan Avrupa'ya, Avrupa'dan da Asya'ya bir kısır başı gibi uzanıyor. Bu meridyen ve paralelde yer alan yurdumuzda yeterince denizciye ve denizcilik kültürüne sahip miyiz? Peki, ülkemizin gurur kaynaklarından tersanelerimiz dünya sıralamasında ihracat rekortmeni olabilecek yetenekteyken inşa ettiği sayısız tipte yüksek teknolojlü gemiler varken, balıkçı filomuz veya Kabotaj'da yük taşıyan

koster filomuz neden çok yaşlı? Modern gemi inşa üretimini yapabilirken neden nitelikli ve örnek bir filoya sahip değiliz? Neden dünya ticaret filosunda ilk 10 arasında değiliz?

Dünya Bankası tarafından en son yayımlanan "Küresel Lojistik Performans Endeksi 2018 Raporu"na göre Türkiye 2018 yılında 3,15 puanla 160 ülke arasında 47'nci sırada yer aldı. Yunanistan dünya deniz ticaret filusunun yüzde 16'sına sahipken Türk bayraklı gemi sayısı günden güne azalıyor. Çok değil bundan sadece iki yıl önce Koster Filosunu Yenileme Projesi'nde güncel rakam olarak duyurulan Türk sahipli 800 adet koster gemisinden şu an sadece

"768 gemi" kaldığı söyleniyor.

"Dünyadaki yedinci büyük ekonomi" olarak nitelenen okyanuslardan ve buna bağlı denizlerden 24 trilyon doların üzerinde varlık elde ediliyor. Türkiye bu pastadan ne kadar pay alıyor?

Daha basit ancak yapısal sorunun tam da köküne inen bir soru: Ülkemizde düzenlenen ulusal ya da uluslararası kaç denizcilik festivali var? Denizcilik için üreten kaç düşünür, yazar, çizer, ressam, heykeltıraş, besteci kısaca sanatın 8 dalıyla uğraşan kaç insanımız var, biliyor muyuz?

Milletimizi, denize kıyısından bakmaya mahkûm mu edeceğiz, yoksa akıllı bir deniz-

cilik kalkınma programı ile topyekûn denizcileşmede atak mı yapacağız?

Daha stratejik ve yanıtı çok merak edilen bir soru: Ülkemiz neden Münhasır Ekonomik Bölge (MEB) ilan yapmıyor?

MarineDeal News ekibi her gün bu ve el değmemiş sayısız konu üzerine düşünüyor çözüm için kafa yoruyor. Düşünürken akılda yazıyor, yazarken yeniden düşünüyor. Çünkü ülkemizin geleceği denizlerde. Bu sayımızda bizimle birlikte okuyucularımızı da derya deniz maviliklerde düşünmeye davet ediyoruz. Bu davete katılan değerli akademisyenlerimizin görüşlerine de kulak vermeniz dileğiyle.

Alaettin Sevim / (E) Tuğamiral-Pîrî Reis Üniversitesi Öğretim Görevlisi

## 'Bütünleşik kıyı yönetimi ve deniz mekânsal planları hazırlanmalıdır'

"Mavi Ekonomi", denizlerimizin veya denizlerden sağlanan kaynak ve hizmetlerin daha iyi idare edilmesini teşvik eden yeni bir kavramdır. Özellikle deniz çevresi ve insan arasındaki yakın bağları vurgulayarak, ekolojik riskleri önemli ölçüde azaltırken, insan refahını ve sosyal eşitliği geliştirmeyi amaçlayan bir modeldir. Bu tanım çerçevesinde "Mavi Ekonomi"yi, yalnızca ekonomik büyümeyi hedef-

leyen ve pazar fırsatlarından ibaret bir mekanizma olarak ele almamak gerekir. O, ekonomi refahı artırmanın yanı sıra iklim değişikliği, kaynakların aşırı tüketimi ve çevre kirliliği gibi insan faaliyetlerinden kaynaklanan risk ve tehditlerin denizler üzerindeki yıkıcı etkilerin hafifletilmesine yardımcı olarak, denizlerden sağlanan kaynak ve hizmetler ile denize dayalı geleneksel yaşam biçimlerinin korunma-

sını ve geliştirilmesini sağlar. Bu doğrultuda "Mavi Ekonomi" ifadesi içindeki "Mavi" kelimesinin "Sürdürülebilir" olarak anlaşılması daha uygun olacaktır. Sonuç olarak; "Mavi Ekonomi" yerine "Mavi Büyüme" terimini kullanarak, bunu bir bütün olarak denizcilik ve ilgili sektörlerde sürdürülebilir büyümeyi desteklemek için geliştirilen uzun vadeli strateji olarak tanımlayabiliriz.

Bu stratejinin önemli ayak-

larından birisi girişimciler için gerekli bilgiyi sağlamak ve erişimini kolaylaştırıcı tedbirler almak olmalıdır. Denizcilik ve ilgili sektörlerle, kamu otoritelerine ve araştırmacılara verileri bulmalarında ve yeni ürün ve hizmetler geliştirmek için bunları daha verimli kullanmalarına yardımcı olmak gereklidir. Bu kapsamda denizcilik enstitüleri ve araştırma merkezleri kurulmalı, eğitim kurumlarında "Mavi Büyüme"





ile ilgili alanlarda eğitim veren programlar açılmalı, bilimsel araştırmalar desteklenmeli, bilgi ve verilerin dağıtımı ve kolay erişimi için ağlar oluşturulmalıdır.

Girişimcilere yatırımları ile ilgili hukuki kesinlik ve güvenceler sağlamak gerekir. "Mavi Büyüme" yatırımları ile ilgili belirsizlikleri ortadan kaldırmak ve deniz ekolojik sistemlerinin sürdürülebilirliğini desteklemek için hukuki altyapı oluşturulmalıdır. Denizlerde faaliyetlerin verimli ve sürdürülebilir bir şekilde yönetilmesini sağlamak için deniz alanlarının kullanımının planlanması yapılmalı, bütünlük kıyı yönetimi ve deniz mekânsal planları hazırlanmalıdır.

Karar vericilere denizlerde olup bitenlerin sağlıklı ve kapsamlı resmini vermek için

bütünlük deniz gözetim sistemleri kurulmalıdır.

Sürdürülebilirlik için yüksek potansiyele sahip su ürünleri yetiştiriciliği, yenilenebilir enerji, atıkların değerlendirilmesi, kıyı ve kruvaziyer turizmi, offshore petrol ve gaz, kısa mesafe deniz taşımacılığı, deniz dibi madenciliği ve deniz biyoteknolojisi gibi sektörlerdeki girişimler desteklenmelidir. Bu sektörlerdeki yatırımların ekonomik büyümeye nasıl daha fazla katkıda bulunabileceği ve sürdürülebilirliği iyileştirirken nasıl daha fazla iş imkânı sağlayabileceği araştırılmalıdır.

Silahlı Kuvvetlerimiz ve Sahil Güvenlik Komutanlığımız denizlerden sağlanan faydanın artması ile doğrusal olarak artan deniz hak ve menfaatlerimizi korumak, açık deniz

ve kıyı alanları ile deniz yetki alanlarında güvenlik ve emniyeti sağlayacak ve 'Denizlerde Alan Farkındalığı'nı artıracak sistemler ve teknolojileri geliştirme ve temine çalışmalıdır. Silahlı Kuvvetler, ihtiyaç duyduğu sistem ve teknolojilerin geliştirilmesi ve üretimi için yurtiçi kaynakları tercih ederek, ayrıca eğitim, haritalama, mesaha, veri toplama, deniz dibi araştırmaları gibi alanlarda "Mavi Büyüme" için destek verebilir.

Bugün mevcut birçok iş alanının yakın gelecekte kaybolacağı çok konuşulan bir konudur. "Mavi Büyüme" kaybolan iş imkânlarının yerine yenilerinin konulabilmesi için önemli bir alandır. Denizler birçok insanımız için iş ve kaynak sağlamaktadır. Balıkçılık, deniz taşımacılığı, enerji

üretimi ve nakli, turizm gibi ekonomik önemi yüksek sektörleri kapsayan "Mavi Büyüme" genç nüfusumuz için yeni iş sahalarının yaratılmasında da belirleyici rol oynayacak ve istihdamı artıracaktır. Gençlerin, çevrenin korunması konusunda duyarlılıkları her geçen gün artmaktadır. Bu duyarlılık "Mavi Büyüme" ile gençlerin severek çalışacakları yeni iş imkânlarına ve toplum refahının artırılmasına katkıda bulunacak bir çabaya dönüştürülebilir.

"Mavi Büyüme" kazanımları, sadece ekonomik alanda kalmayacaktır. Sosyal alanda sağlanacak kazanımlar ile refahın dengeli dağılımı, cinsiyet eşitliğinin temini ve denize dayalı geleneksel yaşam biçimlerinin korunması gibi konularda da gelişmeler kaydedilecektir.

Sonuç olarak; "Mavi Büyüme", deniz çevresinin korunmasını esas alarak, çeşitli denizcilik faaliyetlerinin ayrı ayrı yönetilmesi yerine, sürdürülebilirlik temelli birlikte yönetilmelerinden daha fazla katma değer elde edilebileceği düşüncesine dayanmaktadır. Burada dikkat edilmesi gereken nokta, sadece denizlerimizi korumanın değil, bunu yaparken denizden sağlanan kaynak ve hizmetlerin sürdürülebilir olarak kullanımının sağlanmasının esas alındığıdır. Bu kapsamda yasaklayıcı değil, koruyucu ve düzenleyici bir yaklaşımdır. Eğer "Mavi Büyüme"yi başarabilirsek deniz çevremizi korurken denizlere dayanan gelişmiş bir refah toplumu kurabilir ve bizden sonraki nesillere daha iyi bir gelecek sağlayabiliriz.

Prof. Dr. Erhan Aslanoğlu / Piri Reis Üniversitesi Ekonomi ve Finans Bölümü Öğretim Üyesi

## 'Ulusal Denizcilik Ekonomisi İnovasyon ve Kalkınma Merkezleri oluşturulmalı'

"Mavi Ekonomi" temelde okyanuslar ve buna bağlı denizlerle ilgili her konuyu kapsayan bir büyüklüğü ifade ediyor. Üç tarafı denizlerle çevrili ülkemizin turizmden balıkçılığa, bio-çeşitlilikten ekolojiye, gemi inşaadan deniz ulaşımına, kıyı şehirlerinden enerji ve madencilik kadar birçok alanını ilgilendiren bir konudan bahsediyoruz. Her biriyle ilgili farklı politikalar izlense de bundan sonrası için daha bütünsel ve uzun vadeli bir yaklaşıma ihtiyaç var görünüyor.

Gelecek 10 yıllarda küresel ekonominin değişim ve dönüşümünde iklim değişimi ve sürdürülebilirlik en temel parametreler olacak görünüyor. Mavi ekonominin geleceğine ilişkin temel parametrelerin de bunlar olması gerekiyor. Bu çerçevede, ülkemizde de öncelikle mavi ekonominin tüm bileşenlerini kapsayan 5-10 ve 15 yıllık stratejik planlara ihtiyaç bulunuyor. Bu planlar temelde denizlerimizin etkin bir şekilde korunmasını, denizcilik ile ilgili ekonomik aktivitelerin sürdürülebilir bir şekilde planlanması ve yönetilmesini amaçlamalıdır. Doğru planlama doğru verilerle şekillenebilir. Mavi ekonomi ile ilgili yukarıda bahsedilen her alana ilişkin mevcut verilerin bir araya getirilmesi, derinleştirilmesi, frekansının artırılması ve eksik tüm verilerin oluşturulmasına yönelik TÜİK ile bağlantılı bir denizcilik istatistik merkezi oluşturulması gerekiyor.

Ülkemizde mavi ekono-

minin ilerlemesi için Ulusal Denizcilik Ekonomisi İnovasyon ve Kalkınma Merkezleri oluşturulmalıdır. Denizcilik ile ilgili her alanda yüksek teknolojiyi geliştirmek için Mavi Teknoloji Vadisi oluşturulabilir.

Sağlıklı bir deniz demek yüksek balık stoğuna sahip olmak ve deniz bio-çeşitliliğini korumak demektir. Bu çerçevede, deniz koruma alanları oluşturulması, hem balık çeşitliliği ve stoğunu hem de

deniz bio-çeşitliliğini artıracaktır. Burada elde edilecek bir başarı, ülke olarak daha ucuz ve sağlıklı beslenmemize katkıda bulunurken, ihracat yoluyla da ülke ekonomisine önemli destek sağlayacaktır. Üç tarafı denizlerle çevrili ülkemiz ne yazık ki dünya balık ve su ürünleri pazarında önde gelen ülkeler arasında değildir. Dünya balık ihracatı yıllık 170 milyar doların üzerindedir. Türkiye'nin balık

ihracatı 230 milyon dolar civarındadır. Dünya ihracatında yüzde 1 civarında paya sahip olan Türkiye'nin balık ihracatını yüzde 1 seviyesine yaklaştırması 1,5 milyar dolarlık ilave bir gelir anlamına gelir. Her ülkenin deniz kenarında olmadığını düşünecek olursak Türkiye'nin payının çok daha yüksek olmasını bekleyebiliriz. Bu durum planlı bir deniz koruma alanları ile çok ciddi bir gelir artışı anlamına gelir.



## 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

Bu değişim turizmin gelişmesine de büyük bir ivme verecektir. Önümüzdeki dönemde turizm hareketliliğinin önemli belirleyenlerinden birisinin ekolojik olarak korunan ve sürdürülebilir bölgeler olmasını beklemek yanlış olmayacaktır. Deniz koruma alanlarını eko-turizm aktiviteleri ile birleştirmek turizm potansiyelini daha da artıracaktır. Bu çerçevede hafif macera dediğimiz bisiklet, dağcılık, dalgıçlık gibi faaliyet alanlarının geliştirilmesi, yerel halkla tanışma, yemeklerini tanıma ve öğrenme, bölgesel mimariyi anlama ve öğrenme, yaban hayatı ve florasını izleme gibi turizmi mikro bazlı çeşitlendirme toplam

denize; Geride bekliyenin varmış, aldırma; Görmüyor musun, her yanda hürriyet; Yelken ol, kürek ol, dümen ol, balık ol, su ol; Git gidebildiğin yere.”

ciiddi katkısı oldu. Vatandaşlarımızın bir millet olarak bir çakıl taşıyı vermemek için canımızı verdiğimiz vatanın Van Gölü büyüklüğündeki topraklarını erozyonla sulara kaptırdık. Ormanların taş ocaklarından çektiğini artık uydu görüntüleri söylesin. Derelerin HES'ler yüzünden düştüğü acı durum, “dere ıslahı” adı altında devlet yatırımlarıyla duvarlar arasına sıkıştırılmasının faturası da en son Giresun'da çıktı karsımıza. Tekrar edelim: Bir taşına göz dikenin gözünü oymaya hazırsınız ama kendimiz vatana sahip çıkmıyoruz. Anadolu, her gün uğradığı doğa tahribatı yüzünden artık “Hüzümdolu”.

Ya denizler? Yani mavi vatan?

Akdeniz'in doğusunda ortaya çıkan doğalgaz ve petrol yatakları yüzünden dünyanın tüm sömürgecileri tekrar sınırlarımızda. Biz de bu durum karşısında tüm gücümüzle Doğu Akdeniz'de çıkarlarımızı korumak ve hakkımız olan payı kapturmamak için bir taraftan savunma, bir taraftan proaktif bir politika geliştirme çabası içindeyiz.

Acaba “Mavi Vatan” sadece petrol veya doğalgaz kaynaklarına sahip olunca mı kıymetli? Mavi Vatan, çizdiğimiz sınırlar içindeki “mavi su” anlamına mı geliyor? Mavi vatan için son yıllarda atağa kalktığımızı göre sanki tam olarak böyle anlıyoruz gibi. Dünya ticaretinin halen yüzde 85'inin deniz yoluyla yapıldığı bile bizi uyardırmaya yetmiyor. Denizel biyolojik çeşitlilik mi dediniz?

Yıllar önce GAP projesinin kalbi olan Atatürk Baraj gölüne “kadının statüsünü yükseltme” projesi kapsamında sudak balığı atılacağını duyduğumda, projenin arkasında ülkemizin güzide iş insanlarından birisi olduğunu öğrendim. Bir gazeteci arkadaşım bir görüşme ayarladı ve gidip sudak balığının baraj gölündeki bilinen 31 doğal balık türünü yiyerek tüketeceğini, bu projenin yanlış bilgiler üstüne inşa edildiğini anlattım. O da bana dönüp, “Hoca senin bahsettiğin 31 tür

yi yoğun kullanması, çevre dostu ve sürdürülebilirlik esasında yapılandırılması Çin'in deniz ipek yolunun bir parçası olarak Türkiye ekonomisinin payını artırarak başlangıçta emek yoğun sektörlerde, zaman içerisinde teknoloji yoğun sektörlerde tedarik ve lojistik merkezi olmasına katkıda bulunabilir.

Prof. Dr. Mustafa Sarı / Bandırma Onyedil Eylül Üniversitesi Denizcilik Fakültesi Dekanı

## 'Balıkçılıkta risk yönetimine geçmek belki bir çözüm olabilir'

Vatan kavramı egemenlik kadar özgürlük gibi de gelir bana. Zira vatanın sınırları içinde “egemenlik kayıtsız şartsız milletindir”. Yani vatani olan millet, vatan çatısı altında özgürce kararlar alır. Kendi evlerimiz de öyle değil mi? Kendi çatımızın, duvarlarımızın arasında istediğimiz gibi yaşıyoruz, kendi kararlarımızı kendimiz alıyoruz. Dünyayı dolaşsak da ayaklarımızı uzatarak oturduğumuz

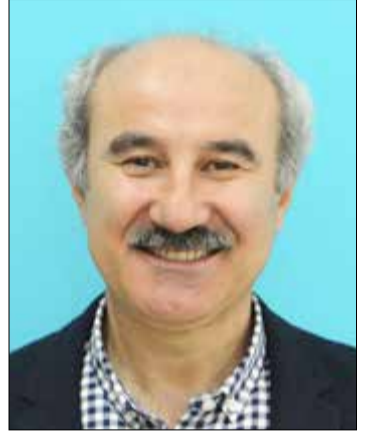
Ne duruyorsun be, at kendini

“Heeeeey!

Ne duruyorsun be, at kendini

Ne duruyorsun be, at kendini

Ne duruyorsun be, at kendini



balık satsan kaç para eder? Sudak balığını ben Avrupa'ya bilmem kaç euro fiyatla satıyorum. Bırakın bu boş işleri!” diye çıkıştı.

Sanırım bu iş insanının reflektif savunması, ülke olarak balıkçılığa bakışımızı simgeliyor. Çünkü heyecanı dorukta bir üniversite öğrencisi olarak adım attığım balıkçılığın eğitim tarafında şimdi profesör olarak çalışmak bahtiyarlığına erişsem de ülkemiz balıkçılığının sorunlarının bu kadar yıldır değişmeden kronikleştiğini üzüldüm. Kendi penceremden gördüklerimi sizinle paylaşmak istiyorum.

