

MarineDeal

NEWS

ŞUBAT 2021 Sayı: 158

Denizcilik & Ekonomi Gazetesi



Merkez Bankası piyasalara güven aşıyor

Hatta atılan para politikası adımları ile tam anlamıyla bir 'güven' yüklemesi yapıyor demek yanlış olmaz. Keza önceki dönemde kurumun kredibilite kaybı oldukça yüksek seviyelere ulaşmıştı. Banka, kasım ve aralık ayındaki piyasa beklentilerinin üzerindeki faiz artırımına ocak ayında yaptığı faiz toplantısında ara verse de Türkiye ekonomisinin en önemli sorunlarından biri olarak masada duran, enflasyonla mücadele konusunda yapmış olduğu vurgularla piyasalara önemli mesajlar verdi. Şöyle ki her ne kadar Merkez Bankası faiz artırımları yapsa da piyasada önümüzdeki dönemde yeni faiz indirimlerine gidilebileceği yönünde endişeler hiç azımsanmayacak ölçüde hâkimdi. Ancak önceki toplantılarda, sırasıyla tek fonlama aracı ve ardından ilave sıkılaştırma yapan Merkez Bankası, ocak sonunda yaptığı toplantıda faiz artırımını yapmamasına rağmen para politikasını "uzun" bir süre sıkı tutacağını taahhüdünde bulunarak, erken bir gevşeme

Kasım ayı başında Naci Ağbal'ın başkan olarak atanmasıyla para politikasında keskin bir değişime giden Merkez Bankası, o günden bu yana attığı adımlar ve benimsediği yeni politikalar ile 'güven'e yönelik başlangıçta oluşan soru işaretlerini gidermeye devam ediyor

döngüsüne dair endişeleri hafifletmiş oldu.

Enflasyon açısından zor aylar yaklaşıyor

Peki, ekonomistler Merkez Bankası'nın bu adımlarını nasıl yorumluyor ve önümüzdeki döneme ilişkin beklentileri neler? Merkez

Bankası'nın Naci Ağbal başkanlığındaki yeni yönetiminin gerçekleştirdiği politika hamleleri ve yerinde sözel yönlendirmesiyle beraber kredibilite kazanmaya devam ettiğinin altını çizen ekonomistler, özellikle Merkez Bankası'nın enflasyon karşısındaki perspektifi açısından politika açıklamasındaki ayrıntıların önemli olduğunu belirtiyor. Bu noktada uzun süreli bir sıkılaştırma vurgusunun, TCMB'nin de enflasyon risklerini gözettiğini gösterdiğini ifade eden ekonomistler, ilerleyen ayların enflasyon açısından zor geçeceğini ve tepe noktasına göre bir faiz artırımını opsiyonunun daha olabileceğini vurguluyor. Uzmanlar, nisan döneminde tepe yapması beklenen enflasyonun; geçmiş kur artışları, emtia ve enerji fiyatları ile gıda enflasyonu bileşenleriyle biraz daha yukarı gitmesini bekliyor. Ekonomistler, enflasyonun gerileme sürecine gireceği zamanı ise baz etkisinin lehimize işleyecek olması ve mevsimsel koşulların düzelmesi bakımından yılın 02 >>

for the English edition 19 >>

RÖPORTAJ



'Ulaşımında denizin payını artıracamız'

Sinem Dedetaş, İstanbul'da hizmet verecek, tasarım ve üretimi Şehir Hatları tarafından yapılacak deniz taksilere ilişkin sorularımıza yanıtladı. 16 >>

İNCELEME



Çin: Sözde değil eylemde başarılı güç

Serter Tuçaltan, Çin'in geliştirdiği ve içinde bulunduğu dikkat çekici inisiyatifleri ve bazı küresel aktörlerin Çin'e bakışını inceledi. 24 >>

ANALİZ



Tünelin ucundaki ışık

Zenith Gemi İşletmeciliği A.Ş. 'Vetting' Müdürü Kaptan Önder Harun Teke, Covid-19 ile birlikte değişime giren navlun marketini MarineDeal News okuyucuları için değerlendirdi. 34 >>

JEOPOLİTİK

Konumuz: Karadeniz

Sağlıklı analiz yapabilmeye, sağlam stratejiler belirlemeye koşut olarak detayları yakalamak şart. Gözden kaçan gelişmeleri hatırlatıp stratejik düşünme metodolojinize katkıda bulunmayı denedik. 30 >>

World Firsts BY SANMAR

TUGBOAT With Hydraulic Hybrid Propulsion System

Remote Operated Commercial Vessel

LNG Powered TUGBOATS

SANMAR
sanmar.com.tr



Çin ile ticaret için eğitim merkezi açılıyor

Dünyanın en büyük üreticisi ve aynı zamanda pazardaki Çin ile ticaret yapmak isteyen Türk firmalar için "Sektörel Eğitim Merkezi" kuruluyor. Tüm sektörlerin özelliklerine göre aynı eğitimlerin planlandığı merkezde Çin'de uzun süre bulunmuş, Çinlilerin ticaret ve iş kültürü konusunda tecrübe sahibi eğitmenler görev alacak. Türk Çin Kültür Derneği 20 yıllık birikimini, iş dünyasına özel bir oluşum olan Sektörel Eğitim Merkezi ile aktararak Türk ve Çin kültürlerini bir adım daha birbirlerine yaklaştırmayı amaçlıyor.

Türkiye'nin her yerindeki resmi ve özel kurumlarla oluşturulacak işbirliği ile firmalara Çin ile ticaret konusunda eğitimler verilecek. Türkiye ile Çin ticaretinin her alanına nüfuz edecek bir biçimde planlanmış eğitimlerle; bölge kalkınma ajansları, organize sanayi bölgeleri, iş dünyasının sivil toplum kuruluşları ve doğrudan firmalarla düzenlenecek programlar çerçevesinde her sektör için ayrı eğitim programları uygulanacak.

Eğitimler, eğitim alacak kişilerin görev ve sorumluluklarına göre de şekillenecek. Firmaların yönetiminde



bulunan işadamları, ürün ve hizmet satışından sorumlu görevliler, firmaların tanıtım ve Ar-Ge sorumluları gibi farklı pozisyonlardaki çalışanlar için farklı eğitimler verilecek. Bunların dışında resmi kurumlarda görev yapan personele yönelik de eğitimler veriliyor.

Eğitim ve seminerler de düzenlenecek Sektörel Eğitim Merkezi'nin önemli hizmetlerinden biri de seminerler olacak. Bazı güncel konuların da anlatılacağı seminerler daha geniş katılımlarla online ve yüz yüze olarak düzenlenebilecek.

Bu seminerlerde;

- Sektörlere göre Çin pazarına giriş
- Çinli müşteriler için ürün-hizmet tanımları nasıl olmalıdır?
- Türk ürünleri Çin'de nasıl pazarlanmalı?
- Çin'de yatırım nasıl yapılır?

- Çin'de devlet teşvikleri nelerdir?
- Çin'e satılacak ürünlerin belgelendirilmesi
- Çin'de patent almak istiyorum, nasıl alabilirim?
- Çinli müşteriler ile ilgili doğru bilinen yanlışlar
- Çin'deki serbest ticaret bölgeleri
- Hizmet sektörleri için Çinli müşterilere hizmet detayları
- Turizm sektörü ve Çinli Turistler
- Çin'de yatırım için sağlanan devlet destekleri
- Çinli personel çalıştırma
- Çin online ticaret yöntemleri
- Çin'de şirket kuruluşunun resmi işlemleri
- Kuşak ve Yol sonrası lojistik konusu
- Çin'de kalite testleri ve karşılaşılan sorunlar
- Çin'de ürün araştırması nasıl yapılmalı?
- Çin ile ticarete dil sorunu
- Çin'den ürün ithal etme ve ürün seçimi
- Çin pazarına bölgenizdeki hangi ürünlerle girmeli?
- Çin, yabancı yatırımlarda ne gibi teşvikler sunuyor?
- Türkiye'nin ihracatçı ve ithalatçılara yönelik teşvikleri nelerdir? gibi bir çok konuda eğitimler ve seminerler düzenlenecek.

STA ile Türk ihracatçısı kazanımlarını korudu



Türkiye ile İngiltere arasında imzalanan Serbest Ticaret Anlaşması ile iki ülke arasında taşımacılık yapan firmaların, Brexit sonrası dış ticaretteki olası kayıplar nedeniyle karşılaşılabileceği zararların önüne geçildi. Serbest Ticaret Anlaşması (STA) ile Türk ihracatçısının Gümrük Birliği kapsamındaki 25 yıllık kazanımları korundu. Anlaşma sadece iki ülke arasında ticaret yapanları değil, lojistik sektörünü de sevindirdi.

Uluslararası lojistik hizmetler sunan, Türkiye ile İngiltere arasında da yük taşımacılığı yapan Yektaş Fides Global Logistics'in CEO'su Murat Güler yaptığı değerlendirmede, STA'nın tüm sanayi ve tarım ürünlerini içerdiğini hatırlattı. Güler, anlaşma sayesinde İngiltere'ye ihraç edilen ürünlerin yaklaşık yüzde 75'inin vergi yükünden kurtulduğuna dikkati çekti.

Güler, Türkiye İhracatçılar Meclisi verilerine göre geçen yıl 10,5 milyar

dolar ile en fazla ihracat yapılan ikinci ülke konumundaki İngiltere'nin, Türkiye'nin özellikle otomotiv, hazır giyim, konfeksiyon, elektrik elektronik ve mücevher ihracatında ciddi bir ağırlığı olduğunu aktardı.

STA'nın iki ülke arasındaki ticaret hacmini daha da yükselteceğini söyleyen Güler, "Bu durum iki ülke arasındaki taşımacılığı artıracak, lojistik sektörüne de ihracata da istihdama da olumlu yansıtacak," dedi.

İngiltere'nin aynı zamanda en çok dış ticaret fazlası elde edilen ülkelerin başında geldiğini dile getiren Güler, imzalanan STA sayesinde Birleşik Krallık ile ticaretin, özellikle sanayi ve tarım sektörlerinde üretim ve istihdamı destekleyeceğini de vurguladı.

Güler, Türkiye ve Birleşik Krallık arasında en çok; ambalaj malzemesi, tekstil ürünü, otomotiv yedek parçası ve gıda ürünü taşıdıklarını da dile getirdi.

01» ikinci yansında olacağını öngörüyor.

'Erken gevşeme kur ve enflasyon sarmalına sokar'

"Buna karşılık, erken ve aceleci

bir gevşeme döngüsüne girilmesinin ekonomiyi kur ve enflasyon sarmalına yeniden sokmasından endişe ederiz" diyen ekonomistler, politika açıklamasındaki "uzun süreli sıkılaşma" vurgusunun bu nedenle kritik olduğunun altını çiziyor. Ekonomist-

ler, gevşeme döngüsü konusunda aceleci davranılmaması konusunda, ekonomiyi toksik etkilerden korumak adına önemli olduğunu belirtiyor. Merkez Bankası'nın açıklamaları sonrası kur 7,35 TL'ye kadar gevşerken, ABD'den ek teşvik paketi ve

ABD Merkez Bankası FED'den gelen iyimser açıklamalarla gelişmekte olan ülke borsalarında da olumlu rüzgâr devam ediyor. Uluslararası uzmanlar, aşımın geliştirilmesi, gevşek para politikası ve mali teşviklerle küresel büyümenin toparlanmasını

ve gelişen ülke ekonomilerinin görece iyi performans göstermesini belediklerini ifade ediyor. Uzmanlara göre, ucuz değerlemeler, iyi büyüme, FED'in ılımlı politikaları ve zayıf dolar 2021'de gelişen piyasalar için destekleyici olacak.

MarineDeal

İMTİYAZ SAHİBİ

Yeşim Yeliz Egeli

MDN Yayıncılık, Matbaa, Reklam,

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

Genel Yayın Yönetmeni

Yeşim Yeliz Egeli

yesimegeli@marinedealnews.com

Yazı İşleri Müdürü (Sorumlu)

Emel Dolukar Pehlivan

Haber Merkezi

Yüksel Tuğrul, Yüce Yöney

Reklam Rezervasyon & Abonelik

Tel: (0212) 343 2005

Bodrum Temsilcisi: Yiğit Uygur

MDN Yayıncılık, Matbaa, Reklam,

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

Adres: Merkez Mah. Perihan Sk.

No.118/5 34360 Şişli, İstanbul, Türkiye

Tel: (0212) 343 2005

Faks: (0212) 231 8007

E-posta: info@marinedealnews.com

www.marinedealnews.com

Baskı: KUBAN Matbaacılık ve Yayıncılık

Adres: İvedik Organize Sanayi

Matbaacılar Sitesi 558. Sokak No: 20

Yenimahalle / ANKARA

Tel: (0312) 395 2070

Fax: (0312) 395 3723

kubanmatbaa@hotmail.com

ISSN 1307-9794

YAYGIN SÜRELİ YAYIN

Yıl: 13 Sayı: 158 (Şubat 2021, 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.

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

UZMAR, KEGM römorkörlerinin ilkini suya indirdi

UZMAR Tersanesi'nin Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü için inşa edeceği iki adet RASTAR 3200W serisi acil müdahale ve refakat römorkörünün ilki NB145 inşa numaralı "Kurtarma 13" römorkörü bugün suya indirildi.

Dünyanın incisi Türk Boğazları'nın emniyetini sağlamak üzere Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü ile UZMAR arasında iki

adet römorkör inşasına ilişkin 30 Mayıs 2020 tarihinde imzalanan sözleşmenin ardından UZMAR, Türk Boğazları'nda kılavuzluk ve römorkörcülük hizmetlerini sağlayan Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü için römorkörlerin (RAstar 3200W) inşasına başlamıştı. 32 metre boya ve 80 ton çekme gücüne sahip römorkörler için Mayıs ayı başında yapılan ihalede en

iyi teklifi UZMAR Tersanesi vermişti.

Römorkörlerden ikincisinin bu ay suya indirilmesi planlanıyor. UZMAR her iki römorkörü de çok hızlı bir sürede ve en üstün standartlarda inşa ederek yeni bir rekora imza atmaya hazırlanıyor.

Kıyı Emniyeti için inşa edilen, dünyada kendi sınıfında denizcilik, manevra ve eskort kabiliyeti yüksek römorkörler-

den RASTAR 3200W serisi römorkörlerin temel hizmetleri; gemi kurtarma, gemi refakati, çekme ve itme, römorkörcülük, liman hizmetleri, yangın söndürme, hazırda bekleme (stand-by) görevleri olacak. Her bir römorkör, iki adet değişken pitchli ASD pervaneyi tahrik eden, iki adet deniz tipi dizel makine ile sevk edilecek.



GMC'21 kasım ayında çevrimiçi gerçekleşecek

TMMOB Gemi Makineleri İşletme Mühendisleri Odası, Strathclyde Üniversitesi ve İskenderun Teknik Üniversitesi ortaklığıyla dördüncüsü düzenlenecek olan "Global Maritime Conference (GMC'21)" bu yıl 18-19 Kasım 2021 tarihlerinde çevrimiçi olarak gerçekleştirilecek.

Uluslararası nitelikteki konferansın bu yılki ana temaları "Denizcilik Sektöründe Karbonsuzlaştırma" ve "Pandeminin Denizcilik Eğitimi ve Denizyolu Taşımacılığına Etkileri" olacak. Ayrıca denizcilikte teknolojik yaklaşımlar, insan faktörü, yenilikçi tasarım ve buluşlar, denizde siber güvenlik, yeni deniz yakıtları ve verimlilik, gemi inşa, lojistik ve deniz ticareti ve hukuk, liman operasyonları, deniz ulaştırma yönetiminde dijital yaklaşımlar vb. konularla ilgili bilimsel araştırmalar sunulacak.

Rusya ve Ukrayna'ya ihracat yüzde 3 arttı

Türkiye'nin Rusya ve Ukrayna'ya ihracatı pandemiye rağmen yüzde 3 artış gösterdi. 2020'nin Ocak-Kasım döneminde 5,9 milyar dolara ulaştı. Türkiye ile Rusya ve Ukrayna arasında uluslararası taşımacılık yapan Mark Multimodal'in Genel Müdürü Onur Güvenler, TÜİK verilerine göre toplam ihracatın yüzde 8 azaldığı 2020'nin ilk 11 ayında Rusya'ya 4 milyar 28 milyon dolar, Ukrayna'ya ise 1 milyar 870 milyon dolarlık ihracat yapıldığını belirterek, "Türkiye bu iki ülkeye yıllık ihracatını çok rahat 3 katına yani 15 milyar dolar düzeyine çıkarabilir. Türkiye firmalarını 'multimodal' taşımacılığın avantajlarıyla Rusya ve Ukrayna'ya ulaştırarak ihracatın artışına katkı sağlamaya çalışıyoruz," dedi.

Yaklaşık 300 milyar dolarlık ihracat pazarı 2019 yılında Rusya'nın 244 milyar, Ukrayna'nın 51 milyar dolar ithalat yaptığı dile getiren Güvenler, Rusya ve Ukrayna'nın ithal ettiği ürün çeşitlerine bakıldığında Türkiye'nin bu iki ülkeye ihracatını çok rahat 3 katına yani 15 milyar dolar düzeyine çıkarabileceğini söyledi.

Güvenler, Ukrayna ile Türkiye arasında imza aşamasına kadar gelen Serbest Ticaret Anlaşması'nın da bu hedefe ulaşmayı daha kolay hale getirebileceğini vurguladı.

GEDEN LINE

A NEW SPIRIT IN WORLD SHIPPING

www.gedenlines.com



Mesele mühim!

Yeşim Yeliz Egeli

yesimegeli@marinedealnews.com

Bu ay değineceğim konunun mazisi 2 yıl önceye dayanıyor. Ankara'dan birinin Kanun'a dikkatimi çekmesi ve ilgimi istemesi üzerine epey okumuştum. Sonra meseleyi anladım ve yazdım.

Şimdi ise bazı hatırlatmaları yaptıktan sonra başka bir meseleye tersinden dikkat çekmek istiyorum. Bu konuyu daha fazla geciktiremem. Bilmeyince bazen neyi düzeltibilir ki kişi ancak bilip de 3 maymunu oynamak da bizlere yakışmıyor.

Vasıflarımızın bilincinde olalım

"Türk milletinin karakteri yüksektir. Türk milleti çalışkandır. Türk milleti zekidir."

Büyük Önder Atatürk'ün büyük eseri ve bizlere emaneti Cumhuriyet ile çizdiği vizyondan ve işaret ettiği vasıflarımızdan sorumluyuz. Ulus devlet bilinciyle, "Türk'ün muasır medeniyet seviyesi"ni her şeyin üstünde tutup kurumsal olarak yükseltecek olanlar bizleriz. O seviyenin aşağı çekilmesine müsaade etmemeliyiz. Varsa yanlış düzeltip, daha iyiyi ve doğruyu istemeliyiz.

Bu bilinçte olduğumuzu vurguladıktan sonra geçen ayki iki meseleyi hatırlayalım.

Ocak '19'da bu köşede "Çaparize düşürülmek" başlıklı bir yazı yazmıştım. Ocak 2020'de ise "Ayı Bacağı Seyri" yazımda, kiracı acentelerin, taşıyandan aldıkları "attendance fee/supervision fee" hizmet kaleminin, ilgili hizmet, fiilî olarak taşıyana (armatör) verilmemesine karşın faturaya yansıtılıp tahsil edilmesinin doğru (etik) olup olmadığını sorgulamıştım. Mevzuata göre acente bunu alabiliyor. Ancak sorguladığımız; verilmeyen bir hizmetin ücretinin alınması. Soru şu idi: Bu durumda mevzuatın düzeltilmesi gerekiyor mu?

Bu durum etik olarak Türkiye'ye yakışmıyor. Bu nedenle, ilgili Meslek Odası ve Derneklerin çözümü adil ve hakkaniyetli, hem armatörü hem acente hizmeti verenleri gözeterek şekilde düzenleyip İdare'ye iletmelerini bekliyoruz. Ve eminim İdare de gecikmeden gereğini yapacaktır.

Esasen konumuz bu değil. Hatırlarsanız aynı yazıda Kanun'da açıkça tanımlanmış olan bir mesleğe daha değinmişim. "Bir sigorta şirketinin yönetim kurulu başkanının veya üyelerinin Türkiye'de sigorta brokerliği yapacağı ilgili Kanun ve Yönetmeliklerde ne

kadar net yazıldıysa (...)" diye yazmıştım.

Gazetecilikte takip esastır. Ocak 2019'da yayımlanan yazımdan önemli bölümleri meselenin anlaşılması için özet olarak tekrar yazıyorum.

"Resmi Gazete: SİGORTACILIK

KANUNU, Amaç, Kapsam ve Tanımlar

MADDE 1 - (1) Bu Kanunun amacı, ülkemiz sigortacılığının geliştirilmesini sağlamak, sigorta sözleşmesinde yer alan kişilerin hak ve menfaatlerini korumak ve sigortacılık sektörünün güvenli ve istikrarlı bir ortamda etkin bir şekilde çalışmasını temin etmek üzere bu Kanuna tâbi kişi ve kuruluşların, faaliyete başlama, teşkilât, yönetim, çalışma esas ve usulleri ile faaliyetlerinin sona ermesi ve denetlenmesine ilişkin hususlar ve sigorta sözleşmesinden doğan uyumsuzlukların çözümlenmesine yönelik olarak sigorta tahkim sistemi ile ilgili usûl ve esasları düzenlemektir.

(2) Türkiye'de faaliyet gösteren sigorta şirketleri, reasürans şirketleri, Türkiye Sigorta ve Reasürans Şirketleri Birliği, aracılar, aktüerler ile sigorta eksperleri bu Kanun

hükümlerine tâbidir.

Sigorta şirketlerinin ve reasürans şirketlerinin anonim şirket veya kooperatif şeklinde kurulmuş olması şarttır. Sigorta şirketleri ve reasürans şirketleri, sigortacılık işlemleri ve bunlarla doğrudan bağlantısı bulunan işler dışında başka işle iştirak edemez.

MADDE 3 (1) Türkiye'de faaliyet gösterecek sigorta şirketleri ile reasürans şirketlerinin anonim şirket veya kooperatif şeklinde kurulmuş olması şarttır. Sigorta şirketleri ve reasürans şirketleri, sigortacılık işlemleri ve bunlarla doğrudan bağlantısı bulunan işler dışında başka işle iştirak edemez.

BEŞİNCİ BÖLÜM, MADDE 21 (3) Sigorta şirketlerinin, sigorta acentelerinin ve sigorta eksperlerinin ortakları, yönetim ve denetiminde bulunan kişiler ve bunlar adına imza atmaya yetkili olanlar ile meslekî faaliyette bulunan şirket çalışanları; brokerlik yapamaz, tüzel kişi brokerin yönetim ve denetim kurullarında görev alamaz, imzaya yetkili olarak çalışamaz, bunlara ortak olamaz ve bunlardan ücret karşılığı herhangi bir iş kabul edemez. Bu sınırlandırmalar söz konusu kimselerin eş ve velayeti altındaki çocukları için de geçerlidir.

(5) Sigorta brokerleri ve bunların yanında çalışanlar, işleri dolayısıyla öğrendikleri bilgi ve sırları ilgililerin izni olmaksızın açıklamaz. Ancak, suç teşkil eden hallerin yetkili mercilere duyurulması zorunludur.

MADDE 25 - (1) Bu Yönetmelik hükümlerini Hazine Müsteşarlığının bağlı olduğu Bakan yürütür.

YEDİNCİ BÖLÜM, Denetim ve Bilgi Verme,

Denetim (Değişik R.G. 29.06.2012 - 28338)

MADDE 28 (1) Türkiye'de faaliyet gösteren sigorta şirketleri, reasürans şirketleri, özel kanunlarına göre sigortacılık faaliyetinde bulunan kuruluşlar, sigorta ve reasürans aracıları, sigorta eksperlik faaliyetleri, aktüerler ve sigortacılık işlemi yapan veya sigortacılık alanında faaliyet gösteren diğer kişilerin her türlü sigortacılık işlemlerinin denetimi, Sigorta Denetleme Kurulu tarafından yapılır.

Ne kadar süre sonra olursa olsun. Çaparizler bilgi ve akıl yoluyla mesleki etik değerlere sahip çıkarak çözümler. Bir gerçeği bilip, öğrenip, bu konuda sorunun çözümüne katkı sağlamayan da esas sorunu yaratan kadar sorumlu değil midir?

"İnsanlığa olan inancım tam. Doğruluk, insana dair olan 'Vicdan' ve hakkaniyet adına bu yazıyı kaleme aldım." Diye yazdıktan sonra Ocak 2019'da şu soruya yanıt aramıştım,

"Cevabını aradığım; Sigorta Şirketlerinin ortakları, sigorta ile ilgili olmayan başka bir alanda ticari faaliyette bulunabilir mi? Kimler Sigorta Brokeri olabilir ve iş tanımları nelerdir? (...) Sigortacılık demişken bizim alanımız elbette Deniz Sigortacılığı..."

Bu yazımdan sonra bana kızanlar oldu. Ama yanlıştan döndü. Teşekkür ederiz.

Bu konuya neden mi yeniden değinmek zorunda kaldım? Bu sefer tersinden düşündü zihnim Kanun'u. Kafanızı karıştırmadan yeni sorular soralım. Sorması ve takibi bizden, denetlemesi ilgili mercilerdeki yetkililerimizden. İlk yazıda sigorta şirketi yönetim kurulu üyelerinin ve diğerlerinin başkaca ticari faaliyetlerinin olamayacağını yazmıştık. Şimdi

dikkat çektiğimiz mesele ise; Türkiye'de yerleşik bir sigorta şirketinin yönetiminde görev alanların Türkiye'de sigorta brokerliği yapamayacağı.

O dönem kâğıt üzerinde, Kanuna karşı aykırı bir tutum vardı. Düzeltildi. Şimdi ise kâğıt üzerinde bir yanlışlık yok ancak fiilî bir durum var. Bu üstte yazdığım 5684 sayılı Sigortacılık Kanunu Madde 21 fıkra 3'te bu açıkça yer alıyor.

Bakınız burada Kanun'a aykırı olarak, yapılamaz denilen şey, fiilî olarak yapılıyor. Türkiye'de kanun maddeleri ve yönetmeliklerde işin tanımı ve çerçevesi tek tek çizilmişken ve de bir kişi çıkıp aklına eseni örneğin İngiltere'de, Amerika'da yapamıyorken ve de onların tek bir kanununa aykırı gelemiyorken, neden Türkiye'de kanunlarımızı yok sayıyor? Peki buna niye göz yumuluyor?

Kanun açık olarak ya Sigortacı olacaksınız ya da Broker diyor. İkisini aynı anda Türkiye'de yapamazsınız diye net uyarıyor. Bir sigorta şirketinin yönetim kadrosunda görev icra ediyorsanız, sigorta brokerliği yapamaz ve hatta sabah akşam bir brokerlik şirketinin ofisini de kullanamazsınız. Bu durumda hem brokerlik şirketi hem sigorta şirketi zor duruma girer. Yani iki taraf da sorumlular ve ilgili Kanun ve Yönetmeliklere karşı da iki tarafın da ayrı ayrı bir ihlâli olur.

Kanunları korumak her Türk vatandaşının görevidir. Burada armatörün de sorumluluğu olduğunu hatırlatmakta fayda var.

Lütfen kurallara uyalım. Seviyeyi düşürmeyelim. Kurallara uymayanlar duayen, patron, abi, dost dahi olsa onlara uymayalım ama onları mutlaka uyaralım.

Hayali bir durum yazmadığımı ve kimseye nasihat etmediğimi ilgili okuyan anlayacaktır. Lütfen yanlış olan bu durumu artık düzeltiniz. ***

Son olarak sözümü tutup 2 konuyu şimdilik kısaca yazalım. Mozart gemi personelinin başına gelenler hepimizi derinden üzdü. Azerbaycanlı kardeşimize Allah'tan rahmet, yaralı kardeşlerimize acil şifalar diliyorum. Gemiye ve içindekileri salimen gözetken cesur kaptanımızı da selamlıyorum.

Devletimiz kaçırılan vatandaşlarımızı onlara zarar gelmeyecek şekilde sorunu kalıcı çözecektir. Denizcilik gerek sivil gerek askeri olarak stratejik önemde. Sivil meslek çalışanlarının can güvenliği her şeyin önünde ele alınmalıdır. Yoksa bölgeye gidecek gemi adamı bulunamaz.

Diğer yandan kamuda çalışan kılavuz kaptanlarımızın verdikleri hizmetin önemi haizdir. Varlıkları ve tecrübeleri ülkemiz için önemlidir. Hak edişleri (maaşları) bu mesleğin sürdürülebilir olması açısından özel sektörün altında kalmamalıdır. Lütfen önemseyelim.

Aylardır Anavatan'dan uzakta görev yapan ve şanlı bayrağımızı varlıklarıyla dalgalandıran Deniz Kuvvetlerimiz ve Sivil Bahriyemizin yılmaz kahramanlarını sevgiyle selamlıyorum. Hakkınız ödenmez. İyi ki varsınız.

Kalın sağlıcakla...



www.tktuzlashipyard.com
sales@tktuzlashipyard.com



"Quality & Punctuality"



TÜRKİYE'NİN DENİZ SAVAŞ YÖNETİM SİSTEMİ

PLATFORMLARI AKILLI HALE GETİRİYORUZ



Belirleyici aktör Almanya ve Türklerin Armin'i: Armin Laschet



Almanya'da uzun süren bekleyiş sona erdi ve Başbakan Angela Merkel'in halefi belli oldu. Armin Laschet, Hristiyan Demokrat Birlik Partisi (CDU)'nin Genel Başkanlığını kazandı. Nedense ulusal basınımız konuya "Türklerin Armin'i" lakabını gündeme taşıyarak yaklaştı

MDN | Laschet'e zamanın-
İSTANBUL | da Türkiye'nin AB
üyelik sürecine son
verilmesi fikrine karşı çıktığı
ve Merkel'in göçmen politikası-
nı desteklediği için bu lakabın

takıldığını hatırlatalım.

Kuzey Ren Vestfalya (KRV) Başbakanlığı'ndan Şansöyeliğe mi?

Süreci kısaca paylaşalım. Pandemi nedeniyle CDU Kongresi ilk defa video konferans yoluyla yapıldı. Merkel'in aday olmadığı CDU Başkanlığı seçimlerine partinin dış politikaları sözcüsü Norbert Röttgen (*parti dışından olarak nitelen-diriliyor*), KRV Başbakanı Armin Laschet (*ılımlı*) ve Friedrich Merz (*sert muhafazakar*) adaylığını koymuştu.

Röttgen ilk turda elenince ikinci turda Laschet ile Merz yarıştı. Delegelerin 521'inin desteğini alan Laschet yeni CDU Başkanı seçilirken, rakibi Merz 466 oyda kaldı. Sonuçta CDU'daki ılımlı, muhafazakar mücadelesini bir kez daha ılımlı

lular kazandı.

Almanya'nın refah seviyesi en yüksek ve en kalabalık eyaleti olan KRV'nin başbakanlığını yapan Laschet sevilen popüler bir isim ve Şansölye Merkel'in yakın bir müttefiki olarak tanınıyor. Laschet'in seçim kampanyasında Merkel'in ılımlı politikalarını sürdürme sözü verdiğinin altını çizelim. 59 yaşında eski bir gazeteci olan Laschet, Almanya'nın sınırlarını Suriye ve diğer ülkelerden gelen yüzbinlerce göçmene açtığı 2015'teki mülteci krizi sırasında Merkel'i koşulsuz desteklemişti.

Buna karşın Merkel'e olan yakınlığı, dindar Katolikler ve Avrupa'nın geleceği konusunda keskin bir politika belirlememiş olması pan-Avrupacılar için bir sorun olarak nitelen-diriliyor. Eleştirmenler Lasc-

het'in parti için herhangi bir yol belirleme konusunda başansız olduğunu iddia ediyor. 1994'te Federal Meclis'e ve beş yıl sonra Avrupa Parlamentosu'na seçilen Laschet, 2017'den beri KRV eyaletinin Başbakanlığını yapıyor.

Anti Merkel: Friedrich Merz

Bu arada seçimleri kaybeden Friedrich Merz'e de kısa bir parantez açalım. 2000'li yıllarda Merkel ile girdiği iktidar mücadelesi sonucu tamamen siyasetin dışına itilen kıdemli sağcı Merz, "anti-Merkel" olarak tanımlanıyor ve "bir nevi intikam almak için" geri döndüğü vurgulanıyordu.

Avukat olan 65 yaşındaki Merz, 2018'e kadar 10 yıldır Merkel'in siyaseti bırakmasını veya kaybetmesini bekliyordu. 2018'de parti liderliğini Anneg-

ret Kramp-Karrenbauer'e karşı kıl payı kaybeden Merz, bu seçimler sonunda siyasi kariyerini sonlandırmış oldu.

"Türkiye, İngiltere gibi AB Ekonomik Birliği'ne dâhil edilmeli"

Burada dikkat çeken husus Merz'in seçim kampanyası esnasında Türkiye'ye yönelik kullandığı argümanlar. Türkiye'nin İngiltere örneğinde olduğu gibi AB Ekonomik Birliği'ne dâhil edilmesi önerisinde bulunan Merz, Türkiye'nin AB'ye daha sıkı bir şekilde bağlanması gerektiğini ifade etmişti.

Türkiye gibi ülkelere tam üye olmadan AB iç pazana katılım imkânı sağlayacak, genişletilmiş bir Avrupa ekonomik bölgesinin hayata geçirilmesinin gerekli olduğunu kay-

deden Merz, Türkiye için uzun vadede AB üyeliği perspektifi bulunmadığını, benzer bir ilişki sistematığının günün birinde Rusya için de geçerli olabileceğini vurgulamıştı. Aslında bu yaklaşım halen Avrupa sağında genel kabul gören bir argüman olarak kullanılıyor. AB'ye alınmayan ancak ticari açıdan AB'ye sıkıca bağlı bir Türkiye isteniyor.

Türkiye NATO üyesi ve AB'nin komşusudur

Laschet, Türkiye'nin AB ve Almanya ile son dönemde yaşadığı siyasi gerilimde, taraflar arası diyalogun devam etmesi yönünde görüş beyan etmiş, Türkiye'nin NATO üyesi ve AB'nin komşusu olduğuna vurgu yapmıştı. Bu yaklaşımı not etmekte yarar var.

Türkiye'de toplumda yaşanan siyasi kutuplaşmanın Almanya'daki gurbetçi nüfusa yansımaması için etkin rol oynayan isimlerin başında gelen Laschet, ülkedeki göçmenler konusundaki olumlu yaklaşımıyla sağ kesimin eleştirilerini üzerine çekiyor.

Türkiye'de hukuk sisteminin gerilediğine, ülkede AK Parti ve Cumhurbaşkanı Erdoğan'a oy vermeyen büyük bir kesimin bulunduğu da dikkat çeken Laschet, Türkiye'nin AB'ye üyelik sürecine son verilmesine de karşı çıkmıştı. Alman kamuoyunda "Merkel söyleyemediklerini Laschet'e söyletiyor" tespiti konuşulur olmuştur.

Merkel'den sonrası

Şansölye Merkel, CDU'nun Bavyera ve Hessen eyaletlerinde büyük oy kaybına uğramasının ardından 2018'de Genel Başkanlık görevine bir daha aday olmayacağını ve 2021

yasama yılı sonunda yapılacak seçimlerde Başbakanlık için de adaylığını koymayacağını açıklamıştı. Merkel, Parti Genel Başkanlığı görevini 7 Aralık 2018'de seçimi kazanan mevcut Savunma Bakanı Annegret Kramp-Karrenbauer'e devretmişti.

Almanya'da Merkel sonrası dönemde ne olacağı aslında tüm dünyanın cevabını aradığı kritik bir soru. Siyaseti bırakacak olan Merkel, mevcut konjonktürde küresel ölçekte lider vasfı taşıyan çok az sayıda siyasetçiden biri. Merkel ılımlı politikalarının yanı sıra dirayetli ve kararlı duruşu ile tanınıyor. Alman disiplininin ödün vermeyen Merkel, enerjisinin büyük bölümünü AB'yi bir arada tutabilmeye harcadı.

İngiltere'nin AB'den ayrılması, popülist ve sağ tandanslı akımların Avrupa genelinde yükselişe geçmesi, yaşanan ekonomik sorunlar ve son olarak pandemi sürecinin yönetilmesi gibi başlıklar AB'yi oldukça sarstı. Merkel sonrası Almanya ve AB'nin bu ve benzeri sorunlarla nasıl başa çıkacağı tam bir muamma.

Peki şimdi ne olacak?

Avrupa'nın lokomotifini oluşturan Almanya'nın yönü ve yönelimleri birçok açıdan önemli. Dünya siyasetini allak bullak eden 'Trump Dönemi'ni Avrupa'nın az hasarla atlatabilmesi kesinlikle Merkel'in başarısı. Biden sonrası dönemde Transatlantik ilişkilerini yeniden eski parlak günlerine oturtmak isteyen AB, buna karşılık daha bağımsız politikalar izlemek istiyor. Rusya ve Çin ile karşılıklı fayda çıkar temelinde ilişki tesisi de buna dâhil. Bu konulara geçen ay temas etmiştik.

Rusya ile Kuzey Akımı-2 pro-

jesini sürdüren Almanya'nın Çin ile işbirliğini artırma eğiliminde olduğu aşikâr. Merkel, tüm bu süreçleri büyük bir maharetle yönetmeyi başardı. Üstelik siyaset acemisi Macron'un her türlü iniş ve çıkışlarına karşın... Bu olguları sıraladığımızda şüphesiz Merkel sonrası dönemde Laschet'ten beklenti büyük olacak. Zira beklenen performansı sergileyememesi durumunda Laschet'li CDU'nun iktidarı kaybetmesi gündeme gelebilir. Bu duruma koşut olarak Avrupa'da dengeler değişebilir ve AB'nin temeli sarsılabilir.

ABD'nin Trump döneminde Kuzey Akım-2'ye yönelik tutumu, baskısı ve yaptırım kartını kullanması Almanya ile ilişkileri gelmişti. Almanya, Biden sonrası dönemde ABD'den yumuşama bekliyor. Nitekim Şansölye Merkel 21 Ocak'ta yaptığı açıklamada, ABD'nin Kuzey Akım-2 boru hattı projesine yönelik yaptırımlarını eleştirmiş, ABD'nin sınır ötesi yaptırımlarının her hâlükârda yersiz bir araç olduğunu vurgulamıştı.

Türkiye'yi ne bekliyor?

Almanya'yı yöneten CDU, Genel Başkanlığa Merkel ekolünü tercih etti. Bu oldukça anlaşılabilir bir durum; Merkel'in parti üzerindeki hâkimiyetini gösteriyor. Almanya, yakın gelecekte de Avrupa'da sağduyunun sesi olmaya devam edecek. Derleyen, toplayan ve açık kapatan rolünü sürdürecektir. Misyonunu tamamlama noktasına gelen ve İngiltere'nin resmi ayrılığı ile güç kaybeden AB'nin, pusulasını kaybetmiş görüntüsü dikkate alındığında, Almanya'da Merkel ekolünün devamı şüphesiz Avrupa'nın yararına...

Merkel döneminde Almanya Türkiye'yi öyle ya da böyle bir şekilde kolladı. Türkiye'nin batıdan uzaklaşmasına, farklı arayışlar içine girmesine izin vermedi. Fransa'nın başını çektiği Türkiye karşıtı bloğun cüretini zorlamasına müsaade etmediği gibi Türkiye ile AB arasındaki krizi diplomasi mahareti ile yönetti. Süreci mart ayına öteleyen Almanya, Türkiye ile ilgili kararın Biden sonrası ABD'nin şekillenecek politikalarını gözeterek belirlemeyi tercih etti. ABD'nin yeni yönetiminden yapılan ilk açıklamalara bakılırsa ülkemizi pek de parlak günler beklemiyor. Sıkıştırılacağı çok açık. Bu nedenle Almanya'nın tutumu ülkemizi yakından ilgilendirecek.

Laschet'li CDU iktidarını sürdürebilir mi bilinmez ama Almanya siyasetinde bir süre daha Merkel çizgisinin devam edeceğini söyleyebiliriz. Laschet'in Genel Başkanlığa seçilmesi Türkiye bakımından rakibi Merz'e oranla elbette olumlu bir sonuç. Ama abartmayalım, Laschet'i Türk dostu olarak yafalamak hayatın olağan akışına aykırı. Bu huyumuzdan kurtulalım artık. Ülkelerin dostu olmaz menfaatleri olur.

Elbette Laschet, Türkiye'ye karşı akliselim ve sağduyulu yaklaşacak, Merkel'in ayak izlerini takip edecektir. Üstelik bu durum Almanya'da yaşayan vatandaşlarımız için de oldukça olumlu. PKK'nın ve Yunan lobisinin ise sonuçtan hoşnut olmadığının altını çizelim. Zira Laschet'in PKK'ya karşı tutumu net, terör örgütü olarak nitelendiriyor. Bekleyelim ve görelim.

