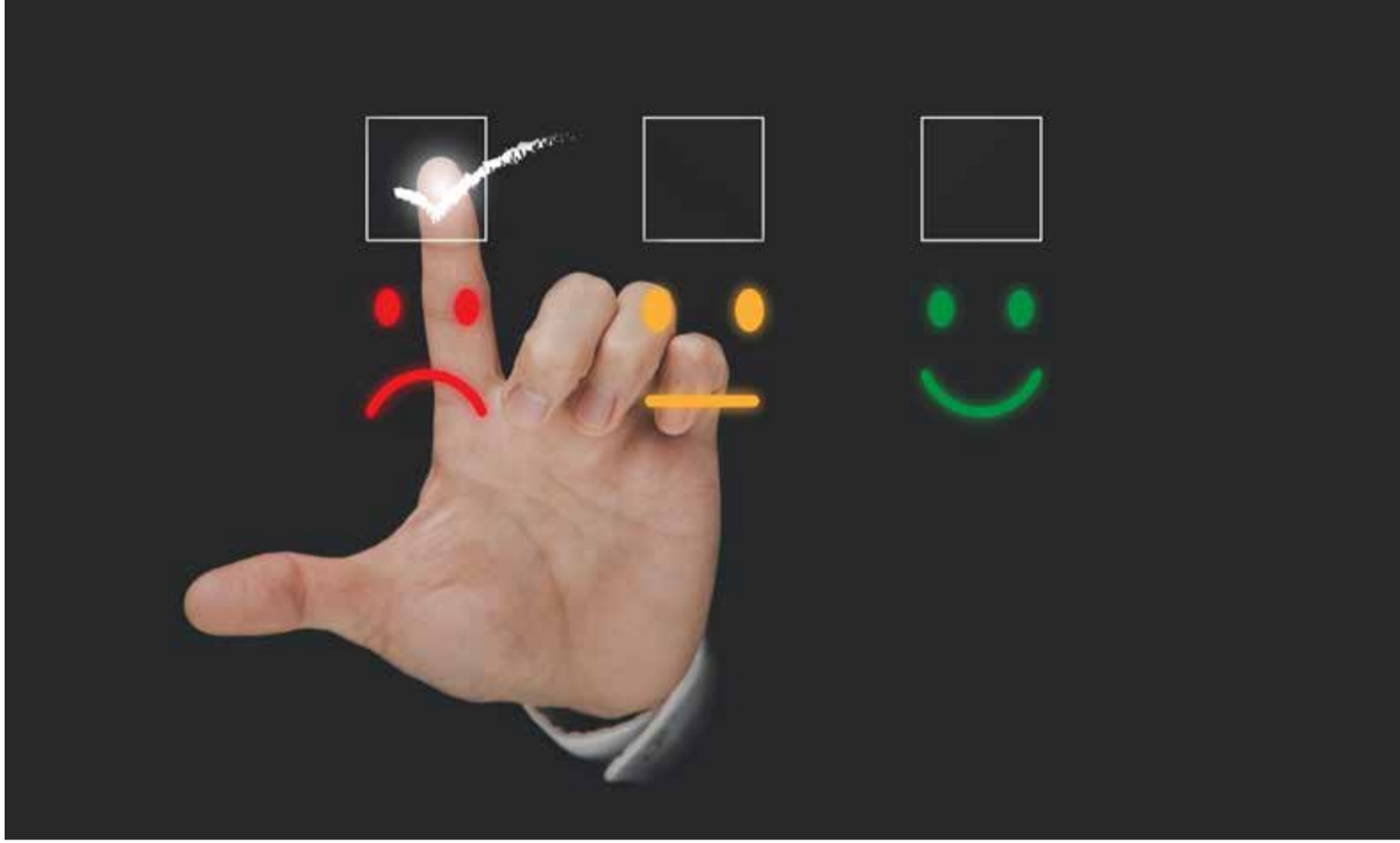


# MarineDeal

NEWS

Mayıs 2021 Sayı: 161

Denizcilik & Ekonomi Gazetesi



## Türkiye'ye ekonomik canlanma uyarısı

Kapanma süresince şirketlere her hangi bir ekonomik destek açıklanmamasının yankılarına sürerken, IMF'nin yayımladığı son raporda, ülkelerin GSYH'lerine göre pandemi destek ve harcamalarında Türkiye'nin, yüzde 1,5 oran ile en az yardımı yapan ülkeler arasında yer alması dikkat çekti. Ekonomistlere göre, bütçe disiplini ile yıllardır övünen, "Benzer ülkelere göre bütçe açığımız düşük, en güçlü kasımız" diyen Türkiye'nin pandemide en az desteği sunması ise şaşırtıcı. IMF'nin, Ocak 2020'den Mart 2021'e kadar hükümetlerin duyurduğu ekonomik ve sağlık yatırımları, harcamaları ve yardımları baz alınarak, hangi ülkenin halkına ne oranda destek verdiğini gösteren raporunda, ülkelerin GSYH bütçelerine göre harcama oranları, yüzde 10+, yüzde 7,5-10, yüzde 5-10, yüzde 2,5-5 ve yüzde 2,5 altı olarak sıralanmış. Türkiye, en düşük destek veren yüzde 2,5 grubuna giriyor. Türkiye burada, yüzde 1,5 orana sahip olarak, girdiği gelişmekte olan ülkeler

### Türkiye nisan sonunda 17 günlük tam kapanmaya giderken, kapanmanın ekonomik boyutuna ilişkin tartışmalar da sürüyor

sıralamasının çok altında, az gelişmiş ekonomiler sıralamasındaki ülkelerle yarışıyor.

