

YENİ YILINIZ KUTLU OLSUN...

Marine Deal

NEWS

Aralık 2020 Sayı: 156

Denizcilik & Ekonomi Gazetesi



Değişim süreci piyasaları rahatlatacak mı?

Dolar kurunun 8,58 TL'yi görmesi, ardından gelen Merkez Bankası Başkanı'nın görevden alınması ve Hazine ve Maliye Bakanı Berat Albayrak'ın istifası süreci. Ardından Merkez Bankası Başkanlığı'na Naci Ağbal, Hazine ve Maliye Bakanlığı'na Lütfi Elvan'ın atanması. Kuşkusuz bütün bunlar sadece iki isim değişikliği değil, ekonomi politikalarında da önemli bir değişimin işaretiydi ki zaten hemen ardından dolar kurunun 7,51 TL'ye kadar düşmesi de bunun göstergesi oldu. Ardından gelen Merkez Bankası'nın yüklü faiz artışı ve ekonomi politikalarındaki değişim söylemleri de piyasaları bu anlamda tatmin etti. Türk Lirası ralli yaptı. TL varlıklar güçlü performans sergilediler. Her şey o kadar hızlı oldu ki ne olduğunu kimse anlayamadan piyasa, fiyatları buraya getiriverdi bile. Türkiye piyasalarına 1 milyar doların borsa ve bonoya toplamda swapla beraber 2-3 milyar dolardan fazla giriş sağlandı.

Kasım ayı, ekonomi cephesinde sert dalgalanmaların yanı sıra köklü değişimlere de sahne oldu

Ancak sonraki günlerde kur yeniden 7,95 TL seviyelerine kadar yükseldi. Peki, ne oldu da kur yeniden yükselişe geçti? Piyasalarda esen ılımlı havayı frenleyen etkenler neler?

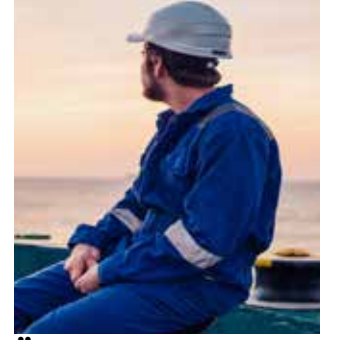
Söylemden çok eylem önemli

Bankacılara göre, piyasa tarafından yeni yönetime büyük bir kredi açıldı. Umutlar yüksek. Ancak şimdi ne olacağı konusu muamma? Uzmanlara göre, TL'nin değer kaybetmesine herkes o kadar alıştı ki ilk tepki olarak döviz ve altın düştükleri yerden hemen geri alındı. Faiz artışının beklenildiği gibi yapıldığı ifade eden bankacılar,

bundan sonra Merkez Bankası'nın iletisinin oldukça kritik olacağını altını çiziyor. Merkez Bankası'nın enflasyonu büyüme pahasına dahi olsa dizginlemeye yönelik politikalar uyguladığını hatırlatan uzmanlar, bunun doğru bir yaklaşım olduğunu ve yüksek enflasyon ortamında gerçekleşen büyümenin sürdürülebilir olamayacağını vurguluyor. Bu sebeple Hazine ve Maliye Bakanı Elvan'ın enflasyon vurgusunun çok önemli olduğunu belirten bankacılar, bakanlığın para politikasını desteklemekten vazgeçmesi durumunda yapılan faiz artışının ve Merkez Bankası'nın açıklamalarının bir anlamı kalmayacağı uyarısında bulunuyor. Şimdi piyasada bir sakinleşme ve hazmetme bekleyen bankacılar, uzun süre sonra gelen bu değişimin çok kıymetli olduğunu, ancak söylemin yanı sıra eylem ya da piyasa diliyle 'uygulama'nın daha da önemli olduğunu söylüyorlar. 02 >>

for the English edition 15 >>

DOSYA



Önce insanım sonra denizci

Gemi kazalarının sebebi olarak gösterilen insan faktörünün suçsuzluğu IMO'nun üniversite-sinde görevli akademisyenler tarafından raporlandı. 12 >>

HABER



Balık gelirin yüzde 80'i mazota gidiyor

Balıkçılık sektörünün temsilcileri Covid-19 sürecini ve balıkçılıkta yaşanan güncel gelişmeleri değerlendirdiler. 08 >>

JEOPOLİTİK



Transatlantik işbirliğinin yeniden güçlendirilmesi

2020 yılının en önemli jeopolitik dönüm noktalarından birisi daha geçildi. Trump, yenilgiyi kabul etmeyeceğini ısrarla vurgulasa da kaçınılmaz olarak ABD'nin yeni başkanı Biden oldu. 06 >>

İNCELEME

Elektro-optik sistemler

ASELSAN tarafından harp ve destek gemileri için geliştirilen elektro-optik deniz sistemlerini mercek altına aldık. 26 >>

TUGBOAT With Hydraulic Hybrid Propulsion System

Remote Operated Commercial Vessel

LNG Powered TUGBOATS

World Firsts

 BY SANMAR

SANMAR
sanmar.com.tr



9 771307 979009

GPH'den Akdeniz'de iki stratejik hamle

Global Yatırım Holding iştiraki ve dünyanın en büyük kruvaziyer liman işletmecisi Global Ports Holding (GPH) Akdeniz'de yeni stratejik adımlar atıyor. GPH, İtalya'nın Taranto ve İspanya'nın Valensiya limanlarını portföyüne ekledi.

GPH, İtalya'daki Taranto Limanı'nın kruvaziyer liman operasyonlarına ilişkin 20 yıl süre ile işletilmesine yönelik İyonya Denizi Liman Başkanlığı tarafından seçilerek bir imtiyaz sözleşmesi elde etti.

Taranto Limanı'ndaki devlet tarafından finanse edilen ve yeni bir kruvaziyer terminalinin inşası da dâhil olmak üzere yaklaşık 28 milyon euro'luk kruvaziyer liman altyapı iyileştirme yatırımları devam ederken, bu yeni tesislerin inşasının 2020 yılı sonunda tamamlanması bekleniyor.

GPH ve Liman Başkanlığı sözleşmesi uyanınca; GPH, kruvaziyer liman işletmeciliği konusundaki uluslararası deneyimini ve işletme modelini de kullanarak 2021 yılının ilk çeyreğinden itibaren Taranto Limanı'ndaki tüm kruvaziyer liman operasyonlarını 20 yıl süreyle işletecek.

Taranto Kruvaziyer Limanı 2019 yılında yaklaşık 9 bin kruva-



ziyer yolcusu ağırlamıştı. Limanın Covid-19 öncesi 2020 yılında 14 binden fazla kruvaziyer yolcusu ağırlaması öngörülmüştü.

'Kruvaziyer odağımız daha da arttı'

Taranto Kruvaziyer Limanı'nın, GPH'nin kruvaziyer ağı için önemli bir ek olacağını ifade eden GPH CEO'su Emre Sayın, Akdeniz'deki varlıklarını güçlendirmeye devam ettiklerini belirtti. Bir hafta içinde Akdeniz'de iki

stratejik adım attıklarını dile getiren Sayın, "Taranto ve Valencia limanları için anlaşmaların gelecek yılın ilk çeyreğinde tamamlanması bekleniyor. İki limanı da portföyümüze kattığımızda toplam 21 kruvaziyer limanını işletiyor olacağız. Stratejimiz doğrultusunda kruvaziyer odağımız daha da arttı. Kruvaziyer operasyonları Covid-19 pandemisinden önemli ölçüde etkilenmeye devam etse de kruvaziyer turizmi uzun vadede

önemini koruyor. Bu dönemde de dünyadaki önemli kruvaziyer limanları için önümüze çıkan fırsatları değerlendirmeye devam ediyoruz," dedi.

Valensiya'nın kruvaziyer operasyonları da GPH'de

Şirket, yakın tarihte ortağı Balearia Group'un Valensiya Kruvaziyer Limanı'nda imtiyaz sözleşmesi hakkı kazandığını, anlaşmaya göre limanın kruvaziyer operasyonlarını kendilerinin

işleteceğini de açıklamıştı.

Balearia Group, Valensiya Kruvaziyer Limanı'nın liman ve feribot operasyonlarına yönelik 15 yıllık ilave uzatma hakkı ile birlikte 35 yıllık imtiyaz sözleşmesine hak kazandı. Anlaşmaya göre imtiyaz süresi boyunca Valensiya Kruvaziyer Limanı'nı GPH işletecek. Anlaşmanın 2021 yılının ilk çeyreğinde tamamlanması ve yürürlüğe girmesi bekleniyor.

Anlaşma şartlarına göre Balearia, liman altyapısına iki yeni son teknoloji akıllı terminalin yanı sıra feribot iskeleleri, otopark ve ticari alanlara yönelik 37 milyon ABD Doları'na kadar yatırım yapmayı planlıyor. Planlanan iki yıllık yatırım aşamasının, imtiyaz haklarının kullanılmasına başlanmasının hedeflendiği 2021'in ilk çeyreğinde başlaması öngörülmüyor.

Yeni terminaller, elektrik ihtiyaçlarının yüzde 100'ünü güneş, rüzgâr, yenilenebilir hidrojen ve biyoyakıt gibi kendi yenilenebilir enerji kaynaklarından üreterek yolcu taşımacılığı alanında sürdürülebilirlik için yeni bir kriter oluşturacak ve tüm atıklar geri dönüştürülecek.

01» 'Güven bir günde tesis ediliyor'

Piyasalarda Türk Lirası ve TL varlıklarının uzun bir süre büyük baskı altında kaldığını

hatırlatan bankacılar, güvenin bir günde tesis edilemeyeceğini, bunun için zamana ihtiyaç olduğunu belirtiyor. Bankacılar, Türkiye ekonomisine bakınca elde, köklü bir iktidar geleneği, zayıflayan büyüme ve yüksek enflas-

yon kompozisyonu ile Merkez Bankası'nın 130 milyar dolarlık satılan rezervi olduğunun altını çizdiler. Önümüzdeki günlerde mevduat faizlerinin yüzde 17'ye doğru yükselmesini, kredi maliyetlerinin ise 1-2 puan kadar

artmasını öngören bankacılar, yüksek faiz ortamının bir süre daha sürmesini beklemek gerektiğini ifade ediyor. Herkesin mutlu olabilmesi için uzun süre, daha az dalgalı bir makro büyüme ortamı gerektiğinin altını çizen

bankacılar, ekonomi yönetimi ve Cumhurbaşkanı'ndan "reform" kelimesinin yeniden duyulmasının değerli olduğunu, piyasanın önümüzdeki günlerde bu söylemlerin eyleme dönüşüp dönüşmeyeceğini izleyeceğini belirtiyor.

MarineDeal ^{NEWS}

İMTİYAZ SAHİBİ

Yeşim Yeliz Egeli

MDN Yayıncılık, Matbaa, Reklam,

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

Genel Yayın Yönetmeni

Yeşim Yeliz Egeli

yesimegeli@marinedealnews.com

Yazı İşleri Müdürü (Sorumlu)

Emel Dolukar Pehlivan

Haber Merkezi

Yüksel Tuğrul, Yüce Yöney

Reklam Rezervasyon & Abonelik

Tel: (0212) 343 2005

Bodrum Temsilcisi: Yiğit Uygur

MDN Yayıncılık, Matbaa, Reklam,

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

Adres: Merkez Mah. Perihan Sk.

No.118/5 34360 Şişli, İstanbul, Türkiye

Tel: (0212) 343 2005

Faks: (0212) 231 8007

E-posta: info@marinedealnews.com

www.marinedealnews.com

Baskı: KUBAN Matbaacılık ve Yayıncılık

Adres: İvedik Organize Sanayi

Matbaacılar Sitesi 558. Sokak No: 20

Yenimahalle / ANKARA

Tel: (0312) 395 2070

Fax: (0312) 395 3723

kubanmatbaa@hotmail.com

ISSN 1307-9794

YAYGIN SÜRELİ YAYIN

Yıl: 12 Sayı: 156 (Aralık 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

Hidrojen yakıtlı ilk feribot suya indirildi

Dünyanın hidrojenle çalışan ilk feribotu Tuzla'da suya indirildi. Norse Grup Şirketleri ve Norveç merkezli Westcon Tersanesi'nin ortak projesi olan dünyanın hidrojenle çalışan ilk feribotu NB14-Hydra, Tuzla'daki Selah Tersanesi'nde düzenlenen törenle suya indirildi. Tamamen hidrojenle

çalışacak olan feribot 82 metre boy ve 17 metre genişlikle 80 araba ve 299 yolcu taşıma kapasitesine sahip.

Norse Grup Şirketleri, ana dizaynı LMG tarafından gerçekleştirilen hidrojen yakıtlı feribot projesinin inşaa sürecinin yanı sıra dizayn çalışmalarında da yer

aldı. Projenin detay tasarımları, üç boyutlu modellemeleri ve üretim resimleri grup şirketi olan Norse Dizayn tarafından hazırlandı.

Şirketlerin ortak yürüttüğü iki eş gemiyi kapsayan proje dâhilindeki ilk feribot olan ve inşası- na 2019 yılında başlanan Nesvik

ise 23 Temmuz 2020 tarihinde suyla buluşmuştu. Feribot, elektrikli olmasının yanı sıra hidrojenle çalışacak tüm donanıma da sahip olarak üretilmişti. Proje kapsamındaki ikinci feribot olan "Hydra" ise dünyada tamamen hidrojen ile çalışan ilk feribot olacak.



Çarpışmadan kaçınmanın mümkünlüğü test ediliyor

Tokyo'da kurulan denizcilik konsorsiyumu e5 Lab Inc. ortakları, ROBOSHIP projesi kapsamında gerçek gemilerde uzaktan kumanda yönetimi ve çarpışmalardan kaçınma algoritmalarının çalışırılığını göstermek için bir kavram kanıtı testi gerçekleştirdi.

Konsorsiyumda yer alan ve projedeki denizcilikle ilgili mühendislik hizmetleri, deniz aracı uzaktan kumandası/otonom navigasyon desteği ve gemi tahrik üniteleri için sistem entegrasyonunu sağlayan Mitsubishi Heavy Industries (MHI) Group bünyesindeki Mitsubishi Shipbuilding, konsept testini iki yüzey gemisinde yürüttü.

Test, Tokyo'daki Toyosu açıklarında, Urban Launch adlı Tokyo Cruise Ship Co'ya ait bir yolcu gemisi ve MHI Group tarafından geliştirilen uzaktan kumandalı bir insansız yüzey gemisi üzerinden yapıldı. Her iki geminin de teknolojiyi kullanarak çarpışmadan kaçınma becerisini göstermesi amaçlandı. Ayrıca, Urban Launch'a kurulan, rota planlama, rota kontrolü, gemi hızı kontrolü ve çarpışmadan kaçınma gibi fonksiyonlara sahip SUPERBRIDGE-X adlı bir navigasyon destek sistemi de test edildi.

Testin genel amacı, katılımcı şirketlerin, kıyı gemileri için bir seyir destek sisteminin geliştirilmesini ve yaygın bir şekilde benimsenmesini desteklemek için ürettikleri en son teknolojileri ve fikirlerini göstermek.

Gemilerin dijitalleşmesi ve elektrifikasyonunun, gemiciliğin dekarbonizasyon yolunun bir parçası olacağı ve mürettebat için daha iyi bir çalışma ortamı sağlayacağı öngörülüyor.

GEDEN LINE

A NEW SPIRIT IN WORLD SHIPPING

www.gedenlines.com

Balık niye baştan kokar?

Yeşim Yeliz Egeli

yesimegeli@marinedealnews.com

Aklımda çözülmeyi, yazıya dökülmeyi bekleyen ciddi onca konu var. Onca konunun her biri öncelikli. Hepsisi de epey uzun zamanda zihnimde olgunlaştı. Gözlemleme, deneyimleme, edinilen tecrübe veya sürpriz olaylar sonrası ola geldiler ve düşüncemde filizlendiler. Aslında her biri birbiriyle ayrı gibi duran ancak temelde aynı kök sorundan doğan şeyler... Ancak düşünmek, çözüme nereden başlayacağını bilememek, olayları irdelerken kendi zihninde veya vicdanında adil olup dengeyi gözetmek, bazen "aman bana ne!" dedikten sonra vicdan yükünü kaldıramayıp "olur mu ya, o zaman topyekün bırakıp gidelim mi yani!" diye sorgularken kendini bulmak. Bu gerçekten çok yorucu. Hiç keyifli değil. Ancak yaşamın kendisi sanırım böyle bir şey. Dik durmak, her rüzgâra kapılmamak... Önce kendi kendinin muhasebesini yapmak. Elzem.

Düşünsenize... Biri hata yapıyor. Kendi menfaatini düşündüğü için. Sadece kendini düşünüyor yani. Kendini düşünmesinin de herkes için iyi olduğuna falan

inaniyor veya inandırıyor kendini ve tövbe billah hatasından geri dönmüyor. Diğerleri de onun hatalı olduğunu biliyor ama buna ses çıkarmıyor, ses çıkarmasının da hataya göz yummanın da hata olduğunu düşünmüyor ya da düşünüyor da işine gelmiyor.

İşte... Böyle böyle... Zirveden aşağı yuvarlanan kartopu gibi önüne geleni kaparak sistemin bir dişlisi yapıyor. Herkes topyekün, zincirleme kazaya uğramak gibi hatalı o kötü konuma düşüyor.

2021'de tek tek değineceğimiz konular var.

İçime hicran olan ve enine boyuna işleyemediğim için beni içten içe yiyip bitiren dosya konusu; "Sebepsiz zenginleşmenin ahlâki boyutu". Hatırlarsanız, bir yazımda daha değinip belirtmiştim konuyu işleyemediğimi.

"Sebepsiz zenginleşmenin ahlâki boyutu" sosyal bilimlerin alanına girse de özgül ağırlığına her şeyin içinde. Çünkü temelinde insan ve ona dair her şey var.

Mesela "acentelik" mesleğinde "kiracı acentelerin" yani kiracı tarafından onun adına atanarak, Türk limanlarında verdiği hizmet kalemleri içinde armatöre (taşıyan) yansıttığı "attandance fee-supervision fee", Türkçesiyle; gemi limandayken navlunla ilgili olarak "nezaret/gözetim hizmeti" ile bir kazanç sağlamakta, ancak "Ne hizmeti veriyorsunuz?" ya da "Ne hizmeti verdiniz?" diye sorulduğunda cevap tatmin edici cevabı olmayan bir mesele... Armatöre sorulduğunda ise, "Bu hizmet kalemini neye karşılık ödüyorsunuz?" diye... Verilen cevapları buraya hiç yazmamayım. Emin olmamakla birlikte bu hizmet kalemi ile uygulama sadece Türkiye'de var. Araştıracamız.

Aslında soru çok basit: Elde edilen gelir hangi hizmet(ler) verilerek elde edilmektedir?

İşlemek üzere zamanını bekleyen bu iki konu... Birbirinden çok zıt konular gibi duruyor öyle değil mi? Hayır. Aslında değil.

İşte bu veya benzeri konuları enine

boyuna inceleyip anlamak, kavrayıp ülkemizin, toplumumuzun faydasına bir çıktı sağlamak yapılacaklar arasında...

Matematiğini analitik kavradığınızda derya deniz, ucu bucağı yok bu sebepsiz zenginleşmenin. Her seferinde yeni bir damar açıp uzun uzun incelenebilir. Ve maalesef insan olabildiğince düzelmeden çözülmesi mümkün değil. Bu konuyu başlı başına ele alsak ve her ay içine bir konuyu yazsak işle işle bitmez o derece.

Hukuki açıdan "sebepsiz zenginleşme" konusunu ele alsak ve sac ayağı kurup her bir ayağa bir isim versek konu bambaşka bir disiplinle, anlama evrilir.

Bu nedenle biz "ahlâki" kısmıyla ele alıyoruz. Emek verilmeden, ter dökmeden-hak etmeden elde edilecek paraya, huzura, refaha tamah etmemek, edene de izin vermemek ve öyle dört başı mahmur kenara çekilmeyip doğru olmadığını bıkmadan anlatmak gerekiyor.

Göz yumunca yanlışa dolaylı ortak olunuyor çünkü... Beni ilgilendirmeyen dendiğinde, o illet toplumu bir salgının pençesine düşürüyor. Ondan ona yayılan bir virüs gibi. Virüslere karşı birleşin. Başa çıkabilirsiniz.

Aksi takdirde... Toplumun immün sistemi çöker. Biliyorsunuz bağırsaklarımızda trilyonlarca iyi ve kötü diye tabir edilen bakteriler var. Az sayıda kötü bakteriler iyi bakterilerin dinamik kalmasını, beden ve ruhun zinde, her an olası bir tehlikeye karşı savunmada olmasını sağlıyor. Faydalı bir işlevleri var. Ancak o bedende kötü bakterilerin sayıca oranı iyi bakterilerin önüne geçerse çok kısa sürede sayıca ve güççe üstünlük kazanan kötü bakteriler içten içe vücudu, ağacın kurdu gibi kemiriyor. Sonunda kişi mankurtlaşmış oluyor. Kendisinin normal olduğunu düşünüyor yani aslında düşünemiyor. Duruma anlam veremiyor, sonra da aniden bağırsaklık sistemi çöküyor. Zamanında teşhis ile tedavi edilmez ise ölüm kaçınılmaz son oluyor.

İşte toplumu virüs gibi saran, sağlıklı geleceğine göz diken, itibarını sarsan kötü bakterileri zamanında iyileştirmeyen, sayılarının artmasına müsaade ederse, onların hastalığı toplumu hasta eder, size ve sevdiğinizlere sirayet etmemesi ise mümkün değildir. Az sayıda iyi bakteri, birleşip kötü bakterilere karşı birlikte mücadele etmezse sonları; başlangıçta bir köşede sessiz sakin içten içe durumun vahametine üzülme olur. Ki sonradan başlarına gelecek olan son bellidir. Yenilirler! Sayıca az da olursa iyiler mücadele etmek zorunda. Bunu lütfen not ediniz. İyi diye yanlışlıkla kötüyü koruyup, kollamayınız. Kötülüğe alet olmayınız.

"Rüşvet verme/alma normalleşti" diyorlar.

Yıllar yılı dert yanılan ancak önü alınamadığı için kronikleşen konulardan biri. Ve bu sebepsiz zenginleş-

menin "ahlâki" boyutuna iyi bir örnek. Açıklayalım.

Karar verici diyor ki muhatabına, "Racon bu. Malını veya hizmetini alırım ama sen de beni göreceksin!" Hizmet veya mal satan da diyor ki; "Benim günahım mı, o dolandırıyor ekme yediği tekneyi, bana ne... Ver, işine bak!"

Burada farkında olmadan soyulan dükkân sahibi masuma mı yanalım... Sırf bu çirkin, ucube, çarpık yapı kurulduğu için malını veya hizmetini o şirkete satamayana, malı veya hizmeti iyi olduğu halde bir sebeple "karar vericiye" beğendirememesine mi yanalım? Emek vermeden kazanç sağlayanın sistemin dişli çarklarını zehirlemesine... Kendi namussuzluğunu sisteme entegre etmesine mi kızalım? Peki ya dükkân sahibinin çalışanını denetlememesine ne diyelim?

Kişileri kendi vicdanıyla baş başa bırakınca sorun çözülüyor mu? Bu illet hastalık iyileşiyor mu? Sanmam.

İşte bu nedenle önce, "Liyakâtlı olursun n'olur, olunmazsa n'olur?" konusunu enine boyuna ele almıştık. Ardından da "sebepsiz zenginleşmenin ahlâki boyutu"yla yapılan ama yapılmaması gerekenleri anlatacaktık. Artık gelecek yıla kaldı...

Biz liyakâtlı olup bizlere varlıklarıyla esenlik katan, cesurca bizim yaşamımızı kendi yaşamlarının önüne koyan, şimdiyi yaşatmada, geleceği inşa etmede, mülkü korumada Büyük Önderimiz Atatürk'ün izinden zerre şaşmayan yurtsever, milletsever... Ordularımız, kahraman askerlerimizi, kolluk güçlerimizi, hekimlerimizi, sağlık çalışanlarımızı, öğretmenlerimizi ve hepimizin huzuru için adaleti tesis eden, hâkim, savcı ve hukukçularımızı ve elbette kalemini ve aklını satmayan omurgalı meslektaşlarımızı saygı ve sevgiyle selamlayıp bir kerede daha yürekten teşekkür edelim...

İyi ki varsınız sağ olunuz, var olunuz. 2020 yılının son yazısına burada noktayı koyarken, yeni yıl temennimizi paylaşalım.

Zıtlıkların birbirini sardığı, iç içe geçtiği bir zaman diliminde aklımda pişeni, dilime geleni, kalemime düşeni yeni yıla saklayıp büyük resmi çizenlere kölelik edeneri Allah'a havale edip hayatta başarılar dileyelim(!) zira gerçekten doğru düzgün yaşamak için yaşamın olağan akışı içinde çeşitli sürprizlerle karşılaştıklarında mutlaka onlar da adil ve doğru olanı dileyebileceklerdir.

O çizilen büyük resmi görüp, resimdeki tuzakları çözüp, kendini bir yana koyup (bencil olmayıp) özünden çok bütünün iyiliğini düşünenlere, şeytanın ucuz tuzaklarına düşmeyenlere ve hatta cesurca o tuzakları bozanlara selam edip yüceltelim.

Can Baba ne demişti... Ne kadar yalansız yaşarsak o kadar iyi.

Kalın sağlıcakla...



www.tktuzlashipyard.com
sales@tktuzlashipyard.com



"Quality & Punctuality"



HAVELSAN Denizaltı Bilgi Dağıtım Sistemi (DBDS) ürününe yeni kabiliyetler ekliyor

Denizaltılar, deniz muharebelerinden istihbarat görevlerine kadar birçok kritik operasyonda kullanılmakta ve potansiyelleri sebebiyle kuvvet çarpanı sayılmaktadır. Ülkeler için kritik öneme sahip denizaltılar, etkin ve verimli yönetilmesi için yine kritik öneme sahip yetenekli sistemlere ihtiyaç duyarlar.

HAVELSAN'ın konusunda uzman, nitelikli mühendisleri tarafından yeri ve milli olarak geliştirilen HAVELSAN Denizaltı Bilgi Dağıtım Sistemi (DBDS), denizaltıların güvenli seyri için yapması ve diğer operasyonel görevlerini verimli şekilde yerine getirmesi için farklı sensör ve sistemlerden gelen verilerin alınması, kesintisiz ve yedeklenerek ilgili birimlere dağıtılması için tasarlanmış denizaltının kalbi niteliğindeki özgün bir HAVELSAN ürünüdür.

Deniz Kuvvetlerimizin önemli projelerinde kritik sorumluluklar üstlenen HAVELSAN, Yeni Tip Denizaltı Projesi kapsamında altıncı teslimatı yapılan HAVELSAN DBDS'yi yeni ve fark yaratan özellikler ile donatarak, Kasım 2020 de Türk Deniz Kuvvetleri Komutanlığı'na teslim



etmiştir.

Geçmiş dönemde yabancı firmalardan temin edilen Denizaltı Bilgi Dağıtım Sistemleri, bugün HAVELSAN mühendislerinin yoğun çalışmalarının bir sonucu olarak, ihtiyaçlara göre geliştirilebilmekte ve sisteme yenilikler kolayca eklenebilmektedir.

Silah, sensör ve Komuta Kontrol Sistemi'nden oluşan ve Denizaltı Savaş Sistemi'nin entegrasyonunda kilit rol oynayan HAVELSAN DBDS'nin veri akışını yedekli ve kesintisiz olarak sağlaması sayesinde REİS Sınıfı denizaltılarımızın daha emniyetli seyir yapması ve harekât görevlerini en etkin

şekilde icra etmesi mümkün olacaktır.

HAVELSAN DBDS, yeni özellikleri ile harekât sırasında sistem üzerinden akan tüm görev kritik verilerin en az 50 gün süre ile kesintisiz olarak kaydedilmesi ve depolanmasına ayrıca harekâta kaydedilen önemli verilerin gemide veya

sahilde incelenebilmesine olanak sağlamaktadır.

Denizaltının zorlu şartlarında sorunsuz çalışan HAVELSAN DBDS, gelişmiş özellikleri ile yabancı denizaltı inşa ve modernizasyon programlarının da dikkatini çekmiş ve 2019 yılında Pakistan Deniz Kuvvetleri envanterinde bulunan AGOSTA Sınıfı denizaltılarının modernizasyonunda da "denizaltının kalbi" HAVELSAN DBDS tercih edilmiştir.

Özgün sualtı tasarım ve ürünleri yurtdışında da kullanımında olan HAVELSAN, milli ekonomimize katkı sağlamayı sürdürürken; "Mavi Vatan Savunması" için kritik öneme sahip denizaltılarımızın modernizasyon faaliyetleri, entegrasyon çalışmaları, denizaltıların ihtiyaç duyduğu yerli ve milli sistem, mühendislik, teknoloji ve simülasyon ihtiyaçlarını karşılamadaki kritik sorumluluklarını da başarı ile sürdürmektedir. Yakın gelecekte geliştirilecek yerli denizaltımızda da sualtındaki yatırımlarına devam eden HAVELSAN'ın mühendislerinin imzası olacaktır.

Transatlantik işbirliğinin yeniden güçlendirilmesi



2020 yılının en önemli jeopolitik dönüm noktalarından birisi daha geçildi. Her ne kadar Trump yaptığı açıklamalarla ve hukuki girişimlerle yenilgiyi kabul etmeyeceğini ısrarla vurgulasa da kaçınılmaz olarak ABD'nin yeni başkanı Joe Biden oldu

MDN | Trump, başkanlığı döneminde ABD'nin bilinen bütün ezberlerini bozdu. Erişilemez ve rekabet edilemez gözüyle bakılan ABD'nin de aslında "sıradan" bir ülke olduğu görüldü. Çin ile girişilen ekonomik savaşta, Covid-19 pandemisinde ve hatta müttefiklerle ilişkilerinde ABD'nin bütün defolan ortaya saçıldı. Trump muhtemelen ABD tarihinin en renkli ve hibrit karakterli başkanı olarak tarihe geçecek...