Malûmun ilanı

Son kertede, seçimleri kaybe-

den Merz'in tespitlerine kulak kabartmakta yarar var. Esasen malûmun ilanı. Üstelik artık yüksek sesle dillendiriliyor ve Avrupa'da genel kabul görüyor. AB'ye alınmayan ancak ticari açıdan AB'ye sıkıca bağlı bir Türkiye isteniyor. Türkiye'nin İngiltere örneğinde olduğu gibi AB Ekonomik Birliği'ne dâhil edilmesi ve AB'ye daha da sıkı bir şekilde bağlanması isteniyor.

Kıssadan hisse, Türkiye'ye tam üye olmadan AB iç pazarına katılım imkânı sağlayacak, genişletilmiş bir Avrupa ekonomik bölgesinin hayata geçirilmesi kurgulanıyor. Dahası sonraki aşamada benzer bir ilişki sistematığının Rusya için de geçerli olması hayâl ediliyor.

Biz uzun zamandır Türkiye için uzun vadede AB üyeliği perspektifi bulunmadığını -ısrarla- vurguluyoruz. Bizi dinlemeyenler belki Merz'in argümanlarını ciddiye alırlar. Yalın gerçek; Türkiye hiçbir zaman AB'ye üye olamayacak. İngiltere benzeri "imtiyazlı ortaklık" daha olası... Bu teklif önümüze konduğunda İngiltere'nin gösterdiği dirayeti ve ilkeli tutumu gösterebilir miyiz bilinmez, lâkin bu işin sonunda umalım da AB'nin koşulsuz pazarı, esasen müstemlekesi haline gelmeyelim.

¹AB'den resmen ayrılan Britanya, 1 Ocak 2021 itibarıyla AB İç Pazarı ve Gümrük Birliği'nden de çıkmıştı. Aylar süren pazarlıkların ardından Brüksel ve Londra arasında ticaret ve ortaklık anlaşması üzerinde uzlaşmaya varılmış, Anlaşma uyarınca Britanya ile AB arasında mal ticaretinde gümrük ve miktar kısıtlamaları olmaması hususunda mutabakat sağlanmıştı.

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 Besiktas Shipyard we are proud to be the most active ship repair yard of Europe and working with most respectable ship owners and ship managers all around the world.





Türk armatörü değişen düzene ne kadar hazır?

Dünya; gelişen teknoloji, enerji kaynaklarının dengesiz kullanımı ve durdurulamayan küresel iklim değişikliği sebebiyle hızla yeşil enerji kullanımına geçiyor. Dünyanın en büyük enerji, tarım, madencilik ve emtia ticaret şirketlerinden oluşan bir grup da denizcilik endüstrisinin dekarbonizasyon hedeflerine ulaşması adına nakliye faaliyetlerinde karbon emisyonlarını raporlaya-

caklarının taahhüdünü verdi. Sea Cargo Charter adını alan oluşum, spot taşımacılıkta gemilerden her limanda yakıtlarını bildirmelerini ve yıllık sera gazı salınımını raporlamalarını isteyecek. Oluşum, denizcilik faaliyetlerinin benimsenen iklim hedefleriyle uyumlu olup olmadığını nicel olarak değerlendirecek ve açıklayacak. Grubun kurucu şirketleri; Anglo American, ADM, Bunge, Car-

gill Ocean Transportation, COFCO International, Dow, Equinor, Gunvor Group, Klaveness Combination Carriers, Louis Dreyfus Company, Norden, Occidental, Shell, Torvald Klaveness ve Trafigura'dan oluşuyor.

Birçok nakliye şirketi, değişen talepler ve regülasyonlarla şekillenen enerji verimliliği dizayn indeksi sebebiyle filolarını yeşil gemilere dönüştürmeye başlarken,

hurdaya giden gemi sayısında ciddi artışlar gözlemleniyor. Başta Japonya olmak üzere gemi inşa sanayinde faaliyet gösteren ülkelerde daha verimli gemiler için Ar-Ge çalışmalarına ve yeni inşalara başlandı bile.

Bunun yanı sıra scrubber da IMO'nun 2050 yılına kadar karbon salınımlarının büyük oranda azaltılmasına yönelik hedefi nedeniyle yakın zamanda hayatımıza

girmişti, gemiler ve yakıtlar da bu hedef doğrultusunda şekil değiştirmişti.

Yaklaşan duruma karşı ön almak için, deniz ticaret filosuyla dünya nakliyesinde önemli rol oynayan Türkiye'de, "Değişen düzene ilişkin ne tür çalışmalar yürütülüyor?" ve "Türk armatörü konuya ne kadar hazır?" sorularını armatörlerimiz ve klas kuruluşlarına yönelttik.

Cafer Tekkan / Bureau Veritas Türkiye Genel Müdürü

'Birlik, eski gemilerin ligden çıkmasına yol açacaktır'

"Sea Cargo Charter" 2020 yılının ikinci yarısında üyelerini gemi kiralayan küresel şirketlerin oluşturduğu "Global Maritime Forum" derneğinin bir girişimi olarak denizcilik sektöründe "kiracı birliği" şeklinde ortaya çıkmıştır. Bu birliğin iş ilişkisinde olduğu işletmeciler/armatör firmalardan talep ettiği veya edeceği yakıt tüketim bilgileri IMO ve EMSA uygulamaları ile paralel olmakla birlikte, doğrudan bir ticari ilişki sözkonusu olduğunda eksik, yanlış veya uygunsuz bildirimlerin potansiyel iş ilişkisini imkânsız kılma, mevcudu iptal sonucu doğurması sözkonusu olabilir. Bu safhada bu birliğin ne kadar etkin bir şekilde işletmecilere ulaşarak ve nasıl tarafsız bir şekilde tüketim bilgilerini alacağına dair bir yöntem ortaya konmamıştır.

Sistemin düzgün çalıştığını varsaydığımızda, tüketim bilgilerini dolaylı olarak IMO ve EMSA aracılığı ile almak yerine bilgilerin doğrudan birliğe gel-

mesinin, teknik olarak kiracı firmaların karar alım süresini en aza indirmek amacıyla olduğunu düşünebiliriz.

Kiracının doğrudan yakıt tüketim bilgilerine erişimi, yüksek yakıt verimli gemi işleten armatörlere daha fazla iş kazandırırken, daha eski ve verimsiz gemileri işleten firmaların dünya ticaretinde pay sahibi büyük kiracıların liginden tamamen çıkmasına yol açacağı öngörülebilmektedir.

Kısa vadede verimli ve çevreci gemilerin inşa taleplerinin artması, tersanelerin verimli dizaynları daha yüksek fiyat pazarlamasına yol açacağı düşünülmektedir.

Bu yönelim, uzun vadede ise düşük karbon salımlı sevk sistemlerinin geliştirilmesine aktarılabilecek kaynağın artmasına imkân verecektir.

Sea Cargo Charter oluşumuna, deniz nakliyat şirketleri tarafından iletilecek data- ların bayrak devletleri açısından

sorun yaratması sözkonusu olabilir. Tercih edilen ve büyük filoyu sicilinde barındıran bayrak devletleri, gemi ve tonaj kaybı endişesi ile Sea Cargo Charter taleplerine karşı olumsuz bir duruş gösterebilirler. Dolayısı ile armatörler, bayrak devletleri desteği ile bu bilgileri doğrudan Sea Cargo Charter'a vermekten kaçınabilirler ama bir muafiyet elde edilmesinin sözkonusu olmayacağı düşünülmektedir.

Enerji verimliliği dizayn indeksi ve ortalamalara göre yaşlı durumda olan koster filomuzu daha hızlı şekilde ticari faaliyetlerin dışına iterek geri dönüşüme gönderecektir. Bu durum da daha verimli yakıt tüketen, çevreye verdiği zarar göreceli olarak az olan, ağırlıklı olarak yeni inşa edilen gemilerden oluşan bir koster filosuna ulaşmamız sözkonusudur. Bunun gerçekleşmesi için teknik olarak navlunların, genel olarak bugünkü seviyelerinin oldukça üzerine çıkması gerekmektedir.

Dünya filosunun değişmesi/yenilenmesi şartları oluştuğunda Türk armatörlerinin ve yan sanayisi ile birlikte Türk tersanelerinin, mevcut kapasitelerini göz önüne aldığımızda, olumlu olarak etkileneceklerini düşünüyoruz.

Türk bayraklı deniz ticaret filomuzun yeni kural ve standartlara uyumu konusunda dünya ortalamalarında olduğunu düşünüyoruz. Armatörlerimizin kazançlarını filolarına yatırım olarak değerlendirmeleri devam ettikçe, iş yapabilme olanağı da sürecektir.

Yeni inşa edilen ve edilecek gemiler, mevcut kurallar çerçevesinde enerji verimliliği dizayn indeksine uygun tasarlanmaktadır.

Yeni tasarımlarda, minimum deniz ve hava direnci oluşturacak gemi formu-sevk sistemi ilişkisi kurulmalı, hesaplamaları yapılmalı, gerçekleştirilecek model deneyleri ile kanıtlanmalıdır.



Önümüzdeki 30 yıl içerisinde gemi kaynaklı karbon salınımının yüzde 50'den fazla azaltılması hedefi altında ortaya çıkan yeni gemi ihtiyaçları, Türk tersaneleri açısından tarihi bir fırsattır. Tersanelerimiz teknik kabiliyetleri, kapasiteleri ile sınırlı kalmak kaydıyla dünya üzerindeki talebe yanıt verebilecektir. Buna mukabil, bu talebe hazırlık olarak proje finansman kredisi, teminat ve diğer bürokratik sorunların/zorlukların aşılması/çözülmesi gerekmektedir.

Yeşil enerji diye tabir edilen

yakıtlar, karbon izi düşük, çok düşük veya sıfır olan enerji kaynaklarıdır. Gemilerde sevk ve güç üretim sistemlerinin bu yakıtlara uygun tasarlanması/seçilmesi ve yerleştirilmesi yapımcı tersane sorumluluğunda ve klas

kuruluşları gözetimi altındadır. Klaslama kuruluşları; LPG, LNG, metanol, amonyak, nükleer ve hidrojen yakıtlı sevk sistemlerinin üretilmesine ve kullanımına geliştirdikleri kurallar ile katkıda bulunmaktadır.

Her farklı yakıt türü için yapılan araştırmalar sonucu, tüm riskleri dikkate alan bir tasarıma imkân veren teknik kurallar hazırlanmıştır. Seçilen yakıt türünün getirdiği ilave ve yüksek dereceli tehlikelere karşı klaslar

kendi bünyelerinde, tüm tarafların katılımı ile muhtelif risk analizleri yapmakta ve sonucunda getirilen önlemleri sistemlerin onayında dikkate almaktadırlar. Kural geliştirme ve risk değerlendirme hizmetlerinin ötesinde,

Bureau Veritas merkez yönetimi, sıfır karbon salımlı dünya ve sürdürülebilir bir çevre hedefine erişime doğrudan katkıda bulunmak için 12 Ocak 2021 tarihinde uluslararası Hidrojen Konseyi'ne katılmıştır.

Gönc Beyli / Beykim Yönetim Kurulu Başkan Yardımcısı

'Ham verilerin özel şirketler tarafından işlenmesinin neden gerektiği sorgulanmalı'

Sea Cargo Charter oluşumunu Türkçe'ye "Deniz Yüklerinin Kiralaması" olarak tercüme etsek sanıyorum çok yanlış olmaz. Oluşum internet sitesinde de ilan edildiği üzere deniz taşımacılığında dökme yüklerin deniz yolu ile taşınmasında oluşan sera gazlarının gemi kiralaan kiracılar tarafından ele alınması esasına dayanıyor. Bu sistem içerisinde dahil olan kiracılar 4 aşamalı bir oluşumu da kabul etmiş oluyorlar. Açıkçası bu noktaya kadar söylenen her şey çevre ve soluduğumuz atmosfer odağında olduğundan bir armatör bakış açısıyla da desteklemekten başka bir seçenek düşünemeyiz. Bunu söylemek ile beraber bu oluşumun kiracıların bir araya gelerek oluşturdu ticari bir oluşum olduğunu da unutmamak lazım. "IMO ve EMSA uygulamaları varken kiracılar neden bu birleşimi gerçekleştirmişler?" bu sorunun cevabı da aynı site de denizcilikteki sera gazlarının azaltılması hedeflerinde kiracıların rolü ve bu hedefleri gerçekleştirmede, kiracıların üzerlerine düşen sorumluluk ve rol olarak verilmiş. Kiracılar tarafından oluşturulan bu birliktelik gemilerin yakıt tüketim verilerini kendileri toplayıp yorumladıklarından iş biraz çetrefilli bir duruma dönüşüyor. Çünkü hem IMO hem de EMSA, sefer bazında ve ortalama olarak verileri yayınlıyor ve bu veriler istenildiği şekilde görülebiliyor yani halka da açık -ancak ham verileri kimseye verilmiyor- dolayısı ile kiracıların girişimi her ne kadar iyi niyetli de olsa hukuksal ve teknik bazı problemleri beraberinde getiriyor

Verilerin doğru şekilde kullanılması denizciliğin ilerlemesi yönündeki bir parametreyi daha sağlayacak demek sanırım yanlış olmaz. Bunu biraz daha açacak olursak, herhangi bir yükün dökme olarak taşınırken en uygun tonaj ve navlun parametrelerinin yanına bir de aynı yükün taşınmasındaki atmosfere salınan sera gazları bilgisi eklenecek ve yorumlanacak gibi duruyor. Bu her ne kadar direkt olarak armatöre etki etmeyecekse de verilerin uzun vadede yorumlanması ile kiracılar aynı hattonaj optimizasyonunu daha farklı tonajlar üzerinde kullanıla-

bilirler (mesela 5 bin yerine 8 bin ton gibi).

Bu verilerin sahibi özel olarak pek tabii ki geminin sahibi olan ve işletmeyi yapan armatör firmadır ancak neticede bu firma da bir ülkeye kayıtlı ve o ülke altında faaliyet gösteriyor. Eğer ki bu Türk bayraklı bir gemi ise bu geminin yaktığı yakıt ve atmosfere bıraktığı gazları Türkiye Cumhuriyeti'nin sorumluluğu -kota- altında mı değerlendirmek gerekir? Biliyorsunuz gündemde olan sera gazlarının sınırlandırılmalarını ve ülkelerin belli bir kota dâhilinde hareket etmelerini ve hedefleri gerçekleştirmelerini göz önüne alırsanız işin ne kadar ince noktalara ulaşabileceğini değerlendirirsiniz. Bugün karayolu ile yapılan taşımacılıkta Avrupa'daki transit konumdaki bazı ülkeler bu transit taşımacılığın ülkelere olan artısını/eksisini ve çevresel boyutlarını tartıştıkları bir ortamda bu şekildeki özel bir girişimin başlattığı bir uygulamanın ilgili ülke ve onun bayrağı altında faaliyet gösteren filo açısından sonuçlarını öngörmek çok zor. Bence her durumda armatörlerin beraber hareket ederek bu konulara uzak kalmaması, bilakis içinde olarak süreci yönetici ve yönlendirici konumda olmaları lazım.

Koster filomuz belli bir yaşın üzerinde olduğundan yeni gelen tüm uygulamalar gibi bu uygulamadan da olumsuz etkilenecektir. Ancak bu, koster filosuna özel bir durum değil. Halihazırda ticaret yapan tüm gemiler yeni bir kural çıktığı zaman (balast suyu, IMO standartları, vb...) o kurala uyum göstermeleri gerektiğinden kat etmeleri gereken yol daha fazla oluyor. Değişen trend için yapılması gerekli tek çözüm daha verimli ve yeni kurallara uygun gemiler üretmek ve bu gemiler ile ticarete devam etmek.

Bu oluşumu tekel olarak tarif etmek doğru olmayabilir çünkü internet sitesindeki bilgilendirmeye baktığımızda bu, atmosfere yayılan sera gazlarının azaltılması için yapılan bir girişim. Veri paylaşımında bulunulması için bir zorlama var ancak zaten halihazırda bu veriler IMO ve EMSA gibi yapılar ile paylaşılırken ve oradan da alınabilirken neden aynı bir girişime gerek olduğu konusunda akıllarda bazı soru-

işaretleri doğuyor. Kaldı ki girişim sadece dökme yük ve 5,000 GT üzeri gemiler için geçerli, yani diğer segmentlerde deniz taşımacılığı yapan konteyner, ro-ro, vs... gibi gemiler bu girişimin dışında görünüyor. Hâlbuki tüm segmentlerde faaliyet gösteren gemiler gerek IMO gerekse EMSA'ya bu verileri veriyor, dolayısı ile burada bir ikilik doğuyor veya sınırlı bir ölçümleme ortaya çıkıyor. Bu konuda uluslararası hukukta armatörü direkt koruyan bir madde olduğunu sanmıyorum ancak sadece bu verinin kime ait olduğunun kontrollü paylaşılması için koruma

geliştirilmesine olanak sağlayabilir. Ancak Türk bayraklı gemiler de dâhil olmak üzere bütün gemiler klaslar vasıtası ile gerek IMO gerek EMSA'ya bu bilgileri veriyor ve bunların sonuçlarını ortalama olarak paylaşıyor. Dolayısı ile ham verilerin neden özel şirketler tarafından işlenmesinin gerekliliğini sorgulamak lazım.

Gemi inşa mühendisliğine ilk girdiğimizde bir hocamızın söylediği şu sözü hatırlarım hep, "Gemiler içinde çalışacaklar ve taşıyacakları yüke göre dizayn edilirler." Bu söz ana hatları ile sabit kalmak ile beraber yeni



çıkan IMO kuralları ve yönetmelikler ile son dönemde yanına bir sürü parametre daha eklenmeye başlandı.

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.
Evlia Çelebi Mh. Genç Osman Cd. Tuzla Gemiciiler Sanayi Sitesi A Blok No:21
34944 Tuzla-İstanbul-Turkey T: +90 216 446 83 38 F: +90 216 446 83 40 www.tamayshipping.com

Kaptan Haluk Buzluk / Elkenz Maritime Genel Müdürü

'Türk armatörünün yenilenen kurallar karşısında mevcut filosuyla faaliyeti zor'

Kiracıların mevcut uygulamalara ilave olarak küresel iklim değişimi ve karbon salınımının kontrolüne dair bir girişimde bulunmaları anlaşılabilir, zira küresel deniz ticareti bahsedilen kiracıların ticari faaliyetleri sonucu ortaya çıkmakta ve deniz taşımacılığının iklime ve karbondioksit salınımına yapacağı menfi etkinin ana sebebinin bu şirketlerin yürüttüğü ticari faaliyetler olmaktadır. Sonuç olarak bu girişim bir anlamda ticari faaliyetlerini sürdürülürken, iklim değişimi ve karbon salınımının da dikkate alınacağı değerlendirilebilir.

İstenilen dataların ya da bu data sonucu yapılacak analizlerin kısa dönemde bir etkisi olacağını düşün-

müyoruz ancak uzun dönemde ticaretin çevre dostu gemilere doğru yönelmesini ve bu nedenle armatörlerin faaliyetlerine devam edebilmek için yeni yatırımlara ihtiyaç duyacağını düşünüyoruz.

Devletlerin küresel iklim değişimi ve karbon salınımı için tedbir alınmasına yönelik yaptığı anlaşmaları ve taahhütleri biliyoruz ancak kimi devletlerin bundan ne oranda etkileneceğine ilişkin yapacağı farklı değerlendirmeler ve muafiyet girişimleri olabilir.

Enerji verimliliği dizaynı ya da çevre dostu olarak bilinen gemiler yakın gelecekte çoğalarak Akdeniz Bölgesi'nde de talep görmeye başlayacak-

tır. Türk armatörlerinin de bu talebe göre filolarını yenilemesi gerekeceğini düşünüyoruz ancak bu konunun mevcut piyasa şartları ve finans imkânları ile ne ölçüde uygulanabileceğini öngörmemiz mümkün değil.

Sea Cargo Charter oluşumunun bu talebinin hukuki bir yaptırım olacağını düşünmüyoruz ancak kiracılar taleplerini karşılamayan gemileri portföy dışına itebilir. Bu durumu piyasa koşulları ve dünya ticaretindeki gelişmelerin belirleyeceğini düşünüyoruz.

Geleceği düşündüğümüzde Türk armatörlerin her gün yenilenen kurallara göre mevcut filosu ile faaliyetlerine devam etmeleri olduk-

ça güç olacaktır. Bu nedenle hem armatörlerimizin hem de stratejik bir sektör olması nedeniyle devletimizin yakında beklenen yeni kurallara ve yeni şartlara uyum gösterecek şekilde bir planlama yaparak geleceğe şimdiden hazırlık yapılması gerektiğini düşünüyoruz. Koster filosunun yenilenmesi konusunda samimi girişimlerin yapıldığına inanıyoruz ancak projenin gerçekleşmesi için gerek piyasadaki ve gerekse finans koşullarındaki ortamın uygun olması gerekiyor, bu nedenle projenin hayata geçmesi için gereken şartların dikkate alınarak gerçekleştirme ihtimalinin değerlendirilmesi daha uygun olacaktır. Bu günkü şartlara bakılırsa



gerçekleşme ihtimali oldukça düşüktür. Enerji verimliliği konusu, Koster Filosunu Yenileme Projesi'nde mutlaka dikkate alınmalı ve projeler buna göre tasarlanmalıdır.

Kaptan Levent Akson / Lodestar Denizcilik Kurucusu

'Gemiler ve armatörler olmasa siz bir hiçsiniz..!'

Tarih 22 Eylül 2019

"İnsanlar ıstırap çekiyor, insanlar ölüyor, koca koca ekosistemler çöküyor; bir kitlesel yok oluşun eşliğindeyiz ve sizin tek konuştuğunuz şey para puldan, sonsuz ekonomik büyüme masallarından ibaret! Bu ne cüret.

Bizi yüz üstü bırakıyorsunuz. Ama gençler sizin ihanetinizi görmeye başladı artık. Bütün gelecek kuşakların gözleri sizin üzerinizde. Ve eğer bizi yüzüstü bırakma yolunu seçecek olursanız, ben de diyorum ki, sizi asla bağışlamayacağız. Bundan kaçıp kurtulmanıza izin vermeyeceğiz. Çizgiyi çizdiğimiz yer işte tam burası. Dünya uyanıyor ve ister beğenin ister beğenmeyin değişim geliyor.

Teşekkür ederim."

Aspergerli, 16 yaşındaki İsveç'li Greta'nın İklim Krizi Zirvesi'nde Birleşmiş Milletler Genel Kurulu'nda dünya liderlerine yaptığı herkesi sarsan bu konuşmaya, eski televizyon yıldızı, daimi yalancı, milyarder mirasçısı, iklim reddiyecisi ve bir de dönemin ABD Başkanı Donald Trump da kendi twitter hesabından "Parlak bir geleceğe umutla bakan, çok mutlu bir genç kıza benziyor. Bunu görmek öyle güzel ki" bayağılığında bir paylaşımında bulunarak Greta ile sözüm ona dalga geçti.

Greta cevap verme tenezzülünde bulunmadı ve milyonlarca takipçisi olan Twitter hesabındaki özgeçmiş bölümünde yer alan "Aspergerli 16 yaşında iklim ve çevre aktivisti" cümlesini; "Parlak bir geleceğe umutla bakan, çok mutlu genç kız (Aspergerli ve kopyacı Greta)" olarak değiştirdi.

Aynı hafta Newsweek dergisinde "Hür dünyanın gerçek lideri Donald Trump değil, Greta Thunberg'dir" başlıklı bir siyasi analiz yayımlandı. Analizde "dünyada siyasal güç merkezi artık dramatik bir şekilde ve derinlemesine değişti. Hür dünyanın lideri bir zamanlar Oval Ofis'te otururdu. Şimdiyse etrafı binlerce akranyla çevrili, eylem talep eden, bu gezegeni hem kendi kuşağı hem de gelecek kuşaklar

için korumak için savaştan biri var artık sokaklarda" görüşüne yer verildi.

Konumuz her ne kadar "Sea Cargo Charter" ismi altında birleşen, dünyanın en güçlü gemi taşıtanlarının (kiracıların) kiralama sözleşmelerine koyacakları koşul (clause) ile gemi kaynaklı sera gazı emisyonunu sınırlandırmak gayreti olsa da Greta'nın dünya halkları adına haykırışını duymadan, anlamadan konuya girmek doğru bir yaklaşım olmazdı.

Greta'nın dediği gibi, "Evimiz yanıyor gibi hareket etmenizi istiyorum. Çünkü yanıyor."

Evimiz neden yanıyor?

Gezegene neden ısınıyor?

İklim değişikliği hakkındaki özet bilgi ve kurallara gelince; bunlar, hepimizin bildiği ve aynı zamanda nedenellik arayışlarımızın da basit cevapları olacaktır;

Kural 1- İçeriğinde karbon bulunan kömür, petrol ve doğalgaz yandığı zaman karbondioksit oluşur, ("Yanma" dediğimiz olay, karbonun oksijenle birleşerek karbondioksit oluşturmasıdır),

Kural 2- Karbondioksit en kuvvetli sera gazıdır ve atmosferdeki sera gazlarının yüzde 70'ini oluşturur,

Kural 3- Sera gazları yüzde 70 karbondioksit, yüzde 20 metan ve yüzde 10 diazot monoksit (N₂O) gazlarından oluşur,

Kural 4 - İki atomlu gazlar (oksijen O₂ ve azot N₂) yeryüzünden yansıyan uzun dalga boylu ışınları (kırmızı ötesi) geçirmek, üç atomlu ve daha fazla atomlu gazların ise (karbondioksit CO₂, metan CH₄ ve diazot monoksit N₂O) uzun dalga boylu ışınları tutmak gibi bir özelliği vardır.

İyi ki de vardır; atmosferimizde karbondioksit gazı olmasa idi dünyanın ortalama sıcaklığı -18 derece olacaktır. Bugün yer küremizin ortalama sıcaklığı +16°C derecedir, yani karbondioksit yer küreyi + 34°C derece ısıtmış ve bu gezegende yaşamımızı

sağlamıştır.

İnsanlar, 18 bin yıl önce yani "Holosen Çağ"ın başlaması ile mağaralardan çıktılar ve karada yaşamaya başladılar. Mağaradan çıkılmalarının nedeni iklimin değişmemesiydi.

Tarlayı ne zaman süreceğine, ne zaman ekeceğine, ne zaman sulayacağına yıldızlara bakarak, yani senenin hangi dönemi olduğunu hesaplayarak karar veriyordu. Bu dönemlerde bir seneden bir sonraki seneye büyük bir değişim göstermediğinden şimdiki medeniyetimiz kurulabilirdi. Aksi olacak olsa bizler hâlâ küçük guruplar halinde mağaralarda yaşıyor olacaktık.

Biz buna "sürdürülebilir iklim" diyoruz

18'inci yüzyılın başında Thomas Newcomen'in buhar makinesini bulması, 1765 yılında da James Watt'ın buhar makinesini sanayide kullanacak biçimde çevirmesi ve Nikolos Otto'nun ilk içten yanmalı motor fabrikasını kurması ile kömür ve petrol insan yaşamına girmeye başlamıştır.

İşte, o tarihlerde atmosferimizdeki karbondioksit oranı milyonda 280 parçacık idi.

Günümüzde bu oran milyonda 420 parçacığa kadar gelmiş, dünyamızda ortalama sıcaklık karbondioksit artımına paralel olarak yaklaşık 1,2°C derece artmıştır.

Bilim insanları, yerküremizin ortalama sıcaklık artımını 2°C derece ile sınırlandırılmasını, bu yapılamadığı zaman ise dünyayı küresel iklim değişikliğine bağlı olarak büyük felaketlerin beklediğini çeşitli modellemeler ile yıllardır dile getirmekte ancak politikacıların olumlu yaklaşımı göremektedirler.

Evet, dünyamız ısınıyor ve bu küresel iklim değişikliğinden ve sonucunda oluşacak felaketlerden hepimiz sorumluyuz ve Sea Cargo Charter bu sorumluluğu yerine getirmek üzere oluşmuştur. Kocaman bir "aferin"!

Geçen yıl, 50 bin ticari gemi tam 11,5 milyar ton kuru, sıvı yük ve konteyner taşımacılığı yaptı yerküremizin deniz ve okyanuslarında, hem de tüm dünyayı saran pandemi döneminde.

Gemiler ile ilgili bu dönemde diğer bir saptama da pandemi boyunca küresel üretimin tek durmayan iş kolunun deniz taşımacılığı olduğu... Büyük gurur.

Yine bu dönemde gemi kaynaklı karbondioksit emisyonu ise 820 milyon ton, başka bir deyişle 2020 yılında insan kaynaklı karbondioksit emisyonunun yüzde ikisi oldu.

Ben buna "tecavüz çağında masumiyet" diyorum ancak elbette bu düşük yüzde, gemileri sera gazı salınımında tamamen masum kılmaz. Şöyle de söyleyebiliriz; yüz kurşunla katledilen dünyamızın iki kurşunu gemilerden gelmiştir.

Gelelim Sea Cargo Charter'in amacına; denizcilik sektöründe gemi kaynaklı sera gazı emisyonuna sorumluluk taşıyan taşıtanların (kiracıların) 5,000 groston üzeri kiralanan kuru yük gemilerinin Uluslararası Denizcilik Örgütü'nün (IMO) politikaları ile paralel 2050 yılında en az yüzde elli oranında sera gazı emisyonlarının azaltılması. Yapabilirler mi? Evet yaparlar. Hukuki hiçbir engel yok. Nasıl mı? Geliştirmiş oldukları koşulu (clause) kira sözleşmesi içine koyarak. İyi bir navlun ya da kira beklentisi olan armatör bu koşulu kabul edecektir. Armatör elbette bu maddeyi kabul etmek zorunda değildir, bu durumda da gemisini bağlayamaz.

Sistem nasıl çalışacaktır?

Sea Cargo Charter oluşumunun internet sayfasında şunlar yazmaktadır; "Uluslararası deniz taşımacılığının karbonsuzlaştırılmasını teşvik etmek, kiralama faaliyetlerini sorumlu çevresel davranışla uyumlu hale getirmek için küresel bir çerçeve sağlar. Denizcilik sektöründe sorumlu bir gemi kiralayıcı olmanın ne anlama geldiğine dair bir ölçüt belirler ve bunu nasıl



başaracağımıza dair eyleme geçirebilir rehberlik sağlar."

Oluşum incelendiğinde, her imzacı taşıtan (kiracı) gemi kategorisi iklim uyum puanı ve kiralama faaliyetleri toplam yıllık faaliyet uyum planı oluşturacaklardır.

Buraya kadar her şey güzel...

Peki uygulama nasıl olacak?

Yaptırım ne olacak?

Bunları süreç içerisinde göreceğiz.

Burada, ömrünün 48 yılını gemi işletmeciliğine vermiş biri olarak iki sorum olacak bu kuruluşa;

1) Armatörlerin sırtından yıllarca servet kazanan, bir geminin kiralama sürecinde birbirlerinin gözlerini oyan imzacı şirketler emisyon paylaşımı konusunda birbirlerine karşı ne kadar dürüst olabilirler?

2) Dünyada en verimli taşıma, deniz taşımacılığıdır. 2020 yılında deniz yolu ile 11,5 milyar ton yük taşıyan dünya ticaret gemileri, karbondioksit emisyonu hesaplamasında, milyon ton-mil esası 14 ton karbondioksit emisyonu ile rakiplerine ciddi bir fark atıyor. Bu değer demiryolunda 16/190 ton, karayolunda 128/290 ton ve havayolunda 700/2900 ton aralığındadır.

Gemi emisyonlarında en baş ağırtan konu yanma sonucu karbondioksit dışında oluşan kükürt oksit, azot oksit ve parçacık maddeler idi ki bunlar da 2020 yılı başından itibaren düşük kükürtlü petrol, scrubber kullanımı ile neredeyse sıfırlandı.

Demem o ki; gemiler ve deniz

taşımacılığı verimliliği sera gazı salınımı olarak yerküremizin en masum taşıtlarıdır.

Şimdi, dünya armatörlerine, 'gelin bu yüzde iki sera gazı emisyonunu 2050 yılına kadar yarıya düşürün' diyorsunuz.

Şimdi demezler mi: Daha uygun

bir yakıt var da biz mi kullanmıyoruz?

Beyler, her şeyi armatörden bekleyen dünya emperyalist tekelleri, See Cargo Charter adı altında birleşene kadar, kazançlarınızdan gemi kaynaklı sera gazı emisyonunu azaltmak üzere bir araştırma fonu kuramaz mıydınız?

Bu fon ile yenilenebilir enerjinin gemilerde nasıl kullanılacağını araştıramaz mıydınız?

Şu an fosil yakıtlar dışında seçeneği olmayan armatör bir de bunu nasıl yarıya düşürecek?

Öyle ya, gemi kaynaklı kükürt emisyonu düzenlemesi ile scrubber

montajlarına milyonlarca dolar harcayan, düşük kükürtlü yakıtı pahalıya alıp farkını yük sahibinden, kiracıdan alamayan armatör nasıl bir seçenek bulacaktır gemisini hareket ettirebilmek için?

Yoksa, bu oluşumunuz timsah göz yaşları mı Sea Cargo Charter? Elimiz-

den kayıp giden, evrendeki yaşanabilecek tek gezegenin mahvolmasına?

Ne olacak yaşlı gemilerin durumu? Deniz ticaretinden çekilecekler mi?

Vurun abalya ve unutmayın ki gemiler ve armatörler olmasa siz bir hiçsiniz...

Kaptan Nadir Özsoy / Derin Denizcilik Genel Müdürü

'STK'lar birlikte hareket etmeli ve doğru vizyon ortaya konmalıdır'

Denizcilik sektöründe bilindiği üzere, büyük sermaye sahipleri ile kural koyucular her zaman birlikte hareket etmektedir. Bu hususta EMSA ve IMO raporlamalarını yeterli bulmayan sermaye sahiplerinin kendi oluşumlarını kurduklarını düşünmekteyim.

Sonuçta IMO ve EMSA olayın teorik yönünü düşünmektedir. Ancak Sea Cargo Charter oluşumu, tamamen pratikte bu sistemin getirisi nedir diye cevap aramaktadır.

Şayet veriler armatör ile paylaşılrsa kendi gemisinin yakıt/performans değerlendirmesini rahatlıkla yapabilir, orta ve uzun vadede buna uygun filo pozisyonu alabilir. Ayrıca fayda/maliyet hesapları yapılarak yeni işletme

vizyonu oluşturulabilir.

Ham verilerin paylaşılmasının ülke/bayrak açısından bir sorun teşkil edeceğini düşünmüyorum. Filosu geniş olan bayraklarda, bu denli toplu bir hareket gerçekleşirse büyük kiracıların bunu göz ardı etmeyeceğini/edemeyeceğini düşünüyorum.

Biz, Derin Gemi Acenteliği ailesi olarak filomuzu mümkün olduğunca genç ve enerji verimliliği yüksek gemilere doğru kaydırma eğilimindeyiz.

Ancak global krizin getirmiş olduğu ağır ekonomik şartlar yeni yatırımların önünü tamamen kapatmaktadır. Dolayısı ile bu piyasa şartları altında navlun fiyatlarının bu kadar düşük olması, yapılacak yatırımın ve konu-

lan vizyonun geri dönüşünü çok zor kılmaktadır. Biz şirket olarak pozisyonumuzu koruyup şartların daha iyi olmasını bekliyoruz.

Bu sivil inisiyatifin birleşimi karşısında Türkiye'deki denizcilik STK'ları birlikte hareket etmeli ve doğru vizyon ortaya konmalıdır. Sea Cargo Charter oluşumunun şu an için tekel olduğunu düşünmüyorum ancak ilerleyen dönemde oluşumun üreteceği çıktılar, kiracıların gemi seçimini etkileyebilir.

Spot piyasa arz/talep eğrisi son aylarda armatör yararına değişim göstermekte ancak koster filosunun yenilenememesi halinde ufak tonajlar, parsiyel kargo olarak taşıyıp görece daha büyük tonajlı gemiler ile taşınmaya

zorlanacaktır. Bu da ileride koster taşımacılığının negatif yönde etkilenmesi ve yeni bir ara tonaja evrilmesine sebep olabilir.

Uzun zamandır Deniz Ticaret Odamız ve KOSDER tarafından koster filosunun yenilenmesi durumunun değerlendirildiği bir gerçek. Somut adımların atulmasını heyecan ile bekliyorum. Ancak özellikle devletin katkısı olmadan yeni bir hamle olamayacağı çok açıktır. Bu konu tamamen devletin doğru proje desteği ile çözülebilir.

Koster filosunun yenilenmesi, yeni tip makinaların daha az yakıt ve daha çevreci olmasını getirecektir. Uzun dönem içerisinde fayda/maliyet olarak daha çok katkı sağlayacağını



düşünüyorum. Türk gemi inşa sanayisininse geçmişten gelen potansiyeli ile her türlü üretim potansiyelini karşılayabilecek durumda olduğuna inanıyorum.

Serdar Atukeren / ClassNK Yeni İnşa ve İş Geliştirme Müdürü

'Armatörlerimiz ivedilikle kısa ve orta vadeli planlarını gözden geçirmelidirler'

Öncelikle konuyu iklim değişikliği ve küresel ısınmayı önlemek adına yapılan bir eylem olarak algılamamızın doğru bir başlangıç olacağını düşünüyorum. Nitekim dünya üzerindeki greenhouse gas (GHG) salınımlarının artış hızı değerlendirildiğinde, önümüzdeki çeyrekte dünyayı pek de iyi bir senaryo beklemiyor. IMO ve EMSA denizcilik kökenli GHG salınımı için belirli düzenlemeleri yürürlüğe soktu ve hatta açıklanan strateji planı ve hedeflere göre de bu düzenlemeler daha zorlayıcı olacak. IMO ve EMSA'nın yaptığı bu çalışmalara paralel olarak bazı kuruluşların da GHG ölçümü üzerinden değerlendirmeler yaptığını ve gemileri

sınıflandırdığını görüyoruz. Örnek olarak bazı limanlar, bazı bayrak devletleri, RightShip gibi kuruluşlar kendi istatistikleri doğrultusunda daha yeşil gemileri teşvik eder durumdadır. Sea Cargo Charter da bu tarz oluşumlara bir örnek ve kendi kontrolünde olan (veya olmasını düşündükleri) ticareti şekillendirirken daha yeşil gemiler ile ilerlemek istiyorlar şeklinde yorumlayabiliriz. Tabii ki bu kuruluşların yaptırımları IMO ve EMSA gibi zorunlu olmasa da ticari açıdan belli bir yönlendirme içerdiği doğrudur. Ancak bu onların kendi seçimi ve düzenlemesidir.

Emisyon bilgileri, aslında ticari bir bilgi niteliğindedir desek pek yan-

lış olmaz. Nitekim IMO ve EMSA'da bu bilgilerin açık bir şekilde paylaşılıp paylaşılmaması konusunda farklı tutum sergiliyorlar. Ulusal denizcilik politikaları olan ülkeler dışında, çoğu ülke için denizcilik armatör özelinde ve bireysel olarak icra ediliyor. Bu sebeple, ilk bakışta armatörün bu bilgileri başka (özel) bir kurumla paylaşmasının, armatörü bağlayacağını düşünüyorum. Çünkü IMO ve EMSA zaten talep ettiği benzer bilgileri, kendi havuzlarında topluyor. Bilindiği kadarıyla, armatörlerin bu tarz sivil girişimler karşısında bir birlikteliği yok ve bu tip bir armatör birleşiminin pratikte pek kolay gerçekleşmeyeceği aşıkır.

Konuyu çevre duyarlılığı olarak isimlendirmek en doğrusu. Bu girişimler, 21'inci yüzyılın ortasına gelmeden beklenen küresel ısınma değerlerini kontrol altına almak için ortaya atılmış ve düzenlenmiş kurallar baz alınarak yapılıyor. Bu sebeple, işin merkezinde yatan amaç kıymetli ve önemli. Bu esnada, bu tarz ölçümler birileri tarafından dayatma usulü ile manipüle edilebilir mi, bunu hep beraber göreceğiz. IMO ve EMSA gibi organizasyonlar, havuzlarında biriken bu dataları mutlaka çevre yönetiminin iyileşmesi adına kullanacaklardır ve neticesinde birçok denizcilik firması da bundan negatif yönde etkilenecektir. Ancak



özel/sivil kurumların da GHG ölçümlemesini bir enstrüman olarak kullanıp kullanmayacağını ilerleyen günlerde hep beraber göreceğiz.



EARTH PIECES GETTING CLOSER



ARES 30 CF

Antalya Free Zone, Antalya 07070 Turkey T +90 242 261 61 61





www.ares.global

Enerji verimliliği dizayn indeksi zaten 01 Ocak 2013 yılı sonrası kontratı yapılmış yeni inşa gemiler için yürürlükte. En son Kasım 2020'de yapılan IMO MEPC Toplantısı'nda mevcut gemilerde de benzer bir uygulama hazırlığı yapıldığı ve büyük ihtimalle de 1 Ocak 2023'ten sonra yürürlüğe girmesi planlanan yeni kurallar açıklandı. Artık 400 GT üzerindeki gemilerde de (DWT ve tipine bağlı olarak) enerji verimliliği mevcut gemi indeksi adı verilen bir parametreye uygulamaya girecek. Bu sadece Akdeniz'de çalışan Türk filosu için değil, dünyadaki tüm gemiler için önemli bir değişiklik ve kriter haline gelecek ve hatta tüm dünya denizciliğinin istikametini değiştirecek güçte bir kural olarak değerlendirilebilir.