#### Geçen yılki pozitif büyümenin yan etkileri sarsıcı

Bunun yanı sıra Dünya Bankası'nın son yayımladığı Türkiye Ekonomik İzleme Raporu (TEM)'na göre ise yurtiçi makroekonomik dalgalanmalar Türkiye'de canlanmayı etkileyebilir. Türkiye'deki son ekonomik gelişmelerin genel bir görünümünün ve ekonomik beklentilere

ilişkin Dünya Bankası analizlerinin sunulduğu rapora göre, Covid-19 pandemisine karşı uygulamaya konulan politikalar ve bunların ekonomik etkileri 2020 yılının ikinci yarısında ekonomik faaliyetin toparlanmasını sağladı. TEM raporu, IMF'ten farklı olarak Türkiye'nin stimulus paketinin GSYH'ye oranının G20 ülkelerinin ortalamasından fazla olduğunu belirtiyor, ancak rapor IMF'nin raporundan farklı olarak yalnızca doğrudan sağlık yatırımlarını ve destek paketlerini değil, bunlara ek olarak yan bütçesel kredi desteklerini de pandemi desteği olarak kabul ediyor.

Teşvikler sonucu ortaya çıkan kredileri desteklemeye yönelik önlemlerin sonucu olarak meydana gelen kredi patlaması ile haziran ve temmuz aylarında hareket kısıtlamalarının ve işletme kapatma önlemlerinin gevşetilmesi, ekonomik faaliyetin belirgin bir şekilde yükselişe geçmesini sağlayarak, Türkiye'yi 2020 yılında pozitif büyüme performansı 02 >>

for the English  
edition 17 >>

DOSYA



### Kanun'daki değişikliklerin artıları ve eksileri

Turizmi Teşvik Kanunu ile Bazı Kanunlarda Değişiklik Yapılmasına Dair Kanun Teklifi'ni bu alanda mesleki tecrübesi bulunan isimlere sorduk. 08 >>

JEOPOLİTİK



### Domino etkisi: Karadeniz, Ege ve Doğu Akdeniz

ABD, Ukrayna krizi vesilesiyle önceliğini Karadeniz'e veriyor görünse de Doğu Akdeniz'i sürekli kadrainda tutuyor. 06 >>

HABER



### 'Gemi sökümünü geliştirmekte olan ülkeler yapıyor'

Prof. Dr. Muhammet Boran, dünyada ve Türkiye'de gerçekleştirilen gemi söküm süreçleri hakkında bilgi verdi. 15 >>

PIYASA

### MSC 13 yeni gemi siparişi verdi

MSC, her birinin kontrat fiyatı 125 milyon dolar olan 13 gemi için sipariş verdi. İkinci elde ise tanker satışları çok hızlandı, kuru yükte fiyatların daha da yükselmesi bekleniyor. 32 >>



TUGBOAT With Hydraulic Hybrid Propulsion System



Remote Operated Commercial Vessel



LNG Powered TUGBOATS



World Firsts BY SANMAR

SANMAR  
sanmar.com.tr

# Hurda Teşviki gemilere 5 yıl şerh koyacak

Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, koster filosundaki ekonomik ömrünü tamamlayan gemilere hurda teşvik desteği verecek. Bakanlık, koster filosundaki ekonomik ömrünü tamamlayan gemileri; çevre dostu, işletme ve bakım maliyetleri düşük, rekabet gücü yüksek yeni inşa gemilerle değiştirmek üzere mali destek vermeye başlayacaklarını açıkladı.

Yeni geminin üretimindeki yerli katkı oranı en az yüzde 50 olurken, yeni gemi Milli Gemi Sicilinde veya Türk Uluslararası Gemi Sicilinde tescil tarihinden itibaren 5 yıl süreyle Türk bayrağı altında işletecek.

## Hangi gemiler yararlanabilecek?

Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı

gi, hurdaya ayrılan Türk bayraklı gemilerin yerlerine yeni gemi inşa edilmesinin teşvik edileceğini açıkladı.

Ülkemizin deniz ticaret filosunun yenilenmesi, kabotajda ve uluslararası sularda deniz çevresine zararsız, etkin, güvenli, sürdürülebilir bir taşımacılığın oluşturulabilmesini desteklemek üzere; ticari yük taşımacılığında kullanılan gemilerden hurdaya ayrılanların yerine inşa edilecek yeni gemilere destek verileceğini bildiren Bakanlık, hurdaya teşvik desteğinden Milli Gemi Sicil veya Uluslararası Gemi Siciline kayıtlı gemiler, 1000 GT ile 5000 GT ile arasındaki gemiler, gemi cinsleri tanımlamaları listesinde yer alan sıvı dökme yük, katı dökme yük, konteyner, genel yük ve

özel amaçlı gemiler sınıfındaki ticari yük taşımacılığında kullanılan 20 yaş ve üzeri gemilerin yararlanabileceğini bildirdi.

## Yerli katkı oranı en az yüzde 50 olacak

Gemilerin Teşvik Uygunluk Belgesi aldığı tarihten itibaren 3 yıl içerisinde tamamlanacağını belirten Bakanlık, yeni gemilerin Türkiye'de inşa edilmesi ve üretimindeki yerli katkı oranının da en az yüzde 50 olması gerektiğini bildirdi. Ayrıca, yeni gemilerin Milli Gemi Sicilinde veya Türk Uluslararası Gemi Sicilinde tescil tarihinden itibaren 5 yıl süreyle Türk bayrağı altında işletileceği ifade edildi. Gemilerin siciline 5 yıl geçerli olacak şekilde; satılamaz, devredilemez, başka



bayrak altında faaliyet için kiralanamaz şerhi konulacak.

Yeni inşa edilecek gemiler, 1,000 GT veya üzerinde ve sıvı dökme yük, katı dökme yük, konteyner, genel yük veya özel amaçlı gemiler sınıfındaki ticari yük taşımacılığında kullanılan gemi cinslerinden olacak.

Teşvik Uygunluk Belgesi, düzenlendiği tarihten itibaren en geç 3 yıl içerisinde yapımı tamamlanarak

Milli Gemi Siciline veya Türk Uluslararası Gemi Sicili'ne yararlanıcı tarafından tescil ettirilecek.