Trump tüm dünyayı yordu

Hegemonyası her geçen gün azalan ABD, artık her şeye muktedir olan ve küresel konjonktürü yönlendiren bir süper güç olmaktan çok uzakta. Çin ile girdiği ekonomik savaşta kaybedeceği apaçık görülen ABD, dünyanın sıklet merkezini batıdan doğuya kaymasına engel olamıyor. Dönüşüm tamamlanmak üzere. Trump, izlediği popülist politikalarla ve iç kamuoyunu gözetken deli saçması ama ABD alt-orta sınıfının ve muhafazakâr kesimin prim verdiği cahil ve üst perde çıkışlarıyla tepe taklak gidişi engellemeye, geciktirmeye çalışsa da başarılı olamadı. Dahası ABD kamuoyunu ortadan ikiye böldü. Toplumunu başkalaştırdı ve ayrıştırdı. "Önce ABD" sloganı ile devletçi bir görüntü sergileyen Trump, sadece Çin ve Rusya ile değil, AB başta olmak üzere kendi müttefikleriyle de ilişkilerini bozdu ve tüm küreselci saikleri karşısına aldı. Trump, Başkanlığı döneminde tüm

dünyayı yordu...

Yaşlı Biden döneminde de ABD'nin işi oldukça zor olacak. Zira bırakın küresel ölçekte ABD'nin yeniden ayağa kalkarak ekolojik hakimiyetini sürdürmesini, ayrışan ABD iç kamuoyununun yeniden konsolide edilmesi dahi kolay olmayacak. Muhtemeldir ki ABD'deki kutuplaşma artarak devam edecek. Biden'in ajandasında ABD'nin hegemonyacı, küreselleşmeci iktisadi ve güvenlik dış politikasını sürdürmesi öne çıkarılacak, lakin ayrışmış ve fay hatları kırılmış ABD'nin sorunları kolay aşılabilecek gibi görünmüyor.

Transatlantik düşünce yapısından kopamayanlar

Bazılarının düşündüğü gibi Biden döneminde ABD'ye sihirli bir el değmeyecek. ABD eski, bilinen ve gıpta edilen günlerine -fabrika ayarlarına- ansızın geri dönemeyecek. ABD derin devletinin belirlediği stratejiye koşut olarak Başkanlığa getirilen Biden, transatlantik düşünce yapısına sıkı sıkıya bağlı, bu bağı sorgulayamayan, bu bağdan kopamayan ve tüm dünyaya saçılmış durumda bulunan amok koşucularının beklediği suni teneffüsü dünyaya ne yazık ki yapamayacak...

Bu iyimser beklentilere yaşlı Biden'in kondüsyonunun yetmeyeceği aşikâr, hoş Biden kondüsyon sorunu yaşamasa dahi ona serbest ve geniş bir manevra alanı da sunulmayacak. Biden sembolik bir Başkan olarak kalacak. Esasen, ABD halkının görmek istediği Ronald Reagan benzeri bir misyonu yerine getirecek. Anlayışlı, güler yüzlü, derleyen ve toplayan bir figürden ibaret olacak. Bize göre ABD'nin yeni döneminde etkin ve belirleyici güç Başkan Yardımcısı Kamala Harris ve avaneleri olacak. Başkan Yardımcısının ismini, eylem ve söylemlerini çok sık duyacağız.

ABD'nin yeni döneminde etkin ve belirleyici güç: Kamala Harris

Bir parantez açalım. Kamala Harris'in annesi Shyamala Gopalan kanser araştırmaları konusunda uzman olan bir bilim kadını. Gopalan 60'lı yıllarda

Hindistan'dan ABD'ye göç etmiş. Ekonomi profesörü olan babası Donald J. Harris ise Jamaika'dan ABD'ye göç eden bir figür... Kamala Harris kökenlerine vurgu yapmaktan çekinmeyen bir isim, bu yönüyle ABD'de rağbet ve sempati topluyor.

Harris, 2003 yılında San Francisco'nun ilk kadın eyalet savcısı oldu. 2010 yılında ise Kaliforniya Eyalet Başsavcısı olarak seçildi. 3 Ocak 2011'de görevine başlayan Harris, sadece bu göreve gelen 'ilk kadın' değil aynı zamanda Hint ve Afrika kökenli ilk kişi olarak da ABD tarihine geçti. Harris'in 2014 yılından bu yana Yahudi kökenli Avukat Douglas Emhoff ile evli olduğunu hatırlatalım. Öngörümüz gelecekte Harris'in ABD'nin ilk kadın başkanı ve ABD'nin ilk siyah kadın başkanı olabileceği istikametinde, parantezi kapatalım.

ABD'nin jeopolitik ve jeostratejik hassasiyetleri devam edecek

Biden sonrası dönemde ABD'nin evrim geçireceğini düşünmek elbette saflık olur. Küresel aktörlerde temel kavramlar, yaklaşımlar ve hassasiyetler öyle kolaylıkla ve ansızın değişmez. Devlet geleneği yap boz tahtasına çevrilmez, zira buna izin de verilmez. Bir kişinin değişimi ile tüm devlet kademesindeki zihniyetin ve uygulamaların değişmesi ancak küçük ve orta ölçekte, kurumsallığı tesis edememiş, demokratik olmayan devletlerde görülür. Trump'ın öngörülemez hareketlerinden sonra Biden döneminde şüphesiz küresel bir rahatlama olacak, ancak ABD'nin jeopolitik ve jeostratejik hassasiyetleri kaldığı yerden devam edecek.

ABD başkanlık seçimlerinin ulusal basınımızdaki takibi ve yansımaları da oldukça trajikomik oldu. Canlı yayınlarda kullanılan argümanlar, uzman kisvesi altında yapılan yorumlar ve koşulsuz taraf olmalar, seçimler ABD'de mi yapılıyor ülkemizde mi, sorusunu sormamıza neden oldu. Bu telaşın arka planını elbette kestirebiliyoruz lakin bu denli ve ulu orta Trump'a payanda olunması oldukça tuhaf bir durumdu.

Her zaman olduğu gibi karar vericilerin tek bir karta oynadıkları, tüm yumurtaları aynı sepete koydukları ve Trump'ın kaybetmesi durumunda olabilecekleri öngöremedikleri, alternatif stratejileri belirlemedikleri apaçık görüldü.

Seçimleri kazanan Biden'ın tebrik edilmesi için bile Trump'ın pes etmesi beklendi. ABD seçim sonuçlarını doğru okuyan, ABD'de meydana gelecek değişime derhâl ve hemen ayak uyduran kısaca stratejisini doğru belirleyen bütün ülkeler Biden'ı kutlamak için sıraya girerken Türkiye ne yapacağına karar veremedi. Akıllı hareket eden ülkelerin yeni normale adapte olması ise uzun sürmedi. Trump'ın seçimleri kaybettiği kritik an, Biden'ın küresel rüzgâr arkasına alıp zaferine meşruiyet kazandırması oldu.

Merkel: Transatlantik dostluğumuz vazgeçilmez

Bakınız, Trump'tan çok çektiğini saklama gereği duymayan, seçimlerin galibi Joe Biden ve Kamala Harris ikilisini ilk tebrik eden dünya liderlerinin başını Almanya Şansölyesi Merkel çekti. "Almanya küresel sorunların çözümünde ABD ile yan yana duracak" mesajını veren Merkel, Trump'ın ciddiye almadığı Covid-19 pandemisi ve küresel ısınmayı hatırlattı, terörü de bunlara ekleyerek, küresel meydan okumaların üstesinden gelmek için ABD ile birlikte hareket edeceklerini belirtti. Merkel'in, "Açık bir küresel ekonomi ve serbest ticaret için mücadele edilmesi gerektiğini" vurgulaması ise Çin ile ilişkilerin de gözetildiği şekilde yorumlandı.

Almanya ile ABD arasında önemli bir dostluk olduğunu vurgulayan, iki NATO müttefikinin çok sayıda ortak değerleri ve çıkarları bulunduğunu belirten Merkel, "Zamanımızın büyük sorunlarının üstesinden gelmek için transatlantik dostluğumuz vazgeçilmezdir. AB'nin bir parçası olarak Almanya ile ABD birlikte bir duruş sergilemelidir" görüşünü dile getirdi. Merkel'in, işbirliği vurgusu yaparken, aynı zamanda Avrupalıların da kendi paylarına düşeni yapmak için daha çok çaba

sarf edeceklerini söylemesi dikkat çekti.

Maas'dan restorasyon dönemi mesajı

Almanya Dışişleri Bakanı Heiko Maas ise Biden'ın başkanlığıyla ilgili değerlendirmesinde "her şeyin değişmeyeceğini, ancak birçok konuda iyileşme olmasını beklediklerini" kaydetti. Maas, "Trump'ın Almanya'nın NATO bütçesine katkısını artırması ve savunma bütçesini GSYİH'nin yüzde 2'sine çıkarmasına yönelik baskısının, Biden döneminde azalmasını beklediğini" ifade ederek, Almanya'nın hassasiyetini ortaya koydu.

Bizi hasım olarak görmeyen bir ABD Başkanı ile çalışacağımız için memnunuz

AB Dış İlişkiler ve Güvenlik Politikası Yüksek Temsilcisi Josep Borrell ise Biden'ın ABD'nin yeni başkanı seçilmesine yönelik, "Bizi hasım olarak görmeyen veya AB'nin ABD'den faydalanmak için kurulduğuna inanmayan bir ABD Başkanı ile çalışma şansından memnuniyet duyuyoruz" çıkışını yaptı.

Birçok Avrupalının ABD'deki seçimin sonucundan memnun olduğunu vurgulayan Borrell, Trump'ın başkanlığı döneminde AB-ABD ilişkilerinin karmaşık seyrettiğini ifade etti. ABD'nin AB için en önemli müttefik ve ortak olduğunu belirten Borrell, "Ortak değerler temelinde uzun bir birlikte çalışma geçmişimiz var. Bu nedenle bizi hasım olarak görmeyen bir ABD Başkanı ile çalışma şansından memnuniyet duyuyoruz. İşbirliğini geliştirmek için üzerimize düşeni yapmaya hazırız. AB-ABD işbirliğini yeniden tesis etmek için "motoru" yeniden çalıştırmalıyız. Gerçek diyaloga geri dönmeli, mümkün olan yerlerde ortak stratejiler formüle etmek üzere taahhütlerde bulunmalıyız" ifadelerini kullandı.

Rusya, Libya, Orta Doğu, Kuzey Afrika, Balkanlar ve Türkiye

ABD ile AB arasında öne çıkan sorun sahaları; ABD'nin tekrar katılmaya niyetli olduğu iklim değişikliği konulu Paris Anlaşması, İran ile yapı-

lan nükleer anlaşma ve Dünya Sağlık Örgütü anlaşmazlığı şeklinde ortaya çıkıyor. NATO ve transatlantik güvenlik meselelerinde yeni ABD Başkanı'nın İttifak'a sıkı bağlılığını görmek isteyen AB'nin tutumu ve beklentileri çok açık. Avrupa kendi güvenliği için daha fazla sorumluluk almayı ve kendi çevresindeki güvenlik tehditleriyle mücadele etmesini sağlayacak şekilde belirleyeceği Avrupa Ortak Güvenlik ve Savunma Politikası'nın ABD tarafından da desteklenmesini bekliyor.

Borrell'in dış politika bağlamında **ABD ile AB'nin birlikte çalışmasında ortak çıkar bulunan konular Rusya, Libya, Orta Doğu, Kuzey Afrika, Balkanlar ve Türkiye ile Doğu Akdeniz şeklinde sıralaması** kesinlikle dikkate alınmalı. Bu perspektif AB'nin yakın döneme ilişkin uygulayacağı Türkiye stratejisinin de ipuçlarını veriyor.

Fransa ve Almanya'dan ABD'ye yapılan Ankara'ya karşı transatlantik birliğini güçlendirme çağrısı

Gördüğümüz gibi AB, Biden'in Başkanlığında Trump döneminde kötüleşen transatlantik ilişkilerin yeniden canlandırılmasını hedefliyor. Nitekim Almanya Dışişleri Bakanı Heiko Maas ve Fransız mevkidaşı Jean-Yves Le Drian, Fransız Le Monde, Alman Die Welt ve Amerikan Washington Post gazetesinde yayınlanan ortak makalelerinde bu konuyu detaylarıyla gündeme getirdiler. Bu makaleyi uzun bir süre göz önünde bulundurmakta yarar var, nitekim içeriği ülkemizi yakından ilgilendiriyor.

Avrupa ve Amerika birlikte yeni bir transatlantik anlaşma "icat etmeli" tespitinde bulunan ikili, "Joe Biden'in seçilmesi, **otokratlar ve uluslararası düzene veya bölgesel dengelere aykırı olarak güçlerini savunmak isteyen ülkeler karşısında transatlantik birliğin güçlendirilmesinin yolunu açıyor**" ifadelerini kullandı. Trump'ın 2018'de transatlantik ilişkilerde büyük bir çatlak oluşturarak, İran nükleer anlaşmasından çekilme kararına atf-

ta bulunan Dışişleri Bakanları, ABD'yi İran'a yönelik ortak bir yaklaşıma geri dönmeye çağırdı.

Öngörülemeden müttefik Türkiye

Paris ve Berlin son dönemde NATO içinde giderek daha öngörülemeden bir müttefik olarak gördükleri Türkiye'ye karşı görüş birliğine ihtiyaç duyulduğuna da dikkat çekiyor. Nitekim iki Bakan da ortak makalelerinde, "**Türkiye'nin Doğu Akdeniz'de ve başka yerlerde büyük sorunlar oluşturan davranışları karşısında ortak bir çizgi belirlememiz gerekecek**" ifadelerini kullandı. ABD Dışişleri Bakanı Pompeo'nun da Avrupa ile Amerikan yönetiminin Türkiye'ye karşı birlikte hareket etmesi gerektiğini açıkladığını hatırlatalım ve altını çizelim, bize göre ülke çıkarlarımız bakımından Trump ile Biden arasında bir fark yok.

Kritik eşik: 10 Aralık AB Liderler Zirvesi

Biden'in başkanlığında Ankara-Washington ilişkilerini kısa vadede zorlayacak en kritik konular; S-400 hava savunma sistemi, FETÖ elebaşının iadesi ve Halkbank davası olarak öne çıkıyor. Biden'in liderlik edeceği ABD ile ilişkilerin geleceğini öngörürken esasen Türkiye'nin dış politikasına odaklanmak daha uygun olacak. Türkiye'nin nazik ekonomik durumu ve sözde denge politikası onu büyük güçlerin istismarına açık hale getiriyor. Bu nedenle ilk aşamada AB ile ilişkilerin gidişatı ve geleceği belirleyici olacaktır. ABD ile AB arasındaki transatlantik işbirliğinin güçlendirilmesi ancak Türkiye'nin dışarıda bırakılması olasılığı şüphesiz ülkemiz bakımından işleri bambaşka bir düzleme evirebilir.

Bu bağlamda Halifax Uluslararası Güvenlik Forumu'na video konferans ile bağlanan Milli Savunma Bakanı Akar'ın iki ülkenin uzun yıllar sarsılmaz müttefik olduğunu belirtip devamlı, "**ABD ile ilişkilerimizde diğer ülkelerin de olduğu gibi bazen iniş ve çıkışlar, keskin görüş ayrılımları tabii ki**

var ama şunu da unutmayalım iki ülke arasında zorlukların üstesinden geldiğimiz uzun bir işbirliği geleneğimiz var" açıklamasını not etmekte yarar var.

Bu ahvalde ülkemiz bakımından ilk kritik sınama 10 Aralık'taki AB Liderler Zirvesi'nde yaşanacak. Şansölye Merkel Zirve'de Türkiye'ye karşı olası yaptırımların da gündemde olacağını açıkladı. Merkel'in kullandığı ihtiyatlı üslubun aksine Dışişleri Bakanı Mass ise daha sert bir çıkış yaparak, "**Türkiye'yi Doğu Akdeniz'deki provokasyonlarını durdurmaya**" çağırdı. Aksi takdirde Türkiye'nin Zirve'de olası AB yaptırımlarıyla yüzleşmek zorunda kalacağını ve Berlin'in Ankara'ya karşı sabrının tükendiğini vurguladı.

Maas, "**Aralık ayında Avrupa Konseyi'nde hangi kararların alınacağına Türkiye karar verecek. O tarihe kadar Türkiye'den olumlu sinyaller gelmezse ve Erdoğan'ın Kuzey Kıbrıs ziyareti gibi ilave provokasyonlar olursa, o zaman kesinlikle zor bir tartışma yaşayacağız**" dedi. "Zor tartışmanın" Türkiye'ye yaptırım anlamına geldiğini belirtelim.

Benzer şekilde AB Dış İlişkiler ve Güvenlik Politikası Yüksek Temsilcisi Borrell de Türkiye ile ilişkilerde gidilecek yöne AB Liderler Zirvesi'nde karar verileceğini belirterek, "**Türkiye'nin davranışının AB ile ayrılığı artırdığını anlaması gerekli. Bunu söylediğim için üzgünüm ama AB Dışişleri Bakanları böyle düşünüyor. Bizim de arzu ettiğimiz gibi pozitif gündeme dönmek için Türkiye'nin yaklaşımını değiştirmesi gerek. AB Konseyi gelecek ay gidilecek yöne karar verecek. Zaman tükeniyor ve Türkiye ile ilişkilerimizde dönüm noktasına doğru yaklaşıyoruz**" ifadelerini kullandı.

Türkiye nereye....

AB Liderler Zirvesi'nde, Türkiye'nin önemli bir gündem maddesi olacağı apaçık ortada. İşte bu konjonktürde Cumhurbaşkanlığı Sözcüsü İbrahim Kalın, kasım ayının sonlarına doğru Brüksel'e bir ziyaret gerçekleştirdi. Söz-

cü Kalın, AB Konsey Başkanı Charles Michel'in Dış Politika Başkanını Maryam Van den Heuvel, AB Komisyon Başkanı Ursula von der Leyen'in Kabin Şefi Bjoern Seibert ve AB Dış İlişkiler Servisi Genel Sekreteri Helga Schmid ile ayrı ayrı görüştü. Türkiye-AB ilişkileri, Doğu Akdeniz, Libya, Suriye ve Karabağ gibi bölgesel konuların ele alındığı görüşmelerde Kalın, Gümrük Birliği'nin güncellenmesi, göç anlaşması, vize serbestiyeti ve siyasi diyalog gibi alanlarda somut adımlar atılması hususlarını gündeme getirdiğini açıkladı. Ülkemiz aleyhine tehditlerin havada uçtuğu konjonktürde görüşmelerin zamanlaması manidar bulundu. Maas'ın "Türkiye'den olumlu sinyaller gelmezse" argümanını da takdirimize bırakıyoruz.

Türkiye ile AB ilişkilerinin bir kaldırma kapasitesi var. Elbette bu kapasite son dönemde oldukça zorlanıyor. Karşılıklı güvensizlik hali ilişkileri daha da geriyor. Tarafların asgari müşterek de buluşma olasılığı da her geçen gün azalıyor. Bu durumun tek müsebbibi şüphesiz Türkiye değil. Ancak gelişen aşamada taraflardan birinin taviz verme ihtimali yüksek olasılık. Unutmayalım, uluslararası ilişkilerde tavizi güçsüz olan taraf verir.

AB'ye yeniden yelken açmak

Bu noktada Türkiye'nin başı ve istikrarı korumak adına yapıcı tutumunu sürdürmeye devam edeceğini muhataplarına aktardığını belirten Kalın'ın, Türkiye-AB ilişkilerinin stratejik öneminin giderek arttığını, Türkiye-AB ilişkilerine yeni bir dinamizm kazandıracak, işbirliğini artıracak ve karşılıklı güven ilişkisini güçlendirecek yeni ve somut adımlara ihtiyaç duyulduğunu belirtmesi gören gözlerden kaçmadı.

Kalın'ın, **Türkiye'nin AB üyeliğini stratejik bir öncelik** olarak gördüğünü belirtirken AB liderlerinin tüm ideolojik ve siyasi ön yargıların bir kenara bırakarak Türkiye-AB ilişkilerine stratejik bir akılla bakması gerektiğine temas etmesi, dış politikada olası bir makas

değişikliği ihtimalini akıllara getirdi. Hatırlatalım, benzer argümanlar kısa süre önce Cumhurbaşkanı Erdoğan tarafından da kullanılmıştı. AB'nin ansızın stratejik bir ortak olarak hatırlanması, esen yeni rüzgârla bağlantılı olarak bir kısım eski tüfek politikacının dile gelerek insan hakları, demokrasi ve hukuk havarisini kesilmeleri kesinlikle hayra alamet değil. Bu şahıslar en son konuştuğlarında 15 Temmuz yaşanmıştı.

Bakınız son günlerde Ankara'dan iç politika, hukuk ve ekonomi de değişikliklere gidileceğini ve reform yapılacağını açıklayan seslerin sıklıkla işitilmesi şüphe uyandırıyor. Ekonomi kulvarında radikal değişikliklere gidilmesi ve sermaye piyasalarının hoşuna gidecek adımların atılması dikkat çekiyor. Şüphesiz ekonomide durum iyi değil ve çok boyutlu baskı her geçen gün artıyor. Ancak AB ve ABD ile stratejik ortaklığı hatırlamanın bedeli olarak boyun eğen ve taviz veren taraf da olmamalıdır.

Aksi takdirde, son dönemde millî çıkarlarımız bağlamında büyük fedakârlıklarla elde ettiğimiz çevre denizlerimiz, Suriye, Irak, Libya, Kafkasya, Balkanlar ve enerji jeopolitiği gibi stratejik seviyeli kazanımlarımızı kaybetme noktasına gelebiliriz. Ne uğruna? AB ve ABD ile stratejik ortaklığımızı pekiştirme ve transatlantik işbirliği bağını güçlendirme uğruna mı? Denenmiş ısrar etmenin bizi nerelere savurduğunu unutmamalıyız. Fayda-çıkarcı temelinde millî çıkarlarımızla uyumlu stratejilerden taviz vermeyelim. Son olarak, Fransa Dışişleri Bakanı Jean-Yves Le Drian'ın 22 Kasım'da Fransız basınına yaptığı açıklamayı dikkatinize sunalım. Cumhurbaşkanı Erdoğan'ın Doğu Akdeniz, Libya ve Dağlık Karabağ gibi konularda tansiyonu "kolayca" düşürebileceğini belirten Le Drian, "**Erdoğan'dan son birkaç gün içerisinde gelen tansiyon düşürücü açıklamalar yeterli değil, bunların eyleme yansıdığını görmemiz lazım**" açıklamasıyla aslında malûmu ilan ediverdi.

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

Balık gelirinin yüzde 80'i mazota gidiyor

Balık sezonunun açılmasıyla birlikte tezgâhlarda çeşit çeşit balıklar görünmeye başladı. Küresel ısınmayla birlikte deniz sularındaki değişim ülkemiz denizlerindeki balıkların durumunu geçtiğimiz yıllarda oldukça etkilemiş; Gürcistan ve Rusya kıyılanna kaçan balıklar, sezonun ilk aylarında balıkçıların kasalarının boş kalmasına sebep olmuştu. Balıkçılık sektörünün temsilcileri; Covid-19 sürecini nasıl geçirdiklerini, küresel ısınma nedeniyle artan su sıcaklıkların balıkların göç yollarını yeni sezonda nasıl etkilediğini, balık çiftliklerinin sayılarının artmasının deniz balıkçılığına yansımalarını ve kaçak avcılığın balıkçılığımıza ve çevremize verdiği zararları MarineDeal News'e özel değerlendirdiler.

Sezonun başlangıcında şaşaalı bir giriş yaşandığını ancak şu an avcılığın yüzde 40'larda bile olmadığını belirten Doğu Karadeniz Su Ürünleri Kooperatifleri Bölge Birliği Başkanı Ahmet Mutlu, palamut için bütün Karadeniz'i gezerken yakaladıkları balığın yüzde 80'inin mazota gittiğini dile getirdi.

Normalde sezon başlangıcında daha istavrit olduğunu ancak bu sene yakalayamadıklarını söyleyen Mutlu, "Özellikle Trabzon tarafında 50 ton ila 100 ton arası hamsi tuttuğumuz oldu. Bunların içerisinde 8 numara ve 10 numara ağlara takılanlar var. Genellemeye baktığımız zaman yüzde 15'lik opsiyonu sağlıyor. Havalar soğursa bölgede toplu avcılık yapılabilir," dedi.

Korona sürecinden Karadeniz balıkçısı olarak çok az etkilendiklerini çünkü sezona çok iyi hazırlandıklarını aktaran



Mutlu, "Sezona başlamadan bütün tekneleri dezenfekte ettik, gerekli malzemeleri aldık, çalışanlarımızın sağlık kontrollerini yaptırarak ve limanlardan dışarıya çıkarmadık. Ayrıca kıyılarda paketleme yapan işçileri de yedek tekneler ile denizde tuttuk ve tüm paketleme işlemini de denizde gerçekleştirdik. Bu sayede yüzde 90 oranında başan sağladık," ifadelerini kullandı.

"Sigara 15 liraysa palamut neden olmasın"

Balık fiyatlarının tutulan balık sayısına oranla azalıp arttığını belirten Mutlu, "Bir sigaranın fiyatı 15 liraysa bir palamutun fiyatı neden 15 lira olmasın. Milyonlarca dolarlık yatırım yapılan işler bunlar. Ancak burada problem satış anına kadar eklenen komisyonlar. Balığı 20 liraya alan bir komisyoncu üstüne de 20 lira koyuyorsa balık alıcıya pahalı olarak yansıyor," açıklamasında bulundu.

"Yüzde 40 kaybımız var"

Akdeniz bölgesindeki balık teknelerinin büyük çoğunluğunun ufak teknelerden oluştuğunu ve sezonun bu

nedenle yoğun geçmediğini belirten Antalya Su Ürünleri Kooperatifleri Bölge Birliği Başkanı Cengiz Balta, bölgede barbun, lagos ve mercan avcılığının yaygın olduğunu söylerken, Covid-19 sürecinin Akdeniz balıkçıları için çok kötü geçtiğini ifade etti. Turizm sektörünün durgun olması sebebiyle restoran ve otellerin balık almadığını dile getiren Balta, "Geçen seneye oranla yüzde 40 kaybımız var," dedi.

"Ak ile karayı ayırmak gerekiyor"

Marmara'da sezonun hamsiyle başladığını ve sonarla avlanmanın sürecin uzun olmasını sağladığını belirten İME-AK DTO Balıkçılık Faaliyetleri Meslek Komitesi Başkanı Murat Kul, "Işık avcılığı yasaklandığı için bu sene sonarla avcılık yapıldı. Sonar vasıtasıyla tutulabilen balık tutuldu. Lamba yasak olduğu için biraz daha uzun vadeli sürdü. Şu anda hâlâ devam ediyor. Karadeniz'de de palamut iyi çıktı bu sene, bu durum yüzleri biraz güldürdü denebilir. Ama palamut bitince hamsiye geçildi ve Karadeniz'deki hamsi süreci biraz yavaş gidiyor. Daha önceki yıllardaki bolluklar ne yazık ki yok. Marmara'da

torik çıktı. Onlardan istifade edildi. Lakerda yapıldı. Hamsi geçen seneye nazaran biraz düşük çünkü havalarda biraz sıcak gidiyor. Sıcak hava balıkların göç yollarını etkiliyor tabii. Her geçen gün havalarda değişmesi denizleri de etkiliyor. Palamut ve torik geçen seneye göre daha iyi. İstavrit ve çinekop ise hava şartları nedeniyle gözüküyor şu anda. Deniz suyu çok sıcak, hala soğumadı. Bu çok önemli çünkü Bulgaristan tarafındaki balıklar bu tarafa göç etmediler. Balıkların göçleri bu sene de geç kaldı," dedi.

Balıkçıların genel olarak Covid-19 sürecinden çok fazla etkilenmediklerini aktaran Kul, "Kıyıda uzak duruyoruz. Temas etmemeye çalışıyoruz. Biz özellikle pandemi döneminde Omega 3 değerinden dolayı balık tüketiminin önemli olduğunu düşünüyoruz. Bu süreçte bol bol balık tüketilmesini öneriyoruz," şeklinde konuştu.

Balık çiftlikleri hakkında görüşlerini de paylaşan Kul, çiftliklerin olmasını ancak bir kapasitede durdurulması gerektirdiğini söyledi. Kul, "Çiftliklerdeki ürünleri beslerken denizdeki balıklar yem olarak kullanılıyor. Çiftlik balıkla-

rını denizdeki canlılara zarar vermeden yetiştirmeliyiz. Çiftliklerin denizleri kirlettiği algısı da kısmen yanlış. Denizleri çiftlikler değil orada çalışanlar kirletiyorlar. Bölgede çalışan ve yaşayan insanları düşünerek her yere çiftlik kurulmasına izin verilmemeli," dedi.

Son dönemde hiçbir belgesi olmasına rağmen avcılık yapan gemilerin de çoğaldığına dikkat çeken Kul, "Türkiye'de birçok tekne var. Ülkedeki trafiği denetlemede nasıl zorluk yaşıyorsa deniz trafiğini denetlemede de zorluklar yaşıyor. Kaçak avcılıklar illaki oluyor. Burada Sahil Güvenlik Komutanlığına ve Tarım ve Orman Bakanlığı'na çok iş düşüyor. Ak ile karayı ayırmak gerekiyor. Bizim balıkçı gemilerimiz 12 metreden büyük oldukları için Otomatik Tanımlama Sistemi (AIS), Balıkçı Gemilerini İzleme Sistemi (BAGIS) ve Gemi İzleme Sistemi (VMS) cihazlarımız bulunuyor. Ancak, 12 metre altındaki gemilerde bu sistemler bulunmuyor bu gemilerin tanımlanması ve denetlenmesi gerekiyor," açıklamasını yaptı.