Üç tarafı denizlerle çevrili ülkemizde balıkçılığın tarımsal üretim içinde çok önemli bir yerinin olduğunu görüyoruz. Kıyılarımızda yaşamını sürdüren, geliri ülke ortalamasının altında olan kırsal nüfus için küçük teknelerle yapılan küçük ölçekli balıkçılık temel geçim kaynağı olmaya devam etmektedir. Bu bağlamda ülkemizde balıkçılık sektöründe yaklaşık 50 bin kişinin doğrudan, bir bu kadar kişinin de dolaylı olarak istihdam edildiğinin altını çizelim. Diğer bir deyişle balık, fakirin ekmeği. Ancak sayısal olarak baskın olan bu grubun avdan çok az pay alarak, yönetimdeki etkinliğinin çok düşük olduğunu görüyoruz. Ne kimse seslerini duyar, ne sorunlarına çözüm aranır ne de adam yerine konur bu kocaman gurup. Az sayıdaki büyük ölçekli balıkçılık yapan teknelerin ise tam tersine avdan aldıkları payın yüksek olduğunu, balıkçılık yönetiminde de çok etkin olduklarını söylemek mümkün.

# 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-Istanbul-Turkey T: +90 216 446 83 38 F: +90 216 446 83 40

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

Yapılan bütün yasal düzenlemelerde konunun uzmanı akademisyenler aksi görüş bildirirse bile onların dediği olur.

Ekonomik anlamda Türkiye balıkçılığı dediğimizde aslında Karadeniz'in, onun içinde de hamsi balıkçılığının ön plana çıktığını görüyoruz. Zira toplam avın yüzde 70'inin Karadeniz'den, yüzde 25'inin yanı sıra Marmara Denizi ve Ege Denizi'nden, yüzde 5'inin ise Akdeniz'den elde edildiğini görüyoruz. Bugün hemen kıyısında bulunduğumuz Marmara Denizi'nin balıkçılık içindeki payının yüzde 12,5 olması önemli. Zira Marmara Denizi, ülkemizi çevreleyen diğer denizlerin hepsinden daha küçük ve etrafında yoğun yerleşim yerleri ile sanayi tesislerine bağlı olarak daha fazla kirliliğe maruz kalmaktadır. Yıllar itibarıyla avcılık içinde değerli balıkların oranının azaldığını, küçük cüsseli daha az değerli türlerin oranının ise arttığını hepimizin artık fark ettiğini ifade etmek isterim.

Dikkatimi çeken diğer bir husus ise toplam su ürünleri üretimi içinde avcılığın payı yıllar içinde sürekli azalırken, yetiştiriciliğin payı gittikçe artmaktadır. Ben bu verileri şöyle okuyorum: Avcılıkla karşılamadığımız talebi, yetiştiricilik yoluyla karşılamaya çalışıyoruz. Aslında bu durum dünyada da bize benzer. Dünyanın toplam su ürünleri üretimi içinde de avcılık azalırken, yetiştiricilik artış trendinde. Bu da aslında dünyanın ortalama su ürünleri tüketiminin artmadığını, her an düşüş trendine girebileceğini, şimdilik yetiştiricilik yoluyla bu durumun maskelendiği şeklinde yorumlanabilir.

Dünyada kişi başına ortalama balık tüketimi 15 kg civarında seyrediyor. Bizde ise durum neredeyse dünya ortalamasının 1/3'i civarında, yani 5-6 kg mertebesinde. İnsanların gelir seviyesi arttıkça sağlıklı beslenmeye ilgileri artmakta ve bu bağlamda balık tüketimine yöneldikleri bilinen bir eğilim. Ancak bu talebi sadece yetiştiricilikten karşılamamız mümkün olmayacağı da ortada. Bu durumda yapmamız gereken denizlerdeki balık stoklarımızı korumak, mümkünse zenginleştirmek, sürdürülebilirlik prensiplerine göre avlamak. Bunu da balıkçılık sektörünün tüm paydaşlarını, etkin katılımçılık prensiplerini dikkate alarak bir araya getirmek yoluyla yapmak en doğru yol olacaktır. Zira sorunu çözmek için, soruna taraf olanların da katkısını almak, onları da çözümün parçası haline getirmek gerek. Bu bağlamda hem küçük ölçekli

hem endüstriyel balıkçılarımızın karar alma süreçlerine birlikte etkin katılımlarının sağlanması, ülkemiz balıkçılığının yönetilmesinde üniversitelerimizin ürettiği bilimsel bilgiden daha çok yararlanması gerektiğini düşünüyorum. Böylece hem tarımsal üretim içindeki balıkçılığın payını koruyabileceğimizi hem de tüketici taleplerini daha dengeli bir şekilde kar-

şılatabileceğimizi ifade etmek isterim.

Son söz olarak denizleri ve içsularıyla müthiş bir biyolojik zenginliğe sahip olduğumuz halde, bu kaynaklarımızı sürdürülebilirlik prensiplerine göre yönetmediğimiz için hep birlikte çöküşünü seyrediyoruz. Balıkçılığı yönetmekle görevli bürokratlarımızın bunun için çok çalıştıklarını biliyorum ve

görüyorum. Ancak hep kriz yönetiyoruz. Deniz kirlenmiş, balık aşırı avlanmış, balıkçı filosu kontrolsüz artmış, balıkçılığı yönetenlerden şu anda bir mucize bekliyoruz. Bu mümkün değil ve olmayacak. Ancak uzun vadeli, stratejik yönetim planları hazırlayarak, avcılık filosunun sayıca olmasa bile kapasite ve avlama gücü olarak artışını engelleyerek, balıkçıla-

larımızı küçük sübvansiyonlarla avutmak yerine alternatif geçim kaynaklarına yönelmelerini sağlamak, içsulara havza bazlı, denizlerde bütünsel koruma-kullanma dengesini sağlayacak avcılık stratejileri geliştirerek belki kötü gidiş tersine çevirebiliriz. Kısaca krizi yönetmekten vazgeçip, riskleri belirleyerek risk yönetimine geçmek belki bir çözüm olabilir.



## TURKISH SHIPBUILDERS' ASSOCIATION

**GISBİR**  
was established by shipyard owners on 07.07.1971 in Istanbul.

GISBİR is one of the oldest non-governmental organizations in Turkey and representative of the Turkish ship and yacht building, repair and maintenance industry.

Improving the Turkish Shipbuilding Industry, helping the Turkish shipyards to take place in the world market, finding solutions for everyday problems of shipyards through relevant authorities, associations, and organizations, representing the Turkish Shipbuilding Industry in national and international areas are among the missions of GISBİR.

Turkish Shipbuilders' Association (GISBİR) has almost one hundred members and represents vast majority of the industry.

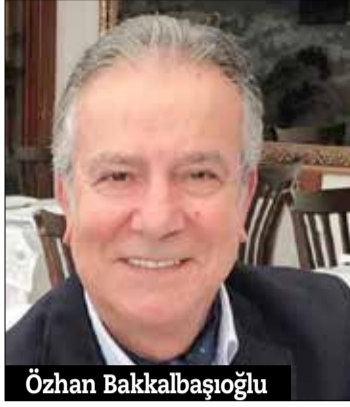
GISBİR is a member of SEA Europe and Council Member of ASEF (Active Shipbuilding Experts' Federation).



**GISBİR**

# 'Uluslararası hukuka göre Doğu Akdeniz'de Yunanistan muhatabımız değil'

**Deniz Kurmay Yarbay (E) Özhan Bakkalbaşıoğlu, Yunanistan'ın emperyalist güçlerin desteğiyle Megola İdeası kapsamında Türkiye'ye karşı olan tutumunu KKTC ve Doğu Akdeniz özelinde değerlendirdi**



Özhan Bakkalbaşıoğlu



Kıbrıs Ada'sı 1877-1878 Osmanlı Rus Savaşı sırasında İngiltere'ye kiralanmıştır. Kıbrıs daha sonra Osmanlı Devleti'nin yıkılması ile yapılan anlaşmalarla İngiltere'nin sömürgesi olmuştur. Ada'ya yerleşen Rum nüfusun giderek artması ve Türk nüfusun ise göç ederek azalması ile denge Rumların lehine gelişmiştir. 1931 yılında Yunanistan'ın teşviki ile ENOSİS kavramı yerleşerek ilk ayaklanma başlamıştır. Buna karşılık Türkler de 1943-1944 yıllarında KATAK (Kıbrıs Adası Türk Azınlığı Kuru mu) adı altında ENOSİS'e karşı örgütlerini kurmuşlardır. 1954 yılında Yunanistan Birleşmiş Milletler (BM)'e Self Determinasyon önerisinde bulunmuş ancak Türkiye itiraz etmiş ve BM öneriyi kabul etmemiştir. Bu tarihten sonra Türklere karşı taciz ve katliamlar hızlanmıştır.

1 Nisan 1955 yılında EOKA örgütü, 1960'da Kıbrıs Cumhuriyeti kurulmuştur.

30 Kasım 1963 yılında Cumhurbaşkanı Makarios, anayasadaki başta cumhurbaşkanı yardımcısının veto hakkının kaldırılması önerisine Türkiye ve ABD karşı çıkınca, Rumlar silaha daha çok sarılarak 21 Aralık 1963 planlı katliamlarına başlamışlardır. 1963 ve 1967 olayları artarak devam edince Türkiye gerekli amfibi gücü olmadığından sadece Hava Kuvvetleri unsurları ile müdahale etmiştir. Bu tarihten sonra özellikle Deniz Kuvvetleri, çıkarma gemileri inşa ederek amfibi alayını kurmuştur.

1970 yılında Yunanistan'daki cunta hükümeti Makarios'un Sovyet Sosyalist Cumhuriyetler Birliği (SSCB)'ne yakınlaşması, bağlantısız devletler liderliğine oynaması ABD'yi ve ENOSİS'in rafa kaldırılması ise cunta yönetimini rahatsız etmiştir. Bunun neticesinde 15 Temmuz 1974'de Makarios devrilmiştir.

Türkiye Londra-Zürich Anlaşması'nın 4'üncü maddesi gereğince garantör devlet olarak ilgili garantör devletlerin beraber hareket etmemesi ile tek başına 20 Temmuz 1974 yılında Kıbrıs Barış Harekâtı'nı yapmıştır. Bu özet tarihsel geçmişten son-

ra, Kıbrıs Ada'sı Türkiye için ne zaman önem kazandı? Osmanlı İmparatorluğu'nun 'Deniz'lere verdiği önem azaldıkça caydırıcı güç olan donanmasının zayıflaması, devlet yöneticilerinin deniz alâka ve menfaatleri üzerindeki kısır görüşleri, başta Ege olmak üzere denizleri kaybettirmiştir. ATATÜRK'ün "Kıbrıs Ada'sına dikkat edin" öngörüsü daha sonraki hükümetler tarafından dikkate alınmamış ve hatta "Bizim Kıbrıs diye bir meselemiz yoktur" diyecek kadar basiretsiz bir politika izlenmiştir.

1974 yılında Başbakan Bülent Ecevit'in"...Kıbrıs'ta tek bir Türk olmasa bile Türkiye için stratejik önemi haizdir" sözü Kıbrıs'ın artık önemli olduğunun bir işaretidir.

Orta Doğu, Doğu Akdeniz ve Süveyş Kanalı'nı kontrol eden ve bölgedeki enerji hatları / kaynakları ile jeopolitik ve jeostratejik bir adadır.

Yunanistan'ın 1829'dan beri haksız toprak kazanımı ile Türkiye'yi adeta bir kısıkaç altına alarak Anadolu'ya hapsedmeye çalışması, Deniz'lere açılmamızı engellemek için asılsız iddialarla zamana oynamaktadır. Son halka Kıbrıs Adası'dır. Burayı kaybettiğimizde kısıkaç tamamlanacak ve Türkiye Kıta Sahaneliği, Münhasır Ekonomik Bölge (MEB) yetki alanları ile Deniz'lerden koparılacaktır. Yunanistan'ı kullanan emperyalist güçlerin bu hayâli büyük bedel ödediğimiz Kıbrıs Barış Harekâtı ile önlenmiştir. Toplumumuz olayı bu yönü ile incelemeli, "ver gitsin" mantığı ile bakmamalıdır.

Harekât Türkiye'nin jeopolitiğini değiştirmiştir. Bu çok önemlidir. Bu nedenle 1974'ten itibaren değişen bu jeopolitik anlayışı destekleyip devam ettirecek deniz gücünü, milli güç unsurları ile destekleyerek caydırıcı bir güç haline gelmiştir. Bu güç bugün Doğu Akdeniz'de politikamızı şekillendirmektedir. Kararlı ve caydırıcı güç olarak Doğu Akdeniz'de deniz alâka ve menfaatlerimiz için bulunuyor ve bu politikamızı devam ettiriyorsak bu 1974'teki Kıbrıs Barış Harekâtı sayesinde. Bunu canı ile ödeyen şehitlerimize minnet borçluyuz, onları bir kere daha saygı ile anı-

yor gazilerimize sağlıklı bir yaşam diliyorum. Bu caydırıcı gücümüz Yunanistan'ı sindirmiş, ortaya çıkan Fransa ise eskiden olduğu gibi bir uçak gemisi gönderip Türkiye'ye geri adım attıracağını sanmıştır. Emperyalist ülkeler hâlâ 1920 koşullarında Türkiye'ye bir dayatma politikası içindedir. Bu politikaları için de Yunanistan'ı kullanmaktadırlar. Uluslararası hukuka göre Doğu Akdeniz'de Yunanistan bizim muhatabımız değildir. Bu nedenle müzakereye girişmek yanlış bir politikadır. Bu ülke, çifte standart siyasi kararlar vermekte ve emperyalist ülkeler bu kararlara ses çıkarmamaktadırlar. Örneğin, İtalya ile yapılan MEB anlaşmasında Adriyatik Denizi'ndeki adaların kıta sahanlığı kısmen kullanılmasına karşın, Rodos ve Girit adaları arası çizilen düz hat, karasuları sınırının oluşması ve bunun üzerinden MEB sınırını tespit etmek gibi bir tutuma girmeleri kabul edilemez bir gerçektir. Bu durum Türkiye'ye sunulmaktadır. Ayrıca uluslararası hakkaniyet çerçevesinde Meis Ada'sı üzerinden Türkiye'yi Deniz'lere kapatmak için yapılan haritalar bir işe yaramaz. Seville Haritası'nı düzenleyen bilim insanının bile sonunda yanlış olduğunu belirtmesi, bu konudaki haklılığımızı ortaya koymaktadır. Zaman içinde yaşanan yanlış dış politikalar ve sorunlarda tarafsız kalan ülkelerin bugün Yunanistan tarafında olduğunu görüyoruz. Ancak buna rağmen Doğu Akdeniz'deki deniz alâka ve menfaatlerimizi korumak zorundayız. Bu, Türkiye'nin Deniz'lere açılmasındaki son şansdır. Avrupa Birliği karasal egemeni Almanya'nın denizlerdeki potansiyeli olarak Fransa'yı görevlendirmesi anlaşılır bir durum değildir. Fransa 18'inci yüzyıldan beri Doğu Akdeniz'de hâkimiyet kurmak için uğraşmaktadır. Bir yerde ABD'nin bölgede alternatifi olmak istemekte; özellikle de Türkiye'nin Afrika ülkelerine olan yakınlaşması Afrika'daki Fransız nüfuz alanını rahatsız etmektedir. Bunun yanı sıra Fransa, Yunanistan'a uçak ve gemi satma peşindedir.

Fransa kumar oynamaktadır.

Kaynakların belirli emperyalist ülkeler tarafından paylaşım düşüncesi hâlâ geçerliliğini koruyor gibi gözükse de 21'inci yüzyılda bölgesel güçlerin değişime uğradığı görmezden gelinmemelidir. Artık bölgede çıkarlarını koruyacak güce erişmiş bir Türkiye vardır. Bize ait haklarımızı savunurken bölgede taraf olan Suudi Arabistan ve Birleşik Arap Emirlikleri gibi kabile devletlerin Yunanistan'a destek vermeleri sorgulanmalıdır. Artık ülkemiz hangi zeminde duracağını belirlemeli ve menfaatleri doğrultusunda müttefiklerini seçmelidir.

Türkiye, Ege ve Doğu Akdeniz'de hakları zorlandığında ve Deniz'lere açılım yolları kısıtlandığında savaşı göze alabilir ve Ege'de coğrafyasını değiştirebilir. Bu hiçbir zaman unutulmamalıdır. Uluslararası eşitlik ve hakkaniyet çerçevesinde haklarımızı korumak için barışı esas alan bir seçenek hâlâ var. Türkiye'nin kısa ve orta vadede yapması gereken adımlar şöyle olmalıdır;

- Aynı Libya ile yaptığımız gibi Orta Doğu ülkeleri ile yapılmış gibi MEB ilan etmelidir.

- Yunanistan'ın kenar kuşak teorisine benzer şekilde, batı ve güney kanatlardan kısıkaç altına alacak üsler zincirini kurmalıdır. Bunlar Libya, Arnavutluk ve Kuzey Kıbrıs Türk Cumhuriyeti'nde deniz ve hava üsleri olmalıdır.

- Bu üsler ile Yunanistan kuvvet yapısında bir değişiklik yapmak zorunda kalacak. Artık sadece Anadolu'dan değil üç taraftan da tehdide maruz kalacağı için bunun ekonomisine ayrı bir yük getireceğini ve bunun sonucunda krizler yaşanabileceği düşünülmelidir.

- Başta Fransa olmak üzere Yunanistan'a destek veren ülkelere, Kıbrıs Barış Harekâtı'nda olduğu gibi bu konudada kararlı ve haklı olduğumuz tüm siyasi platformlarda anlatılmalı ve geri dönüşün olmayacağı harekât alanında gösterilmelidir.

- KKTC'nin artık bağımsız bir devlet olarak tanınması gerekmektedir.

Sonuç olarak; Yunanistan Ege

ve Doğu Akdeniz'de teşebbüsle ön olarak bazı oldubittilerle bazı ada ve adacıkları kendi egemenliğinde göstermek için fiili durum yaratmış; Doğu Akdeniz'deyse kıta sahanlığı dışında hiçbir hakkı olmadığı halde görüşme zeminini zorlamaktadır. Aslında bu şu demektir: Masadan en az kayıpla çıkmak. Türkiye maalesef geçmiş dönemlerde bu konulara eğilmemiş ve meydan Yunanistan'ın inisiyatifine bırakılmıştır. Bu da Deniz'lere olan açılımımızı asgari düzeye getirecek bir durumdur. Türkiye'nin Deniz'lerden kuşatılmasını önlemek bağımsız KKTC ile birlikte olmalıdır. Kıbrıs'ı asla kaybetmememizin gerekli olduğu bir kez daha ortaya çıktı. Güçlü bir deniz gücü ile Mavi Vatan kavramı artık Türkiye'nin vazgeçilmez politikasıdır. Çıkarlarımız Mavi Vatan içindedir. Bu vazgeçilemeyecek kavrama sahip olursak Türkiye'nin önü açıktır. Nasıl Yunanistan'ın denize bile dökülse vazgeçmediği bir ideal, Megola İdeası varsa bizim de Mavi Vatan vazgeçilmez idealimiz olmalıdır. Sadece devlet politikası olarak değil toplumuz da bu konuda eğitilmeli ve bu kavram başta genç nesillere aşılmalıdır. Dolayısıyla bu, bir devlet politikası olarak benimsenmeli ve vazgeçilmez idealimiz olmalıdır.