Yeni inşa edilen geminin Milli Gemi Sicili'ne veya Türk Uluslararası Gemi Sicili'ne kaydının ardından en az beş yıl süresince yayımlanan Gemiler İçin Yetkilendirilmiş Kuruluşlar Yönetmeliği uyarınca yetkilendirilmiş bir kuruluş tarafından düzenlenen klas sertifikalarına sahip olması gerekecek.

**01»** sağlayan birkaç G20 ülkesinden birisi haline getirdi. Ancak bu büyüme beraberinde yükselen enflasyon, uluslararası rezervlerde düşüş, lirada zayıflama, cari açığa sert bir artış ve şirketlerde yaşanan finansal stres ile birlikte geldi.

## Küresel likidite istikrar bozucu hareketlere yol açabilir

2020 yılının sonundaki toparlanma, işgücü piyasalarının bir miktar toparlanmasına yardımcı olurken; özellikle kadınlar, gençler ve düşük vasıflı işçiler olmak üzere

birçok çalışan geride kaldı. Rapora göre, bu durumun yüksek enflasyon ile birlikte, yoksullara daha fazla zarar vermiş olması muhtemel. 2019 yılında yüzde 10,2 olan yoksulluk oranının 2020 yılında yüzde 12,2'ye yükseldiği tahmin ediliyor. Dünya Bankası'na göre, şu anda yoksulluk oranını pandemi öncesi seviyelere geri getirmek bir zorluk teşkil ediyor. Öte yandan, ihracattaki toparlanma ile birlikte, düşük bir baz seviyesinin etkisiyle de olsa Türkiye'deki yıllık büyümenin yüzde 5 gibi kayda değer bir seviyeye ulaşması bekleniyor. Bununla birlikte, özellikle ABD başta olmak üzere

gelişmiş ekonomilerin enflasyonda artış işaretleri vermesi sebebiyle, bu ülkelerde çok gevşek para politikalarına son verileceğine dair piyasa spekülasyonlarının yoğunlaşması, küresel likiditede yükselen piyasaların aleyhine istikrar bozucu hareketlere yol açabilir. Bazı ülkelerde Covid-19 salgınının yeniden yükselişe geçmesi riskleri de küresel toparlanmayı ve Türkiye'nin büyüme beklentilerini etkileyebilir.

## Bilançoların eskiye dönmesi için şirketlere odaklanılmalı

Rapor ekonomik dengesizliklerin kontrol altına alınmasına, insanla-

rın korunmasına ve finansal sektörde istikrarın sağlanmasına yönelik politika önceliklerine de dikkat çekiyor. Raporla, bilançolarını yeniden eski durumlarına getirmelerini sağlamak için finansal kuruluşlara ve şirketlere yönelik sunulacak kolaylaştırıcı politikalar üzerinde odaklanmanın, riskleri azaltmada ve gelecekteki büyümenin yolunu açmada kilit rol oynayacağını altı çiziliyor. Kamu bütçesinin, kapsayıcı bir toparlanma sağlamak için şirketlere ve hanehalklarına yönelik önemli destekler sağlama imkânının bulunduğu belirtilen raporda, uluslararası piyasa eriş-

mini ve küresel değer zincirlerine katılımı artıran önlemlerin, Türk şirketlerinin büyümelerini ve daha üretken hale gelmelerini sağlayacağına dikkat çekiliyor. Dünya Bankası Türkiye Ofisi Program Lideri Vekili ve raporu hazırlayan ekibin lideri David Knight ise işgücü piyasasında yaşanan şokun uzun süre kalıcı etkiler yaratmasının beklendiğini ve sosyal yardımlar ile birlikte aktif ve hedefli işgücü piyasası politikalarının özellikle kadınlar ve gençler olmak üzere insanların potansiyellerinin tamamını gerçeğe dönüştürebilmeleri için giderek daha önemli hale geleceğini vurguluyor.

## MarineDeal <sup>NEWS</sup>

İMTİYAZ SAHİBİ

Yeşim Yeliz Egeli

MDN Yayıncılık, Matbaa, Reklam, Organizasyon ve Tur. San. Tic. Ltd. Şti.

Genel Yayın Yönetmeni

Yeşim Yeliz Egeli

yesimegeli@marinedealnews.com

Yazı İşleri Müdürü (Sorumlu)

Emel Dolukar Pehlivan

Haber Merkezi

Yüksel Tuğrul, Yüce Yöney,

Burak Derya

Reklam Rezervasyon & Abonelik

Tel: (0212) 343 2005

Grafik Tasarım: Sezer Sevinçli

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: 161 (Mayıs 2021, İstanbul)

Yazı, fotoğraf ve illüstrasyonların

tüm hakları MarineDeal News

Gazetesi'ne aittir.

Yazılı izin olmaksızın hiçbir

şekilde yazı, fotoğraf ve

illüstrasyonlardan

alıntı yapılamaz.

Yayımlanan yazıların sorumluluğu

yazılara, yayımlanan ilanların

sorumluluğu ise ilan sahiplerine aittir.

# Demir çelik sektöründe yeşil dönüşüm

Endüstrinin daha yeşil, döngüsel ve dijital olması bu sayede sürdürülebilirliğe katkı sağlayarak verimlilik artışı sağlamak, yeşil sanayi politikasının temelini oluşturuyor.

2020 yılında 1 milyar 361 milyon dolar döviz Türkiye'ye kazandıran Ege Demir ve Demirdışı Metaller İhracatçıları Birliği, sektörün karbon emisyonunu düşürmek için bir çalışma grubu oluşturmaya hazırlanıyor.