IMO 3 aşamalı çizdiği stratejik hedeflerinde, 2050 yılına kadar GHG değerlerinin yüzde 50 olarak (2008 değerleri referans alınarak) düşürülmesini istiyor. Bu da tüm denizcilik dünyasını, daha yeşil gemilere, yani daha verimli gemiler, daha verimli gemi operasyonu ve hatta fosil kökenli yakıtlar yerine alternatif yakıtların kullanılmasına yöneltecektir. Dünyadaki yeni gemi inşasında yakın zamanda ciddi hareketlenmeler olması muhtemeldir. Önemli olan Türkiye'nin ve Türk filosunun bu önemli gelişmeler esnasında alacağı pozisyonudur. Amatörlerimiz ivedilikle bu konu üzerine eğilmeli, kendi filo ve operasyon karakterlerini değerlendirmeli ve yakın gelecek için kısa ve orta vadeli planlarını biran önce göz-

den geçirmelidirler. Aksi takdirde şu an kontrol altında bulundukları ticaretin önemli şekilde etkilenmesi muhtemeldir.

Öncelikle şunu söylemek gerekir ki bu tip verimlilik indeksleri artık yürürlükteyse, yapılan tüm gemiler de buna uygun olarak imâl edilmek zorunda. Geminin yapıldığı yer Türkiye olsun veya olmasın, bu yeni gemiler zaten bu kurallara uygun şekilde sertifikalandırılacaktır. 2000'li yılların başından beri özellikle Japonya, Norveç, Kore gibi ülkeler daha verimli gemiler üretebilmek adına birçok Ar-Ge çalışması yaptı ve hatta neticelendirdi. Gerek tekne formlarında gerekse makine sistemlerinde birçok iyileştirmeler yaptılar ve bu önümüzdeki yıllarda da devam edecektir.

Gemilerde yaşanacak bu değişim Türk tersaneleri açısından fırsat olarak değerlendirilebilir. Ancak tabii ki bu konularda Türk tersaneleri de Ar-Ge yapmalı ve sonuçları ürünlerine yansıtmalıdır. Yalnız önemli bir husus var ki gelişmiş denizcilik sanayileri olan ülkelerde, bu tarz Ar-Ge çalışmaları genellikle milli projeler üzerinden yapılıyor. Devlet, üniversiteler, ulusal ekipman üreticileri, tersaneler ve hatta o ülkedeki ulusal klas kuruluşlarının ortak çalışması neticesinde önemli projelere imza atılıyor. Bu model Türkiye'de de uygulanmalı; sanayi, devlet ve üniversiteler bir arada çalışmalıdır. Aksi takdirde, bu yüksek maliyetli Ar-Ge çalışmalarının sadece tersane özelinde yapılabilmesi pratikte mümkün

olmayabilir.

Çevre kirliliği ile ilgili kural ve düzenlemeler aslen bayrak devletlerinin sorumluluğunda olan idari kurallardır. Klas kuruluşları ise bu kuralların uygulamalarını bayrak devletleri adına 'Yetkilendirilmiş Kuruluş' sıfatıyla yapmaktadır. Netice olarak, daha yeşil gemi dediğimiz zaman denizi ve havayı daha az kirleten gemilerden bahsediyoruz. IMO'nun yıllardır uygulamada olan deniz ve hava kirliliği kurallarına ilaveten, son yıllarda Balast Suyu Yönetim Sistemleri, NOx salınımını düzenleyen Tier sistemi, SOx salınımını düzenleyen ve 2020'den itibaren hayatımıza giren düşük sülfürlü yakıt kullanımı, GHG düzenlemeleri (EEDI, EEXI, SEEMP) gibi kuralları sıralayabiliriz.



Seyfettin Tatlı / ABS Türkiye & Hazar Bölgesi Direktörü

'Eski gemilerinin çoğu, makine gücü sınırlarını azaltmak zorunda kalabilirler'

EEDI (Energy Efficiency Existing Ship Index- Enerji Verimliliği Mevcut Gemi Endeksi) yeni gemi inşa projeleri için gündemini genişleterek önem kazanmaya devam ederken, buna paralel olarak, IMO son zamanlarda mevcut gemiler için verimlilik iyileştirme ihtiyacını ele alarak ISWG-GHG içindeki mevcut gemilerin enerji verimliliği endeksi, EEXI dâhil bir dizi yeni teklifi gözden geçiriyor. EEXI, bu konunun dışında kalan gemilerin operasyonları ve ticari sürekliliğini zorlayabilir. Bu sebepten dolayı, gemi işletmecileri için bireysel enerji verimliliği teknolojileri, olası motor gücü sınırlaması ve diğer iyileştirme yollarının niteliklerini, sınırlarını ve genel kazanımlarını anlamaları çok önemlidir. Bununla birlikte, tavsiyemiz proaktif bir yaklaşım ile gemi sahiplerinin ve operatörlerin, gemilerinin uyumlu ve rekabetçi kalması için bir yol haritası oluşturarak EEXI iyileştirme değerlendirmelerine başlamanın yönündedir.

Gemilerin iyileştirilerek uyumlu hale getirilmesi için izlenmesi gereken yol ise üç basamaklıdır; doğru bilgilerin toplanması, geminin mevcut EEXI durumunun belirlenmesi ve son olarak kıyaslama yapılarak iyi-

leştirme kararlarının alınarak uygulamanın yapılmasıdır.

Doğru bilginin toplanması için EEXI hesaplaması, düzenleme kapsamı altındaki yükleme koşulları için doğru bir hız güç eğrisinin hazırlanmasını gerektirir. Doğru bir hız eğrisini hesaplamak için gereken verileri özellikle eski yıllarda inşa edilmiş gemiler için temin etmek zor olabilir. Bununla birlikte hesaplamaların bu temel bileşenini ele almak için, her geminin kendisine ait sevk sistemlerinin (makine, şaft, pervane, vs.) özelliklerine bağlı olarak hız güç performansı eğrilerini hesaplayan ve kalibre eden programlar mevcuttur. Doğru sonuca ulaşmak için, başlangıç olarak tüm gerekli bilgilerin EEXI'nin hesaplanmasına izin verecek şekilde hazırlanması gerekir.

Kıyaslama; bu işlemin ikinci aşaması olarak, geminizin ulaştığı EEXI'nin referans çizgisi ve gerekli EEXI ile karşılaştırılması ile bir sonraki aşamada olası iyileştirmeler için yol haritasını ve zaman çizelgesini belirlemenize yardımcı olacaktır. Böylece, geminizin nerede durduğunu öğrendikten sonra, iyileştirme noktaları için karar vermeye hazırsanız demektir.

Son aşama ise iyileştirme çalışmalarıdır; bu arada "Gemi işletmecileri için iyileştirme seçenekleri nelerdir?" en çok sorulan sorudur. ABS olarak bu konudaki tecrübeli uzman teknik kadromuz ile gemilerin EEXI'sını iyileştirmelerine yardımcı olmak için üç aşamalı; tasarım değerlendirmesi, enerji verimliliği teknolojileri değerlendirmesi ve güçlendirme performans değerlendirmesi teknik desteğini sağlıyoruz.

Bu arada, konuyla ilgili denizcilik & gemi inşa sektörümüzden gelen ve kiracıları da ilgilendiren sorular oldukça fazladır ve konuyu gemi kiracıları açısından irdelersek, EU MRV ve IMO DCS, CO₂ emisyon izleme ve raporlama şemaları olduğunu biliyoruz. Gemi kiracıları, kiraladıkları gemilerin sürdürülebilirlik ve ESG profilini etkilediğini bilir ve bu arada Sea Cargo Charter, Sea Cargo'nun benimsediği yörünge ile uyumu belirlemek için EEOI'yi bir performans formülü olarak kullanır. Bu arada EEOI, taşınan gerçek kargoya dayanır ve yolculuk bazı tüketim/emisyon bilgilerini kullanır.

Gemi kiracıları, kiraladıkları gemilerin benimsenen karbon yoğunluğu yörüngesi ile uyumunu

takip ederler. Burada asıl sorun ise bunun Charter Party anlaşmasının gereklerine yansıtılıp yansıtılmayacağı konusunda ortaya çıkıyor.

EEXI, EEDI gerekliliği mevcut gemiler üzerinde geriye dönük olarak uygulanacağından dolayı asıl zorluk bu gerekliliğe göre mevcut gemilerin, tiplerine ve boyutlarına göre bir azaltma faktörü benimsemek zorunda kalacağıdır. Ve bu da, EEDI'ya uyma zorunluluğu olmadığı zamanlarda inşa edilmiş olan, özellikle bölgemizde ve Akdeniz çanağında çalışan eski ve küçük tonajlı gemi filomuz için oldukça zorlayıcı olacaktır.

Bu sebepten dolayı, eski gemilerinin çoğu, EEXI gereksinimlerine uymak için makine gücü sınırlarını azaltmak zorunda kalabilirler ki bu da ticari olarak istenilmeyen bir durumdur.

Bununla birlikte, dünyadaki mevcut başlıca gemi segmentlerine bakarsak: Dökme yük gemilerinin yüzde 75'i, tankerlerin yüzde 70'i, konteyner taşıyıcılarının yüzde 80'i EEDI'ya sahip değildir. Şu anda odak noktası ise gemilerde EEDI 3'üncü faz ile uyumlu olabilecek tasarımlardır ve bu yeni tasarımların yeni gemi



inşa sektörüne ivme kazandıracığı öngörülmektedir.

Ortaya çıkan yeni düzenlemeler ve pazar gereksinimleri için halen geliştirilmekte olan birçok ayrıntı olduğunu biliyoruz. Bununla birlikte, yaşlı ve verimsiz gemiler, önce EEXI gerekliliklerini karşılamayı ve ardından IMO CII çerçevesi yoluyla empoze edilen dekarbonizasyon gerekliliklerine uyum sağlamakta zorlanacağı öngörülmektedir. Birlikte ABS olarak gemi işletmecileri için bu zorlukların üstesinden gelmesini destekleyen ve stratejilerini oluşturmalarına yardımcı olan kapsamlı bir hizmet seti geliştirdik ve denizcilik sanayimize bu konuda destek vermeye hazırız.

Yaşar Canca / İnce Denizcilik Teknik Müdürü

'Sisteme ayak uyduramayanlar 2029'a kadar sistemden dışlanacaklardır'

Öncelikle bir tespiti ve endişemi sizinle paylaşmak isterim.

Yeni dünya düzeni diye tanımlananın aslında yeni olmadığını altını çizelim. Esasen mevzu tartışılabilir alanların egemenliğinin tüm dünya coğrafyasını kapsaması nedeni ile her türlü güç merkezi birbiri ile alakasız görülen alanlarda dahi çatışma ve güç mücadelesi verdiği için durum karmaşık gözükmektedir.

Bu, gerçekte dünyanın tamamını kontrol etmeye yöneliktir. Ve bu tartışmalar ile kargaşa aslında büyük planın bir parçasıdır. Olan bitenin bu parçadaki "gereken etaplar" olduğunu görmek çok zor değil.

Olayın siyasi ve askeri boyutunu uzmanlara bırakarak, kendi konumuzunu açıklayalım.

Dünya denizlerinin yaklaşık yüzde 77'si insanlığın ortak malıdır yani sahiptir. Bu sahiptir alanların nasıl kullanılacağı tarih kitaplarında yazılmayan ancak 1946 Tahran Konferansı ile belirlenen (bu konferansın İran'da olması, kayıtlarda gözükmemesi ve günümüzdeki İran ambargolarının tekrar bu gözle de değerlendirilmeye ihtiyacı vardır) herkesin ortak hakkı ilkesidir ki artık aşındırılmış olup bazı güçlerin "ben buraların da hâkimi olacağım" iddiasına karşı verilen mücadeledir büyük plan. Kimse bu alanlardan vazgeçmek istemiyor (Türkiye'nin Mavi Vatan doktrini bu nedenle bu kadar ses getirmiştir).

Dünya yeni bir güç ve kontrol dönemine girmektedir. Bu güç ve kontrol denizlerin kontrolü ile başlayacaktır. Herkesin malı açık denizlerde her türlü deniz aracını "gemi" diye tanımlayıp gemileri de kapasiteleri ile doğru orantılı olarak kontrol etmek istemektedirler.

Klasik güneş batmayan 'İmparatorluk Dönemi'nde gemilerin büyüklükleri ve limana uğramadan yapabilecekleri seyir olanının kısa olması nedeniyle, kritik yerlerdeki limanların kontrol edilmesi ile (Singapur, Cibuti, Suez, Cebelitank, Panama, Cape Town, Patagonya, Avustralya, Endonezya adaları, Japon adaları, vs.) denizler de kontrol edilebiliyordu. Bu bölgelerin kontrol edileceği alanlardaki deniz araçlarının teknolojik yeterlilikleri belli başlı gelişmiş ülkelerin elinde olduğu için diğer ülkeler mecburen gelişmiş ülkelerin kural ve isteklerine uyuyorlardı.

Bu dönemin diğer bir temel özelliği ilk başlarda sömürlere yollanan valiler tarafından yönetilirken, T.C. kurulduktan sonra güç odaklarının yenilebilecekleri görülmüş ve halk hareketleri başlamıştır. Tehlikeyi gören egemenler, yerel halk ile mücadele etmek yerine, seçtikleri kapasitesiz yerel yöneticileri destekleyerek onların bölgeleri yönetmesine izin vermişlerdir. Ama bu yöneticilerin çok büyük çoğunluğu bir plan dâhilinde iktidar edildiklerinden yanlarına verilmiş olan danışmanlar aracılığıyla da yöneticileri kontrolle-

rinde tutmayı başarmışlardır. Eğer arada kontrol edemedikleri ekonomik ve siyasal değişimler olursa o zaman da kapasitesiz insanları bu sistemlerin başına getirmek suretiyle mevcut sistemi çökertmeleri sağlanmıştır.

Yaratılan kaydı (banka parası) para gücü ile ekonomiler kontrol edilmiştir. Şimdi tartışılan kripto paralar da bu sistemin birer çocukları olup, sistem deneme aşamasındadır. Kontrol edebileceklerini ve açıklarını engelleyebildikleri zaman artık kripto paralar dijital para diye hayata geçecektir.

Ama insanların düşünceleri gereken şey, karmaşık bir şifreye karşı verilen fiziki varlıkların o şifreyi kontrol edenler tarafından kapatılması durumunda elden giden fiziki varlıkların ne olacağıdır.

Bu dönemin kontrol edilemeyen sahası sahiptir toprak parçaları yaklaşık yüzde 72 ve sahiptir denizler yüzde 77'dir. Şimdi bu alanlar için harekete geçilmiştir. Verdikleri her karar ve yardım karşılığında bu alanlardan bir parça daha onların kontrolüne geçmektedir.

Küreselleşmenin kaçınılmaz sonucu denizciliğin kontrol edilemez şekilde büyümesine yol açmıştır. Gemilerin hız, kapasite, seyir şartları gibi konularda sınırları aşmaları (kutup seyirleri bile yapıyor) yetmezmiş gibi artık her ülke gemi inşa edebilir hale gelmiştir.

Japonya, AB ülkeleri, ABD ve hatta G.Kore'nin yeni inşa üstünlükleri diğer ülkeler tarafından tehdit edilmeye başlanmıştır.

Konumuza gelince: Şu anda dünya denizlerinde dolaşan gemilerin tamamı gelişmiş ülkelerin teknolojileri ve kuralları ile üretilmiş gemilerdir. 15 yıl önce havayı kirletmeyen gemiler birden havayı kirletir hale gelmişlerdir.

Kısaca gelişmiş ülkeler diyor ki, ben istediğim gibi ekolojik sistemle oynamam sen de oynamaya başlarsan döverim.

İşte bazı yeni kurallar, gemi inşa teknolojilerinin herkes tarafından yapılabilir olması nedeniyle güçlerini kaybettiklerini düşünen gelişmiş ülkelerin teknik zorlukları artırarak bu durumun önüne geçme planlarının temel aracı haline gelmiştir. Çünkü gelişmiş ülkeler gerçekten Ar-Ge yapıyorlar diye kendini ve etrafında kileri aldatmaktadır. Çünkü Ar-Ge'nin temel direği yeni düşünce ve araştırmadır. Bizde düşünmek neredeyse suç haline gelmişken temel olanaklara sahip birilerinin maddi ihtiyaçları için kullanılmaktadır.

(Üzülerek söylemek zorundayım ki, kamuya alınan zırlı bir aracın fiyatına, çok şey üretebilecek Ar-Ge departmanları vardır. Siz yayınlanan o rakamlara aldanmayın. Ülkemizde gerçek Ar-Ge bir elin parmakları kadar yerde yapılmaktadır.)

Konumuza dönersek,

IMO gemilerdeki tüketilen yakıtın miktarını bir havuzda toplamaktadır. Ama bu verilerin gönüllülük esasına göre verildiğini unutmamalıyım. Bu gönüllü paylaşılan verilerin doğruluğu ve ciddiyeti kiracılar ve taşıtanlar tarafından kontrol edilmesi, verilerin doğruluğu ve paylaşımı için yapılmaktadır.

2005 Paris İklim Anlaşması karbon ayak izlerini de tanımlamıştır. Buna göre sizin ürününüz üretilirken, taşınırken ve tüketilirkenki saldı CO₂ de sizin kotanıza eklenmektedir (carbon accounting). Bu nedenle kiracılar ve taşıtanlar artık taşıma sırasındaki CO₂ salınımını da dikkatli değerlendirmek ve fazla salınım yapan gemiler tercih edilmemektedir.

Sistemin ana aktörleri tarafından oluşturulan Rightship gibi kurumlar aracılığı ile de denetlenmektedir. Rightship günümüzde yaklaşık 5 milyar ton kuru yükün elleçlenmesinde etkin şirketler ve 91 üretici ile taşıtıcı tarafından emisyon değerlendirmesine tabi tutulmaktadır.

Peki ne isteniyor?

Teknik detaya girmeden 2013 yılında Ship Energy Efficiencies Plan (SEMP) yine gönüllülük esasına göre eski gemilere uygulanmaya başlanırken EEDI (Energy Efficiencies Design Index) de yeni inşa gemilere uygulanmaya başlanmıştır. 2016 yılında SEEMP yerine EEOP (Energy Efficiencies Operation Index) ile mevcut gemilere -ki 5000 GT üzeri- uygulanmaya başlanmış ve devam etmektedir. Bu veriler gerek IMO gerekse AB tarafından toplanmakta ve havuz oluşturulmaktadır. Şimdi de 400 GT üstü her gemiye EEXI (Energy Efficiencies Existing Ship Index) de yakında yürürlüğe girecektir.

Bu alanda Türk Armatörler Birliği Mükemmeliyet Merkezi tarafından ilgili taraflarla konuşulup konu üzerinde derinlemesine çalışılmaktadır. Mart ayı gelmeden geniş ve kapsamlı bir çalışma yapıp sektör bilgilendirilecektir.

Kısaca söylemek gerekirse,

Kuralların ilk çıktığında oluşturulan faz 0'dan faz 1'e geçiş gemi işletmecileri için faydalı olmuştur. Çünkü işletmeciler, hız ve seferi tamamlamak ve yakıt fiyatları ile yaptıkları değerlendirmeye sarfiyatları da dikkate almaya başladıklarında gördüler ki enerji verimliliği konusunda fazla bir şey yapmıyorlar. Oysa fazla enerji harcayarak hasıla ve kârlılıkları da aşağıya düşmektedir.

Bu sevindirici durum Faz-2'nin tanımlanması ile mevcut gemilerin güçlerini azaltarak yine başarabilecekleri bir durum olarak sektörü beklemektedir. Ama faz 2'den faz 3'e geçerken mutlaka yatırım yapmak gerekecek ki o zaman da eski gemilerin çalıştırılmaları da çok zor olacaktır. Bu dönemde LNG bile gereklilikleri karşılamaya-

caktır. Bunun için yakıt olarak hidrojen ve amonyak üzerinde çalışılmaktadır.

Peki olumsuz etkileri nelerdir?

Ülkemizdeki gemi işletmecilerinin mevcut yapılan kazanç modeli üzerinden tasarlanıp felsefelenmiştir. Teknik taraf geri planda kalmış ve en pahalı yöntem olan arızalanınca tamir edilmesi mantığı ile yönetilmektedirler. Yeni dönemde teknik yeterlilikleri yüksek daha çok sayıda insanın gemi işletmelerinde istihdamı zorunlu olacak ve tabii ki orijinal yedek parça kullanımı da başka türlü bir maliyet getirecektir. Eski gemilerin rekabet güçleri sisteme yeni gemiler geldikçe azalacağı için yenilenmeleri gerekecektir. Bu sisteme ayak uyduramayan şirketler 2026 yılından sonra çok zorlanacaklar ve 2029 yılında bu sebeple sistemden dışlanacaklardır.

Peki bayrak devleti ve milli klaslarımız bir şey yapabilir mi?

Tabii ki yapabilirler ama öncelikle Devletimizin olaya yeterli önemi vermesi gerekir. Biz şu ana kadar bu konuda bir çalışmayı Bakanlığımızdan duymadık. Özellikle Türk Loydu gemilerin notlandırılmasındaki kriterlerin ve istisnaların değerlendirilmesinde, gemilerin doğru kategorize edilerek doğru EEXI ile notlandırılması son derece yararlı olacaktır. Devletimizin hızlı bir eylem planı hazırlaması ve Armatörler Birliği tarafından kurulması planlanan Enerji Etüt Merkezi kuruluşunu yasallaştıracak hukuki alt yapıyı oluşturması gerekmektedir. Aksi takdirde Akdeniz'deki koster filomuzu 2030'da hurda yerlerinde göreceğimiz kesin.

Bu nedenle yapılan koster yenileme projesi son derece stratejik, yararlı ve samimi bir projedir. Ama bu projenin mutlaka eko dizayn olarak planlanması zaruridir ve mümkünse yakıt olarak amonyak veya etanol de yakabilecek şekilde tasarlanması gerekmektedir.

Türk armatörlerine bir çağrım var

Operasyon maliyetlerinin yüzde 1'ni kurulması planlanan Enerji Etüt Merkezi için ayırmayı kendi geleceklere için şart olarak göreberek pozisyon almalarının kendilerinin sürdürülebilir olmalarının felsefi önkoşulu olduğunu hiçbir zaman akıllarından çıkarmamaları kendi yararlarıdır. Bu Merkezin çalışmaları neticesinde artan verimlilik yoluyla maliyetlerini azaltırken, aynı zamanda kurumsallıklarını ve kârlılıklarını artırarak şirketlerini güçlendirecek ve sektörde varlıklarını devam ettirebileceklerdir.

Unutmamaları gereken en önemli konulardan biri; 20'nci Y.Y. fırsatları yüzyılı idi ve bitti. Artık enigmatik dönemdeyiz ve yeni yüzyılımızın değeri sürdürülebilirliktir.

Yeni dönemde filoların yenilenmesi süreci başladığında Türk tersaneleri de bundan pay alabileceklerdir. Bu süreç daha çok 2025 sonrası olacaktır.



için, kendi özgün eko gemi modellerini bir an önce oluşturmalıdırlar.

Bu, yukarıda sözü edilen Enerji Etüt Merkezi tarafından desteklenebileceği gibi tersanelerin mutlaka üniversitelerle işbirliği yapması gerekmektedir.

1- Üniversite-sanayi işbirliği için akademisyenlerin sektörde fiilen iç içe çalışmaları gerekir. Lisans düzeyi de dâhil bazı derslerin tersanelerde ve gerekirse armatör ofislerinde yapılması gerekir. Çalışanların işlerinin yanında akademik bilgi üretmesini beklemek büyük bir yanlış ve haksızlıktır.

2- Şirketler Ar-Ge departmanları çalışanların istihdamı için değil gerçekten yenilikler için yapılandırılmalı ve farklı düşünmeyi teşvik edecek yapılar oluşturulmalı. İş disiplini diye askerlik disiplini yerine gönüllü fonksiyonel disiplin sektörde ilgi görecektir düşünce altyapılarını güçlendirmeli.

3- Burada bir sitemim de akademik camiaya: Akademik camia sektöre akıl vermek yerine bilgi vermesi gerektiğini aklından çıkarmamalı. Zaten akademik personelin üstünlüğü bilgililer değil mi? O halde sektörü tanımalı ve bilgi üretmelidir. Bunun için sektörün içinde olmaları gerektiğini kendi felsefelerinin ön şartı olarak kabul etmeleri işlerini kolaylaştıracaktır. Bu konudaki zorlukların aşılmasında kendilerine de çok iş düşmektedir.

Sektör de Türk bilim insanları ve akademisyenlerini AB proje ve kaynaklarına mahkûm ve muhtaç etmemelidir. AB projelerinin AB çıkarına olduğu gerçeği unutulmamalıdır.

Peki ne olacak, karamsarlığa düşüp geri mi çekileceğiz?

Tabii ki hayır. Ancak çalışmalarımızı kendi bilgi, yetenek ve kültürümüzden alarak ilerlemeliyiz.

Bu konuda bu yanlış düşümeden, önce durum tespiti yapılarak bir eylem planı yapılır ve uygulanırsa hızlı bir şekilde bu sorun da atlatılır.

Türk insanı sanıldığından daha yetenekli ve kapasitelidir. Birilerinin Türk insanını belirli kalıplara hapsedmesine bakmadan, öncelikli olarak etrafımıza çevrili duvarların üstüne çıkıp uzağı görmeliyiz ve bunu herkesin yapmasını sağlamalıyız. O duvarlar orda kalsa da üstünden geçmeyi başarabiliriz.

Daha önce yaptık ve yine yaparız.

Türkiye yeşil ekonomiye geçiş için adımlar atıyor

İklim değişikliği ile küresel mücadelede büyük önem taşıyan gelişmekte olan ülkelerde sera gazı emisyonlarının azaltımını çabalarına katkı sağlamak ve piyasa temelli emisyon azaltım mekanizmalarının etkin olarak kullanılmasını amaçlayan "Karbon Piyasalarına Hazırlık Ortak-

lığı Projesi-PMR (Partnership of Market Readiness)" ikinci fazı 27 Ocak'ta gerçekleştirilen dijital konferans ile tamamlandı. İki fazdan oluşan projenin ilk fazı Aralık 2018'de tamamlanmıştı.

Karbon Piyasalarına Hazırlık Ortaklığı Projesi, 2014 yılından bu yana Dünya Bankası tara-

findan sağlanan hibe desteği ile Çevre ve Şehircilik Bakanlığı tarafından yürütülüyor. Proje kapsamında gerçekleştirilen faaliyetlerle Türkiye için en uygun karbon fiyatlandırma mekanizması olarak belirlenen emisyon ticaret sistemi (ETS) hakkında kamu ile özel sektör nezdinde

kapasite gelişimi sağlanmıştır.

Projenin 2'nci fazında pilot ETS uygulanmasına yönelik yasal ve teknik altyapının oluşturulması için kapsamlı çalışmalar gerçekleştirildi. Bu çalışmalarla Türkiye'de emisyon ticaret sisteminin uygulanması için yasal ve kurumsal altyapı

oluşturuldu. Aynı zamanda ETS için emisyon üst sınırı ve tahsisat planları oluşturuldu, ETS simülasyonu uygulaması geliştirildi, ETS için bir kayıt sistemi yazılımı altyapısı geliştirildi, Paris Anlaşması Madde 6'nın Türkiye açısından değerlendirilmesi yapıldı. Proje kapsamında iletişim stratejisi hazırlanarak, ETS ve İklim Kanunu ile ilgili olarak özel sektör, sivil toplum örgütleri ve akademideki paydaşlar ile sürekli istişareler yürütüldü.

Karbon Piyasalarına Hazırlık Ortaklığı Projesi'nin ikinci fazının tamamlanması vesilesi ile Çevre ve Şehircilik Bakan Yardımcısı Prof. Dr. Mehmet Emin Birpınar yaptığı açıklamada, "İklim değişikliğinin çevresel etkilerinin yanı sıra toplumsal ve ekonomik etkileri çok derindir. İklim değişikliği ile mücadele için hepimiz üzerimize düşen sorumluluğu almamız. Şunu unutmamalıyız ki iklim değişikliği risklerine yanıt olarak geliştirilen çözümler fırsatları da içermektedir. Küresel finansman kaynakları artık çevre ve iklim-dostu teknolojilere öncelik veriyor. Küresel olarak rekabetçiliğimizi korumak, artırmak ve yeni finansman kaynaklarından faydalanmak istiyorsak, bu trendi yakalamak için azami gayreti göstermeliyiz. 'Yeşil Ekonomi' ya da 'düşük karbonlu büyüme' olarak adlandırdığımız modern ekonomik büyüme modeline hızla adapte olabilmek için düşük karbonlu üretim modellerine yönelmeliyiz. Avrupa Birliği tarafından yayımlanan yeşil mutabakat ile ihracatının neredeyse yarısını Avrupa Birliği'ne yapan sanayimizi ciddi şekilde etkilenenler. Özellikle enerji yoğun sektörlerle büyük maliyetler getirebilir. Buradan hareketle Sayın Bakanımız Murat Kurum'un koordinasyonunda bütüncül ve katılımcı bir yaklaşım ile tüm sektörleri kucaklayan taslak mevzuat hazırlama çalışmalarımıza devam ediyoruz. Bunun yanı sıra sera gazı azaltımında en maliyet etkin yöntem olan emisyon ticaret sistemine yönelik teknik ve kurumsal altyapı çalışmalarını yaptık. Emisyon ticaret sistemi; enerji dönüşümünü, teknolojik dönüşümü, Ar-Ge ve inovasyonu tetikleyecek, bu da yeni iş fırsatları sağlayacaktır. Ancak her şeyden önemlisi sürdürülebilir bir doğa ve daha temiz bir hava ile toplum sağlığına katkı sağlayacaktır. Hızla değişen dünyada değişmemenin maliyeti çok daha büyüktür. Gelecek nesiller için iklim değişikliği ile mücadele çalışmalarına devam edeceğiz," dedi.

Daha temiz bir gelecek için

%100 yenilenebilir, temiz enerji kaynakları ile üretilen

doğa dostu, son teknoloji, sofistike gemiler



Tersan[®]
SHIPYARD
— Craftsmen of Ships —

www.tersanshipyard.com



BALLAST WATER TREATMENT SYSTEM

Filtration & UV



IMO & USCG Type Approvals



- PE-GU is exclusive and sole agent for Elite Marine Corp.
 - Installation, Commissioning
 - Technical Service within a day
- Turkey and Worldwide



Dedetaş: Deniz taksilerle toplu ulaşımda denizin payını artırmayı hedefliyoruz



Sinem Dedetaş

İstanbul Büyükşehir Belediyesi (İBB), Şehir Hatları deniz taksilerini yeni hizmete alıyor. Toplu ulaşımda denizin kullanımının artırılması amacıyla başlatılan proje gereği, 2021 yılı içerisinde tamamen çevre dostu ve her birinde 10 kişi kapasitesi bulunan 50 adet deniz taksisi inşa edilecek. Dünyanın yaşayan en eski tersanesi olan Şirket-i Hayriye'nin 170'inci yıl dönümünde düzenlenen törende deniz taksilerin prototipine ilk reçine sürülerek inşa süreci başlatıldı. Deniz taksilerin renklerini de yapılan anketle İstanbullular belirlediler. İstanbullular tercihlerini turkuaz renkli "Boğaz" isimli tasarımdan yana kullandılar.

Şehir Hatları A.Ş. Genel Müdürü Sinem Dedetaş, tasarım ve inşaat aşamalarının tamamı Şehir Hatları A.Ş. ve Haliç Tersanesi tarafından gerçekleştirilecek deniz taksilere ilişkin sorularımızı MarineDel News okuyucularına özel yanıtladı.

Deniz taksiler ülkemizin denizcileşmesine ne tür katkılar sağlayacak? Şehir halkının ve yerli-yabancı turistlerin deniz ile buluşmasında ne tür bir rol oynayacak?

Ulaşılabilir bir model olarak kurguladığımız deniz taksiler, öncelikle bir deniz kenti olan İstanbul için yüzde 3 ile kabul edilemeyecek kadar düşük olan toplu ulaşım içindeki denizin payını artırmayı hedefliyor. Son yapılan çalışmalar gösteriyor ki toplam yolculuk süresinin yüzde 70'ini sıkışık trafik kaynaklı kayıp zaman oluşturuyor ve buna rağmen deniz bir ulaşım alternatifi olarak tercih edilmiyor. İstanbul içinde günde ortalama 700 sefer yapan İstanbul Şehir Hatları A.Ş. olarak sefer doluluk oranlarımıza bakacak olduğumuzda ki bu veriler pandemi öncesi döneme aittir, doluluk ortalama yüzde 20'lerdedir. Bu rakamları yükseltmek için bir yerlere yeni hatlar açmak tek başına yeterli olmuyor ne yazık ki. Günümüz trafik yoğunluğunda bile bireysel araçlar en konforlu ve hızlı

ulaşım aracı olarak tercih edilmekte. Taksiler için kurguladığımız tarife ve güzergâhtan bağımsız işletme modelinin, gerek bireysel kullanıma gerekse de toplu kullanıma imkân sağlayacağı için, denizi ulaşım alternatifini tercih edilir noktaya taşıyacağımızı düşünüyoruz.

Deniz taksilerin ücretlendirmesi nasıl belirlenecek? Ücretlendirmede alt limit ya da üst limit olacak mı? Başka bir deyişle mesafe sınırlaması olacak mı?

Taksilerin ücretlerini UKOME belirliyor. Esasında deniz taksi çalışmalarımıza eski dönemlerde hazırlanmış ancak yürürlüğe alınmamış deniz taksi yönergesini güncelleyerek hatta yeniden yazarak başladık diyebilirim. Bu çalışmaya aynı zamanda UKOME bilişenlerimizden olan Liman Başkanlığımız, Sahil Güvenlik Komutanlığımız ve sektörü temsilen Deniz Ticaret Odamız yüksek katkılar sundular. Sadece İBB işletmesinde olacakları değil, mevcutta hizmet veren taksileri de kapsayacak ve temelde can güvenliği başta olmak üzere denizde hizmet kalitesini artırmaya yönelik yeni bir yönerge yazıldı ve ruhsatlandırılmınsından, tekne özelliklerine, ücretlerinin nasıl belirleneceğinden, aykır durumlarda kesilecek cezalara kadar her şey burada tanımlandı. Bir açılış miktarı üzerine mil başına hesaplama yapıyor. Yaptığımız çalışmalarda kısa ve uzun mil tanımlaması bulunuyor ve hesap buna göre yapıyor. Bir açılış ücretinden sonra, alt ya da üst limit bulunmuyor. Ne kadar mil yapıyor ise bunun ücreti ödeniyor.

Deniz taksilerin planlama ve tasarım aşamasından kısaca bahsedebilir misiniz?

Bildiğimiz gibi denizcilik/denizci olmak özellikle bizim ülkemizde genellikle ya iş ya da zorunlulukla ilişkili. Amatör boyutta denizle ilgilenen ya da denizci olanlarımızın sayısı oldukça az. Ülkemizin yönetsel politikaları da denizi özendi-



rici/kolaylaştırıcı olmaktan uzak. İBB seçimlerinden sonra değişen yerel yönetim anlayışımız ve başkanımız Sayın Ekrem İmamoğlu'nun denizi kullanmaya verdiği öncelik sebebiyle böyle bir proje doğdu. Aslında ulaşımın entegrasyonu hedefinin yanı sıra ülkemizin denizcileşmesine verilmiş bir destek olması nedeniyle çok önemsiyor ve projenin başarılı olması için tüm gayretimizle çalışıyoruz. Projenin, ülkemizin denizcileşmesine katkı sunabilmesi için tabii ki öncelikle ulaşılabilir, ardından da sürdürülebilir olması gerekiyordu. Bu da aslında tasarımdan işletme modeline kadar iyi bir analiz ve planlama gerektiriyordu. Malumunuz son kullanıcı fiyatlandırmasında teknenin verimi ve teknik kabiliyetleri çok önemli bir rol oynuyor. Düşük makine gücü ile tekneyi hedef sürate çıkartabilmek bu projede kritik önemde idi. Hem çevreci bir model hem de düşük yakıt tüketimi sağlayabilmek için tek gövdeli, düşük dirençli ve hafif bir tekne hedefledik ve bunu sağlayabildik. Üst bina tasarımının (süratli bir tekne olmasına rağmen) klasik sürat teknesi görüntüsüne sahip olmaması tamamen Şehir Hatları kimliğini yansıtmamasını istememizden kaynaklı. Filomuzun en küçük gemileri olarak hizmet verecek olan taksilerin görüntülerinin İstanbul'un sembolü olan vapurlarımızın baca formunu taşımasını/hissettirmesini hedefledik. Fakat bunu yaparken sadece tasarımsal olarak değil matematiksel olarak da değerlendirdik. Hem aerodinamik hem de hidrodinamik açıdan teknelerimizin analizlerini yaptık. Ayrıca üretim ve işletme maliyetlerini etkileyecek ve minimize edecek detayları da inceleme çalıştık ki bunların hepsi son kullanıcı fiyatlandırmamızda ulaşılabilir olmamızı sağlıyor. Ulaşılabilir bir model derken aslında sadece fiyatlandırma anlamında değil, talebin yönetilmesi anlamında da sayıca ulaşılabilir olmak gerekiyor. İlk etapta 50 adet üretim fikrimizin gerekçesi de buna dayanmakta. Ayrıca tasarım

sırasında dikkat ettiğimiz bir diğer konu da her yere yanaşabilme özelliğine sahip olabilmesi idi. 10 yolcu kapasitesine sahip olan teknelerimiz tüm iskelelerimize yanaşabiliyor olmanın yanı sıra usturma yapısı ve hareketli rampa tasarımı sayesinde pek çok noktadan engelli yolcularımızı dâhi alabilecek şekilde tasarlandı. Uygulama üzerinden rezervasyon ve/veya çağırma, mobil/elektronik ödeme gibi teknolojik kolaylıklar, süratli ulaşım, güzergâhtan bağımsız bir çalışma modeli ve panoramik iç tasarımı sayesinde ulaşımın bir parçası olacağını düşünüyoruz.

İstanbul'un kalbinde hizmet verecek deniz taksilerde ne tür bir motor ve yakıt kullanılacak?

Bildiğimiz gibi İstanbul Büyükşehir Belediye Başkanı Sayın Ekrem İmamoğlu'nun imzası ile İstanbul, iklim değişikliğiyle mücadele etmeye ve sera gazı emisyonlarını ve iklim risklerini azaltan kentsel eylemi sürdürmeye odaklı C40 programına dâhil oldu. İBB ailesi olarak yaptığımız tüm işlerde hedefimiz, hizmetlerimizi düşük çevre etki değerleri ile yürütebilmek ve İstanbul'un havasını temiz kılabilmek. Bu sebeple bu projemizde de her ne kadar gönüllümüz tamamının elektrikli olmasından yanaysa da ilk 50 üretim için, deneme maksatlı 5 taksii elektrikli diğerlerini konvansiyonel dizel makinele üreteceğiz. Daha önce bu sayı ile böyle hizmet veren bir filo olmadığı için, doğru yatırımı yapabilmek ve düzgün hizmet verebilmek adına kullanım alışkanlıklarını ölçmeye ve veri toplamaya ihtiyacımız var. Bu verileri aldıktan sonra sadece elektrikli tekneler, elektrik alt yapısının nasıl kurgulanacağı değil, hangi bölgeleri toplu taşıma hattına döndürmemiz gerektiğine ilişkin de canlı bilgilerimiz olacak. Ayrıca az önce bahsettiğim, tasarım aşamasında yaptığımız iyileştirmeler neticesinde her ne kadar dizel de olsa verimli, çevre etki değerleri son derece düşük

makine seçimlerimiz oldu.

Tasarım ve inşaat aşamalarının Şehir Hatları A.Ş. bünyesinde yer alan Haliç Tersanesi'nde gerçekleştiriliyor olmasının hem ülkemize hem de Tersaneye maddi ve manevi kazanımları nelerdir?

Haliç Tersanesi bildiğiniz gibi 565 yaş ile şu anda dünyanın yaşayan en eski tersanesidir. Şehir Hatları da kökleri 170 yıl öncesine dayanan köklü ve güçlü bir şirket. Fakat daha önce de belirttiğim gibi özellikle tersane tarafı önceki yönetimler tarafından atıl bırakılmış, yeni inşaaya kapatılmış hatta tamir faaliyetlerine de devam edemeyecek şekilde bilim merkezi olarak projelendirilmişti. Yönetimin değişmesi ile birlikte Başkanımız ve üst yönetimimizin müdahaleleri sayesinde tekrar denizciliğin merkezi olma yönünde adımlar atıyoruz. Yaşayan tek kamu tersanesi olan Haliç Tersanesi'nde 2020 senesi içinde 24'ü kendi vapurlarımız olmak üzere 45 geminin tamir bakımını gerçekleştirdik ve 2021 yılı için yeni anlaşmalar yaptık. Deniz taksi üretimi ile de yeni inşa reflekslerimizi yeniden oluşturmaya başlıyoruz. Bu modelde, hafif ve seri üretilen bir tekneye ihtiyacımız olduğu için malzememiz elyaf oldu. Süre açısından çok sıkışık bir planlamamız olduğu için de kabuk üretimi harici tüm işleri tersane bünyesinde yapmaya karar verdik. Böylelikle tersane yeni inşa reflekslerine geri dönerken bir yanda da daha önce yapmadığı GRP tekne üretiminde de deneyim kazanacak. Bu hem tersanemizin üreterek yaşamasına, hem de düşürülen üretim maliyetleri sayesinde son kullanıcıya yansıtacak ücretlerin de ulaşılabilir noktada kalmasına katkı sağlayacaktır. Bu vesile ile bir sonraki hedefimizin, mevcut ve/veya açmayı planladığımız yeni hatlarımızda kullanılmak üzere, klasik vapur kimliğinde deniz araçlarının tersanemizde üretimini yapmak olduğunu belirtmek isterim.