Denizler üzerindeki hakkaniyetli çözümler iki komşu ülkenin refahı içindir. Artık Yunanistan tarihten ders alarak arkasına aldığı emperyalist güçlerin menfaatleri bittiğinde yine komşu olarak kalacağımızı anlamalıdır. Aksi halde zaman içinde elde ettiklerinden de olma riskini hep düşünmelidirler. Türkiye'nin dikkate alınacak güçlü bir ülke olduğunu unutmamalarını tavsiye ederim.

21'inci yüzyılda Türkiye'nin hedefi Mavi Vatanı sahip çıkmaaktır.

"Deniz'lere hakim olan dünyaya hakim olur". Biz Barbarosların torunlarıyız er veya geç bu miras sözü yerine getirmek tüm Türk milletinin boynunun borcudur.

# ARES

SHIPYARD

NO OBSTACLE CAN  
STAND AGAINST THE  
POWER OF DREAMS

## ARES 85 HERCULES





## A. Gökhan Esin

gesin@arpas-pilotaj.com.tr

**Sonbahar, finansal tarihimizde fırtınaların yaşandığı dönemdir. 1929 (Wall Street Krizi), 1982 (Borç Krizi), 1987-1997 (Asya Krizi), 1998 (Rusya Temerrüt Krizi), 2008 (Küresel Finansal Kriz) örneklenebilir. Kısacası sonbahar tehlikeli...**

Birçok ekonomist bu sonbaharda "V" tipi toparlanmanın yükseliş sürecine gireceğinden bahsediyor. İyi de süreç "W" şeklinde olursa ne olacak? Unutmayalım, "W" tipi bir toparlanmanın ilk hamlesi "V"dir.

Peki, "V" ya da "W" tipinde kuvvetli bir toparlanma için ihtiyaçlarımız nedir? Birçok ekonominin düşüşte olmasının sebeplerinden bir tanesi; düşük enflasyon verisidir. Ülkemiz hariç birçok ekonomi enflasyon hedeflerini aşağı çekiyor, yani enflasyonun yükseleceğine

inançlarını kaybetmişler. Enflasyonun düşük olduğu dönemlerde halk tüketim harcamalarını "fiyat düzeyi" değişmeyeceği beklentisi ile öteler, bu da büyümeyi zora koşar. Düşük enflasyon beklentisi olan ülkeler, bu trendi kırabilmek için sürekli parasal genişleme yapıyor. Amaç tüketimi, talebi artırarak enflasyonu kamçulamak.

### Parasal genişleme nasıl yapılıyor?

Bankalar kredi dağıtığında, vatandaşın mevduatı artar. Vatandaş da artan mevduatı ile harcama yapar. Bu da mevduatın bir bankadan diğerine transferi ile sonlanır. Mevzuat gereği bankalar ellerindeki mevduatın bir kısmını Merkez Bankası'na yatırmak zorundadır (zorunlu karşılık). Merkez Bankası'ndaki rezerv para arttığında, daha fazla kredi verebilir. Bu şekilde harcamalar bir tutar daha artmış olur. Harcamadaki artış, üretimi, istihdamı, kapasite kullanımını yükseltir. Özellikle istihdam artışı, zaman içinde maaşlara da yukarı yönlü baskı yapar.

Tüm ülkelerin para pompaladığı (genişleme yaptığı) bu dönemde enflasyonun tırmanması gerekmesine rağmen düşük enerji fiyatları, pandemi kaynaklı talep azalışı enflasyonun tırmanmasını engelliyor. Bu sebeple geçenlerde FED, faiz artırmayacağını taahhüdünü verdi. Bu taahhüt ile değer kaybeden dolar, yani avro'nun değer kazanması Avrupa bölgesinde dolar bazlı yapılan ithalatın maliyetini aşağı çektiği için enflasyon beklentilerini olumsuz etkiliyor. Gelişmiş ekonomilerdeki durumu kısaca özetledikten sonra ülkemizdeki duruma bakalım.

### Yabancıları engelleyen nedir?

FED, son toplantısında faiz artırmayacağını kesin bir dille anlattı. FED faizi düşük tutacağını taahhüt edince, yatırımcıların riskli ekonomilere yönelmesi gerekirken, hâl böyle olmuyor!

Pandeminin yarattığı belirsizlik yabancıları çekingenleştiriyor. Belirsizlik, ekonomilerin ayakta kalıp kalamayacağı sorularını da beraberinde getirdi.

Özelimizde ise hızlı kredi artışı, mevduat faizinin negatife dönmesi, aktif rasyosu gibi adımlar enflasyon ve kuru yükseltti. Üstüne üstlük, rezerv satışı, yerli yatırımcıya döviz alımlarında ek vergi konulması gibi aksiyonlara rağmen dolarizasyon tırmanınca yabancı yatırımcının endişesi yükseldi. İki mühim endişe var; cari açık ve dolarizasyon. Eğer enflasyon yüksek seyrederse faizler negatif olmaya devam edecek, dolarizasyon tırmanacak. Bu durumda, TL'nin değer kaybedeceğini düşünerek, paralarını TL'de tutmak istemiyorlar. Sonuç olarak; yabancıların yurtiçi piyasadaki payı tarihi düşük seviyelerde dolanıyor.

Diğer bir sorun ise swap işlemlerine getirilen kısıtlama... Bu kısıtlama ile yurtdışı piyasa kontrol edilerek, TL swap piyasası küçülmeye başladı. Ama yabancıların TL'sini hedge etme imkânı ellerinden alınmış oldu.

### TL'ye yönelik hassasiyet var!

Yukarıda da yazdığım gibi en büyük hassasiyet yabancı paraya

olan ihtiyaç. TL'nin değer kaybedeceği algısı oluşmaya başladığı takdirde (reel faiz oranı da pozitif değilse) hem yabancı hem de yerliler TL'den kaçıyor. Reel faizi pozitif yapmak için, ya faiz oranı artırılmalı ya da enflasyon düşürülmeli. Büyümeyi desteklemek için faiz oranının düşmeyeceğini varsayarsak, enflasyona odaklanılması gerektiği açık!

### Enflasyon işin zor kısmı!

Çünkü uzun süredir fiyatlama davranışı sarhoş bir adamın yürüyüşü gibi dengesiz ilerliyor. Maaş artışları, ürünlerin ve hizmetlerin fiyatlarına yapılan zamlar -genelde- çift haneli. Öte taraftan Merkez Bankası'nın enflasyon politikası tek haneli olunca hesap tutmuyor.

Büyüme için yapılan kredi genişlemesi ithalatı artırınca doğan sonuç, cari açığıdır. İşte bu cari açık, kaliteli şekilde finanse edilemeyince problem başlıyor; TL değer kaybediyor, o da enflasyonu tırmandırıyor.

Haliyle enflasyonu kontrol edebilmek için harcamaları kontrol etmek lazım. Harcamaları kısıtlamak, büyümeyi ve refahı olumsuz etkiler. Demek ki hedefimiz ürünü ya da hizmeti daha ucuza mâl etmek olmalı. Hedefe ulaşmak için şirketlerin verimliliğini artırması şart. Aynı maliyet ile daha fazla üretmek gibi... Bu yaklaşım ihracatı da olumlu etkiler, cari açığı da düşürür.

Burada yazılanlar yatırım tavsiyesi değildir.

## Milli dalışçı Meksika'da şampiyon oldu

Dünya rekoru denemesi için Meksika'da hazırlıklarını sürdüren milli serbest dalışçı Fatma Uruk, düzenlenen uluslararası sabit ağırlık çift paletli yarışmada 60 metreye dalarak hem altın madalya kazandı hem de Türkiye rekorunu 50 metreden 60 metreye çekti.

31 yaşındaki sporcu, AIDA'nın (Uluslararası Dalış Geliştirme Birliği) sene içerisinde düzenlediği uluslararası yarışmalardan biri olan ve sabit ağırlık çift paletli ile yapılan dalışta 60 metrelik rekoru ile kadınlarda birinci konuma yükseldi.

Daha önce 50 metre olan Tür-

kiye rekorunu, yarışmada altın madalya elde edebilmek için 60 metreye çeken Uruk, kırıldığı rekor sonrası yaptığı açıklamada, "60 metre derinlikten sanki hiç nefesimi tutmamışım, 20 metreden geliyordum gibi çıkmam dışında sorun yaşamadık. Hakemler biraz şoka gir-

di sadece, ben sakinleştirdim, 'Sorun yok' dedim. Türkiye rekorumuz hayırlı olsun. Ülkece daha iyi dereceleri hak ediyoruz ve alacağız. Zorlu mücadelenin ilk mükâfatını Türkiye rekorunu 60 metre derinliğe çekerek ve böyle bir dönemde uluslararası bir yarışmada, Türkiye'den binlerce kilometre uzakta altın madalya kazanarak elde ettim. Çok mutluyum" şeklinde konuştu.



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

# MarineDeal

October 2020 Issue: 154

Turkish Shipping & Economy Newspaper



## Tide turning on gold and silver?

The price of gold, which rose to USD 2,073 on August 7 had dropped below USD 1,900 as of the end of September. The price of silver posted decreases of up to 10 percent on a daily basis in about the same period. However, according to market players and reports produced by certain banks, the drop in gold and silver prices might be only temporary. Citigroup, one of the world's largest financial institutions, says in its latest commodity outlook report published in late September that gold prices may climb to a new record by the end of the year due to uncertainty created by the upcoming US election.

### Biden's potential win could support silver

Analysts including Aakash Doshi say in the quarterly commodities outlook report that uncertainty over the US election and delays about the outcome may "be under-appreciated by precious metals markets", however also note that historically there hasn't been a clear pattern for gold transactions or price volatility before or after US elections. Analysts at the bank say markets are pricing in the potential for more demand for silver, if Joe Biden wins the U.S. presidential elections and delivers his green infrastructure plan. The report also adds that if US President Donald Trump is re-elected or the outcome is contested, this could be supportive for gold and cause a hike in the gold-to-silver ratio.

### As sharp fluctuations occurred in global markets owing to risks associated with the upcoming US presidential election and the growing numbers of Covid-19 cases worldwide, particularly in Europe, all eyes have turned to commodity prices, especially those of gold and silver

The report states that there is a strong possibility that gold prices will continue to rise over the medium term, as US interest rates remain low and markets make pricing decisions on the assumption that there will not be any rate hikes for several years.

### Gold might hit USD 2275 in 2021

Citi reiterated its earlier forecast that gold will hit another record high of USD 2275 per ounce in 2021. The report also forecast that silver prices might rise to over \$30 over the next 3 to 4 months, and to \$40 over a period of six to 12 months.

Economists list the following factors to be in favor of gold in the period ahead:

- Global liquidity is historical at its most abundant. Interest

rates are also at their lowest level in history

- The world is going through a time of searching for alternatives to the financial system and to existing currencies. Storytelling and speculation on gold prices is much easier than speculating on stocks, bonds, and other commodities.

- A similar episode that occurred about 10 years ago might offer a clue as to the potential course of gold. During the financial global crisis of 2008, when interest rates were cut and liquidity was abundant, gold prices had also risen. The price of gold per ounce rose to \$ 1,920.3 from \$ 680.8 at that time. The availability of liquidity and interest rate cuts that began in the second half of 2008 brought gold to a record in September 2011. Gold had given a 182 percent yield over three years on a dollar basis.

- Currently, global liquidity has become overly abundant due to the pandemic. Interest rates have been dropped to very low, even negative, levels. The price of gold also hit records, but not as much as the amount of higher liquidity and rate cuts.

In a similar vein, investment guru Jim Rogers, who started investing in gold with the global crisis, told Bloomberg HT in an interview in late September that he expected gold to rally further. He said historically, people have always opted for buying silver and gold in times of loss of confidence in cash currency and governments.

## Hempel launches underwater hull inspections with ROVs



Leading global coatings manufacturer Hempel has launched an underwater Hull Inspection service using Remote Operated Vehicles (ROVs), to provide complete hull coating inspections while a vessel is at port or anchorage. The service is being rolled out at key ports across the Asia Pacific region and will be extended to key maritime hubs worldwide in the near future.

Under Hempel's Hull Inspection Service, inspections are conducted by an expert Coatings Advisor operating an ROV which is navigated around the vessel's hull using remote-controlled thrusters. The ROV captures high-resolution video footage and still images of the hull for assessment in real-time.

Klaus Moeller, Group VP, Head of Services, comments, "The ability to utilise remote hull inspections through the deployment of highly sophisticated and purpose-built ROVs is a significant step-change in the ability to create advanced hull maintenance plans. The inspection is conducted by highly trained ROV experts who combine their unique expertise with information on the vessel's trading activity to compile the final report which includes recommendations to optimise hull performance. This provides operators with tangible, accurate and consistent evidence upon which to base their operational decisions, while also providing proof of hull condition for relevant industry authorities."

According to Hempel, using ROVs for hull inspections simplifies the process and allows for more frequent and less costly hull inspections. As no divers are required, inspections can be conducted without the need to shut down vessel systems. This makes it possible to complete hull inspections in two hours or less even alongside cargo loading or discharge.

Christian Ottosen, Group VP, Head of Marine Busi-

ness, commented: "All prudent owners and operators are moving toward evidence-based performance monitoring across all their systems and assets and are utilising a growing range of tools and applications that enable them to understand all of the influencing factors which have the potential to impact vessel performance."

"Hull fouling is a significant contributor to speed loss and at its worst, has the potential to increase engine power requirements by close to 20 percent over five years. Being able to routinely and consistently monitor hull condition between routine dry-dockings with ROVs enables shipowners and operators to implement an appropriate maintenance schedule which optimises vessel performance."

ROV inspections in combination with SHAPE, Hempel's System for Hull and Propeller Efficiency, can deliver unparalleled results for better hull performance by aligning underwater visuals with existing data collection systems.

Hempel's Hull Inspection Service is available in select ports in China and Korea.

Increasingly, shipowners in various segments -from bulk carriers to cruise ships- are looking to LNG-powered vessels to meet the International Maritime Organization's (IMO) environmental regulations that call for ship emissions to be reduced by more than 30% by 2025 from 2008 levels. The IMO rules also target 40% emissions reductions by 2030 and by 70% reductions by 2050.

In addition, the IMO regulations that took effect at the start of this year lowered the sulfur cap on bunker fuel content from 3.5% to 0.5%.

The number of LNG-fueled ships is expected to more than double from less than 400 currently to more than 1,000 by 2030, according to a senior executive at Malaysia's Petronas.

# Korean Register issues cyber security class notation to HHI



The Korean Register has presented Hyundai Heavy Industries (HHI) with the world's first Cyber Security class notation for a very large liquefied petroleum gas (LPG) carrier.

The presentation took place at KR's Headquarters in Busan on 18 September, in the presence of representatives from Hyundai LNG Shipping HHI and

Korea Shipbuilding & Offshore Engineering (KSOE).

Hyundai LNG Shipping is the owner of the very large LPG carrier built by HHI which is scheduled for delivery in late September. KR granted the notation after completing successful document and field inspections, which included Kongsberg Maritime's ship alarm and monitoring system and Hyundai Global Services integrated smart ship solution.

This is the first time the KR cyber security notation has been awarded to a very large LPG carrier. The notation is issued to newbuilding ships that have successfully passed 49 inspection items in a total of 12 categories, including risk and asset management, cyber incident response and recovery.

The four companies have been collaborating on joint research and developments for the past eight months, while working to apply and verify KR's cyber security Rules for newbuilding ships. HHI and KSOE have built a cyber security network encompassing the main systems, conducting risk assessment and vulnerability diagnosis for cyber security threats and KR has carried out and completed cyber security inspections across the network. As part of the comprehensive technological testing, KR conducted its first MITRE ATT&CK- based penetration test to verify the safety of the cyber security system.

Lee Hyung Chul, Chairman and CEO of KR said at the presentation event: "The success of this joint research has enhanced our excellent cyber security technology status around the world. KR will continue to strengthen its global cyber security leadership, and will work to increase its unrivalled expertise and widen its certification capabilities.

"We are very pleased to secure the cyber security notation from KR which offers the highest standard of certification capabilities worldwide. Ship cyber security risk management is a top priority, and we will continue to proactively ensure our practices and processes offer the highest level of protection," stated Choi Jang-pal, Head of Business Operation Division, HLS said.

"Through our collaboration with KSOE, we will continue to procure preemptive technology and to build smart ships with industry-leading differentiated cyber security systems, in today's world, we must deliver ships which are fully certified for maritime cyber security," added Mr. KIM Jae-eul, HHI Executive Vice President, CTO.

Newbuilding vessels increasingly need cyber security notation as the application of digital technologies such as advanced automation and integrated control systems become more common, in addition, the International Maritime Organization is expected to strengthen its demands for cyber security risk management as of 2021.

## 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

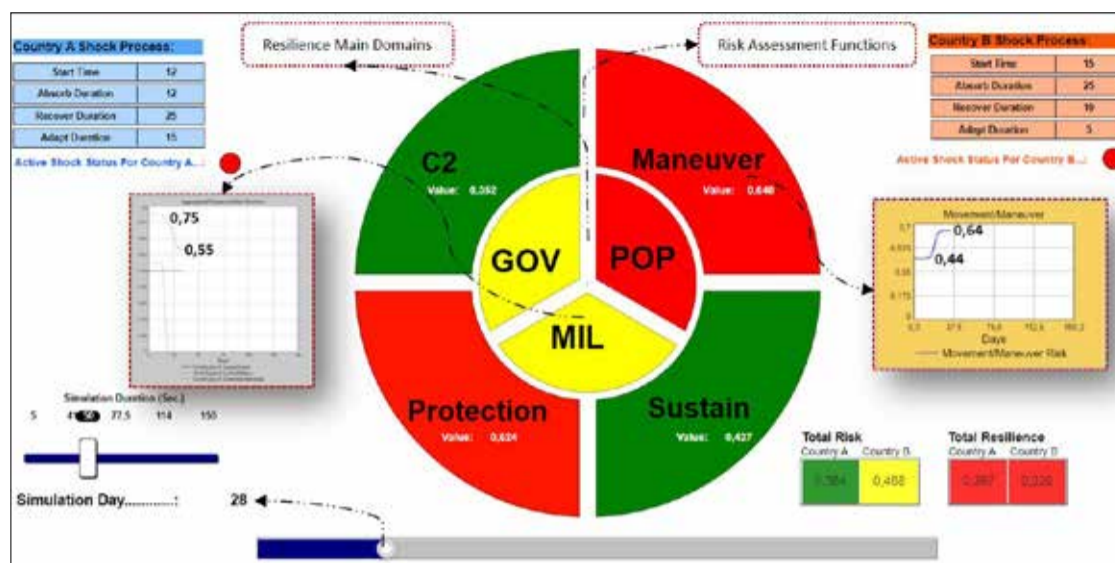


# STM expands its exports to NATO with ThinkTech

STM ThinkTech, Turkey's first technology-based think tank, is scheduled to export its products to NATO for the third time this coming December.