Ege Demir ve Demirdışı Metaller İhracatçıları Birliği Başkanı Yalçın Ertan, 2021 hedeflerine ulaşmak amacıyla endüstri 4.0 konusunda Almanya ile ortak çalışmaların devam edeceğini söyleyerek, "Sektörün karbon ayak izinin azaltılması konusunda bir çalışma grubu oluşturarak yeşil enerjiye dönüşüm, kömür yerine hidrojen kullanımı, döngüsel ekonomi konularında girişimlerde bulunacağız. 2018 yılı Ağustos ayından beri demir ve çelik sektörümüz ana pazarlarımızdan olan ABD ve Avrupa Birliği'nde uygulanmakta olan korumacı önlemler, ilave vergiler, anti dumping soruşturmaları, ticaret savaşları ve buna ilave olarak iç

piyasadaki tüketimin azlığı sebebiyle zorlu bir süreç geçirmekteydi. 2020 yılına bu sıkıntıları azaltarak ve firmalarımızın yeni pazarlar bulma, katma değerli üretime yönelme girişimleri ile girdik. Ege Demir ve Demirdışı Metaller İhracatçıları Birliği olarak 1 milyar 361 milyon dolar; Türkiye genelinde ise 20,9 milyar dolar ihracat yaptık.

Küresel dengelerdeki değişimler ve tedarik zincirlerinde bozulmalara karşın demir çelik sektörümüzün 2020 yılını yine bir önceki yıla yakın bir ihracat rakamı ile kapatmasını sektörümüz için bir başarı olarak sayabiliriz. Salgının 3'üncü dalgasının yaşanması ve yeni varyantların tehdidi, Avrupa Yeşil Mutabakatı kapsamında karbon ayak izinin 2030 yılında yüzde 50'ye ve 2050'de sıfıra indirilmesi hedefi kapsamında henüz süreçlerin ve uygulama mekanizmalarının netleşmemesi, korumacı önlemler ve soruşturmaların yarattığı tehditleri göz önünde bulundurarak 2021 yılı için ihracat hedefimizi 1,4 milyar dolar olarak belirledik ve ilk üç aylık fiili rakamlara baktığımızda 435 mil-



yon dolarlık gerçekleştirme ile gayet iyi ilerlediğimizi görmekteyiz," şeklinde konuştu.

## Taşıma problemleri fiyat artış hızını etkiledi

Pandemiden ilk çıkan ülke olan Çin'in, ucuza hammadde ve yan mamul toplayıp, üretime ağırlık vererek parasal genişleme yaptığını ve iç piyasasını desteklediğini dile getiren Ertan, "Ancak hammadde tedarik zincirindeki yavaşlamadan dolayı fiyatlar yükselmeye başladı. Buna taşıma problemleri eklenince fiyat artış hızı daha da çoğaldı. Ayrıca karbon ayak izi

ile ilgili Çin'de alınan yüzde 30'a varan münavebeli üretim kısıtlamaları yarı mamule olan talebi daha da artırdı. Bu sebeple fiyatlar son 2 ay içerisinde daha da arttı. Avrupa Birliği'ne yaptığımız satışlarda çoğu ürünlerde bize verilen kotanın tamamını çok kısa bir sürede doldurmaktayız. Amerika pazanında da bilhassa 2020 ve 2021 yıllarında oldukça iyi bir ivme yakaladık. Singapur, Hon Kong, Filipinler, Çin pazarlarına yönelik satışlarımız oldukça iyi gidiyor. Dengelenme süreci için önümüzde zorlu iki yıl daha olacağı öngörülmektedir," dedi.

# Elektrikli araçlara yatırım artıyor

KPMG'nin hazırladığı Petrol ve Doğalgaz Sektörel Bakış Raporu'nda pandemiyle birlikte enerji sektöründe yaşanan değişimlerin analizi yapılırken petrol ve doğalgaz liderlerine de değişime uyum sağlamaları için rehber niteliğinde tavsiyelerde bulunuluyor. Raporda, geleneksel iş modelleri ve varsayımlarının artık geçerliliğini kaybetmesine vurgu yapılarak, petrol ve doğalgaz şirketlerinin değişen talepleri karşılayabilmek için dijital kanalları keşfetmeleri ve mevcut ürün ve hizmetlerini çeşitlendirmeleri öneriliyor. Raporda, "mevcut zorluklara direnen şirketler için başarı, endüstriyi etkileyen temel değişiklikleri benimsemekten geçiyor" deniliyor.

Raporu yorumlayan KPMG Türkiye Petrol ve Doğalgaz Sektör Lideri Hakan Demirelli, "Pandeminin neden olduğu yavaşlayan ekonomik faaliyetler sayesinde insanlar, dünyanın dört bir yanında temiz hava soluma imkânına kavuştu. Bu da temiz enerji taleplerini, petrol ve doğalgaz şirketleri üzerindeki karbondan arındırma baskısını artırdı. Müşteriler artık ihtiyaçları olan enerjinin yenilenebilir enerji kaynaklarını da dâhil olmak üzere farklı kaynaklardan gelmesini ve özel ihtiyaçlarına uyarlanmasını talep ediyor. Bu noktada endüstrinin daha geniş bir müşteri tabanına daha kapsamlı bir enerji karışımı sunmaya hazır olması gerekiyor. Bu senaryoda ezber bozan, teknoloji değil vatandaşlardan şirketlere ve hatta hükümetlere kadar uzanan kapsamlı müşteri tabanı.

Tüm dünyada tüketici davranışları, ürün ve hizmet talebi, enerji kullanımı, tedarik zincirleri, teknoloji ihtiyaçları ve daha birçok alanda dramatik değişimler yaşandı. Normalde birkaç yıl içerisinde meydana gelebilecek bir dönüşüm haftalar içinde gerçekleşerek dijital ekonomi birdenbire geleneksel ekonomiyi geride bıraktı," dedi.

Pandemi öncesi başlayan temiz enerjiye olan talebin hızlandığını ve şirketlerden operasyonlarında doğrudan değişiklikler yapmalarının beklendiğini belirten Demirelli, "Çevresel yükümlülükleri karşılayacak seçenekler arasında yeşil enerji sağlayıcıları ile ortaklıklar veya bu tarz şirketlere yatırım yapılması, tamamen yeni işlere ve sektörlere dönüş veya yeni teknoloji ve süreçler yoluyla fosil yakıtların karbondan arındırılması yer alıyor.