"İtalya gibi bulanık sulara mahkûm olacağız"

Ege'de bu sezon balığın az olduğuna ve bu durumun önüne geçemediklerine dikkat çeken Güzelbahçe Su Ürünleri Kooperatifleri Başkanı Ünal Görgün, bölgedeki en büyük problemlerinin izinsiz deniz patlıcamı avcılığı olduğunu belirtti. Görgün, "Çinliler gelip burada izinsiz fabrika kuruyor. Ülkemizdeki suların filtresi bu canlılar. Bir deniz patlıcamı senede denizdeki 150 ton kumu eliyor. Bu canlıların avlanması devam ederse aynı İtalya gibi bulanık sulara mahkûm oluruz. Bu avcılığın ne yazık ki önü açılmış, algarna çekerek avlanıyorlar. İzmir Körfezi'nde başımız dertte. Adamlar bizi dinlemiyorlar ve 'dolar konuşur' diyorlar. Benim ülkemde dolar nasıl konuşur? Dozerlerin gücüne denk 500 beygir gücünde motorlarla tarla sürer gibi denizleri sürüyorlar. Kanunda bunları muhtar bile engelleyebilir ama kanun yok. Bizde kanun var ama uygulayan yok. Deniz köşeyi dönme yeri değil, gitsin karada tesisini kursun orada köşeyi dönsün. Maaalesef gençler de buna özeniyor. Şikâyet ediyoruz 'valiye git' diyor. Vali mi uygulayacak yasayı? Sahil güvenlik bu konuda yetersiz kalıyor. Algarna ne bilmiyor, balıkçılık ne bilmiyor. Bu konularda bilgi sahibi kişiler yetkili olmalı. Bilenlerin yetkisi yok, yetkisi olanların da bilgisi yok. Su ürünlerinde okuyanlar gazinolarda garsonluk yapıyor. Son bir aydır sahil güvenlik daha etkili çalışıyor, bu da kaçak avcılığı baya azalttı. İnşallah böyle devam eder," dedi. Çevre ve Şehircilik Bakanlığı tarafından yapılan yeni düzenleme sonrası Ege'de balık çiftliklerinin açığa alınmasının oldukça olumlu bir gelişme olduğunu söyleyen Görgün, balık çiftliklerinin Çeşme sularını oldukça kirletildiğini de belirtti.

ABS Advanced Solutions

REDUCE YOUR CYBER RISK

Offshore and marine assets increasingly rely on interconnected control systems—for propulsion, thrusting and ballast—which means increased vulnerability and potential operational and safety impacts. ABS' practical methodology quantifies marine and offshore Operational Technology (OT) cyber risk.

The ABS FCI Cyber Risk™ equation calculates a cyber risk index, giving owners and operators an actionable strategy to reduce cyber risk and target cyber security investments across their fleets to:

- Minimize productivity loss
- Lessen financial impact
- Optimize security budgets

Contact us today at cybersecurity@eagle.org to learn more about our practical approach to reduce your cyber risk.

www.eagle.org/cybersecurity

LEADING THE FUTURE

© Avigator Thailand/Shutterstock

Küresel tedarik zincirleri yeniden yapılanıyor

Tedarik zincirleri çocuk işçiliğin önlenmesi, insan hakları, çevre ve doğayı korumaya yönelik bir dizi yeni yasayı içeren şekilde değişiyor.

Dünya Ekonomik Forumu öncesinde sunulan Küresel Riskler Raporu'na göre dünyayı gelecek 10 yılda tehdit edecek en büyük 10 riskin beşini iklim krizi ve çevresel riskler oluşturuyor. Davos'ta konuşulan; çevre ve iklim krizi, sürdürülebilir kalkınma, insan hakları gibi başlıklar artık düzeni değiştirmenin, koşulları iyileştirmenin vaktinin geldiği mesajını açık açık verdi.

Ege İhracatçı Birlikleri Koordinatör Başkanı Jak Eskinazi'ye göre küresel tedarik zincirinde adil yapılacak ticaret, toplumun refahı, sürdürülebilir kalkınma, ülkenin gelişimi ve iklim kriziyle mücadelede belirleyici olacak.

Düşük karbon ekonomisine geçiş

Jak Eskinazi, "Hollanda'da 2022'de yürürlüğe girecek 'Çocuk İşçiliğine Karşı Önlem Yasası'na göre tedarik zincirinin herhangi bir noktasında çocuk işçi çalıştırılan hiçbir ürün ülkeye giremeyecek. Fransa, İngiltere ve Avustralya'da da benzer önlemler mevcut. İsveç de hazır giyimde geri dönüşümlü materyal yerine kimyasal kullanımına önümüzdeki yıldan itibaren ek vergi getirecek. En önemli ticaret partnerimiz Almanya'da da yeni tedarik zinciri yasası gündemde. Bunun yanı sıra ABD'nin yeni başkanı Joe Biden da ülkenin elektrik üretim sistemini 15 yıl içinde karbondan arındırmayı, 2050'ye kadar net sıfır emisyonlu bir ekonominin temelini atmayı amaçlıyor. Yenilenebilir enerjiye geçiş için 2 trilyon dolarlık dev bir bütçe vaat ediyor. Dünyanın en büyük karbondioksit üreticisi ve küresel karbon salınımının yüzde 28'inden sorumlu olan Çin de 2060'a kadar karbon salınımını sıfıra indirmeyi hedefliyor. Neredeyse 1 yıldır mücadele ettiğimiz pandeminin bu kadar hızlı yayılmasının altında bile düzenli iklim koşulları yatıyor," dedi.

Yeni dünya düzeni: Toplum 5.0

"Küresel ekonomi, insan ve doğanın sömürülmesi, çocuk işçiliği temeline dayanmamalı. Üretimden ürün teslimine kadar her aşamada büyük bir sorumluluk içinde hareket etmeliyiz," diyen Jak Eskinazi, Birleşmiş Milletler'in (BM) İnsan Hakları Evrensel Beyanname'si'nin ilk maddesine işaret etti. Ege İhracatçı Birlikleri olarak BM Küresel İlkeler Sözleşmesi'ne imza attıklarını ifade eden Eskinazi, "Bütün insanlar hür, haysiyet ve haklar bakımından eşit doğarlar. Akıl ve vicdana sahiptirler ve birbirlerine karşı kardeşlik zihniyeti ile hareket etmelidirler. Adil rekabet için adil üretim koşullarını destekliyoruz. Her atığın bir girdi olarak tekrar değerlendirildiği sürdürülebilirlik, verimlilik, tasarruf, sıfır karbon ayak izi ve inovasyon tabanlı

bir modele geçiş, yeni dünya düzenindeki üretim ekonomisinin en önemli ayağını oluşturacaktır. Bu yüzden Birliğimizce süreçleri iyileştirmek adına evrensel bir sözleşme olan BM Küresel İlkeler Sözleşmesi'ne (UN Global Compact) imza attık. Sürdürülebilirlik çalışma grubumuzu kurduk. Toplum

5.0, kaynakların akılcı yöntemlerle kullanıldığı, gelecek nesillerin hak ve yararlarını gözeterek faydacı etik ilkelerine uygun bir yaşam kalitesini odağına alır. Toplum 5.0'ı üretimde ve tüketimde bilinçli bir davranış sergileyerek inşa edebiliriz. Journal Science dergisinde yayımlanan araştırmaya

göre; şu anki yöntemlerle üretilen gıdalar 80 yılda 1,4 metrik trilyon ton sera gazı emisyonuna neden olacak. Karbon emisyonlarının takibi, tedarik zincirinin şeffaflığı ve doğru kaynak kullanımı için blockchain teknolojisini tedarik zinciri sürecine dâhil etmeliyiz," dedi.



Anahtar Teslim
Aylık \$1000
Sabit Fiyat Garantisi

- Global Sınırsız veya Yüksek Hız Kotalı Ku-Band İnternet
- Fbb veya Iridium L-Band Yedekleme
- Intellian - Cobham Vsat Anten (Ka-Band upgradable)
- Modem - Rack - Ups
- Crew Platform & Wifi Network
- Siber Güvenlik & Firewall
- Lokal TR Telefon Hattı 0212 - 0216
- Ücretsiz Kurulum Ücretsiz Aktivasyon

No.1
7 Kıta, 36 Ülke
5000 Üzeri Gemi
350 Servis Noktası
7/24 Lokal Servis Desteği
%99.9 Bağlantı Garantisi
%100 Müşteri Memnuniyeti

#1 VSAT
2018-2019-2020 Tescilli

Powered by OZSAY SATELLITE
Intellian

Powered by OZSAY SATELLITE
SAILOR
COBHAM

ÖZSAY
UYDU İLETİŞİM A.Ş.

MARLINK
ABOVE AND BEYOND

www.ozsatsatellite.com



Avrupa Birliği'nin stratejik pusulası

ABD'de başkanlık seçimini Demokrat Partili Joe Biden'ın kazanması Avrupa Birliği (AB)'nde memnuniyetle karşılandı. Avrupalı liderlerin neredeyse tamamı Biden'ı kutlamak için sıraya girdi

MDN | Biden sonrası yeni dönemde ABD ile ilişkilerin bir restorasyon sürecine gireceğini öngören AB, Trump döneminde reaktif tutum sergilediği "stratejik özerklik" kavramını yeniden gündeme getirmeye başladı.

Özerkliğin tersi bağımlılıktır

Anlaşılan AB, yeni dönemde ABD ile eski parlak günlerine dönmeyi denerken, kendi ajandasını ve önceliklerini de gözeticek. Neticede Biden bu beklenti için oldukça uygun bir isim. AB'nin izleyeceği stratejinin ipuçlarını Project Syndicate dergisinde bir makale yayımlayan AB Dış İlişkiler ve Güvenlik Politikası Yüksek Temsilcisi Josep Borrell verdi. Bilindiği üzere Borrell bir süredir "özerkliğin

tersinin bağımlılık" olduğunu diline pelesenk etmiş durumda. AB'nin jeopolitik rekabetin arttığı uluslararası arenada kendisine uygun yeri güvenceye almak için kendi kaderini kendi ellerine alması gerektiğini yazan Borrell, bunun gerçekleşmesi için AB'nin "stratejik özerkliğini" geliştirmek zorunda olduğunu belirtti.

Mevcut konjonktürde AB'nin misyonunu tamamladığına ve dağılma sürecine girdiğine ilişkin yorumları sıklıkla işitiyoruz. Almanya ve Fransa ise kötü gidişi önlemek için hamle üstüne hamle yapmaya ve birliği bir arada tutmaya çalışıyor. AB özellikle Covid-19 döneminde sınıfta kaldı. Zaten ulus devlet modeline dönme emareleri veren yaşlı kıta, pandemi sonrası dönemde daha da içine kapandı. Hâl böyle olunca AB'yi bir arada tutabilecek formüllerin tedavüle sokulması şaşırtıcı değil.

Merkel: Biz Avrupalılar kendi kaderimizi kendi ellerimize almamız

Şüphesiz AB'nin dağılmasını engelleyecek ya da geciktirebilecek en uygun enstrüman savunma ve güvenlik meselesi. Zengin Avrupalıyı bir arada tutmanın en uygun

yolu ortak bir düşmana (elbette bu düşmanın kim ya da kimler olacağı ayrı bir yazı konusu) karşı gücün konsolide edilmesi. Bilindiği üzere korku kitleleri bir araya getirir. Bu nedenle Borrell'in makalesinde temas ettiği "Avrupa'nın kendi güvenliğini genel tabirle kendi ellerine alması gerektiği şimdi her zamankinden daha aşikâr. Bunu yapmak, sadece AB'nin dünya sahnesinde kendisine uygun konumunu güvence altına almakla kalmayacak, aynı zamanda gelecek yıllarda sağlıklı bir transatlantik ortaklık da sağlayacak" argümanı, erişilmek istenen stratejik özerkliğin arka planını ifşa ediyor.

AB, stratejik özerklik ile bir yandan bağılı olduğu ittifakları güçlendirmeyi, diğer yandan kendi adına düşünme ve kendi değerlerine ve çıkarlarına uygun hareket etme yeteneğine ulaşmayı öngörüyor. Borrell durumu şöyle özetliyor; "AB, jeopolitik rekabetlerin ve büyük güçler arasındaki çekişmelerin yüküseliştirte olduğu günümüzün düşmanca uluslararası ortamında ciddi stratejik zorluklarla karşı karşıya. Bu nedenle, Almanya Başbakanı Angela Merkel'in bir keresinde açık sözlülükle belirttiği gibi, 'Biz

Avrupalılar gerçekten de kendi kaderimizi kendi ellerimize almamız'. Kendi ayaklarımızın üzerinde durmalıyız."

AB bu yaklaşımı öncelikle ABD'yi ürkütmemeyi, hatta mümkünse desteğini almayı istiyor. Bu nedenle Borrell, "AB'nin güçlenmesi ve temelde güvenlik ve savunma odaklı olan stratejik özerliğe ulaşmasının her zaman NATO içinde sürdürülmesi gerektiğinin düşünlüğünü, ama Avrupa'nın bugünkü güvenlik sorunlarının NATO'nun yetebilirliğinin ötesine geçtiğini, AB'nin müdahale etmesi gereken çok sayıda bölgesel kriz bulunduğunu" özellikle belirtiyor.

Stratejik pusula geliştirmek

Son dönemde AB, ilgi ve nüfuz alanındaki istikrarı korumak için kendi pozisyonunu tahkim etmeye çalışıyor. AB başarılı olmak için, tehditleri gözlemlenme ve değerlendirme yeteneğini geliştirmeyi, askeri gücünü operasyonel hale getirebilmeyi ve krizlere hızlı şekilde müdahale edebilmeyi istiyor. AB bu istikamette yaptığı çalışmalarını kendi içinde, stratejik özerklik geliştirme hedefiyle Stratejik Pusula oluşturma çabası olarak nitelendiriyor. Covid-19

krizinin gösterdiği gibi, halk sağlığı ve ekonomik karşılıklı bağımlılık gibi konuların da ilerleyen dönemde bu konseptin kapsamına alınacağı anlaşılıyor.

AB Savunma Bakanları Toplantısı'nda ne oldu?

21 Kasım'da video konferans yoluyla düzenlenen AB Savunma Bakanları Toplantısı'nın ana gündemini beklediği üzere; ABD'ye bağımlılığı azaltmak ve gelecekte stratejik özerkliği sağlamak amacıyla oluşturulacak 'Stratejik Pusula' oluşturdu. Bu toplantının ve alınan kararların bir milat olduğunun altını çizelim.

Toplantı sonrası yaptığı açıklamada Stratejik Pusula'nın omurgasını oluşturacak tehdit analizi belgesini ele aldıklarını, belgenin gizli olduğunu bu nedenle içeriği hakkında yorum yapamayacağını aktaran Borrell, AB'nin gelecek 10 yılda karşı karşıya kalacağı tehditlere odaklanması gerektiğini açıkladı.

AB tehdit analizi raporu

Stratejik Pusulayı dört ana sac ayağı meydana getirecek. Bunlar; kriz yönetimi, mukavemet, kabiliyetlerin geliştirilmesi ve işbirlikleri başlıklarından oluşacak. AB, 2022'nin

sonuna kadar bu stratejileri tamamlamayı hedefliyor. Avrupa'nın ilaç üretimi, ham madde, teknoloji gibi alanlarda başka ülkelere bağımlı olduğu göz önüne alındığında, dikkat çeken; AB'nin de facto dışişleri bakanı Borrell, stratejik özerkliğin NATO'dan bağımsız olarak veya ABD ile güçlü bağlar olmadan çalışmak anlamına gelmeyeceğinin altını özellikle çiziyor.

AB Savunma Bakanları Toplantısı'nda "Koordineli Yıllık Savunma Değerlendirmesi (CARD)" adlı rapor da ele alındı. Avrupa'nın savunmasındaki parçalı yapı nedeniyle sıkıntı çektiğini, dünyanın en büyük ordusuna sahip ABD'nin sadece bir ana muharebe tankı kullanırken, bu sayının AB ülkelerinde 16 olduğunu, ABD'nin 4 farklı tipte savaş gemisine karşılık AB ülkelerinde toplam 30 farklı tip gemisi bulunduğunu belirten Borrell, AB'nin askeri düzlemde bir açmazla karşı karşıya olduğunu belirtti.

Görüldüğü üzere AB, güvenliğinin tesisinde özerkliği ABD'nin koruma kalkanından çıkmak ve kendi korumasını oluşturmak şeklinde yorumluyor. AB'nin askeri anlamda gelecekteki hedeflerini, stratejik planlarını, kendisine yönelik tehditleri içeren bir askeri strateji belgesi olması amaçlanan ve Stratejik Pusula'nın hazırlanmasında omurgayı oluşturacak belge, AB'nin tehdit analizi raporu olacak. Bu rapor, AB üyesi ülkelerin istihbarat kurumlarının tehdit değerlendirmelerinden oluşacak. Her AB üyesinin tehdit algısı farklı olduğundan bu konu üzerinde ne şekilde mutaba-

kata varacağı belirsizliğini koruyor. Bu raporun yakın gelecekte ülkemizin başını ağrıatacağı aşikâr. Şimdiden uyaralım dikkatli olunmalı ve süreç yakından takip edilmeli...

Koordineli Yıllık Savunma Değerlendirmesi (CARD) Raporu

AB'nin stratejik özerklik amacına yönelik çalışmalarından en önemlisini kuşkusuz yıllık savunma değerlendirmesi teşkil edecek. Bunun örneğini bu yıl ilk kez hazırlanan Koordineli Yıllık Savunma Değerlendirmesi (CARD) isimli rapor oluşturdu.

Özeti yayımlanan raporda, "Savunma planlaması ve askeri varlıkların geliştirilmesi ulusal seviyede yapılırken, Avrupa çapında bir koordinasyon beklemek ve bunun için fırsatları tespit etmek sık sık engellerle karşılaşılıyor" tespiti göze çarpıyor. CARD'a göre, AB ülkelerinin askeri olarak altı ana alanda işbirliğine odaklanması öneriliyor. Bunlar;

- Kara unsurlarının omurgası sayılan ana muharebe tanklarının modernizasyonu ve geliştirilmesi,
- Askerlerin korunması ve operasyonel etkinliğini iyileştirmek için kullandıkları malzemelerin iyileştirilmesi,
- Avrupa Sınıfı suüstü gemileri ile denizlerdeki varlığın artırılması,
- İnsansız hava araçlarına karşı kullanılacak sistemlerin geliştirilmesi,
- Uydu haberleşmesi gibi uzay varlıklarına erişim ve bunların korunması,
- Askeri açıdan hızlı hareket ve yer değiştirme kabiliyetinin artırılması.

Türkiye süreci iyi takip etmeli ve resmi iyi okumalı

Biden'in ABD Başkanı seçilmesi sonrası ABD-AB ilişkilerinin nasıl olacağına ilişkin değerlendirmede bulunan Borrell, "İki tarafın da NATO üyesi, Batı ailesinin parçası olduğunu söylemek yetmez. Aile olmaktan çok ortak olmak istiyoruz. Aile içinde her zaman biri liderlik eder, diğerleri takip eder. Biz her iki tarafın da görevlerinin ve sorumluluklarının belirli olduğu bir ortaklık istiyoruz. Yeni transatlantik ilişkisi eşitlik temelinde kurulmalı" tespitinde bulundu.

Transatlantik bağına güçlendirmek istediğini her fırsatta gündeme getiren AB'nin esasen ilerleyen dönemde ABD'ye bağımlılığını azaltmayı ve yeni bir kurumsal anlaşma tesis etmek istediğini görüyoruz. Biden sonrası AB, ABD ile ilişkilerini kodifiye eden bir anlaşma kotarmayı öncelikli strateji olarak belirleyecek.

AB için tehdit kim veya kimler?

Burada dikkat edilmesi gereken konu şüphesiz Türkiye'nin pozisyonu olacak. Stratejik özerklik tesis etme çalışmalarını ivmelendiren AB'nin, belirlediği pusulanın omurgasını kuşkusuz tehdit analizi belgesi oluşturacak. Öyleyse doğru soruyu soralım, AB için tehdit kim veya kimler olacak?

Son dönemde Türkiye'yi öngörülemez müttefik olarak nitelendiren AB'nin, 11 Aralık AB Liderler Zirvesi'nde Türkiye aleyhine yaptırım kararı alması yüksek olasılık

Gazetemizin bu ayki sayısında yer verdiğimiz bir diğer makalede detaylarını okuyacağınız üzere; AB tehditkâr açıklamalarını artırdı ve üslubunu sertleştirdi. Ülkemizin alenen tehdit edildiği günlerden geçiyoruz. AB'nin düşman arayışlarının odağını Rusya'nın teşkil edeceği genel kabul gören bir yaklaşım. Lâkin son dönemde Türkiye'yi Rusya ve İran ile yan yana koyan Batı'nın tutumu anlaşılabilir karar vericileri zorluyor. Nitekim Cumhurbaşkanı seviyesinde, tam da 11 Aralık öncesinde, AB'ye sıklıkla olumlu mesajlar verilmesinin arka planında şüphesiz bu ruh hali var... Ancak Türkiye milli çıkarları istikametinde haklı ve hukuka uygun taleplerinden geri adım atmadıkça üzerindeki baskı artıyor.

Türkiye ne zaman müzakereyi önceleyen ve diyalogu benimseyen mesajlar vermeye kalksa bir kıskırtma ile karşılaşılıyor. Nitekim bu yazının yazıldığı saatlerde Türkiye'den Libya'nın Misrata Limanı'na insani yardım malzemesi taşıyan Roselina-A isimli Türk bandıralı kargo gemisinin Bingazi'nin 160 deniz mili kuzeyinde AB İrini Harekâtı'na katılan bir Alman savaş gemisi tarafından durdurulmasının, gemiye bayrak devleti rızası olmadan çıkılmasının ve geminin aranmasının başka bir açıklaması yok.

Bakınız uluslararası hukuka göre açık denizlerde bir gemi bayrak devletinin hukukuna tabidir. Kısaca o ülkenin toprağıdır. Yaşanan bu açık provokasyon AB'nin Türkiye perspektifinin ilerleyen

dönemde nerelere evrilebileceğini göstermektedir. Bu hadise ülkemiz tarafından karşılıksız bırakılmamalı, çok güçlü tepki verilmelidir. Bu hadise şüphesiz Türkiye ile AB ve Türkiye ile Almanya arasında stratejik kınımları da beraberinde getirecektir. Almanya'nın böyle bir stratejik yanlışa ortak olması anlaşılır değildir.

Uyaralım, zamanında askerimizin başına çuval geçirilmesi ile bu hadise arasında fark bulunmamaktadır. AB'nin tehditleri karşısında Doğu Akdeniz, Kıbrıs, Libya ve Ege'de geri adım atmak ve taviz vermek stratejik seviyeli kayıpların yaşanmasına neden olacaktır. Dağlık Karabağ'da elde edilen stratejik kazanımı bazı müttefiklerimizin (!) içine sindiremediği görülmüştür. Dik durulması gereken günler yaklaşıyor. Kısır kavgalardan sıyrılıp herkesin aklını başına toplamasını öneriyoruz. Dönem ideolojik yanlışlardan olabildiğince hızlı dönme zamanıdır.

Son olarak hatırlatalım, yaşanan hadisenin zamanlaması gerçekten manidar. Daha dün Fransa, Almanya, İngiltere ve İtalya, Libya'daki çatışmalara taraf olan grupları ve onlara destek veren ülkeleri ortak bir açıklama ile uyardı. Başlatılan barış sürecine müdahale edilmemesi istenen ortak açıklamada, "Libya Siyasi Diyalog Forumu'nu ve Berlin sürecinin diğer unsurlarını etkilemeye çalışan herkese karşı önlem almaya hazırız" ifadeleri kullanıldı. Bu bir tesadüf mü? Bu arada yazımızı İngiltere'nin tutumuna da dikkatinizi çekerek bitirelim.



**"On Everything
That's On Sea"**

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

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

www.datahidrolik.com

Önce insanım sonra denizci



Denizciler, yapay zekâ ile çalışan gemilerin kullanıma girmesiyle birlikte gemileri terk edecekler. Gerekçe ise deniz kazalarına yol açan en önemli faktörün insan hataları olması. Ancak IMO'nun üniversitesinde görevli akademisyenler, kazalara sebep olan insanların çok çalıştırıldığını, bu durumun da kazalara sebep olduğunu raporladılar

Teknolojik gelişmeler insanları heyecanlandırıyor. Birçok alanda gelişen teknoloji hem iş hayatını hem de özel hayatı olumlu etkilerken, tek "tık" ile devreye giren yeni düzen, mevcut düzeni bazen olumsuz yönde etkileyebiliyor. Mesela makineleşme, beraberinde insan faktörünü ortadan kaldırarak işsizliğin çoğalmasına sebep olabiliyor. Hedeflenen makineleşme ve dijitalleşme gerçekleştirilebilirse çok değil bundan 10-20 yıl sonra bugün üniversite okuyan birçok öğrenci geleceğin işsizleri olabilirler.

Teknolojik gelişmeler denizcilik sektöründe de oldukça etkin. Özellikle insan kaynaklı gemi kazalarının önüne geçebilmek için denizcilik sektörü akıllı ve otonom ulaşım sistemleri geliştirilmesi yönünde harıl harıl çalışıyor. Bu sistemlerin insanlara yardım etmesi temel hedef olsa da gelecekte insanların yerini alacağı konuşuluyor, hatta o

gün bekleniyor.

Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO)'nün "temiz denizlerde, güvenli, emniyetli ve verimli denizcilik" hedefi kapsamında, denizciler sadece birer insan oldukları için yani çok çalışmaktan ötürü yoruldukları, algılarında azalma olduğu, psikolojileri bozulduğu için gemilerden indirilmek isteniyor. Bu yöndeki çalışmalar devam ederken gemilerde yaşanan kazaların sebebi olarak gösterilen ve her seferinde suçlanan insanların suçsuzluğu da aynı IMO'nun üniversitesinde akademisyenlerce raporlanıyor. Bu raporu paylaşmadan önce haberimizi, gemi kazalarında insan faktörüyle ilgili detaylı bilgilerle geliştirmek istiyoruz.

Uluslararası Denizcilik Örgütü Deniz Emniyeti Komitesi (MSC) "Türlerine Göre Deniz Kazalarının Tanımı Belgesi", deniz kazası türlerini; çatışma (çatma), dokunma (temas), yangın, patlama, tekne bütünlüğünün yitirilmesi, su etme, oturma, tokuz oturma, makine ile ilgili kazalar, yük ile ilgili kazalar, tehlikeli madde kazaları ve çalışanlara yönelik kazalar diye sınıflandırıyor. İş kazası kapsamına giren deniz kazaları da işyerlerinde birçok faktörden kaynaklanabiliyor.

Her türlü deniz kazasında öncelikle suçlanan insan faktörünün yol açtığı kazalar ise; kişisel koruyucu ve donanımların kullanılmaması, dikkatsiz çalışmak, bozuk ruh hali ile çalışmak, düzensiz çalışma ortamı ve çalışma esnasında sergilenen uygunsuz davranışlar nedeniyle gerçekleşiyor.

Deniz kazalarının türlerine göre sınıflandırılması, istatistiksel çalışmalarda dünyanın bütün

sularında en çok hangi tür kazaların yaşandığının ifade edilebilmesi açısından oldukça önemli. Bayrak devletleri, IMO ve çeşitli kuruluşlar yaptıkları yıllık değerlendirme ve istatistiklerle kaza türlerinin gerçekleşme oranlarını raporluyorlar. Bu raporlara göre, dünyada tüm sularda en çok meydana gelen kaza türleri çatışma ve karaya oturmadır.

IMO, 1980'li yıllardan itibaren deniz kazalarında insan faktörü üzerine odaklanmış ve denizcilik endüstrisinde emniyet kültürünü (safety culture) uygulama konseptini başlatmıştır. IMO'nun emniyet kültürünü oluşturmak için kullandığı en önemli araçlar ise STCW 78/95 Konvansiyonu ve ISM Kodun kabulü olmuştur.

Ehab Etman ve Ashraf Halawa, 2007 yılında yayımladıkları "İnsan Hatasının Tedavisi İçin Emniyet Kültürü" isimli çalışmalarında, bu kuralların uygulanmasından sonra gemi operasyonlarında insan

performansının iyileştirilmesi konusunda amaca ulaşmış ulaşılmadığını sorgulamıştır. Çalışmalarında, denizcilik endüstrisinde insan rolünün çok önemli olduğunu ve gemi operasyonlarının emniyetli ve verimli bir şekilde gerçekleşmesi için iyi yetiştirilmiş ve motive edilmiş personele ihtiyaç duyulduğunu belirten Etman ve Halawa, kazaların çoğunun önlenilebileceğini, kazaların emniyetsiz hareketlerden ve doğru prosedürü yerine getirmeme gibi nedenlerden kaynaklandığını belirtmişlerdir. Bu nedenle gemi adamlarının görevlerini güvenli ve verimli bir şekilde yapabilmeleri için uygun özelliklerle donatılmalarının öneme dikkat çekmişler.

Bir gemi adamının kişisel çıktısı yedi gereksinime bağlıdır; yeterlilik, davranış, motivasyon, mutluluk ve sağlıklı yaşam stili, emniyetli ve güvenli çalışma çevresi, kişisel değerler ve moral değerleridir. Bahsedilen bu gereksinimlerin çoğunun sağlanması denizcilik idarelerinin görevidir ve bu da iyi bir denizcilik eğitimi ve yetiştirme sistemi, gemideki yaşam koşullarının ve çalışma çevresinin iyileştirilmesi, çalışma-dinlenme saatlerine riayet edilmesinin sağlanması ve hepsinden önemlisi geminin emniyet, çevre koruma ve gemi adamlarının hakkı ile ilgili uluslararası ve yerel mevzuata uymasının sağlanmasıyla gerçekleşebilir.

Denizcilik sektöründe teknolojinin ilerlemesi ve otomasyonun gemilere adapte edilmesiyle bayrak devletleri gemilerini daha az adamla donatmaya başladılar. Özellikle armatörler açısından bayrak seçiminde gemisini daha az gemi adamıyla donatabileceği bayrağı çekmek son derece önemli hale geldi. Ancak yapılan araştırmalar, gemilerde gereken minimum gemi adamı donatımı sayısının azalmasıyla, gemide çalışan personel üzerine daha çok görev düşmeye başladığını; bu sebeple de personele aşırı çalışma, dikkatsizlik ve uykusuzluk gibi olumsuzlukların yansıdığını ortaya seriyor.

Japonya'nın Uluslararası Denizcilik Örgütü'nün, Seyir Güvenliği Alt Komitesi (NAV)'ne sunduğu bir raporda Japonya kıyılarında yapılan, araştırma tarihi kapsamında meydana gelen 335 kazanın vardiya personelinin seyir esnasında uyumasından kaynaklandığını belirtmiş; vardiya personelinin uyumasının karaya oturmalarda

yüzde 61, çatışma türü kazalar daysa yüzde 26 oranında etkili olduğu tespit edilmiş.