The contract for this third project covers the new version of the NATO Resilience Decision Support Model developed by the company to assist NATO's decision-making processes when faced with strategic shocks, such as pandemics, electricity blackouts, cyber-attacks and large migratory movements of people. STM is to develop an aggregated model that will assess the integrated resilience of eight NATO countries through open source strategic shock data as part of the project, which is scheduled to be completed in December.

The contract for the third project related to the Resilience Decision Support Model, developed indigenously for NATO by ThinkTech was signed in August 2020. The new model, known as the NATO SHAPE Aggregated Resilience Decision Support Model, analyses the



effects of large-scale complex problems in support of decision-makers, and will be used to make an integrated resilience assessment of eight countries, to be delivered to NATO on 31 December 2020.

The Aggregated Resilience Decision Support Model focuses on the sustain-

ability of aggregated resilience capacity, and analyses the strategic effects of, and the critical changes resulting from, such events as pandemic, electricity blackout, big human movements and cyber-attacks, and their possible consequences on both civilian and military systems.

With the developed model, the effects of different types of strategic shocks in various fields, such as energy, transportation and communication, as well as possible risks, can be analysed for specific scenarios. This entire process provides NATO with decision support

to be made at a strategic level, and facilitates decision-making authorities in their choice of the steps to be taken and the measures they can take.

In a Request for Information Document published by NATO Allied Command Transformation (ACT) in August 2018, solution proposals were sought related to the "assessment of NATO's resilience capacity" problem. The solution approach and methodology provided by STM was accepted by ACT, and after the first contract was signed in October 2019, the first prototype model was completed and delivered to NATO ACT. A second contract was signed with STM in February 2020 for the upgraded version of the first model, which was successfully run in a NATO-wide online workshop on 21 April, 2020. For this latest model, to be developed as part of the third project, data collected from open sources regarding strategic shocks will be processed using various machine learning algorithms.

## IUMI raises concerns over increased accumulation risk

The impact of Covid-19 has forced many yacht owners to return their vessels to their home port or to a local yard for maintenance. Whilst this is positive in terms of vessel up-keep, the growing accumulation of high-value yachts in a single location is increasing the risk of a major claim-particularly if hot-work is being performed where many yachts are gathered.



ity as passengers and crew had plugged-in a large number of personal devices to charge for the next day".

Conversely, lithium-ion batteries have the potential for a more positive impact:

"New technologies such as lithium-ion batteries are being fitted to an increasing number of ferries, fishing vessels and offshore supply craft. Battery powered fast ferries, tankers and ro-pax vessels will shortly be in commission. This is a very positive step in terms of containing environmental emissions. This was discussed today during the conference."

Aside from increased fire and accumulation risk, the sector is also suffering from a reduction in overall underwriting capacity. The first half of 2020 saw a radical exit from the yacht underwriting sector and this has impacted the US \$ 250k-US \$ 2 million coastal yacht market in particular. Some underwriters are going as far as saying that some yachts will fail to find suitable cover in the future.

IUMI is encouraging close cooperation between the smaller craft industry, classification societies and marine underwriters to help mitigate these growing risks and ensure they remain insurable.

Speaking at the International Union of Marine Insurance (IUMI) annual conference, Anneke Kooiman, Chairperson of the Inland Hull, Fishing and Yachts Committee said: "Travel and trade restrictions resulting from the coronavirus pandemic means we are seeing greater concentrations of smaller craft such as river cruise vessels, barges and yachts in marinas and ports. With many vessels tied-up alongside each other, we are concerned that an on-board incident, such as a fire, could quickly spread from one hull to another. The result could be catastrophic for the yacht and inland hull insurance sector."

Kooiman highlighted a large number of fires that have affected high-value yachts over the past 12 months where they were either lying in drydock or harbour. She points to the increasing use of lithium-ion batteries to charge devices as one of the possible causes:

"There have been recent cases of catastrophic fires on board commercial and pleasure vessels where it is thought that the cause could have been an overload of lithium-ion battery charging activ-

smm-hamburg.com  
the leading international maritime trade fair

**SMM**

**driving the maritime transition**  
2-5 feb 2021  
hamburg

see what makes SMM the #1  
smm-hamburg.com/trailer

Hamburg Messe + Congress

twitter.com/SMMfair #SMMfair  
facebook.com/SMMfair  
youtube.com/SMMfair

# World's first LNG-powered very large containership delivered



Two Rapid Intervention and Diving Training boats built at the Desan Shipyard - owned by the Kaptanoğlu Group - boasting a high local and national input rate of 71 percent, have joined the Turkish Armed Forces (TSK).

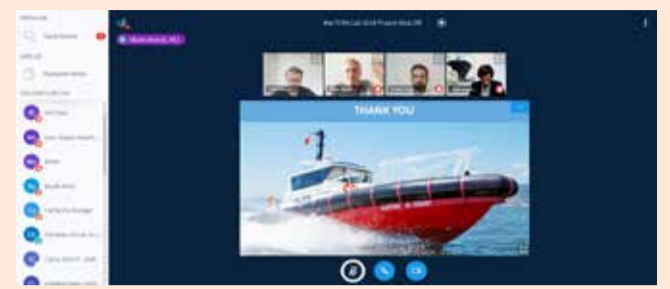
The first steel cutting ceremony for the boats had taken place in October 2018. They were delivered in an official ceremony to the Turkish Navy on 23 August 2020. 71 percent of all the resources employed in the project has been locally acquired or produced,

including the boats' software and tech systems. The shaft and propellers of the boats were 100% locally produced, which were also the first shaft and propeller systems to be classed by the Turkish Lloyd.

The pressure chambers in the rescue and diving training boats, designed in the format of 4+2 chambers, were completely developed and designed by Turkish engineers. The project is also historic in the sense that it has become the first project where all of the vessels

that were built as part of it were built and delivered at the same time.

The historical project's shaft and propeller systems, its rudder system, diesel generators, acoustic monitoring and capture system, ship information distribution system, air compressors, constant pressure chambers, diving panels, main distribution table, boat control and monitoring systems, as well as fire detection systems were produced with 100 percent domestic resources.



## Work plan laid out for AUTOPLAN

A kick-off meeting to plan out the Automatic Navigation Assistance System for Planing and Semi-planing Crafts (AUTOPLAN) project, funded by TÜBİTAK of Turkey, Germany and the European Union, on 10 September.

Present at the meeting were representatives of project partners and consultants including Uzmar Shipyard (Project Coordinator-Turkey), Technical University of Berlin (Germany), Friendship Systems AG (Germany), OES-Offshore Engineering Solutions Inc. (Turkey), Mersin University (Consultant-Turkey), SVA Potsdam (Germany) and Piri Reis University (Consultant-Turkey).

A work plan for the project was agreed upon at the end of a very fruitful session. With the project, a more efficient and environmentally friendly high-speed planing boat will be designed. As

part of the project, an intelligent navigation assistance (INA) system will also be developed for increasing the operational safety of planing boats through autonomous situational awareness. The project will look into integrating Autonomous systems to increase safety and comfort while reducing the impact of the human factor in marine accidents. After numerical simulations and model tests for validation, an optimized prototype boat will be built, followed by extensive trials at sea.

This project is funded by the German Federal Ministry for Economic Affairs and Energy and TÜBİTAK Turkey as part of the MarTERA (Maritime and Marine Technologies for a New Era) initiative, an ERA-NET Cofund supported by European Union's Horizon 2020 research and innovation programme.



## 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





**90 Years at sea**

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

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



## Serter Tuçaltan

Dz. Kurmay Albay (E)

### Açık kaynaklara yansayan haberler ve siyasetçilerin açıklamaları bakımından eylül ayı oldukça hareketli geçti

ABD inisiyatifinde gerçekleştirilen BAE-Bahreyn-İsrail Normalleşme Anlaşması, Doğu Akdeniz Gaz Forumu'nu Bölgesel bir kuruluşa dönüştüren Anlaşma'nın imzalanması, Fransa Cumhurbaşkanı'nın Türkçe olarak yayınladığı mesaj, Atina'daki Alman Büyükelçisi'nin demeci, Sarrac'ın ekim sonunda görevinden ayrılacağını duyurması, Dışişleri Bakanlığı Sözcüsü'nün (Kıbrıs konusunda) Federasyonla ilgili açıklaması eylül ayının öne çıkan gelişmeleriydi.

#### BAE-Bahreyn-İsrail Normalleşme Anlaşması

İsrail,BAE ve Bahreyn arasında "ilişkilerin normalleştirilmesi"ne yönelik anlaşmalar 15 Eylül 2020 tarihinde ABD'de imzalandı. İmza töreninde ABD Başkanı yakında 5 veya 6 ülkenin daha İsrail ile normalleşme anlaşması imzalayabileceğini söyledi.

Bu kapsamda Mısır (1979) ve Ürdün'den (1994) sonra İsrail ile normalleşme sürecini başlatan BAE ve Bahreyn'in ardından Sudan, Umman, Kuveyt, Suudi Arabistan gibi ülkelerin de yakın zamanda sürece dâhil olabileceği yorumları yapılıyor.

ABD bu Anlaşma ile;

- Orta Doğu ve Körfez'de İran karşıtı cepheyi birleştirmeyi,
- Arap cephesini Şii ve Şii bloklara ve İsrail dostu veya karşıtı olarak bölmeyi,

- Filistin meselesini geri plana iterek destekçi sayısını ve etkinliğini azaltmayı,

- Orta Doğu için geliştirdiği Barış Planına destek sağlamayı ve nihayetinde İsrail'in güvencisine katkı sağlamayı hedefliyor.

ABD'nin bu anlaşmanın genişlemesinden sağlayacağı bir başka fayda ise Süveyş, Kızıldeniz ve Körfez Bölgeleri'ndeki etkinliğini ve bölgedeki deniz ulaşım hatları üzerindeki baskısını artırarak başta Çin için hayati olan Körfez hattını kontrol etmek olacaktır.

ABD'nin sonraki adımının ise Anlaşma'ya katılan tarafları Doğu Akdeniz Gaz Forumu ile irtibatlandırmak olacağı düşünülmeli. Anlaşma'nın Türkiye karşıtı Yunanistan-GKRY-İsrail eksenini bakımından da sonuçları olma potansiyeli oldukça yüksek.

#### Doğu Akdeniz Gaz Forumu (DAGF) Anlaşması

16 Ocak 2020 tarihinde Kahire'de DAGF'nin kuruluş tüzüğünü imzalayan 7 bölge ülkesinden/yönetiminden 6'sı bu kez 22 Eylül 2020 tarihinde Forum'u bölgesel bir kuruluşa dönüştüren anlaşmaya yine Kahire'de imza attılar. Filistin'in imzacılar arasında olmaması dikkat çekti.

İmza sürecinin ardından Forum Fransa'nın da katılmayı talep ettiği, ABD'nin ve AB'nin daimi gözlemci statüsünde olacağı ve AB'nin çalışmalarını 2 yıl boyunca finanse edeceği önemli destek gören uluslararası bölgesel bir örgüt haline gelmiş oldu.

Doğu Akdeniz Gaz Forumu'na iki açıdan bakılması önem arz ediyor.

İlki, GKRY-Yunanistan bakış açısı. Bu bakış açısı Forum'u Doğu Akdeniz'deki deniz yetki alanları sınırlandırması konusunda GKRY-Yunanistan tezlerini destekleyecek, Türkiye üzerinde etki yaratabilecek ve Türkiye'yi yalnızlaştırarak bir oluşum olarak görüyor.

Diğer bakış açısı ise ABD'ye yönelik. ABD enerji politikaları kapsamında Avrupa'nın kuzeyinde Ukrayna'yı devre dışı bırakan, Avrupa'nın RF'ye bağımlılığını artıracak Kuzey Akım-2 projesini engellemeye çalışıyor. Bu nedenle, Avrupa'nın güneyinde de bölgesel bir doğalgaz piyasası yaratabilecek inisiyatifleri destekliyor, Rusya'nın bölgedeki enerji kaynakları üzerindeki etkisini azaltmak üzere "DAGF"yi stratejik bir fırsat olarak görüyor.

Her iki bakış açısı da Türkiye ve KKTC aleyhine gelişiyor. Türkiye ve KKTC için kendilerini dışlayan DAGF veya Yunanistan-GKRY-Mısır-İsrail-ABD-Fransa bloğu gibi oluşumları dengeleyebilecek uluslararası işbirliği fırsatlarını yaratmak mecburiyetini doğuruyor.

#### Fransa Cumhurbaşkanı'nın mesajı

Macron, 19 Eylül tarihinde yayınladığı mesajda Korsika'da yapılan Med7 toplantısına atıfta bulunarak, "Ajaccio'da, Türkiye'ye net bir mesaj gönderdik: İyi niyetli, naiflik olmaksızın sorumlu bir diyalogu yeniden açalım. Bu çağrı bundan böyle Avrupa Parlamentosu'nun da çağrısı. Görünüşe göre de işitilmiş. İlerleyelim." ifadelerini kullandı.

Macron'un mesajında iki konu dikkat çekiyor. İlki; mesajın içeriği. İkincisi ise; kendi dilini kullanma konusunda önemli hassasiyeti bulunan Fransa Cumhurbaşkanı'nın mesajının Fransızca'nın yanı sıra Türkçe olarak da yayımlanması.

Mesajın içeriğinin Korsika'daki toplantı sonrasında yayımlanan ortak bildirme ve açıklamalarla birlikte yorumlanması gerekiyor.

Hatırlanacağı üzere Korsika'da açıklanan ortak bildirmede;

- 7 AB ülkesinin egemenlik hakları ihlâl edilen ve Türkiye'nin agresif eylemleriyle karşılaşan "GKRY" ve Yunanistan'a destek ve dayanışmalarını yineledikleri,

- Türkiye ile diyaloga geçilmesinde ilerleme sağlanamaması ve Türkiye'nin tek taraflı faaliyetlerini sonlandırmaması halinde, AB'nin 01-02 Ekim'deki AB Liderler Zirvesi'nde ilave kısıtlayıcı tedbirler geliştirmeye hazır olduğu ifadeleri yer almış,

- Yunanistan Başbakanı da, Türkiye'nin tartışmalı alanlarda doğalgaz arama faaliyetlerini sonlandırmak için ay sonuna kadar vakti olduğunu söylemişti.

Bununla birlikte Korsika Toplantısı sonucunda İspanya ve İtalya'nın Fransa'ya nazaran Türkiye ile diyalogu önceleyen Almanya'ya daha yakın bir tutum izledikleri, Malta ve Portekiz'in de bu tutumu desteklediği, dolayısıyla Fransa'nın arzu ettiği sert mesajları sonuç bildirgesine yansıtamadığı yorumları yapılmıştı.

Bu yorumlara rağmen Macron'un açıklamasında kullandığı üslup ile daha önceki demeçleri ve attığı adımlar ile sonuç aldığı ifade etme çabasında bir tarz sergilediğini söylemek gerekiyor.

Mesajın Türkçe olarak yayımlanmasının gerekçesi de bu düşüncenin Türk kamuoyuna doğrudan iletilmesi maksadına yönelik.

Sonuç olarak Macron'un mesajı nezaketten uzak ve maksatlı.

Öte yandan Macron, MED7 sonrasında oluşturduğu ortam ile AB liderliği konusunda Almanya'ya da bir mesaj iletiyor. Mesajının "Avrupa Parlamentosunun da çağrısı" olduğunun belirtilmesi bunu işaret ediyor.

#### Almanya'nın Atina Büyükelçisi'nin demeci

Macron'un sosyal medya mesajı ile aynı gün açık kaynaklara yansayan bir başka açıklama ise Almanya'nın Atina Büyükelçisi tarafından yapıldı.

Yunanistan Parlamentosu'nda konuşan Alman Büyükelçi konuşmasında, "Karşımızda zor bir komşu var. Bu bir sorun. Çünkü sadece Türkiye değil başka bir zorlu komşu olan Rusya da var. Türkiye'yi ikna etmek zorundayız. Mesele nasıl ikna edeceğimiz. Bence doğru cevap havuç ve sopa yaklaşımı. AB Konseyi çok yakında Türkiye'ye sopasını gösterecek" ifadelerini kullandı.

Bu açıklama da nezaket ve diplomatik teamüllerden uzak. Benzer bir açıklamanın daha önce AB Konsey Başkanı tarafından da yapıldığı, AP'nin 17 Eylül tarihinde Türkiye'nin bölgedeki faaliyetlerini

# Geri adım atılmaması önem arz ediyor

kinayarak "GKRY" ve Yunanistan'la dayanışma içinde olduğunu açıkladığı dikkate alındığında, AB'nin 1-2 Ekim tarihlerinde yapılacak AB Liderler Zirvesi'nde Türkiye'ye karşı bazı adımlar atılması yönünde kararlar alması sürpriz olmayacak.

Fransa'nın başını çektiği grubun etkili tedbirlerin alınmasını savunduğu, Almanya'nın ise daha düşük seviyeli bir süreç için çalıştığı biliniyor. Bu anlamda kararların içeriği AB cephesinde Almanya ve Fransa'dan hangisinin daha etkin olduğunu da gösterecek.

#### Libya Başkanlık Konseyi Başkanı Serrac'ın görevinden ayrılacağına yönelik açıklaması

Libya'da, ülkenin doğusunda ve batısındaki yönetim birimlerini birleştirmek ve seçim sürecini oluşturmak için yeni bir yapı üzerindeki çalışmaların yürütüldüğü süreçte 16 Eylül tarihinde Serrac, ekim ayının sonuna kadar görevi bırakmak istediğini açıkladı.

Serrac'ın açıklaması 6-10 Eylül tarihleri arasında ülkenin doğu ve batısındaki siyasi tarafların Fas'ta yaptıkları ve ülkedeki üst düzey kurumlara getirilecek isimlerin atama kriterleri hakkında uzlaşma vardıkları "Libya Diyalogu" görüşmelerinden sonra, bu görüşmelerde belirlenen hususların uygulama usullerinin tespit edileceği eylül ayı sonundaki toplantının öncesinde yapıldı.

Tobruk'taki Hafter yanlısı geçici hükümetin de istifa dilekçesini Tobruk Temsilciler Meclisi'ne sunduğu mevcut durumda açık kaynaklarda Serrac'ın görevden ayrılma kararının yeni süreçte rol almak maksadına yönelik olduğu yorumlarının yanı sıra istifanın UMH içindeki anlaşmazlıkların bir sonucu olduğu değerlendirilmelerine de yer verildi.

Libya'da ekim başında BM ve Almanya tarafından yeni bir Libya Zirvesi yapılmasının planlandığı, Fransa'nın ise Hafter ve Serrac'ı aynı masada buluşturmak için girişimlerde bulunduğu biliniyor.

Serrac'ın istifa sürecinin UMH'yi zayıflatabileceği görüşlerinin de dillendirildiği mevcut durumda Türk Dışişleri Bakanı Serrac'a atfen, "Libya'da her iki tarafın mutabakatı ile seçime gidildiği takdirde, fedakârlık yaparak istifa edebileceğini ifade etti. Yoksa bugünden bir istifa söz konusu değil." Açıklamasını yaptı.