Türk Tipi Hücumbot için tasarım sözleşmesi imzalandı

STM ve Savunma Sanayi Bakanlığı (SSB) arasında Türk Tipi Hücumbot Projesi Dönem-1 Kontrat Tasarımı Sözleşmesi imzalandı.

STM'nin ana yükleniciliğindedir yürütülecek sözleşme kapsamında Türk Deniz Kuvvetleri Komutanlığı'nın harekât alan-

larında deniz kontrolünün tesis ve idamesi görevi çerçevesinde; düşman unsurları imha etmek/ etkisiz hale getirmek, kendi unsurlarının bekasını sağlamak amacıyla tedarik edilmesi planlanan Türk Tipi Hücumbotların sistem isteklerinin tanımlanması, kavram seçimi, ön tasarım ve

kontrat tasarımı faaliyetleri gerçekleştirilecek.

Proje süresince özgün tasarım geliştirme faaliyetleri (Tekne Formu Optimizasyonu, Gemi Yapısal Analizleri, Ana Tahrik Sistemi, Gemi Elektrik Sistemi Tasarımı, Silah Konfigürasyonu) ve bunlara ait tasarım paketi geliştirilecek.



MÜREN SYS'de sona gelindi

Preveze Sınıfı denizaltılarda kullanılması planlanan, yerli ve milli olarak geliştirilen ve üretilen "Milli Üretim Entegre Sualtı Muharebe Yönetim Sistemi-Preveze Sınıfı Uygulaması Müren-Preveze" sisteminde sona gelindi.

TÜBİTAK Başkanı Prof. Dr. Hasan Mandal, SAHA İstanbul ve İstanbul Sanayi Odası işbirliğiyle düzenlenen 3'üncü Savunma Sanayii Buluşmaları çerçevesinde gerçekleşen "Yerileştirmeye Örnek Olarak Savunma Sanayii" başlıklı panelde konuştu. Mandal yaptığı konuşmada, yerli ve milli olarak geliştirilen ve üretilen "Milli Üretim Entegre Sualtı Muharebe Yönetim Sistemi-Preveze Sınıfı Uygulaması Müren-Preveze" sistemi için, "Bugün, Müren-Preveze Savaş Yönetim Sisteminde çok güzel haberler aldık. Şu anda Deniz Kuvvetleri Komutanlığımız tarafından kullanılmaktadır," dedi. Deniz Kuvvetleri Komutanlığı ile TÜBİTAK Bilişim ve Bilgi Güvenliği İleri Teknolojiler Araştırma Merkezi (BİLGEM) arasında 2015 yılında imzalanan işbirliği protokolü doğrultusunda oluşturulan MÜREN SYS Programı'nın ilk projesi MÜREN SYS AY Sınıfı Uygulaması Projesi kapsamında; Deniz Kuvvetleri Komutanlığı bağlı Araştırma Merkezi Komutanlığı ile birlikte geliştirilen sistem ile AY Sınıfı denizaltılara modern ağır torpido atma kabiliyeti, sensor (sonar, periskop ve elektronik destek) verileri ile özgün hedef hareket analizi, iz yönetimi ve özgün silah kontrol birimi yeteneği kazandırılması amaçlanmıştır.

MÜREN SYS Programı'nın ikinci projesi olan ve 1 Ağustos 2017 tarihinde imzalanan MÜREN SYS PREVEZE Sınıfı Uygulaması Projesi'yle ise Preveze Sınıfı denizaltılarda yer alan Savaş Yönetim Sistemi'nin gemi içi birimleri Deniz Kuvvetleri Komutanlığı bağlı Araştırma Merkezi Komutanlığı ile birlikte modernize ediliyor. Proje, envanterdeki dört adet Preveze sınıfı denizaltıyı kapsıyor.



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



A. Gökhan Esin

gesin@arpas-pilotaj.com.tr

Pandemi esnasında ekonomik çözümler genel olarak "kısa dönem odaklı" oldu. Kısa dönem çözümler ile Covid-19'un uzun dönemli etkilerini yok etmek kolay değil. Hatta "mümkün değil" de diyebiliriz

Öncelikle, işten çıkartma kısıtlaması, ucuz kredinin yarattığı suni tüketim dalgası, TL'nin değer kaybı ile artan ihracat, artan ithalattaki Altın etkisi, Merkez Bankası rezervlerinin eski

seviyesine dönüşü gibi yanıtlanması gereken birçok soru var.

Ülkelerin sınır tanımaz borçlanmasına itiraz edilemiyor

Yukarıda yazdığım belirsizliklere ek olarak, hiçbir ülke ya da hiçbir mali kuruluşun ülkelerin sınır tanımaz borçlanmasına itiraz etmemesi, bu krizi diğerlerinden ayıran en önemli detay. Çünkü halkın gelir düzeyi başka şekilde sabitlenemez.

Bu denli borçlanmaya, yani piyasaya para saçılmasına karşın gelişmiş ekonomilerde enflasyon baygınlığı devam ediyor. İyi tarafı şu; enflasyonun düşük seviyede sabitlenmesi -borçlanma açısından- faiz yükü yaratmıyor. Öte taraftan, hiçbir verinin sonsuza dek

sabit kalacağını düşünmemek gerekir. Gün gelecek gelişmiş ekonomilerdeki enflasyon verisi de yükselmeye başlayacak. Ama Türkiye ekonomisi bu sürece şimdiden girdi, hatta "enflasyon baygınlığı diye bir dönem yaşamadı" dememiz yanlış olmaz.

Türkiye gibi ülkelerin yerel parası değer kaybettiğinde sert bir maliyet enflasyonu içine dalar. Ülkemiz enflasyonunu pandeminin sonucu olarak görmek hata. Yıllardır enflasyon hedef değeri yüzde 5'in üzerinde seyir ediyor. Çünkü TL yıllardır değer kaybediyor.

Kısa vadeli çözümler ile uzun soluklu soruna cevap bulunamıyor

Aralık 2019'da dolar kuru ortala-

ması 5,86 TL iken Mart 2020'de 6,34 TL'ye çıktı. Hatırlarsanız pandeminin ülkemize girmesine müteakip parasal genişleme başlatıldı. Peki, sonra ne olmuştu? Enflasyon oranının altında kalan faiz oranları dolarizasyonu tetikledi. Doların süratli değer kazanmasını engellemek için -Merkez Bankası- kabaca 130 milyar dolar rezerv harcadı. Gerçi 130 milyar dolardan daha fazla rezerv olsaydı ve harcarsaydı, kurun bugünkü seviyesinden düşük olacağını söylemek yanlış olur. Daha evvelki yazımda anlattığım gibi piyasa ile kavga edilmemeli.

Rezerv harcanmasına rağmen TL değer kaybettiğinde ülkemiz risk primi de tırmanmaya başladı. 300 bp seviyesindeki CDS, 500 bp eşiğini aştı.

Döviz rezervi azalan bir ülkenin yurtdışından döviz araması doğaldır. Küresel ölçekte faizlerin dip yaptığı bir süre içinde borçlanmak kolay olacaktı ama yükselen CDS borç faizimizi artırdı. Kısacası, küresel faizlerin en düşük olduğu periyotta yüksek faiz ile borçlanmanın alternatifi olarak dolar kiralamanın kaynakları da araştırıldı. Yani Merkez Bankası yakın olduğu ülke merkez bankaları ile swap anlaşması yaparak net rezervini yükseltmek için epey çabaladı. Ama önemli bir kazanım sağlayamadı.

Dolarizasyon, yani vatandaşın ve şirketlerin döviz mevduatı yükselirken, yabancı yatırımcı elindeki TL'sini satarak ülkeden çıkmaya başladı. 2020'de yabancıların tahvil ve hisse senedi gibi enstrümanlardan çıkışı yaklaşık 9,6 milyar dolar seviyesindeydi. Devlet tahvillerindeki yüzde 10 oranındaki yabancı payı yüzde 4'ün altına indi. Bu çıkış

dolara olan talebi daha da yükseltti.

Bankalar satacak döviz bulmakta zorlanıyordu. Öte taraftan firmalar döviz ihtiyacını piyasadan satın almak yerine yurtdışından borçlanarak da sağlayabilirdi fakat 2018 yazındaki tecrübeden sonra kur riskine girmek istemiyorlardı. Kısacası parasal genişleme yanında yapılan döviz satışı kuru kontrol edemedi. Akabinde ekonomi takımı ansızın değişti. Enflasyonla mücadele için faiz oranı yükseltilmeye başlandı.

Şimdi ise faizlerin ne zaman indirileceği, Merkez Bankası'nın rezervini ne şekilde, hangi sürede artıracacağı konuşuluyor. Özetle, 2020 yılındaki "kısa dönem odaklı" politikaların tersine çevrilmesi hem öncelik hem de piyasa beklentisi oldu. Hâlbuki Covid-19'un etkisi 2021 yılı ile de sınırlı kalmayacak gibi... Çünkü herhangi bir ekonominin toparlanması, düşüşü kadar hızlı olmuyor. Kaldı ki yukarıda belirttiğimiz gibi; bu kriz diğerlerinde farklı. Kısacası, öyle bir sürece girildi ki, aşılama tek başına ekonominin ilacı olamaz.

2021 yılında ekonomi toparlanabilecek mi?

Birçok ekonomist çeşitli öngörüler ile ekonominin 2020 yılına kıyasla çok daha başarılı olacağına inanıyor. Peki, bu öngörü nasıl hesaplanıyor? Örneğin, işten çıkartma kısıtlaması sebebiyle gerçek işsizlik oranını göremiyoruz, ucuz kredi sebebiyle yaratılan suni tüketim gerçek büyüme değerinin üzerine örtüyor. TL'nin 2020'deki değer kaybı ihracat miktarında köpük yarattı mı? Altına olan talep ithalat hacmini ne ölçüde şişirdi? Merkez Bankası rezervlerinin eski seviyesine dönmesi ne kadar zaman alacak? Yurtdışına kaçan portföy yatırımları ne zaman eski seviyesine ulaşacak? Kısıtlamalar kaldırıldığında yaşayacağımız tüketim artışı sürdürülebilir mi? Kafamızda bir yığın soru var! Bu soruların cevabını bilmeden 2021 hakkında kesin tahminlerde bulunmak çok gerçekçi görülmüyor.

Burada yazılanlar yatırım tavsiyesi değildir.

Yeni yılın ilk suya indirilişi



Tersan yeni yılın ilk suya indirilişini gerçekleştirdi.

Tersane, Norveç merkezli nakliye şirketi Fjord1 ASA için inşa ettiği yolcu feribotunu suya indirdi.

Rodvenfjord ismi verilen feribot 115,8 m uzunluğa, 16,8 m genişliğe, 299 yolcu ve 120 araç kapasitesine sahip. Gemi-

nin klaslama işlemlerini ise DNV üstleniyor.

Norveçli Multi Maritime tarafından tasarlanan gemi, hibrit teknolojiye sahip ve tamamen çevre dostu olacak.

Ağustos 2021'de teslim edilmesi beklenen feribot, Batı Norveç'teki Søsnes - Åfarnes'de yolcu ve araç taşıyacak.

KNOWLEDGE
PROTECTS,
EXPERIENCE
SAVES,
TEAMWORK
DELIVERS

ALWAYS



KUZEYSIGORTA

www.kuzeyas.com

MarineDeal

February 2021 Issue: 158

Turkish Shipping & Economy Newspaper



Central Bank instills confidence, recovers credibility

The CB had suffered a serious loss of credibility under the previous administration. Although the bank paused rate increases in its January monetary policy meeting (following rate hikes above-market expectations in November and December), it still gave important messages after its policy meeting on 21 Jan to markets, highlighting its commitment to fighting inflation, one of the most important problems in the Turkish economy.

Although the CB had upped the rate in its past two meetings, concerns that this might be reversed through future rate cuts remained high. Following its decision to start providing all funding through the main policy rate and later introducing additional tightening, the CB was able to alleviate concerns that the bank might be tempted to loosen too soon.

Tough months ahead for inflation

Economists agree that Ağbal is earning the CB some of its lost and much needed credibility through recent monetary policy maneuvers and statements,

Since the appointment of Naci Ağbal in November as its governor, the Central Bank (CB), has been dispelling initial doubts about his appointment; having introduced sharp changes to the Bank's monetary policy and having taken solid steps to instill confidence

stressing that details in the Bank's policy statement regarding its outlook on inflation are highly important. At this point, the emphasis on long-term tight monetary policy, indicates that the CB is carefully monitoring inflation risk. They also note that the few months ahead will be tough in terms of inflation and a new rate increase might be in store. The inflation rate is expected to peak in April, they note, adding that past devaluations of the lira, in combination with higher energy prices and inflation in food prices,

might push inflation up a bit higher. Economists also note that as the inflation rate starts regressing, the base effect will work in favor of the economy in the second half of the year, when seasonal conditions recover.

Experts warn against loosening too soon

A premature loosening could throw the economy back into the spiral of devaluation and inflation, economists say, explaining why the policy statement's emphasis on tight-policy for an extended period was crucial. The lira rose to as high as 7,35 after the decision.

Globally, emerging market stocks continue their rally, driven by optimism over additional US stimulus and a dovish Federal Reserve. Experts say they expect to see improvements in emerging-market economies owing to new vaccine roll outs, fiscal stimulus packages and loose monetary policy. Cheaper valuations coupled with better growth, a dovish Fed and a weaker dollar are good news for emerging markets over the course of 2021, analysts say.

China's shipbuilding industry maintains leading position

China's shipbuilding industry saw increased output in 2020 while maintaining the world-leading position in terms of completion volume and new and holding orders, according to the Ministry of Industry and Information Technology (MIIT).

China's completion volume of ships rose by 4,9 percent year on year to 38,53 million dead-

weight tonnes (dwt) last year, accounting for 43,1 percent of the world's total, MIIT data showed.

New shipbuilding orders, down by 0,5 percent year on year to reach 28,93 million dwt, took up 48,8 percent of the market share worldwide.

Holding order volumes fell by 12,9 percent over one year

earlier to 71,11 million dwt by the end of 2020, accounting for 44,7 percent of the global market share.

Last year, five shipbuilding companies in China ranked in the world's top 10 in shipbuilding completion, while six were among the 10 firms worldwide with the largest new shipbuilding volume orders.

New pipeline to Egypt from Israel

Partners in Israel's largest natural gas fields Leviathan and Tamar will invest in a new pipeline system to export fuel to Egypt.

Chevron, as the operator of both gas fields, has entered into an agreement with Israel Natural Gas Lines (INGL) for the provision of transmission services of natural gas from the Tamar reservoir and Leviathan reservoir.

According to the stakeholder Delek Drilling, INGL will construct a transmission system between the Israeli cities of Ashdod and Ashkelon.

The Leviathan and Tamar partners will pay 56,5 percent of the overall cost of construction of the Ashdod-Ashkelon pipeline, which is estimated at 738 million Israeli shekels (\$228 million).



Furthermore, they will pay 27 million shekels, or some \$8 million, for the expansion of the Dor-Hagit and Sorek-Nesher pipeline sections.

In addition to the expansion of other lines, it will enable the partners to send as much as 7 billion cubic meters of gas annually to Egypt, Delek noted. The partners previously agreed to export 44 billion cubic meters of gas to Egypt over a period of eight years.

Delek said that the first gas flows should begin between July 2022 and April 2023.

Meeting Point of All Routes



Safety & Fire & Bridge

Your Safety Partner in TURKEY

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

TUNA GEMİ İKMAL SAN. TİC. LTD. ŞTİ.

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

Tuzla, 34944 İstanbul / TURKEY

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

supply@tunashipping.com / www.tunashipping.com

New methanol powered tanker to use 12,500 tons of methanol per year

Steel cutting began in China for the first of three new methanol-fueled tankers being built for the joint venture between Swedish Stena Bulk and the Swiss-based Proman Shipping. The 49,900 dwt IMOIMeMAX vessel, which is scheduled for delivery in early 2022 is being built at the Guangzhou Shipyard

International (GSI) in China.

According to the companies, the Stena Pro Patria, along with her sister ship the Stena Pro Mare which will begin construction shortly, will use approximately 12,500 tons of methanol as fuel per year, which will significantly reduce the volume of carbon and greenhouse gas

emissions resulting from the vessel's commercial operations, especially compared to the use of conventional marine fuels. They believe that these vessels will set a new benchmark for mid-range (MR) tanker sustainability.

It will also benefit from several design and technical

improvements to optimize energy and fuel efficiency. Additionally, the vessel's latest generation MAN dual-fuel engines will also feature revolutionary new water and fuel emulsion technologies to significantly reduce nitrogen oxide (NOx) emissions without the need for catalytic conversion technology. The

vessels will also be equipped with the latest energy efficiency technology, including continually controlled combustion, optimized tuning, redesigned and aerodynamic hull lines, and an energy shaft generator, reducing fuel consumption and helping to meet strict emissions criteria.

Since 1930 full speed ahead!

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

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

İNCE ANADOLU



İNCE DENİZCİLİK VE TİCARET A.Ş.

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

Work on Chabahar port fast-paced as India begins handing over cranes to Iran



Fast pacing the work on the crucial Chabahar port, which serves as Iran's only oceanic port, the Government of India has supplied the much-awaited first shipment of mobile harbor cranes to Iran.

Two 140-ton mobile harbour cranes arrived at the Chabahar port on Saturday night and are being currently unloaded.

India has supplied the cranes via an Italian company called Italgru.

Chabahar has been a key connectivity project of India that aims to connect it with Iran, Afghanistan, and beyond. More and more countries are keen to join the port.

December saw the first India-Uzbekistan-Iran trilateral working group meeting on the joint use of the port for trade and transit purposes and enhanced regional connectivity.

New Delhi will be inviting Afghanistan for the next meeting. India is also pursuing the inclusion of Chabahar port in INSTC (International North-South Transport Corridor).

Frigate İstanbul launched under MILGEM project

Frigate İstanbul (F515), the fifth vessel produced as part of Turkey's MILGEM project to build indigenous war ships, was launched on Jan. 23.

The vessel is the first I-class vessel to be produced under MILGEM. Pakistan Navy's third ADA-class corvette's (MILGEM) first welding was also conducted during the ceremony.

The 113-meter-long İstanbul frigate is expected to be delivered to Turkey's Naval Forces Command in 2023 and will perform advanced air defense and surface warfare, submarine defense warfare and patrol activities.

The main contractor in the project is STM while the chief project partners are ASELSAN and HAVELSAN. The project is being implemented by the Defence Industries Presidency (SSB). The ship is being constructed at the Istanbul Shipyard Command.

The frigate, which will have a length of 113,2 meters and a beam



of 14,4 meters when complete, has a displacement of 3,000 tons. Unlike the ADA-class corvettes, it will also carry and launch surface-to-air missiles.

The STM, as the main contractor is in charge of the design of the vessel, as well as weapons and electronics systems and the main propulsion system.

More than 80 subcontractors take roles in the project for over 150 systems. The total number of contacted and outsourced companies working

as part of the project is 220.

The system boasts an above 75 percent rate of local production, including a domestically produced electronic weapons system, a new generation national combat management system, radar and sensor systems and combat and navigation systems.

Domestic suppliers provide the electronic weapons systems and the electrical systems, auxiliary machine systems (diesel generators, integrated platform controls and insulation systems, CBRNE detection and diagnostic systems, drums, valves, electrical systems, switch boards, electrical systems, air compressors, fire extinguishing and similar systems), equipment for sustainability of crew onboard (such as heating, air-conditioning, water heating systems), navigational and sailing equipment and platform systems.

Allianz names pandemic risk among top threats for shipping

Business interruption, a pandemic outbreak and cyber incidents -three separate but "strongly interlinked" risks- are the top threats to maritime in 2021, according to the 10th Allianz survey on risk in the maritime sector.

The maritime industry, on its best day, is fraught with risk, as people, machinery and the bulk of world trade regularly traverse some of the most perilous conditions on the planet. According to the 10th Allianz Risk Barometer 2021 for the sector, a trio of Covid-19-linked risks pose the greatest threat to maritime in 2021, but these three are far from alone.

The annual survey on global business risks from Allianz Global Corporate & Specialty (AGCS) incorporates the views of 2,769 experts in 92 countries and territories, including CEOs, risk managers, brokers and insurance experts.

According to the 10th Allianz Risk Barometer 2021, the risks to maritime this year include:

- Business interruption (BI) (41% responses)
- Pandemic outbreak (40% responses)
- Cyber incidents (40% responses)

Pandemic outbreak rises to second, place up 15 places

The Covid-19 crisis continues to represent an immediate threat to both individual safety and businesses, reflecting



why pandemic outbreak has rocketed 15 positions up to #2 in the rankings at the expense of other risks.

Prior to 2021, it had never finished higher than #16 in 10 years of the Allianz Risk Barometer, a clearly underestimated risk. However, in 2021, it's the number one risk in 16 countries and among the three biggest risks across all continents and in 35 out of the 38 countries that qualify for a top 10 risks analysis.

Market developments (#4 with 19%) also climbs up the Allianz Risk Barometer 2021, reflecting the risk of rising insolvency rates following the pandemic. Other risers include macroeconomic developments (#8 with 13%) and political risks and violence (#10 with 11%), which are, in large part, a consequence of the

coronavirus outbreak. Fallers in this year's survey include changes in legislation and regulation (#5 with 19%), natural catastrophes (#6 with 17%), Fire/explosion (#7 with 16%), and climate change (#9 with 13%), all clearly superseded by pandemic concerns.

In the US, BI (46%) topped the list followed by a pandemic outbreak (41%) and cyber incidents (33%).

Prior to the Covid-19 outbreak, BI had already finished at the top of the Allianz Risk Barometer seven times and it returns to the top spot after being replaced by cyber incidents in 2020. The pandemic shows that extreme global-scale BI events are not just theoretical, but a real possibility, causing loss of revenues and disruption to production, operations and supply chains.

59% of respondents highlight the pandemic as the main cause of BI in 2021, followed by Cyber incidents (46%) and Natural catastrophes and Fire and explosion (around 30% each).

The pandemic is adding to the growing list of non-physical damage BI scenarios such as cyber or power blackouts. "The consequences of the pandemic -wider digitalization, more remote working and the growing reliance on technology of businesses and societies-will likely heighten BI risks in coming years," explains Philip Beblo, expert in AGCS's global Property underwriting team. "However, traditional physical risks will not disappear and must remain on the risk management agenda. Natural catastrophes, extreme weather or fire remain the main

causes of BI for many industries and we continue to see a trend for larger losses over time."

According to Allianz Risk Barometer respondents, improving business continuity management is the main action companies are taking (62%), followed by developing alternative or multiple suppliers (45%), investing in digital supply chains (32%) and improved supplier selection and auditing (31%).

Cyber peril intensified

Cyber incidents may have slipped to #3 but they remain a key threat with more respondents than in 2020 and still ranking as a top three risk in many countries, including Brazil, France, Germany, India, Italy, Japan, South Africa, Spain, UK and the US. The acceleration towards greater digitalization and remote working driven by the pandemic is also further intensifying IT vulnerabilities.

At the peak of the first wave of lockdowns in April 2020, the FBI reported a 300% increase in incidents alone, while cybercrime is now estimated to cost the global economy over \$1trn, up 50% from two years ago. Already high in frequency, ransomware incidents are becoming more damaging, increasingly targeting large companies with sophisticated attacks and hefty extortion demands, as highlighted in the recent AGCS cyber risk trends report.

Austal launches electric powered high speed ferry series

Austal Australia has launched the VOLTA series of electric-powered high speed ferry solutions, with the introduction of the Passenger Express 46V, a fully electric-powered 46 meters catamaran ferry design.

Austal's new VOLTA series includes on-shore charging infrastructure and in-service support programs for operators.

The vessels combine lightweight, low-resistance hull forms, specifically designed, tested and optimised for electric-power propulsion, with state-of-the-art lithium ion batteries, Austal said.

Austal Chief Executive Officer Paddy Gregg said the new VOLTA series of high speed ferries represent the future of commercial maritime transport, offering operators a cost-effective



electric-powered vessel; capable of zero emissions.

"For any high speed vessel and even more so for electric-powered ferries, optimising vessel weight and performance is essential – driving not just operating costs, but the size and upfront purchase cost of the batteries and the charging system.

"With Austal's unique VOLTA series of custom designed and

built vessels, customers may achieve a lower total cost of ownership without compromising on performance or capability," Gregg said.

The first of class, 46 metre 'Passenger Express 46V' has the capacity for up to 450 passengers, a maximum speed of 25 knots and fast charging capability, with a range of over 175 nautical miles per day.

Austal plans to expand the

VOLTA series through the development of additional models for both commercial and defence applications, including autonomous vessels; and continue research and development into emerging propulsion technology.

Principal Particulars:

Austal Passenger Express 46V

Length overall: 46 meters

Beam: 12,3 meters

Draft < 2 meters

Propulsion

2 x Full electric, permanent magnet motors
2 x FPP, or CPP propellers (Waterjet or Azimuth also available)

Batteries

Full redundancy with 2 Lithium battery banks (one in each hull)

Minimum battery life of 7 years

Payload and capacities

Passengers – 400 to 450

Bicycles – 10

Crew – 3

Performance

Operating speed – 20kts

Maximum speed – 25+kts

Maximum range per day >175 nm per day with 20% reserve

MoU signed in trilateral partnership redox flow batteries

Canada's VanadiumCorp Resource Inc. has signed a memorandum of understanding (MoU) for a trilateral partnership with Conoship International Projects BV from the Netherlands and Vega Reederei and Partners GmbH from Germany.

The three partners plan to commercialize next-generation vanadium redox

flow-battery technology (VRFB battery) and high-energy-density electrolyte technologies for marine propulsion applications.

Specifically, the SPV will develop a next-generation redox flow-battery stack based on a high-energy-density vanadium electrolyte that is specifically formulated for marine propulsion applications.

VanadiumCorp will contribute new flow-battery designs, a high-energy-density electrolyte formulation, manage research and development, and provide its network of manufacturing partners.

Conoship will also provide marine engineering designs to integrate the more compact redox flow-battery into the propulsion

systems of marine vessels and ships.

Vega will arrange project financing, contribute fleet operations expertise, and conduct field testing of the marine battery prototype.

Project will commence shortly and definitive agreements to be reached within Q1 2021. The new battery technology seeks the decarbonization of shipping routes and in-port ship movements.

The next generation VRFB battery design and the new high energy electrolyte solves the challenge of high-energy-density not met by conventional VRFBs. Solving the energy-density challenge allows the SPV designs to scale to large capacities, deliver energy without waste heat, and vastly extend energy storage beyond lithium-ion's typical 4-8 hour operating time, according to VanadiumCorp.

KEEP YOUR ENGINE RUN UNTIL YOU

STOP



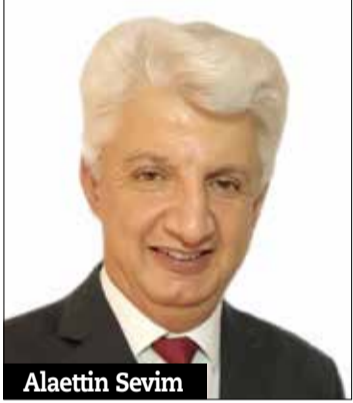
Evliya Çelebi, Mehmet Akif Sk.
YAF Plaza No:1, 34944 Tuzla/İstanbul

www.yafdiesel.com.tr

(0216) 494 49 02
info@yafdiesel.com.tr

Ege Denizi mi, Adalar Denizi mi?

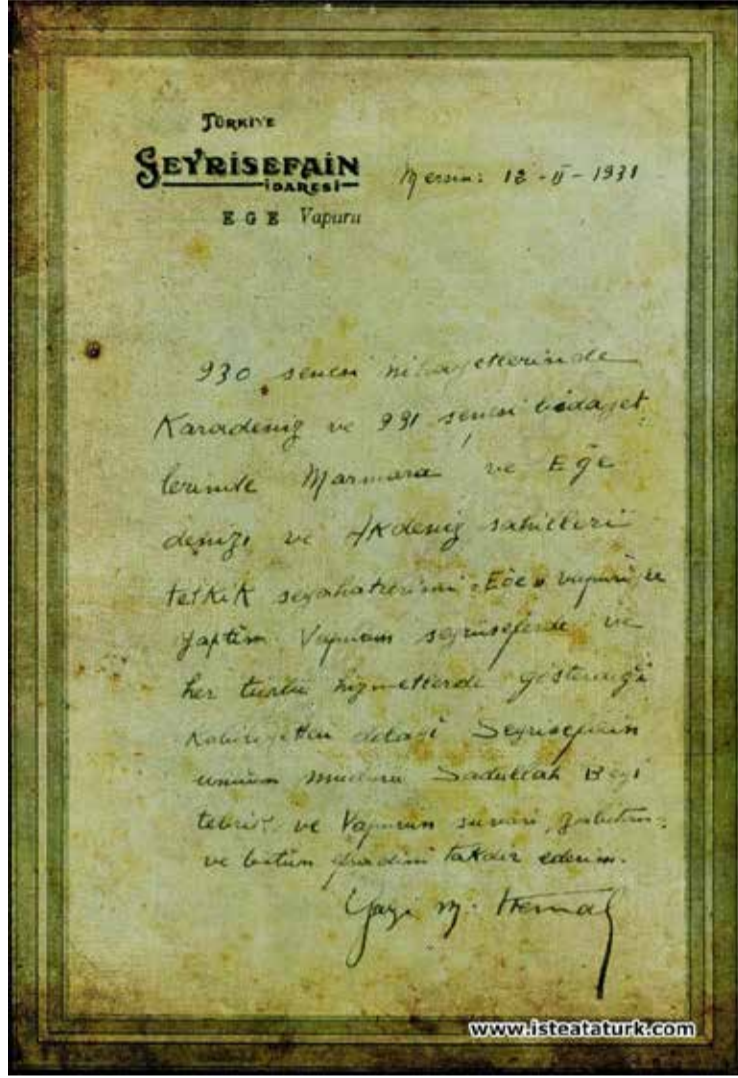
Pîr Reis Üniversitesi Öğretim Üyesi Tuğamiral (E) Alaettin Sevim, son dönemde Ege Denizi ismi yerine alternatif başka isimlerin kullanılması üzerine yaratılan tartışmaları, ismin kökenine inerek akademik bir yaklaşımla araştırıyor ve tartışmaları hem stratejik hem de kültürel bir bakış açısıyla sonlandırıyor



Alaettin Sevim

Ege Denizi ile ilgili olarak son dönemde bir isim tartışması yaşanmaktadır. Ege Denizi yerine Adalar Denizi veya Kuzey Akdeniz gibi isimlerin kullanılmasının daha uygun olduğu ileri sürülmektedir. Türkiye coğrafyası birçok medeniyetlere ev sahipliği yapmış bir coğrafyadır. Bu nedenle bu medeniyetlerden gelen birçok yer ismi bugün için Türkçeye uyarlanmış halleri ile tarafımızdan kullanılmaktadır. İsimlerin, bu isimleri taşıyan yerlerin tarihleri ile bağını korumak açısından önemi büyüktür. Ancak birçok medeniyetin geliştiği bu topraklarda, yer isimlerinin bu medeniyetlerin devamı oldukları iddiasında bulunanlar tarafından siyasi-politik amaçlarına ulaşmak amacıyla bir argüman olarak kullanıldıklarını unutmamak gerekir. Bu çerçeveden bakıldığında Ege Denizi için ileri sürülen yeni isimleri kabullenmeden önce konunun detaylı olarak incelenmesi uygun olacaktır.

Ege Denizi'nin ismi olarak Yunan kaynaklarında "Egiopelagos, Aigeon Pelagos" kelimelerine rastlanmaktadır. Kelimelerin kökenleri hakkında değişik iddialar vardır. Bunlardan bir tanesi Atina ile Girit arasında yapılan bir savaşta oğlunun öldüğünü zanneden Atina Kralı Aegeus'un kendisini denize atarak, intihar etmesi nedeniyle denize Aegeus Denizi adı verildiği efsanesine dayanmaktadır. Diğer bir görüş ise Ege kelimesinin Yunanca dalgalar manasına gelen "aiges" kelimesinden geldiğini ileri sürer. Bir başka görüş ise "pelagos" kelimesini esas almaktadır.



Yunanlılardan önce bölgede "Pelagos" halkı yaşamıştır. Homer destanlarında bu halkın Kuzey ve Orta Yunanistan ile Girit ve Ege Adaları'nda yaşadığına dair deliller mevcuttur. Bu nedenle denize "Pelagos"ların Denizi" manasına gelen "pelagos" ismi verilmiştir.

Piri Reis'in 1519 yılında yazdığı Kitab-ı Bahriye'sinde de "Erso Pelago" ismi geçmektedir. Piri Reis'in Kitab-ı Bahriye'sinin yanı sıra Kâtip Çelebi'nin 1656 tarihli "Tuhfetü'l-Kibar Fi Esfari'l-Bihar" adlı eserlerinde Ege Denizi için "Adalar Arası" ismi kullanılmaktadır. Ancak bu kaynaklar detaylı incelendiğinde "Adalar Arası" ifadesinin denizin sadece bir bölümü için kullanıldığı anlaşılmaktadır. Kitab-ı Bahriye'de günümüz Ege Denizi için "Akdeniz", günümüz Akdeniz'i içinse "Bahr-i Sefid (Beyaz Deniz)" ve "Bahr-i Rum (Roma Denizi)" isimleri kullanılırken, Kâtip Çelebi'nin her iki deniz için "Akdeniz" ismini kullandığı görülmektedir. "Bahr-i Sefid" ve "Akdeniz" isimlerinin birbirlerinin yerine kullanıldığı dönemler de olmuştur.

Ege Denizi için kullanılan bir başka isim ise "Archipelago"dur. "Archipelago" birçok adanın bulunması nedeniyle coğrafi bir terim olarak verilmiş bir isimdir. Kelime, eski Yunancadan Latinceye geçmiş temel, esas manasına gelen "archi" ile deniz, açık deniz, körfez manasına gelen "pelagus"tan üretilmiştir. Kelimenin parçaları Latinceye geçmiş Yunanca kelimeler olmasına rağmen Orta Çağ ve öncesi Yunanca belgelerde "Archipelago" kelimesine

rastlanmamaktadır. Kelime günümüz Yunancasında İtalyancadan alınmış hali ile kullanılmaktadır. İtalyanca "adalar ile dolu deniz" manasına gelmektedir. Kitab-ı Bahriye'deki "Erso Pelago" ifadesinin de "Archipelago" isminin telaffuzu olduğu değerlendirilmektedir.

"Archipelago" kelimesinin ilk defa Ege Denizi için kullanılmış olması veya Ege Denizi'nin isminden kaynaklanan bir kelime olması kuvvetle muhtemeldir. Dünya üzerindeki diğer çok adalı deniz bölgeleri için "Archipelago" kelimesi bir isimle birlikte kullanılmaktadır (Indonesian archipelago, Malay archipelago, Canadian archipelago vb.). Buna karşılık birçok kaynaktan kelimenin tek olarak kullanılması ve ilk harfinin büyük yazılması halinde Ege Denizi'nin kastedildiği görülmektedir.

Aydınogulları Beyliği ve Osmanlı belgelerinde de denizin birçok adaya sahip olmasından dolayı "Adalar Denizi" ismi kullanılmıştır. "Archipelago" kelimesinin Türkçeye dönüşmüş hali olan "Arşipel" kelimesine yakın dönem Türkçe kaynaklarda da rastlanmaktadır. Günümüzde kullanılan "Ege" kelimesi ise 1941 tarihinde yapılan birinci Coğrafya Kurultayı'nda resmi olarak belirlenmiştir. Kelimenin Ege Denizi için Fransızca kullanılan Mer gée'den alındığı değerlendirilmektedir.

Prof. Dr. Bilge Umar "Türkiye'deki Tarihsel Adlar" adlı eserinde Ege isminin etimolojik olarak Yunanca ile açıklanamadığı, bölgede yaşamış

kadim medeniyetlerden olan Luvil'lerden miras kalmış bir isim olduğu hakkında önemli deliller sunmaktadır. Daha sonra bölgenin Helenleştirilmesi çalışmaları kapsamında birçok yer isminde olduğu gibi Ege ismine de köken getirmek için bir destan yaratılmıştır. Yer isimlerinin belirlenmesi için bir destan uydurulması örneğine coğrafyamızda birçok yerde rastlanmaktadır.

"Ege" yerine kullanılması teklif edilen diğer isimleri ele alacak olursak, "Kuzey Akdeniz" ismi denizin Akdeniz'in diğer bölümlerine göre coğrafi konumu nedeniyle uygun değildir. Adriyatik Denizi ve Liguryan Denizi gibi Akdeniz'in diğer bölümleri Ege Denizi'ne göre daha kuzeydeki enlemlere uzanmaktadır. Ege Denizi için "Adalar Denizi" isminin kullanılmasının önemli sakıncası ise BM Deniz Hukuku Sözleşmesi'nde (BMDHS) vücut bulmaktadır. "Adalar Denizi" ifadesinin günümüzde coğrafi karşılığı "Takımadalar"dır. BMDHS'nin 46-54'ncü maddeleri "Takımadalar Devletleri (Archipelagic States)" ile ilgili hususları düzenlemektedir. 46'ncı maddeye göre Takımadalar Devleti, bir veya daha fazla takımadadan oluşan ve başka adaları da ihtiva eden bir devlet olarak tanımlanmaktadır. 47'nci maddede karasularının ölçülmeye başlayacağı esas hatların takımadalar devleti için nasıl belirleneceği açıklanmıştır. Bu maddeye göre takımadalar devletini oluşturan adaların arasına 100 deniz milini geçmeyecek esas hatlar çizilebilir. Bu esas hatların çevrelediği saha içinde kalan deniz alanları ile kayalıklar dâhil adaların alanlarının oranı en fazla 9/1'e kadar olabilir. Bu esas hatların toplam sayısının en fazla yüzde 3'ü 125 deniz milini aşmamak şartı ile 100 milden daha uzun olabilir. 48'inci maddede ise karasular ve Münhasır Ekonomik Bölge (MEB) genişliklerinin 47'nci maddeye göre belirlenen takımadalar esas hatlarından itibaren ölçüleceğini belirtmektedir. Bir başka deyişle esas hatların içerisinde kalan deniz sahası ile karaların oranı 9/1'e kadar olacak şekilde takımadalar devletinin dıştaki adalarının arasında çizilecek 100 deniz mili uzunluğundaki hatların içinde kalan deniz sahası iç su statüsünde olacak, karasular ve ötesinde MEB sınırları bu hatlardan dışarıya doğru belirlenecektir.

Yunanistan uzun bir süredir Ege'nin takımadalar statüsünde olduğunu ileri sürmektedir. Bu iddiayı kabul etmek deniz alanı ve kara alanı oranlarını sağlayacak biçimde adaların arasına çizilecek esas hatlar içinde kalacak, pratikte Ege Denizi'nin neredeyse tamamının Yunan iç denizi olduğunu kabul etmek olacaktır. Türkiye, Yunanistan'ın bu iddiasına karşı BMDHS'nin 46'ncı maddesinde Takımadalar Devleti'nin sadece takımadalardan oluşan devlet olarak tanımlandığını, Yunanistan'ın adaların yanı sıra kıta ülkesi de olduğu için takımadalar devleti olarak kabul edile-

meyeceği tezini savunmaktadır. Buna rağmen Ege Denizi'nin "Adalar Denizi-Archipelago" olarak isimlendirilmesi Takımadalar Statüsü ile ilişkilendirilerek, Yunan iddialarını destekleyecek bir argüman olarak kullanılabilir. Bu çerçevede geçmişte uluslararası toplantılarda, görüşmelerde, yayımlanacak belge ve dokümanlarda Ege Denizi'nin "Greek Archipelago" olarak isimlendirilmemesi için önemli mücadele verilmiştir.