Uluslararası kurallara göre, gemilerde seyir esnasında 24 saat gözcülük yapılması istenmekte ve çalışma saatleri aşırı çalışmayı önlemeye yönelik olarak düzenlenmektedir. Kurallara göre, bir gemi adamı günde 10 saatten daha az dinlenemez. Belirtilen bu 10 saatlik dinlenme süresi 24 saatlik periyot içinde, bir tanesi 6 saatten daha az olmamak üzere, iki parçaya bölünebilir; birbirini izleyen dinlenme saatleri arasındaki aralık 14 saatten fazla ve 7 günlük periyotta toplam dinlenme saati 70 saatten az olamaz.

IMO 1999 yılında, asgari gemi adamı donatım sayısı belirlenirken, gemilerin maksimum çalışma koşullarının dikkate alınmasını ve bu koşullarda gemi adamlarının çalışma-dinlenme saatlerine riayet edecek şekilde, gemilerin uygun sayıda gemi adamı ile donatılmaları gerektiğini belirtmiş ve Asgari Gemi Adamı Donatım Prensipleri adı altında Res.A.890 (21)'i kabul etmiştir.

Buna göre, bir geminin emniyetli asgari gemi adamı donatım seviyesi; geminin ölçüleri ve tipi, ana makine birimlerinin sayısı, tipi ve gücü, geminin konstrüksiyonu ve ekipmanları, kullanılan bakım yöntemleri, taşınacak kargo, yapılacak seferlerin uzunluğu ve limana uğrama sıklığı, geminin ticaret ve operasyon yapacağı sular, gemide yapılacak eğitim aktivitelerinin kapsamı, çalışma dinlenme saatleri gerekliliklerinin uygulanabilirliği faktörleri dikkate alınarak yapılmalıdır.

Cardiff Üniversitesi meslek ve

sağlık psikolojisi merkezi, gemi adamlarının aşırı çalışması hakkında gerçekleştirdiği bir araştırmada, üçte ikisi Birleşik Krallık gemilerinde çalışan, 1856 gemi adamını araştırma kapsamına almıştır.

Araştırmaya göre küçük gemilerde çalışan gemi adamları, bu gemilerin negatif faktörlerini; çok sık limana uğrama, limanlarda kısa süre kalma, sürekli değişen yük, birçok durumda sadece iki kişi ile seyir yapma, devamlı pilota girme olarak belirtmişlerdir.

Rapordan çıkan önemli bulgular ise şöyle:

- Katılımcıların büyük bir oranı seyir esnasında bir nesne veya gemilerle çatışma olayı yaşamıştır.

- Katılımcıların yarıya yakını, çatışma dikkatsizliğinde aşırı çalışmadan kaynaklı yorgunluğun anahtar faktör olduğunu düşünmektedir.

- 4 vardiyacıdan biri özellikle uzun seyirlerde, seyir vardiyasında uyuyakaldığını belirtmiştir.

- Vardiyacıların hemen hemen hepsi, vardiya sırasında birden fazla işle uğraşmakla yükümlüdür.

Rapor, daha etkili bir vardiya tutmanın sağlanması için asgari gemi adamı donatım sayısının artırılması sonucunu ortaya çıkarıyor.

Gemi personelinde oluşan yorgunluk, kuralların doğru şekilde uygulanmaması, yapılan işlerin uygunluğunun doğru şekilde denetlenmemesi, personel arasındaki iletişim sorunları veya insana destek olan sistemlerin hata yapması sebebiyle gemi personelinin de hata yapması mümkündür.

D. Mccarfferty ve C. Baker; deniz kazalarının sebeplerini sınıflandırmak amacıyla oluşturdukları Kök Neden Analiz Haritası'nda, insan faktörü kapsamında değerlendirilen sorunları detaylı şekilde ele almış ve bu sorunları 5 ana başlıkta toplamıştır. Bu 5 ana başlık; iş yükü, durumsal farkındalık, çalışma ortamı, işyeri düzeni, hoşgörüsüz sistemdir.

Karadeniz Teknik Üniversitesi, Sürmene Deniz Bilimleri Fakültesi akademisyenleri Umut Yıldırım, Özkan Uğurlu ve Ersan Başar'ın 2015 yılında yayımladıkları Karaya Oturma Kazalarında İnsan Hatası: Konteyner Gemileri İçin Örnek Çalışma isimli çalışmalarında, konteyner gemilerinde insan hatası kaynaklı karaya oturma kazalarını incelemişler ve bu çalışmada kazaların önlenmesi için önemli olan 5 seçeneği değerlendirmişlerdi. Seçenekler önem sıralarına göre vardiya zabiti sayısının artırılması, gemi öncesi ve gemide eğitim, köprü üstü kaynak yönetimi uygulamaları, gözcü kullanılması ve son olarak ECDIS cihazının etkin kullanımı olarak belirlenmiştir.

Elde edilen sonuçlara göre

gemilerde; trafiği yoğun sularda çalışan, sık liman ve manevra yapan gemiler için; gemi adamı donatımı sertifikasında zorunlu olmasa bile gemiye fazladan bir güverte zabiti atanması sonucuna varılmıştır. Bu artış ile özellikle kalkış sonrası ilk vardiyalarda yorgunluk ve uykusuzluk nedeniyle olabilecek kazaların önüne geçilebilir.

Benzer çalışmalarda da vardiya zabitinin köprü üstünde tek başına vardiya tutmasının karaya oturma ihtimalini ciddi oranda artıran bir risk faktörü olduğu tespit edilmiştir.

Bu bilgilerden sonra gemi adamlarından kaynaklı kazaları inceleyen, Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO)'nün kurduğu Dünya Denizcilik Üniversitesi (World Maritime University-WMU)'ndeki akademisyenler tarafından yapılan bir araştırma raporuna göz atabiliriz.

Doç. Dr. Raphael Baumler, Yvette de Klerk, Dr. Michael Ekow Manuel ve Dr. Laura Carballo Piñero tarafından hazırlanan A Culture of Adjustment isimli araştırma raporu, denizcilerin yorgunluğunu önleme ve çalışma hayatının etkilerini hafifletme amacıyla hazırlanan mevcut düzenlemelerin, uygulamalardaki hatalar nedeniyle etkisiz kaldığını gösteriyor.

Yapılan analiz, kural ihlallerinin temel nedeninin yoğun iş yükü altındaki yönetim yetersizliğinden kaynaklandığına dikkat çekiyor. İş yükü ve personel seviyeleri arasındaki dengesizlik, bayrak devletlerinin sorumluluklarını her zaman yerine getirmediklerini ve armatörlerin gerekli personel seviyelerini dikkate almayarak yeterliliği sağlamadıklarını ortaya çıkarıyor.

Belgeler ve kayıtlara müdahale ediliyor

Araştırmaya göre, denizcilerin çalışma saatlerinin kayıt altına alınmasının tek amacı kurallara uyulduğunu göstermek ve program aksaklıklarının önüne geçmek. Denetimlerde olumsuz sonuçların ortaya çıkması halinde nakliye şirketlerinin sorun yaşamasından duyulan korkunun, uluslararası düzenlemelere gerçek anlamda uyma yükümlülüğünden ağır bastığı öngörülüyor. Finansal teşviklerin eşliğindeki istihdam güvensizliği nedeniyle sonuçların doğruluğundan ziyade belgelerin ayarlandığı bir ortam oluşmuş durumda. Böyle bir iş ortamında da denizcilerin çalışma ve dinlenme saatlerinin raporlandığı çalışmalar sadece kâğıt üzerinde kalıyor. Ayrıca, kayıt tutulmasını desteklemek için hazırlanan yazılımlara da müdahale edildiği görülüyor. Kayıtlarda doğruluğu artırmak yerine, mürettebatı kayıtlara müdahale etmeye teş-

vik edildiği belirtiliyor. Bu durum da Uluslararası Emniyet Yönetimi (ISM) Kodu'nun etkinliğini sorgulamak kaçınılmaz oluyor.

Liman devleti tarafından oluşturulan yaptırım mekanizmalarında ise müfettişlerin alınan kayıtların kontrolünü nadiren yüze yüze gerçekleştirdiği görülüyor. Sistem, uygulamada liman devleti kontrolüne dayanırken, kayıtların doğruluğunu sorgulamaktan ziyade belgelerin uyumluluğunu teşvik eder konumda.

Güvenlik için üç önemli başlık

A Culture of Adjustment'ın araştırmacılarına göre acil olarak ilgileneilmesi gereken üç önemli alan bulunuyor. İlk olarak, tüm operasyonel koşullar için güvenli yönetimi belirlemek adına araştırma temelli bir model üzerinde işbirliğine ihtiyaç var. İkinci olarak ISM Kodu'nun etkinliği incelenmeli. Üçüncü olarak çok sayıda denizcinin çalışma sözleşmelerinin iş güvensizliği ile

ilgili revize edilmesi.

'Bu bir uyandırma çağrısıdır'

Araştırmanın sonucunda kâğıt üzerinde iyi görünen ama aslında uluslararası sözleşmelerinin etkinliğini olumsuz yönde etkileyen bir sistemin ortaya çıktığı görülüyor. Tüm paydaşlar sorunların farkında ancak temel nedenleri ele alma yetkilerinin olmaması veya bu konuda iyileştirmeye gidilmesine ilişkin istekli olmamaları dikkat çekici. Rapor hakkında açıklamalarda bulunan WMU Başkanı Dr. Cleopatra Doumbia-Henry, "Denizcilerin, uluslararası denizcilik sözleşmelerinde ve özellikle tadil edilmiş olan 2006 Denizcilik Çalışma Sözleşmesi'nde ve tadil edilmiş haliyle IMO STCW sözleşmelerinde belirlenen korumalara sahip olma hakkı bulunuyor. Yorgunluğun sağlık ve refah üzerinde olumsuz etkilere yol açtığı ve deniz kazası risklerini artırdığı iyi bilinmektedir. Bu rapor, düzenleyicilere, endüstriye ve denizcilere

bir uyandırma çağrısıdır. Sistem, uygulama açısından kusurlu ve bu konuda ciddi anlamda dikkatli olmak gerekiyor," dedi.

Araştırmaya mali destek sağlayan ITF'nin Denizciler Vakfı Başkanı Dave Heindel ise, "ITF Denizciler Vakfı olarak, WMU'nun bu bağımsız araştırmasına mali destek sağlamaktan memnuniyet duyuyoruz. Bulgular yıkıcı derecede kapsamlı. Bundan sonraki adımlarımız denizcilerin yararına kültürel bir değişimi kolaylaştırmak ve uluslararası düzenlemelerin güvenilirliğini yeniden sağlamak adına bayrak devletlerini, liman devletlerini, endüstriyi ve sendikaları bir araya getireceğiz," şeklinde konuştu.

Gazetecilerin, mesleğe başlarken okudukları Emin Çölaşan'ın Önce İnsanım Sonra Gazeteci isimli kitabı vardır. Bu haberi hazırlarken aklımıza geldi ister istemez. Denizcilik sektöründe de Önce İnsanım Sonra Denizci denebilir mi? Takdir okuyucularımızın.

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.

Evlüya Çelebi Mh. Genç Osman Cd. Tuzla Gemiciiler 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



A. Gökhan Esin

gesin@arpas-pilotaj.com.tr

Para biriminin güçlü olup olmaması ancak diğer para birimleriyle ilişkisi doğrultusunda anlaşılabilir. Klasik öğretilerde güçlü olanın zayıf ile olan mücadelesinde zarar gören tarafın zayıf olması beklenir

Bununla birlikte konuya para birimleri açısından baktığımızda; zayıf olan para birimi rekabet avantajı sağlayabilirse zarar gören güçlü olabiliyor. Tıpkı La Fontaine'nin aslan ile fare fablndaki gibi... Gün gelir zayıf olan fare, aslanı kurtarır! Ancak aslan hâla güçlü olandır. Yani farenin yaptığı bir hamle gücün el değiştirdiğine işaret etmez.

"Rezerv para birimi" olması sebebiyle, dolar, euro ve yen gelişen ülke paralarına karşı -göreceli olarak- güçlüdür. Bu üçlü içinde en kuvvetlisi ise hepimizin malumu olduğu üzere dolardır. Doların kuvvetli olması

gelişen ekonomilerin de işine gelmektedir. Bu şekilde para birimleri -ihracat açısından- daha rekabetçi olabilmektedir.

Fakat ülkelerin büyüme modellerini değersiz para birimi üzerinden yüksek ihracata bağlı şekilde kurgulaması sürdürülebilir değildir. Zira kurun değersizleştiği dönemde yurtiçine yabancı para akışı başlar ve yerli varlıklar -ucuzladığı için- satılır. Bu durumda hem varlıklar elden çıkmış olur, hem de yerli para yavaşça değerlenmeye başlar. İhracattaki rekabet avantajı da kaybolur. Kısacası, yerel paranın değersizleştirilmesi gücün el değiştirdiği anlamına gelmez.

Genel beklenti doların kuvvetleneceği yönündeydi

Doların kuvvetlenmesi ile birlikte diğer ülke para birimleri değersizleşerek ihracat avantajı sağlayacaktı. Ülkemizi hariç tutarsak bu beklentinin gerçekleşmediğini söyleyebiliriz.

Hem pandeminin olumsuz etkisi hem de ABD'de yaşanan olaylara rağmen doların durgunluğu epey

şışırtıcı oldu fakat bu yanılığın sebebi ABD'nin kendisi değildi!

Diğer merkez bankalarının tutumu doların fazla değerlenmesini engelledi. Zira birçok gelişmiş ekonominin merkez bankaları, para politikası faizini sıfır ya da sıfıra yakın bir seviyede tuttu. Demek ki merkez bankaları tavır değiştirdiğinde doların diğer para birimlerine karşı değerinde -aşağı yönlü- değişiklik olması da muhtemel.

Kimileri bu süreçte doların, euro karşısında yüzde 6 değer kaybettiğini, dolayısıyla doların durgun olduğunu söylüyor. Doların çok daha güçsüz günleri de olmuştur. 2008 yılında dolar/euro parite ortalamasının 1,47 olduğunu unutmamalıyım.

Tüm bunlara ek olarak, merkez bankalarının el birliğiyle faizleri düşük tutması diğer varlıkların da avantajı oldu. Tüm para birimlerinde sıfır faiz iklimi olunca yatırımcılar kripto paralar ve altın gibi alternatif varlıklara yöneldi.

Niçin dolar kuvvetlenmedi?

Doların bu derece durağan olma-

sı 2008 yılından farklı olarak tüm ekonomilerin çıkmaz içinde bulunmasına bağlanabilir. Tüm merkez bankaları faiz düşürünce veya sıfır faiz politikası uygulayınca ultra düşük faiz veren ülke kalmadı. Bu da çoğu para biriminin değer kazanmasını engelledi. Zira faizi artan paranın değeri de yükselir.

Diğer bir sebep ise FED'in gelişmiş ekonomilerle oluşturduğu swap hattını pandemi döneminde etkin kullanmasıdır. FED bu uygulaması ile piyasadaki dolar satışını azalttı.

Düşük faiz iklimi devam ederse ne olur?

Düşük faiz ortamının birkaç yıl daha devam edeceği öngörüsü çok yüksek! Peki, böyle bir durumda ne olabilir? Covid-19 sürecinde faizler sıfırın altına da düşebilir. Yani ultra düşük faiz dönemi başlayabilir. Hâl böyle olunca faizleri yüzde 2 seviyesine çıkartmak epey uzun zaman alacaktır. Hatırlarsanız pandemi öncesinde FED faiz artış dilimlerini yüzde 0,25'lik oranlarda belirliyordu. Kabaca yıl bazında yüzde 0,75

oranında faiz artışı yapıyordu. Yani eksi faiz oranından, -ana hedef olan- yüzde 2 mertebesine ulaşmak başlı başına uzun soluklu bir macera olacaktır.

Peki, tüm merkez bankaları faiz artışına başlayınca ne olacak? Önden ilerleyen -faiz yükselten- avantajlı mı olacak?

Faiz oranı yüksek olan para biriminin değerinin de yükseleceğini yazmıştık ancak faiz oranı ekonominin pusulası da değildir. Cari denge, portföy akımı, yabancı yatırımları diğer belirleyici unsurlardır. Faiz oranlarıysa bu unsurları da etkilediği için parite açısından önemli bir oyuncudur.

Gelelim doların durumuna...

ABD'nin borç miktarı artarken küresel büyümedeki payı düşüyor denebilir. Zaten Çin ile verilen mücadelenin ana sebebi de bu değil mi? Bu durumda ABD ekonomisi kırılgan bir hâle sokuyor. Normal zamanlarda olunsaydı bu kırılgan görüntünün doları olumsuz etkileyeceği söylenilirdi. Covid-19 sürecinde, finansal piyasaların çalkantılı hâli devam ederken, diğer para birimleri faiz oranını düşük tutarken, yegâne rakip altın ve kripto paralar oluyor. Hâl böyle olunca dolar yatırımcılar için "güvenilir" sıfatını korumaya devam edecektir. "Güvenilir" sıfatı da doların güç kaybetmesini önleyecektir.

Burada yazılanlar yatırım tavsiyesi değildir.

Derince'den Avrupa'ya express servis

MSC, Avrupa'ya kara nakliyesine alternatif ve daha ekonomik yeni bir express servis başlattı. Derince'den Trieste'ye başlayan express servis ile ithalat ve ihracat yükleri en kısa transit süreler ile vanş noktasına ulaştırılıyor. Tır ile yapılan karayolu taşımalarna güvenli bir alternatif olarak sunulan yeni denizyolu servisi sayesinde ihracatlar

kara sınır kapısı sıkıntısı yaşanmadan gerçekleşecek.

Her Cumartesi Safiport Derince'den çıkarak İtalya-Trieste'ye varacak olan servis, 3,5 günde Trieste Free Port'ta olacak ve İtalya-Trieste Free Port'tan çıkarak Safiport'a dönüşünü tamamlayacak.

Express servis ile yükler, Anado-

lu'dan Safiport Derince'ye uzanan, İtalya-Trieste'den tüm Avrupa'ya yayılan global tren ağı sayesinde hızlı ve güvenilir bir şekilde adrese teslim edilecek. MSC Express servis ile Almanya, İtalya, Çek Cumhuriyeti, Avusturya, Slovenya, Macaristan, İsviçre, Slovakya, Polonya'ya hızlı teslimatlar karşılıklı olarak yapılacak.



Istanbul
London
New Jersey

Omni

IN PARTNERSHIP WITH
LOCKTON
Broking done differently

some always guide

Marine Insurance Brokers
www.omnilt.com

MarineDeal

December 2020 Issue: 156

Turkish Shipping & Economy Newspaper



Will the latest transitions calm the markets down?

The rate of the dollar against the lira hit TL 8,58, after which the Governor of the Central Bank of Turkey was dismissed from his job; which was followed by the unexpected resignation of Treasury and Finance Minister Berat Albayrak. These developments followed by the appointment of Naci Ağbal to the helm of the Central Bank, and Lütfi Elvan being appointed as the new Minister of Treasury and Finance.

Certainly, these two were not mere dismissals and re-appointments; but also a step signaling a significant shift in economic policy. That the rate of the dollar against the lira fell to as low as TL 7,51 after the announcement of these appointments, is an indicator of this shift. In this sense, a significant interest rate hike by the Central Bank and statements from the government that change is to be expected in economic policy satisfied the markets. The lira rallied; lira assets performed well. All of this happened very fast, even before anyone could make sense of it. Turkey attracted more than \$3bn of portfolio inflows via the stock market, government bonds and the USD-Turkish lira (TRY) overnight swap market. But in the following days, the lira dollar to lira rate once again rose TL 7,95. But why is the lira sliding again? What is

The month of November saw sharp fluctuations and radical transformation in the economy

it that restricts the air of optimism in the markets?

Actions speak louder than words

Bankers say the new economy management has already been awarded a good deal of trust. Hopes are high. Yet, it is still ambiguous, what will happen next. Experts comment that the markets are so used to the lira suffering losses all the time, the first reaction was buying foreign currency and gold the moment they slightly fell against the lira. The interest rate hike was in line with expectations, banking professionals say, but the Central Bank's communication will be crucial after this point. Bankers say that the Central Bank has always been favoring policies that are geared towards curbing the inflation, which according to experts, is a good policy, as they note that achieving sustainable growth at a higher rate of inflation is impossible. Bankers say that the emphasis made by the new Minister of Treasury and Finance Elvan on keeping the inflation rate in check is extremely valua-

ble, warning that if the ministry circumvents the tight monetary policy of the Central Bank, the interest rate hike and the Central Bank's statements about monetary policy will lose their meaning. Experts finally note that actions and actual practices will prove to be more important than statements and words.

'Confidence can't be built overnight'

Bankers note that the lira and lira assets have been under pressure for a very long time, adding that time is needed for building trust in the currency. Experts also note that despite the current inflation rate and weak growth rates of Turkey, the Central Bank is a well-established institution with longstanding traditions of good management. Most experts note the deposit interest rates to increase towards 17% and the cost of borrowing to increase by 1 to 2 points and caution that a high-interest rate environment will remain in place for a long time. Stating that President Recep Tayyip Erdoğan's recent statements where he announced that new reforms will be adopted are valuable, bankers once again say that the markets will be watching whether those words will translate into action.

Voyager Worldwide starts new partnership with Baker, Lyman & Co., Inc.



Voyager Worldwide, a leading maritime technology company, and Baker, Lyman & Co., Inc., one of the oldest distributors of Admiralty and NOAA navigation charts and publications in the USA, have announced a new partnership.

As part of the deal, Voyager will provide navigation software solutions to Baker Lyman customers ahead of the retirement of the UKHO's ADMIRALTY e-Navigator Planning Station and ADMIRALTY Gateway e-chart updating software on 29 January 2021.

According to the partnership announcement, Voyager Worldwide's Voyager Planning Station onboard navigation software application will provide an easy and cost-effective solution for the complex and time-consuming task of managing electronic and traditional navigation onboard and assist with the compliance with Safety Management Systems (SMS) procedures.

The V-Drive will provide a simple way to manage AVCS updates enabling navigating officers to simply plug the V-Drive into a USB port on their Voyager PC. This will automatically download and transfer all necessary ENC's, updates and permits required to navigate safely and compliantly along with the planned route to the V-Drive so that it can be uploaded in the ECDIS.

The partnership also includes delivery of a route validation tool to enable users to run digital safety checks between each way-

point to analyse the route and compare the navigational data with the vessel's draught, height and other specifications.

Voyager's GPS Overlay feature that will enable the Voyager PC onboard to be used as an extra back up to ECDIS.

Harpreet Mavi, General Manager, APAC and USA, at Voyager Worldwide commented: "We are delighted to have been chosen by Baker Lyman to become a Voyager Planning Station Reseller. Establishing this new partnership with Baker Lyman, such a longstanding and respected provider of nautical products and services to commercial shipping companies, demonstrates the attractiveness of our end to end Voyager system to businesses supplying navigational charts and publications and wanting to enhance their customers experience with leading-edge technology solutions for the complex task of managing both e-navigation and traditional paper navigation management."

Corinne Titus at Baker, Lyman & Co. said: "We are delighted to be working with Voyager Worldwide to offer our customers with greater levels of automation and simplicity on the bridge and make day to day navigation tasks easier. Using the same user-friendly software to manage all navigation management tasks means navigators don't have to keep switching between different software and will provide a much simpler and more efficient way of working."



Fishing vessel Vikanoy launched

Fishing vessel Vikanoy, ordered at Turkey's Özata Shipyard by Norway's Havbor AS, was transferred to water on 17 November.

The 44,2 meter long and 11,5 meter wide vessel will have a modern fish processing factory on

board. The vessel can also carry live fish in refrigerated seawater tanks with a capacity of 500 m³.

The delivery of Vikanoy is slated for the first quarter of 2021, following start-up of onboard equipment and sea trials.

Carbon footprint of shipping to grow, despite improvements

CO₂ emissions of the shipping industry will continue to rise and track fleet growth, Swedish big-data firm Marine Benchmark shows.

The latest analysis of CO₂ emissions based on vessel tracking data (AIS), vessel specification data and the vessel order book by Marine Benchmark shows emissions will continue to rise because most of the efficiency gains possible by the shipping industry to drive down its carbon footprint over the past decade have already been made. As such, the proportion of eco-ship new-buildings entering the global fleet are projected to drop to historic lows; and the use of LNG as a transitory fuel remains relatively small.

According to Alastair Stevenson, Head of Digital Analysis at Marine Benchmark, the current lack of investment in modern tonnage and a potential economic rebound implies lower ship scrapping activity over the



next couple of years.

"We're going to see older and older vessels on the water and the impact of the marginal gains already made from running ships more efficiently have already been felt. To bring down

absolute emissions without impacting global trade, scalable low carbon fuels and new ships and engines to run them are needed. However, many shipping investors are sitting on their hands waiting for techno-


logical breakthroughs and regulatory certainty. The implications are that the shipping industry cannot deliver an absolute reduction in CO₂ emissions by 2030."


Although the shipping industry

has reduced its carbon intensity by more than 30% since 2008, overall CO₂ emissions from the sector have risen by an average annual rate of 2,1% to reach 800mt in 2019. The current pandemic has weakened this growth to 1,7% as emissions in the first nine months of 2020 have fallen by approximately 2% from 2019 levels. This is despite slower steaming speeds, the increased economies of scale of larger vessels, eco-vessel designs and the use of LNG as a fuel.


82% of international emissions from shipping are produced by tankers, bulkers and container vessels. Between 2011 and 2019, these emissions grew at 3%pa, 2%pa and 0%pa, respectively. Over the same period, capacity increased 4% pa in each of these sectors.



The research was undertaken in partnership with Simpson Spence Young (SSY), the world's largest independent shipbroker.





- 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

Vilhelmsen appointed as Hempel's new CPCO

Pernille Fritz Vilhelmsen has been appointed Executive Vice President & Chief People & Culture Officer (CPCO) and member of the Executive Management Board in Hempel A/S. She succeeds Peter Kirkegaard, who has accepted a new opportunity outside Hempel.

Pernille has been Talent Management Director at Hempel since she joined, coming from Maersk Line in 2017, and she has delivered remarkable results in a few years.

Lars Petersson, Group President and CEO of Hempel, commented: "Pernille is professional, personable, grounded and has a special way of combining high personal integrity with high interest in others. She has been very successful in her current role and comes with previous solid senior experience from both business and people roles in an international context. I have no doubt she will be a great contributor as we start to deploy our new strategy. I am especially satisfied that we were able to find an internal talent who is ready to enter the Executive Management Board."

Pernille commented: "I am very excited to continue the work that Peter started and proud that Lars and the board have invited me to be part of driving our ambitious growth journey. We have a strong foun-



ation for People & Culture to build on and I look forward to continuing and accelerating our contribution, enabling our leaders and employees to succeed in doubling Hempel. Three and a half years ago, Hempel became my professional family, welcoming me with open arms. I could not be happier to continue working with this great company and wonderful colleagues in my new capacity."

Peter Kirkegaard leaves Hempel after 13 years. He will take a position as Chief Human Resource Officer in Haldor Topsoe A/S, beginning on 1 January 2021.

Lars Petersson said: "I would like to thank Peter for his tremendous effort over the time we have worked together as colleagues. During this time, Peter has, together with his team, put People & Culture on Hempel's core agenda and thereby brought Hempel into the modern world. I wish Peter all the best in the future."

ENGINEERING THE NEXT



NAVAL
ENGINEERING



AUTONOMOUS SYSTEMS
CYBER SECURITY &
INFORMATICS



SATELLITE &
AEROSPACE



COMMAND &
CONTROL



CONSULTANCY

in     / @STMDefence www.stm.com.tr



EU sets 2050 offshore wind target at 300 GW

To help meet the EU's goal of climate neutrality by 2050, the European Commission on 19 November announced the EU Strategy on Offshore Renewable Energy.

The strategy document proposes to increase Europe's offshore wind capacity from its current level of 12 GW to at least 60 GW by 2030 and to 300 GW by 2050. The strategy also includes complementing this with 40 GW of ocean energy and other emerging technologies such as floating wind and solar by 2050.

800 billion euros of investment will be required between now and the middle of the century for the goals to be met.

Roughly two thirds of this will be needed for grid infrastructure,



while one third will go towards power generation. It's expected

that the majority of this cash will stem from private investment.

"Europe is a world leader in offshore renewable energy and

can become a powerhouse for its global development," Kadri Simson, the European commissioner for energy, said in a statement.

"We must step up our game by harnessing all the potential of offshore wind and by advancing other technologies such as wave, tidal and floating solar," she added.

The Commission published a document outlining the new strategy. It describes the "decarbonisation of the power sector through renewable energy" as "one of the key elements of the European Green Deal."

The European Green Deal refers to the European Commission's overarching plan for the European Union to be climate neutral by 2050.

DP World Yarımca's waste education project wins award

A project geared towards educating third-graders on waste management by DP World Yarımca Port has won a bronze medal in the Corporate Engagement Awards 2020, a prestigious international award programme.

DP World Yarımca won the bronze in the "Best management of a programme" category with its project entitled "Minding My Waste" conducted in cooperation with the Mind Your Waste Foundation and Kocaeli Provincial Education Directorate.

The award ceremony was held online on 17 November.

With the "Minding My Waste" project initiated in 2018, third-grade students first in the Körfez district of Kocaeli -- where the



port is located, and later in the other districts of the province, were trained on reducing disposable products, sorting waste, recycling and processes of waste.

As part of the project, a game named Zero the Waste Game will be made available to all children in the programme in 2021 as a digital application. When

the project is completed, it will have reached 29,000 third graders in Kocaeli.

Commenting on the Best Project Management award, DP

World Yarımca CEO Kris Adams thanked the port's employees who voluntarily participated in the project. Adams said "With the slogan "Our World is Our Future", we develop policies for both our employees and the environment. While doing all these, our ultimate goal is to leave a beautiful world to future generations."

Mind My Waste Foundation's General Manager Emrah Bilge stated: "The correct behavior for a clean future should be internalized from an early age. This project, which we have implemented together with DP World Yarımca, will continue to be a model with many features for the future of Turkey and the world."