Gerek Fransa'nın UMH'ye yönelik girişimleri, gerek ekim başındaki yeni Libya Zirvesi ve gerekse Libya'daki seçim sürecinin Türkiye açısından çok doğru şekilde yönetilmesine ihtiyaç var. Bu maksatla yetkililerin Libya'da Rusya ile Astana benzeri bir sürecin yürütülmesi ve Mısır'ın da bu sürece dâhil edilmesini dikkate alması gerekiyor.

Dışişleri Bakanlığı Sözcüsü'nün Kıbrıs'ta federasyon açıklaması BM Genel Sekreteri 16 Eylül tarihinde KKTC'deki seçimlerin tamamlanmasının ardından garantörler ve tarafların katılımıyla siyasi süreci yeniden başlatmayı planladığını açıkladı.

Akabinde Dışişleri Bakanlığı Sözcüsü, Türk tarafının federasyonla ilgili konuşacak bir şeyi olmadığını, artık Ada'daki gerçekler ve egemen eşitlik temelinde bir çözümün konuşulmasının zamanının geldiğini söyledi.

Açıklamasında 2017'deki Crans Montana sürecine atıfta bulunan Sözcü, 2017 sürecinin başarısızlık nedeninin Rum tarafı olduğunu vurguladı.

Gelişmelerin yakın gelecekte yeni bir müzakere süreci için hazır yapıldığına işaret ettiği mevcut durumda Sözcü'nün açıklamaları Türkiye'nin başlangıç pozisyonunu gösteriyor.

Rum tarafı ise bilinen tutumunu sürdürüyor. "Tehdit altında müzakere yapamayız." tezini gündeme taşırken daha masaya oturmadan güvenlik ve garantiler konusunu tartışmaya açmaya çalışıyor.

Muhtemel bir müzakere sürecinde Türk yetkililerin;

- Kıbrıs'ta en iyi ve akılcı çözümün mevcut durumun idamesi olduğu geçiğinden hareketle KKTC'nin tanınmasını sağlayacak, bu durumu idame edecek bir strateji çerçevesinde hareket etmesi,

- Daha önce Annan Planı gibi son derece aleyhimize hususları içeren bir çözüm önerisinin dahi GKRY tarafından kabul edilmediğini unutmaması,

- GKRY ve Yunanistan tarafının AB ile birlikte Crans-Montana sürecinde izledikleri aşındırıcı tutumu hatırlatması,

- Sorunların ayrıştırılmasına müsaade etmemesi,

- Masada AB gibi üçüncü tarafların yer bulmasına izin vermeme si gerekiyor.

Ada'da iki eşit ve egemen devlet, Türkiye'nin etkin ve fiili garantörlüğü, Ada'daki Türk askeri varlığının sürdürülmesi, Kıbrıs Türk Halkı'nın Ada çevresindeki ekonomik haklarının teslim edilmesi parametrelerinin Türk tarafının olmaz ise olmaz koşulları olduğunun açıkça ifade edilmesi ve buradan geri adım atılmaması önem arz ediyor.

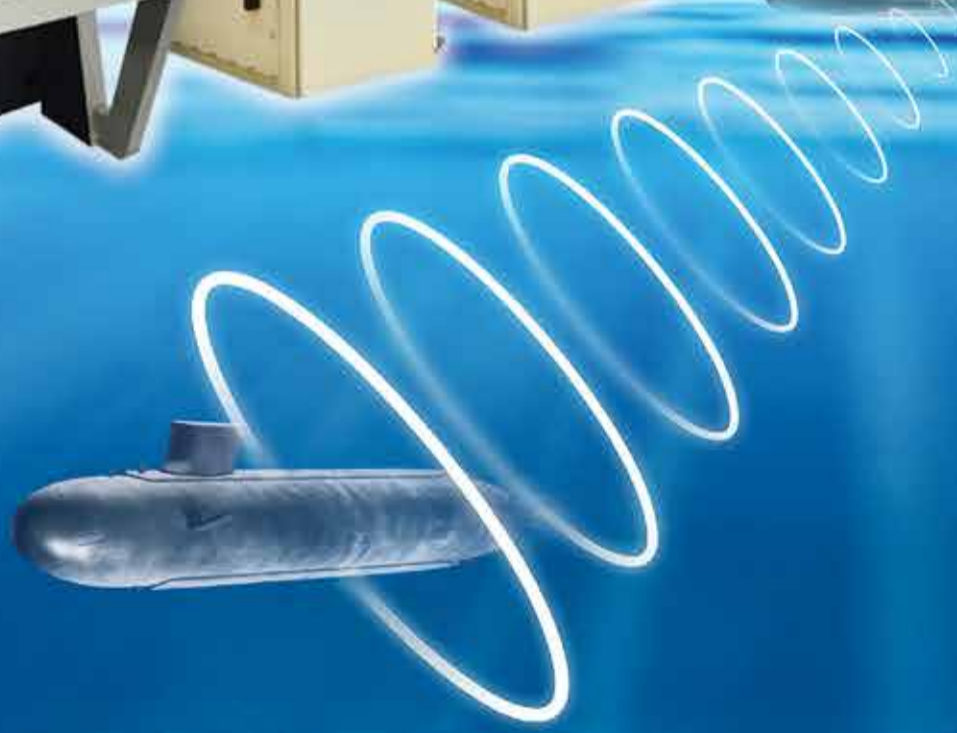
#### Sonuç

Gelişmeler ekim ayında başta Doğu Akdeniz, Ege ve Libya eksenli faaliyetlerde, bu ay gündemimize almadığımız Suriye'nin kuzeyindeki Kürt gruplar arasındaki anlaşma sürecinde ve bu sürece PYD/PKK/SDG/YPG'nin dâhil edilmesi çalışmalarında önemli ilerlemeler yaşanacağını, Karadeniz'deki ABD-Rusya gerginliğinin artarak devam edeceğini, Kıbrıs görüşmeleri kapsamında KKTC'deki seçim süreci sonrasında hareketlenme olacağını gösteriyor.

Mevcut durum Türkiye'nin yoğunlukla askeri güç ile idame ettiği dış siyasetinde diplomasi kartını da hassasiyet ve etkinlikle kullanmasını dikte ediyor.



aselsan  
FERSAH



# FERSAH

KARINAYA MONTELI  
DENİZALTI SAVUNMA HARBİ SONARI



Güven Veren Teknoloji

**aselsan**



ASELSAN Türk Silahı Kuvvetlerini Güçlendirme Vakfı'nın bir kuruluşudur.

# Savunma sanayi Güney Asya'ya sefer düzenliyor

Türk savunma sanayisinin dünya pazarlarında daha etkin yer alması ve yeni fırsatlara ulaşması için düzenlenen Defence Port Turkey Fuarı, bu yıl 6'ncı kez kapılarını "Defence Port Turkey-Güney Asya" olarak açacak. Pakistan, Bangladeş ve Afganistan'dan askeri heyetlerinin katılacağı fuarda, heyetler ve firmalar video konferans yöntemiyle bir araya gelecekler. Capital Exhibition, katılımı beklenen askeri heyet sayısının 80'in üzerinde olduğunu bildirdi. Capital Exhibition Başkanı Hakan Kurt, Türk savunma sanayisinin son dönemde gösterdiği gelişimin ihracat performansına da yansıdığına işaret ederek, "Sadece ASELSAN, Pakistan'da 26 yılda 1 milyar doların üzerinde satış gerçekleştirmiş. Pakistan'a yönelik Atak helikopteri, 4 adet MİLGEM projeleri mevcut. Bangladeş'te ROKETSAN ile Otokar'ın tamamlanan ve devam eden projeleri var. Pakistan,



Bangladeş ve Afganistan, Türkiye için çok sıcak savunma sanayisi pazarları.

Çeşitli işbirliği fırsatları var. Hedefimiz bu 3 ülkeye önümüzdeki 10 yılda

5 milyar dolarlık savunma sanayisi ihracatı gerçekleştirilmesini sağla-

mak. Bu hedef çok rahatlıkla gerçekleştirilebilir. Özellikle deniz projeleri Pakistan ve Bangladeş'te öne çıkıyor," dedi.

Güney Asya'nın önemli devlet ve askeri yetkililerini bir araya getirecek oturumlarda, ülkelerin askeri temsilcileri konu başlıkları ile ilgili olarak genel tedarik ve lojistik planlarını da açıklayacaklar.

"Güney Asya'da Yeni Jenerasyon Kara Kuvvetleri" isimli webinarlar, 26 Ekim 2020 günü Türkiye saati ile 10.00'da gerçekleştirilecek.


"Güney Asya'da Deniz Gücü ve Gelecek Planları" webinarında ise 27 Ekim 2020 günü Türkiye saati ile 10.00'da yapılacak.

"Güney Asya'da Hava Savunma Stratejileri"nin konuşulacağı webinar 28 Ekim 2020 günü Türkiye saati ile 10.00'da konuşulacak.

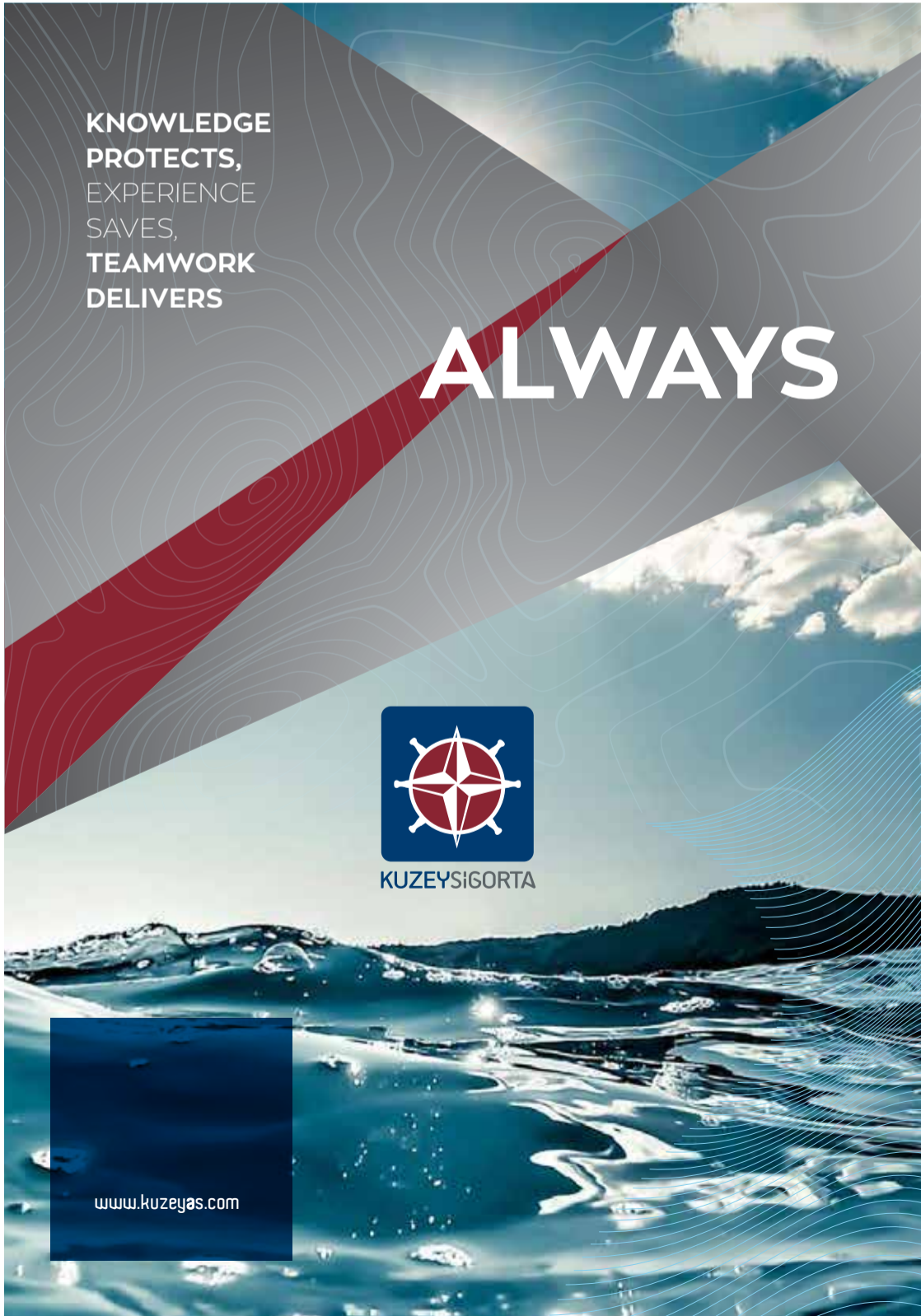
Fuarda 500'ün üzerinde iş görüşmesi planlanıyor.

KNOWLEDGE  
PROTECTS,  
EXPERIENCE  
SAVES,  
TEAMWORK  
DELIVERS

# ALWAYS



**KUZEYSIGORTA**



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

## ZAHA, suda kendini düzeltme testini geçti



Türk Deniz Kuvvetlerine bağlı Amfibi Deniz Piyadelerinin ihtiyaçlarını karşılamak için FNSS tarafından özel olarak geliştirilen Zırhlı Amfibi Hücum Aracı ZAHA'nın mühendislik doğrulama faaliyetlerinde önemli bir aşama olan kendini düzeltme testi, suya indirilmesinin ardından başarıyla tamamlandı.

ZAHA'lar zorlu hava koşullarında denizde alabora olması durumunda, içerisinde bulunan mürettebata zarar vermeden ve ilave bir sistem kullanmadan kendini döndürme özelliğine sahip.

Bu test ile doğrulama faaliyetleri tamamlanan ZAHA'nın, kalifikasyon testlerine başlanıyor.

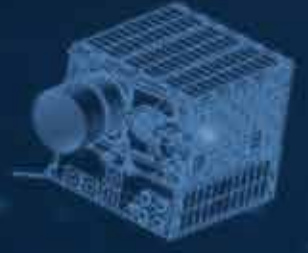
Daha önceki testlerde aracın silah kulesi yerine sembolik bir parça kullanılırken, son test sırasında ZAHA'ya ilk kez silah kulesi entegre edildi.

Amfibi çıkarma operas-

yonları esnasında gemi ile sahil arasındaki mesafeyi en hızlı şekilde geçme kabiliyeti ile tasarlanan ZAHA, hareketin çıkarma safhasında, kıyıya yanaşan havuzlu çıkarma gemilerinden denize inebiliyor ve aradaki mesafeyi yüksek süratle kat ederek, birliklerin koruma altında ve ateş desteği ile kısa zamanda karaya çıkmasını sağlıyor.

Su direncini azaltmaya yönelik gövde tasarımı ve güçlü su jetleri bulunan araç denizde 7 knot, karada ise 70 km hıza ulaşabiliyor. Yüzde 60 dik eğime tırmanabilen ve yüzde 40 yan eğimde tutunabilen ZAHA, 90 cm'e kadar dik engelleri ve 2 metre derinlikteki hendekleri kolayca aşabiliyor. ZAHA aynı zamanda 12,7 mm MT ve 40 mm Otomatik Bomba Atar ile donatılan uzaktan kumandalı kulesi ile yüksek ateş gücüne sahip.

# SINIRSIZ TEKNOLOJİLER GÜVENLİ YARINLAR



DENİZ  
PROJELERİ



OTONOM  
SİSTEMLER



SİBER GÜVENLİK  
VE BİLİŞİM



UYDU  
VE UZAY



KOMUTA  
KONTROL



DANIŞMANLIK

# 'Barış istiyorsanız savaşa hazırlıklı olmalısınız'<sup>1</sup>



**Umanız Suriye, Irak, Libya, Doğu Akdeniz, Ege ve Kıbrıs paket olarak önümüze konup taviz vermemiz istenmez. Açıkça görülüyor ki sendelediğimiz anda bu başlıklara yönelik elde ettiğimiz kazanımlardan tavizler vermemiz istenecek**

MDN | Niyetimiz Türkiye'nin son dönemde odaklandığı deniz boyutuna yönelik bir yazı yazmak değildi. Zira gazetenin bu sayısında o meseleye temas edildi, okuyacaksınız. Arap-İsrail meselesini irdelemeyi hedeflemiştik. Temas edeceğimiz ilerleyen paragraflarda... Lakin bu satırları kaleme aldığımızda yaşanan kimi gelişmeler bizi tedirgin etti. Bazı uyanlarda bulunmak istedik, tarihe not düşmek adına...

## Türkiye ve Yunanistan istikşafi görüşmelere başlıyor

22 Eylül itibarı ile Doğu Akdeniz özelinde bölgesel jeopolitik özetle şu şekildedir. Türkiye ile Yunanistan arasında tansiyon tedricen düşmüş, her iki ülke donanmasını geri çekmiş, araştırma gemisi çalışmaları askıya alınmış, NATO ve Almanya'nın arabuluculuğu ile Türkiye ve Yunanistan müzakerelere başlama kararı almıştı.

Son olarak Cumhurbaşkanı

Erdoğan, Almanya Başbakanı Merkel ve AB Konseyi Başkanı Charles Michel'in gerçekleştirdiği üçlü video konferans sonrasında, Türkiye-AB ilişkilerinin kapsamlı bir şekilde ele alındığı duyurulmuş, Türkiye ve Yunanistan'ın istikşafi görüşmelere başlamaya hazır olduğu ifade edilmişti.

Dahası bu satırlar kaleme alınırken Reuters, Türkiye ve Yunanistan'ın İstanbul'da görüşme konusunda uzlaşma sağladığını duyurmuş, bunu Yunanistan Dışişleri Bakanlığı'nın yaptığı "Yunanistan ile Türkiye, istikşafi görüşmelerin 61'inci turunun yakında İstanbul'da yapılması yönünde anlaşmaya vardı" açıklaması takip etmişti.

## İstikşafi görüşmelere dikkat!

Hatırlatalım, Türkiye ile Yunanistan arasında kapalı kapılar ardında yapılan ve içeriği bilinmeyen istikşafi görüşmeler 2016 yılında askıya alınmıştı. Burada bir parantez açalım, istikşafi görüşmelerden bir sonuç beklemek hayâlcilik olur. Nitekim iki ülke arasındaki sorun sarmal çok boyutlu. Diplomasiye şans verme adına yapılan bu gösteri esasen bölgenin gazını almaktan ve gerilimi düşürmekten ibaret.

Ancak süreç esnasında büyük güçlerin baskı yapması sonucu ilginç ve aleyhimize gelişmeler yaşanabilir. Bu nedenle bu görüşmeler mutlak suretle kamuoyuna açık yapılmalı ve süreç yakından takip edilmelidir. Biz uyaralım, zira 15 Temmuz öncesi, FETÖ döneminde yapılan istikşafi görüşmelerde iki ülkenin uzlaştığı, Türkiye'nin Ege'de

kıta sahanlığı, karasuları ve gayri askeri statüdeki adalar başlıklarında taviz vermeyi kabul ettiğini dönemin Yunan medyası yazmıştı. Biz de gelişmeleri bu vesileyle öğrenebilmiştik. İstikşafi görüşmelerin kesilmesiyle olası kayıpların önüne geçilmişti.