Burada Atatürk'ün Ege kelimesini hiç kullanmadığı iddialarına yanıt vermek de yerinde olacaktır. Atatürk, Kurtuluş Savaşı'ndaki ünlü emri "Ordular ilk hedefiniz Akdeniz'dir. İleri!" de niçin Akdeniz kelimesini kullanmıştır? Çünkü o dönemde denizin adı yukarıda açıklandığı üzere Akdeniz'di. Ancak Atatürk'ün Ege kelimesini hiç kullanmadığı iddiası da incelenmeye değerdir. Atatürk "Ege Vapuru" ile çıktığı yurt gezisinde vapurun adı defterine, "1930 Senesi nihayetlerinde Marmara ve Ege Denizi ve Akdeniz sahilleri tetkik seyahatlerini Ege Vapuru'yla yaptım. Vapurun seyrüseferde ve her türlü hizmetlerde gösterdiği kabiliyetten dolayı Seyrüseferin Umum Müdürü Sadullah Bey'i tebrik ve vapurun süvarisi zabitan ve bütün efradını takdir ederim" notunu yazmıştır. 1927 yılından itibaren alınarak Seyrüseferin Müdürlüğü'ne bağlı olarak hizmete giren gemilere "Ege", "İzmir", "Konya" ve "Akdeniz" gibi isimler verilmiş olması da "Ege" isminin 1941 yılında resmi olarak kabulünden önce kullanılmaya başlandığını göstermektedir. Ege Vapuru, Atatürk'ün en çok yolculuk yaptığı gemidir. Soyadı Kanunu 1935 yılında yürürlüğe girdiğinde kendisini gemisi ile özdeşleştirmiş Ege Vapuru'nun kaptanı "Özege" soyadını almıştır. Kaptan Sait Özege, Savarona'nın da ilk Türk kaptanıdır.

Görüldüğü üzere Ege Denizi'nin tarihi isimlerinin kökenleri üzerindeki çok çeşitli görüşler vardır ve "Ege" kelimesinin kökeninin Yunanca olduğu iddiası karşısında önemli tezler olduğu açıktır. Yerine teklif edilen isimlerin ise sakıncaları mevcuttur. "Ege" ismi ulusumuz tarafından benimsenmiş ve hayatımızda, şarkılarımızda, şiirlerimizde kısacası kültürümüzde yerini almıştır. Kelimenin sahiplenildiğinin en önemli delili insanlarımızın çocuklarına "Ege" ismini vermesidir. Bir ismin sahiplenildiğinin bundan daha kuvvetli ne delili olabilir?

Kaynakça:

¹ <https://www.etymonline.com/search?q=Aegean> (Erişim 10.01.2021)

² <http://www.dzkk.tsk.mil.tr/turkce/BunlariBilirmuydunuz/EgeDenizininOrjinalAdi.asp> (Erişim 10.01.2021)

³ C. Ülkekel, Atatürk Neden "Ordular, İlk Hedefiniz Akdeniz'dir. İleri!" Demişti, sayfa 68-22 https://www.harita.gov.tr/images/dergi/makaleler/130_5.pdf (Erişim 18.01.2021)

⁴ <https://www.etymonline.com/search?q=archipelago> (Erişim 10.01.2021)

⁵ Halikarnas Balıkçısı, Arşipel, Bilgi Yaynevi, 1995

Çin: Sözde değil eylemde başarılı güç

Deniz Kurmay Albay (E) Serter Tuçaltan, başına giden yolun çok önemli bir bölümünü son 10 yılda kat eden; askeri kabiliyetlerini sessizce güçlendiren, dış politika ve ekonomi yönetiminde ciddi hamleler yapmayı tercih eden ve işgücüyle doğru orantılı bir şekilde teknolojilerini de fevkalade geliştirerek siyasi etkisini ve gücünü artıran Çin'i MarineDeal News okurları için çok boyutlu inceledi



Serter Tuçaltan

Avrupa'yı birbirine bağlıyor.

"Kutup İpek Yolu," Çin'in Kuzey Kutbu ile ilgili konulara aktif olarak katılma stratejisinin "Kuşak-Yol" inisiyatifini altındaki tezahürü.

İnisiyatif dünya GSMH'nin yüzde 42'sini, dünya nüfusunun yüzde 64'ünü, bilinen enerjinin yüzde 75'ini bünyesinde barındırıyor.

Bu yazının kaleme alındığı ocak ayının ilk haftası itibarıyla açık kaynaklarda yer alan haberlere göre hâlihazırda Çin 138 ülke ve 31 uluslararası örgüt ile 201 'Kuşak ve Yol İşbirliği Anlaşması'nı imzalamış durumda.

Çin ekonomik ve dolayısıyla siyasi etkisini genişletmeye devam ediyor.

Bölgesel Kapsamlı Ekonomik Ortaklık Anlaşması (RCEP)¹

Çin, "Kuşak-Yol" kapsamındaki yatırımlarına ve inisiyatifini genişletme çalışmalarına devam ederken 15 Kasım 2020 tarihinde Asya-Pasifik Bölgesi'ndeki 14 ülke ile birlikte, "Bölgesel Kapsamlı Ekonomik Ortaklık Anlaşması"nı da (Regional Comprehensive Economic Partnership-RCEP) imzaladı. Jeopolitik bakış açısı ile anlaşma Pasifik kuşağının tüm doğu kenarını kapsama içine alıyor ve bölgede Çin'i dışlayan başka anlaşmaların önündeki bir engel halini de alıyor.

Dünyanın en büyük serbest ticaret anlaşması olarak bilinen Anlaşma; 15 ülke, 2,3 milyar insan ve toplamda 24,2 trilyon dolarlık bir ekonomik büyüklüğü kapsıyor.

Anlaşmaya taraf olan ülkeler 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.

Bölgede gümrük duvarlarını kaldıran/kaldıracak, Asya Bölgesi'ne yönelik bir Ortak Pazar oluşumuna gidebilecek, Hindistan'ı da içine almaya çalışan bu girişim Çin'in bölgesel konumunu daha da güçlendirecek. (Harita 2)

Kapsamlı Yatırım Anlaşması²

2020 yılının son günlerinde AB ve Çin, "Kapsamlı Yatırım Anlaşması" müzakerelerini prensipte sonuç-

landırdıklarını açıkladı.

Açık kaynaklara yansıyan haberlere göre 7 yıl süren müzakereler neticesinde varılan Anlaşma; Çin'in otomotiv, finans hizmetleri, sağlık ve iletişim gibi çeşitli yatırım alanlarının Avrupalı yatırımcılara açılmasını, Çin'deki kamu şirketlerinin hizmet alımlarında AB firmalarına ayrımcılık yapmamasını içerirken, AB piyasalarının da Çinli yatırımcılara açık olmasını kapsıyor.

Anlaşmanın hayata geçirilebilmesi için daha asgari 1 yıla ihtiyaç duyulacağı da açık kaynaklara yansıyan haberler arasında.

Anlaşma'nın Çin'e karşı AB ile birlikte hareket etmek isteyen Biden Yönetimi'nin planlarını aksatacağını söylemek mümkün.

17+1 inisiyatifi³

Çin'in Avrupa'da yürüttüğü bir diğer girişim ise 17+1 inisiyatifi.

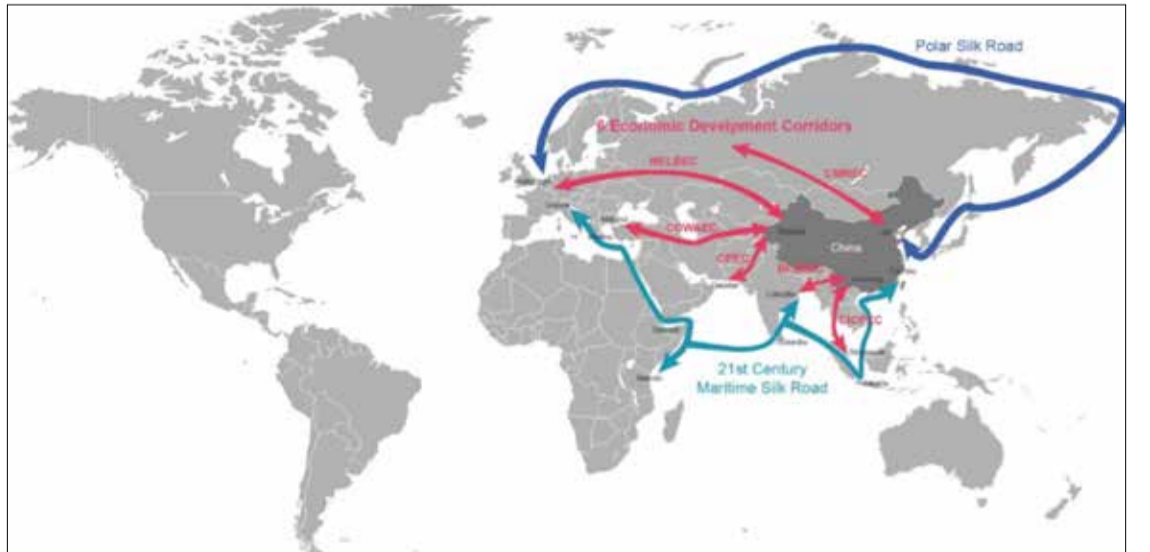
Arnavutluk, Bosna-Hersek, Bulgaristan, Çek Cumhuriyeti, Estonya, Macaristan, Litvanya, Letonya, Hırvatistan, Makedonya, Karadağ, Polonya, Romanya, Sırbistan, Slovakya, Slovenya ve Yunanistan İnisiyatif içinde yer alıyor. Yunanistan "İnisiyatif"e son katılan Avrupa ülkesi. Çin dışındaki 17 üyeden 12'si AB üyesi. 5'i ise AB üye adayı.

İlk kez 2011 yılında Budapeşte'de icra edilen "Çin ile Merkez ve Doğu Avrupa Ülkeleri Arası Ticaret Forumu"nda gündeme gelen ve 2012'de hayata geçirilen İnisiyatifin temel amacı "Bir Kuşak, Bir Yol" çerçevesinde Çin ile diğer üyeler arasındaki yatırım ve iş imkânlarını geliştirmek.

İnisiyatifin, ABD'nin Rusya'yı çevrelemek üzere hareket ettiği eksenini kapsamaması, bu eksenindeki ülkelerin AB'nin gelir düzeyi sıralamasında geride kalan ülkeler, olması dikkat çekici. (Harita 3)

İnisiyatif yatırım ve ticaretin yanı sıra kültür, eğitim ve turizm gibi ilişkilerin gelişmesine de katkı sağlıyor.

Çin-İtalya, Çin-Fransa



Harita 1

anlaşmaların^{4/5}

Bu girişimlerin dışında Çin 2019 yılında İtalya ile altyapı, turizm, sağlık, e-ticaret ve enerji konularını kapsayan yaklaşık 7 milyar euro değerinde bir mutabakat zaptı imzaladı.

Aynı yıl Fransa ile de havacılık, enerji ve tarım alanlarında 15 milyar dolar değerinde bir anlaşma yaptı.

Çin'in Afrika yatırımları⁶

Çin bu süreçte Afrika'yı da ihmal etmedi. Bu anlamda Çin Afrika kıtasındaki limanların, karayollarının, hidroelektrik santrallerinin ve demiryollarının yapımını finanse ediyor.

Çin'in 2003 yılında 75 milyon ABD Doları seviyesinde olan Afrika yatırımlarının tutarı 2018 yılında 5,4 milyar ABD Doları seviyesine çıkmış durumda. Güney Afrika, Demokratik Kongo Cumhuriyeti, Mozambik, Zambiya ve Etiyopya Çin yatırımlarının en çok yapıldığı ülkeler.

Çin, yatırım imkânlarının dışında Afrika ülkelerine kredi de sağlıyor. Çin'in 2003-2018 yılları arasında Afrika ülkelerine sağladığı toplam kredi tutarı 148 milyar ABD Doları seviyesinde. Ulaşım, enerji, madencilik, iletişim ve su en fazla kredi sağlanan alanlar.

Çin Afrika'ya işçi de gönderiyor. 2018 yılı itibarıyla Afrika'da bulunan Çinli işçi sayısı 201 bin civarında. Cezayir, Angola, Nijerya, Kenya ve Etiyopya en fazla işçiye ev sahipliği yapan ülkeler.

ABD'nin Çin'e bakışı

Bu aşamada Çin'in en büyük rakibi ABD.

ABD'de, uzun süredir İkinci Dünya Savaşı sonrasında tesis edilen dünya düzeninin tehlikede olduğu, ABD'nin ekonomik, teknolojik ve askeri açıdan Çin'in gerisine düşeceği yorumları yapılıyor. Bu anlamda Çin ekonomisinin ABD ekonomisini geçeceği zaman için 2024 veya 2028 yılları telaffuz ediliyor.

Dolayısıyla gerek ekonomik, gerek teknolojik, gerekse askeri açıdan Çin'in engellenmesi bu dönemde de ABD'nin ana meselesi olacak.

ABD'nin Çin'e yönelik temel yaklaşımını; Çin'in deniz ulaşım hatlarının kontrol edilmesi, "Kuşak-Yol Projesi"nin karadan ve denizden engellenmesi, Çin'in çevrelenmesi ve dış ticaretinin sektöre uğratılması üzerine kurduğu biliniyor.

ABD bu anlamda Hindistan'a özel önem atfediyor. Gerek büyüklüğü, gerek nükleer gücü ve gerekse silahlı kuvvetler kapasitesi nedeniyle Hindistan'a Çin'i dengeleyebilecek hayati bir ortak gözü ile bakıyor. RF'nin gayretleri ile ŞİÖ'ye dâhil olan, BRICS üyeliği de bulunan Hindistan'ı yanına çekmek istiyor.

"Kuşak-Yol Projesi"ni Sincan Uygur Özerk Bölgesi, Keşmir, Belucistan, Umman Denizi ve Doğu Akdeniz'de karşılamaya, kendi etkinliğini öne çıkarmaya gayret ediyor.

Askeri olarak Çin Denizi'ndeki artan faaliyetlerine ilave olarak, Hint Okyanusu odaklı bir deniz kuvveti kuruyor. Daha önce lağvettiği Birinci Filoyu yeniden faaliyete geçiriyor.⁷ Bu, ABD'nin önümüzdeki dönemde Basra Körfezi'nden Malakka Boğazı'na kadar olan coğrafyada da daha fazla varlık göstereceğine işaret ediyor.

Gümrük vergileri ve denetim mekanizmaları ile Çin ile ticaretini kontrol ediyor.

Ancak ABD'nin bu hedefine ulaşabilmesi çok da kolay görünmüyor.

ABD'nin Çin'e karşı birlikte hareket etme planı yaptığı AB'nin Çin ile "Kapsamlı Yatırım Anlaşması" üzerinde mutabakat sağlaması, "Bölgesel Kapsamlı Ekonomik Ortaklık Anlaşması"na ABD'nin bölgedeki önemli müttefikleri Avustralya, Japonya, Güney Kore, Yeni Zelanda'nın da katılması bu görüşü teyit ediyor.

AB'nin Çin'e bakışı⁸

AB'ye göre Çin, eş zamanlı ola-

Çin özellikle son 10 yıl içerisinde attığı adımlarla GSYİH bakımından ABD'nin ardından 2'inci sıraya yükseldi. Bazı yorumlara göre 2024 yılında bazı yorumlara göre ise 2028 yılında ABD'yi de geçerek liderliğe yükselecek.

Bu anlamda Çin'in önüne çok sayıda engel çıkarılacağı tahmin etmek zor değil. Ancak bu engellerin aşılması için geliştirdiği politikalar ile Çin şimdiden rakiplerinin kendisine karşı birleşmelerini belli seviyede engellemiş durumda.

Çin'in ekonomik gelişim süreci, çevresindeki ülkeler ile ilişkileri ve milli gücünün unsurlarını koordineli şekilde kullanması oldukça önemli bir örnek. Bu yazımızda Çin tarafından geliştirilen ve/veya Çin'in içinde bulunduğu dikkat çekici inisiyatiflere ve bazı küresel aktörlerin Çin'e bakışına kısaca göz atacağız.

Kuşak Yol inisiyatifi

Çin "Kuşak-Yol" inisiyatifini 2013 yılında açıkladı.

İnisiyatif karada 6 koridordan oluşan "İpek Yolu Ekonomik Kuşağı" ve "21'inci Yüzyıl Deniz İpek Yolu"ndan oluşuyor. "İpek Yolu Ekonomik Kuşağı" koridorları şunlar: (Harita 1)

- Avrupa-Asya Kara Köprüsü Ekonomik Koridoru (NELBEC)
- Çin-Moğolistan-Rusya Ekonomik Koridoru (CMREC)
- Çin-Merkez Asya-Batı Asya Ekonomik Koridoru (CCWAEC)
- Çin-Çinhindi Yanımadası Ekonomik Koridoru (CICPEC)
- Bangladeş-Çin-Hindistan-Myanmar Ekonomik Koridoru (BCI-MEC)
- Çin Pakistan Ekonomik Koridoru (CPEC)

"Deniz İpek Yolu", Çin ile Güney Doğu Asya, Endonezya, Hindistan, Arap Yanımadası, Somali, Mısır ve

rak hem bir ortak, hem ekonomik düzlemde rekabet edilen bir güç, hem de "sistemik bir rakip (systemic rival)". Avrupa Birliği;

- Güney Çin Denizi'ndeki anlaşmazlıkların seyir ve uçuş serbestiyetini muhafaza edecek şekilde BM Deniz Hukuku Sözleşmesi temelinde çözülmesini,

- Afganistan, Orta Doğu, Libya ve deniz haydutluğu gibi küresel sorunlar ve uluslararası güvenlik meselelerinin çözümünde Çin ile daha yakın çalışmayı,

- Afrika konusunda Çin ile işbirliği yapmayı,

- İran Nükleer Anlaşması'nın tam ve etkin şekilde uygulanması için Çin ile birlikte çalışmayı istiyor.

AB ayrıca insan hakları, Dünya Ticaret Örgütü, iklim değişikliği, enerji, balıkçılık ve deniz kaynakları anlamında okyanusların yönetimi ve siber güvenlik konularında da Çin'den beklentileri olduğunu ifade ediyor.

AB, Çin ile ilişkilerinde ABD'ye nazaran daha yumuşak bir tonu tercih ediyor. Bunda taraflar arasındaki mevcut ve potansiyel ticari ilişkilerin önemli payı olduğunu ifade etmek gerekiyor.

NATO'nun Çin'e bakışı⁹

NATO'nun Çin değerlendirmesi de AB gibi, ABD'ye nazaran daha yumuşak bir tona sahip. Bunda NATO'nun AB üyesi ülkelerinin payı olduğunu düşünmek gerekiyor.

NATO'nun geleceğine ışık tutacak önerileri bünyesinde barındırdığı ifade edilen "NATO 2030: Yeni Bir Çağ İçin Birlikte" başlıklı raporda Çin, "birçok müttefik için hem bir ticari rakip, hem de ortak" olarak tanımlanıyor. AB değerlendirmesinde olduğu gibi, Çin'in geniş yelpazede "sistemik bir rakip" olarak anlaşılması gerektiği, Çin'e sadece ekonomik bir oyuncu veya Asya odaklı güvenlik meselelerinde tesiri olan bir aktör olarak bakılma-

ması gerektiği vurgulanıyor.

Raporda özetle; Çin'in Rusya boyutunda bir askeri tehdit teşkil etmediği, Rusya ile ilişkilerini geliştirdiği, Akdeniz, Atlantik ve Kutup Bölgesi'nde varlık gösterdiği, uzun menzilli füze geliştirdiği, küresel erişime sahip nükleer hücum denizaltıları, uçak gemileri ve savaş gemileri ürettiği, nükleer imkân kabiliyetlerini artırdığı, uza-ya yönelik kapasitesi bulunduğu ifade ediliyor.

Raporda ayrıca, bir grup İttifak üyesinin maruz kaldıkları siber saldırılardan ve savunma alanında etkileri bulunan fikri mülkiyet hakkı usulsüzlüklerini Çin ile ilişkilendirdiklerinden bahsediliyor. Çin'in 2030 yılına kadar yapay zekâ alanında dünya lideri olma, 2049 yılına kadar dünyanın en ileri teknolojik süper gücü olma hedefine atıfta bulunuluyor.

İttifak üyeleri Çin'in üyeler arasındaki farklılıkları istismar edileceği konusunda ikaz ediyor. Üyelere, Çin ile münferit veya "17+1" gibi formatlardaki veya "Kuşak-Yol" gibi inisiyatiflerdeki ilişkilerinde, NATO üyeleri arasındaki bağlılığı destekleyecek şekilde hareket etmeleri tavsiye ediliyor.

Ayrıca, Çin'e karşı yüksek hazırlık durumunun idame edilmesi, üyeler arasındaki koordinasyonun artırılması, Çin'in artan öneme sahip olduğu bir dünyaya yaklaşıma yönelik politik strateji geliştirilmesi öneriliyor.

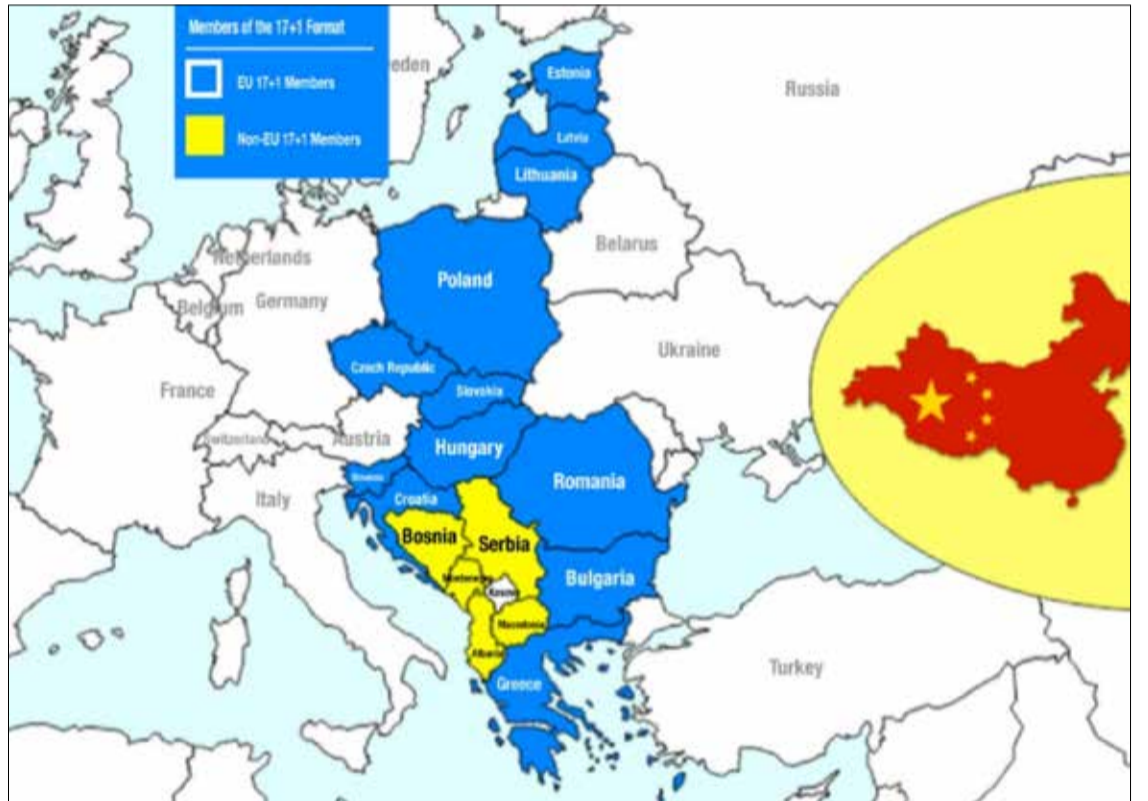
Rusya'nın Çin'e bakışı

Rusya ve Çin aynı coğrafyada bulunan, Batı (ABD ve AB) ile mücadelelerinin ideolojik ve tarihsel boyutları da bulunan iki önemli ticaret ortağı. Ancak her ikisinin de günümüzde ideolojik mücadeleyi bir kenara koydukları, Çin'in ekonomik ve teknolojik, Rusya'nın ise siyasi ve askeri ağırlıklı bir mücadele yürüttükleri görülüyor.



Harita 2

Kaynak: <https://www.granthornton.co.th/insights/articles/rcep-confirmed>



Harita 3

Kaynak: <https://www.eu-cnc.org/business/the-17-1-initiative>



www.datahidrolik.com



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

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

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

İki ülke arasında tesis edilecek bir stratejik ortaklık AB ve ABD için en kötü senaryoyu oluşturuyor.

Buna mukabil;

- Gerek ABD, gerekse AB tarafından Rusya'ya uygulanan yaptırımlar,

- ABD'nin Çin ile yürüttüğü ekonomik savaş ve Çin'i açık şekilde tehdit olarak nitelendirmesi, Rusya ve Çin'i doğal birer müttefik haline getiriyor.

Rusya'nın güvenilir şekilde ener-

ji tedarik etme zarureti bulunan Çin'in en önemli petrol tedarikçilerinden biri olması, ayrıca "Kuşak-Yol" inisiyatifindeki jeopolitik yeri bu ortaklığın değerini artırıyor.

Rusya Dışişleri Bakanı'nın 2020 yılını değerlendirirken yaptığı açıklama Rusya'nın Asya-Pasifik Bölgesi'ne bakışının nasıl şekillendiğinin kısa bir özeti. Bakan açıklamasında şunları söylüyor:

"Asya-Pasifik Bölgesi ülkeleri de dâhil olmak üzere, Doğu'daki

ülkelerle karşılıklı fayda sağlayan ilişkiler geliştirmeye yönelik çizimimizin uzun vadeli ve stratejik nitelikli olması, ayrıca uluslararası konjonktürdeki dalgalanmalardan etkilenmemesi doğal görünüyor.

Bugün Avrasya, sadece orada yaşayan halkların yararına kullanılabilecek ve kullanılması gereken muazzam bir kaynak potansiyeline sahip coğrafi bir alan olmayıp, aynı zamanda yeni ulaşım ve lojistik koridorları oluşturma, altyapı bağ-

lantılarını geliştirme ve diğer çok taraflı işbirliği türleri açısından en dinamik şekilde gelişen bölgedir.

Rusya burada ivme kazanan entegrasyon süreçlerinin uyumlu hale getirilmesinden yanadır. Putin'in Büyük Avrasya Ortaklığı'nı kurma girişimi de bu sorunu çözmeyi amaçlıyor. Bu yöndeki çalışmalar, Avrasya Ekonomik Birliği ve Çin'in "Tek Kuşak Tek Yol" girişiminin kalkınma planlarının birleştirilmesi dâhil olmak üzere çok enerjik

bir şekilde yürütülüyor."

Sonuç

Çin, milli güç unsurlarının ve diplomasinin bir ülkenin gelişiminde nasıl kullanılacağına son yıllardaki en önemli ve canlı örneklerinden biri olarak ortaya çıkıyor. Başanya giden yolun çok önemli bir bölümünü de son 10 yıl içerisinde kat etmiş durumda. Geliştirdiği ve/veya içinde bulunduğu girişimleri/inisiyatifleri kapsayan haritalara bakıldığında Çin'in geldiği noktaya daha iyi görmek mümkün.

Bu girişimler/inisiyatifler dikkate alındığında, Çin'in askeri gücünü mümkün olduğunca öne çıkarmadan, söze değil eyleme dayanan bir dış politika ile ekonomik, teknolojik ve insan gücünü kullanarak ilerlediğini, bu sayede siyasi etkisini ve gücünü artırdığını söylemek güç değil.

Gelişmeler Çin'in 2021 yılında da;

- Ekonomik ve teknolojik faaliyetlerini ön plana çıkaracağını,

- Konumunu güçlendirmek için "Kuşak-Yol" inisiyatifini, "Bölgesel Kapsamlı Ekonomik Ortaklık Anlaşması"nı ve "17+1" inisiyatifini kullanacağını,

- AB ile prensip anlaşmasına varılan "Kapsamlı Yatırım Anlaşması"nı hayata geçirme yönünde gayret sarf edeceğini,

- Bununla birlikte öne çıkarmaksızın askeri gücünü geliştirme faaliyetlerine de devam edeceğini gösteriyor.

Bu noktada;

- ABD'nin yeni yönetiminin Çin ile ticaret savaşını hangi boyutta sürdüreceğinin,

- ABD'nin "Bölgesel Kapsamlı Ekonomik Ortaklık Anlaşması" ile "Kapsamlı Yatırım Anlaşması"na nasıl karşılık vereceğinin,

- ABD, AB ve NATO'nun Çin'e karşı nasıl bir ortak arayüz oluşturacağını,

- ABD'nin nükleer silahların ve orta menzilli füzelerin sınırlandırılması konusuna Çin'i de dâhil etmek üzere atacağı adımların,

- İran nükleer anlaşması ve ABD-İran ilişkileri ile ABD-Rusya ilişkilerinin de Çin üzerinde belirleyici etkiye sahip olacağını söylemek gerekiyor.

Kaynakça:

¹<https://www.grantthornton.co.th/insights/articles/rcep-confirmed/>

²<https://tr.sputniknews.com/ekonomi/202012311043493232-ab-ekonomik-ilekiskilerini-yeniden-sekillendirmeye-calistigi-cinle-yatirim-anlasmagina-vardi/>

³<https://www.eu-cnc.org/business/the-17-1-initiative>

⁴<https://www.bbc.com/turkce/47680155>

⁵<https://tr.euronews.com/2019/11/06/macronun-ziyaretinde-fransa-ile-cin-15-milyar-dolar-degerinde-anlasmalar-imzalandi>

⁶<http://www.sais-cari.org/data>

⁷<https://www.abc.net.au/news/2020-12-03/us-plans-to-restore-navys-1st-fleet/12946076>

⁸https://eeas.europa.eu/topics/external-investment-plan/34728/eu-china-relations-factsheet_en

⁹<https://www.nato.int/cps/en/natohq/176155.htm>

'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...



Yunanistan neyin peşinde?

Son dönemde Yunanistan'a sıklıkla temas etmek zorunda kalıyoruz. AB'nin Türkiye'ye karşı takındığı olumsuz ve yanlı tavır, Yunanistan'a koşulsuz desteği, dahası ABD'nin de bu cepheyi desteklemesi Yunanistan'ın cüretini her geçen gün artırmasına neden oluyor. Hadise Yunanistan'ın geleneksel şımarıklığının ötesine geçmiş durumda. Bu nedenle vakit geç olmadan resmi doğru okumakta yarar var

MDN | Türkiye ile Yunanistan arasındaki sorunlar sarmalı, meseleyi bilen uzmanlar ve akademisyenler tarafından sıklıkla gündeme getiriliyor. Öneriler ardi ardına sıralanıyor. Bunlar kamuoyu oluşturmak ve kamuoyunu bilgilendirmek için önemli. Ancak; akademik, bürokratik ve siyasi zaviyeden bakıldığında yaklaşan tehlikenin farkında mıyız?

Yeni dönemde AB ile ilişkileri normalleştirme adına seri hamleler yapan ve yumuşak tutum sergileyen karar vericilerin reform hamleleri, Antalya Körfezi'ne geri dönen araştırma gemimiz, dahası ocak ayının sonunda yapılacak istikşafi görüşmeler ve bu satırlar yazıldığında AB turundan henüz dönen Dışişleri Bakanımızın temasları ve yansımaları göz önüne alındığında karamsar bir tablo çıkıyor ortaya.

Süreç aleyhimize işliyor ve muhaptaplarımız taviz üzerine taviz istiyor. Yunanistan'ın iştahının nedeni bu, kazan-kazan peşinde olan komşu fırsat bu fırsat el yükseltiyor. **En son söyleyeceğimizi baştan söyleyelim, Yunanistan'ın uluslararası mahkeme tuzağına doğru ilerliyoruz.** Bizden uyarması.

Yunanistan İyon Denizi'nde kara sularını 12 mile çıkardı

Son dönemde meydana gelen gelişmelere göz atalım. Yunanistan'da 2020'nin son günlerinde İyon Denizi'nde kara sularının 12 mile çıkarılmasıyla ilgili kararname Resmi Gazete'de yayımlandı. Kararnamede Arnavutluk yakınlarındaki İyon Adaları'ndan Mora Yarımadası'nın güney ucunda yer alan Tenaro Burnu'na kadar olan bölgede, körfezlerin kapatılması ve düz ana hatların çizilmesiyle ilgili kararnamenin yürürlüğe girdiği ifade edildi.

Kararnamenin, Uluslararası Deniz Hukuku Sözleşmesi'nin uygulanması kapsamında yayımlandığını vurgulayan Yunan Dışişleri Bakan-

lığı, "Yunanistan'ın bu hareketinin İyon Denizi'nde kara sularını genişletmesi süreci için bir hak ve gerekli bir adım oluşturduğunu" iddia etti. Burada dikkat çeken konu ise kararnamede Yunanistan'ın, benzer haklarını ülkenin diğer bölgelerinde de uygulama hakkını mahfuz tuttuğunu belirtmesi oldu.

Yunanistan'ın, "kara sularını genişletme hakkını gelecekte diğer deniz alanları için de kullanabileceğini" savunan Başbakan Miçotakis, İtalya ile İyon Denizi, Mısır ile Doğu Akdeniz için yapılan Münhasır Ekonomik Bölge (MEB) anlaşmalarını Yunanistan için "tarihsel ve siyasi öneme sahip" olarak nitelendirdi. Bu argümanları ısrarla vurgulayan Yunanistan ile istikşafi görüşmelerde ne konuşulacak merak ediyor insan...

İsrarla vurguluyoruz istikşafi görüşmelerden bir sonuç çıkması mümkün değil. Salt, Miçotakis'in sözleri dahi bunun ispatı... Her ne kadar zaman kaybı olsa da diplomasiye şans vermek, gerilimi düşürmek için bir manivela görevi görüyor. Türkiye, AB'nin tepkisini azaltmak için bu karta sanılmış durumda. Oysa istikşafi görüşmeler yapılacaksa ajandası Ege ile sınırlı tutulmalıdır.

Yunanistan ise ısrarla Doğu Akdeniz'i de görüşmelere katmaya çalışıyor. **Bu tuzağa düşülmemesi gerektiğini uzun zamandır vurguluyoruz.** Doğu Akdeniz perspektifimize göre Yunanistan bizim Doğu Akdeniz'de deniz yetki alanlarını tartışacağımız bir aktör değil. Eğer olur da Yunanistan ile Doğu Akdeniz'i müzakere etmeye başlarsak, bu işin sonu da Ege'de kördüğüm olan sorunlar sarmalına evrilir. Uyaralım.

Yunanistan, İsrail ile 1,68 milyar dolarlık savunma anlaşmasını onayladı

Yunanistan dönem içinde bir önemli hamlesini de savunma ve güvenlik boyutunda yaptı. Fransa ile yapılan yüksek bütçeli anlaşmalara geçen ay temas etmiştik. Son olarak, İsrail Savunma Bakanlığı Yunanistan'ın İsrail ile yapılan 1,68 milyar dolarlık, 20 yıl süreli savunma anlaşmasını onayladığını açıkladı. Anlaşma, iki ülke arasında bugüne kadar yapılmış en büyük savunma tedarik anlaşması olması bakımından öne çıkıyor...

Anlaşma bağlamında, İsrail menşeli savunma sanayi şirketi Elbit Systems, Yunanistan Hava Kuvvetleri için uçuş okulu kuracak ve işletecek. İsrail, Yunanistan'a 10 adet M-346 eğitim uçağı satacak, Elbit Systems T-6 Efroni uçaklarının bakımı ve simülatörlerine de destek sağlayacak.

İsrail Savunma Bakanı Benny Gantz'ın, Anlaşmanın İsrail ile Yunanistan arasında "mükemmel ve geli-

şen" ilişkileri yansıttığını vurgulaması dikkat çekici.

Dendias: Girit'in doğusunda da kara sularımızı genişletmeyi planlıyoruz

Ocak ayı içinde Yunanistan Dışişleri Bakanı Nikos Dendias'ın, ülkesinin Girit Adası'nın doğusunda kara sularını genişletmeyi planladığını açıklaması gündeme bomba gibi düştü. İstikşafi görüşmelerin hemen öncesinde, Türkiye'nin AB marjında uzlaşmacı tavır sergilediği konjonktürde Yunanistan'ın bu çıkışı esasen malûmun ilanı.

Yunanistan Parlamentosu'nda konuşan Dendias; Başbakan Kiriakos Miçotakis'in aylar öncesinde Girit'te kara sularının genişletilmesi konusunda görüş belirttiğini hatırlatıp, "...tabii ki Girit, **Girit'in doğu tarafını da kapsıyor. Girit'in doğusunda da kara sularımızı genişletmeyi planlıyoruz**" açıklamasını yapıverdi. Bu yaklaşıma sahip Yunanistan ile karşılıklı oturup neyi, nasıl konuşacağız demekten alıkoymuyoruz kendimizi. Alenen sözün bittiği yer.

Kara suları meselesi müzakere edilemez, zira egemenlik meselesidir

Yunanistan kamuoyunun da kafası kaşık. Nitekim Ana Muhalefet Radikal Sol Parti (SYRİZA) Sözcüsü Yorgos Katruggalos'un, Yunanistan ve Türkiye arasında yeniden başlatılması kararlaştırılan istikşafi görüşmelerde hangi meselelerin ele alınacağı ve ülkenin kara sularının genişletilmesi konusunda Başbakanlık ve Dışişleri Bakanlığı'nın farklı görüşler dile getirdiği yönündeki eleştirilerini de yanıtlayan Dendias; "Başbakan'ın belirlediği politikanın dışında bir çizgi izlenmesi mümkün değil. **Yunanistan'ın hiçbir başbakanı kara suları meselesini müzakere etmez çünkü egemenlik meselesidir ve müzakere konusu değildir**" dedi.

Birilerinin titreyip kendine gelebilmesi için Dendias'ın acaba daha neler söylemesi gerekiyor? **Yunanistan'ın kara sularını genişletmesi konusunda kıyıdaş ülkeler ile müzakere etmek zorunda olmadığını** da belirten Dendias devamlı; "Yunanistan'ın kıta sahanlığı konusundaki tezi, **Manatis Kanunu ile ifade edilmektedir. Münhasır Ekonomik Bölge (MEB) meselesine gelince, belirtilen kıta sahanlığı üzerindeki belirli bölgede olay gerçek. Sınırdış ülkelerden herhangi biriyle anlaşmalı olarak sınırlandırılmamıştır. Komşu ülkeler, hakkımızı uygulamamızı anlayışla karşılıyor. İtalya, Yunanistan'ın kara sularını genişleteceğini biliyordu. Bu durum, Yunanis-**

tan'ın İtalya ile müzakere ettiği anlamına gelmez. Arnavutluk'un da Yunanistan'a sormadan, hakkını bütünüyle kullanması konuya örnektir" ifadelerini kullandı. Yunanistan ile müzakere masasına oturacak ilgililerin bu beyanatları okumalarını değil, **ezberlemelerini** tavsiye ediyoruz.

Türkiye'nin tepkisi

Yunanistan Dışişleri Bakanı'nın mesnetsiz ve maksadını aşan söylemlerine cevaben Dışişleri Bakanlığımız tarafından yapılan açıklamada, "Yunanistan'ın İyon Denizi'nde karasularını 12 deniz miline çıkarmaya yönelik tasarrufu, **Mora Yarımadası'nın güneyinde sona ermekte ve Ege Denizi'ni hiçbir şekilde etkilememektedir**" denildi.

Açıklamada devamlı, "Özel çoğrafi koşulların hâkim olduğu **yanı kapalı Ege Denizi'nde ülkemizin hayati hak ve çıkarları vardır. Bu denizde karasularının hem ülkemizin, hem üçüncü ülkelerin seyrüsefer serbestisini ve açık denizlere erişimi kısıtlayacak şekilde tek taraflı olarak genişletilmemesi gerektiği konusundaki tutumumuz herkesin malûmudur. Bu tutumumuzda bir değişiklik yoktur**" ifadeleri kullanıldı. İçerik doğru lakin üslup geçmiş açıklamalara oranla "sakindi".

Miçotakis: Türkiye ile sorunu çözemsek mahkemeye gideriz

25 Ocak'ta başlayacak istikşafi görüşmelerin hemen öncesinde yaptığı açıklama ile Yunanistan Başbakanı Miçotakis ülkesinin pozisyonunu ve niyetini tüm çıplaklığı ile ortaya koydu. Türkiye'ye hep dostluk eli uzattıklarını söyleyen Miçotakis, "**Sorunlar çözülebilir. Çözemsek mahkemeye gideriz. Uluslararası mahkemeler bunun için var**" deyiverdi.

Kanada merkezli Monocle dergisine verdiği mülakatta ülkesinin uluslararası alanda yeni bir marka yaratma çabası içinde olduğunu vurgulayan Miçotakis'in **Yunanistan'ın yeniden tanımlanan jeopolitik rolünü** diline dolması dikkatle okunmalı.

Türkiye ile geçen yıl yaz aylarında Doğu Akdeniz'de turmanan gerilime temas eden Miçotakis, "**Ben Türkiye'ye hep dostluk eli uzattım. Cumhurbaşkanı Recep Tayyip Erdoğan'ı da hep oturup temel görüş ayrılığımızı, yani deniz yetki alanları sınırlarının belirlenmesi konusunu konuşmaya teşvik ettim. Bu, on yıllar öncesine dayanan bir konu ama çözebiliriz. Çözemsek Uluslararası Adalet Divanı'na gideriz. Uluslararası mahkemeler bunun için var**" ifadelerini kullandı.