Amerika ve Avrupa'nın en büyük sekiz petrol ve doğalgaz şirketinden 5'i yenilenebilir enerji stratejisi ve ekiplerine sahip, 6'sı ise gelişmekte olan yenilenebilir teknolojilere ve start-up'lara yatırım amacıyla

la risk sermayesi fonları kurdu. Şirketlerin artan yeşil enerji talebi, temiz enerji opsiyonuna sahip petrol ve doğalgaz şirketleri için büyüyen bir potansiyel müşteri havuzu anlamına geliyor. Elektrikli araçların

yaygınlaşması ile birlikte şarj konusunda elektrik şirketleri ile birlikte petrol ve doğalgaz şirketlerinin de yavaş yavaş oyunun bir parçası haline gelmeye başladığı görülüyor," şeklinde konuştu.



**GEDEN LINE**

**A NEW SPIRIT IN WORLD SHIPPING**

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



## 'Yaz kızım... Gereği düşünüldü:'

Yeşim Yeliz Egeli

yesimegeli@marinedealnews.com

Düşünme!  
Sorma!  
Sus!  
Konuşma!  
[#dssk]

\*\*\*

...

\*\*\*

Şeker tadında bir Bayram  
diler, 19 Mayıs Atatürk'ü Anma  
Gençlik ve Spor Bayramımızı  
kutlarım...



# TÜRKİYE'NİN DENİZ SAVAŞ YÖNETİM SİSTEMİ

## PLATFORMLARI AKILLI HALE GETİRİYORUZ



# Domino etkisi: Karadeniz, Ege ve Doğu Akdeniz



**Mevcut konjonktürde her ne kadar ABD, Ukrayna krizi vesilesiyle önceliğini Karadeniz'e veriyor görünse de bütüncül yaklaşım sergiliyor ve şüphesiz Doğu Akdeniz'i sürekli kadrajında tutuyor**

**MDN** | Bir kısım aklı evvelle-  
**İSTANBUL** | Bir kısım aklı evvelle-  
rin ABD'nin Karadeniz'i  
radanna almasına, Rus-  
ya'yı bölgede çevreleme gayretlerine  
ve NATO'nun Karadeniz'e "abanmasına"  
olumlu yaklaştığını görüyoruz. Elbette  
her görüşe saygılıız lakin Türkiye'nin  
geleneksel Karadeniz politikasına açık-  
tan tezat teşkil eden bu yaklaşıma katıl-  
mamız mümkün değil.

Bir diğer tuhaflık ise Karadeniz'de  
gerilimin artmasının Doğu Akdeniz'de  
soğumaya neden olabileceğine ilişkin  
ortaya atılan argümanlar. Karadeniz'de  
artacak olası gerilimin Türkiye'nin öne-  
minin yeniden keşfedilmesine vesile  
olacağını düşünen romantikler, Soğuk  
Savaş Dönemi'nin geride kaldığını göre-  
miyorlar. Karadeniz'i Atlantik blok ile  
yaşanan sorunları aşmada ve barışma-  
da bir kaldıraç olarak kullanmak iste-  
yenlere tavsiyemiz şu, bölgesel sahiplik  
ilkesini aşındırsanız Karadeniz'in bir  
barut fıçısına dönmesine neden olur-  
sunuz. Son kertede dikkatiniz dağılır,  
konsantrasyonunuz bozulur ve Doğu  
Akdeniz'den uzaklaşırsınız. Oysa milli  
çıkartlarımız bağlamında önceliğimiz  
şüphesiz Doğu Akdeniz ve Kıbrıs olmalı.

**Doğu Akdeniz buzdolabına mı  
kondu?**

Nedense ülke olarak bir süredir  
Doğu Akdeniz'i buzdolabına koymuş  
bir görüntü sergiliyoruz. Siyasi saik-  
ler nedeniyle Doğu Akdeniz'de gerilimi  
düşürmeye yönelik attığımız adımlar  
dış politikada yaşanan sıkışıklığın aşı-  
lması ve diplomasiye fırsat verilmesi  
bakımından gerekli. Ve fakat muhatap-  
larımızın da bizim gibi yapıcı yaklaşım  
sergilemesi kaydıyla. Oysa muhatapla-  
rımızın müzakereden anladığının sade-  
ce Türkiye'nin taviz vermesi olduğunu  
açıkça görüyoruz. Dendias'ın Türkiye

ziyaretinde bu yaklaşımı gördük.

Bakınız çevre denizlerimizde, mavi  
vatanimizde meydana gelen gelişmele-  
re bütüncül yaklaşılmasını salık veriyoruz.  
Karadeniz, Ege ve Doğu Akdeniz'de  
meydana gelebilecek her bir hadisenin  
domino etkisi ile diğerine etki edeceğini  
ısrarla hatırlatıyoruz. Gazetemizin jeo-  
politik yazılarını takip eden okuyucu-  
larımızın meselenin özünü kavradığını  
düşünüyoruz.

**ABD'yi Doğu Akdeniz'de anlamak**

Türkiye karşıtı cepheye destek veren  
ve Doğu Akdeniz'deki askeri varlığını  
artıran ABD cenahından Doğu Akde-  
niz'e yönelik üst seviyeli mesajlar peşi  
sıra geldi. Bu mesajları dikkatli okuma-  
dan, arka planını görmeden ABD'nin  
yeni dönem öncelik ve stratejilerini  
anlamamız mümkün değil. Ötesinde  
nisan ayında Karadeniz, Ege ve Doğu  
Akdeniz'de süre gelen dinamik geli-  
meleri idrak etmek için havuz problemi  
çözmeye gerek yok. Aktörlerin ham-  
lelerine ve argümanlarına göz atmak  
yeterli. Öyleyse Doğu Akdeniz özelinde  
yaşanan gelişmelere odaklanalım ve  
olguların incelemeye başlayalım.