## Yunanistan Cumhurbaşkanı müzakere sürecine tüy dikti

Yazının başlığına konu olan ve Yunanistan Cumhurbaşkanı Katerina Sakellaropoulou tarafından 21 Eylül 2020 tarihinde GKRY ziyaretinde yapılan açıklama, iki ülke arasında başlatılan sürece tüy dikti, geleneksel ikircikli ve güvenilmez Yunan dış politikasını açık etti. Yunanistan'ın izlediği stratejinin arka planını çözmek için anlaşılabilir bu dönemde Yunan Cumhurbaşkanı'nı yakından takip etmek durumunda kalacağız, zira bayan Sakellaropoulou sık aralıklarla gerçek niyetlerini ifşa ediyor.

Son dönemde yaptığı provokatif açıklamaları ile tanınan ve eylül ayı başında Meis Adası'nı ziyaret ederek adeta ülkemize meydan okuyan Cumhurbaşkanı Sakellaropoulou, Doğu Akdeniz'de yükselen tansiyonun düşürülmesinin öncelikli hedefinin "Türkiye'nin Güney Kıbrıs Rum Yönetimi'ne ait egemenlik haklarını yeniden ihlâl etmesinin önüne geçmek ve Kıbrıs sorununu çözmek" olduğunu açıkladı.

## "Çağ dışı garantörlük sisteminin kaldırılması ön koşulumuzdur"

Sakellaropoulou, tüm çabaların Birleşmiş Milletler Güvenlik Konseyi'nde görüşüldüğü şekli-

le "çift taraflı ve ortak federe devlet" şeklinde olacağını da sözlere ekledi. Kıbrıs Adası hakkında "Çağ dışı bir garantörlük, işgale ilişkin haklar ve işgalci bir ordunun kaldırılmasının çözümü ön koşulları arasında olduğu" değerlendirmesinde bulunan Yunanistan Cumhurbaşkanı, Türk siyasi ve askeri liderlerinin daha önceki kışkırtıcı söylemleri dahi geride bıraktığını belirterek, "Türkiye'nin yasadışı eylemleri Ege ve Doğu Akdeniz'de benzeri görülmemiş gerilimlere neden oldu. Bu gerilim sadece Yunanistan ve Güney Kıbrıs'ı değil, aynı zamanda Avrupa Birliği'ni de hedef alıyor. Türkiye bölgedeki barış ve istikrarı da baltalıyor" şeklinde konuştu.

Ne Yunanistan'ın ne de Güney Kıbrıs'ın Türkiye'nin bölgedeki kazanımlarını ve Kıbrıs'ı sözde işgalini yasallaştırma girişimlerini kabul etmeyeceğini ifade eden Sakellaropoulou, "Sarsılmaz ortak hedefimiz, işgali sonlandırmak ve Kıbrıs'a, Birleşmiş Milletler Güvenlik Konseyi'nin bağlayıcı kararları doğrultusunda çözüm bulmaktır" şeklinde konuştu.

Avrupalı müttefiklerinin konu hakkında kendilerine destek verdiğini belirten Sakellaropoulou, Ankara Hükümeti'nin tutumunun kendilerini uluslararası arenada yalnızlaştırdığını da sözlere ekledi.

GKRY'ye yaptığı ziyaretten kısa süre önce de Fransa'dan alınacak savaş uçakları hakkında "Bunu sadece bir mesaj göndermek için yapmıyoruz. Ama eski bir Yunan atasözü **barış istiyorsanız savaşa her zaman daha fazla hazırlıklı olmalısınız** der.

Biz her şeye karşı hazırlıklı olmalıyız" ifadelerini kullanan Yunanistan Cumhurbaşkanı, esasen Yunan perspektifini gayet güzel özetlemiş oldu.

Türkiye ile Doğu Akdeniz özelinde müzakerelere başlayacak Yunanistan'ın masaya Kıbrıs kartını da süreceği şimdiden belli oldu. Anlaşılabilir Yunanistan, Türkiye ile olan sorunlara top-tan temas etmek ve dış destekle mümkünse birçok kazanım elde etmek isteyecek. Bunun mümkün olmaması durumunda yıllardır yaptığı gibi süreci kilitleyip çözümsüz bırakmak isteyecek. Bu nedenle endişemizi dile getirelim ve karar vericileri uyaralım. Doğu Akdeniz'de gerilime neden olan deniz yetki alanlarının adil paylaşımı meselesi evet müzakere edilebilir, lakin Kıbrıs'ın bu sepete konması izahtan varesidir.

## İsrail-BAE-Bahreyn anlaşması

Sonbaharı seçim süreciyle geçiren ABD'de işini şansa bırakmak istemeyen Trump vites yükseltti. Evanjelic kesimden aldığı destekle gücünü konsolide eden Trump, Yahudi lobisini hoşnut edecek hamlelerini ivmelendirdi. Son olarak İsrail ile Birleşik Arap Emirlikleri ve Bahreyn arasında imzalanan ilişkilerin normalleşmesi anlaşması dikkat çekti.

Siyaseten şaşırtıcı hamleler yapan İsrail'in Mısır ve Ürdün'ün ardından Birleşik Arap Emirlikleri ve Bahreyn ile de ilişkilerin normalleşmesine yönelik anlaşma imzalaması birçok soruyu da beraberinde getirdi. Beyaz Saray'da yapılan töreni adeta bir şova dönüştüren Trump'ın



"başka ülkeler de İsrail ile barış anlaşmaları imzalayacak" sözleri Orta Doğu'da bazı şeylerin eskisi gibi olmayacağını gösterdi. Tuhaf olan ise anlaşmaya Filistin, İran ve Türkiye'den başka açıktan tepki gösteren başka bir Müslüman ülke olmaması...

#### İsrail ve Arap ülkeleri arasında barışın sağlanması

İsrail ile Suudi Arabistan'ın yaklaşık iki yıl süren müzakerelere süreci sonrası 2015 yılında akdedilen ve yedi maddeden oluşan gizli anlaşma kamuoyuna sızınca kızılca kıyamet kopmuştu. İçerik olarak kabul edilmesi mümkün olmayan maddeleri barındıran anlaşma, ülkemizi yakından ilgilendirdiği gibi, adeta bölgede olacakların habercisiydi.

Türkiye sınırında bağımsız bir Kürt devletinin kurulması, ortak bir Arap ordusunun oluşturulması, İran'da rejimin değiştirilmesi, İsrail ve Arap ülkeleri arasında barışın sağlanması, Yemen'de barış sağlanması ve Arap dünyasındaki demokratik hareketlerin desteklenmesi gibi maddeleri kapsayan anlaşma metninin işletildiği görülüyor.

Bu noktada Trump'ın "başka ülkeler de İsrail ile barış anlaşmaları imzalayacak" sözüne odaklanmakta yarar var. Potansiyel adaylar belli. Suudi Arabistan, Kuveyt, Katar ve Umman. Zira bu ülkelerin tümünde ABD'nin ciddi bir hegemonyası var. Zikredilen ülkeler arasında bizi yakından ilgilendireni ise doğal olarak Katar. Bu ülkenin tutum değişikliği şüphesiz Türkiye'yi doğrudan etkileyecektir.

#### Bağımsız bir Kürt devletinin kurulması

Ancak meseleye farklı bir optikten yaklaşmak daha uygun olacaktır. Strateji tesadüflerle açıklanacak bir olgu değildir. Belirlediğiniz strateji çok iyi çalışmış, her türlü olasılığı hesaba katmış olmalıdır. Neden böyle bir girizgâh yaptık?

2015 yılından bugüne yaşanan gelişmelere ve ülkemizin yüzleştiği sorunlara baktığımızda tedirgin oluyoruz. Zira, İsrail ile Suudi Arabistan arasında akdedilen anlaşma ile belirlenen başlıkların aşama aşama hayata geçirildiğini görüyoruz. Anlaşmanın bize göre en önemli ve tehlikeli maddesi "Türkiye sınırında bağımsız bir Kürt devletinin kurulması" meselesidir.

Doğu Akdeniz'e odaklandığımız mevcut konjonktürde ABD'nin Suriye ve Irak'taki reaktif politikası dikkat çekiyor. Nitekim eylül ayında ABD'nin Suriye Özel Temsilcisi James Jeffrey önce Suriye'de PKK/PYD ile ardından da Irak'ta Erbil

yönetimiyle temaslarda bulundu. Görüşmelerin ardından ABD gözetiminde PKK/PYD ile Irak Kürt Bölgesel Yönetimi'nin kontrolündeki ENKS arasındaki sorunların giderildiği ve altı madde üzerinde sağlanan anlaşma ile Kürt Yüksek Konseyi kurulduğu açıklandı. Konseyin hedefleri arasında "Kürtlerin uluslararası arenada temsil edilmesi ve kazanımlarının nasıl

korunacağı" da yer alıyor.

Sonuç olarak Suriye'de PKK'nın kontrolünde bir Kürt bölgesi ile Irak'ın kuzeyindeki Barzani bölgesinin birleştirilmesi hedefleniyor. Hâl böyle olunca büyük fedakârlıklarla yapılan Fırat Kalkanı, Barış Pınarı ve Afrin Harekâtı anlamını yitirme tehlikesi ile karşı karşıya kalıyor. Doğu Akdeniz'e odaklandığımız ve İdlip ile meşgul edil-

diğimiz bugünlerde, Türkiye'ye denize çıkışı olan sözde Kürdistan'ın yakın gelecekte iyice dayatılacağı anlaşılıyor.

Umarız Suriye, Irak, Libya, Doğu Akdeniz, Ege ve Kıbrıs paket olarak önümüze konup taviz vermemiz istenmez. Açıkça görülüyor ki sendelediğimiz anda bu başlıklara yönelik elde ettiğimiz kazanımlardan tavizler vermemiz istenecek, dahası

elimizden topluca alınması gündeme gelecek. Bu nedenle her bir başlığa ayrı ayrı konsantre olmak, stratejik ve ideolojik körlüğü bir kenara koyarak milli çıkarlarımızın gerektirdiği adımları peşi sıra atmalıyız.

<sup>1</sup>Yunanistan Cumhurbaşkanı Katerina Sakellaropoulou tarafından 21 Eylül 2020 tarihinde yapılan GKRY ziyaretinde ifade edilmiştir.



# YÜK TAŞIMA ESNEKLİĞİ İLE LİMANLARI FETHEDİN!

## Maksimum Kargo Esnekliği

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

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

Kapasiteden bağımsız taşıma esnekliğiyle gemileriniz için tam bir kazanım!

**Kargo çeşitliliği için doğru seçim : Tanguard Flexline**

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



**Tankguard** | FLEXLINE

# 'Bunker'de Kalitenin Markası



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

**TÜRKİYE**  
FORTUNE  
**500**

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

## Gemi yakıt ikmallerinde

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



# Türk yatı İtalya'dan ödülle döndü

Mengi Yay Yatçılık, İngiltere merkezli dünyanın sayılı dizayn ödülleri arasında gösterilen Design Et Al The International Yacht&Aviation Awards 2020 yarışması kapsamında ödül aldı. 56 yıllık tecrübesini günümüz teknolojisi ile birleştirerek inovatif, doğaya saygılı, zarif yatlar üreten ve ülkemizi uluslararası arenada başarıyla temsil eden Mengi Yay Yatçılık, VIRTUS isimli 44 metrelik projesi ile 2020 Interior Design Award - Motor Yacht kategorisinde birinci oldu.

İtalya'nın Capri Adası'nda 4 Eylül'de gerçekleştirilen 10'uncu ödül törenine dünyanın önde gelen yat tersaneleri ve dizayn firmaları katıldı.

Tuzla Tersaneler Bölgesi Nuh Sanayi Sitesinde faaliyet gösteren Mengi Yay Tersanesi'nde üretilen 44 metre uzunluğundaki VIRTUS zarif ve dinamik dizaynı, yaşam alanlarında yaratılan ferahlık ve



geniş iç hacmi, 55 metrekarelik açılabilir platformu (beach club), 4 adet stabilayzerin sağlamış olduğu konfor ile ön plana çıkıyor. Yatın 2021 yılının temmuz ayı ortasında denize indirilmesi planlanıyor.

Çelik gövde ve alüminyum üst binaya sahip VIRTUS'un mühendislik tasarımı Ginton Naval Archi-

tects, iç ve dış tasarım ise VYD Yacht Design imzası taşıyor.

44 metre uzunluğunda, 8,8 metre genişliğindeki VIRTUS, 5 kabin, 10 yatak, 4 mürettebat kabini ve 1,450 beygirlik iki motora sahip. VIRTUS, sahip olduğu iki adet 1,450 beygir gücündeki motora ile 16 deniz mili azami sürate,

12 deniz mili seyir süratine ve 10 deniz mili ekonomik sürate ulaşıyor. Seyir menzili ise 10 knot hızda 2,900 deniz mili.

Tekneye adım atar atmaz ilk dikkat çeken detay geniş iç mekânlar ve bordaya açılmış olan camlar ve balkonlar. Bu sayede gerek kamaralarda gerekse ana

salondan deniz ile iç içe olma fırsatı elde ediliyor. Ana salondan erişim sağlanan balkonlar ile eşsiz bir deniz keyfi sunuluyor. Geniş ve şık beach area alanında denizin ve güneşin tadını doyasıya yaşamak mümkün. Yatta bulunan beş kabin ise ferah tasarımlarıyla dikkat çekiyor.

## Bering'in hibrit yatı 15 knot hıza ulaşacak



Bering Yacht amiral gemisi olacak olan Bering 145'i tanıttı. Şık tasarım, yüksek hız ve en son teknolojilerin kullanılacağı 45 metre uzunluğundaki tekne 2 yıl içerisinde hazır olacak.

Bering'in portföyündeki ilk süper yat olacak olan tekne, firmanın Antalya'da bulunan tersanesinde, kendi gemi inşaat mühendisleri ve iç mimarları tarafından tasarlandı. Yatın 514 metrik tonluk tam deplasmanlı bir çelik gövdesi bulunuyor.

Hibrit tahrik sistemlerine sahip olacak olan süper yatın pervaneleri pillerle şarj edilebilen elektrikli motorlarla çalıştırılacak. Piller ise yüksek verimli ve ayarlanabilir hıza sahip DC jeneratörleri ile şarj edilebilecek. Ayrıca, tekne elektrik modundayken de kıyıya yanaşıp demirleenebilecek. Bering 145, 95,600 litrelik muazzam yakıt kapasitesi sayesinde olabilecek en uzak noktalara seyahat edebilecek. Dizel modda iken 12 knot hızda 4 bin deniz milinden fazla yol seyredebilecek yatın maksimum

hız kapasitesi ise 15 knot.

Süper yat 9,7 metrelik yüksekliği ile oldukça işlevsel bir düzene sahip. Ana kamarasında, ana pruvaya doğru yerleştirilmiş 9,5 m<sup>2</sup>'den daha büyük cam pencereler bulunan yatın ana güvertesinde 12 kişilik yemek alanı, büyük bir salonu ve 5 adet misafir kamarası mevcut. Üst güvertede yer alan gökyüzü salonunda ek bir yemek masası bulunan yatın 2 adet mürettebat kamarası ve bir kaptan odasında toplam 12 mürettebat konaklayabiliyor.

Geminin alt güvertesinde su oyuncakları ve yedek parçalar gibi ekipmanların bulunacağı 32 m<sup>2</sup>'lik bir depolama alanı bulunacak. Süper yatın kış kısmında ise 40 m<sup>2</sup> genişliğinde bir plaj kısmı yer alacak.

Geminin üst güvertesinde ise spa, bar ve gazlı ızgara bulunuyor. Ayrıca Bering 145'te üst güverteye yerleştirilebilecek birkaç ekleme ve müşterilerin zevkine göre özel tasarım imkânı da sunulacak.

- 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)    [twitter](https://twitter.com/mareclean) / [facebook](https://facebook.com/mareclean) mareclean

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

# Satışlarda radikal düşüş yaşanıyor

Meltem Süloğlu

snp@pelikan.com.tr

Bu ay özellikle cruise gemilerdeki satış fiyatlarındaki radikal düşüşe dikkat çekmek istiyoruz. 90'lı yıllarda inşa edilmiş olmasına rağmen 10 milyon doların altında satılan bin kabin kapasiteli cruise gemi satışları rapor ediliyor. Bu gemilerin 8 ay evvelki satış rakamlarının 100 milyon dolar ve üzerinde olduğunu hatırlatmak isteriz. Bu tip bir yatırım ile ilgilenmek isterseniz Nisan 2021 ve sonrası için kira anlaşmalarını konuşulabilir.

Geçtiğimiz ay oldukça hareketli bir ay geçirdik. Ciddi satıcı olan ve market fiyatlarına satışa razı olan armatörlerin gemilerine inspection için giden alıcıların sayısında artış var. Bu durumda satış fiyatlarından da rekabet yapılan satışlar yaşandı. Bu ayki satışlardan sizin için derlediğimiz birkaç örnek satışın detaylarını aşağıda bulabilirsiniz.

## Kuru yükler

Newcastlemax, "AZUL VICTORIA" (206,291 dwt, Imabari, 2006 inşa) 13 milyon dolara Çinli alıcıya satıldı. "CAPE VANGUARD" (206,180 dwt, Imabari, 2006 inşa) 14,7 milyon dolara Çinli alıcıya satıldı.

Capesize, "CAPE FUSHEN" (177,890 dwt, Shanghai Waigaoqiao, 2008 inşa) 14 milyon dolara, "ALPHA CENTURY" (170,415 dwt, Sasebo, 2000 inşa) 8,25 milyon dolara satıldı.

Post-Panamax, "DOUBLE PARADISE" (95,712 dwt, Imabari, 2001 inşa, 98 m en) 16,2 milyon dolara satıldı. "CORONA GARLAND" (88,222 dwt, Imabari, 2000 inşa, 38 m en) 6,25 milyon dolara Endonezyalı alıcıya satıldı.

Kamsarmax, "LOWLANDS KAMSAR" (82,206 dwt, built 2010 dwt, Tsuneishi Fukuyama, 2010 inşa) 15 milyon dolara Yunan alıcıya satıldı. "YM EFFORT" (81,702 dwt, Mitsui, 2008 inşa) 12 milyon dolara satıldı. "IKAN BAWAL" (83,454 dwt, Sanoyas, 2012 inşa) 16 milyon dolara satıldı.

Panamax, "PRISCILLA VENTURE" (77,283 dwt, Oshima, 2008 inşa) 11,35 milyon dolara satıldı. "ELENA" (76,741 dwt, Sasebo, 2006

inşa) 8,1 milyon dolara satıldı. "ECOSTAR G.O." (75,149 dwt, Hudong-Zhonghua, 2007 inşa) 8,75 milyon dolara satıldı. "CORONIS" (74,381 dwt, Hudong-Zhonghua, 2006 inşa) special survey tarihi kasım ayında dolacak olan gemi 7 milyon dolara satıldı.

Ultramax, "IKAN SEMBAK" (61,358 dwt, Iwagi Zosen, 2012 inşa) 13 milyon dolara satıldı.