Doğu Akdeniz'in stratejik önemini keşfeden Yunanistan

Doğu Akdeniz'in stratejik önemini yeniden keşfettiklerini belirten Miçotakis, "**Bu sadece Yunanistan ve Kıbrıs değil, AB açısından da önem taşıyor. Türkiye ile anlaşmazlığlarımız Türkiye'nin AB ile ilişkilerini etkiliyor**" dedi. **Yunanistan'ın Doğu Akdeniz'de diplomatik, askeri ve ekonomik rolünü güçlendirdiğini** belirten Miçotakis devamlı, "**Yeni bir marka oluşturmak için çok iddialı bir strateji geliştirme sürecinde olduklarını**" vurguladı.

Türkiye ile bütün sorunlarını AB platformuna taşıma başarısı gösteren, Türkiye ile arasındaki sorunlara AB'yi açıktan taraf haline getiren Yunanistan açık bir şekilde el yükseltti. Miçotakis'in kullandığı üst perde üslup yazının başında belirttiğimiz "şımarık ruh halinin" önüne geçmiş durumda. **Bu açıklamalar konunun uzmanları ve karar vericiler tarafından kesinlikle dikkate alınmalı.**

Yunanistan Ege'ye yönelik sorunları müzakere etmek bir tarafa, karşımıza Doğu Akdeniz'i çıkarmak için geliyor. Abesle iştiğal. Yunanistan'a göre iki ülke arasındaki temel görüş ayrılığı, deniz yetki alanlarının sınırlarının belirlenmesi olarak görülüyor. Bu kabul edilebilir bir durum değil. Zira Türkiye'nin Yunanistan ile sorunlarının temelini "Egemenlik Meselesi" oluşturuyor.

Yunanistan ile Ege Denizi'ne yönelik; egemenliği anlaşmalarla belirlenmemiş ada ve adacıkları, karasuları meselesini, kıta sahanlığını, gayri askeri statüdeki adaların silahlandırılmasını, FIR sorununu, arama ve kurtarma sahası sorunlarını ve diğerlerini konuşmayacak müzakere etmenin de bir manası yok.

Karşımıza Doğu Akdeniz'i çıkarcak Yunanistan'ın Ege defterini açılmamak üzere kapattığı anlaşılıyor. Türkiye'ye Doğu Akdeniz'de deniz yetki alanlarının belirlenmesini önerdiği anlaşılan Yunanistan'ın stratejisi açık ve net... Uzlaşmayıp, AB ve ABD'nin de desteğini alarak, baskı kurarak bir şekilde Türkiye'yi de ikna etmek ve sorunu Uluslararası Adalet Divanı'na taşımak.

Temennimiz istikşafi görüşmelerin hemen öncesinde, Cumhurbaşkanı Erdoğan başkanlığında 23 Ocak'ta yapılan Dış Politika Değerlendirme Toplantısı'nda vurguladığımız tehlikelere yönelik bir strateji belirlenmiş olmasıdır. Zira o masada oturanlara hatırlatalım, bu işlerin vebali büyük olur, altından kalkılmaz, tafafisi olmaz. Resmi iyi okuyalım. Elbette masaya oturalım, diplomasiye fırsat verelim ve birilerinin (AB, ABD) gazını da alalım ama komşuyla sadece Ege'yi konuşalım.

Atatürk'ün iç ve dış cephe politikaları ile Türkiye'nin şimdiki durumu

Deniz Kurmay Yarbay (E) Özhan Bakkalbaşıoğlu, Türkiye'nin dış politikasında yaşadığı sıkıntılara yer verdiği makalesinde çok önemli bir noktaya dikkat çekiyor: Ulusal menfaatlerimizi korumak denizlerde başlamaktadır, o halde önceliğimiz denizlerle ilgili sorunlarımızı çözmektir



Özhan Bakkalbaşıoğlu

Mustafa Kemal Atatürk 19 Mayıs 1919'da Samsun'a çıktığında henüz silah arkadaşlarının bile düşünemediği bir plan dâhilinde bağımsızlığa giden yolun stratejisini çizmişti.

Öncelikli olarak yapmak istediğini Amasya Tamimi ile açıkladı. Bunun neticesinde iç barış ve birleşmenin nasıl yapılacağını Erzurum ve Sivas Kongreleri ile karara bağladı. 1920'de Misak-ı Milli tanımlandı. Hukuki zemin sağlamak ve meşrulaşmak için TBMM kuruldu. İller arasında otorite sağlandı ve 1919'dan başlayarak iç isyanlar 1921'e kadar uğraşarak bastırıldı. Böylelikle iç cephe, siyasi ve askeri hareket ile büyük ölçüde sorun olmaktan çıkarıldı. Batı Cephesi'nde, Yunan kuvvetleri milis kuvvetleri ile oyalayarak Anadolu'nun iç kısımlarına doğru ilerlemesine olanak sağlandı. Bunda amaç hem Yunan kuvvetlerini ana ikmal merkezlerinden uzaklaştırmak hem de Doğu Cephesi'ni emniyete almak için ordunun bu yönde kullanılmasını sağlamaktı. Sonuçta 3 Aralık 1920'de Gümrü Anlaşması ile doğu sınırlarımız emniyete alındı. Tüm doğudaki kuvvetler batı cephesine çekildi. Düzenli ordu kurmak için ihanetlere rağmen (Çerkez Ethem ve Koçgiri İsyanı) ordumuzun teşkilatlanmasını tamamlamak için seferberlik başlatıldı ve büyük firarlar olmasına rağmen 1'inci ve 2'nci İnönü Muharebelerinde Yunan kuvvetlerine karşı sert direnme gösterildi. Artık Türkiye iki cepheli askeri hareketini tek cepheye düşürmüştü. Güney doğuda da Fransızlarla Ankara Anlaşması ve İtalya'nın sessiz kalması ile doğu, güney ve güney doğu siyasi ve askeri cepheleri düzene girince tek siyasi ve askeri cephede İngiltere ve piyonu Yunanistan ile baş başa kalınmıştır.

Başarının bir sırrı da budur. Siyasi ve askeri cepheleri en aza indirmek ve düşmanı lojistik açıdan uzaklaştırarak Anadolu'nun içlerine çekmektir.

Bu giriş, dönemin zorluklarına rağmen Türkiye'nin nasıl bir strateji izlediğini göstermek için genel hatları ile yaptım.

Genel olarak 2000'li yıllara kadar Yunanistan hariç komşular ile büyük boyutta sorunlan olmayan Türkiye'nin, günümüzde sorunlan olmayan komşusu olmadığı gibi çevre ülkelerle

de büyük boyutlu problemleri vardır. Ülkeler ile olan sorunlarımızın bazıların çözümü olduğu halde yıllarca kısır bir döngü içinde kalmıştır. Bir devletin dış siyasette en kötü durumu tek kalmasıdır. Üstelik bölgenin jeopolitik durumu göz önüne alındığında ABD ve Rusya gibi iki güç ile ilişkilerin sağlıklı gitmemesi de ayrı bir sorundur. Yunanistan'ın geleneksel ikiyüzlü yamanma ve yalanlarla dolu siyaseti ile bugün Fransa başta olmak üzere AB ve ABD karşımızdadır. Hatta Rusya'da bile Dışişleri Bakanı Lavros, 12 milin Ege'de olabirliğini ifade etmektedir. Üstelik dış politika sorunlarımızda çözümlere karşı duran bu ülkelere yapılan askeri anlaşma ve yardımlar da söz konusudur. Bu da sorunlarımız olan ülkelere daha aktif dış siyaset sahasını açarak politik manevra esnekliği sağlamaktadır. Fazla detaya girmeden bölgedeki siyasi ve askeri hareketliğe bakalım. Fransa, Yunanistan'a askeri araç ve gereç vermektedir. Libya ile sonucu tam oluşmamış ve siyasi destek almadan oluşan yakınlaşma Mısır, Fransa ve Rusya ile olan politikalarımızı farklı boyutlara getirmiştir. Fransa ve Mısır Libya'da iki tarafla görüşmeler yaparken Türkiye sadece Ulusal Mutabakat Hükümeti (UMH) ile kısır döngüde kalmaktadır.

Suriye ile olan sorunları çözerken ABD, Rusya ve bazı Arap ülkeleri için içine girerken, Libya'da Fransa ve İtalya sürece dâhil olmakta, Yunanistan cephesindeyse AB ile birlikte tüm ülkeler karşımıza çıkmaktadır. O zaman dış siyaset çözüm sağlamadan sürünce kalmakta, bazen de kamuoyunu tatmin için bu farklılıklar sunulmaktadır. Cepheleri daraltırken bazı tavizler ve/veya bazı bölgelerden çekilmemiz söz konusu olabilir. Ülkemizin menfaatleri ön plana alınarak bu bir ölçüde sağlanmalıdır. Dış cepheleri aza indirmemizin gereğine inanıyorum.

Yukarıda kısmen özetlemeye çalıştığım durumda, Asya ve Atlantik güçlerinin birbirleri ile mücadelesinde kesişen bölge Türkiye'dir. Bölgesel bir güç olan Türkiye'ye ihtiyaçları vardır. Türkiye jeopolitik durumunu iyi değerlendirmelidir. Siyasi ve askeri gücünü bu kadar geniş ve çok cepheli bir yerde kullanma konusunda orta vadede süratli bir değişkenlik gösteren bu coğrafyada çıkacak sonuçları öngörü yaparak çok iyi değerlendirmelidir. Bir dış siyasetin menfaatlerimiz doğrultusunda gelişmesi için Türkiye'nin radi-



H. Rauf Orbay, M. Kemal Atatürk, Ali Fuat Cebesoy

Azeri ayaklanması beklenebilir. İsrail'in Karabağ savaşında Azerbaycan'a yaptığı askeri destek, Rusya'nın sessizliği, ABD'nin Basra Körfezi'ne kuvvet yığması ve İran'daki Azeri halkın seslerini yükseltmesi yeni oluşumların habercisi olabilir. İran'la siyasi ilişkilerimiz inişli çıkışlıdır. Kıbrıs aynı sorun, dış siyasi cephede komşularımız haricinde AB, ABD ve Rusya ile sorunlar, siyasi hareket alanımızı jeopolitik avantajımıza rağmen daraltmaktadır.

İç cephe de karışıktır. Milli birlik ve beraberlikte yaşanan sıkıntılar, toplumsal huzursuzluk, ekonomik sıkıntılar ve PKK terör örgütü ile yıllarca bitmeyen ve büyük ekonomik kayıplar yaratan bu durum yapılan iç güvenlik hareketleri ile bitirilememiştir. İç cephemizde barış sağlanmamıştır. Bu da dış siyasetimizde olumsuz etki yaratmaktadır. İç barışı sağlamadan, komşularımız ve çevre ülkelerle siyasi sorunlarımızı askeri hareketlerle ve/veya anlaşmalar ile çözüme gidilmektedir. Askeri hareketlerin farklı tarzlarda olması lojistik ve mali yönden bir hayli zorlamaya neden olmaktadır. Kanımca bize taraf ülkelerin de istedikleri, çok cepheli bir sahada bizi politik ve askeri harekâta zorlamaktı. Bu karmaşık duruma bakalım.

Suriye ile olan sorunları çözerken ABD, Rusya ve bazı Arap ülkeleri için içine girerken, Libya'da Fransa ve İtalya sürece dâhil olmakta, Yunanistan cephesindeyse AB ile birlikte tüm ülkeler karşımıza çıkmaktadır. O zaman dış siyaset çözüm sağlamadan sürünce kalmakta, bazen de kamuoyunu tatmin için bu farklılıklar sunulmaktadır. Cepheleri daraltırken bazı tavizler ve/veya bazı bölgelerden çekilmemiz söz konusu olabilir. Ülkemizin menfaatleri ön plana alınarak bu bir ölçüde sağlanmalıdır. Dış cepheleri aza indirmemizin gereğine inanıyorum.

Yukarıda kısmen özetlemeye çalıştığım durumda, Asya ve Atlantik güçlerinin birbirleri ile mücadelesinde kesişen bölge Türkiye'dir. Bölgesel bir güç olan Türkiye'ye ihtiyaçları vardır. Türkiye jeopolitik durumunu iyi değerlendirmelidir. Siyasi ve askeri gücünü bu kadar geniş ve çok cepheli bir yerde kullanma konusunda orta vadede süratli bir değişkenlik gösteren bu coğrafyada çıkacak sonuçları öngörü yaparak çok iyi değerlendirmelidir. Bir dış siyasetin menfaatlerimiz doğrultusunda gelişmesi için Türkiye'nin radi-

kal tercihler gitmesi bir başka deyişle hangi tarafta olacağını hem NATO üyesi olarak, hem AB kapısında beklemede hem de ABD ile stratejik ortaklıkta iyi belirlemesi gerekmektedir.

Bunun yanı sıra Rusya ile askeri ve siyasi işbirliğinde, Rusya'nın sakıncalı komşusu Ukrayna ile askeri işbirliği ve Kırım politikası, Orta Doğu'nun vazgeçilmez oyun kurucusu İsrail ile sorunlar, Arap dünyası ile parçalanmış bir politika ve Mısır yetmezmiş gibi şimdilik Fransa, Almanya ve Kıbrıs. Görüldüğü gibi bu kadar değişik katmanlı ve farklı aktörlerle yapılan ve sonuçta gidilmesi düşünülen bir dış politikamız var. Nereyi çözmeye kalkarsanız diğer sorunlar karşınıza çıkıyor.

Türkiye'nin ağırlıklı olarak tek dış siyaset cephesi varken son dönemde cephe sayısı artmıştır. Türkiye'nin belirttiğim gibi asgari kazanç ve kayıpla bu cephe sayısını azaltması gereklidir. Bu dış cepheleri korumak ve caydırıcılık için güçlü ekonomiye ve orduya / donanmaya ihtiyacımız vardır. Silahlı kuvvetleriniz güçlü bile olsa ekonomik ve lojistik desteği sağlayamadığınız takdirde söyledikleriniz lafta kalır ve caydırıcılığımızı kaybedebilirsiniz.

Sonuç olarak bölgede güvenilir bir menfaat dostluğu ve ortak menfaatlere dayalı bir müttefik bulmadan bu bölgede farklı sistem ve taraflardaki ülkeler ile dış politikamızı bu kadar cepheli olarak yürütmenin sıkıntılarını yaşarız ve yaşamaktayız.

Bağımsızlık savaşımızın başlangıcındaki strateji, cepheleri azaltmak ve esas menfaatimiz olduğu cephede sıklet merkezi yaratarak sonuca gitmekti. Bu stratejimizi jeopolitik konumuzdaki avantajlar ile birlikte kullanmamızın gerekli olduğunu değerlendiriyorum. Öncelikli cephemiz Yunanistan ve Kıbrıs'tır. Çünkü bu bölge bizim hayat alanımızdır. Anadolu'ya sıkıştırılmış bir Türkiye yok olmaya mahkûm edilir.

Türkiye artık bölgede seçimini yapmak zorundadır. Anadolu köprüsünün bekliliği ile devam mı yoksa bölgesel güç olmak için ulusal menfaatlerimize ulaşacak stratejik yeni bir müttefik ile yola devam mı? Bu soruyu çözmemiz gereklidir.

Tek başımıza bu sorunların altından kalkmaya çalışmamız ülke kaynaklarını zorlayacağı gibi, istediğimiz sonuçları almamızı da zorlayacaktır. Dış politikadaki hamlelerde hep geç

kalıyoruz. Örneğin, GKRY bile 2003 yılında Mısır ile, 2007 yılında Lübnan ile ve 2010 yılında İsrail ile MEB anlaşması yapıyor. Türkiye 2020'de Libya ile yapabiliyor. Şimdi diyoruz ki biz de Mısır, İsrail, Lübnan, Filistin ve hatta Suriye ile MEB anlaşması yapalım. Önemli olan menfaatlerimiz, anlık bozuşmalarımız değil. Bunu yapmazsak mevcut sorunlarımıza bir sorun daha ekleneceğini unutmayalım. Sorunları biraz da GKRY ve Yunanistan alsın. Bakıyoruz Doğu Akdeniz'de kıyısı olmayan Yunanistan bizimle görüşmeye kalkıyor. Önce şunu iyice bilmemiz gerekli; ulusal menfaatlerimizi korumak denizlerde başlamaktadır, o halde önceliğimiz denizlerle ilgili sorunlarımızı çözmektir. Bunu çözdüğünüz zaman Doğu Akdeniz'de hükümler zaman güç olabiliriz. Bu da bizim Doğu Akdeniz ülkeleri ile işbirliğine gitmemize neden olacaktır, çünkü bu bölgede buraya sahilدار ülkelerin hakları vardır. Bölge, yapılacak MEB sınırları ile hakça paylaşılır. Emperyalist güçlerin hakları olmayan bu bölgedeki paylaşım hırsları dizginlenir.

Atatürk, Lozan sonrası kalan anlaşmazlıklara dünya siyasetinin gidişini takip ederek kritik zamanda el atmıştır. Hatay meselesi buna bir örnektir.

O halde, dünya siyasetini kişisel değil ulusal menfaatler çerçevesinde takip etmemiz için olabilecek durumları bir satranç hamleleri gibi iyi hesaplamamız gerekir. Yoksa 1980 yılında Milli Güvenlik Konseyi Başkanı Kenan Evren'in söze güvenmesi gibi bir dış siyaset olmaz. Yunanistan'ı kendi ayağı ile taviz vermeye hazırken söze güvenerek yapılan bu hareket bu gün elimizdeki kozları kullanmamızı zorlaştırmıştır. Biz veto edeceğimiz bu sefer Yunanistan'ın veto kartları GKRY ile ikiye çıkmıştır. Tekrar ifade ediyorum, karşılıklı menfaatlere dayalı müttefikimizi yeniden seçmek zorundayız. Dünyada hiçbir ülke birbirinin dostu ve kardeşi değildir. Aksi takdirde sorunlara sorunlar ekleyerek coğrafyamızı başkalarının kullanmasına göz yumunuz.

Coğrafyanın bize verdiği jeopolitik avantajımızı iyi kullanırsak bu bize yeter. Umarım 2021 yılı Türkiye için bir yeni başlangıç olsun.

Fotoğraf: Fotoğraflarla Atatürk, Doğumundan Cumhuriyetin İlanına Kadar, Yapı ve Kredi Bankasının 20. Kuruluş Yılı için hazırlanmıştır, 1964. Sayfa:48

Karadeniz'i gözden kaçırmayalım



Konjonktürel gelişmeler öylesine yoğun bir mecerada akıyor ki dinamik işleyen siyaset, diplomasi ve savunma-güvenlik boyutuna yönelik gelişmeler arka planda kalıp anlamını yitirebiliyor. Oysa sağlıklı analiz yapabilmeye, sağlam stratejiler belirmeye koşut olarak detayları yakalamak ve görmek şart

MDN | Gözden kaçan gelişmeler
İSTANBUL | hatırlatıp stratejik düşünme metodolojinize katkıda bulunmayı deneyeceğiz. Konumuz Karadeniz, başlayalım.

ABD, Romanya'ya İnsansız Hava Aracı (İHA) konuşlandıracak

ABD Hava Kuvvetleri Komutanlığı, "istihbarat, gözlem ve keşif görevleri" için "MQ-9 Reaper" tipi İHA'ları, Romanya'daki Campia Turzii Hava Üssü'ne konuşlandıracağını duyurdu. Yapılan açıklama ise kararın arka planını sergilemesi bakımından dikkat çekici.

ABD, Romanya'ya MQ-9 konuşlandırılması ile ABD'nin Avrupa'nın güvenlik ve istikrarına olan bağlılığını ortaya koyduğunu, NATO müttefikleri ve Avrupalı diğer ortaklarla olan ilişkilerini güçlendirmeyi amaçladığını vurguladı. ABD'nin Avrupa ve Afrika Hava Kuvvetleri Komutanı Orgeneral Jeff Harrigan, "MQ-9'ların harbe hazır bir pozisyona konuşlandırılması ortak ve müttefiklerimize güvence verirken, hasımlarımıza ortaya çıkabilecek herhangi bir tehdide çok hızlı yanıt verebileceğimize dair açık bir mesaj göndermektedir" ifadesini kullandı. Burada hasım olarak kastedilen elbette Rusya.

Blinken: Gürcistan'ın NATO üyeliği Rusya için caydırıcı olabilir

Tam bu noktada ABD'nin yeni Dışişleri Bakanı adayı Antony Blinken'in, Gürcistan'ın NATO'ya alınması önerisinde bulunarak, bunun Rusya

için caydırıcı olabileceğini öne sürmesi bizi yakın gelecekte Karadeniz'de nele- rin beklediğini gösteriyor.

Senato Dış İlişkiler Komisyonu'na hitap eden Blinken, "Gürcistan gibi bir ülke (NATO'ya) üyelik gereksinimlerini karşılayabiliyorsa ve kolektif güvenliğimize katkıda bulunabiliyorsa, evet, kapı açık kalmalı" ifadesini kullandı. Gürcistan'ın NATO'ya katılmasının, NATO ile Rusya arasında gerginliğe (sıcak çatışmaya) neden olacağı yönündeki görüşlere katılmadığını belirten Blinken, "Aşlında tam tersini düşünüyorum. NATO üyeliğiyle ilgili olarak ben, Rusya'nın esasında NATO şemsiyesi altında olmayan ülkelere karşı saldırgan olmasının çok iyi bir nedeni olduğunu düşünüyorum" hususunu vurguladı.

Türkiye bir müttefik ama bir müttefikin davranması gerektiği gibi davranmıyor

Blinken'in bu yaklaşımı dikkat çekici bir anlam taşıyor. Rusya'nın NATO üyesi hiçbir ülkeye doğrudan saldırıya geçmesini öngören Blinken, esasen yeni ABD yönetiminin önceliklerini de gözler önüne sürüyor. Biden Başkanlığında ABD'nin NATO'da müttefikleri ile ilişkilerini restore edeceği ve NATO'yu daha etkin hale getirecek hamleler yapacağını görüyoruz.

Öte yandan Blinken'in Türkiye'ye yönelik ilk açıklamaları ise hiç de parlak değil. Türkiye ve S-400'lerle ilgili sorulara, "CAATSA yaptırımlarıyla denenecek maddelere baktım. Bir NATO müttefikleri olarak Türkiye'nin S-400'leri alması kabul edilemez" şeklinde net cevap veren yeni Bakan, CAATSA yaptırımlarının sonuçlarını takip edeceklerini müteakiben, "daha fazla bir şey yapmaya gerek olup olmadığına karar vereceklerini" dile getirdi. Bu apaçık örtülü değil, net bir tehdit.

Blinken ayrıca, "stratejik daha doğrusu sözde stratejik bir partnerinizin Rusya'daki en büyük stratejik rakiplerinizle aynı çizgide olması fikri kabul edilemez, Türkiye bir müttefik ama bir müttefikin davranması gerektiği gibi davranmıyor" açıklamasında bulundu. Neresinden bakarsanız bakın, sert ve izahtan vareste bir

yorum. Biden sonrası dönemde ABD ile ilişkilerin düzeleceğini düşünenler bu satırları dikkatle okumalı.

Stoltenberg: Rusya NATO'nun genişlemesini etkilememeli

Blinken'in açıklamaları ile benzer tonda argümanlar kullanan Stoltenberg'in, NATO'nun genişlemesinin Rusya ile ilişkilerin kötüleşmesine yol açıp açmayacağı sorusuna, "NATO'ya katılma konusu doğrudan aday ülkeyi ve NATO'yu ilgilendiriyor, Rusya'nın sürece müdahale etmeye veya onu engellemeye hakkı yok" yanıtı NATO'nun genişleme sürecinin devam edeceğini gösteriyor.

Daha önce Varşova Pakti'nin parçası olan devletleri saflarına kabul ederek NATO'nun saldırgan davrandığı iddiasını reddeden Stoltenberg, söz konusu ülkelerin demokratik prosedürlerle NATO'ya katılmak istediklerine kendileri karar verdikleri için "NATO'nun doğuya yayılmacılığının" söz konusu olmadığını vurguladı.

NATO'nun doğuya yayılmacılığı söz konusu değil

"Biz hiç kimseyi NATO'ya katılmaya zorlamıyoruz, örneğin İsveç ve Finlandiya komşularımız ama NATO'ya katılmak istemiyorlar ve biz buna saygı duyuyoruz" tespitinde bulunan Stoltenberg'e göre Baltık ülkeleri, Romanya, Bulgaristan ve diğer devletler, NATO'ya girmek istediklerine kendileri karar verdi ve standartlara uygun olduklarını teyit ederek ittifaka katıldılar.

NATO'nun Gürcistan ve Ukrayna ile ilişkilerini de yorumlayan Stoltenberg, "Gürcistan NATO'ya katılmak istiyor ve Rusya buna engel olamaz. Gürcistan'ın NATO'ya katılıp katılmaması, sadece ve sadece Gürcistan'ı ve ittifakı ilgilendiren bir konu" vurgusunu yaptı.

Eski Almanya Başbakanı Schröder, Kırım'ın Rusya'ya dönüşünü NATO'nun genişlemesine bağladı

Bu gelişmelere farklı bakış açısıyla yaklaşan eski Almanya Başbakanı, Rosneft Yönetim Kurulu Başkanı ve Nord Stream AG Hissedarlar Komite-

si Başkanı Gerhard Schröder, Kırım'ın Rusya'yla yeniden birleşmesinin NATO'nun genişlemesinin bir sonucu olduğunu açıkladı. 2014 olaylarından çok önce Doğu Avrupa ülkelerinin Kuzey Atlantik İttifakı'na katıldıklarını ve bu kararlarının kendi egemenlik hakları olduğunu hatırlatan Schröder, "Bu onların hakkıydı. Ancak burada bitmedi, ardından asıl Amerika'dan kaynaklanan Gürcistan ve Ukrayna'nın NATO'ya kabulü ile ilgili tartışma farklı bir yöne kayd. Bu, o zamanlar hem Avrupa hem de NATO ile işbirliğine çok daha açık olan Rusya'yı kuşatma stratejisinden başka bir şey değildi" ifadelerini kullandı.

Kırım'ın Rusya ile yeniden birleşmesini "uluslararası hukukun ihlali" olarak niteleyen Schröder, "Bu iddia olayın nedeni konusuna değinmiyor. Muhtemelen Ukrayna, Amerika'nın istediği gibi NATO'ya katılacaktı. O zaman Rusya'nın en önemli deniz limanlarından biri olan Sivastopol, Batı ittifakının topraklarında olacaktı" tespitinde bulundu. Hiçbir Rus Devlet Başkanı'nın Kırım'ı Kiev'e iade etmeyeceğine inandığını altını çizen Schröder, "Baskı son derece nadir durumlarda işe yarar. Çözümlerin diyalog üzerinden aranması söz konusu" uyarısında bulundu.

Schröder daha önce de yaptığı açıklamalarda Rusya karşıtı yaptırımların kaldırılmasından yana olduğunu açıklamış, mevcut ekonomik konjonktürde Moskova ile işbirliğinin gerekli olduğunu vurgulamıştı. Rusya'ya bakış bağlamında ABD ile Almanya'nın farklı perspektiflere sahip oldukları malum. Bilhassa Kuzey Akımı-2 projesi iki müttefik arasındaki anlaşmazlıkların temelini oluşturuyor. Merkel ile Trump arasındaki gerilimli ilişki şüphesiz Biden döneminde olmayacak, ancak iki ülke arasındaki Rusya özelindeki stratejik açmazların diplomasi kanalını meşgul edeceği görülüyor.

Biden'in AB'deki ilk muhabatı Macron

Başkanlık koltuğuna oturduktan sonra geleneksel müttefikleri İngiltere ve Kanada ile olağan telefon konuşmalarını yapan Biden'in Merkel'den önce Macron ile üstelik bir saat konuş-

ması dikkat çekmişti. Fransız medyası, Biden'in AB içinden Almanya Başbakanını değil, Fransa Cumhurbaşkanı aramasının önemine dikkat çekerek, "Biden'in AB'deki ilk muhabatı Fransız Cumhurbaşkanı" yorumunu yapmıştı.

Karadeniz yeni dönemde gündemi daha çok meşgul edecek

Türkiye ile ABD'nin çıkarları uzun bir süredir birçok kulvarda çelişiyor. ABD ise Türkiye'nin burnunu sürtmeyi, geri adım atmasını sağlamaya çalışıyor. S-400 meselesi iki ülke arasındaki total sorunların sembolik bir yansıması. Israrla vurguluyoruz, S-400'de atılacak geri adımı ve verilecek tavizi şüphesiz diğer seri tavizler izleyecek.

ABD stratejik çıkarlarını gözetiyor ve o çıkarlara Türkiye'nin de riayet etmesini bekliyor, tıpkı eskiden olduğu gibi. Bu nedenle iki ülke arasındaki ilişkileri "stratejik ortaklık" olarak gören "stratejik körlerin" de ABD'nin yeni Dışişleri Bakanı Blinken'in açıklamalarına bu zaviyeden yaklaşmaları uygun olacaktır, belki gözleri açılır.

Biden döneminde ABD'nin Karadeniz'e ilgisinin azalmasını beklemek olası değil. Şüphesiz ABD, yeni dönemde de Rusya'yı Karadeniz'de ve Kafkasya'da çevreleme ve baskılama girişimlerine devam edecek. Türkiye'nin bölgesel sahiplik prensibini önceleyen ve Montrö Sözleşmesi'ni gözetken tavrı nedeniyle Karadeniz'de istediği agresif adımları atamayan ABD, yedekte tuttuğu Romanya üzerinden girişimlerini aralıksız sürdürecektir, mümkünse Türkiye'nin de pozisyon değiştirmesi için çaba sarfedecek.

Moldova'da Batı yanlısı bir liderin seçimi kazanmasıyla zemin kazanan Atlantik bloğun, Romanya üzerinden provokatif hamlelerine devam edeceği anlaşılıyor. Rus muhalif lider Navalny üzerinden Rusya'nın iç dinamiklerinin test edildiği mevcut konjonktürde yeni ABD yönetiminin bölgeye yönelik hamleleri iyi takip edilmeli. Zira, Ukrayna, Moldova veya Gürcistan üzerinden bölgenin istikrarının bozulmasının Karadeniz'e ve dolayısıyla ülkemize yansımalarının olacağını unutmamalıyız.

Tuğamiral (E) Ali Çekiç: Güçlü ve sürdürülebilir bir Donanma için milli ve yerli gemi, silah ve sistemlere sahip olunması ana hedef ve öncelik olmalıdır.

Hafif Sınıf Milli Torpido 'ORKA Projesi' ve kazanımlar

“.....Hudutlarının mühim ve büyük aksamı deniz olan Türk Devleti'nin Donanması da mühim ve büyük olmak gerektir. O zaman Türkiye Cumhuriyeti daha müsterih ve emin olacaktır. Mükemmel ve kaadir bir Türk Donanmasına malik olmak gayedir.....” Gazi Mustafa Kemal ATATÜRK

(Hamidiye Kruvazörü Hatıra Defteri, 20 Eylül 1924)



Ali Çekiç

Türkiye; sahip olduğu bilgi birikimi, imkân kabiliyetleri ve bunu kullanacak mühendisleri düşünüldüğünde büyük bir ülkedir. Türk Deniz Kuvvetleri'nin yapısının geliştirilmesine ve büyütülmesine yönelik gayretler; “millî güce dayalı etkin bir deniz gücüne sahip olmak, bu kuvveti dünya denizlerinde Türkiye'nin alaka ve menfaatlerine uygun olacak şekilde kullanmak” vizyonu çerçevesinde sürdürülmekte ve sürekli güncel tutulmaktadır. Bu kapsamda; yakın zamanda Cumhurbaşkanlığı Savunma Sanayi Başkanlığı (SSB) öncülüğünde Deniz Kuvvetleri Komutanlığı'nın hafif sınıf torpido (Lightweight Torpedo) ihtiyacını karşılamak için “324 mm Torpido Geliştirilmesi (ORKA) Projesi” başlatılmıştır. Deniz Kuvvetleri Komutanlığı'nın ihtiyaçları göz önüne alınarak geliştirilecek ve suüstü gemileri ile deniz hava unsurlarından (helikopter/deniz karakol uçaklarından) atılacak hafif sınıf torpido (ORKA) denizaltılara karşı kullanılacaktır.

Her tip sualtı silahında olduğu gibi, hafif sınıf torpidoların da ülkemizde geliştirilecek olması taktik, teknik ve stratejik bir güç çarpanıdır. Hafif torpidolar fırkateyn, korvet, muhrip gibi suüstü gemileri ile deniz hava unsurlarının denizaltılara karşı en önemli kozlarıdır. Türkiye'nin bölgesel bir güç olarak harekât alanlarında karşı karşıya gelebileceği ülkelerin bahse konu harekât sahalarda bulundurabileceği denizaltı sayısı azımsanmayacak sayıdadır. Sadece, Akdeniz harekât alanında mevcut ülkelerin denizaltı sayısının 50'nin üzerinde olduğu, buna bir de küresel güçlerin bölgede bulunduracağı denizaltılar da eklendiğinde ortaya inanılmaz bir manzara çıkacaktır. Bir deniz harekâtında suüstü unsurlarının varlığına en ciddi tehdidi denizaltılar oluşturur. Bu nedenle bahse konu kuvvetin denizaltı tehdidine karşı korunması oldukça önemlidir. Özellikle deniz yetki alanlarımızın korunması ve üzerinde icra edeceğimiz haklı faaliyetlerin devamlılığı için oluşturulacak deniz gücündeki unsurların denizaltı tehdidine karşı korunması öncelikli olacaktır. Hafif sınıf torpidolar Denizaltı Savunma Harbi (DSH)'nin yegâne silahıdır. Bu nedenle bu silahta dışarıya bağımlılık

DSH'nin başarısına ve devamlılığına direkt etki edecektir. Herhangi bir savaşta tespit edilen denizaltılara karşı, taktik ve teknik özellikleri tamamıyla üretici ülkeye ait bir torpidoyu kullanabilmek, doğal olarak Deniz Kuvvetleri'nin savaş yeteneklerini de arttıracaktır.

Günümüzde ABD'nin yanı sıra İngiltere, Rusya, Fransa-İtalya, Çin, Güney Kore, İsveç, Hindistan gibi ülkelerde hafif sınıf torpidoların geliştirilmesi ve üretimine devam edilmektedir. Ülkemizde de ROKETSAN tarafından AKYA ağır sınıf torpido (Heavyweight Torpedo) ve ASELSAN tarafından TORK (Torpidoya Karşı Torpido Savunma Sistemi) torpidosu çalışmaları uzun süredir devam etmektedir.

AKYA, denizaltıdan suüstü unsurlarına/denizaltılara atılacak bir torpido olup milli imkân kabiliyetlerle geliştirilmesinde son aşamaya gelmiş, yakın zamanda seri üretime geçilmesi beklenmektedir. Öncelikle yeni envantere girecek ReiS sınıfı denizaltılara müteakiben envantere mevcut diğer denizaltılara da entegre edilmesi planlanan AKYA projesi ile oldukça pahalı ve stratejik bir silahta daha yurtdışına bağımlılığımızın sona ereceği değerlendirilmektedir. Bu kapsamda; güçlü ve sürdürülebilir bir donanma için milli ve yerli gemi, silah ve sistemlere sahip olunması ana hedef ve öncelik olmalıdır. Böylelikle Deniz Kuvvetleri Komutanlığı, ‘Mavi Vatan’ımızın savunmasını çok daha etkili bir şekilde ve yerli imkânlarla üretilen bu silahlarla sağlayabilecektir.

TORK projesiyle ise düşman denizaltı tehdidinin en tehlikeli silahı olan torpido angajmanlarında deniz platformlarımızın güvenliği bir kat daha artacaktır. Hâlihazırda ASELSAN aldatici ve karıştırıcıları (Zoka) ile fonksiyonel imha (softkill) yeteneklerimize yine ASELSAN TORK ile fiziksel imha (hardkill) yeteneği de eklenerek torpidolara karşı en gelişmiş koruma sistemi sağlanmış olacaktır.

ORKA projesinde güçlerin birleştirilerek, uzun bir süredir çalışmaları devam eden AKYA ve TORK projelerinden elde edilecek tecrübelerden faydalanılması esas teşkil etmektedir. Torpido geliştirme sürecinde ihtiyaç duyulacak taktik ve teknik bilgi

birikimi ve altyapının aynı üreticide birleşmesinin mevcut yeteneklerin değerine de adaptesini oldukça kolaylaştıracaktır.

Günümüz harplerinde kısmen gözlemlenen ve gelecekte daha yoğun olarak görülecek olan, insanlı sistemleri insansız sistemlerle entegre ederek daha etkin ve daha ekonomik muharebe edebilme yeteneği ülkemizin de gündeminde olup, gelişen yeteneklerimizden biridir. Bu kapsamda üretilecek hafif sınıf torpidolarımızın insansız hava ve deniz araçlarından atılacak şekilde geliştirilmesi, DSH harbindeki etkinliğimizi, dolayısıyla başarı oranımızı da arttıracaktır. Millî olması sayesinde tüm yetenekleri değiştirilip geliştirilebilir olduğundan, sadece hâlihazırda mevcut hafif sınıf torpido atabilen platformlardan değil, istenilen herhangi bir platformdan da atılabilmesi sağlanabilecek, milli sistemlere rahatlıkla entegre edilerek kullanılabilir olacaktır.

Düşmanın karşı tedbir yetenekleri de düşünüldüğünde tüm hafif ve ağır sınıf torpidolarda, gelişmiş akustik arama ve yönelim özelliği ile aldatma/karıştırmaya bağımsızlık olması sahip olması gereken özelliklerin başında gelmektedir. Yine her

çağdaş (state of the art) torpidoda, düşmanın artan sürat ve manevra yeteneğini aşabilecek hız ve hareket yeteneği olmazsa olmaz bir ihtiyaçtır. Akustik başlığandan güdüm algoritmalarına kadar AKYA ve TORK projelerinden elde edilen yeteneklerin kullanılması durumunda ORKA projesindeki bu tip riskler kolaylıkla yönetilebilir olacaktır.

Ülkemizde yürütülen benzer projelerdeki güçlerin birleştirilmesi ve elde edilen bilginin paylaşılması bu nedenle çok önemlidir. AKYA projesi oldukça başarılı bir şekilde yürütülmektedir. ORKA projesinde de aynı rüzgân yakalamak hayati önemi haizdir. Bu yüzden ilgili firmalar tarafından bugüne kadar yapılmış çalışmalar ve başarılı olan yetenekleri kullanmak yerine yeniden geliştirmeye çalışmanın hem zaman hem de ekonomik açıdan büyük bir hata olacağı değerlendirilmektedir.

Millî hafif sınıf torpido geliştirilmesi sürecinde edinilecek tecrübeler ile sonrasında silahın kullanımından edinilecek tecrübeler orta vadede daha etkin bir silah geliştirilmesine imkân verirken, Deniz Kuvvetleri personeline de tek tip ve ulusal ihtiyaç ve taktiklere uygun geliştirilen bir

torpido ile daha etkin DSH icra etme imkânı tanıyacaktır. Günümüz denizaltıları sessizlik ve karşı tedbir yetenekleri ile hem tespit edilmeye hem de torpidoya karşı savunmada daha etkindir. Bu kapsamda; ORKA'nın sahip olacağı tespit ve karşı tedbir yetenekleri modern denizaltılara karşı da etkinliğimizi arttıracaktır.

Sonuç olarak; ORKA projesinin, hâlihazırda denizaltı tehdidine karşı sahip olduğumuz yegâne silah olan hafif torpidoda ABD'ye olan bağımlılığımıza son verebileceği, envanterimizde mevcut öncelikle Mk44 ve Mk46 torpidolarının, müteakiben de Mk54 torpidosunun yerini daha gelişmiş yeteneklerle alacağı değerlendirilmektedir. Bununla birlikte başlangıçta ORKA'nın, suüstü gemilerinde NATO standardı ölçülerinde olan kovanlardan atılabilmesi için mevcut kovanlara uyumlu bir yapıda geliştirilmesinin uygun olacağı, müteakiben elde edilecek tecrübeler ışığında ORKA'nın farklı türevleri için kovan geliştirilmesinin de gündeme getirilebileceği kıymetlendirilmektedir.



Orka

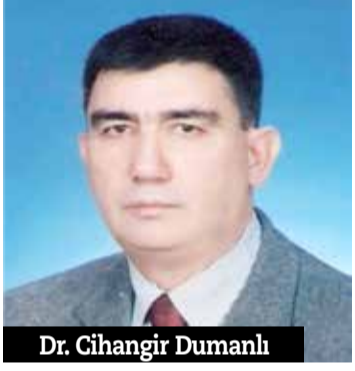


Tork



'Montrö'yü sorgulamak Lozan'ı sorgulamaktır'

Tuğgeneral (E) Hukukçu Dr. Cihangir Dumanlı, Kanal İstanbul'un projelendirme çalışmalarında Kanal'ın uluslararası statüsünün önemine dikkat edilmesinin altını çiziyor ve 85 yıldır sorunsuz bir şekilde yürürlükte kalan Montrö'nün Türkiye'ye ve Karadeniz ülkelerine sağladığı güvenlik önlemlerine dikkat çekiyor



Dr. Cihangir Dumanlı



Kanal İstanbul Projesi objektif ve bilimsel bir fayda-maliyet analizi yapılmadan tüm sakıncalarına rağmen hayata geçirilmektedir.