ABD Başkanı Biden'ın, Yunanla-  
rın Osmanlı'ya karşı ayaklanmasının  
200'üncü yılı nedeniyle 25 Mart'ta  
Yunanistan Başbakanı Miçotakis'i tele-  
fonla arayarak kutladığını ve Ameri-  
kan savaş uçaklarının yapılan törenlere  
katıldığını hatırlatalım. Biden'ın, Miçotakis  
ile yaptığı telefon görüşmesinde  
Doğu Akdeniz'e temas ederek "*Doğu  
Akdeniz'de istikrar için umutlu oldu-  
ğunu*" belirtmesi olabilecek habercisi  
gibiymiş. Dendias'ın Ankara'da diploma-  
tik nezaket ve teamüllerin dışına çıka-  
rak sergilediği fütursuz tutumu herkes  
sorguladı. Yunanistan'ın cesaret hapi  
almış bir görüntü sergilemesi elbette  
boşuna değil, zira cesaret hapi veren  
aktörlerin başında ABD geliyor.

**ABD-Yunanistan: Güçlü ikili  
bağların derinleştirilmesi**

Görüşme sonrası yapılan açıklama-  
da Biden'ın iki ülke arasındaki "güçlü  
ikili bağların derinleştirilmesi" için bağ-  
lılığını dile getirdiği vurgulandı. Biden'ın  
iki ülke arasında artan savunma işbir-  
liğine atıfta bulunması gözden kaçma-  
dı. Açıklamada, "*Başkan Biden, Doğu  
Akdeniz'de istikrar için umutlu olduğu  
mesajını verdi. Ayrıca iki lider enerji  
güvenliği, Çin, Rusya ve Batı Balkanlar*

*dâhil ortak çıkar konularında koordi-  
nasyon yapılması konusunda mutabık  
kaldı,*" mealindeki ifadelerinin Yunanistan'da memnuniyet yarattığı, dahası bir  
özgüven patlamasına neden olduğunu  
ilerleyen günlerde gördük.

Biden'in Doğu Akdeniz'e yönelik  
argümanlarının altını doldurma görevi  
Dışişleri Bakanı Blinken tarafından yer-  
ne getirildi. Mart ayı sonunda gerçekle-  
ştirdiği Brüksel ziyaretinde Doğu Akde-  
niz'deki anlaşmazlıklara uluslararası  
hukuk çerçevesinde barışçıl çözümler  
bulunması gerektiğini belirten Blinken,  
Türkiye ile Yunanistan arasındaki duru-  
ma ilişkin yaptığı değerlendirmede, böl-  
gede tansiyonun yavaş yavaş düştüğünü  
ve iki ülkenin de provokasyonlardan  
uzak durduğunu ifade etti.

NATO'nun bu konuda önemli bir rol  
oynadığına işaret eden Blinken, "*Ulus-  
lararası hukuka göre bu farklılıklara  
barışçıl çözümler bulunduğunu görme-  
ye ihtiyacımız var,*" ifadesini kullandı.  
Türkiye'yi batıda tutma, esasen batıya  
çıpalama stratejisi izleyen ABD'nin Tür-  
kiye'ye karşı hamlelerini ölçerek biç-  
rek yaptığını gözlemliyoruz.

**Yunanistan Genelkurmay Başkanı  
Floros'un açıklamaları**

Nisan ayı başında Washington'daki  
Yunan-Amerikan Enstitüsü (AHI)'nin  
düzenlediği bir etkinlikte telekonferans  
aracılığıyla konuşan Yunanistan Genel-  
kurmay Başkanı Floros, Yunanistan ile  
ABD arasındaki savunma ilişkilerinin  
tarihteki en yüksek seviyeye eriştiğini  
belirterek, Yunanistan'ın karasularını  
genişletmesinin "**yasal egemenlik  
hakkı**" olduğunu iddia etti.

Burada dikkat çeken nokta, Flo-  
ros'ın Türkiye'nin 1995'te Yunanistan'ın  
Ege'de karasularını genişletme  
ihtimaline karşı aldığı "**casus belli**"  
kararını "**gayri ciddi**" olarak niteleme-  
si ve Yunanistan'ın karasularını geniş-  
letme hakkının saklı olduğunu savun-  
ması oldu. Bu açıklamanın muvazzaf  
(emekli dahi değil) bir asker (!) tarafın-  
dan yapıldığına dikkat çekelim.

**"Yunanistan karasularını uygun  
gördüğü bir zamanda genişletme  
hakkına sahiptir!"**

"*ABD'nin geçen yıldan itibaren, bizi  
başka bir bakış açısıyla dinlemesin-  
den dolayı çok mutluyum. Türkiye'nin  
bölgede istikrarsızlık yaratan bir pro-  
vokatör gibi hareket ettiğini söylerken*

*ne kastettiğimizi, artık daha iyi anlı-  
yorlar. Bölgedeki tek kargaşacı Türki-  
ye'dir. Türkiye'den tek şikâyetçi olan  
sadece biz değiliz. Başka ülkeler de  
şikâyetçi. Türkiye, Doğu Akdeniz'de  
ortak istikrarsızlık paydasıdır"* açıklama-  
sını yapan Floros'un, Yunanistan'ın  
karasularını genişletmesinin "yasal  
egemenlik hakkı" olduğunu öne sür-  
mesi, Yunanistan'ın karasularını "**iste-  
diği ve uygun gördüğü bir zamanda  
genişletme hakkına sahip olduğunu  
ve bu hakkı saklı tuttuğunu**" vurgu-  
lamasını takdirinize sunuyoruz. Tür-  
kiye'ye karşı agresif ve çok boyutlu bir  
diplomasi izleyen Yunanistan'ın uygun  
şartların oluştuğuna kanaat getirmesi  
durumunda "casus belli" kararını tanı-  
mayacağı anlaşılıyor.