Supramax, "IRON LADY V" (57,295 dwt, STX Dalian, 2011 inşa) 8,3 milyon dolara Çinli alıcıya satıldı. "WATFORD" (57,022 dwt, Cosco Dalian, 2010 inşa) 8 milyon dolara satıldı. "GLOBAL GARNET" (52,223 dwt, Oshima, 2005 inşa) 6,5 milyon dolara Çinli alıcıya satıldı. "SKUA" (53,350 dwt, Toyohashi, 2003 inşa) 5,4 milyon dolara satıldı. "WESTERN SEATTLE" (57,936 dwt, Tsuneishi Zhoushan, 2014 inşa) 14,5 milyon dolara satıldı. "GLOVIS MAESTRO" (56,670 dwt, Tianjin Xingang, 2012 inşa) 9,2 milyon dolara satıldı. "GLOBAL PHOENIX" (56,118 dwt, Mitsui, 2010 inşa) 11 milyon dolara Yunan alıcıya satıldığını duyduk. "SOUTHAMPTON" (56,975 dwt, Cosco Dalian, 2009 inşa) 7,8 milyon dolara satıldı. "ASIA EMERALD II" ve kardeş gemisi "ASIA EMERALD III" (57,802 dwt, Zhejiang 2010 inşa) her biri 7,8 milyon dolara satıldı.

Handymax, "EXPLORER" (47,639 dwt, Oshima Shipbuilding, 1996 inşa) 2,8 milyon dolara Çinli alıcıya satıldı. "EJ OCEAN" (46,570 dwt, Oshima, 1998 inşa) ve "IVY OCEAN" (45,690 dwt, Tsuneishi Fukuyama, 1999 inşa) birlikte 7,4 milyon dolara satıldı. "ELENA TOPIC" (45,333 dwt, Tsuneishi Fukuyama, 1999 inşa) satıldı ancak satış fiyatı duyurulmadı. "OCEAN PEACE" (45,194 dwt, CSBC, 1996 inşa) 2,85 milyon dolara satıldı.

Handysize, ZEYNEP KIRAN" (29,330 dwt, Tuzla, 2001 inşa) 4,2 milyon dolara satıldı. "ANGELIC ZEPHYR" (37,780 dwt, Kanda, 2014 inşa) 14 milyon dolara Çinli alıcıya satıldı. "GLORIOUS STARLIGHT" (28,236 dwt, I-S Shipyard, 2012 inşa) 6 milyon dolara Yunan alıcıya satıldı. "KING COFFEE" (32,809 dwt, Kanda, 2012 inşa) 9,25 milyon dolara satıldı. "

"WESTERN LUCREZIA" (37,400 dwt, Hyundai Mipo, 2013 inşa), "WESTERN CARMEN" (2013 inşa), "WESTERN FEDORA" (2012 inşa) ve "WESTERN BOHEME" (2012 inşa) dört gemi birlikte 43 milyon dolara satıldı. "SUPREME STAR" (36,844 dwt, Minami Nippon, 2016 inşa) 16 milyon dolara satıldı. "THOMAS C" (34,372 dwt, SPP Korea, 2011 inşa) 8 milyon dolara satıldı. "UNICO ANNA" (28,407 dwt, Kanda, 2000 inşa) 3,2 milyon dolara satıldı.

## Tankerler

VLCC "BAG MEUR" (306,324 dwt, Hyundai H.I., 2010 inşa) 22 milyon dolara satıldı. "ADS STRATUS" (299,157 dwt, Hitachi Zosen, 2002 inşa) 25,5 milyon dolara satıldı. "PANTARISTE" (309,287 dwt, Samsung, 2002 inşa) 26 milyon dolara satıldı.

Suezmax, "KRITI SPIRIT" (160,240 dwt, Daewoo, 2000 inşa) ve "KRITI SFAKIA" (159,999 dwt, Hyundai H.I. 2000 inşa) her biri 13 milyon dolara Rus alıcıya satıldı.

Aframax, "INTISAR" (112,668 dwt, Samho 2002 inşa) ve kardeş gemisi "EBN BATUTA" her biri 10,5 milyon dolara satıldı. "MINERVA MAYA" (105,709 dwt, Samho H.I. 2002 inşa) 12,2 milyon dolara Vietnamlı alıcıya satıldı. "MINERVA ZENIA" (105,851 dwt, Daewoo 2002 inşa) 12 milyon dolara Vietnamlı alıcıya satıldı. "PELAGOS" (111,775 dwt, Hyundai Samho, 2005 inşa) 14,8 milyon dolara satıldı. "MARE TIRRENUM" (110,673 dwt, Mitsui, 2004 inşa) 14 milyon dolara satıldı.

LR, "RESOLVE" (74,999 dwt, Halla H.I., 1999 inşa) satış fiyatı henüz belli değildir.

Post Panamax, "BABEL" (69,999 dwt, Namura Shipbuilding, 1999 inşa, 36 m en) 7,75 milyon dolara satıldı.

MR, "NORD ANDES" (49,962 dwt, Onomichi, 2011 inşa) 21,5 milyon dolara Çinli alıcıya satıldı. "LOVELY LADY" (47,431 dwt, Brodosplit, Croatia, 1999 inşa) 6,5 milyon dolara satıldı. "RIDGEBURY COLETTE B" ve "RIDGEBURY ELVIA B" (37,293 dwt, Hyundai Mipo, 2008 inşa) her biri 11,5 milyon dolara

satıldı. "NALA" (37,263 dwt, Hyundai Mipo, 2001 inşa) 7,2 milyon dolara satıldı. "HIGH COURAGE" (46,992 dwt, STX Jinhae, 2005 inşa) 12,65 milyon dolara satıldı. "AMBASADOR NORRIS" (45,290 dwt, Minami Nippon, 2001 inşa) 10 milyon dolara satıldı. "OCEAN LAUREL" (46,549 dwt, Naikai Zosen, 2010 inşa) 15 milyon dolara satıldı. "EAGLE MATSUYAMA" (45,942 dwt, Shin Kurushima, 2010 inşa) 15,7 milyon dolara satıldı.

## LPG

"GRACE RIVER" (77,747 cbm, Kawasaki 2002 inşa) dry dock tarihi dolan ve BWTS donanımlı gemi 32 milyon dolara Hindistanlı Seven Islands şirketine satıldı. "YUHSAN" (77,351 cbm, Mitsubishi, 2002 inşa) Mumbai Great Eastern şirketine satıldı.

## Yeni inşalar

Kamsarmax: China Minsheng Trust, Chengxi Tersanesi'ne 4+4 opsiyonlu 85,000 dwt gemi siparişi verdi. 2022 yılının başlarında teslim edilecek olan gemilerin her birinin kontrat fiyatı 28 milyon dolar.

Ultramax: Densay, Jinling Tersanesi'ne 2+1 opsiyonlu 63,500 dwt gemi siparişi verdi. 2021 yılının sonları ve 2022 yılının başlarında teslim edilecek olan gemilerin kontrat fiyatı henüz piyasaya bildirilmedi.

Konteyner: TS Lines, Huangpu Wenchong Tersanesi'ne 2+2 opsiyonlu 1,900 TEU gemi siparişi verdi. 2022 yılının 3'üncü ve 4'üncü çeyreğinde teslim edilecek olan gemilerin her birinin kontrat fiyatı 23 milyon dolar.

## Hurdalar:

### Tankerler

"JAG LEELA" LDT 17,027, DWT 105,148, 1999 inşa, 253 dolara as is Endonezya teslim satıldı. "SRIRACHA EAGLE" (FSO) LDT 15,383, DWT 96,168, 1996 inşa, 330 dolara as is Songkla teslim satıldı. "PEDREIRAS" LDT 14,447, DWT 55,019, 1993 inşa, 216 dolara as is Brezilya teslim satıldı. "PIRAJU" LDT 13,779, DWT 66,721, 1990 inşa, 216

dolara as is Brezilya teslim satıldı. "PIRAI" LDT 13,779, DWT 66,721, 1990 inşa, 216 dolara as is Brezilya teslim satıldı. "AL NABILA 5" LDT 9,185, DWT 29,027, 1993 inşa, 384 dolara as is Mısır teslim satıldı.

## Kuru yükler

"JANICE N" (VLOC) LDT 38,856, DWT 258,859, 1995 inşa, 370 dolara Pakistan teslim satıldı. "KHAN S" LDT 7,585, DWT 47,574, 1996 inşa, 370 dolara Pakistan teslim satıldı. "NINGBO PIONEER" LDT 10,082, DWT 68,788, 1990 inşa, 295 dolara as is HK teslim satıldı. "BARA ANUGERAH" LDT 10,283, DWT 48,131, 1994 inşa, 350 dolara Pakistan teslim satıldı. "LADY MICKEY" LDT 7,899, DWT 29,517, 1997 inşa, 362 dolara satıldı. "GELASHA" (VLOC) LDT 38,611, DWT 277,218, 1982 inşa, 377 dolara as is Singapur teslim satıldı. "MICHELLE HK" LDT 10,338, DWT 65,850, 1989 inşa, 382 dolara Bangladeş teslim satıldı. "HALUS" LDT 5,907, DWT 27,836, 1995 inşa, 361 dolara satıldı. "TRANSOCEAN" LDT 5,262, DWT 21,302, 1982 inşa, 351 dolara Pakistan teslim satıldı.

## Passenger/Cruise

"CARNIVAL FASCINATION" LDT 30,612, DWT 7,180, 1994 inşa, Türkiye teslim satıldı. Konteyner "EVER DECENT" LDT 21,388, DWT 55,604, 4,211 TEU, 1997 inşa, 345 dolara as is Kaohsiung teslim satıldı.

## Tweendecker

"STAR B" LDT 4,960, DWT 11,666, 1978 inşa, 335 dolara satıldı. "RITAJ A" 2,8 LDT 41, DWT 11,274, 1982 inşa, 335 dolara satıldı. "TRANSFAIR" LDT 3,898, DWT 10,900, 1978 inşa, 351 dolara Bangladeş teslim satıldı. "NAZLİCAN" LDT 4,177, DWT 10,900, 1978 inşa, 355 dolara Bangladeş teslim satıldı.

## MPP

"YO RONG" LDT 11,652, DWT 30,490, 2002 inşa, 370 dolara Pakistan teslim satıldı.



Istanbul  
London  
New Jersey

Omni

IN PARTNERSHIP WITH  
LOCKTON  
Broking done differently

some always guide

Marine Insurance Brokers  
www.omnild.com

# Cinayeti gördüm

## ama katil kim?

**Biyçeşitlilik tehlikeli ölçüde azalıyor. Yaban hayata ait türlerin nüfusundaki düşüş ürkütücü boyutlarda. Doğaya yönelik şiddet artıyor, denge bozuluyor. Korkmalıyız; gezegenimizdeki canlı hayat yok oluyor**

**Yüce Yöney** | Katil sokaklarda dolaşmakta, çocukları öldürmektedir. Polis bildik yöntemlerini kullanmış ama başarısız olmuştur. Katili bulmak için bütün şehir harekete geçer; polis baskısından rahatsız olan suç örgütleri de... Sinema tarihinin önemli filmlerinden Metropolis'i de çeken Avusturyalı yönetmen Fritz Lang'ın 1931 yapımı filmi M - Bir Şehir Katilini Anyor'un hikâyesi kabaca böyledir. Katili fark edenlerden biri kazayla çarpmış gibi yaparak avuç içiyle onun paltosuna dokunur. El ayasına tebeşirle çizdiği M harfi ile katil işaretlenmiştir... Suçunu kabul eden adam resmî olmayan bir mahkemede yargılanırken "Kendime engel olamıyorum" diye bağırır. Katili savunan kişi adamın hasta olduğunu ve tedavi görmesi gerektiğini söylese de kimse aldırış etmez, adamı linç etmek üzere harekete geçerler...

"Kendime engel olamıyorum." Bu cümle birinin hasta olduğunu mu, katil olduğunu mu ifade ediyor? Yoksa her ikisini birden mi?

Soruyu okuyucuya, filmi merak edenlere bırakalım ve rahatlıkla internet üzerinden izleyebileceklerini hatırlatarak 1931'den günümüze geçelim.

### Cinayet raporları

Makûs kaderinden kaçamayan kahramanlarla dolu Yunan tragedyanın ya da kuruluş veya yok oluş efsanelerine kaynaklık eden mitolojilerden adapte bir cümle gibi olacak ama ne yazık ki gerçek: İnsan yaşamının temelini oluşturan biyçeşitliliği yine insanlar yok ediyor.

Nereden çıktı şimdi bu, diyenlere Doğal Hayatı Koruma Vakfı'nın (WWF) "Yaşayan Gezegen 2020" raporunu işaret ediyoruz. Raporda memeli, kuş, çift yaşamlı, sürüngen ve balık nüfuslarında 1970-2016 yılları arasında yaklaşık yüzde 68 oranında azalma olduğu belirtiliyor. Yani, dört binden fazla omurgalı türünün gözlemlenmesiyle hazırlanan WWF raporuna göre, 50 yıldan daha kısa sürede dünya üzerindeki vahşi hayvan popülasyonunda üçte ikiden fazla azalma olmuş.

Raporda söylendiği üzere, türleri en fazla tehlikede olan hayvanlar Demokratik Kongo Cumhuriyeti'nde yaşayan doğu ova gorilleri, Kosta Rika'da yaşayan deri sırtlı deniz kaplumbağaları ve 1970 yılından bu yana popülasyonlarında yüzde 97 oranında gerileme gözlenen mersin balığıgiller.

WWF'nin Uluslararası Genel Direktörü Marco Lambertini hak-

lı; eldeki kanıtları görmezden gelemez. "Yaban hayata ait türlerin popülasyonlarındaki bu ciddi azalma, doğanın çökmeye başladığının ve gezegenimizin kırmızı uyarı işaretleri verdiğinin göstergesi. Biyçeşitliliği korumak, insanlığı korumaktır."

Yaklaşık 50 yıl böyle bir tahribat için korkutucu ölçüde kısa bir süre. Belli ki yanlış giden şeyler var ve onların başında çevreyi hiçe sayan ve sadece büyüme odaklı politikalar geliyor. Ayrıca bozulmamış doğal yaşam alanlarının yok edilmesi de kararlardaki biyçeşitlilik kaybına yol açan tahrip edici nedenler arasında ilk sıralarda gösteriliyor. Denizlerdeki yok oluşun başlıca nedeni ise aşırı avlanma.

Doğal yaşam alanlarının yok edilmesi aynı zamanda şu sıra dünya ölçeğinde yaşadığımız pandeminin nedenlerinden biri. Hatta çevrenin tahrip edilmesinin hayvanlardan insanlara hastalık yayılması riskini artırdığı Birleşmiş Milletler (BM) raporlarına bile yansımış durumda; ama konuyu dağıtmayalım...

Biyolojik Çeşitlilik Sözleşmesi Genel Sekreteri Elizabeth Maruma da birkaç ay önce küresel biyçeşitliliği korumanın önemini ve aciliyetini vurgulayarak tehlikeye dikkat çekmişti. Biyçeşitlilik kaybının toplumların hayatının her yönünü etkileyen sağlıklı ekosistemler için temel bir risk oluşturduğunu söylemişti.

Ancak maalesef devletler ve yöneticileri bunun gibi uyarıla-

rı hep duydukları halde gerçek anlamda harekete geçmiyor. Günü kurtaracak, geleceği riske atacak politikaları terk etmiyor. Tersi olsaydı, BM konuyla ilgili defalarca açıklama yapma gereği duymazdı. Daha geçen ay, 10 yıl önce biyçeşitliliğin korunması için belirlenen 20 hedefi uygulamak için söz veren 150 ülkenin hiçbirinin, 20 hedeften birini dahi başaramadığını duyurdu.

Şaşırdık mı, ne yazık ki, hayır! Benzer uyarıların daha önce de yapıldığını hatırlıyoruz. 2019'da mesela, uyarı çok ciddi ifadelerle gelmişti. Biyçeşitlilik ve Ekosistem Hizmetleri Konulu Hükümetlerarası Bilim-Politika Platformu'nun (IPBES) raporunda, gezegenimizde, insanlık tarihinin yaşadığı zaman diliminde ilk kez bir milyon canlı türünün yok olma tehlikesiyle karşı karşıya olduğu belirtiliyordu. Aynı rapor, 1900'lü yılların başından beri dünyadaki ormanların yüzde 50'sinin yok olduğunu söylüyordu.

### Doğaya yönelik şiddet

Kanımcıca, insanların doğaya, dolayısıyla kendi geleceklerine verdiği zararı artık açıkça şiddet olarak nitelemenin zamanı geldi.

Pieter Spierenburg, Ortaçağ'dan Günümüze Avrupa'da Bireysel Şiddet alt başlıklı Cinayet Tarihi adlı kitabında, şiddetten söz ederken şunları yazar, "Johan Goudsblom (1998) dünya tarihi açısından üç tekelleşme aşaması olduğunu belirtir. İlk

olarak yetişkin erkekler şiddeti tekellerine almışlar, kadınları ve çocukları örgütlü şiddet kullanımından dışlamışlardır. (...) Daha sonra askerî-tarımsal toplumalarda, seçkin savaşçılar şiddeti tekellerine alarak diğer toplumsal grupları, esas olarak rahipleri ve köylüleri dışlamışlardır. (...) Üçüncü aşamada, görece özerk seçkin savaşçı grupları, giderek daha geniş örgütlere boyun eğmek zorunda kalmışlardır. Şiddet, bugün devletler dediğimiz kurumlar çerçevesinde tekelleşmiştir."

Alıntıyı burada, devletin şiddetle olan ilişkisine dikkat çektiği için kesiyorum. Ve dönüp yaşantımıza bakmayı öneriyorum. Devletlerin şiddeti içselleştirmesine, meşrulaştırmasına tanık oluyoruz birçok alanda. Durum insanların ve diğer canlıların yaşam ve sağlık haklarının ellerinden alındığı doğa ve çevre politikalarına baktığımızda da farklı değil. Dolayısıyla devletler biyçeşitliliğin korunması yolunda verdiği sözleri tutma gereği duymuyor, yok oluşturma demiyor, doğaya ve canlılara yönelik şiddet sürüyor. Devletler şiddet uygulayacak güçleri olduğu için bunu kullanmaktan çekinmiyor. Hatırladınız mı, "Kendime engel olamıyorum."

Ancak varoluş dürtüleriyle insanlar da tarihin kazananları arasında. Ve çevre politikalarının sadece devletlere bırakılmayacak kadar hayati olduğu giderek daha fazla görünüyor.

# Şehir Hatları'nda kadın gemiciler ilk kez işbaşı yaptı

169 yıllık İBB Şehir Hatları'nda, ilk kez kadın gemiciler çalışmaya başladı. Şehir Hatları Genel Müdürlüğü, beş kadın gemiciyi bünyesine kattı. Yaşları 19-23 arasında değişen, lise ve üniversitede denizcilik eğitimi almış beş genç kadın gemicinin hedefi, gemilerde kaptan olmak.

## Liyakat esaslı işe alım yapıldı

Kadın gemiciler işe alınırken; denizcilik meslek lisesi mezunu, stajlarını tamamlamış ve deniz deneyimine sahip olmaları şartları arandı. Ayrıca kişisel kariyer planlamaları, denizciliğe karşı hevesleri, kurum kültürüne uyumlu olmaları gibi kriterler de belirleyici oldu. Kadın gemiciler şu an, 08.00-17.00 saatleri arasında gemilerde hizmet veriyorlar. Vapurlardaki yaşam alanları da düzenlendikten sonra diğer denizciler gibi 24 saat gemilerde çalışabilecekler.