Kanalın en önemli sakıncalarından birisi Montrö Boğazlar Rejimi ile Türkiye'ye ve diğer Karadeniz ülkelerine sağlanan güvenlik önlemlerinin tehlikeye girmesidir.

Kanal İstanbul'un inşasına başlamadan önce kanalın uluslararası statüsü Montrö'nün sağladığı avantajlardan ödün verilmeksizin belirlenmelidir.

Bu kapsamda Montrö Boğazlar Sözleşmesi'nin ne maksatla ve nasıl yapıldığının hatırlanmasında yarar vardır.

Türk Boğazları (Çanakakale Boğazı, Marmara Denizi ve İstanbul Boğazı) jeostratejik konumu nedeniyle tarihte pek çok çatışmalara ve antlaşmalara konu olmuştur.

Osmanlı İmparatorluğu'nun kabul ettiği Sevr Antlaşması, Boğazlar'ın uluslararası bir denetime sokulmasını, Karadeniz'e kıyısı olmayan devletlerin gemilerinin bu denize çıkmasında hiçbir kısıtlama olmamasını öngörmekte idi.

Mustafa Kemal'in önderliğinde Türk halkının büyük özverileri ile yapılan bağımsızlık savaşı sonunda Sevr Antlaşması tarihe gömülmüş, yeni kurulan Türk devletinin coğrafi bütünlüğünü ve tam bağımsızlığını teyit eden Lozan Barış Antlaşması imzalanmıştır.

Lozan'da Türk heyetine verilen hükümet direktifindeki iki temel maddenin (doğuda Ermeni yurdunun kabul edilmemesi ve kapitülasyonların tamamen kaldırılması) kabul ettirilmesi karşılığında bazı konularda ödün verilmez zorunda kalınmıştır. Bu konulardan birisi de Boğazlar'ın rejimidir.

Lozan'da ana antlaşma ile birlikte ayrı bir Boğazlar Sözleşmesi imzalanmıştır. Bu sözleşmeye göre Boğazlar barışta ve savaşta ticari ve askeri gemilerin serbest geçişine açık bırakılmış, Boğazlar'ın kontrolü uluslararası bir komisyona verilmiş, ayrıca Boğazlar'ın etrafında 20'şer kilometrelik bir bölgenin askerden arındırılması öngörülmüştür. Bu durumun Türkiye'nin egemenlik haklarına ve güvenliğine aykırı olduğu açıktır.

Lozan Boğazlar Sözleşmesi, Boğazlar etrafının askersizleştirilmesinin yaratacağı güvenisizliğe karşı Türkiye'ye bir güvence vermek amacıyla Boğazlar'dan serbest geçişin ve askersiz bölgenin tehdit edilmesi halinde İngiltere, Fransa, İtalya ve Japonya'nın birlikte, Milletler Cemiyeti (MC) Konseyi'nin kararı doğrultusunda bu tehdidi her vasıta ile bertaraf edeceklerini hükme bağlamıştır (md.18).

Montrö Boğazlar Sözleşmesi

Lozan Boğazlar Sözleşmesi 1936 yılına kadar uygulanmıştır.

Uluslararası hukukta bir anlaşmanın yapılışı sırasında var olan ve anlaşmanın yapılmasında etkili olan koşullarda değişiklik olduğu takdirde tarafların anlaşmaya son verme veya uygulamasını durdurma yetkisi tanınmaktadır (rebus sic stantibus).

Türkiye bu kurala uygun olarak 16 Nisan 1936'da Lozan Boğazlar Sözleşmesi'nin imzacı devletlerine bir nota göndererek Sözleşme'nin değiştirilmesini istemiştir.

Lozan Boğazlar Sözleşmesi'nin imzalandığı 1923 yılında Avrupa'da bir barış havası esmekte idi. Silahsızlanma gayretleri öne çıkmıştı, ayrıca kolektif güvenliği sağlayacak Milletler Cemiyeti (MC) kurulmuştu. Türkiye o koşullarda büyük devletlerin ve MC'nin sağladığı güvenceyi yeterli görebildiği için silahsızlanmanın kabul etmişti.

Oysa 1936 yılına gelindiğinde Avrupa'da dengeler ve güvenlik ortamı büyük ölçüde değişmişti. Silahsızlanma çabaları somut bir sonuç vermemiş, Almanya ve İtalya'da revizyonist faşist partiler iktidara gelmiş, İspanya'da iç savaş çıkmıştı. İtalyan faşist partisi lideri Mussolini, Roma İmparatorluğu'nu canlandırmak istiyordu ve gözünü bizim deniz

(more nosturum) dediği Akdeniz'e dikmişti. MC beklenen barış ortamını sağlayamamış, İtalya'nın Habeşistan'ı, Japonya'nın Mançurya'yı işgalini önleyememişti. Lozan Boğazlar Sözleşmesi'nde Türkiye'ye garanti veren Japonya MC'den çıkmış, İtalya ise MC'nin yaptırımlarına hedef olmuştu. Yeni bir dünya savaşı yaklaşıyordu.

Değişen güvenlik ortamında Lozan'da Türkiye'ye verilen garantinin yeterli ve etkili olmayacağı belli olmuştu. İşte Türkiye 16 Nisan 1936 tarihli notasında bu durumu açıklayarak Lozan Boğazlar Sözleşmesi'nin imzacı devletlerini Türkiye'nin güvenlik endişelerini giderecek yeni bir konferansa çağırıştır. Bu çağrıya İtalya hariç Lozan Boğazlar Sözleşmesi'nin imzacı devletleri olumlu cevap vermişler ve 22 Haziran 1936'da toplanan konferans 20 Temmuz 1936'da sonuçlanmıştır.

Montrö Sözleşmesi'nin yapıldığı nedeni ve maksadı Türkiye'nin ve Karadeniz'e kıyıdaş diğer ülkelerin güvenlik endişelerini gidermektedir.

Montrö'nün Türkiye'nin güvenliğini sağlayan maddeleri şunlardır:

- Ticaret gemileri boğazlara girerken isimlerini, tonajlarını, gidecekleri limanları Türk yetkililere bildireceklerdir (md.1).

- Bütün gemiler Boğazlar'a girmeden önce sağlık merkezlerinde duracaklar, Türk kanunlarına uygun olarak sağlık kontrolünden geçeceklerdir. Bulaşıcı hastalığı olan veya bu riski taşıyanlar gemilerden indirilecektir (md.3).

- Savaşta Türkiye muharipse muharip olmayan devletlerin ticaret gemileri düşmana yardım götürmemek koşulu ile serbest geçebilir (md5).

- Yakıt taşıyan gemiler Boğazlar'dan teker teker geçeceklerdir (md.9).

- Barışta savaş gemilerinin geçişi gündüz yapılacaktır (md.10).

- Karadeniz ülkelerinin büyük tonajlı savaş gemileri en çok iki destroyer refakatinde teker teker geçeceklerdir (md. 11).

- Denizaltılar yüzeyden, gündüz ve teker teker geçeceklerdir (md.12).

- Savaş gemilerinin geçişi 8 gün önce diplomatik yoldan Türk yetkililerine bildirilecektir (md.13).

- Geçiş bildirimden itibaren beş günde tamamlanacaktır (md. 13).

- Savaş gemilerinin komutanı girişte emrindeki gemilerin terkihi (kompozisyonu) hakkında Türk makamlarına bilgi verecektir (md.13).

- Boğazlar'dan geçmekte olan yabancı savaş gemilerinin tonajı 15,000'i geçmeyecektir. Aynı zamanda en fazla dokuz gemi geçebilecektir (md.14).

- Boğazlar'dan geçen gemiler uçaklarını uçuramaz (md. 15).

- Boğazlar'dan geçen savaş gemileri Boğazlar'da gerektiğinden fazla kalmayacaklardır (md.16).

- Savaşta muharip devletlerin savaş gemileri geçemez (md.19).

- Savaşta Türkiye muharipse geçişler Türkiye'nin takdirine bırakılmıştır (md.20).

- Türkiye kendisini yakın savaş tehdidi altında görürse geçişler Türkiye'nin takdirindedir (md.21).

- Türk hükümeti Boğazlar'ı yeniden silahlandırabilecektir (md23).

- Lozan Boğazlar Sözleşmesi'ndeki uluslararası komisyonun görevleri Türkiye tarafından yürütülecektir (md. 24).

Değerlendirme

1. Montrö Boğazlar Sözleşmesi Türkiye'nin talebi üzerine ve Türkiye'nin güvenlik ihtiyaçlarını karşılamak maksadıyla yapılmıştır.

2. Türkiye Montrö ile Lozan Boğazlar Sözleşmesi'nin kısıtlayıcı hükümlerinden kurtulmuştur.

3. Montrö'nün yukarıda belirtilen maddeleri tamamen Türkiye'nin güvenliği için konulmuştur. Diğer maddeleri ise Karadeniz ülkelerinin güvenliğini sağlamaktadır.

4. Yukarıda belirtilen hükümler bugün de Türkiye'nin güvenliğini sağlamaktadır.

5. Montrö Boğazlar Sözleşmesi 85 yıldır sorunsuz olarak yürürlükte kalan ender antlaşmalardan birisidir.

6. Montrö Lozan Barış Antlaşması'nın devamı ve tamamlayıcısıdır. Montrö'yü sorgulamak Lozan'ı sorgulamak demektir.

7. Kanal İstanbul projelendirilirken kanalın uluslararası statüsü Karadeniz'e kıyıdaş ülkelerle koordineli olarak belirlenmelidir. Bu statü belirlenirken Montrö'nün Türkiye'ye ve Karadeniz ülkelerine sağladığı güvenlik önlemlerinden ödün verilmemelidir.

8. Kanal İstanbul'un Montrö'ye etkisi ayrı bir yazıda incelenecektir.

Böyle bir dönemde 'Doğu Akdeniz Konferansı', 'İstikşafi Görüşmeler' gibi konularda adım atmadan önce defalarca kez düşünülmesi gerekiyor

2020 yılının son, 2021 yılının ilk ayı oldukça önemli gelişmelere sahne oldu.

AB Liderler Zirvesi

AB Liderler Zirvesi, 11-12 Aralık 2020 tarihlerinde yapıldı.

Türkiye'nin Doğu Akdeniz'deki deniz yetki alanı sınırlanmasına ilişkin tezleri ve bu doğrultuda icra ettiği hidrokarbon faaliyetleri kapsamında AB tarafından alınacak tedbirlerin görüşülmesi beklenen Liderler Zirvesi'nde AB;

• Türkiye ile ilgili konuların AB ile koordine edilmesi,

• Sondaj çalışmalarından sorumlu olduğu gerekçesiyle yaptırım uyguladığı Türk şirketlerinin ve vatandaşlarının listesinin genişletilmesi,

• Mart ayına kadar AB ile Türkiye ilişkilerinin mevcut durumu ve bundan sonrasına ilişkin seçeneklerle ilgili bir rapor hazırlanması kararlarını aldı.

Böylece AB özetle Türkiye'ye yönelik tutumunu belirleme konusunda kararını mart ayına bırakmış oldu.

Aslında, AB'nin Türkiye'ye ilişkin gündeminin oldukça yoğun olduğu bir dönem yaşanıyor. Deniz sınırlarının belirlenmesi, enerji, güvenlik ve göç konuları AB'nin ana gündem maddelerini oluşturuyor.

AB, Türkiye ile ilişkilerinde yeni bir döneme girildiğini düşünüyor. Özellikle, güvenlik bağlamında Türkiye'yi nerede konumlandıracağı konusundaki karar ve iç müzakere süreci devam ediyor.

AB, bölgesel çatışmaları çözme sürecinin dışında kaldığını, Türkiye ve Rusya'nın bu durumdan istifade ettiğini düşünüyor. Çözüm sürecinin "Astanalaştırılması"ndan rahatsız olduğunu açık şekilde ifade ediyor.

Zaten ABD ile koordine içinde hareket etmek istemesinin temel gerekçesi de bu. AB, daha kuvvetli bir cephe oluşturabilmek adına ABD'de yeni yönetimin iş

Adım atmadan kırk kere düşünmeli

başına gelmesini bekliyor.

ABD'nin bölgemizde etkileri olacak girişimleri

Seçim sonrasında ülkede oluşan durum kapsamındaki iç meseleleri ile uğraşan ABD, bu dönemde de özellikle bölgemizde etkileri olacak önemli girişimlerde bulundu.

ABD-Fas-İsrail Anlaşması

ABD, Arap ülkelerinin İsrail ile ilişki kurmasına yönelik gayretlerini sürdürdü. Bu kapsamda Fas'ı da İsrail ile normalleşme sürecini başlatan ülkeler arasına kattı.

10 Aralık 2020 tarihinde Fas Kralı ülkesinin İsrail ile "en yakın zamanda resmi ve diplomatik ilişkiler kurmayı" planladığını açıklarken¹, konu kapsamında ABD tarafından yapılan açıklamada Fas'ın aldığı karardan duyulan memnuniyetin yanı sıra ABD'nin, Batı Sahra'da Fas'ın egemenliğini tanıdığı ve Dahla'da bir konsolosluk açacağı hususlarına yer verildi.

ABD bu açıklaması ile 1975 yılından beri devam eden Batı Sahra meselesinde Fas ile Batı Sahra'da ilan ettiği "Sahra Arap Demokratik Cumhuriyeti"ni savunan Polisario Cephesi arasındaki mücadelede ve Fas ile Cezayir arasındaki bölgesel rekabette Fas'ın yanında yer almış oldu.

Hatırlanacağı üzere daha önce BAE, Bahreyn ve Sudan da ABD'nin girişimleri neticesinde İsrail ile normalleşme süreçlerini başlatmıştı.

Bu çerçevede ABD, BAE'ye aralarında F-35 uçaklarının da bulunduğu 23 milyar ABD Doları tutarındaki silah satışına onay vermiş, Sudan'ı "teröre destek veren ülkeler" listesinden çıkararak finansal yardım kapısını açmıştı.

BAE'nin Doğu Akdeniz Gaz Forumu (DAGF)'na katılımı

Dönem içinde ABD'nin etkisinin his

sedildiği bir başka gelişme ise BAE'nin DAGF ile ilişkilendirilmesi oldu. İsrail Enerji Bakanı'nın Avrupa'ya boru hattı üzerinden doğal gaz ihraç etmek üzere BAE'deki muhatabı ile görüştüğünü ve BAE'yi DAGF'na davet ettiğini açıklamasının üzerinden 3 ay geçmeden 16 Aralık 2020 tarihinde BAE'nin DAGF'na gözlemci olarak katıldığı açıklandı³.

Yunanistan'dan askeri kolaylık talepleri⁴

ABD aynı dönemde Yunanistan'daki varlığını geliştirmeye yönelik adımlar da attı. Bu kapsamda açık kaynaklarda yer alan haberlere göre ABD'nin mevcut Savunma İşbirliği Protokolü'nün genişletilmesi çalışmaları çerçevesinde, Yunanistan'dan, İskiri ve Kerpe Adaları'nın yanı sıra, Kavala ve Selanik dâhil, 20 farklı bölgedeki Yunan deniz ve hava üslerinde kolaylıklar tanınmasını istedi.

Yunanistan Dışişleri Bakanı konu kapsamında, "Hedefimiz, stratejik açıdan önem taşıyan bölgelerde ABD varlığının izlerini artırmaktır" açıklamasını yaptı.

Suudi Arabistan, BAE, Bahreyn ve Mısır ile Katar ilişkileri⁵

ABD dönem içinde Körfez ülkeleri arasındaki ilişkilere de müdahale etti. ABD'nin arabuluculuğu sonucunda diğer Körfez ülkeleri ile Katar arasında uzlaşmaya varıldı.

Böylece Suudi Arabistan, BAE, Bahreyn ve Mısır'ın 5 Haziran 2017 tarihinden itibaren Katar'a uyguladıkları yaptırımlar 5 Ocak 2020 tarihinde Körfez İşbirliği Konseyi (KİK) Zirvesi'nde imzalanan bildiriyle sona erdi.

Söz konusu ülkelerin Katar'a uygulanan yaptırımların kaldırılması için Katar'dan talep ettikleri 13 maddeden oluşan listede Katar'daki Türk üssünün kapatılması, Türkiye ile askeri işbirliğinin sonlandırılması, Katar merkezli El

Cezire medya kuruluşunun kapatılması, Katar'ın "Müslüman Kardeşler"le ilişkisinin bitirilmesi ve örgütün terörist ilan edilmesi, İran ile ilişkilerin kesilmesi de yer alıyordu.

Bildirinin imzalanmasının ardından;

• BAE, Katar'la seyahat ve ticaretin yeniden başlayacağını, diğer meselelerin halledilmesinin ise zaman alacağını, Türkiye ile karşılıklı olarak egemenliğe saygı çerçevesinde ilişkilerin normalleşmesini istediklerini, Ankara'nın "Müslüman Kardeşler"ın ana destekçisi olmasından vazgeçmesini istediklerini,

• Katar, Türkiye ile diğer bölge ülkeleri arasında Katar'ın bir köprü görevini üstlenmekten memnuniyet duyacağını, Katar'ın Suudi Arabistan'ın Türkiye ve İran ile ilişkilerinde arabuluculuk yapmaya hazır olduğunu açıkladı⁶.

ABD'nin bu adımlarını, hedeflerini daha önce birçok kez ifade etmiştik. Şöyle özetleyebiliriz:

• ABD Rusya'yı çevrelemek üzere tesis ettiği hattı Türkiye'den daha batıya ve güneye kaydırıyor. Yunanistan'daki varlığını ve imkân kabiliyetlerini artırıyor. Kıbrıs'ta konuşlanıyor. Türkiye'nin tüm girişimlerine rağmen Irak ve Suriye'nin kuzeyindeki politikasını değiştirmiyor. Kısaca, ABD Türkiye'yi de çevreliyor.

• ABD Arap ülkeleri ile İsrail arasında kurulmasını sağladığı ilişkilerle;

- Orta Doğu ve Körfez'de tesis ettiği İran karşıtı cepheyi geliştirmeyi, birleştirmeyi ve güçlendirmeyi,

- Arap cephesini Sünni ve Şii bloklar ve/veya İsrail dostu ve karşıtı olarak bölmeyi,

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

- Orta Doğu için geliştirdiği Barış Planı'na destek sağlamayı ve nihayetinde İsrail'in güvenliğine yaptığı katkıyı artırmayı,

- Enerji ve enerji nakli bağlamında Doğu Akdeniz ile Körfez Bölgesi'ni bir araya getirmeyi, Avrupa'nın enerji



Serter Tuçaltan
Dz. Kurmay Albay (E)

ihtiyacını Rusya yerine Körfez ve Doğu Akdeniz'den elde edilecek hidrokarbon kaynakları ile çözmeyi, Rusya'yı devre dışı bırakmayı,

- Süveyş, Kızıldeniz ve Körfez Bölgeleri'ndeki etkinliğini ve bölgedeki deniz ulaşım hatları üzerindeki baskısını artırarak başta Çin için hayati olan Körfez hattını kontrol etmeyi, hedefliyor.

ABD ile ilişkilerde yaşanan diğer konuların yanı sıra ABD'nin bu hedeflerinin de bölgesel istikrar ve Türkiye'nin menfaatleri açısından önemli sonuçları olma potansiyeli oldukça yüksek.

Sonuç

Mevcut durum gerek AB gerekse ABD ile ilişkiler bakımından oldukça zor bir döneme girildiğini gösteriyor.

Mart sonuna kadar yaşanacak gelişmelerin bünyesinde gelecek dönemdeki ilişkilerin seyri konusunda önemli ipuçlarını barındıracağı anlaşılıyor.

Böyle bir dönemde Doğu Akdeniz Konferansı, İstikşafi Görüşmeler gibi konularda adım atmadan önce defalarca kez düşünülmesi gerekiyor.

Kaynakça

¹<https://www.aa.com.tr/tr/dunya/fas-israil-le-normallesme-kervanina-katilan-6-arap-ulkesi-oldu/2073725>

²<https://www.reuters.com/article/us-israel-gulf-emirates-energy/uae-israel-discuss-energy-infrastructure-cooperation-idUSKCN26E2H9>

³<https://www.reuters.com/article/egypt-emirates-gas-int/egypt-says-uae-joins-east-mediterranean-gas-forum-as-an-observer-idUSKBN28Q29M>

⁴<https://www.hurriyet.com.tr/dunya/abdinadan-askeri-kolaylik-talep-etti-4171187>

⁵<https://tr.sputniknews.com/ortadogu/202101071043530692-bae-ile-katar-arasinda-seyahat-ve-ticaret-yeniden-basliyor/>

⁶<https://tr.sputniknews.com/ortadogu/202101121043558591-katardan-suudi-arabistanin-turkiye-ve-iran-ile-iliskileri-icin-arabuluculuk-mesaji/>

SAMUR kendini kanıtladı



FNSS tarafından geliştirilen SAMUR Seyyar Yüzücü Hücum Köprüsü, ikili nakliye takımı vasıtasıyla AYS70T ağırlık sınıfı ALTAY tankını sığ derinliklerde dahi taşıyarak güvenilirliğini kanıtladı.

Türk kara savunma sanayinin sözleşmeye bağlanmış

ilk özgün tasarım ve geliştirme projesi olan SAMUR, Türk Silahlı Kuvvetleri'nin taktik hareket ihtiyaçlarına uygun olarak, muharebe sahasında sulu açıklıklardan süratli ve emniyetli geçişi sağlayan bir nakliye takımı ve köprü sistemidir. Benzer amaçlar için

tasarlanan dünya çapındaki diğer tüm sistemlerden daha üstün özelliklere sahip olan SAMUR, FNSS mühendisleri tarafından milli imkânlarla tasarlandı.

SAMUR Sistemi; dizel motor, otomatik şanzıman, pnömatik süspansiyon sistemi ve hidrolik fren sistemi sayesinde ileri ve geri yönlerde yüzde 60 eğimde ve yüzde 30 yanal eğimde karada sürüş kabiliyetine sahip. Sistemin, üzerindeki 2 adet pompa jeti sayesinde suda sürüş ve 360° manevra kabiliyeti de bulunuyor.

Sistem tek başına, askeri yük sınıfı (AYS) 21 paletli araç taşı-

yabiliyor. Çoklu ihtiyaç halinde ise iki adet sistemin yan yana gelerek birleşmesi ile oluşturulan ikili nakliye takımıyla AYS 85 paletli araç ve üç adet sistemin yayana gelerek rampalarından birleşmesi ile oluşturulan üçlü nakliye takımıyla AYS 120 tekerlekli araç taşıma kabiliyetine sahip.

Ayrıca 12 adet SAMUR Sistemi bir araya gelerek 150 metre uzunluğunda bir köprü oluşturabiliyor ve araçların kıyıları arası geçişine olanak sağlıyor.

Muharebe sırasında kısıtlı zamanın en iyi şekilde kullanılmasını hedefleyen sistem ile en

fazla 10 dakikada ikili nakliye takımı kurulabiliyor.

SAMUR Sistemi'nde, güvenliğin öncelikli tutulması amacıyla kurtarma vinci, otomatik yangın bastırma sistemi, sabit yangın söndürme sistemi, taşınabilir yangın tüpleri ve artı basınç BK sistemi bulunuyor.

SAMUR Sistemi'ni benzer yapılardan ayıran özellikler arasında; 8X8 sürüş yapısı, bir sistemde 4 adet rampa taşıyabilmesi, standart olarak sunulan acil ve kıyı demirleme sistemi, balistik koruması ve arıza tespit kolaylığı sağlayan elektronik veri iletişim altyapısına sahip olması gösteriliyor.

Tünelin ucundaki ışık

Zenith Gemi İşletmeciliği A.Ş. 'Vetting' Müdürü Kaptan Önder Harun Teke, Covid-19 ile birlikte değişime giren navlun marketini MarineDeal News okuyucuları için değerlendirdi



Kapt. Önder Harun Teke



Küresel ekonomi

Küresel ekonomik döngü, arz-talep dengesi ve kredi genişlemesi verileriyle yoluna devam ediyor. Yaklaşık olarak 75-100 yılda bir yaşadığımız ve en son 1929 yılında Wall Street çöküşüyle ve 1939 yılına kadar süren büyük döngünün dip noktasına, tekrar 2009 yılında yaşadığımız ilk dip noktasına ABD'de başlayan finans kriziyle ulaşılmıştır. Hızlı ancak küçük bir toparlanmanın ardından, her 5-8 yılda bir yaşanan küçük döngünün diğer bir dip noktası da, 2020 yılında pandemiye dönüşen Covid-19 nedeniyle gerçekleşmiştir. Bu açıdan bakacak olursak uzun vadeli borç döngüsünde yaklaşık olarak yerimizi bulabiliyoruz.

Bu teoriyi desteklemek için küresel üretim pazarının en önemli aktörüne, Çin'e bakabiliriz. 1993 yılında yüzde 33'lere yaklaşan Çin'in endüstri üretimi büyümesi, Şubat 2020'de (-) yüzde 13,5 olarak kaydedilmiş ve 2020 yılı sonunda salgının Çin'de kontrol altına alınmasıyla birlikte, çok hızlı bir toparlanmayla pandemi öncesi dönem ortalamasının üzerine yüzde 7 gibi bir değere çıkmıştır. (Tablo 1)

Her ne kadar Çin, endüstri üretimi konusunda küresel lider ve küresel pazarın yüzde 20'sine sahip olsa da, Çin üretimindeki büyümenin tek başına bize sınırlı bir bilgi verdiğini unutmamak gerekir. Yine, Çin'in Satın Alma Yöneticileri endeksi de (PMI-Purchasing Managers Index) Şubat 2020'de 35 seviyelerine düşerek tarihi dip seviyesine ulaşmış, 2020'nin ikinci çeyreği sonrası, pandemi öncesinde görülen seviyelerin üzerine çıkarak 52 değeri ile büyümeye işaret etmiştir.

Navlun marketi

Navlun marketinde de diğer

marketlerde olduğu gibi dört evre bulunmaktadır. (Tablo 2) Sanıyorum, bu evreleri ve indikasyonlarını en basit dille tablo 2'de Stopford açıklamıştır.

Dip (Trough): Navlun marketinde dip evresinin 3 göstergesi bulunur. Navlun ücretlerinin keskin bir şekilde düşerek, gelir ve giderlerin eşitlenmesi (break-even point) ve hatta verimi düşük gemilerin operasyon dışına alınması (lay-up) bunlardan ilkidir. Taşıma kapasitesinin doyumluğa ulaşması ve dolayısıyla hız kesme (slow steaming) ve son olarak, bozulan nakit akışı çerçevesinde, gemiler üzerinde satış baskısı oluşması, yaşlı ilerlemiş gemilerin hurdaya çıkarılması, hurda (scrap) piyasasında düşüş yaşanması.

Toparlanma (Recovery): Arz-talep dengesindeki toparlanma sayesinde navlun değerlerinde artış görülür ve operasyon dışına alınan gemiler tekrar markette yer bulur. Bu aşamada markette belirsizlik devam ederken, bir yandan da optimist görüşler medyada yer bulur. Öncelikli olarak ikinci el alım-satım marketinde fiyat artışları gözlenmeye başlar. Öte yandan zaman zaman, sahte toparlanma (false recovery) sinyalleri, yatırımcıların yanlış adımlar atmasına neden olabilir.

Zirve (Peak): Sadece ticari faaliyette bulunmayacak kadar kötü durumda olan gemilerin yük bulamadığı ve deniz ticaret filusunun maksimum emniyetli hızda seyrettiği evredir. Navlun fiyatları işletme giderlerinin 2-3 katına ulaşır. Zirve ve düzlük dönemi birkaç hafta süreceği gibi, arz-talep dengesizliği nedeniyle birkaç yıl da sürebilir. Zirve evresi uzadıkça, yatırımcıların ve finansörlerin iştahında artış yaşanır. Borsada bulunan firmaların hisse senetleri aşırı yükselir. İkinci el gemi fiyatları,

yeni inşa fiyatlarının üzerine çıkar. Yeni inşa siparişlerinde öncelikle yavaş bir artış görülür, daha sonrasında ikinci el alım-satım yavaşlaması ile yeni inşa siparişlerinde büyük artışlar yaşanır. Öyle ki tersanelerin 3-4 yıllık kapasiteleri dolar.

Çöküş (Collapse):

Zirve döneminde oluşan iştah sonucu, arz tarafında oluşan fazlalık, talebin üzerine çıkmasıyla birlikte, oluşan ilk küresel ekonomik şokun etkisiyle, navlun ücretleri hızlı ve ani bir şekilde düşmeye

başlar. Markette likitide hala yüksek olmasına rağmen, gemi fiyatları düşmeye başlar. Bu evrede sefer hızları düşmeye, demirde bekleme ve balastlı seyir süreleri uzamaya başlar.

Tüm bu kısa vadeli döngü evreleri, insanoğlunun yapısındaki iki unsur; iştah ve korku (greed and fear) nedeniyle ortaya çıkan arz-talep dengesizliğinin oluşmasıyla, varlıklarına devam ederler.

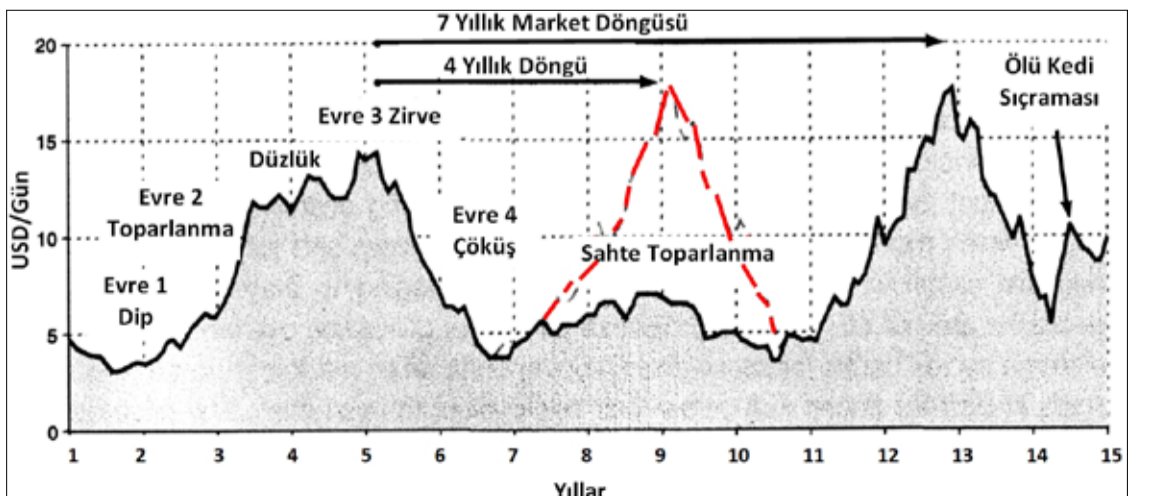
Market analizi

Deniz taşımacılığı endeksi (shipping index) ile navlun marketinde sıkı bir korelas-

yon olduğunu düşünmek yanlış olmaz. Bu nedenle deniz taşımacılığı endeksiyle ilgili beklentilerden yola çıkarsak önümüzdeki yıllardaki navlun marketi ile ilgili fikrimiz oluşabilir. Biliyoruz ki ABD borsaları Mart 2009 yılından beri yükseliş gösteriyorlar. Öyle ki bu 12 yıllık süreçte SPX endeksi (S&P 500), 670 puandan, 3,850 puan seviyelerine gelmiştir. Öte yandan bu borsanın parçası olan büyük armatörlük firmalarını incelediğimizde, 2009 yılından bu yana düşüş içerisinde olduğunu görebiliriz, öyle ki birçok firma hissesi tüm zamanların



Tablo 1, Veri Kaynağı: Clarksons.net



Tablo 2, Kaynak: Maritime Economics, Martin Stopford

en düşük değerine ulaşmıştır. Bu şirketlerin bilançolarının da çok iyi durumda olduğu söylenebilir.

Ayrıca, önümüzdeki yıllar için öngörülen navlun marketi arz-talep durumu (filo büyümesi / deniz taşımacılığı talebi), umut vaat etmektedir.

Makro ekonomi açısından bakarsak, FED bilançosunda 6 trilyon dolara ulaşan para arzı, Biden'ın seçim vaatleri arasında olan, sadece küresel ısınmayı desteklemek için 1,9 trilyon dolarlık kaynak ayrılacağı bilgisi de Amerikan Doları üzerinde enflasyonun tetikle-neceğini gösteriyor. Denizcilik şirketlerinin tarihi dip seviyelerinde bulunan hisseleri, gemilerin değerlerinin enflasyon oranında yükseleceği ve borçlarının da enflasyon oranında azalacağı, dolayısıyla bilançolarındaki iyileşme beklentisiyle, yatırımcıların enflasyon kayıplarını azaltmak amacıyla en önemli tercihlerinden birisi olacaktır.

Öte yandan, bir önceki hafta yükselerek 450-480 dolar/lt'değerinden işlem gören ve 500 dolardan işlem görmesi beklenen hurda fiyatlarında yaşanan sert düşüş dip evresinden, toparlanma evresine geçiş için ilk sinyal olabilir.

Tanker marketi

Covid-19'un pandemi ilan edilmesiyle, 2020'nin ilk çeyreğinde yaşanan petrol fiyatlarındaki düşüş, özellikle WTI'nin vadeli işlemler nedeniyle eksi değerlerde işlem görmesi ve sonrasında tankerlerin bu düşüşü fırsata dönüştürmek için depo (storage) olarak kullanılması, tanker navlun marketinde müthiş bir sıçramaya neden olmuştu. Takip eden aylarda, petrol fiyatlarının yükselmesiyle, depoların çözülmesi, karantinalar, üretimin azalması ve dolayısıyla talebin düşmesiyle de navlunlar modern tankerlerde dahi işletme giderlerini ancak karşılayacak konuma gelmiştir.

Tanker marketinde henüz toparlanma sinyalleri görülmemektedir. Ancak özellikle ham petrol tarafında yeni siparişlerin son 30 yılın en düşük değerine ulaşması ve artan filo yaşı ortalaması arz-talep dengesinde yaşanacak bozulmaya işaret ediyor. Karbon emisyonu azaltma çalışmaları ve bu konuda arka arkaya gelen regülasyonlar da tanker armatörünün yeni inşa siparişlerden imtina etmesine neden olmaktadır. Geleceğin enerji pazarında petrolün ne kadar yer bulacağı konusundaki belirsizlikler, gemiler

de yakıt olarak kullanılması düşünülen LNG, hidrojen ve amonyak gibi yakıtların kullanımıyla ilgili belirsizliklere eklenince, önümüzdeki birkaç yılda da yeni gemi siparişlerinin artmayacağını düşünmek yanlış olmaz. Talep tarafında ise Asya'da görülen ekonomik yükseliş ve bu talep artışının Latin Amerika ve ABD'den karşılanacak olması nedeniyle bir artış yaşanacaktır. Burada ham petrol üretiminde yükselen yıldız Brezilya'ya özellikle dikkat çekmekte fayda vardır. 2020'de bir önceki yıla göre Brezilya'dan Çin'e yapılan ham petrol ihracatı 3 katına ulaşmıştır. Bu yeni rotanın oluşmasıyla, taşıma mesafesinde yaşanacak artış, yine arz-talep dengesinin, armatörler açısından olumlu şekilde bozulmasına neden olacaktır.

Kuruyük marketi

Geçtiğimiz 15 yılın Baltık Kuruyük Endeksi aylık grafiğinde, yazının ilk bölümünde yazdığımız evreler net bir şekilde görülebiliyor (Tablo 3). 2007'nin eylül ayında ulaşılan tepe noktası 1 sene gibi bir sürede çöküşe maruz kalmış, hemen akabinde markette ölü kedi sıçraması (dead cat bounce) görülmüştür. 2014 yılına doğru, tam 4 yıl sonra, sahte toparlanma (false recovery) gözlenmiş ve market 2016 yılında tekrar dibe ulaşmıştır. Baltık kuruyük endeksinde çok uzun vadeli bir konsolidasyon periyodunun yaşandığı açıkça görülebilmektedir. 2007-2008 yılında teslim alınan yeni gemiler, bugün 13-14 yaşına ulaşmıştır.

Şüphesiz ki kısa vadeli dönemde doğru bir analiz yapabilmek için, domine edici unsur olan arz-talep dengesine bakmamız gerekiyor. Bunun için OECD ülkeleri ve Çin endüstri üretimi büyümesi ve kuruyük filosu büyüme yıllık grafiklerini aynı tabloya yerleştirdiğimizde, önümüzdeki 3-4 yıl için dengesizliğin talep yönüne evrileceğini varsayıyoruz. Çünkü, tüm kuruyük filosunda bir önceki yıla göre büyüme sifira yaklaşmışken, uzun vadeli küresel büyüme yüzde 3,5-5 aralığında yoluna devam edecektir. Geçtiğimiz haftalarda Asya'da artan özellikle kömür ihtiyacı nedeniyle, kuruyük navlun piyasasında bir yükseliş yaşandı. Ayrıca, kuruyük marketindeki büyük bir oyuncunun sahadan çekilme kararı ile 50'ye yakın gemisini satış karan, filosunu büyütme isteyen armatörlerin, yeni gemi siparişi yerine ikinci el gemi alımına yönelmesiyle, mar-

ketin arz tarafının büyümesinde bir duruksama yaşamasına neden olacaktır.

Teknik analiz

Baltık kuruyük endeksi aylık grafiğinde, 19 Mayıs 2008 haftasında başlayan, 2 Eylül 2019 ve 29 Temmuz 2020 haftalarında test edilen düşüş ve konsolidasyon alanı, Ocak 2021'nin ilk haftasında tekrar kırarak Ocak 2021'i bu düşüş trendinin üzerinde kapatmaya hazırlanmıştır. Teknik analizde, trend değişikliklerine karar verebilmek için en az iki kapanışın trend çizgisinin üzerinde veya altında kapatması beklenir. Şayet, şubat ayında da endeks düşüş trendi üzerinde kapatırsa, trend kırılımını gerçekleştirdiğini kabul edebiliriz. Şubat ayı değerlendirmesi yaptığımızda ise grafikte (Tablo 4) görülen pozitif uyumsuzlukların (bullish divergence), Stokastik

indikatöründe aşırı satış bölgesinin içinde olması, Momentum'un 1,190 seviyelerinde bulunarak Eylül 2019 seviyelerinin üzerinde kalması ve Stokastik indikatörünün henüz 57 seviyelerinde olması nedeniyle önümüzdeki haftalarda çok büyük ihtimalle yükselişin devam edeceğini, 2,512 direnç seviyesinin test edilebileceğini söyleyebiliriz. 200 haftalık hareketli ortalama, 100 haftalık hareketli ortalamayı 2017 Kasım ayından bu yana ilk defa kesecektir. 50 haftalık hareketli ortalamasının ise yukarı doğru sert bir dönüş yaptığı görülmektedir. Aylık ortalamalarda da Altın Kesim'in (Golden Cross) 2023 yılında gerçekleşeceğini düşünüyoruz.

Konteyner marketi

Navlun piyasasında Mayıs 2020'de görülen dip noktası sonrası, sürekli bir yükseliş

meydana gelmiştir. Sene sonu kapanışında son 12 yılın en yüksek değerlerine ulaşmıştır. Önümüzdeki yıllarda, yeni sipariş miktarlarının düşük ve yaşlı gemilerin hurdaya çıkarılmasında daha yüksek olması nedeniyle, arz-talep dengesinde bozulma beklenebilir. Özellikle online alışverişlerin insan hayatına yerleşmesinin tüketim kolaylığını artırmasıyla ve bu tip ürünlerin büyük oranda Çin'den konteyner gemileriyle taşınması nedeniyle, konteyner taşımacılığında daha da yükseliş beklenmelidir. Kısa vadede, karantina uygulamaları nedeniyle en düşük seviyelere ulaşan perakende sektörü envanteri, salgının yavaşlaması ve aşırı etkisiyle bu envanterin tekrar yerine konulması aşamasında konteyner gemilerine duyulacak ihtiyaçla, navlun marketinde yükseliş yaşanacaktır.



Tablo 3, Veri Kaynağı: Tradingviews



Tablo 4, Veri Kaynağı: Tradingviews

Konteynerde gemi başına maliyet önemli ölçüde arttı

Meltem Süloğlu

snp@pelikan.com.tr

Yılın ilk ayında gemi satışları, özellikle navlunların güçlü olduğu kuru yük ve konteyner gemilerde yoğunlaştı. Sektör hâlâ Covid-19 sebebiyle ciddi sıkıntılarla uğraşiyor. Gemilerin inspection'ları için genellikle özel denetim firmaları kullanılıyor ve hatta bazı satışlarda gemi satın alma öncesi denetimlerden feragat dahi ediliyor. Modern dökme yük gemilerin fiyatları (10-12 yaş ve daha genç gemiler) yükselirken, eski dökme yük gemilerin fiyatları hafif düşme eğiliminde.