Dikkat çeken bir diğer konu ise  
Floros'un, Yunan silahlı kuvvetleri-  
ni güçlendirmenin ABD'nin çıkarına  
olduğunu savunması. Kendisini "**güçlü  
bir jeopolitik oyuncu**" olarak gören  
Yunanistan, Doğu ve Orta Akdeniz'de  
istikrarının sağlanmasına katkıda  
bulunmak için açıkça ABD'nin deste-  
ğini talep ediyor. Bu destekten emin  
olacağı konjonktürü yakaladığını his-  
sederek Yunanistan'ın, emrivaki peşinde  
koşabileceğini ve bölgede -iddia ettiği-  
nin aksine- gerilimi tetikleyebileceğini  
altını çizelim. Bu arada Yunanistan'ı  
takdir edelim. Söz konusu Türkiye  
karşıtlığı olduğunda asker (muvazzaf-  
emekli)-sivil tek yumruk olup senkro-  
nize olarak üzerimize geliyorlar. Yunan  
Genelkurmay Başkanı, Dışişleri Bakanı  
ve Başbakan eşgüdüm içinde hareket  
ediyorlar.

**İtalya, Libya'daki geçmiş ayak  
izlerini takip etmek istiyor**

Nisan ayında Libya, AB üyesi iki  
Akdeniz ülkesinin başbakanını misa-  
fir etti. Trablus'u ziyaret eden İtalya  
Başbakanı Mario Draghi, Libya Ulusal  
Birlik Hükümeti Başbakanı Abdulhamid  
Dibeybe ile görüştü. Dibeybe, Libya  
ve İtalya arasındaki stratejik işbirliği  
güçlendirmeye önem verdiklerini  
belirtirken, ülkesinin göçmenler için  
bir geçiş güzergâhı olduğunu ve göç  
dosyasının sadece iki ülkenin değil,  
Avrupa'nın ve dünyanın bir sorunu  
olduğunu belirtti. Libya, İtalya için çok  
boyutlu öneme sahip. İtalya bölgedeki  
geçmiş ayak izlerini takip etmek istiyor.  
Draghi elde ettiği kazanımlarla Lib-  
ya'dan memnun ayrıldı.

**Miçotakis Libya'dan Türkiye ile  
yapılan anlaşmanın iptal  
edilmesini istedi**

Yunanistan Başbakanı Miçotakis  
ise Draghi'den farklı olarak umduğunu  
bulamadı. Görüşmeler sonrası ortak  
basın toplantısında konuşan ve "*Yakın  
geçmişte, ilişkilerimizi sınavan her şeyi  
geride bırakmanın zamanı geldi*" ifadesi-  
ni kullanan Miçotakis, ülkesinin Trablus  
Büyükelçiliği'ni açacağını, Trablus'un  
ardından Bingazi'de de konsolosluk aç-  
caklarını belirtti.

Türkiye'nin Libya ile 2019'da imza-  
ladığı deniz yetki alanlarını belirleme  
anlaşmasına şiddetle karşı çıkan Yunanistan için bu anlaşmanın iptal edilmesi  
öncelikli stratejik hedef. Nitekim Miçotakis,  
Trablus ziyaretinde bu önceliği  
açıkça dile getirdi ve Libya'nın AB ile  
ilişkilerinde herhangi bir ilerleme sağla-  
masının ön koşulunun, yabancı güçlerin  
ve paralı askerlerin Libya'dan ayrılması  
olduğunu vurguladı.

Yunan Başbakanı, Ankara ile Trablus  
arasındaki deniz yetki alanları anlaş-  
masını "sözde" olarak tanımladı. "*Sözde  
uluslararası anlaşmalar olarak sunulan  
ancak Avrupa Konseyi tarafından açıkça  
belirtildiği gibi yasal etkisi bulunmayan  
yasadışı belgelerin iptali gerekmektedir*"  
ifadesini kullanan Miçotakis'in bu  
yaklaşımını Libya özelinde de Türkiye  
ile AB'yi karşı karşıya getirme hamlesi  
olarak okumak isabetli olacaktır.

Miçotakis'e cevaben Dibeybe'nin,  
"*Türkiye ile münhasır ekonomik bölge  
belirlenmesi üzerine imzaladığımız  
anlaşmalar konusuna gelince, her türlü  
anlaşmanın, uygun çözümler sunmaya  
katkı sağlaması ve Libya, Türkiye ve  
Yunanistan'ın haklarının korunmasının  
önemini vurguluyoruz. Aynı şekilde,  
Girit ve Libya arasında deniz yetki alan-  
larının sınırlandırılması ve münhasır  
ekonomik bölge konusunda görüşme-  
lerin başlaması için Libya ve Yunanistan  
arasında ortak komisyon kurmaya  
hazırız*" ifadeleri önemli. Nitekim nisan  
ayında bütün kabinesi ile Türkiye'yi  
ziyaret eden Dibeybe, akdedilen anlaş-  
maya bağlı olduklarını açıkça ifade etti.

**Yunanistan-Türkiye ilişkileri AB-  
Türkiye ilişkilerinin anahtarıdır**

Nisan ayında Doğu Akdeniz'deki  
duruma yönelik değerlendirmelerine  
devam eden Miçotakis, Yunan hükümetinin,  
Atina ile Ankara arasındaki ilişkileri,  
AB ile Türkiye arasındaki ilişkiler

için belirleyici hale getirmekte başarılı olduğunu söyledi.

Ankara'nın Brüksel ile ilişkilerin meyvesini alabilmesinin artık **"Yunanistan ve Kıbrıs ile gerilim yaratmaktan"** geçtiğini savunan Yunanistan Başbakanı, Türkiye'nin AB-Türkiye ortak bildirisine riayet etmesini ve Yunan adalarından dönen sığınmacıları kabul etmesini beklediğini kaydetti. Neredeyse her ay benzer değerlendirmeyi yapıyoruz. Miçotakis izledikleri stratejiyi yüksek özgüvenle ve büyük bir aymazlıkla ifşa etmekten imtina etmiyor.