Cinsiyet faktörünü işe alım kriterlerinden çıkardıklarını belirten Şehir Hatları'nın ilk kadın Genel Müdürü olan Sinem Dedetaş, "Şimdiye kadar kurumumuzda hiç kadın gemici çalışmamış. Yeni arkadaşlarımız istekliydi. Gemide çalışmayı kendileri tercih etti. Diğer gemicilerimizle aynı prosedürlerden geçtiler. Hevesleri ve liyakatleri olduğunu gördük, biz de memnuniyetle ekiplerimize kattık. İşin istekle ve severek yapılması halinde, kadın-erkek ayrımı olmaması gerektiğini düşünüyorum.



Başarıda ve işin kalitesinde, işin severek ve istekle yapılması fark yaratıyor. En güzeli 'kadın gemici olmaz' algısını kırmamız oldu. Kadın gemicilerimizin işe başlamasıyla, cinsiyetçi yaklaşımı ortadan kaldırdığımızı düşünüyorum. İş başvurusunda yeterli ehliyet ve liyakat halinde, kadınlığın her hangi bir engel teşkil etmeyeceği müjdesini veriyorum. Kadınlar gönül rahatlığıyla başvurabilirler," dedi.

## Hayallerinden vazgeçemediler

Gemicilerden Özge Alp 23 yaşında. Bir süre yat sektörün-

de çalıştıktan sonra kariyer.ıbb'ye başvuran Alp, "Başvurumdan iki hafta sonra mülakata çağıldım ve sonuçta işe alındım. Deniz benim için çocukluğumdan beri tutku. Ayrıca sörf yapıyorum, dalgımcım. Eğitimim boyunca, 'Kadından denizci olmaz, uzun yola çıkamaz' dendi, vazgeçmem bekledi. Bense hayalimin peşinde koştum ve şimdi Şehir Hatları'nın gemilerinde çalışmaktan gurur duyuyorum. Üniversitede uzak ve yakın yol kaptanlığı eğitimi aldım. Buradaki hedefim de ileride kaptan olmak," dedi.

Henüz lisedeyken stajını Şehir Hatları vapurlarında yapan 20 yaşındaki Beyza Adıgüzel, "Staj benim için büyük avantaj ve deneyimdi. Hep kendimi burada görmek istiyordum. Şehir Hatları bize bu yolu açtı. Şu anda da çok mutlu ve gururluyum. Gemide hepimiz eşit şartlarda çalışıyor, aynı görevleri yerine getiriyoruz. Sadece halat atıp, almıyoruz. İhtiyaca göre, kaptan köşkünde de geminin bakım ve tutumlarında da görev alıyoruz" diyor.

Çocukluğundan beri deniz aşığı olan ve denizciliğe ilk adımlarını

Şehir Hatları vapurlarındaki stajıyla atan 21 yaşındaki Aynur Avcı ise, "Denizcilik öğrencisiyken bana 'Gemici olma, hemşire, öğretmen, doktor ol' deniyordu. Mezuniyetim sonrası bazı yerlere iş için başvurduğum. Ancak kadın olduğum için özgeçmişime bile bakmıyorlardı. 'Kadının gemide ne işi var, kadından gemici olmaz' deniyordu. kariyer.ıbb'ye başvurarak, hayâlime bir adım daha yaklaşabileceğimi düşündüm. Öyle de oldu. Görev başındayken yolculardan çok güzel tepkiler alıyorum. Dua edenler, 'Maşallah' diyenler, alkış tutanlar bile oluyor," dedi.

İmran Bayar 21 yaşında. Gemide şimdiye kadar cinsiyetçi herhangi bir davranışla karşılaşmadığını anlatan Bayar, "Bizi gören yolcuların da ilk tepkisi çok güzel, bakışlarından şaşkınlıklarını anlıyorum. Gözler hepimizin üstünde. 'Yapabilecekler mi acaba?' diye bakanlar da oluyor. Ama yapıyoruz," diyerek duyduğu gururu dile getiriyor.

Dilara Çapa ise gemici kadınların en genci, henüz 19 yaşında. Şehir Hatları'nın kadın gemici alacağını bilmeden iş başvurusunda bulunduğunu belirten Çapa, "Gemi ortamında kadın-erkek ayrımı yok. Hepimiz aynı işleri yapıyoruz. Bizim gemide olmamızın yolcularımızın çok hoşuna gittiğini gözlemliyorum. Kim bilir belki yine biz Şehir Hatları'nın ilk kadın kaptanları da oluruz," dedi.

## 7000 yıllık tohum Bodrum'da

Bodrum'da Tanım Ar-Ge ve Yerel Tohum Merkezi açıldı. Pek çok Bodrum sevdalısı ve doğa dostu isimlerin katılımı ile gerçekleşen açılış Bodrum'da doğal yaşam ve üretimin artmasını sağlayacak en önemli adımlardan biri.

Özellikle üretime ve tanıma yatırımının vurgulandığı açılış sırasında, ilk kez toplanan tohumlarda davetliler tarafından, merkezdeki özel üretim parsellerine dikildi. Bodrum Belediye Başkanı Ahmet Aras, tüm halkı ellerindeki yerel tohumları merkeze getirmeye çağırdı. Bu sayede yerel tohumlar çoğaltılarak nesilden nesile aktarılacak.

Bodrum Belediyesi, Bodrum Özüne Dönüyor projesinin temel taşlarından olan Tanım Ar-Ge ve Yerel Tohum Merkezi, Bahçeyakası Mahallesi Karaova Bölgesi'nde yer alıyor. Toplam 6,5 dönüm arazi üzerine kurulmuş olan merkez yüzölçümünü açısından Türkiye'nin en büyüklerinden. 133 m<sup>2</sup> tohum depolama alanı nem alıcı cihazlar ve klimalar ile sabit bir sıcaklıkta



tohumların sağlıklı bir şekilde saklanması için tasarlandı. Ayrıca sıvı azot tankları sayesinde tohumlar yüz yıllar boyunca saklanarak, nesiller boyu üretimi destekleyebilecek. Merkezde 24 adet deneme parseli bulunuyor. Toplanan tohumlar öncelikle bu deneme parsellerine ekilerek test edilecek ve gerçek ata tohumları bu sayede tamamen doğal olarak çoğalacak. Çiftçilik ve üretim yapanlara bu tohumlar bedelsiz olarak dağıtılacak. Merkezin şu anda ayrıca çiftçilere eğitim verilmesi için ayrılmış 63 m<sup>2</sup> alanı mevcut. Önümüzdeki günlerde ise laboratuvarlar, sera alanları ve açık tanım uygula-

ma alanları merkezdeki yerini alacak.

## 7000 yıllık tohum yerini aldı

Şu an için yerel tohum merkezinin en kıymetli ürünü ise 7 bin yıllık karakılçık buğday tohumu. Gelecek çalışmalarındaki hedefler arasında yüz yıllardır üretilen ata tohumlarına ulaşılması ve nesiller boyunca üretilmesi yer alıyor.

## Hedef turizm ve tanım işbirliği

Turizmin önde gelen merkezlerinden olan Bodrum aynı zamanda benzersiz tanım ürünlerine de sahip. Bodrum Belediyesi'nin başlattığı "Bodrum Özüne Dönüyor" projesine en büyük desteği yine bölgedeki turizm tesisleri veriyor. Bodrum zeytinini ve zeytinciliğini yaşatmak amacıyla bu yıl Geleneksel Sea Garden Hasat Günleri'ni ikinci kez gerçekleştiren Hapimag Sea Garden Resort, doğal yaşamı destekleyen ve kendi tanım ürünlerini üreten tesislerin başında geliyor. Tesis kendi zeytinlerini misafirleri ile birlikte toplayarak, kendi zeytinyağlarını üretiyor.



## Denizleri seyre dalanlar, filmleri de seyre daldı

D-Marin Deniz Filmleri Festivali, Türkiye'nin en önemli tatil rotalarında yer alan D-Marin Turgutreis'te yapıldı. Bu yıl beşincisi düzenlenen festival kapsamında deniz-severler, 27-30 Ağustos tarihleri arasında dört gece boyunca, dört ayrı film gösteriminde açık havada yıldızların altında buluştu.

D-Marin Turgutreis'te faaliyet gösteren Cinemarine Açık Hava Sineması'nın ev sahibi olduğu etkinlik, Naviga dergisiyle birlikte hayata geçirildi. Beşinci D-Marin

Deniz Filmleri Festivali'nin programında sırasıyla Finest Hours (Zor Saatler), Legend of 1900 (1900 Efsanesi), In The Heart of The Sea (Denizin Ortasında) ve Dunkirk yer aldı. Tekne sahipleriyle birlikte bölge halkına da açık olarak gerçekleştirilen gösterimler sırasında pandemi önlemleri sebebiyle konuklar açık hava sinemasına ateş ölçümü yapıldıktan sonra maskeleriyle kabul edildi ve filmler sosyal mesafe korunarak izlendi.

# Hikâyenizle binlerce kadına ilham verin



Garanti BBVA'nın, Ekonomist Dergisi ve Türkiye Kadın Girişimciler Derneği (KAGIDER) iş birliğiyle bu sene 14'üncü kez düzenlediği Türkiye'nin Kadın Girişimcisi Yarışması için başvurular başladı.

Başarı hikâyesiyle kadın giri-

şimcilere ilham olacak, iş hayatında ben de varım diyen ve sesi tüm ülkeye duyurmak isteyen adaylar, yarışmaya [www.garantibbvakadimgirisimci.com](http://www.garantibbvakadimgirisimci.com) adresindeki formu doldurarak 15 Aralık 2020 tarihine kadar başvurabile-

cek. "Türkiye'nin Kadın Girişimcisi" ödülünü alacak girişimcinin 75,000 TL kazanacağı yarışmada, "Gelecek Vaat Eden Kadın Girişimci", "Yöresinde Fark Yaratan Kadın Girişimci" ve "Türkiye'nin Kadın Sosyal Girişimcisi" kategorilerinin birincilerine ise 50,000 TL'lik ödülün sahibi olacak.

Garanti BBVA Genel Müdür Yardımcısı Cemal Onaran, "Garanti BBVA olarak sürdürülebilir bir ekonomik kalkınma için kadının ekonomiye aktif katılımını desteklemek bizim için çok önemli. Bu amaçla çıktığımız yolda, kadın girişimcilere yönelik faaliyetlerimizi "finansman sağlama", "cesaretlendirme", "eğitim" ve "yeni pazarlara açılma" olarak 4 temel başlıkta ele alıyoruz. Yolculuğumuz boyunca sahada edindiğimiz deneyim ve gözlemlerimiz bize

gösterdi ki cesaretlenme ve kendi hikayelerini duyurabilme kadın girişimcilerin en büyük motivasyon kaynağı. O nedenle, kadın girişimcilerin motivasyonunu güçlü kılmak, onları cesaretlendirmek adına 14 yıldır paydaşlarımızla birlikte Türkiye'nin Kadın Girişimcisi Yarışması'nı sürdürmenin haklı mutluluğunu yaşıyoruz. En önemlisi de rol model ve ilham kaynağı olan binlerce kadın girişimcinin başarı hikayesini tüm Türkiye'ye duyurmamız. Bu yıl da girişimci ruhları hiç sönmeyen, hayâl eden, vazgeçmeyen, azim gösteren ve attıkları cesur adımlarla diğer kadın girişimcilere de rol model olmak isteyenleri bu yarışmaya katılmaya, bizlerle başarı hikayelerini paylaşmaya davet ediyoruz," dedi.

Resmi KOBİ tanımına giren,

hâkim ortağı ya da sahibi kadın olan ve Türkiye'de faaliyet gösteren tüm işletme sahibi kadın girişimciler yarışmaya başvuruda bulunabiliyor. Ayrıca daha önceki yıllarda başvuru yapmış kadın girişimciler yarışmaya tekrar başvurabiliyor. Yarışma kriterleri kategoriler arasında farklılaşmakla birlikte; başvurular, risk alma ve cesaretli olma, etkin müşteri ilişkileri yönetimi, pazarlama faaliyetlerindeki farklılaşma, sürdürülebilir finansal yapı, bulunduğu yörenin ekonomisine katkıda bulunarak fark yaratma, çevreye duyarlı, sosyal bir soruna yenilikçi ve sürdürülebilir çözümler getirmiş olma gibi kriterler kapsamında değerlendirilecek.

Türkiye'nin Kadın Girişimcisi Yarışması'nın ödül töreni 5 Mart 2021 tarihinde yapılacak.

## Kıyıköy fotoğraflarla desteklendi

Kıyıköy'ün tanıtımına katkıda bulunmak ve turizm potansiyelini desteklemek amacıyla TürkAkım Projesi tarafından düzenlenen "Senin Objektifinden Kıyıköy" fotoğraf yarışmasında kazanan isimler belli oldu.

Seçici kurul tarafından yapılan değerlendirme sonucunda "18 Yaş Üzeri" kategorisinde birinciliği Samet Güler kazandı. Aynı kategoride ikincilik ödülüne Hasan Zer, üçüncülük

ödülüne ise Caner Başer layık bulundu.

"18 Yaş Üzeri" kategoride Faruk Öztürk, Murat Bakmaz ve Sare Kural mansiyon ödüllerini kazanırken, Vize Kıyıköy Kültür ve Turizm Derneği Özel Ödülü ise Hilmi Pekel'e verildi.

Genç fotoğrafçıların yarıştığı "18 Yaş Altı" kategoride birincilik ödülünün sahibi Lara Nisa Bayrak olurken, ikincilik ve üçüncülük ödüllerine ise sırasıyla Ece

Bakım ve Kardelen Satkın layık görüldü.

Kıyıköy sakinlerinin yer aldığı "Yerel Yetenekler Ödülü" kategorisinde ise, birincilik ödülü Cem Uçar'a, ikincilik ödülü Kerem Ayan'a, üçüncülük ödülü ise Tolga Uysal'a verildi.

Yarışmada 30 fotoğraf "Sergilemeye Değer" ödülüne layık görüldü. Dereceye giren tüm katılımcılara TürkAkım Projesi tarafından aynı ve nakdi ödüller



verilecek.

Yarışmanın seçici kurulunda Foto muhabiri Osman Örsal, Fotoğraf Sanatçısı ve Mimar Sinan Güzel Sanatlar Üniversitesi Öğretim Görevlisi Merih



Akoğul, Foto muhabiri Ozan Güzelce, Vize Kıyıköy Kültür ve Turizm Derneği Başkanı Alptekin Yorulmaz ve TürkAkım Dış İlişkiler Yetkilisi Tülay Karadeniz yer aldı.

## KİTAP KÖŞESİ

### Kadınların En Güzel Tarihi

Kadın olmak ne demektir? Bir kadın olarak erkekler dünyasında nasıl yaşanır? Bu sorunun yanıtı her çağda değişiyor. Değişmeyen şey ise önyargılar: Kadın cinsi zayıftır; "ikinci cinstir"; erkekten aşağıdır; hükmedilen, boyun eğendir. Kadın doğasının özgürce yaşayabildiği huzurlu bir dönem oldu mu hiç? Büyük büyük anneannelerimiz, aşklarını ve anneliklerini nasıl yaşıyorlardı? Erkekler eşlerinin karnını denetimleri altına almayı ilk ne zaman akıllarına koydular? Çağlar boyunca kadınlar, çocukluklarını, ergenliklerini, olgun yaşlarını ve yaşlılık yıllarını nasıl geçirdiler? Onlara ne gözle bakıldı? Bir yanda tüp bebek uygulamaları yapılırken diğer yanda "namus" cinayetlerinin işlenebildiği günümüzün çelişkili dünyasında bu konuda neredeyiz peki? İşte kadınların büyük romanı karşınızda! Dört istisnai kadın, birçok fikrin ortaya atıldığı gözü pek sohbetlerde, mesleki terimlerden uzak yalın bir dille, tabuları yıkarak anlatıyorlar kadınlığın tarihini...



**Yazar:** Nicole Bacharan, Sylviane Agacinski, Michelle Perrot, Françoise Heritier  
**Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları**

### TCG Kocatepe Nasıl Battı (Bir Akıl Tutulması)

Kıbrıs Barış Harekâtı sürerken, 21 Temmuz 1974'te savaş gemimiz TCG Kocatepe'nin Türk uçakları tarafından yanlışlıkla vurularak batırılışı, Türk Silahlı Kuvvetleri'nin acı dolu sayfalarından birini oluşturuyor.

Bu acı olay, yaklaşık bir yıl boyunca kamuoyundan gizlendikten sonra Hava Kuvvetlerimizi aklayan bir açıklamayla kapatıldı, üzerinde konuşulması istenmedi, arşiv belgelerine erişim engellendi, araştırmacılara izin verilmedi. Beş saatlik hava saldırısı sonucunda 54 denizcimizin şehit olmasının üstü, sessizlik perdesiyle örtüldü. TCG Kocatepe'nin Savaş Harekât Merkezi Subayı olarak görev yapan Üsteğmen Özhan Bakkalbaşoğlu, açık denizde uzun süre yaşam mücadelesi verdikten sonra kurtarılan askerlerimizden biri. Bakkalbaşoğlu bu kitapta tüm yaşadıklarını, gemisinin neden ve nasıl battığını tüm ayrıntılarıyla anlatıyor.

TCG Kocatepe Nasıl Battı, askeri tarihimiz açısından son derece önemli bir ilk çalışma olmanın yanı sıra soluk soluğa okuyacağınız bir anı kitabı.

**Yazar:** Özhan Bakkalbaşoğlu  
**Kaynak Yayınları**



### Radikal Kadınlar

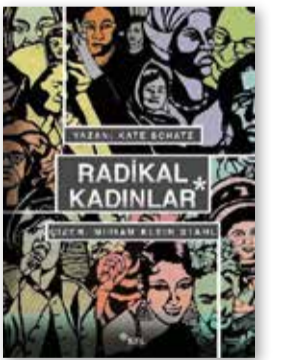
Radikal Kadınlar, kadim zamanlardan günümüze, dünyanın dört bir yanında yaşamış ve onlara biçilen rolü reddetmiş öncü kadınların ilham verici hikâyelerini anlatıyor. Karşılarına çıkan her engelle ve zorluğa göğüs gererek devlet başkanı, asker, ressam, casus, korsan, futbolcu veya bilgisayar programcısı olmayı başarmış her yaşta, ırktan ve sınıftan kadınların hikâyelerini...

Engelleri aşıya yürüyen, tehditlere aldırmadan yaşadıkları toplumların geleneklerine başkaldıran, şüpheli bakışları sonunda yere eğen ve yollarından asla şaşmayan bu kadınlar, bizi küçük ya da büyük ama hep kararlı mücadelelerine ortak olmaya çağırıyor.

Radikal Kadınlar yalnızca tutkulu ve cesur kırk kadının hikâyesi değil; gelenekler, yasalar ve erkekler ne derse desin başkaldıran bütün kadınlara da bir methiye...

Belki de hepimizin radikal olmaya cesareti vardır. Haydi başlayalım.

**Yazar:** Kate Schatz  
**Sel Yayıncılık**



# 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)