Konteyner gemi navlunları hâlâ güçlü ve konteyner gemi başına maliyet önemli ölçüde arttı (karşılaştırma yapmak gerekirse, 40 konteynerin Çin'den Türkiye'ye taşıma maliyeti 2,500 dolardan 11,000 dolara çıktı). Navlunlar yüksek seviyelerde olduğundan, konteyner gemilerinin fiyatları da yükselmeye devam ediyor. En büyüklerden iki konteyner firması (MSC & Maersk), son altı aydaki navlun artışlarına rağmen bir dizi ikinci el gemi satın alımına gidiyorlar.

Kuru yükler

Capesize: "AZUL VICTORIA" (206,291 dwt, Imabari, 2006 inşa) ve kardeş gemisi "KACHIDOKI" (206,291 dwt, Imabari, 2006 inşa) birlikte 28,5 milyon dolara Çinli alıcıya satıldı. "UNIQUE CARRIER" (177,876 dwt, SWS, 2007 inşa) 11,7 milyon dolara satılırken "CAPE ISTANBUL" (175,607 dwt, HHIC-Phil, 2011 inşa) 19,1 milyon dolara alıcı buldu. "OCEAN COMPASS" (180,200 dwt, Imabari, 2006 inşa, BWTS donanımlı gemi) 17,3 milyon dolara Yunan alıcıya satıldı. "CAPE PROVIDENCE" (169,234 dwt, Daehan, 2010 inşa) 18,1 milyon dolara açık artırma ile satıldı.

Kamsarmax: "YM EFFORT" (81,702 dwt, Mitsui, 2008 inşa) 11,5 milyon dolara Yunan alıcıya satıldı. "CYL" (81,212 dwt, Jiangsu Jinling, 2017 inşa) 20,6 milyon dolara satılırken "SAKIZAYA NOBLE" (80,982 dwt, Japan Marine, 2017 inşa) 25,5 milyon dolara Yunan alıcıya satıldı. Aynı

yaşlarda Japon ve Çin inşa gemiler arasındaki fiyat farkını göstermek açısından önemli olduğunu söylemek isteriz.

Panamax: "CORAL SAPPHIRE" (76,627 dwt, Sasebo, 2006 inşa) 8 milyon dolara satıldı. "DIONE" (75,172 dwt, Samho, 2011 inşa) 5 milyon dolara satılırken, "HORIZON RUBY" (76,001 dwt, Hudong-Zhonghua, 2013 inşa) 14,1 milyon dolara seviyelerinde Çinli alıcıya satıldığı rapor edildi. "AURILLA" (74,414 dwt, Hudong-Zhonghua, 2007 inşa) 7,9 milyon dolara gitti.

Ultramax: "SBI PHOEBE" (63,500 dwt, Chengxi, 2016 inşa) 17,65 milyon dolara, "SBI LIBRA" (63,679 dwt, Chengxi, 2017 inşa) 18,65 milyon dolara satıldı. "TR PRINCESS" (63,497 dwt, Jiangsu New Hantong, 2015 inşa) ve kardeş gemileri "TR PRINCE" (63,581 dwt, 2015 inşa) ve "TR NIKLAS" (63,497 dwt, 2014 inşa) hep birlikte olarak 54 milyon dolara satıldı.

Supramax: "SAGE SYMPHONY" (57,949 dwt, Tsuneishi Cebu, 2012 inşa) 12,7 milyon dolara Yunan alıcıya satıldı. "WESTERN SEATTLE" (57,936 dwt, Tsuneishi Zhoushan, 2014 inşa) 14,5 milyon dolara satıldı. "SAM WOLF" (57,200 dwt, STX Jinhae, 2012 inşa) 10,5 milyon dolara Çinli alıcıya gitti. "BALTIC COUGAR" (53,432 dwt, Yangzhou Dayang, 2009 inşa) 7,6 milyon dolara satıldı. "GLOBAL LEGEND" (52,223 dwt, Oshima, 2006 inşa) 7,2 milyon dolara satıldı.

Handymax: "SEACON NINGBO" (45,713 dwt, Tsuneishi Fukuyama, 1998 inşa) 3,4 milyon dolara satıldı.

Handysize: "LA LOIRAIS" (39,919 dwt, Jiangmen Nanyang, 2018 inşa) 16,2 milyon dolara satıldı. "GENCO SPIRIT" (34,393 dwt, SPP, 2011 inşa) ve kardeş gemileri "GENCO OCEAN" (2010 inşa), "GENCO MARE" (2011 inşa), "GENCO AVRA" (2011 inşa), "BALTIC COVE" (2010) ve "BALTIC FOX" (31,883 dwt, Hakodate, 2010 inşa) birlikte 54 milyon dolara satıldı.

Tankerler

VLCC: "HUA SAN" (318,068 dwt, SWS, 2008 inşa) 29,5 milyon dolara açık artırma satıldı. "MARAN GEMINI" (310,139 dwt, Samsung, 1999 inşa) 19 milyon dolara, "PANTARISTE" (309,287 dwt, Samsung, 2002 inşa) ise yaklaşık 23 milyon dolara satıldı. "ANTONIS I. ANGELICOUSIS" (306,286 dwt, DSME, 2000 inşa) 19,5 milyon dolara satıldı. "MARIA" (306,283 dwt, DSME, 2000 inşa) 19,5 M'a satıldı. "TSURUMI" (300,610 dwt, IHI, 2003 inşa) 24,6 milyon dolara Çinli alıcıya satıldı.

Suezmax: "RIDGEBURY PALLAS" (159,195 dwt, HHI, 2005 inşa) 17 milyon dolara satılırken, "AIAS" (150,393 dwt, Universal, 2008 inşa) 22,5 milyon dolara satıldı. "AMOUREUX" (149,993 dwt, Universal, 2008 inşa) 22,5 milyon dolara satıldı.

Aframax: "STAVANGER FALCON" (105,419 dwt, Sumitomo, 2009 inşa) 18 milyon dolara satılırken, "STAVANGER EAGLE" (105,355 dwt, Sumitomo, 2009 inşa) 18,5 milyon dolara satıldı. "OCEAN UNICORN" (108,040 dwt, SWS, 2009 inşa) 15,7 milyon dolara alıcı buldu. "OCEAN QUEST" (108,912 dwt, SWS, 2008 inşa) 15,3 milyon dolara satıldı. "AMALFI" (105,483 dwt, Sumitomo, 2003 inşa) 11,3 milyon dolara satıldı.

MR: "LEOPARD" (47,991 dwt, Iwagi Zosen, 2010 inşa) satıldı ancak satış fiyatı henüz bildirilmedi. "FSL OSAKA" (45,998 dwt, Shin Kurushima, 2007 inşa) 11,25 milyon dolara satıldı. "ARDMORE SEAMARINER" (45,726 dwt, Minaminippon, 2006 inşa) 10,3 milyon dolara satıldı. Handy: "NORDIC HANNE" (38,396 dwt, GSI, 2007 inşa) 7,8 milyon dolara satıldı. "ARGENT BLOOM" (33,609 dwt, Kitanihon, 2009 inşa) ve kardeş gemisi "LIBERTY" her biri 19,2 milyon dolara satıldı.

"BRO ALMA" (17,069 dwt, Çelikteknoloji, 2008 inşa), "BRO ANNA" (16,979 dwt, Gemak, 2008 inşa) ve "BRO AGNES" (16,791 dwt, Türkter, 2008 inşa) birlikte

Endonezyalı alıcıya satıldığı rapor edildi. Benzer 4 kardeş gemiler "BRO DISTRIBUTOR" (14,907 dwt, 2006 inşa), "BRO DESIGNER", (2006 inşa), "BRO DELIVERER" (2006 inşa) ve "BRO DEVELOPER" (2007 inşa) gemilerinin de satıldığı rapor edildi ancak satış fiyatları bildirilmedi. "OLMECA" (15,472 dwt, Fukuoka, 2003 inşa) 5,25 milyon dolara Çinli alıcıya gittiği konuşuluyor.

LPG

"BW BOSS" (82,605 cbm, Kawasaki, 2001 inşa) ve "BW CEDAR" (80,616 cbm, HHI, 2007 inşa) birlikte 30 milyon dolara el değiştirdi. "ORIENTAL QUEEN" (80,874 cbm, Universal, Japan, 2004 inşa) 37,5 milyon dolara satıldı.

LNG

"LNG PIONEER" (138,000 cbm, Daewoo, 2005 inşa) 37 milyon dolara Çinli alıcıya satıldı.

Konteynerler

"CSAV TRANCURA" (8,704 TEU, 115,997 dwt, Daewoo-Mangalia, 2013 inşa) ve "BOTANY BAY" (2,646 TEU, 32,971 dwt, Jurong, 2006 inşa) satıldı. Satış fiyatı henüz belli değil. "HALIFAX EXPRESS" (4,843 TEU, 66,818 dwt, Hyundai H.I., 2000 inşa) satıldı. Bu geminin de satış fiyatı henüz belirtilmedi.

"ASTRID SCHULTE" (7,241 TEU, 90,443 dwt, HHI, 2009 inşa) ve kardeş gemileri "ANTON SCHULTE" (2009 inşa) ile "ADRIAN SCHULTE" (2009 inşa) gemilerinin her biri 35 milyon dolara satıldı.

"MOL PACE" (6,350 TEU, 72,968 dwt, Koyo Dockyard, 2006 inşa) 27 milyon dolara Tayvanlı alıcıya satıldı.

"SEAMELODY" (4,860 TEU, 63,355 dwt, DSME, 2009 inşa) 18 milyon dolara satıldı.

"SILVIA" (4,239 TEU, 55,497 dwt, HHI, 2004 inşa) 12 milyon dolara Yunan alıcıya satıldı. "ITAL MELODIA" (4,363 TEU, 53,697 dwt, Hyundai Mipo, 2007 inşa)

15,5 milyon dolara satıldı.

"ORTOLAN GAMMA" (3,398 TEU, 44,239 dwt, Hanjin, 2007 inşa) 10,2 milyon dolara Maersk şirketine satıldı. Satıcı gemiyi geçtiğimiz haziran ayında 5,2 milyon dolara satın almıştı. Kardeş gemisi "NORO" (2007 inşa) 11,3 milyon dolara Norveçli alıcıya satıldı.

Yeni inşalar

VLCC: KSOE, Hyundai Samho Tersanesi'ne 2 adet 300,000 dwt VLCC siparişi verdi. Gemiler 2022 yılının ağustos ayında teslim edilecek.

VLGC: Avance Gas, Daewoo Tersanesi'ne 2 adet 91,000 cbm gemi siparişi verdi. 2022 yılının 4'üncü çeyreğinde ve 2023 yılının ilk çeyreğinde teslim edilecek olan gemilerin her birinin kontrat fiyatı 77,5 milyon dolar.

Kamsarmax: Shandong Shipping, Dalian Tersanesi'ne 2 adet 85,000 dwt gemi siparişi verdi. 2022 sonlarında teslim edilecek olan gemilerin her birinin kontrat fiyatı yaklaşık 29 milyon dolar. Guangdong Shipping, Chengxi Tersanesi'ne 1 adet 82,000 dwt gemi siparişi verdi. 2022 yılında teslim edilecek olan geminin kontrat fiyatı bildirilmedi.

Ultramax: Kumiai Navigation, Oshima Tersanesi'ne 1 adet 64,000 dwt gemi siparişi verdi. 2023 yılında teslim edilecek.

MR product carrier: KSOE, Hyundai Vinashin Vietnam Tersanesi'ne 1 adet 50,000 dwt gemi siparişi verdi. Gemi 2022 yılının ortalarında teslim edilecek.

Konteynerler: Capital, HHI Tersanesi'ne 4+2 opsiyonlu 13,500 TEU gemi siparişi verdi. 2023 yılının ocak ayında teslim edilecek olan gemilerin her birinin kontrat fiyatı 103,2 milyon dolar. Taicang Container Line, Tsuneishi Zhoushan Tersanesi'ne 3 adet 1,091 TEU gemi siparişi verdi. 2022 yılının ortalarında teslim edilecek olan gemilerin her birinin kontrat fiyatı 20 milyon dolar.



Istanbul
London
New Jersey

Omni

IN PARTNERSHIP WITH
LOCKTON
Broking done differently

some always guide

Marine Insurance Brokers
www.omnild.com



Bakakalırım giden zamanın ardından

Türlerin yok oluşunu görmezden gelen, balık stokları azalınca yunusları suçlayan, iklim değişikliğini kadere bağlayan zihniyet, yeryüzündeki hayatı tüketiyor. Zaman hepimiz için azalıyor

Yüce Yöney
İSTANBUL

Geçmiş, şimdi ve gelecek... Aralarındaki ilişkiyi unutmamız hayret verici ama öyle. Hiç bitmeyecekmiş gibi "şimdi"yi yaşamak çağımızın en ürkütücü meselesi sanırım. Her gün bilgisayarlarımız, cep telefonlarımız, televizyonlarımız vasıtasıyla servis edilen yalanlar, sonra çoğaltılan yalanlar, sonra çarpıtılan gerçekler, tarihi baş aşağı çevirmeler, neresinden tutsan elinde kalacaklar yorumları... Bitmeyen bir bombardıman, gerçeklikten kopmamıza yol açan topyekûn bir saldırı... Sadece bugün varmış gibi yaşamamızı salık veren akılların bulandırdığı sisli, puslu bir toplumsal yapı...

Zamanın geride kalan kısmından bağımsız yaşayabileceğimizi kim söyledi; kim yaptıklarımızın sonuçlarına katlanmayacağımızı vaat edebilir? Geçmiş ve geleceği şimdiden azade görmenin neresi akla yatkın?

ABD'li jeolog Marcia Bjornerud, Yeryüzünün Zamanı adlı kitabının Zamanın Bilincine Varma

Çağrısı bölümünde, "Bir tür olarak Dünya'da kendimizin ortaya çıktığı zamanın öncesine karşı çocuksu bir ilgisizlik ve inanmazlık sergiliyoruz. Kahramanları insan olmayan hikâyelere burun kıvrıran pek çok kişi doğa tarihine aldırıyor. Dolayısıyla duygularımızda ayarsız olduğumuz kadar 'zamansız', zaman cahilimiz. Deneyimsiz ama aşırı özgüvenli sürücüler gibi, doğal alanlara ve ekosistemlere, onların yerleşik trafik kurallarından habersiz gazlayıp giriyoruz, sonra da doğa yasalarına aldırış etmediğimiz için kesilen cezaları şaşkınlık ve öfkeyle karşılıyoruz. Gezegenin tarihi konusundaki bu bilgisizlik, çağdaşlık konusundaki iddialarımızı da temelsiz kılıyor. Geleceğimize, düz bir dünyanın kenarında ejderhaların gezindiği on dördüncü yüzyıl haritaları kadar ilkel zaman kavramlarıyla ihtiyatsız bir şekilde yol alıyoruz" diyor.

Kaybolan türler

"İhtiyatsız biçimde yol aldığımızı" söyleyen sadece Bjornerud değil, aslında birçok kurum farklı ifadelerle aynı şeyi vurguluyor ne zamandır.

Mesela, yakın dönemde Uluslararası Doğayı Koruma Birliği, İngilizcedeki kısaltmasıyla IUCN bir duyuru yaptı. Uzun süredir doğada görülmeyen 36 hayvan ve bitki türünün nesli tehdit altında olanlar kategorisinden nesli tükenenler kategorisine alındığını bildirdi.

IUCN'nin söz ettiği hayvanlardan biri "Barbodes" cinsi bir balık olan "Barbodes baoulan"; son

olarak 1991 yılında Filipinler'deki Lanao Gölü'nde görülmüş. Benzer şekilde, Kazakistan'daki nehirlerde yaşayan "Schizothorax saltans" da 1953 yılından bu yana görülmüyor. Bir yaras türü olan "Nyctophilus howensis" in son görüldüğü tarih ise 1972 ve son görüldüğü yer Avustralya. Ayrıca Orta Amerika'da yaşayan beş kurbağa ve kertenkele türü de 25 yıldan uzun bir süredir görülmemiş. Keza, yaklaşık 100 yıldır görülmeyen bir çekirge, altı ağaç ve beş bitki türü de artık nesli tükenenler kategorisinde... IUCN'nin kırmızı listesinde 128 bin 918 nesli tükenen ve tükenme tehdidi altında olan canlı bulunuyor. Kurum dünyadaki tüm meşe ağacı türlerinin yaklaşık üçte birinin de yok olma tehlikesiyle karşı karşıya olduğuna dikkat çekiyor.

Türkiye özelinde de durum pek farklı değil. Üç ay kadar önce Türkiye medyasında yer alan bir habere bakılırsa, "Aphanius sureyanus" ya da "Aphanius burduricus" adıyla bilinen Burdur yosun balığının geleceği de tıpkı Burdur Gölü gibi tehlike altında, mesela.

Memleketin hali

Söz Türkiye'ye gelmişken... Yale Üniversitesi'nin yayınladığı Çevresel Performans İndeksi'nin 2020 yılı sonuçlarında Türkiye 180 ülke arasında hâlâ 99'uncu sırada. Biyoçeşitlilikte ise 180 ülke arasında 175'inci.

Birçok araştırma gösteriyor ki, doğadaki kayıplar insanlık tarihi boyunca daha önce görülmemiş bir düzeyde. Sadece yaşadığımız güne saplanıp kaldığımız için,

ötesini görsek de biraz boş vermişlik biraz yılgınlıkla kafamızı kuma gömüyoruz. Ama zaman biz görmek istemiyoruz diye duracak değil; tükenişin dibine doğru hızla yol alıyoruz.

Üretim ve tabii tüketim şekillerimizden kaynaklanan nedenlere bağlı olarak son 50 yılda omurgalı türlerin popülasyonlarının yüzde 68 azaldığı biliniyor. Doğayla uyumsuz ilişkimiz, birbirimizle olduğu gibi doğayla da savaşmamız hepimizi yok ediyor. Sadece canlı türlerinin kaybolmasının kazandığı hız değil, son yıllarda yaşanan birçok değişim bunun göstergesi; salgınlar, önü alınamayan devasa orman yangınları, kuraklık, yavaş yavaş günlük hayatımızda bile hissedilmeye başlanan gıda krizi, vs... Ve tabii iklim değişikliği!

"Atmosferin hikâyesi, bize başımızın üstündeki göğün Dünya'yı koruyan tek ya da nihai gök olmadığını hatırlatıyor" diyor Marcia Bjornerud. "Havada bir değişim olduğunda, isterse uzun kararlılık dönemlerinden sonra gelsin, Svalbard'ın eriyip giden buzullarının tanıklık ettiği gibi akıl almaz bir hızla vurup geçer. Bu değişim rüzgârlarının ardından biyojeokimyasal döngülerde karmaşa, ekosistemlerde her düzeyde yayılır. Her şeylerini eski dünya düzeyine yitirmiş organizmalar zarar görür, hatta yok olurken, mikroplar sessiz sedasız enkazı temizleyip hayatta kalanlar için yeni bir kurallar dizisi yaratır. Atmosfer kimyasıyla oynamanın hiç şakası yoktur; gem vurulamayacak güçler bir anda havamızı bozabilir."

Kim gözlerden uzak tutulmaya çalışılan bu büyük yok oluşta sorumlu olmadığımızı iddia edebilir?

Zamanı yakalamak

Geçen ay rastlayanlar olmuştur; kabank gündemimizin aralıklarından sızan ilginç bir haber yer aldı medyada. Kanada'nın York Üniversitesi'nin astronomi ve fizik profesörü Paul Delaney, katıldığı bir programda, Dünya'nın dönüş hızının arttığını ve bu değişimin yeryüzünde zamanın yavaşlaması anlamına geldiğini söylemiş. Daha açık bir ifadeyle, 2021'de ortalama bir gün, 24 saate denk gelen 86 bin 400 saniyeden 0,05 milisaniye daha kısa olacak. Prof. Delaney bu kışkırtmanın nedenini de anlatmış elbette: Küresel iklim değişikliği! Eriyen buzullar dünya üzerindeki kütlelerin konumlanma şeklini değiştiriyor ve sular dünyanın dönüş eksenine yaklaştıkça onun dönme hızını artırıyor. Delaney'in benzetmesiyle, daha hızlı dönmek için kollarını bedenine yaklaştıran bir patenci gibi...

Bu fark insanların günlük faaliyetlerini etkilemeyecek tabii; en azından iş esnasında yapılan bir hatayı patrona "az uyudum, o yüzden" diye açıklamaya yetecek bir bahane sağlamayacak. Ama doğayı ve dengesini yok eden yaşam biçimimizin tahmin edilemeyecek ürkütücü sonuçları olduğunu bir kez daha fark edebilmek için iyi bir fırsat sunuyor.

Kısacası, kaybedecek zamanımız yok. Ve bunu 0,05 milisaniyeyi kast ederek söylemiyoruz.

Var olmaya çalışan ve birbirine benzetilen kadınlar

Yeditepe Üniversitesi Moda ve Tekstil Tasarımı Bölümü araştırma görevlisi Bike Başaran'ın "TipTip" isimli sergisi, geçtiğimiz 10 yıl içindeki üretimleri arasından seçtiği yağlı boya tablolar ve dokuma tekniği ile üretilmiş portrelerden oluşuyor. Başaran eserlerinde topluma, iş hayatına girmeye çalışan ve kendini gerçekleştirmeye çabalayan kadınların var olma hallerini konu ediniyor.

Disiplinlerarası bir yaklaşımla kurguladığı eserlerinde yağlı boya, alternatif tekstil malzemeleri gibi araçlar kullandığını ifade eden Bike Başaran, çalışmalarını ifade ederken, "Kadının, kitle medyasının yönlendirmesi sonucunda sürekli olarak güzel, estetik, zayıf olma gibi eylemler içinde olma hallerini, her an yaşadığı kimlik problemini, kamusal alanda somut ve

soyut tüm kimliklerinin başkaları tarafından yönetilmesini ve kadına kendi benliği ile varlığını ortaya koyabileceği bir alan bırakılmamasını tartışmaktayım. Bu duyguyu en iyi şekilde karşı tarafa geçirebileceğini düşündüğüm eserleri seçmeye gayret ettim," diyor.

"Birbirimize benziyoruz"

Kadınların farkında olarak ya da olmayarak çeşitli yönlendirmelere maruz kaldıklarını ve bu yönlendirmelerle farklı olmak isteseler de birbirlerine benzediklerini anımsatan Başaran, "Çalışmalarında özellikle bir 'tip', 'tipleme' yaratmaya çalışıyorum ya da var olan ikonik isimlerin portrelerini tekrar yorumluyorum. Kiminin 'tip tip' bakışlarına maruz kalacağınız, kimini kendi 'tip'inize benzeteceğiniz, kimi için 'bu tam benim



tipim' diyeceğiniz tiplerle dolu bir sergi gezeceksiniz," diyerek özetliyor sergisini.

Covid-19 tedbirleri alınarak İstanbul Kadıköy'de bulunan Fular't Sanat Evi'nde açılan sergi, 11 Şubat tarihine dek gezilebilecek.

Ruhunuza dokunacak besteleri ve güçlü piyanosu ile Hania Rani



Sanatseverleri evlerinin konforunda da yeni deneyimler keşfettirmeye çağıran Zorlu PSM, çevrimiçi platformu PSM Online'da son albümü "Home"u Mayıs 2020'de yayınlanan ve neoklasik müziğin dikkat çeken isimleri arasında adı anılan Polonyalı genç piyanist, besteci ve müzisyen Hania Rani'yi ağırlıyor.

Enstrümanların kendisine verdiği ipuçlarını takip ederek piyanosuyla hem notaları hem de anı yakalayan eserler sunan Hania

Rani, kimi zaman tesadüfen, kimi zaman seçimlerimizle evimiz haline gelen yerlerin hikâyesini anlattığı eserleriyle dinleyicileri mecazi bir yolculuğa çıkarmaya hazırlanıyor. Beklenmeyen nota ve melodilerle repertuarını genişleten sanatçı bizleri hayal gücümüzün sembolik sınırlarının ötesine geçmeye davet ediyor.

Konser, 19 Şubat Cuma akşamı saat 20.30'da online.zorlupsm.com'a özel yayınlanacak ve 21 Şubat 23.59'a kadar yayında kalacak.

Amerikan Kongresi'ne moral verecek Türk

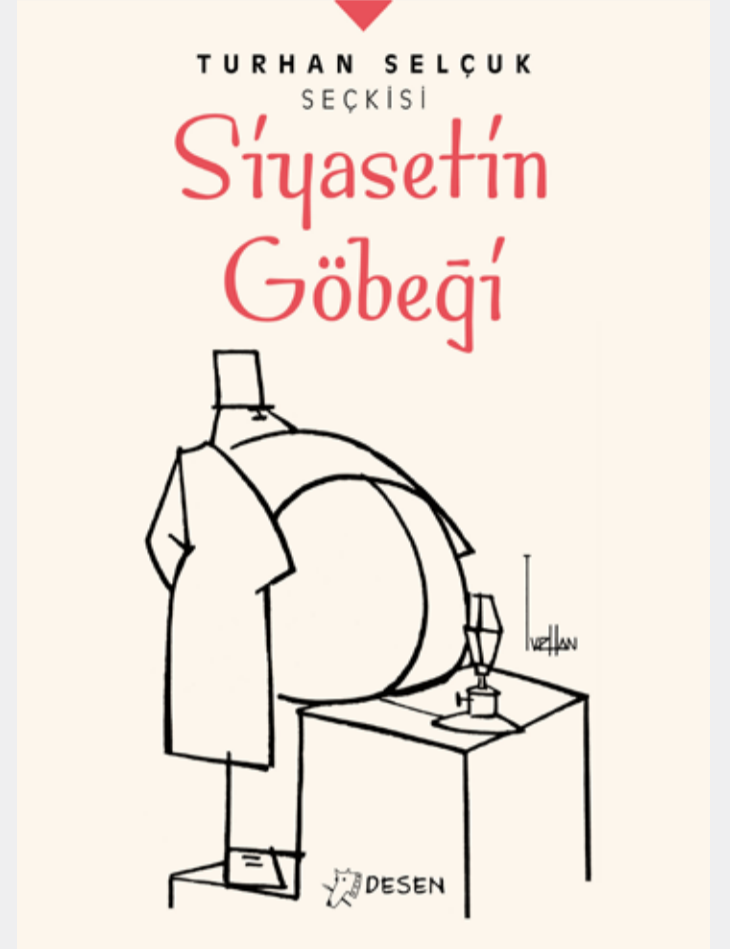
Amerika'da Pentagon, Smithsonian Enstitüsü, IMF, Dünya Bankası ve Inova Well gibi kurumlarda stres yönetimi teknikleri öğreten integral yaşam danışmanı, stres idaresi uzmanı ve yazar Elvan Demirkan, mart ayında Amerikan Kongresi üyeleri ve personeline stres yönetimi teknikleri içeren bir ders verecek. ABD'de 6 Ocak'ta gerçekleşen Kongre Binası baskını sonrasında Demokrat ve Cumhuriyetçi Parti üyeleri arasındaki siyasi gerginlik daha da arttı. Elvan Demirkan, 20 yıllık tecrübe, beceri ve iç görüsü ile moralleri yerle bir olan kongre üyeleri ve personeline meditasyon ve stres atma teknikleri ile



destek olacak.

En çok satanlar listelerinde yer alan Hayatla Mücadeleden Yaşamaya Geçiş, Erken Akıllan Geç Yaşlan, Hayalden Gerçeğe Mutluluk, Akıllı Arzular kitaplarının yazarı Elvan Demirkan, Deepak Chopra ve Matthieu Ricard gibi dünyaca saygın bütünsel tıp uzmanlarından eğitim aldı. 20 yıldır Washington DC'de yaşayan ve 2002 yılından beri Sabah Gaztesi'nde köşe yazarlığı yapan Demirkan, aralarında politikacıların, sanatçıların, yöneticilerin, bilim insanlarının olduğu bir çok kişiye yaşam danışmanlığı yapıyor ve "Nasıl hissettiğinizi değiştirin; yaşamınız değişsin" diyor.

Turhan Selçuk'un çizgileriyle, 'Siyasetin Göbeği'nde



Desen'in, uzun ve titiz bir çalışmanın ardından gururla takdim ettiği "Turhan Selçuk Seçkisi", Türkiye'de sözsüz karikatürün öncüsü olan Turhan Selçuk'un mizahını genç nesillere de tanıtmak ve büyük ustanın kendi zamanının çok ötesindeki çizgilerine farklı bir bakış imkânı sunmak amacıyla tasarlanan, üç ciltlik nadide bir koleksiyon.

Selçuk'un, yıllar içinde çeşitli kitaplarda ve mecralarda yayımlanan siyah beyaz karikatürlerinin ayrıntılı bir kataloglama ve tematik düzenleme ile yayıma hazırlandığı "Turhan Selçuk Seçkisi" üç kitaptan oluşuyor: Siyasetin Göbeği, Manzara-i Umumiye ve İnsan Denen Garip Hayvan.

Seçkinin ilk halkası olan Siyasetin Göbeği, sanatçının, 1950-1995 yılları arasında, Türkiye'nin ve dünyanın seçkin gazete ve dergilerinde kendine yer bulan, bazıları farklı dönem ve mecralarda tekrar tekrar yayımlanarak yankı uyandırmış 80 karikatürünü bir araya getiriyor.

Turhan Selçuk'un, sistemin genel bir portresini yansıtmak üzere koltuk sevdalısı siyasetçilere yer verdiği

Siyasetin Göbeği; yoksulluğun, adaletsizliğin ve yozlaşmanın hüküm sürdüğü, gerçeklerin çarpıtıldığı bir siyasal düzeni odağına alıyor. İkiyüzlülüğün, açgözlülüğün ve çürümenin siyaseti nasıl ele geçirdiğini incelikle gözler önüne seren sanatçı, mizahın birleştirici gücüyle doğru bildiğimiz yanlışlara farklı bir perspektiften bakmamıza olanak tanıyor. Elli yıllık dünya düzeninde gerçekte çok az şeyin değiştiği üzerine bizleri düşündürüyor.

Sanat yaşamı boyunca karikatürün ne olduğu ve ne olması gerektiği üstüne kafa yoran Selçuk, toplumsal öngörü yeteneği ve zamanının ötesindeki eserleriyle günümüz okurlarını şaşırtmayı sürdürüyor.

Grafik mizahın, karikatürün evrensel dili olduğunu vurgulayan Turhan Selçuk'un sanatsal kişiliğini, yazar Yaşar Kemal şu sözlerle tanımlıyor: Turhan, dünyamızın kötülüklerinin, karanlıklarının ortasında durmuş bir ışık gösterendir durmadan.

"Turhan, bugün yeryüzündeki birkaç karikatür dehasından biridir." Marvin Barrett, Atlas

EY Yılın Girişimcisi programı için başvurular açıldı

Türkiye'de bu yıl 13'üncüsü düzenlenen 'EY Yılın Girişimcisi' programında 'Yılın Girişimcisi', 'Yılın Kadın Girişimcisi' ve 'Yılın Start-up Şirketi' kategorilerinde başvurular alınmaya başlandı. Uluslararası danışmanlık ve denetim şirketi Ernst & Young (EY) tarafından 30 yılı aşkın süredir gerçekleştirilen ve dünya genelinde 60'dan fazla ülkede 145 şehirde organize edilen ödül programının son başvuru tarihi 28 Şubat 2021 olarak açıklandı.

Bugüne kadar dünya çapında girişimcilerin ödüllendirildiği programın Türkiye finalisti, haziran ayında online olarak düzenlenecek 'EY Dünya Yılın Girişimcisi-World Entrepreneur Of The Year' yarışmasında Türkiye'yi temsil etmeye hak kazanacak. Türkiye'de bu



EY Entrepreneur Of The Year™

yıl 13'üncüsü düzenlenen Program için başvurular eoy.ey.com/home web adresinden online olarak yapılıyor.

Jüri tarafından yapılacak değerlendirmenin ardından Yılın Girişimcisi, Yılın Kadın Girişimcisi ve Yılın Start-up Şirketi kategorilerinde kazananlar 15 Nisan 2021 tarihinde açıklanacak. Jüri üyeleri 'EY Türkiye Yılın Girişimcisi' programı kazananlarını; girişimcilik ruhu, stratejik bakış açısı, sosyal ve kültürel etki, finansal performans, bireysel/kurumsal sosyal

sorumluluk, saygınlık ve yenilikçi anlayış gibi kriterler doğrultusunda değerlendirecek.

Kategorilere göre ödül kriterleri farklılık gösterirken adaylardan istenen özellikler şöyle:

- Yılın Girişimcisi ödülü için;
- Türkiye'de en az iki yıldır faaliyet göstermesi,
- 100 milyon TL'nin üzerinde ciroya sahip olması,
- Aday olacak girişimcinin, şirketin performans ve gelişiminde imzası bulunan kurucu ve/veya aynı şirketin üst yönetiminde sorumluluk sahibi olan

bir yönetici olması,

- Son 3 yılda finansal performans anlamında yükselen bir grafik izliyor olması.

Yılın Kadın Girişimcisi ödülü için;

- Türkiye'de yerleşik olması ve şirketin performans ve gelişiminde imzası bulunan kurucu ve/veya aynı şirketin üst yönetiminde sorumluluk sahibi olan bir yönetici olması,
- Şirketin en az iki yıldır faaliyette olması,
- Ürün ve hizmetleriyle pozitif sosyal etki yaratması,

• 3 milyon TL'nin üzerinde bir ciroya sahip, son yıllarda finansal performans anlamında yükselen bir grafik izliyor olması.

Yılın Start-up Şirketi ödülü için;

- Türkiye'de yerleşik olması ve şirketin performans ve gelişiminde imzası bulunan kurucu ve/veya aynı şirketin üst yönetiminde sorumluluk sahibi olan bir yönetici olması,
- En az iki en fazla beş yıldır faaliyette olması,
- Ürün ve hizmetleriyle pozitif sosyal etki yaratması,
- Son iki mali yıl içinde yeni veya inovatif ürün, hizmet ve iş fikri ile başarı elde etmiş olması,
- 3 milyon TL'nin üzerinde bir ciroya sahip, son yıllarda finansal performans anlamında yükselen bir grafik izliyor olması.

Türk resmine çok yönlü bakış

21'inci sezon etkinliklerini çevrim içi olarak sanatseverlerle buluşturan İş Sanat, başlattığı yeni video serisiyle Türk resim sanatında yer edinmiş sanatçı ve eserlerin izini sürüyor. Sanat eleştirmeni Ayşegül Sönmez'in hazırlayıp sunduğu "Türk Resminin İçinde" başlıklı seride, Türkiye İş Bankası'nın 1940'lı

yıllardan bu yana oluşturduğu sanat eserleri koleksiyonundan seçilen yapıtlar ile sanatçıların hayat hikâyelerinden ilginç anekdotlar konu ediliyor. "Türk Resminin İçinde" videoları, sanatçının yaşadığı dönemin kültür ve sanat atmosferine dair ipuçları sunarken, benimsedikleri üslup ve üretimleri

inceleme imkânı tanıyor.

İzleyiciler, peyzaj temalı ilk video serisi ile tarih ve günümüz, kültür ile tabiat arasındaki bağlantıyı gözlemlene fırsatı yakalıyor. Manzaranın bir belge olmaktan öte duyguları da barındırdığını ifade eden Ayşegül Sönmez'in peyzaj temalı videolarında Nejad Devrim,

Mahmut Cuda, Zeki Kocamemi, Eşref Üren ve Ömer Uluç'un yapıtları anlatılıyor. Resim sanatını ve sanatçıları daha yakından tanımak isteyenler için hazırlanan videolarda, Sönmez "Doğayı öldürmek mümkün mü?" sorusundan yola çıkarak sanat eserlerine yansıyan ekolojik değişimi farklı bir bakış açısıyla yeniden yorumlayacak. Bu seride İbrahim Çallı, Leopold Levy, Leyla Gamsız, Refik

Epikman, Selim Turan ve Şeker Ahmet Paşa gibi usta sanatçıların eserlerine değinilecek.

"Türk Resminin İçinde" serisi, dijital kültür ve sanat yayıncılığında dokuzuncu yılına giren sanatatak.com'un Genel Yayın Yönetmeni, gazeteci Ayşegül Sönmez'in renkli anlatımıyla İş Sanat'ın sosyal medya hesaplarından her hafta sanatseverlerle buluşmaya devam edecek.

KİTAP KÖŞESİ

Dijital Bilge

Dijital Dünya Üzerine Bir Yüzleşme

Ayşegül Bulut Atalay, hem kişisel yaşamında hem de kariyer hayatı boyunca kurumsal firmalarda edindiği deneyimle bu çağda çocuklardan yetişkinlere kadar herkesin "maruz" kaldığı dijital dünyanın dışına çıkıp yaşananlara uzaktan ışık tutuyor. Bu farklı bakış açısı, herkesin dijital kimliklerinin ardından unuttuğu veya farkında olmadan görmezden geldiği alt kimlikleri ile yüzleşmesini sağlıyor.

Kitabı okurken, tek tek sosyal medya platformlarındaki kendi maceranızı düşünün... Gerçek karakteriniz, olduğunuzu düşündüğünüz kişi ve herkesin olduğunuza inandığı kişi aynı mı? Birbirinden ne kadar farklı? Bu farklılığın altında yatan sebepler neler? Peki, bu durum yalnızca bizim ülkemizde mi yaşanıyor yoksa bunlar insanın ve toplumun olduğu dünyanın her yerinde yaşanan gerçekler mi?

Dijital Bilge'yi okuduktan sonra tüm bu soruların cevaplarını öğrenecek hatta bireysel/toplumsal kalıpların dışına çıkıp kendinize yeni sorular sorarak yeni cevaplar vereceksiniz. Belki de karşınızda hiç tanımadığınızı birini bulacaksınız.

Yazar: Ayşegül Bulut Atalay



Bencil Maymun: İnsan Doğası ve Yokoluşa Giden Yolumuz

Orta yaşlarında orta boy bir yıldızın yörüngesine kapılmış gezegenlerin üçüncüsünde 3,3 milyar yıl önce filizlendik. Bin asır önce Rift Vadisi'ni terk edip dünyaya açıldık. Beslenme konusundaki esnekliğimiz, 16 milyar sinir hücrelerine ev sahipliği yapan görkemli neokorteksimiz ve doğayı dönüştürme konusundaki kabarcık sicilimiz bizi memeliler arasında özel bir yere taşıdı. 100.000 yıldır etrafta kasıla kasıla yürüyor, 18'inci yüzyıldan beri kendimize bilge sıfatını yakıştıyoruz. Bizler Homo sapiens'iz.

Nicholas P. Money, modern insana seslendiği manifestosunda bu tabloyu başaşağı ediyor. Batı bilimi ölümcül bir hataya dönüştükçe doğa dikiş yerlerinden sökülüyor. Görkemini yerini gösteriş aldıkça, Homo sapiens yerini Homo narcissus'a terk ediyor. Ben hissini veren şeyin "biz" olduğu unutuldukça Bencil Maymun kurtuluş umudunu yitiriyor. Bu karamsar hikâyenin ışıklarını söndürmeden önce insanlığın berbat ettiği şeye dürüstçe bakmaya ve hatasını kabullenmeye cesaret edenler için bir umut zerresi, bir ipucu da bırakıyor Money: Zarafet. Ancak ve ancak doğanın geri kalanına karşı göstereceğimiz nezaketle gelecek.

Yazar: Nicholas P. Money
KÜY

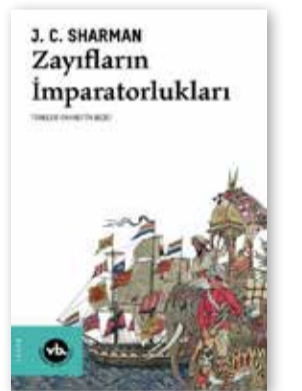


Zayıfların İmparatorlukları

Sharman, Batı hakimiyetinin damga vurduğu modern dünya düzeninin ve küresel sistemin kuruluşuna dair geleneksel tarih anlatısını eleştirel bir gözle ele alıyor ve yeniden yorumluyor. İddia edilen aksine erken modern dönemde Avrupalıların mutlak bir teknolojik ve askeri üstünlüklerinin olmadığını ortaya koyan Sharman, erken modern dönemin Avrupa dışı büyük imparatorluklarının nihai gerileşmelerinin Avrupa'da ortaya çıkan bir "askeri devrim" tezi ile açıklanamayacağını öne sürüyor.

Avrupa'nın küresel yayılımını, yerel güçlerle işbirliği, Amerika kıtasında salgın hastalıklar ve Avrupalıların Asyalı ve Afrikalı büyük güçlerle aralarındaki siyasi ve stratejik farklılıklardan kaynaklanan denizlerdeki üstünlüğü ile açıklıyor. On dokuzuncu ve erken yirminci yüzyıldaki Avrupa hegemonyasının dünya siyasi tarihi açısından geçici ve istisnai bir dönem olduğu ve yirmi birinci yüzyılda Asyalı güçlerin tekrar yükselmesinin belki de eski normlara bir dönüş olarak görülebileceği teklifinde bulunuyor.

Yazar: J.C. Sharman
VakıfBank Kültür Yayınları



UZMAR®

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

PILOTAGE
TOWAGE
EMERGENCY RESPONSE
SALVAGE

İZMİR • ÇANAĞKALE • İSTANBUL • İSKENDERUN

WWW.UZMAR.COM.TR