IACS Member

Notified Body
No. 1463



Ship surveys

Products certification
acc. to EU law (MED, PPER,
RCD, PED, SPV, EMC)

PRS Testing Laboratory

PRS Istanbul Branch Office

mobile +90 549 680 08 30

office +90 216 510 86 03

ist@prs.pl

www.prs.pl

ARES

SHIPYARD

NO OBSTACLE CAN
STAND AGAINST THE
POWER OF DREAMS

ARES 85 HERCULES



Bureau Veritas chosen most responsible company

Bureau Veritas, a leading company in testing, inspection, and certification services, has been named the most responsible company in the professional services industry category of the 2020 Dow Jones Sustainability Indices (DJSI) Corporate Sustainability Assessment rankings.

On 13 November, S&P Dow

Jones Indices announced their annual DJSI results. Bureau Veritas has been named the top DJSI industry leader within the Professional Services industry category, among 33 other companies. DJSI industry leaders are the top performing companies in each of the 61 industries represented in the Dow Jones Sus-

tainability Indices.

Bureau Veritas achieved a score of 84/100 compared to an industry average of 35/100. The Group's assessment results range from 82 to 86 in all three criteria: Governance & Economic, Environmental and Social.

"We are extremely proud to have

reached the #1 position in the annual DJSI assessment. As a Business to Business to Society company, we want to be a role model for the industry in terms of positive impact on people and the planet. This recognition speaks to the deeply held commitment to corporate social and environmental responsibility at

the heart of the Group's mission and values. It echoes the BV Green Line of services and solutions to support our clients in their efforts to improve their own sustainability performance and demonstrate the trustworthiness of their actions" commented Didier Michaud-Daniel, Chief Executive Officer.

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

HAVELSAN completes SIDS for new submarines



Turkish defense industry giant HAVELSAN has successfully conducted production and acceptance tests for the submarine information distribution system (SIDS) for six submarines Turkey is developing as part of its New Type Submarine Project.

Following the successful completion of the last factory acceptance tests, all SIDS work for the submarines TCG PiriReis, TCG HızırReis, TCG MuratReis, TCG AydınReis, TCG SeydialiReis and TCG SelmanReis has been completed.

Maximal participation of the Turkish defense industry for the completion of six Type-214 air-independent propulsion submarines -being built by the Göcük Shipyard Command- is one of the main goals of the New Type Submarine Project.

Dubbed the "heart" of the vessels, the SIDS was developed to meet the high standards of the challenging operational environment. A product developed by Havelsan, the system is also said to have surpassed its counterparts around the world with its newly added capabilities.

A data recording system integrated with the system was also designed in line with the needs of the navy. Hardware and software updates for the new functions were completed on time and tested.

Wärtsilä engines selected for Swiss ferries

The technology group Wärtsilä has been selected to supply the engines and related emissions control after-treatment systems for two new passenger ferries being built for operation between Switzerland and France across Lake Geneva.

The ferries are being built at the Shiptec AG yard in Switzerland for General Navigation Company (CGN), a Swiss ferry operator based in Lausanne. The order with Wärtsilä was placed in September 2020.

The high-speed Wärtsilä 14 engines chosen for this project are compliant with the stringent EU Stage V emissions standard for inland waterway vessels, which came into force in the EU earlier this year. The 60 metres long, 700 passenger capacity vessels will feature advanced hybrid energy and propulsion systems, for which the Wärtsilä 14 is a perfect match. High efficiency and environmental compliance were key factors in the selection of this engine.

“Environmental sustainability

was strongly emphasised in the specifications for this newbuild project. We are, therefore, extremely pleased and proud that the Wärtsilä 14 engine was selected to provide the power and reliability needed, while complying with the EU Stage V emissions standard,” says Johan Penninga, Account Manager, Wärtsilä Marine Power.

“Minimising the emissions from their operations is of great importance to CGN, and these new vessels are designed to operate cleanly and efficiently. The Wärtsilä engine was chosen with these criteria very much in mind,” says Martin Einsiedler, Head of naval architecture and engineering at Shiptec.

The Wärtsilä equipment is scheduled for delivery beginning in summer 2021, and the first vessel is expected to commence commercial operations in December 2022. The second ferry will be delivered approximately one year later.

The Wärtsilä 14 is the most compact engine in its power range



in the marine market, serving both propulsion and auxiliary genset applications. The engine is an integral element within Wärtsilä’s Smart Marine vision for the future of shipping, whereby optimal efficiency, safety, and environmental

sustainability will be the key pillars in achieving and maintaining profitable operations for ship owners and operators around the world.

The Wärtsilä 14 high-speed engine is available in 12- and

16-cylinder configurations, having a power output between 749 and 1340 kWm in mechanical propulsion, and between 675 and 1155 kW in auxiliary generating set and diesel-electric propulsion applications.

Russia's Zvezda shipyard starts cutting steel for ARC7 tankers

Russian Zvezda Shipbuilding Complex said it has cut the steel for the lead vessel in the ice-class ARC7 LNG tanker series.

To remind, the vessels built by the Russian shipyard will be deployed for the Novatek-led Arctic LNG 2 project in the Russian Arctic. Zvezda will build a total of 15 Arctic LNG carriers with a further six to be delivered by the South Korean shipbuilder Daewoo Shipbuilding & Marine Engineering (DSME).

Zvezda stressed that this is the first time liquefied natural gas carriers are being built in Russia.

The ice-class ARC 7 LNG car-

riers are able to operate in harsh conditions. The vessels will be capable of transporting up to 172,600 cubic meters of the chilled fuel in GTT designed tanks.

Each vessel will be 300 meters long and 48.8 meters wide, and will use LNG as the main fuel.

The design of the gas carrier allows independently breaking ice more than 2 meters thick.

Zvezda noted that the funding for the 15-strong LNG carrier fleet has been provided by VEB. RF

The ships are planned to be delivered in the second half of 2024 and at the end of 2025.



Bursan chooses PRS as certification partner

Bursan, the biggest manufacturer of seamless steel high pressure cylinders in Turkey, has chosen the international certification institution PRS as its Marine Equipment Directive (MED) certificate provider.

The award ceremony took place on 4 November 2020 at Bursan Headquarters. The certificate was presented to Bursan General Manager Alp Koru, Quality Supervisor Emine Davazlı and Foreign Trade Manager

Aylin Bozköylü by İlhan İmram, PRS Certification Manager and Expert in Turkey.

Bursan General Manager Alp Koru thanked PRS for the cooperation in the certification processes saying, “Since its establishment, Bursan has secured its uncompromising quality thanks to EN ISO 9001 and Wheelmark quality certificates. While certifying our products, PRS has become a very good solution partner for us with its

superior service and approach; and also thanks to the importance it attaches to customer satisfaction. We anticipate that our cooperation will continue and develop.”

A statement from PRS said the company highly appreciated the confidence placed in their company by Bursan. “We will do our best to live up to Bursan’s trust in PRS and we look forward to a long-term cooperation.”

Vard secures contract for eight robotic vessels

Fincantieri-controlled shipbuilder Vard has secured a new contract for the design and construction of eight marine robotic vessels for Houston-based subsea and data company Ocean Infinity.

The vessels have a custom design and technology features allowing onshore remote control, light crewed or uncrewed operations, and will facilitate alternative fuels such as green ammonia.

The series of eight vessels, especially developed to serve as multi-role-vessels, will support Ocean Infinity's operations worldwide from



its control centres and expand the company's newly launched Armada fleet.

Oliver Plunkett, CEO of Ocean Infinity, commented: "The impact

and the scale of this robotic fleet will spark the biggest transformation the maritime industry has seen since sail gave way to steam. With our new fleet we will be able to provide

sustainable services to all corners of the industry from offshore energy, to logistics and transport."

Design and engineering are currently ongoing at Vard Design, and

development of onboard control systems at Vard Electro in Ålesund, Norway, while the vessels will be built at Vard's shipyard Vard Vung Tau in Vietnam and are scheduled for delivery in the period from mid-2022 to end-2023.

The 78 m long vessels will supplement the current Armada fleet of nine 21 m and 36 m vessels, which are already in production and expected to be operational by early 2021.

A broad range of suppliers and contractors in the Norwegian maritime cluster are involved in the project.

AquaChemie breaks ground on \$40 million petrochemical terminal

Chemical services company AquaChemie Middle East, part of the UAE-based AquaChemie Group, announced on 24 November that it broke ground on its petrochemical terminal in DP World's flagship, Jebel Ali Port, Dubai.

The specialized bulk storage terminal will have a total capacity of around 40,000 CBM, out of which 35,000 CBM will be in bulk storage tanks and about 5,000 CBM in ISO tanks and drums.

The \$40 million project aims to

boost the growing petrochemical trade between manufacturers and end-users in the Middle East and the world, while also addressing the acute shortage of storage facilities for redistribution and lease for bulk chemicals in Jebel Ali Port.

Scheduled for construction completion by early Q2 2022, the terminal is designed to store flammable chemicals, up to NFPA Class 1B. Over 100 chemicals of UN Class3 hazardous classification or non-hazardous chemicals can be

stored in the facility's nitrogen blanketed tanks.

AquaChemie Middle East targets revenue of around \$400 million from the petrochemical terminal business in the next 7 years. Matt MacDonald, global engineering, management, and development consultancy, is responsible for the design, engineering, and project management.

"The entire AquaChemie team and I are eagerly waiting for this project to come into reality in

the next 16-18 months' time. This terminal project is a huge step for AquaChemie; to become one of the prominent players in the petrochemical business in the region," V. Anandkumar, Partner and Director at AquaChemie Middle East said.

"Being associated with the petrochemicals industry for over three decades, I am excited to soon play a direct role in the distribution of additional 100-150 KTA (Kilo tonnes per annum) of

over 50 petrochemicals globally," Subrato Saha, Co-Founder and Director of AquaChemie Middle East, said.

According to Saha, the new terminal will serve as a one-stop solution for sourcing raw materials and processing chemicals for several industries and is poised to service sectors like oil and gas downstream, fine chemicals, fertilizer plants, paints and coatings, pharma, agrochemicals, textiles, and other industrial products.



KEEP YOUR ENGINE RUN UNTIL YOU STOP



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

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

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



'Bunker'de Kalitenin Markası



www.cyepetrol.com.tr

TÜRKİYE
FORTUNE
500

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

Gemi yakıt ikmallerinde

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





Levent Akson

levent.akson@lodestarshipping.com

1959 yılında, sıvılaştırılmış doğalgazın gemi ile taşınmaya başlamasıyla, deniz taşımacılığı ve gemi türü çeşitlenmesinde yeni bir çağ başlamış; sıvılaştırılmış doğalgaz (LNG) ve sıvılaştırılmış doğalgaz gemileri (LNGC) günümüzün deniz yolu ile taşınan en önemli yük ve gemi türleri arasında yerini almıştır

ABD’de, 1945 senesinde inşa edilen Marline Hitch isimli kuru yük gemisi, 1958 senesinde geçirdiği tadilat ile tanker haline getirilir. Methane Pioneer ismini alarak ilk sıvılaştırılmış doğalgaz gemisi unvanını alır ve 4,900 tonluk, 5,400 metreküp tank hacmine sahip tanker, ismiyle müsemma ilk seferini 1959 yılında ABD’nin Louisiana Körfezi’nden İngiltere’ye yaparak, dünyanın ilk sıvılaştırılmış doğalgaz seferi ile deniz taşımacılığına yeni bir çığır açar.

Bu tarihten itibaren deniz yoluyla LNG (Liquefied Natural Gas) taşınması gelişmiş ve yaygınlaşmış, LNG gemi filosu (günümüzde); 619 gemi ve 92 milyon metreküp toplam taşıma kapasitesi ve 146 adet, 22 milyon metreküp yeni gemi siparişiyle dünya deniz ticaret filosunun çok önemli bir unsuru haline gelmiştir.

LNG, içeriğinde çok az miktarda etan, propan, butan bulunsu da yoğunluklu olarak metan (CH4) gazı içerir.

Metan gazı; - 162°C’de gaz formundan sıvı formuna geçer ve hacmi de 600 kat küçülür.

Gaz formunda çok büyük hacimler içeren metan, sıvı formunda hacmi 600 kat küçülerek fizibil olarak deniz yolu ile taşınabilme olanağı sağlar.

Karada, çokluk toprak

altında ve denizde denizaltı boru hatları ile taşınan doğal gazın, boru hattı inşasının zor ve maliyetli olduğu bölgelerde deniz yolu ve gemiler ile nakliyesini elzem kılmaktadır.

Doğalgazın çıkarılıp işlenmesi, sıvılaştırılması, nakledilmesi, depolanması ve yeniden gazlaştırılma sürecine LNG değer döngüsü denmektedir.

Bu aşamalar;

- Arama ve çıkarma,
- Sıvılaştırma ve depolama,
- Nakliye,
- Depolama ve yeniden gazlaştırma olarak tanımlanabilir.

Yüzer Depolama ve Yeniden Gazlaştırma Ünitesi (FSRU-Floating Storage and Regasification Unit)’nin endüstride yerini alması 2001 yılında El Paso’nun Gulf Gateway Projesi için Excelerate Energy ile yaptığı ilk FSRU inşa kontratıyla başlamıştır. Konvansiyonel kara terminallerine alternatif olarak ortaya çıkan FSRU tesisleri, kara tesislerine oranla daha kısa sürede inşa edilebilir olmaları, hareket kabiliyetleri ve daha uygun inşa maliyetleri nedeniyle zamanla yaygınlaşmışlardır.

FSRU; özel LNG gemisi ya da yüzen LNG terminali olarak adlandırılabilir.

FSRU’lar esas olarak kara terminalleriyle aynı teknolojiyi kullanmaktadırlar. Kara terminalleri ile FSRU arasındaki en belirgin fark, FSRU ekipmanlarının denizcilik ve gemi inşa operasyonlarına uygun hale getirilmiş olmalarıdır.

Yeni inşa FSRU’lar da kullanılan ekipmanlar kompakt hale getirilmiş olup kara terminallerine göre daha az hacim kaplarlar.

Özellikle LNG ithal eden ülkeler açısından, depolama ve yeniden gazlaştırma aşaması büyük önem arz etmektedir. Zira depolama kapasitesinin yetersiz kalma durumunda enerji talebinin karşılanmasında problemlerin oluşması, özellikle kalkınmakta olan ülkelerin sana-

Yüzer Depo ve Yeniden Gazlaştırma Üniteleri (FSRU) ve önemi

yisini olumsuz yönde etkilemektedir.

Son yıllarda yaptığı enerji yatırımlarıyla adından söz ettiren Türkiye, kısa vadede LNG depolama kapasitesini artırabilmek ve gerekli enerji arzını karşılayabilmek için FSRU tesis yatırımları yapmıştır.

Bunlarda ilki özel sektör tarafından İzmir-Aliağa’da (Etki Liman) diğeri ise Hatay-Dörtyol bölgesinde konumlandırılmış ve hâlihazırda servis vermektedir.

FSRU ana işlev ve operasyonu

LNG deniz dolmu/tahliye kolları veya kriyojenik LNG hortumları vasıtasıyla FSRU tanklarına aktarılır. LNG tankı içinde bulunan düşük basınç pompaları (LP pump) likit LNG’yi re-condensere transfer eder. Tanklarda oluşan kaynama gazı (boil-off gas-BOG) da BOG kompresörleri vasıtasıyla re-condensere gönderilir. Re-condenser’de basınçlı BOG ve likit LNG temas halinde bulunur. Bu aşamada basınçlı BOG yoğunlaşarak re-condenser haznesinde sıvı halde kalır. Re-condenser haznesindeki sıvı LNG yüksek basınç pompaları (HP pump veya send out pump) vasıtasıyla gazlaştırma ünitesine transfer edilir. Bu ünite de gazlaştırılan ve istenilen sıcaklık değerine ulaştırılan gaz sayaçtan geçirilerek ana

şebekeye gönderilir.

Sonuç

Küresel doğalgaz ve LNG kullanımı, deniz yolu ile nakliyesi, gemilerde stoklanması ve yeniden gazlaştırılması (FSRU) hızla yaygınlaşmaktadır.

Doğalgazın; kükürtdioksit (SO₂), azotoksit (NO_x), parçacık madde (Particulate Matter) içermemesi ve yanma sonucu oluşan karbondioksit (CO₂)’in kömürün yanması sonucu oluşan karbondioksitin yarısı, petrol ürünlerinin (fuel oil/gas oil) yakılması sonucu oluşan karbondioksitin yüzde 70’i kadar olması, yenilenebilir enerjinin yaygın olarak kullanılmasına kadar “köprü enerji” olarak değerlendirildiğini de göz önünde tutmamız gerekiyor.

Yukarıda da belirtildiği gibi Türkiye gibi LNG ithal eden ülkeler açısından FSRU yatırımları son derece önemlidir.

FSRU’nun her ne kadar ana işlevi, tanklarına aldığı LNG’yi yeniden gazlaştırarak ülke boru gaz hattına vermek ise de ekonomik olarak spot piyasadan ucuz gaz almak, terör, ülkeler arası sorunlar gibi nedenlerle işlevsiz hale gelebilecek boru hatlarına alternatif tedarik kaynağı oluşturmakta ve ana işlevi kadar önem arz etmektedir.

Küresel hizmet veren FSRU sayısı 36 gemi ve sipariş adedi de 10 gemidir.

Bu gemilerin her birinin değeri 225 ila 250 milyon dolar

arasındadır.

Türkiye ise iki FSRU gemisine sahiptir.

İzmir-Aliağa, Etki Liman’da (özel sektör) hizmet veren FSRU gemisi Panama bayrağı taşımaktadır. İşletmesi 5 yıllığına bir Norveç firmasına verilmiştir ve gemi personelinin yüzde 90’ı yabancısıdır.

Bu yıl sonu Hatay-Dörtyol’a gelerek hizmet verecek, mülkiyeti bir kamu şirketi Botaş’a ait Ertuğrul Gazi FSRU gemisinin bayrağı Bahama’dır. Geminin işletmesi yine aynı Norveç şirketine verilmiş olup personelinin tamamı yabancı gemi adamlarıdır.

Özel sektörün ve kamu sektörünün Türk kara sularında görev yapacak gemilerine yabancı bayrak çekip yabancı işletmeye verip yine yabancı gemi adamı çalıştırması anlaşılır ve kabul edilebilir değildir.

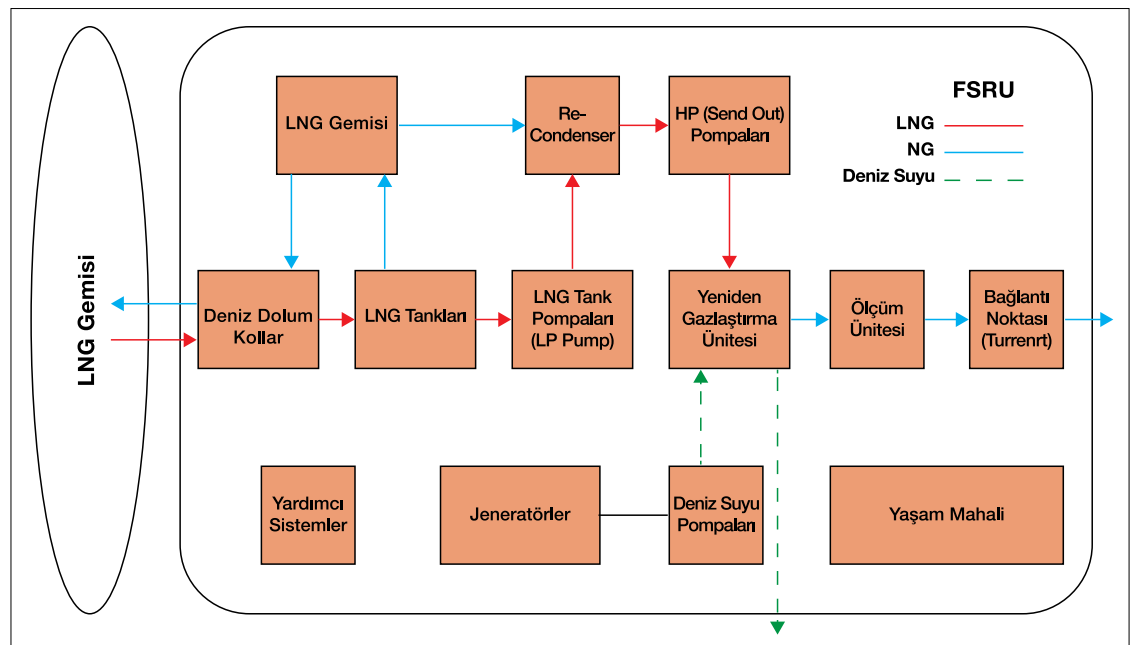
Bu kararı veren yöneticilerin, gemi işletilmesi ve FSRU gibi stratejik bir gemi işletmesinin önemini kavrayamamış oldukları düşüncemizi yinelemek istiyoruz.

Genelde, karaya bağlı olarak hizmet verecek bu gemilerin arz güvenliği için yerli personel ve yerli şirketçe yapılmasının önemi; herhangi bir ambargo, salgın hastalık (Covid-19), ülkeler arası sorunlar gibi durumlarda yabancı işletme ve yabancı personel çekilmek zorunda kalınabileceği ya da ulaşım sorunu yaşanabileceği göz önüne alınmalıdır.

Kaldı ki günümüzde LNG gemilerinde çalışan Türk kapitan ve başmühendisler bu gemilerde görev alabilmek için teklif beklemekte ancak talepleri dikkate alınmamaktadır.

Akliselimin mutlaka bir gün galip geleceğine inanıyoruz.

Bu yazının hazırlanmasında özellikle ‘FSRU döngüsüne’ katkılarından dolayı değerli kardeşim Ertuğrul Mollaahmetoğlu’ya teşekkür ederim.



Emisyon kontrolünde uydu dönemi



Avrupa Uzay Ajansı (European Space Agency-ESA), Copernicus Sentinel-5P uydusundan gelen verilerden yola çıkarak her bir geminin sebep olduğu nitrojen dioksit dumanlarının analizini yayımladı.

Yazıda, deniz taşımacılığının birçok kıyı kentinin hava kalitesini doğrudan etkilediği belirtildi. Ticari ve diğer küresel gemilerin enerji kullanımı ve diğer etkenleri nedeniyle hava kirliliğine sebep olduğu aktarıldı. Bu etkenlerle hava kalitesinin düşmesinin her yıl akciğer

kanseri ve kalp-damar hastalıkları kaynaklı 400 bin erken ölümlerle ve 14 milyon çocuğa astım teşhisi konmasıyla sonuçlandığı belirtildi.

Bunların önüne geçmek adına son 10 yılda uluslararası nakliye emisyon düzenlemelerinin yapıldığı ve Ocak 2020'den bu yana karbon salınım oranının yüzde 3,5'ten 0,5'e çekildiği anlatıldı. Gemilerin bu kurallara uyup uymadığının takibinin nasıl yapılacağı hâlâ çözülemeyeceği için okyanus gibi yerel kontrol merkezlerinin ulaşımının imkânsız

olduğu yerlerde Copernicus Sentinel-5P gibi uyduların kullanılabilirliğinin bilgisi verildi.

ESA, nakliye şeritlerini keşfetmek için uydu ölçümlerinin toplandıktan sonra ortalamalarının alınmasının yakın zamana kadar aylarca hatta yıllarca sürdüğünü söylüyor. Bu durumun da denetlemlerde ve uygulamalarda uydu verilerinin kullanımını sınırladığını anlatıyor; tüm gemilerin toplam etkisinin ancak nakliye şeritleri boyunca belirlenebildiğini ifade

ediyor.

Şu anda sadece en büyük gemilerin ya da konvoy halinde seyahat eden birden fazla geminin tespit edilebildiğini belirten KNMI'den Jos de Laat, "Küçük gemilerden gelen gemi izlerini, izleri daha büyük olan gemilerin ya da kalabalık bir nakliye şeridinden geçen daha küçük bir gemi olmadığı sürece hiçbir zaman net bir şekilde belirleyemedik," ifadelerini kullandı.

ESA'nın Sentinel-5P Görev Yöneticisi Claus Zehner ise, "Elde etti-

ğimiz bu yeni sonuçları, uzaydan çevre düzenlemelerini desteklemek adına gemi emisyonlarının denetiminde heyecan verici olasılıklar olarak görüyoruz. Gelecekte geliştirilmiş uzaysal çözümlüklere sahip Copernicus Antropojenik Karbon dioksit İzleme uyduları gibi yapıların nitrojen dioksit gemi emisyon dumanlarının karakterize edilmesine ve daha küçük gemilerin dumanlarının emisyonlarının tespitine de imkân sağlamaları gerekiyor," değerlendirmelerinde bulundu.

2020'nin en iyi uluslararası marinası Yalıkavak'ta



Dünya yatçılık sektörünün en prestijli kurumlarından biri olan The British Yacht Harbour Association (TYHA) tarafından düzenlenen "Dünyanın En İyi Süper Yat Marinası" ödülü oylamasında "2020 En İyi Uluslararası Marinası" ödülünün sahibi Yalıkavak Marina oldu. Tekne sahipleri ve deniz tutkunları tarafından en çok oyu alıp, Dünyanın En İyi Uluslararası Marinası seçilen Yalıkavak Marina ülkemize yeniden büyük bir gurur yaşattı.

Yalıkavak Marina, Marina Direktörü Deniz Akaltan, "The British Yacht Harbour Association (TYHA) tarafından Dünyanın En İyi Süper Yat Marinası oylamasında geçen yıl kazandığımız Dünyanın En İyi Süper Yat Marinası ödülünün ardından ülkemize bu onurlu ödülü getiren ilk

ve tek Türk marinası olmanın kıvançını ve onurunu yaşıyoruz. Türkiye'nin gururu ve ilk yüksek kapasiteli mega yat marinası Yalıkavak Marina olarak dünya çapında kazandığımız bu büyük başarıda emeği olan tüm dostlarımızımıza teşekkürlerimizi sunuyoruz" dedi.

2020'nin En İyi Uluslararası Marinası seçilmelerinde en büyük etkenin hizmet kalitesini en üst seviyede tutmak olduğunu belirten Akaltan, "Yalıkavak Marina olarak Türkiye'yi uluslararası arenada gururla temsil etmekten ve bu ülkeye hizmet vermekten dolayı büyük gurur duyuyoruz. Türkiye'nin yarına olacak şekilde çalışmalar yapmaktan da son derece onurluyuz. Yalıkavak Marina olarak son üç yılda art arda kazandığımız Dünyanın En İyi Süper

Yat Marinası ve son olarak En İyi Uluslararası Marina ödülünü Türkiyemize armağan etmekten dolayı da büyük gurur duyuyoruz. Yalıkavak Marina olarak dünyamızın en iyi ve en profesyonel lüks resort destinasyonlarından biri haline getirmek ve bu yolda çok çalışmaya devam etmektir," şeklinde konuştu.

"Burada her şey Sizin için..." (It's all about You...) mottosu ile deniz tutkusunu yılın 12 ayı kesintisiz yaşatan Yalıkavak Marina, 620 yatı aynı anda ağırlayabiliyor ve hem yat sahiplerine hem de ziyaretçilere dinamik bir yaşam tarzı ve eşsiz ayrıcalıklar sunuyor. Yalıkavak Marina aynı zamanda 140 m LOA'ya kadar yatları ağırlayabilme kapasitesi ile Akdeniz'in bir numaralı marinası olma özelliğini de koruyor.

MOL'dan mikroplastik girişimi

Japonya'nın iki önemli şirketi, küresel çapta bir çevre sorunu olan ve deniz ekosistemi üzerinde ciddi olumsuz etkileri bulunan mikroplastikler için bir toplama cihazı geliştirdi. Nakliye şirketi Mitsui OSK Lines (MOL) ile kazan üreticisi Miura Co.'nun ortak girişimiyle üretilen mikroplastik toplama cihazı için ilk deneme testi gerçekleştirildi.

Yeni inşa bir talaş gemisine monte edilen sistem, ekim ayının sonunda test edilmeye başlandı. Mikroplastik toplamak için kullanılan cihaz, balast suyu arıtma sisteminin çalışması sırasında, kargo elleçleme operasyonlarının yürütüldüğü zamanlarda devreye giriyor.

Balast suyu arıtma sisteminde kullanılan geri yıkama fonksiyonuna sahip bir filtre sistemi kul-



lanılan cihaz, arıtıldığı suyu denize boşalttığı esnada filtrede takılan mikroplastikleri topluyor.

MOL, mikroplastik toplama cihazını bir gemide kuran ve çalıştıran dünyadaki ilk operatör olduğunu iddia ediyor. Şirket, Temmuz 2019'da Japonya Denizcilik-Yer Bilimi ve Teknoloji Ajansı (JAMSTEC) önderliğindeki bir araştırmada denizlerdeki plastik kirliliği ile ilgili bir projeye yer almıştı. MOL ayrıca, Japonya Çevre Bakanlığı'nın düzenlediği Plastic Smart forumunda katılımcı olarak bulunmuştu.

614 Türk akademisyen Stanford Üniversitesi'nin listesine girdi

Stanford Üniversitesi'nden Dr. John PA Ioannidis tarafından yönetilen bir araştırma ekibi, standart atıf göstergeleri temelinde dünyanın en iyi 159,684 bilim insanını kapsayan (ilk % 2) bir veri tabanı oluşturdu.

Bu standart atıf göstergeleri, bilim insanlarının atıf sayıları, H-indeks değerleri, ortak yazarlıklar ve kariyer boyu etki faktörlerine bağlı olarak hesaplandı. Çalışma, bu göstergeleri kullanılarak bilim insanlarını 22 bilimsel alan ve 176 alt alanda sınıflandırdı.

Dünyanın en iyi bilim insanlarının sıralandığı listeye Türkiye'den

614 akademisyen dâhil oldu. İstanbul Teknik Üniversitesi 39 bilim insanı ile Türkiye'den en fazla akademisyeni giren üniversite olarak dikkat çekti.

Listede yer alan ve şu an İnce Shipping Group'da Kıdemli Teknik Danışman olarak görev yapan Prof. Dr. Adnan Parlak ile İstanbul Teknik Üniversitesi Deniz Ulaştırma Mühendisliği Öğretim Üyesi Doç. Dr. Emre Akyüz ve Ege Üniversitesi Su Ürünleri Fakültesi Öğretim Üyesi Prof. Dr. Melih Ertan Çınar denizcilik sektöründe dikkat çeken isimler oldular.

Harp ve destek gemilerinde elektro-optik sistemler



Modern orduların taktik gereksinimleri doğrultusunda ortaya çıkan ve ileri teknoloji ürünleri olarak kabul edilen elektro-optik sistemler ulusal savunma açısından son derece kritik bir öneme sahip. ASELSAN tarafından ülkemize kazandırılan, harp ve destek gemilerinde kullanılan elektro-optik sistemleri MarineDeal News okuyucuları için mercek altına aldık

ASELSAN elektro-optik deniz sistemleri, askeri standartlara uygun tasarım ve özellikleri sayesinde muharip sınıf gemilerde yer alıyor ve geminin gerek seyir esnasında gerek ise harp faaliyetlerinin icrasında aktif olarak kullanılıyor. Ayrıca, destek ve çıkarma gemileri gibi büyük sınıf platformlarda hem özgeci savunması hem de çoklu gemi bütünlük harp senaryoları kapsamında aktif olarak kullanılarak görevlerini icra ediyor.

DENİZGÖZÜ-AHTAPOT ve DENİZGÖZÜ-AHTAPOT-S

DENİZGÖZÜ-AHTAPOT Elektro-Optik Keşif ve Gözetleme Sistemi, her tip ve sınıftaki büyük muharip ve destek amaçlı deniz platformları için geliştirilmiş yüksek performanslı bir elektro optik dayrektör sistemidir.



DENİZGÖZÜ-AHTAPOT orta dalga boyunda (MWIR) çalışan termal kamera, göze zararsız lazer mesafe bulucu, renkli full HD çözünürlüklü TV kamera, renkli HD çözünürlüklü spotter kamera ve lazer designator gibi algılayıcıları kolay idame edilebilir dağıtık bir yapı içerisinde sunuyor.

Hücumbot, korvet, fırkateyn ve muhrip sınıf gemilerin keşif ve gözetleme faaliyetleri yanı sıra hava savunma harbi, suüstü savunma harbi ve kara bombardımanı gibi savaş senaryolarını desteklemek üzere geliştirilmiş olan DENİZGÖZÜ-AHTAPOT, gemilerde yer alan Savaş Yönetim Sistemi (SYS) ile entegre şekilde çalışarak gemi üzerinde yer alan silahlara atış kanalı oluşturabiliyor. Konfigüre edilebilir yapısı sayesinde lazer hedef işaretleyici ihtiva

eden versiyonu ile lazer güdümlü mühimmatların da başarı ile güdümlenerek ilgili hedeflerin imhasını destekliyor. Gemi üzerinde mevcut olup hedef koordinat veya kerteriz raporlayan diğer sistemlere de "köle-slave" modunda atanarak keşif ve gözetleme faaliyetleri icra edilebiliyor. Bu şekilde izlenmekte olan hedefe istendiği takdirde otomatik takip komutu ile otomatik olarak takip başlatarak kendi hedef koordinat raporlaması ve atış kanalı oluşturulmasını sağlıyor.

DENİZGÖZÜ-AHTAPOT, geniş bir menzil aralığında hedefin belirlenmesi (tespit, teşhis, tanıma), takibe alınması ile ilgili gereksinimleri karşılayan ve atış kanalı oluşturabilen gelişmiş bir üründür. Kullanıcı, yüksek performanslı termal görüntüleme sistemindeki sürekli optik büyüt-

tirilmiş, 150 adet hava ve deniz tehdidini aynı anda tespit ve takip yeteneğine sahip yüksek performanslı bir kızılötesi arama ve takip sistemidir. Bulduğu platformun durumsal farkındalığını en üst düzeye herhangi bir yayın yapmadan sağlayan PİRİ, üzerinde bulunan üç sensörü ile 360° kapsama alanı sağlıyor.

Tasarımı itibarıyla pasif bir arama ve takip sistemi olan PİRİ, çift bantta (3-5 µm ve 8-12 µm) çalışabiliyor. Yüksek çözünürlüklü görüntü alınmasına olanak tanıyan sistem, hassas stabilizasyon yeteneği sayesinde her deniz koşulunda çalışabilmekle birlikte dağınık bir sensör yapısı sayesinde her tip deniz platformuna uyumlandırılabilir.

PİRİ Kızılötesi Arama ve Takip Sistemi, entegre edileceği korvet, fırkateyn ve muhrip sınıfı gemilerde 360°'lik kapsama yeteneği sayesinde asimetric harp, su üstü harbi ve hava savunma harbi gibi savaş senaryolarında etkin bir kullanıma sahip olup hedefler için kerteriz ve irtifa raporlamasını Savaş Yönetim Sistemine (SYS) yapabiliyor. Pasif bir sistem olmasının avantajı ile tüm yayınların durdurulduğu tam gizlilik durumlarında bile kullanımı mümkün olup özgeci savunmasına tüm şartlar altında destek sağlıyor. PİRİ-KATS Sistemi ile takip edilen hedeflerin Görev Veri Dosyasına (GVD) girilen kütüphane parametreleri ile sınıflandırılması gerçekleştirilerek önceliklendirme yapılması ve PİRİ KATS sistemi tarafından raporlanan kerteriz ve irtifa bilgilerinin SYS tarafından atış kanalı olan sistemlere beslenerek silah tevcihine destek olması kullanım konsepti kapsamında önem arz ediyor.

me, hassas jiroskopik stabilizasyon ve tek tuşla otomatik odaklama yetenekleri sayesinde hem gündüz hem de gece gözetleme ve hedef konumlandırma için kullanılabilme avantajı sunuyor.

DENİZGÖZÜ-AHTAPOT-S Elektro-Optik Dayrektör Sistemi, etkin bir şekilde keşif ve gözetlemenin yanında ateş yönlendirme amaçlı olarak kullanılacak, üzerinde yer alan spotter kamera yerine kısa dalga boyunda (SWIR) çalışan termal kamera entegreli gündüz görüş birimi ile ortaya çıkarılmış ve aktif kızılötesi aydınlatma yeteneği kazandırılmış bir DENİZGÖZÜ-AHTAPOT varyantıdır.

PİRİ/PİRİ-ES Kızılötesi Arama ve Takip Sistemi (KATS)

PİRİ - KATS, büyük deniz platformları için özel olarak geli-

DENİZGÖZÜ-KUZGUN

DENİZGÖZÜ-KUZGUN Elektro-Optik Keşif ve Gözetleme Sistemi, orta boydaki deniz platformları için geliştirilmiş olan, arama ve kurtarma operasyonları, gözetleme ve seyir amaçlı olarak kullanılabilen yüksek performanslı bir orta menzilli elektro-optik keşif ve gözetleme sistemidir.

Hedef takip ve stabilize görüntü olanağı sağlayan DENİZGÖZÜ-KUZGUN, yüksek performanslı orta dalga kızılötesi (MWIR) termal kamera, full HD gündüz kamerası, lazer mesafe ölçer, lazer noktalayıcı ve lazer hedef işaretleyici gibi algılayıcıları ile gemi atış kontrolü amacıyla da kullanılabilir.

DENİZGÖZÜ-KUZGUN, elektro-optik tabanlı atış kanalı oluşturularak silah angajmanının yapılması gerektiği hücum bot, karakol botu gibi yapısı gereği küçük boyutlu sistemlere ihtiyaç duyan platformlar için tasarlanmış bir sistemdir. Gece-gündüz keşif ve gözetleme yeteneklerinin yanı sıra suüstü harbi ve kara bombardımanı savaş senaryolarında atış kanalı başlatılmasında aktif olarak kullanılabilir. Hava savunma harbi senaryolarında da belli tip hedefler (yüksek manevra kabiliyeti ve yer değişimi olmayan) için silah sistemlerine gerekli hedef koordinat bilgilerini besleyebilir.

Geliştirme aşamasında olan DENİZGÖZÜ-KUZGUN, özellikle atış kontrol yeteneği ve hedef işaretleme özelliği sayesinde karakol botları ve açık deniz karakol gemilerinde kullanıma uygundur. Donanmamızdaki Yeni Tip Karakol Botlarında (YTKB) önümüzdeki yıllarda modernizasyon amaçlı kullanılabilmesi için çalışmalar devam ediyor.

LİS ve G-LİS Lazer İkaz Sistemi

Lazer İkaz Sistemi (LİS); deniz platformlarına, üzerine yönlendirilmiş olan lazer tehditlerini kısa tepki süresi içinde yüksek hassasiyetle algılayıp tespit ve teşhis etme, karşı tedbir sistemlerini harekete geçirme kabiliyetlerini kazandıran bir sistemdir.

Lazer Mesafe Ölçer (LMÖ), Lazer Hedef İşaretleyici (LHI) ve Lazer Güdüm Demeti (LGD) sınıfı tehditlere karşı algılama yapma kabiliyetine sahip olan LİS, tehdit bildirimini komuta kontrol sistemi üzerinden gerçekleştiriyor.

LİS, tehdit sınıflandırma yeteneği ile sensörleri tarafından algılanan lazer tehditlerinin geliş açısı, tehdit sınıfı ve kimlik bilgileri operatöre bildirilerek en uygun manevranın yapılmasına ve en uygun karşı tedbirin kısa tepki süresi sayesinde anlık olarak uygulanmasına imkân sağlıyor.

LİS, şu ana dek MİLGEM Projesinde yer alan tüm gemilere ve LST Amfibi Gemilerine entegre edilmiş olup halen Donanmamız tarafından kullanılıyor.

Geliştirilmiş Lazer İkaz Sistemi (GLİS), deniz platformlarının güncel ihtiyaçları yönlendirilmiş olan lazer tehditlerini kısa tepki süresi içinde, hem yatay hem de dikey ekseninde yüksek hassasiyetle algılayıp tespit ve teşhis

etme, karşı tedbir sistemlerini harekete geçirme kabiliyetlerini kazandıran ikinci nesil lazer ikaz sistemi olarak öne çıkıyor. BARBAROS-YÖM ve MİLGEM5 Projelerinde, GLİS'in kullanılması hedefleniyor.

DEPETEK

Yurtdışı menşeli bir periskop üreticisi için denizaltı periskoplarında kullanılmak üzere ASEL-

SAN tarafından tasarlanan Denizaltı Periskopu Termal Kamerası -DEPETEK, yurtdışı donanmaların yanı sıra ülkemizde Ay Sınıfı ve yeni tip denizaltılarda kullanılıyor.

Yüksek performanslı orta dalga kızılötesi sensöre sahip DEPETEK, denizaltılara özel olarak tasarlanan sessiz yapısıyla öne çıkan, sayısal video çıkışı, sürekli zoom yeteneği ve otomatik görüntü işleme ve iyileştirme

algoritmaları gibi yeteneklere ve yüksek güvenilirliğe sahip yeni nesil bir termal kameradır.

Kaynak: Aselsan Dergi, Sayı 107-Kasım 2020

Hazırlayanlar: ASELSAN MGEO/ Elektro-Optik Sistemler Program Direktörlüğü Lider Mühendis Ahmet Hakan Sezgin, Kıdemli Uzman Mühendis Özge Topuz Alemdaroğlu, Mühendis Öykü Ölgün, Mühendis Şükrü Yasin Güven



YÜK TAŞIMA ESNEKLİĞİ İLE LİMANLARI FETHEDİN!

Maksimum Kargo Esnekliği

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

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

Kapasiteden bağımsız taşıma esnekliğiyle gemileriniz için tam bir kazanım!

Kargo çeşitliliği için doğru seçim : Tanguard Flexline

jotun.com.tr



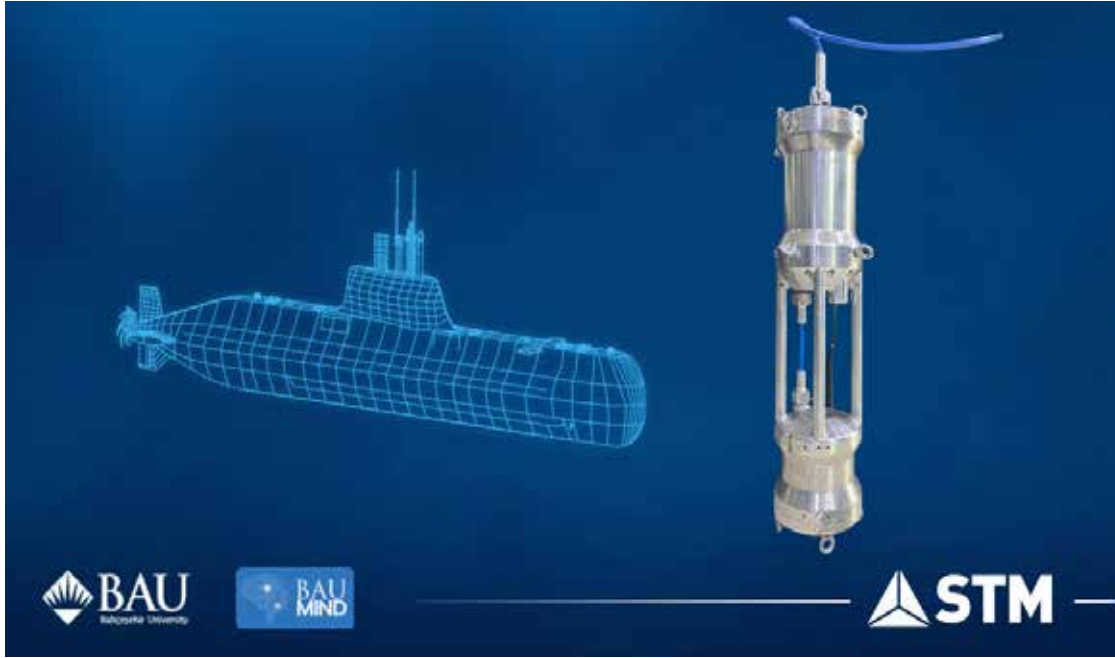
Tankguard | FLEXLINE

STM ve BAU'dan yerli teknoloji

STM ve Bahçeşehir Üniversitesi (BAU) arasındaki işbirliği, Türkiye'nin ilk yerli su spektrum ölçüm cihazını geliştirdi.

Denizaltılarda ve araştırma gemilerinde sualtı analizlerinin yapılması aşamasında kullanılan, taktik ve harekât sahası uygulamalarında ise oldukça önemli olan su spektrum ölçüm cihazı, ülkemizin deniz teknolojilerinde dışa bağımlılığını azaltmaya yönelik önemli bir adım olarak görülüyor.

Suyun soğurma kabiliyetini analiz etmek için geliştirilen Sualtı Optik Spektrum Cihazı, ülkemizin denizaltı teknolojisinde gücünü pekiştirecek bir cihaz olarak öne çıkıyor. BAU İnovasyon ve Danışmanlık tarafından TUBİTAK TEYDEB 1501 projesi kapsamında geliştirilerek üretilen cihaz, ülkemizin



deniz sahalarında artan etkinliğine de katkı sağlayacak. İki farklı şekilde kullanılabilen

cihaz, ilk olarak hidrografik alanda ölçüm yapıyor. Bunun dışında araştırma gemi-

lerinde ve denizaltı sistemlerine entegre olan CTD Prob'lar yerine kullanılabilir. En önemli

özelligi ise halihazırda kullanılan araçlara göre bin 500 metre daha derinde anlık ölçüm yapabiliyor olması.

Ülkemize, oşinografi ve hidrografi alanlarında bilimsel araştırmalarını gerçekleştirebileceği bir ölçüm sistemi sunan Sualtı Optik Spektrum Cihazı, dünyadaki benzer sistemlerden farklı olarak suyun optik iletkenliğini, dalga boyuna bağlı olarak gerçek zamanlı ölçebiliyor. Taktik ve harekât sahası uygulamalarında denizaltılar için kritik öneme sahip olan bu cihazla ayrıca, suda farklı derinliklerde tuzluluk, sıcaklık ve basınç değerleri ölçülebiliyor. Ölçülen bu verilerle de hidrokarbon dağılımı, sudaki sesin hızı ve su kalitesi gibi birçok hidrografik bilgiler hesaplanabiliyor.

KNOWLEDGE
PROTECTS,
EXPERIENCE
SAVES,
TEAMWORK
DELIVERS

ALWAYS



KUZEYSIGORTA

www.kuzeyas.com

İran, envanterine uçak gemisi ekledi



İran devlet yayını olan İslam Cumhuriyeti Haber Ajansı (IRNA), İran Devrim Muhafızları Deniz Kuvvetleri'nin envanterine, Şehit Rudeki isminde bir savaş gemisi eklendiğini duyurdu.

Çok amaçlı ve uzun menzilli savaş gemisi olarak nitelendirilen Şehit Rudeki'nin uçak, helikopter, İHA, füze sistemleri, savunma ve radar sistemlerini taşıma ve operasyonel hale getirme özelliğine sahip olduğu belirtildi.

Uzunluğunun 150 metre, ağırlığının 4,000 ton ve genişliğinin 22 metre olduğu

açıklanan geminin, üç boyutlu radar, kara, kara-hava füze sistemleri ve ileri düzey iletişim sistemlerine sahip olduğu bildirildi.

Gemide, 4 ikiz uzun menzilli gemi savar füze rampası, 6 Ababil, 2 drone, bir Bell 212 helikopteri ve pruvaya monte edilmiş bir uçaksavar silahı bulunuyor.

İranlı mühendisler tarafından yerli imkânlarla üretildiği açıklanan Şehit Rudeki'nin uzun menzilli bir çalışma kapasitesi ile İran ve bölge ülkelerine hizmet vereceği açıklandı.

Yarınların Anlaşması RCEP ve Moldova

Kasım ayını ABD seçimlerinin yansımalarıyla geçirdik. Dağlık Karabağ'da yaşanan çatışmanın Azerbaycan'ın mutlak zaferi ile sonuçlanması ve 28 yıldır açık olan parantezin kapanması da küresel gündemi fazlasıyla meşgul etti. Türkiye'nin özellikle AB orijinli karşı karşıya olduğu sınamalar, olası bir yaptırma maruz kalma ihtimali ve son olarak Türk bayraklı bir ticaret gemisine AB İrihi Harekâtına katılan bir Alman savaş gemisi tarafından çıkılması tüm gözleri bu hadiseye çeviledi.

Bu gelişmelerin arka planını kuşkusuz 10-11 Aralık tarihlerinde düzenlenecek AB Zirvesi belirliyor. Avrupa'nın kısa dönemde pusulasını belirleyeceği ortaya çıkan Zirve ülkemiz bakımından da önemli. Nitekim AB ile ilişkiler ya kopacak ya da normalleşecek. Merak eden okuyucularımız normalleşmenin bir bedeli olacağını ve bu bedelin neler olabileceğini gazetemizin bu ayki sayısında bulabilir...

Bölgesel Kapsamlı Ekonomik Ortaklık (RCEP) Anlaşması

Gördüğünüz gibi bu ay gündemi ABD seçimleri sonucu Biden'lı yeni dönem ve Avrupa'daki gelişmeler, esasen transatlantik birliktelik belirliyor. Atlantik yapının seri hamlelerine Asya-Pasifik bölgesinin kayıtsız kalacağını öngörmek elbette saflik olurdu. Sıcak gündemde Çin'in başını çektiği Asya-Pasifik bölgesindeki 15 ülke inanılmaz başarı ve dünyanın en büyük serbest ticaret anlaşması olarak bilinen Bölgesel Kapsamlı Ekonomik Ortaklık (Regional Comprehensive Economic Partnership-RCEP) Anlaşması'nı akdetti. Hatırlatalım, 2,1 milyarlık nüfusu kapsayan RCEP, küresel gayri safi yurt içi hasılabın yüzde 30'una karşılık geliyor ve küresel yaptırımın ise yüzde 32,5'ini oluşturuyor.

RCEP = 2,1 milyar nüfus, küresel gayri safi yurt içi hasılabın yüzde 30

Esasen bu Anlaşma ABD'nin küresel ölçekte ağırlığının azalmasını ardından, Çin'in bölgedeki etkisini genişletme ve oyunu kurabilme kapasitesini de gösteriyor. Anlaşma, 8 yıl süren müzakerelerin ardından Güneydoğu Asya Ülkeleri Birliği'nin (ASEAN) 37'inci Liderler Zirvesi kapsamında kasım ayının ortasında düzenlenen RCEP görüşmelerinde kotalandı. Anlaşmaya, ASEAN üyeleri; Brunei, Kamboçya, Endonezya, Laos, Malezya, Myanmar, Filipinler, Singapur, Tayland ve Vietnam ile Birliğin diyalog ortaklarından; Avustralya, Çin, Japonya, Güney Kore ve Yeni Zelanda imza koydu.

Anlaşma'nın kısa özetini Singapur Başbakanı Lee Hsien Loong yaptı. RCEP Anlaşması'nı büyük bir dönüm noktası olarak niteleyen Loong, "8 yıl boyunca yapılan 46 müzakere ve 19 bakanlık düzeyinde görüşmelerin ardından bugünlere geldik. Bu süreçte yorulmadan çalışan ilgili ülkeler ve Bakanların çabalarına minnettarım" açıklamasını yaptı. Anlaşmaya ilişkin en ilginç yorum ise Malezya Uluslararası Tica-

ret Bakanı Muhammed Azmin Ali'den geldi. RCEP'in kan, ter ve gözyaşıyla örülmüş sekiz yıl süren pazarlıkları sonucu varılmış bir anlaşma olduğunu belirten Azmin Ali, bölgede yeni bir dönemin başlayacağını ifade etti.

Dünyanın en büyük serbest ticaret anlaşması

Dünyanın en büyük serbest ticaret anlaşması RCEP için ASEAN üyesi ülkeler ile Çin, Japonya, Güney Kore, Avustralya, Yeni Zelanda ve Hindistan arasında müzakereler 2012'de başlamıştı. 2 yıl içinde sonuçlandırılması hedeflenen Anlaşma, bölge ülkelerinin farklı ticari öncelikleri ve konjonktürel gelişmeler nedeniyle sürekli ertelenmişti. Geçen yıl ASEAN Artı Üç Zirvesi'nde Hindistan, Çin ürünlerinin Hindistan'a ucuz fiyatlarla girmesinden endişe duyduğunu belirterek RCEP müzakerelerinden çekilmişti.

Bu durum anlaşma müzakerelerinin kadük kalacağı yorumlarına neden olmuştu. Lâkin beklenen olmadı, Hindistan'ın son dakika oyunu bozma girişimine karşın anlaşma akdedildi. Şöyle de denebilir, Çin, Asya-Pasifik Bölgesi'nde bu Anlaşma'yı Hindistan'a rağmen vücuda getirmeyi başardı.

Asya'nın birinci, ikinci ve dördüncü ekonomilerini temsil eden Çin, Japonya ve Güney Kore'yi bir araya getiren bu Anlaşma şüphesiz diğer ülkelerin ekonomilerine olumlu katkı sağlayacak. Çin Uluslararası Ekonomik Değişimler Merkezi'nin tahminine göre, Çin ve Japonya'nın GSYİH'si yüzde 0,55 ve yüzde 0,1 artacak. Benzer şekilde Kore Uluslararası Ekonomi Politikaları Merkezi'ne göre de Güney Kore'nin GSYİH'si yüzde 0,41 ile 0,64 aralığında artış gösterecek.

2030 yılına kadar küresel ekonomiye 200 milyar dolar katkı

RCEP'nin etkisinin sadece Asya'da değil tüm dünya genelinde hissedilmesi bekleniyor. Zira Financial Times gazetesine göre, uzmanlar Anlaşma'nın 2030 yılına kadar küresel ekonomiye 200 milyar dolar katkı sunmasını bekliyor. Bir diğer ifade ile bu rakam küresel GSYİH'nin yüzde 1,4 artışı anlamına geliyor.

Anlaşma elektronik ticaret, haberleşme ve fikri mülkiyetin de aralarında bulunduğu çok sayıda başlığı kapsıyor. RCEP'nin ithâl ürünlere vergileri 20 yıl içinde ortadan kaldırması öngörülüyor. Anlaşma sonrasında Japonya'nın Çin'e karşı tarım ürünlerinde uyguladığı vergiyi yüzde 56 oranında azaltacağı ifade ediliyor. Konuya vakıf olan hemen herkes bu rakamları ve argümanları okurken heyecanlanıyor. Nitekim Anlaşma'yı özel kılan maddelerden biri de devletlerin doğrudan özel anlam atfettiği sektörleri korumaya alacak olması. RCEP'ye imza atan ülkeler milli çıkarları bağlamında kritik önemi haiz alanlarda vergi uygulamaya devam edebilecek. Anlaşma'nın 8 yıllık müzakere süreci sonunda imzalanmasına vesile olan en

önemli gelişmenin üzerinde mutabık kalınan bu istisna olduğu görülüyor.

'Made in India'

Asya'nın en büyük ekonomilerinden biri olan Hindistan, Anlaşma'nın müzakere sürecinde yer almasına rağmen imza atmadı. Kararın arka planında, Modi yönetiminin "Made in India" şeklinde özetlenen ve yerel üreticiyi korumayı amaçlayan kaygıları olduğu belirtiliyor. New York Times gazetesi, Hindistan'ın, müzakere sürecinde düşük kaliteli, emek yoğun endüstriyel mallara yönelik gümrük vergilerinin indirilmesi için ısrar ettiğini vurguladı. RCEP'e taraf olan ülkelerin açık kapı bıraktıklarını hatırlatalım. Anlaşma'ya taraf ülkeler, Hindistan'ın Anlaşma'ya geri dönüşünü kolaylaştırmak için ek kararlar almaya hazır olduklarını belirtiyorlar. Elbette bu hamleyi Çin'in kapatmadığı kapı olarak yorumlamak daha uygun olacaktır.

Hindistan'ın bu büyük organizasyonda yer almamasını sadece ekonomik saiklerle açıklamak elbette gerçekçi olmayacaktır. Konunun stratejik bir boyutu da var. Esasen Hindistan'ın gerçek endişesi jeopolitik. Çin ile Japonya, bölgenin önemli ve büyük güçleri ve de RCEP marjında etkinlikleri fazla olacak. Hindistan'ın vizyonunda kısa vadede olmasa bile orta ve uzun vadede bölgesel ve küresel işbirliğinde belirleyici, oyun kurucu bir aktör olma hedefi var. Bu nedenle, Çin'in gölgesinde kalmak istemiyor. Diğer yandan Hindistan'ın Çin'e karşı cesaretlendiren aktörün ABD, frenleyen ise Rusya olduğunu not edelim.

Çin'in ekonomideki dominant rolü pekişiyor

Çin ise meseleye oldukça pragmatik yaklaşıyor. Çinli uzmanlar Anlaşma'yı iki boyutta yorumluyor. İlki şüphesiz; Anlaşma'nın getireceği ekonomik kazanımlar, diğeri ise ABD'ye olan etkisi. Anlaşmayı Çin diplomasisinin zaferi olarak yorumlayan Çinli uzmanlar, ABD'nin Çin'i tedarik zincirlerinden dışlamak için izlediği stratejilerin başarısızlıkla sonuçlandığını, "tedarik zincirleri kazan-kazan ilkesi üzerine kurulur" mealindeki Çin argümanının ise kabul gördüğünü belirtiyor.

Bu yorumun ABD'de de kabul gördüğü anlaşılıyor. Nitekim ABD medyası Anlaşma ile Çin'in ekonomideki dominant rolünü pekiştirdiğini belirtiyor. The New York Times "RCEP Anlaşması, Trump'ın tarifelerinden kaçınmak isteyen küresel şirketleri Kuzey Amerika yerine Asya'da kalmaya cesaretlendirecek" tespitinde bulunuyor.

Oyunun kurallarını ABD koyamazsa, bunu Çin yapar

Anlaşma'nın ABD bakımından ne anlama geldiğini anlamak için ABD eski Başkanı Barack Obama'nın geçmişteki bir beyanatına göz atmak yeterli olacaktır. Obama, Başkanlığı döneminde Trans Pasifik Ortaklığı (TPP)'ni değerlendirir-

ken, "Eğer bu Anlaşma'yı kotaramazsak ve oyunun kurallarını Amerika koyamazsa, bunu Çin yapacaktır," ifadelerini kullanmış, Anlaşma'yı "Asya-Pivot stratejisinin olmazsa olmazı" şeklinde tanımlamıştı. Geçen süreçte Obama'nın Asya-Pivot stratejisi ile çelişen Trump yönetimi, Trans-Pasifik Ortaklığı'ndan çekilirken, Çin ise dünyanın en büyük serbest ticaret anlaşmasını kotaran aktör olarak öne çıkıyor. Ezcümle Obama'nın endişesi gerçekleşmiş oluyor.

RCEP Anlaşması ABD'nin yeni Başkanı Biden'ın yüzleşmek zorunda kalacağı önemli sınamalardan birisi olacak. Biden kabinesini açıklarken, "ABD Pasifik ve Atlantik'te küresel liderlik rolü üstlenecek. Gereksiz çatışmalarda rol almayacak. Asya-Pasifik Bölgesi'nde ittifakları güçlendirecek" ifadelerini kullandı. ABD'nin Birleşmiş Milletler (BM) Büyükelçiliği'ne atanan Linda Thomas-Greenfield ise çitayı daha da yukarı taşıyarak, "Amerika geri döndü. Çok taraflılık ve diplomasi geri döndü" ifadelerini kullandı. Bu iddialı argümanlara karşın Biden Çin'e karşı beklenen hamleleri yapmaz, süreci rolantiye alır ve New York Times'ın vurguladığı gibi önceliğini uluslararası anlaşmalardan ziyade koronavirüs salgını ile mücadeleye ve ABD endüstrisine yatırım verirse, şüphesiz Çin kurallarını koyduğu oyunu daha rahat oynamaya devam edecektir. Bu durum Çin'in artan, ABD'nin ise azalan ekolojik hakimiyetini pekiştirecek, dünyanın ağırlık merkezinin batıdan doğuya kaydığı tespitini kuvvetlendirecektir.

RCEP Anlaşması Çin'in Asya-Pasifik Bölgesi'ndeki ekonomik hakimiyetini artırırken, ABD ve Avrupalı şirketleri serbest ticaret bölgesinin dışında bırakarak, dezavantajlı konuma getirecektir. Bu durum yükselen Çin'in önce bölgesel devamında küresel hegemonyasını pekiştirmesi ile sonuçlanacaktır. Bu nedenle konuya salt ekonomik değil aynı zamanda jeopolitik bakış açısıyla yaklaşmak bir zorunluluktur.

Bakınız son dönemde agresif hamleler yapma telaşında olan, her ne kadar Biden sonrası dönemde transatlantik işbirliğini canlandırmayı hedeflediğini sıklıkla vurgulasa da esasen ABD'ye bağımlılıktan kurtulmayı öncelleyen AB'ye ve evrilen stratejilerine bu optikten bakmak, kuşkusuz aranan cevapları bulmayı kolaylaştıracaktır.

Moldova'ya dikkat!

Dağlık Karabağ'da Azerbaycan'ın elde ettiği askeri zafer hepimizi mutlu etti. Gazetemizin yazarları tarafından konu kapsamlı olarak analiz edildiği için detay girmeyeceğiz. Lâkin Rusya'nın, Kafkasya'da etkinliğini artırdığını, yumuşak karnı olarak gördüğü bu bölgedeki Atlantik yapının Paşinyan üzerinden yapmaya çalıştığı hamleleri boşa çıkardığı sonucuna varabiliriz. Beyaz Rusya üzerinden sıkıştırılan Rusya, böylelikle Batı'ya Ermenistan üzerinden de kararlılık mesajı vermiş

oldu. Sudan'da deniz üssü¹ kurma kararı veren ve etkinliğini Doğu Akdeniz'in ötesine taşımaya başaran Rus diplomasisi, ABD'nin seçim sürecini iyi değerlendirip stratejik kazanımlar elde etmeyi başardı. Ancak tüm bunlar yaşanırken meydana gelen bir gelişme gözlerden kaçırıldı.

Bölgedeki denklemleri değiştirme potansiyeline sahip bu hadise ülkemizi de yakından ilgilendiriyor. Kasım ayının ortasında Moldova'da yapılan Cumhurbaşkanlığı seçimlerinden bahsediyoruz. Seçimleri mevcut Cumhurbaşkanı Igor Dodon'a karşı yarışan AB yanlısı Eylem ve Dayanışma Partisi (PAS) lideri eski Başbakan Maia Sandu ikinci turda kazanarak ülkenin yeni Cumhurbaşkanı oldu. Dünya Bankası'nda ekonomist olan Sandu oyların yüzde 52'sini alırken, Moskova yanlısı Dodon'un oyları yüzde 48'de kaldı.

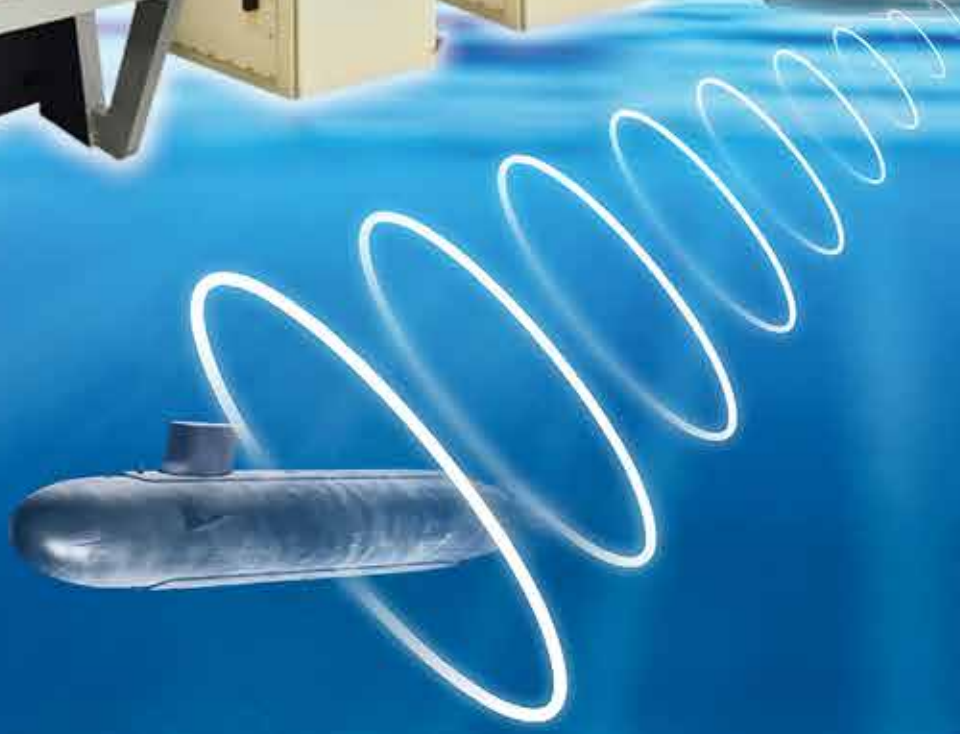
Gerek Batı'nın gerekse Rusya'nın etkinlik kurmaya çalıştığı 3,5 milyon nüfuslu Moldova, her dönem Batı ile Doğu'nun bilek güreşi yaptığı, jeopolitik konumu nedeniyle oldukça önemli bir ülke. Moldova'daki seçim sonuçlarının Rusya'da memnuniyet yaratmayacağı, muhtemelen yakın gelecekte kutuplaşacak Moldova'nın istikrarsızlığa sürükleneceği çok açık. Eski Cumhurbaşkanı Dodon ülkemizle ilişkilere yüksek önem veriyordu. Ülkede yaşayan Gagavuz Türklerini de unutmayalım.

Gelinen aşamada ülkemizin Moldova üzerinden Karadeniz'e sirayet edebilecek gelişmelere ve manipülasyonlara karşı dikkatli olmasını öneriyoruz. Daha önce defaten yazmıştık, bizim asla kabul etmediğimiz lâkin birilerinin ısrarla gündeme getirdiği "Genişletilmiş Karadeniz" kavramının önemli yapı taşlarından birisini de Moldova teşkil etmektedir. Batı Moldova'yı Karadeniz'e taşımada bir manivela ve bir sıçrama tahtası olarak kullanmak istemekte, Rusya'yı çevrelemede önemli bir aparat olarak görmektedir. Rusya'nın bir diğer zayıf karnı olan bu bölgedeki gelişmelerin kuşkusuz ülkemize de yansımalarının olacağını hatırlatıyor ve Karadeniz'e yönelik gelişmelerin yakından takip edilmesini öneriyoruz.

¹Putin tarafından 11 Kasım'da imzalanan kararnameye göre, Rusya Savunma Bakanlığı'nın Port Sudan şehrinde Rus donanma üssünün kurulmasına yönelik teklifi kabul edildi. Sudan yönetiminin de onay verdiği anlaşma 25 yıllık süreli kapsayacak ve sonrasında uzatılabilecek. Üssün inşası için gerekli arazi Sudan tarafından ücretsiz sağlanacak. Rusya, üssü desteklemek için Sudan'daki havaalanları ve limanları aracılığıyla ihtiyaç duyduğu her türlü silah, cephane ve diğer teçhizatı getirme hakkına sahip olacak. Anlaşmaya göre, Rusya deniz üssüne nükleer enerjili gemilerini de sokabilecek. Üste en fazla 300 kişi kapasiteli 4 gemi bulunabilecek. Türkiye'nin Sudan'da Sevakin Adası'na deniz üssü kurma planlarının Beşir sonrası dönemde akbetinin bir bilinmeze gittiğini hatırlatalım. Görünen o ki; Rusya, Doğu Akdeniz'den sonra Kızıldeniz'e de kalıcı olarak yerleşmiş oldu.



aselsan
FERSAH



FERSAH

KARINAYA MONTELİ
DENİZALTI SAVUNMA HARBİ SONARI



Güven Veren Teknoloji

aselsan



ASELSAN, Türk Silahlı Kuvvetleri'nin Güçlendirme Vakfı'nın bir kuruluşudur.

ABD'de seçim süreci sona erdi. Resmi olmayan sonuçlar Biden'ın seçimi kazandığını gösteriyor. Ülkede seçim sonuçlarına yönelik tartışmalar sürerken, Biden yönetiminin dış politikası konusunda da şimdiden birçok değerlendirme yapıyor

Kampanya döneminde yapılan açıklamalar, Biden'ın Trump'a nazaran ABD'nin kurumsal yapısını ve teamüllerini ön planda tutan bir yönetim sergileyeceğini, dış politikada ortaklıkları, ittifakları ve koalisyonları önceleyeceğini ve üçüncü taraf/bölgelere karşı daha müdahaleci olacağını gösteriyor. İlk değerlendirmelerimiz şunlar;

Karadeniz

ABD, hâlihazırda Rusya (RF)'yi Baltık (Estonya, Letonya, Litvanya, Polonya) ülkeleri, Karadeniz (Ukrayna, Romanya, Bulgaristan, Gürcistan) ve Hazar (Azerbaycan) hattı üzerinde kendi sınırlarından başlayacak şekilde çevrelemeye çalışıyor.

Bu anlamda Baltık Denizi'nde ve bölgesinde arzu ettiği şekilde konuşlanan ABD, benzer bir durumu Romanya ve Bulgaristan üzerinden NATO vasıtasıyla Karadeniz'de de yaratmaya uğraşiyor.

Ukrayna ve Gürcistan'ın NATO üyeliklerinin desteklenmesi ile bu ülkelere yönelik askeri yardım faaliyetlerinin yanı sıra Karadeniz'de ABD kalkışlı stratejik bombardıman uçakları da dâhil olmak üzere askeri unsurlar ile varlığını artırarak Rusya'yı rahatsız etmeye çalışan ABD'nin, önümüzdeki dönemde de Karadeniz'i bir istikrarsızlık alanına çevirecek adımlarını ivmelendirmesi bekleniyor.

ABD, NATO unsurlarının yıl boyunca sürekli varlık gösterdiği, Rusya ile gerginliğin muhafaza edildiği, yürütülen askeri faaliyetlere yönelik kararların NATO/ABD'li komutanlar tarafından alındığı ve kendine özel komuta yapısına sahip bir Karadeniz istiyor.

Yeni yönetimin bu bakış açısında bir değişikliğe gitmesi beklenmiyor.

Kafkasya

ABD'nin RF ile Çin'i baskılamak üzere bir diğer hedefi ise Gürcistan, Ermenistan ve Azerbaycan üzerinden Hazar Denizi'ne ve Asya içlerine girecek, bu bölgedeki enerji kaynakları, nakil hatları ve ulaşım yolları üzerinde etkili olmak.

Bu kapsamda, önümüzde dönemde Minsk Grubu eş başkanlarından biri olarak Karabağ konusundaki gelişmelerde Fransa ile birlikte daha etkin bir ABD görmemiz mümkün görünüyor.

Açıklamalar, ABD'nin söz konusu müzakerelerde Fransa ile birlikte Ermenistan yanlısı bir tutum izleyeceğini ve kendisine müzahir bir Ermenistan yaratmaya gayret edeceğini gösteriyor. ABD'nin politikalarını Karabağ'ın özerk-

ABD seçimleri

liği, sonraki adımda kendi geleceğini belirleme hakkı ve nihayetinde bağımsız bir Karabağ tezleri üzerine inşa etmesi bekleniyor.

Ege-Doğu Akdeniz

ABD, Rusya'yı çevrelemek üzere Baltık'tan başlattığı kuşağı bir diğer koldan güneye indiriyor. Ege'de Yunanistan'ı, Doğu Akdeniz'de Yunanistan ve GKRY'yi destekleyerek ilerletiyor. Bu suretle Rusya ve İran ile bölgesel işbirliğini sürdüren ve Astana gibi işbirliği mekanizmaları içinde yer alan Türkiye'yi de kontrol etmeye, çevrelemeye çalışıyor. Rusya'yı kuşatmaya çalışan hat artık daha batıdan geçiyor.

"Doğu Akdeniz Güvenlik ve Enerji Ortaklığı" yasa tasarıları vasıtasıyla GKRY ruhsat sahalarındaki doğal gazın işletilmesinin ABD çıkarlarına katkı sağlayacağını ve engellenmemesi gerektiğini ifade ederek Doğu Akdeniz'deki varlığını güçlendirirken, kendi hamiliğinde Ege'nin Yunanistan ve Doğu Akdeniz'in Yunanistan, GKRY ve İsrail tarafından kontrol edilmesini sağlayacak adımları atıyor.

Dedeagaç ve Girit'te kısıtlı sayıda asker ile fiilen varlık gösterirken, eğitim vermek üzere az sayıda asker ile GKRY'de de konuşlanıyor.

Yapılan açıklamalar önümüzdeki dönemde ABD'nin kriz bölgesi olarak değerlendirdiği alanlarda az sayıda asker ile konuşlanacağını, bu askeri varlığı gerektiğinde takviye edeceğini ve ilgili bölgelerdeki yerel kuvvetlerle çalışmak yönünde bir strateji izleyeceğini işaret ediyor.

Mevcut durum, önceki dönemde Türkiye'nin batısında ve güneyinde konuşlanan ve/veya vekillerini konuşlandıran ABD'nin bu tutumunu müteakip dönemde de muhafaza edeceğini, batıda ve güneyde Yunanistan ve GKRY'ye ilave olarak ABD ile de komşu olduğumuzu gösteriyor.

ABD'nin, Akdeniz'de Türkiye'nin Libya ile imzaladığı deniz yetki alanı sınırlandırma anlaşmasına yönelik olumsuz tavrını da sürdürmesi bekleniyor.

Doğu Akdeniz'de Yunanistan ve GKRY tezlerini öne çıkaran bir tutumu benimseyeceği düşünülen Biden'ın bu politikanın ilk emarelerini, "Türkiye'nin Akdeniz'de Yunanistan'a karşı tahrik edici eylemlerini durdurması" çağrısında görmek mümkün.

Biden'in Kıbrıs'ta ise "Kuzey Kıbrıs'ın Türk işgaline karşı gelerek siyasi eşitliğe dayalı, iki bölgeyi, iki toplumlu bir federasyon temelinde kapsamlı bir çözüm aracılığıyla adanın yeniden birleşmesi" temelinde bir politika izlemesi bekleniyor.

ABD'nin Doğu Akdeniz'e bakışında enerji konusunun da dikkate alınması

gerekiyor.

ABD'nin yaklaşımını, "Doğu Akdeniz ve Doğu Akdeniz'i çevreleyen coğrafyadaki birçok önemli anlaşmazlığa rağmen bölge ülkelerini; enerji kaynaklarının araştırılması, çıkarılması işletilmesi ve nakli üzerinden birbirine bağlamak, gazın en ucuz şekli ile Avrupa'ya yönlendirilmesini sağlamak, bu suretle Avrupa'nın enerji tedarik kaynaklarını çeşitlendirmek, Rusya'nın pazar payını ve etkinliğini azaltmak" olarak özetlemek mümkün.

ABD'nin, bu maksatla kuruluşunu teşvik ettiği Doğu Akdeniz Gaz Forumu (DAGF)'nu stratejik bir fırsat olarak gördüğünü de vurgulamak gerekiyor.

Yeni yönetimin bu konudaki bakış açısında da önemli bir değişiklik beklenmiyor.

Suriye-Irak

ABD'nin Doğu Akdeniz'den ilerleyen çevreleme kuşağı, Suriye ve Irak kuzeyinde YPG/PYD/PKK/SDG'yi destekleyerek yoluna devam ediyor. Böylelikle Türkiye ile birlikte İran'ı da çevrelemeye başlıyor.

Biden'in kampanya dönemi açıklamalarından ABD'nin önümüzdeki dönemde de Suriye ve Irak'ta, bölgedeki gelişmelere her an müdahale edebilecek şekilde, az sayıda asker bulunduracağını söylemek mümkün. Kriz bölgelerindeki yerel kuvvetlerle çalışacağına yönelik açıklamanın ise YPG/PYD/PKK/SDG'ye sağlanan desteğin devam ettirileceği şeklinde yorumlanması gerekiyor.

ABD'nin ayrıca, Suriye'nin kuzeyindeki Kürt unsurlarını bir araya getirmek, Suriye Kürt Bölgesel Yönetimi'ni oluşturmak ve bu oluşumu Irak Kürt Bölgesel Yönetimi ile birleştirerek sonucunda Akdeniz'e erişimi olan bir Kürt devleti yaratmak hedefinde de bir değişiklik olması beklenmiyor.

Önceki ABD yönetimleri gibi İsrail'in güvenliğini öncelendiği bilinen Biden'ın da bölgede ABD için vekil olacak, gerektiğinde silahlı güç olarak kullanabilecek bir uydu yapıdan vazgeçmesi mümkün görünmüyor.

Suriye ve Irak'ın, ABD'ye müzahir, yönetilebilir, küçük yapılar halinde bölünmesi, enerji kaynakları ve nakil hatlarının ABD veya ABD'nin desteklediği konsorsiyumların elinde bulunması ABD'nin nihai hedefi gibi görünüyor.

İsrail'le normalleşme anlaşmaları

ABD'nin son dönemde attığı bir diğer adım ise İsrail ile Arap ülkeleri arasında imzalanan normalleşme anlaşmaları. İsrail, BAE ve Bahreyn arasındaki 15 Eylül 2020 tarihinde imzalanan ilk anlaşmanın ardından 23 Ekim 2020 tarihinde İsrail ve Sudan'ın ilişkilerin normalleştirilmesi konusunda anlaşmaları duyuruldu. ABD bu anlaşmalar serisiyle;

- İsrail'in güvenliğine katkı sağlamayı,
- Orta Doğu ve Körfez'de İran karşıtı cepheyi birleştirmeyi,
- Arap cephesini Sünni veya Şii ve İsrail dostu veya karşıtı olarak bölmeyi,
- Filistin meselesini geri plana iterek destekçi sayısını ve etkinliğini azaltmayı,
- Orta Doğu için geliştirdiği Barış Planı'na destek sağlamayı hedefliyor.

Açık kaynaklarda Umman, Kuveyt, Suudi Arabistan gibi ülkelerin de yakın zamanda sürece dâhil olabileceği yorumları yapılırken, Biden da kampanyasında bu süreci desteklediğini açıkladı. ABD'nin bu sürece yönelik sonraki adımının ise anlaşmaya katılan tarafları DAGF ile irtibatlandırmak olacağını düşünmek gerekiyor. Dolayısıyla anlaşmaların, Yunanistan-GKRY-İsrail eksenini bakımından da olumlu sonuçlarının olma potansiyeli oldukça yüksek.

Çin-Hindistan-Pakistan

ABD'nin Çin'e yönelik temel yaklaşımını, Çin'in deniz ulaşım hatlarının kontrol edilmesi, "Bir Kuşak-Bir Yol" projesinin karadan ve denizden engellenmesi ve Çin'in çevrelenmesi üzerine kurduğu biliniyor.

ABD bu kapsamda; Japonya, Güney Kore, Yeni Zelanda ve Avustralya ile tarihi boyutu bulunan yakın ilişkilerini sürdürüyor. Filipinler ve Tayland'a önem atfediyor. Vietnam, Endonezya Malezya ve Singapur'u ekonomik ve güvenlik alanında büyüyen ortaklıklar olarak niteleyerek, faaliyetlerini bu ülkeleri kendi tarafında tutmak üzere yönlendiriyor. ŞİÖ'ye dahil olan ve BRICS üyeliği de bulunan Hindistan'ı yanına çekmek istiyor.

Hindistan'ın ise bu kurguda kilit bir rolü bulunuyor, zira ABD gerek büyüklüğü, gerek nükleer gücü ve gerekse silahlı kuvvetler kapasitesi nedeniyle Hindistan'a Çin'i dengeleyebilecek hayati bir ortak gözü ile bakıyor.

ABD için Çin bağlamında dikkate alınması gereken bir diğer alan ise "Tek Kuşak-Tek Yol" projesi kapsamındaki "Çin-Pakistan Ekonomik Koridoru".

Bu koridor, enerji ve hammadde bağlamında, Çin'e ulaşan ve ABD tarafından kontrol altında tutulabilen Hint ve Pasifik okyanuslarındaki deniz ulaşımına alternatif oluşturuyor.

Koridor, Pakistan'ın Gwadar Limanı ile Çin'in Kaşgar bölgesini birleştirerek Çin'i Hint Okyanusu ile irtibatlandırıyor.

Çin'e Basra Körfezi ve Hürmüz Boğazı'na yakın bir konumda bulunabilme imkânı sağlıyor.

Koridor, Belucistan ve Keşmir bölgelerini geçiş güzergâhı olarak kullanıyor, Sincan Uygun Özerk Bölgesi marifetiyle Çin'in iç kesimleri ve doğusu ile irtibatlanıyor.

Bu bakımdan ABD "Bir Kuşak-Bir Yol Projesi"ni Sincan Uygun Özerk Bölgesi, Keşmir, Belucistan, Umman Denizi ve

Serter Tuçaltan

Dz. Kurmay Albay (E)

Doğu Akdeniz'de karşılamaya ve kendi etkinliğini öne çıkarmaya gayret ediyor.

Kampanya açıklamaları, Biden'ın Çin'in Sincan-Uygun Özerk Bölgesi'ndeki faaliyetlerini "soykırım" olarak tanıma ve bu konuda Çin ile uluslararası bir koalisyon marifetiyle mücadele etme görüşünde olduğunu gösteriyor.

ABD, Keşmir konusuna ise daha temkinli şekilde yaklaşıyor.

Keşmir'deki sorunlar zinciri içerisinde, Hindistan, Pakistan kontrolündeki Keşmir'den geçen "Çin-Pakistan Ekonomik Koridoru"nun kendi egemenliğini ihlâl ettiğini savunuyor.

ABD ile Pakistan ilişkileri ise Pakistan'ın Çin ile olan yakınlığı ve ABD'nin Pakistan'ın bazı terör örgütleri için güvenli bölge olduğu, bu örgütlerin de Afganistan'da saldırılarda bulunduğu iddiaları nedeniyle gergin bir seyir izliyor.

Bu bakış açısıyla, ABD'nin önümüzdeki dönemde bölgeye yönelik siyasetinin şekillenmesinde Hindistan'ı önceleyeceğini düşünmek için çok sayıda neden bulunurken, bu durumun Pakistan ve Çin arasındaki ilişkilerin kuvvetlenmesini sağlama potansiyeli de bulunuyor.

AB-NATO

ABD'nin yeni yönetiminin temel değişikliklerinin AB ve NATO ile ABD ilişkilerinin yeniden kurgulanması konusunda olacağına yönelik değerlendirmelerin sayısı az değil.

Yeni dönemde ABD'nin AB'ye uyguladığı gümrük vergilerinin yeniden masaya yatırılması, ABD'nin Paris İklim Anlaşması'na dönmesi ve ABD'nin Çin ile ticaret yapan AB ülkelerine daha olumlu yaklaşması gibi konuların taraflar arasındaki öncelikli gündemi oluşturması bekleniyor.

NATO'da ise temel konulardan birinin üyelerin savunma harcamaları olmasına devam edeceği yorumları yapılıyor. Bu noktada, yeni yönetimin politikasından ziyade konuyu gündeme taşıma tarzında değişiklik yapması bekleniyor. ABD'nin gücünü Asya-Pasifik bölgesine teksif ederken AB ve NATO'dan diğer alanlarda özellikle Çin ve Rusya'ya karşı daha fazla katkı bekleyeceği yorumları yapılıyor.

Sonuç

Yönetim değişikliğinin ardından ABD'nin jeopolitik bakış açısında büyük değişiklikler yaşanmayacağı anlaşılıyor.

Türkiye ABD ilişkilerinde jeopolitik hususlar dışında ikili düzeydeki ilk sınavın ise Amerika'nın Hasımlarına Yaptırımlar Yoluyla Karşı Koyma Yasası (CAATSA)'nın Türkiye'ye uygulanıp uygulanmaması konusunda yaşanması bekleniyor. Bununla birlikte dış politikaya yönelik gelişmelerle beraber ABD'de süren Halkbank Davası'na yönelik sürecin de dikkatle izlenmesi gerekiyor.

Sektör dijital dünyaya çok hızlı uyum sağladı

Meltem Süloğlu

snp@pelikan.com.tr

Gemilerin fiziksel olarak incelenmesi, uygun devir teslim limanları ve teslimatlardan sonra mürettebatın ülkelerine geri gönderilmesi, bu yılın mart ayının başından bu yana başarılı alım-satım işlemlerinin en büyük derdi oldu. Satıcılar ve alıcıların, bazen günlük olarak değişen yerel düzenlemeler ve kısıtlamalar arasında gezinirken çok esnek olmaları ve birbirlerine uyum sağlamaları gerekiyor. Gemi satış devir teslim günü kapanış toplantısına genellikle yerel bir avukat atıyor ve alıcı ve satıcı adına o avukat kapanışı yapıyor. Ne alıcının ne de satıcının yetkilisi kapanış toplantısına katılmıyor. Türk avukatlar kapanış toplantısına genellikle internet üzerinden katılıyorlar. Yeni inşa sözleşmeleri de yine internet üzerinden yapılıyor. Gemi alım satım sektörü Covid-19'un etkisiyle değişen dijital dünyaya çok hızlı ayak uydurdu gibi görünüyor.

Kuru yükler

Newcastlemax: "SEN-OKU" (206,306 dwt, Imabari, 2006 inşa) 15 milyon dolara Çinli alıcıya satıldı.

Capesize: "OLYMPIC HARMONY" ve "OLYMPIC HOPE" (182,631 dwt, JMU, 2016 inşa), her biri 38,4 milyon dolara satıldı. "TRUE DREAM" (180,694 dwt, Tsuneishi Cebu, 2014 inşa) 27 milyon dolara satıldı. "AQUA VISION" (180,353 dwt, Dalian, 2011 inşa) 15,75 milyon dolara satıldı. "AQUADONNA" (177,173 dwt, Namura Shipbuilding, 2005 inşa) 12 milyon dolara satıldı. "INA" (176,423 dwt, Universal Japan, 2003 inşa) 9,1 milyon dolara satıldı. "AQUACHARM" (171,014 dwt, Sasebo, 2003 inşa) satıldı ancak satış fiyatı henüz belli değil.

Post Panamax: "NIRAI" (91,443 dwt, Oshima, 2003 inşa) 8 milyon dolara satıldı.

Kamsarmax: "PACIFIC KIN-DNESS" (82,177 dwt, Tsuneishi Zhoushan, 2011 inşa) 15 milyon dolar civarındaki bir fiyata Yunan alıcıya satıldı. "SBI JIVE" (81,252 dwt, Shanghai Shipyard, 2017 inşa) 20,8 milyon dolara, "SBI MAZURKA" (81,232 dwt, Shanghai Jiangnan, 2017 inşa) 20,7 milyon dolara, "SBI PARAPARA" (81,227 dwt, Shanghai Jiangnan, 2017 inşa) 20,15 milyon dolara, "SBI SWING" (81,237 dwt, Shanghai Shipyard, 2017 inşa) 20,65 milyon dolara, "SBI REGGAE" (81,214 dwt, Hudong-Zhonghua, 2016 inşa) 19,2 mil-

yon dolara satıldı. "LEDA" (82,165 dwt, Tsuneishi Fukuyama, 2013 inşa) 16,2 milyon dolara Yunan alıcıya satıldı. "BACCO" (82,188 dwt, Tsuneishi Fukuyama, 2011 inşa) 15,4 milyon dolara satıldı.

Panamax: "LEVANTO" (73,925 dwt, Jiangnan Shipyard, 2001 inşa) 5,5 milyon dolara satıldı. "SEAEAGLE" (71,663 dwt, Hitachi Zosen, 1998 inşa) 4,1 milyon dolara Yunan alıcıya satıldı. "APOLLO" (77,326 dwt, Oshima, 2006 inşa) 9,3 milyon dolara satıldı. "EDELWEISS" (73,624 dwt, Jiangnan Shipyard, 2004 inşa) 6 milyon dolara satıldı.

Supramax: "LALIS D" (55,648 dwt, Hyundai-Vinashin Shipyard, 2011 inşa) 9,4 milyon dolara satıldı. "SEA MELODY" (58,117 dwt, Tsuneishi Cebu, 2010 inşa) 10,5 milyon dolara Yunan alıcıya satıldı. "BALTIC PANTHER" (53,351 dwt, Yangzhou Dayang Shipbuilding, 2009 inşa) 7,5 milyon dolara satılırken kardeş gemisi "GENCO LOIRE" 7,65 milyon dolara satıldı. "SHINANO" (56,676 dwt, IHI Marine United, 2008 inşa) 8,8 milyon dolara satıldı. "NITON COBALT" (52,471 dwt, Tsuneishi Japan, 2004 inşa) ve "ANGELA" (52,571 dwt, Tsuneishi Cebu, 2004 inşa) her biri 5 milyon dolara satıldı. "TRITON SEAHAWK" (51,201 dwt, Imabari, 2011 inşa) satıldı. Satış fiyatı henüz bildirilmedi. "PORT HAINAN" (56,777 dwt, Cosco Zhoushan, 2012 inşa) ve kardeş gemileri "PORT DALIAN" ve "PORT HAINAN" her biri 9,5 milyon dolara Çinli alıcıya satıldı. "KASTRO" (58,780 dwt, Tsuneishi Zhoushan, 2008 inşa) 8,8 milyon dolara Yunan alıcıya satıldı. "KAVO PLATANOS" (56,750 dwt, Jinling Shipyard, 2011 inşa) 9,2 milyon dolara Çinli alıcıya satıldı. "HAWK I" (50,296 dwt, Mitsui, 2001 inşa) 4,4 milyon dolara satıldı. "DANOS Z" (46,492 dwt, Mitsui, 2001 inşa) 5,25 milyon dolara satıldı.

Handymax: "RUBYRED" (48,225 dwt, Oshima, 1997 inşa) 3,3 milyon dolara satıldı.

Handysize: "BALTIC HARE" (31,887 dwt, Hakodate Dock, 2009 inşa) 7,65 milyon dolara satıldı. "FORTUNE BAY" (28,671 dwt, Shin Kochi, 2006 inşa) 4,8 milyon dolara satıldı. "THE-TIS" (28,432 dwt, Imabari, 2004 inşa) 4,9 milyon dolara satıldı. "LENTIKIA" (39,202 dwt, Yangfan, 2015 inşa) BWTS donanımlı gemi 13,8 milyon dolara Alman alıcıya satıldı. "IVS TRIVIEW" (32,282 dwt, Kanda, 2009 inşa) 7,85 milyon dolara satıldı.

"NORD SINCERE" (28,355 dwt, Imabari, 2010 inşa) BWTS donanımlı gemi 6,6 milyon dolara satıldı. "ASIA ENERGY" (28,083 dwt, Bohai Shipyard, 2001 inşa) 3,3 milyon dolara satıldı. "ASIA PEARL V" (35,358 dwt, Nantong Changqingsha Shipyard, 2010 inşa) 5,2 milyon dolara satıldı. "BAO SHUN" (28,799 dwt, Shin Kurushima, 1997 inşa) 2,7 milyon dolara Çinli alıcıya satıldı.

"YUUZAN" (12,243 dwt, Higaki, 2006 inşa) 3,5 milyon dolara satıldı. "SEXTA" (18,367 dwt, INP H.I. Kore, 2000 inşa) 1,7 milyon dolara satıldı.

Tankerler

VLCC: "TRF HORTEN" (297,638 dwt, HHIC-Phil, 2018 inşa) 71 milyon dolara Delta Tankers şirketine satıldı. "SELENE TRADER" (300,727 dwt, Mitsui, 2003 inşa) 23,5 milyon dolara satıldı. "OLYMPIC LEGEND" (309,270 dwt, Samsung, 2003 inşa) 26 milyon dolara satıldı.

Suezmax: "BONNY" (159,152 dwt, Hyundai H.I. 2005 inşa) 19 milyon dolara satıldı. "BACALIAROS" (160,209 dwt, Samsung H.I., 2003 inşa) 15 milyon dolara satıldı. "JAG LAADKI" (150,284 dwt, NKK Corp, 2000 inşa) ve "JAG LATEEF" (147,080 dwt, Samsung, 2000 inşa) her biri 12,4 milyon dolara Çinli alıcıya satıldı. "SRI VISHNU" (152,923 dwt, Hyundai H.I., 2000 inşa) 11,5 milyon dolara satıldı.

Aframax: "BERGINA" (105,839 dwt, Tsuneishi Japan, 2007 inşa) 17,2 milyon dolara satıldı. "KALAMAS" (105,391 dwt, Sumitomo, 2011 inşa) 22 milyon dolara satıldı. "DELOS VOYAGER" (105,850 dwt, Namura Shipbuilding, 2003 inşa) special survey tarihi 2021 yılının mart ayında dolacak olan gemi 12,5 milyon dolara satıldı. "SEAWAYS FRAN" (112,118 dwt, Hyundai H.I., 2001 inşa) 13,5 milyon dolara satıldı.

MR: "EVINOS" (49,997 dwt, STX, 2013 inşa) 23 milyon dolara satıldı, "ATLANTIC MIRAGE" (51,476 dwt, STX, 2009 inşa) 16,35 milyon dolara satıldı. "ATLANTIC QUEEN" ve "ATLANTIC PEGASUS" (46,838 dwt, Hyundai Mipo, 2010 inşa) her biri 16,3 milyon dolara satıldı. "STENA CONQUEST" (47,136 dwt, Uljanik, 2003 inşa) 9,3 milyon dolara Çinli alıcıya satıldı.

Handy: "MAERSK EDWARD" (36,803 dwt, Jinling Shipyard, 2005 inşa) 7,1 milyon dolara satıldı.

"CHEMBULK JAKARTA" (19,935 dwt, Kitanihon, 2009 inşa) 10,8

milyon dolara Vietnamlı alıcıya satıldı. "MARINE LION" (6,941 dwt, Guangxin Shipbuilding, 2012 inşa) 5,6 milyon dolara satılırken, "OCEAN SOLAR" (6,500 dwt, Zhejiang Xifeng Shipbuilding, 2011 inşa) 6 milyon dolara satıldı.

LPG

LPG/Ethylene carrier "EXCALIBUR" (4,468 cbm, Bach Dong Vietnam, 2012 inşa), 11 milyon dolara satıldı.

Konteynerler

"E. R. YOKOHAMA" (7,849 TEU, 93,659 dwt, Hyundai, 2004 inşa) ve "E. R. VANCOUVER" (7,849 TEU, 93,638 dwt, Hyundai, 2004 inşa) her biri 22 milyon dolara, "E. R. TEXAS" (8,465 TEU, 100,680 dwt, Hyundai Samho, 2006 inşa), "E. R. TOKYO" (8,465 TEU, 100,680 dwt, Hyundai Samho, 2006 inşa), "E. R. TIANPING" (8,533 TEU, 101,491 dwt, Hyundai Samho, 2006 inşa) ve "E. R. TIANSHAN" (8,533 TEU, 101,491 dwt, Hyundai Samho, 2006 inşa) her biri 28,6 milyon dolara satıldı.

"GREENWICH BRIDGE" (5,642 TEU, 71,270 dwt, Hyundai H.I., 2006 inşa) 14 milyon dolara ve "BOMAR HERMES" (2,490 TEU, 34,365 dwt, Polonya, 2006 inşa) 7 milyon dolara satıldı.

"CPO HAMBURG" ve "CPO BREMEN" (8,580 TEU, 103,845 dwt, Hyundai H.I., 2009 inşa) her biri 31 milyon dolara Yunan alıcıya satıldı.

"APL CHICAGO" (3,398 TEU, 44,233 dwt, Hanjin, 2007 inşa) 9 milyon dolara satıldı. "MARTHA SCHULTE" (3,635 TEU, 46,925 dwt, Shanghai Shipyard, 2012 inşa) 14,2 milyon dolara satılırken, "HUGO SCHULTE" (2010 inşa) 10,8 milyon dolara satıldı. "APL BRISBANE" (3,398 TEU, 44,132 dwt, Hanjin, 2006 inşa) 8,7 milyon dolara satıldı. "EM ATHENS" (2,506 TEU, 32,350 dwt, Samsung, 2000 inşa) 5 milyon dolara satıldı.

"GLUECKSBURG" (1,740 TEU, 23,710 dwt, Guangzhou Wen-chong, 2008 inşa) 5,1 milyon dolara satıldı. "KARIN RAMBOW" (1,118 TEU, 13,807 dwt, Jinling Shipyard, 2005 inşa) 2,2 milyon dolara satıldı. "AMANDA D" (1,730 TEU, 22,967 dwt, Szczecin, 2000 inşa) ve "KOTA JATI" (1,728 TEU, 24,973 dwt, Shin Kurushima, 2000 inşa) satıldı. Satış fiyatı henüz piyasaya bildirilmedi.

Yeni inşalar

VLGC: Petredec, Jiangnan Tersanesi'ne 3+3 opsiyonlu 93,000

cbm gemi siparişi verdi. 2023 yılında teslim edilecek olan gemilerin her birinin kontrat fiyatı 72 milyon dolar.

Newcastlemax: U-Ming, SWS Tersanesi'ne 4 adet 190,000 dwt gemi siparişi verdi. 2023 yılında teslim edilecek olan gemilerin her birinin kontrat fiyatı 62 milyon dolar.

VLCC: Latsco, Hyundai H.I. Tersanesi'ne 2 adet 300,000 dwt gemi siparişi verdi. 2022 yılının haziran-eylül aylarında teslim edilecek olan gemilerin kontrat fiyatı piyasaya bildirilmedi.

Suezmax: Centrofin, Samsung Tersanesi'ne 3 adet 158,000 dwt suezmax tanker siparişi verdi 2023 yılının ocak ayında teslim edilecek gemilerin her birinin kontrat fiyatı 58,2 milyon dolar.

Hurdalar Tankerler

"ALBA" LDT 9,640 DWT 47,431 1995 inşa 387 dolara Bangladeş teslim satıldı. "JET" LDT 9,200 DWT 45,018 1989 inşa 385 dolara Bangladeş teslim satıldı. "MEDELIN WEST" LDT 4,815 DWT 15,999 1990 inşa 387 dolara Bangladeş teslim satıldı. "TARGET" LDT 3,672 DWT 13,011 1985 inşa 390 dolara Pakistan teslim satıldı. "PROSPERITY" LDT 2,706 DWT 9,990 1995 inşa 361 dolara Bangladeş teslim satıldı. "NEW PAROS" LDT 16,696 DWT 107,181 1998 inşa 408 dolara Pakistan teslim satıldı. "SAM PURPOSE" LDT 11,098 DWT 44,549 1997 inşa 255 dolara as is Nijerya teslim satıldı. "NARLI-CA" LDT 2,238 DWT 5,430 1992 inşa 670 dolara Hindistan teslim satıldı.

Kuru yükler

"PING SHUN 1" LDT 11,801 DWT 46,376 1998 inşa 385 dolara Pakistan teslim satıldı. "ABK TRADER" LDT 6,011 DWT 28,452 1991 inşa 395 dolara Pakistan teslim satıldı. "MAKO" LDT 3,610 DWT 9,500 1991 inşa 370 dolara Pakistan teslim satıldı. "GDYNIA" LDT 12,723 DWT 65,738 1981 inşa 355 dolara as is Singapur teslim satıldı.

MPP

"PAC ACRUX" LDT 10,625 DWT 27,240 2003 inşa 393 dolara Pakistan teslim satıldı.

Reefer

"SMOLNINSKIY" LDT 1,854 DWT 1,557 1990 inşa 382 dolara Hindistan teslim satıldı.



Ajan Smith haklı mıydı?

Ay'da su bulunması içinizi rahatlatır mı?.. Plan ne? Dünya'nın posasını çıkardıktan sonra Ay'ı süzmek mi? Hayatımızı sürdürmenin tek yolu kaynakları sömürülecek yeni yerler bulmak mı? Şu sınırsız tüketimimizi durdursak daha sağlıklı olmaz mı?

Yüce Yöney | "Türünüzü sınıflandırmaya çalışırken fark ettim. Siz insanlar memeli değilsiniz. Bir bölgeye taşınır ve çoğalırınız, tüm kaynaklar tüketilene dek. Hayatta kalmanızın tek yolu başka bölgelere yayılmaktır. Aynı yayılma prensibini uygulayan bir organizma daha var: Virüsler. İnsanlar hastalıktır. Bu gezegenin kanseri. Siz bir salgınsınız."

Wachowski Kardeşler'in efsaneleşmiş filmleri Matrix serisinin ilkinde duyuluyordu bu sözler. Morpheus'u sorguya çekerken Ajan Smith'in ağzından. Yaklaşık 20 yıl sonra okuyunca heyecanlı bir sahneyi süsleyen sözlerden çok daha fazla anlam ifade etmiyor mu?

Kasım ayının başında Doğal Hayatı Koruma Vakfı'ndan (WWF) gelen uyarıyı Ajan Smith okuyordu sanki. Kaynakların doğru kullanılmaması halinde dünyayı büyük bir su sıkıntısının beklediğinden bahseden rapor, 2050'de dünya nüfusunun yarısından fazlasının "çok yüksek su riski" olan bölgelerde yaşamak zorunda kalacağını

vurguluyordu. WWF'nin araştırmasına göre, kaynaklarımızı böyle fütursuzca tüketmeye devam edersek, dünya nüfusunun önemli bir kısmı gelecekte susuzluk veya kötü su kalitesinden etkilenecek. Bu olumsuz koşullara maruz kalacak insanlar arasında Türkiye'de yaşayanlar da var. Araştırmada, gelecekte su sorunundan yoğun olarak etkilenecek bölgeler arasında Güney Asya, Orta Doğu, Güney Amerika, Afrika; Pekin, Rio de Janeiro gibi kalabalık metropollerle birlikte İstanbul'un da adı geçiyor.

WWF Türkiye de farkı zamanlarda burası için tablonun iç açıcı olmadığını ortaya koymuş, su kaynaklarının çeşitli risklerle karşı karşıya olduğunu belirtmişti. Türkiye'de özellikle kentsel nüfusun artması büyük şehirlerde sorunun büyümesine neden oluyor. Türkiye İstatistik Kurumu (TÜİK), ülkede nüfusun 2030 yılında 100 milyona ulaşacağını öngörüyor. Bu durumda, kişi başına düşen su miktarının 1120 m3/yıl olması bekleniyor. Sudan en fazla yararlanan sektörlerin başında gelen tarımda da modern yöntemler yaygın olmadığı için su verimli kullanılmıyor. Kısacası, eğer doğru politikalar üretilmezse nüfusu, ekonomisi, kentsel gelişimi göz önüne alındığında maalesef Türkiye, "su fakiri" ülkelerden biri olacak. Su kirliliği de ne yazık ki başka bir büyük sorun; atık su arıtma tesislerinin yetersizliği sorunu daha da büyütüyor.

Uzatmayalım... Su sorunu aşmak istiyorsak, tüketime odaklı bir yaşam biçiminden vaz-

geçmek ve ülke çapında doğaya dayalı çözümlere yatırım yapmak zorundayız. Yoksa yaşamak için temel unsurları yerine getirmekte güçlük çekeceğimiz bir hayatla karşı karşıya kalacağız.

Sürdürülebilir olmayan tüketim

Biyçeşitlilik ve Ekosistem Hizmetleri Üzerine Hükümetlerarası Bilim ve Politika Platformu (IPBES) bir ay kadar önce, doğa tahribatı ile artan pandemi riski arasındaki bağlantıları inceleyen önemli bir raporu duyurdu. Pandemilerin kökeninin yaban hayat rezervlerinden taşınan çeşitli mikroplara dayandığını hatırlatmakla birlikte ortaya çıkışının tamamen insan faaliyetlerinden kaynaklandığını vurguladı.

"Pandemilerin altında yatan nedenler, biyolojik çeşitlilik kaybına ve iklim değişikliğine neden olan ve küresel ölçekte yaşanan çevresel değişikliklerle benzerlik gösteriyor. Bu sebepler arasında, arazi kullanımındaki değişim, tarım alanlarının genişlemesi, yoğun tarım uygulamaları ve yaban hayat ticareti ve tüketimi bulunuyor."

Arazi kullanımındaki değişimden ormansızlaşma, yaban hayatın habitatına insanların yerleşimi, tarım ve hayvancılık üretimindeki artış ve kentleşme kastediliyor. Arazi kullanımındaki değişim iklim değişikliği (orman kaybı, ısı adası etkisi, arazi temizlemek amacıyla ormanların yakılması) ve biyolojik çeşitlilik kaybının etkileriyle birleşerek hastalıkların ortaya çıkmasına neden oluyor.

Yaban hayatının ticareti ve tüketimine gelince... Raporla göre, karasal omurgalı türlerin yaklaşık yüzde 24'ünün dünya çapında ticareti yapılıyor. Uluslararası ölçekte yasal olarak gerçekleştirilen yaban hayatı ticaretinin mali değeri son 14 yılda beş kat arttı ve sektörün değeri 2019 yılında 107 milyar dolara ulaştı. Yasadışı vahşi yaşam ticaretinin ise yıllık 7 ila 23 milyar dolar değerinde olduğu tahmin ediliyor.

Şu anda 1,7 milyon "keşfedilmemiş" virüsün memelilerde ve kuşlarda bulunduğu tahmin ediliyor ve bunların 850 bin kadarı insanları enfekte etme yeteneğine sahip olabilir.

Dikkat edilirse, tespitlerde iki nokta öne çıkıyor: Biri nedenlerin insan faaliyetleri kaynaklı oluşu, diğeri sürekli daha fazla tüketen küresel bir tavır. Zaten rapor, altını çize çize ekolojik yıkım ve sürdürülebilir olmayan tüketim biçimlerinin pandemilerin oluşma riskini artırdığını anlatıyor. Doğanın sürdürülebilir olmayan kullanımı, yaban hayatı ve mikroplar arasındaki doğal etkileşimi bozuyor. Bu durum aynı zamanda, yaban hayatı, hayvanlar, insanlar ve bunların patojenleri arasındaki teması artırıyor ve oluşan pandemilerin neredeyse tamamına sebep oluyor.

Önleyici öneriler

Raporda pandemi riskinin azaltılmasına yardımcı olacak politika önerileri de bulunuyor. Karar vericilere yeni ortaya çıkan hastalıklara ilişkin en iyi bilimsel verileri ve kanıtları sağlamak, yüksek riskli

alanları tahmin etmek amacıyla hükümetler arası üst düzey bir salgın önleme konseyinin kurulması bu önerilerden biri. Bu tarz bir konseyin küresel bir takip sisteminin tasarımını da koordine edebileceği öngörülüyor.

Öneriler arasında öne çıkanlar şöyle sıralanabilir: Pandemiye yol açan tüketim biçimlerini, küreselleşen tarımsal genişlemeyi ve ticareti azaltmak için değişikliklere olanak sağlanması... Yeni bir hükümetler arası sağlık ve ticaret ortaklığı aracılığıyla uluslararası yaban hayatı ticaretinde zoonotik hastalık risklerinin azaltılması... Vahşi yaşama ait canlı tüketiminin azaltılması... Günümüzde mevcut arazilerden gıda gereksinimlerini karşılamak amacıyla tarımsal sürdürülebilirliğin artırılması ve sonrasında tarım ve hayvancılık amacıyla kullanılan arazilerin azaltılması... Et tüketiminin sorumlu şekilde yapılmasını da kapsayan, daha sağlıklı, sürdürülebilir ve çeşitliliğe sahip gıda tüketim biçimlerinin teşvik edilmesi. Gıda güvenliğinin artırılması ve yaban hayatı tüketiminin azaltılması için sürdürülebilir mekanizmaların teşvik edilmesi...

Peki, bu gibi önerileri uygulamak tüm sorunu bitirir mi? Matrix'te, Neo'nun filmin sonunda sarf ettiği sözleri bize söylenmiş kabul edebiliriz.

"Gelecekte ne olacağını bilmiyorum. Size nasıl biteceğini söylemek için gelmedim. Nasıl başlayacağını söylemek için geldim. (...) Buradan nereye gideceğinizi size bırakıyorum."



MSA, mutfakta kariyerin sınırlarını kaldırıyor



Mutfak Sanatları Akademisi (MSA), Profesyonel Süperyat Şefliği eğitimi veriyor. Aşçılık mesleğini restoran ve otel mutfağıyla sınırlamayan MSA, ekipmanın olduğu ve mutfağın kurulabildiği her yerde bu mesleğin yapılabileceğini bu eğitimle kanıtıyor. Atlantico Yachting işbirliğiyle açılan MSA Profesyonel Süperyat Şefliği programında, Türkiye'nin vizyoner,

potansiyel sahibi şeflerini süperyat-megayat sektörüne kazandırmayı amaçlıyor.

Hem teorik hem pratik eğitimler

Süperyat sektörünü A'dan Z'ye öğreten programda, uluslararası yatlarda tercih edilen dünya mutfaklarından, en güncel yiyecek-içecek uygulamalarına ve dünyanın her yerinde en iyi malzemelerin tedarik aşamasına kadar, yat mutfağına özgü pek çok dinamik, hem teorik hem de pratik olarak anlatılıyor. Ayrıca uluslararası yat sektörüne uygun olarak tasarlanan bu programı

bitirenler, dünyanın herhangi bir yerinde süperyatlarda şef olarak çalışabiliyor.

Sadece yazın değil 12 ay iş imkânı

Özel tekneler yılın 12 ayı çalışırken farklı dönemlerde farklı lokasyonlarda iş bulmak mümkün oluyor. Ayrıca bu program özelindeki işbirliği sayesinde, mezun olan şefler, uluslararası hizmet veren Atlantico Interior Crew Agency veritabanına otomatik olarak dâhil oluyor ve iş arama-işe yerleştirilme aşamasında kendilerine daimi rehberlik sağlanıyor.

'Türkiye'nin Mühendis Kızları' seslerini şarkılarla duyuruyor



Kadınların, iş gücüne katılımının en düşük olduğu profesyonel alanlardan biri olan mühendislik alanında daha fazla yer almalarını sağlayarak, ekonomik ve sosyal güçlenmeye katkıda bulunmak amacıyla yürütülen Türkiye'nin Mühendis Kızları projesinin artık kendine özgü bir şarkısı var.

Proje kapsamında her yıl Türkiye'nin dört bir yanındaki devlet üniversitelerinde mühendislik eğitimi alan kız öğrenciler; mezunlar, gönüllü mentorlar ve rol modellerle İstanbul'da bir araya geliyor. Eğitimler, ilham veren konuşmalar ve sosyal

etkinliklerle dolu dolu geçen bu seneki 5'inci İstanbul Buluşması'nda öğrenciler, Avrupa Müzik'in desteğiyle gerçekleştirilen atölyede müzik grubu Gripin ile Türkiye'nin Mühendis Kızları projesinin şarkısını yazıp, besteledi.

Kolektif bir çalışmayla proje şarkısını oluşturan Türkiye'nin 'Mühendis Kızları', kendileri gibi mühendislik okumak isteyen ve/veya okuyan genç kadınlara rol model olarak, mesleklerin cinsiyeti olmadığı ve kadınların her sektörde başarılı olabileceği konusunda ilham vermeyi amaçlıyor.

Anadolu'nun uygarlık tarihine yolculuk



Meşher'in üçüncü sergisi olan "Maziye Korumak: Sadberk Hanım Müzesi'nden Bir Seçki", 19 bini aşkın eserin bulunduğu müzenin Arkeoloji ve Türk-İslam Sanatı koleksiyonlarından seçilen 210 adet nadide eserle ziyaretçileri Anadolu'nun uygarlıklar tarihinde bir yolculuğa çıkaracak.

Vehbi Koç Vakfı (VKV) kurumlarından biri olan Sadberk Hanım Müzesi'nin yarım asıra yakın zaman içerisinde oluşan kültürel birikiminin

geniş kitleler ile buluşturulması hedeflenerek, koleksiyondan seçilen 210 adet eser geçici bir süre için İstiklal Caddesi'nde yer alan Meşher'de sergileniyor. Her bir eser ait olduğu döneme ışık tutarak, M.Ö. 6 bin yıldan 20'nci yüzyıla uzanan geniş bir zaman diliminin öyküsünü geleceğe taşıyor.

Serginin küratörlüğünü Sadberk Hanım Müzesi Müdürü Hülya Bilgi üstleniyor. Kuruluşunun 40'inci yılında Türkiye'nin ilk özel müzesi olan Sadberk

Hanım Müzesi'nin çeşitliliğini ve zenginliğini ortaya koyduğu dile getiren Bilgi, Meşher'deki "Maziye Korumak: Sadberk Hanım Müzesi'nden Bir Seçki" sergisi için, "Müze, kuruluşunu izleyen yıllarda Türkiye çapında önemli roller üstlenmeye hazır, genç bir oluşumdur. Bugün ise artık zengin koleksiyonlarıyla saygı gören ve uluslararası platformda bilinen, köklü bir kültür ve eğitim kurumu. Kırkinci kuruluş yıldönümü etkinlikleri çerçevesinde İstanbul'un

kalbi sayılabilecek bir mekânda, Meşher'de düzenlenen ve ziyaretçileri binlerce yıllık bir zaman yolculuğuna çıkararak sergi, Anadolu uygarlıklarını çarpıcı örneklerle göstermenin yanı sıra Osmanlı sanatını en seçkin örneklerle gözler önüne sererek müze koleksiyonunun çeşitliliğini ve zenginliğini ortaya koyuyor," dedi.

Sergi ile eş zamanlı olarak, Meşher ve Sadberk Hanım Müzesi'nin ortak gerçekleştireceği çevrimiçi bir etkinlik prog-

ramı da planlanıyor. Pandemi sebebiyle alınan sağlık tedbirleri gereği, seminer, atölye ve çocuk etkinlikleri Meşher'in dijital platformlarında gerçekleştirilecek. Etkinlik takvimi, Meşher'in e-bülteni ve sosyal medya kanallarından takip edilebilir.

Sadberk Hanım Müzesi'nden zengin bir seçkiye ev sahipliği yapan Meşher, 10 Aralık'ta açılacak sergi ile ziyaretçilerini binlerce yıllık bir zaman yolculuğuna çıkaracak.

Milli yüzücüden 3 dünya rekoru



Meksika'da bulunan Yucatan Yanmadası'nda 3 gün süresince dünya rekoru denemeleri gerçekleştiren serbest dalışçı Fatma Uruk, 3 defa dünya rekoru kırdı.

Uruk, ilk gün "değişken ağırlıklı paletsiz" kategorisinde 72 metrelik derecesiyle yeni dünya rekorunun sahibi oldu. Bu alanda önceki rekor, 70 metreyle Türk sporcu Derya Can'a aitti.

Milli dalışçı, denemelerinin ikinci gününde ise "sabit ağırlıklı çift palet" kategorisinde 67 metrelik derecesiyle, 65 metre ile Rus sporcu Olga Davydova'ya ait dünya rekorunu geride bıraktı.

Gençlik ve Spor Bakanlığı tarafından desteklenen 32 yaşındaki dalışçı, üçüncü günde, ilk gün "değişken ağırlıklı paletsiz" kategorisinde 72 metrelik derecesiyle kırdığı

dünya rekorunu 77 metreye çıkardı. Uruk, bu mesafeye aynı zamanda 76 metre ile İtalyan dalışçı Michele Tomassi'nin rekorunu da geçmişti.

İstanbul'un güzellikleri PTT pullarında



Posta ve Telgraf Teşkilatı Anonim Şirketi (PTT AŞ) tarafından, tarih boyunca birçok medeniyete ev sahipliği yapan İstanbul'a ait görsellere yer verilerek hazırlanan 2 (iki) değerli "İstanbul Konulu Sürekli Posta Pulları" ve ilkgün zarfı 24 Kasım 2020 tarihinde tedavüle çıktı.

Birbirinden güzel görsellerle süslenen, 50 kuruş ve 6,5 TL bedelli "İstanbul Konulu Sürekli Posta Pulları" (36 x 52 mm boyutunda) ve söz konusu pullara ait 9,00 TL bedelli ilkgün zarfı, filateli.gov.tr adresinde, filateli cep uygulamasında ve PTT iş

yerlerinde satışa sunuldu.

Söz konusu filatelik ürünün satışı ile aynı tarihte "Değerli Kağıtlar Daire Başkanlığı Filateli ve Abone İşleri Şube Müdürlüğü Ulus/ANKARA" adresinde "İstanbul Konulu Sürekli Posta Pulları 24.11.2020 İSTANBUL" ibareli ilkgün damgası kullanılmaya başlandı.

Koronavirüs salgınından dolayı toplum sağlığını korumaya destek olmak, PTT iş yerlerinde yoğunluk yaşanmasını önlemek ve müşterilerin filatelik işlemlerini PTT iş yerlerine gelmeden yapabilmeleri için;

satışa sunulan ilkgün zarfını posta damgası ile talep eden müşterilere, www.filateli.gov.tr adresinden ürünün tedavül tarihi itibarı ile 6 ay içerisinde satın alınması halinde posta damgalı olarak gönderilebilecek.

Müşterilerin, hazırlanan filatelik ürünler için (Filateli İşletme Prosedürüne uygun olması halinde) ilkgün damgası ve posta damgası talepleri, 24 Kasım 2020 tarihi itibarı ile 3 ay içerisinde PTT AŞ'ye iletildiği takdirde karşılanacak.

KİTAP KÖŞESİ



Türkiye ve Oniki Ada 1912-1947

Oniki Ada, Trablusgarp Savaşı sırasında, 1912'de İtalya tarafından işgal edildikten sonra, Türkiye, İtalya ve Yunanistan arasında süren ve diğer büyük devletlerin de zaman zaman rol aldığı uluslararası çekişmelerin konusu haline geldi. İç politikada ise Lozan zafer miydi hezimet mi tartışmaları ne zaman yeniden alevlendirilse, Oniki Ada bu temcit pilavının hiç vazgeçilmeyen tuzu biberi oldu.

Dr. Hazal Papuççular, Türkiye ve Oniki Ada, 1912-1947 adlı bu çalışmasında söz konusu dönemi, konuya müdahil olmuş belli başlı devletlerin arşivlerinde yaptığı titiz çalışmanın da yardımıyla masaya yatırıyor. Oniki Ada sorununun hem tarihsel arka planını, hem de Lozan'dan II. Dünya Savaşı sonrasına giden süreçte Türk dış ve güvenlik politikasında tuttuğu yeri çok net bir biçimde ortaya koyuyor.

Yazar: Hazal Papuççular
Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları



İngiliz Konsolosları ve Ermenilerin Katliamı İddiaları (1878-1914)

Bu kitap ile 1878 ile 1914 yılları arasında Ermeni olayların cereyan ettiği Doğu Anadolu Bölgesi'nde konuşlandırılan ve Blue Books'ın veri sağlayıcısı konumunda bulunan; Erzurum Diyarbakır, Van, Bitlis, Elazığ ve Sivas'taki İngiliz Konsoloshaneleri kurumsal olarak incelenmiş ve buralardan gönderilen raporlardaki bilgilerin derlenmesi ve değerlendirilmesinde katkısı bulunan kişilerin bilhassa dragomanların kimler olduğu, konsolos ve ailesinin tercüman ve konsolostuktaki diğer görevlilerle ilişkileri, bu çalışanların hangi milletten oldukları, konsolosun vilayet ileri gelenleri ile olan ilişkileri Müslüman ve Ermenilerle olan diyalogları, kurumsal yapının olayların çıkması esnasında gönderilen belgelere yansımaları gibi konular üzerinde ayrıntılı bilgiler verilmiştir.

Yazar: Musa Şaşmaz
Atatürk Araştırma Merkezi

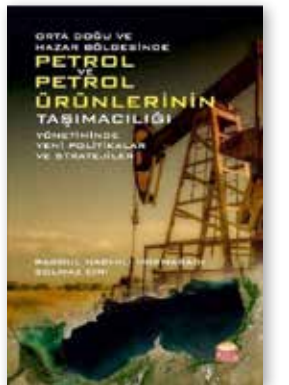


Orta Doğu ve Hazar Bölgesi'nde Petrol ve Petrol Ürünlerinin Taşımacılığı

Türkiye ve İran arasında günlük hacmi 50 milyon dolara varan petrol taşımacılığı hem Türkiye hem İran ekonomisinin kalkınmasında önemli bir etken olmakla birlikte sınır bölgelerinin iktisadi faaliyetlerinin artmasına da yol açmıştır. İki ülke arasında olan bu gelir kaynağının kaybedilmemesi için bazı girişimler yapılmalıdır.

Bu kitapta Orta Doğu'daki bütün transit rotaların tanıtımı ile birlikte rotaların; özelliklerinin, olumlu ve olumsuz yönlerinin incelenmesi yapılmaktadır. Ayrıca araştırmanın sonunda Türkiye-İran hattıyla diğerlerini kıyaslanıp bu hattın geliştirilmesi ile ilgili bazı önerilere yer verilmektedir.

Yazar: Rasoul Naghili Hokmabadi, Solmaz Eini
Nobel Bilimsel Eserler



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 • ÇANAKKALE • İSTANBUL • İSKENDERUN

WWW.UZMAR.COM.TR