### Orta Doğu'nun değişen yüzü zirvesi

Nisan ayının ortasında GKRY; İsrail ve Yunanistan'ın yanı sıra Birleşik Arap Emirlikleri (BAE)'nin katıldığı bir toplantıya ev sahipliği yaptı. İsrail Dışişleri Bakanı Gabi Ashkenazi Bafta düzenlenen basın toplantısında, *"Bu yeni stratejik üyelik Arap Körfezi kıyılarından Akdeniz ve Avrupa'ya uzanıyor"* tespitinde bulunarak toplantının *"Orta Doğu'nun değişen yüzünün"* bir işareti olduğunu söyledi. İsraili Bakan BAE ile normalleşme adımlarının atılmasının ardından, *"Doğu Akdeniz ile Körfez arasında enerji stratejik ortaklık"* çağrısında bulundu.

Bu toplantı zaman, mekân ve katılımcılar bakımından oldukça önemli. Geçtiğimiz aylarda da Yunanistan, İsrail ve GKRY Savunma Bakanları askeri işbirliğini artırma konusunda anlaşmalarını duyurmuştu. GKRY Dışişleri Bakanı Hristodulidis'in Türkiye'yi ima ederek *"Bölgedeki tüm ülkelerin bize katılması için yol açık"* ifadesini kullanması toplantının arka planını gösteriyor. Burada dikkat çeken nokta ise toplantıya Mısır'ın katılmaması oldu.

### İsrail ile Yunanistan arasında savunma işbirliği anlaşması

Nisan ayı Doğu Akdeniz bağlamında oldukça dinamik geçti. Neredeyse Doğu Akdeniz'de Türkiye'ye karşı hamle yapılmayan bir gün yok... Aleyhimize yeni anlaşmalar peşi sıra imzalanıyor.

Bu defa İsrail ile Yunanistan arasında savunma işbirliği anlaşması akdedildi. Anlaşma, İsrail'in Yunanistan Hava Kuvvetleri için eğitim merkezi kurup işletmesini kapsıyor. 1,65 milyar dolar büyüklüğündeki bu anlaşma 22 yıllık bir süreyi kapsıyor. İsrail Savunma Bakanlığı'nın açıklamasında, anlaşmanın İsrail ile Yunanistan arasında bugüne kadarki en büyük savunma tedarik anlaşması olduğuna dikkat çekildi.

Anlaşma kapsamında Kalamata şehrindeki askeri havaalanı 22 yıllığına İsrail'e kiralanacak. İsrail menşeli savunma şirketi Elbit Systems burada Yunan Hava Kuvvetleri için bir eğitim merkezi kurarak İtalyan Leonardo'nun ürettiği M-346 eğitim uçaklarından 10 adet konuşlandıracak. İsrail Savunma Bakanı Benny Gantz, *"Bu programın İsrail ile Yunanistan'ın kabiliyetlerini artıracığı, ekonomilerini güçlendireceği böylece ülkelerimiz arasındaki ortaklığın savunma, ekonomik ve siyasi düzeylerde derinleşeceğinden eminim"* çıkışı önemli.

### Yunanistan-Fransa ortak provokasyonu

Doğu Akdeniz'de Türkiye ile Libya arasında imzalanan ve Doğu Akdeniz'deki tüm dengeleri değiştiren deniz yetki alanlarının belirlenmesi anlaşmasına yönelik kısırtıcı eylemler nisan ayında da devam etti. Dendias'ın Ankara ziyaretinden hemen sonra Türkiye'ye karşı Doğu Akdeniz'de ittifak oluşturan Fransa ve Yunanistan, sivil bir deniz araştırma gemisini kullanarak bölgede provokasyon yaptılar.

Fransız araştırma gemisi L'Atalante, Girit Adası'nın güneyinde Türkiye-Libya anlaşmasıyla sınırlandırılmış ve Türkiye'nin egemenlik alanındaki bölgeye bilinçli olarak gönderildi. Yunanistan geminin Yunanistan-Mısır Deniz Sınırları Anlaşması çerçevesinde ve Yunan kıta sahanlığı üzerinde çalışacağını duyuran, 15-18 Nisan tarihlerine dönük bir NAVTEX yayımladı. Türkiye bu uygulamaya karşısında ilk kez bir karşı-NAVTEX yayımlamadı. Buna karşın söz konusu geminin kendi egemenlik alanı olan böl-

geden çıkması için doğrudan bir savaş gemisi sevk etti.

### Mısır: Türkiye ile ilişkileri geliştirmek istiyoruz

Dönem içinde Doğu Akdeniz'de meydana gelen en önemli, esasen tek olumlu gelişme Mısır özelinde vuku buldu. Mısır Dışişleri Bakanı, ülkesinin Türkiye ile iki tarafın da faydasına olacak diyalog ve uluslararası hukuk kurallarına uygun ilişkiler kurulmasında istekli olduğunu açıkladı.

Mısır Dışişleri Bakanı Semih Şukri, mevkidaşı Çavuşoğlu ile gerçekleştirdiği telefon görüşmesine ilişkin yaptığı açıklamada, *"Türkiye'nin son dönemdeki açıklamalarının ve jestlerinin takdir edildiğini"* belirtti. Siyasi göstergeler bakımından, ilişkilerin çerçevesini belirleyen siyasi açılım aşamasına geçilmesine önem verdiklerini belirten Şukri, olumlu havanın Türkiye'nin Mısır'ın önemiyle alakalı yaptığı açıklamalar ve verdiği sinyaller üzerine gerçekleştiğini kaydetti.

*"Mısır, her iki tarafın da faydasına olacak bir diyalog ve çıkarlara zarar vermeden uluslararası hukuk kurallarına uygun ilişkiler kurulmasında istekli"* diyen Şukri, gerekli zemin oluştuğunda siyasi görüşmelerin yapılmasına da önem verdiklerini açıkladı. İki ülke arasında esmeye başlayan olumlu rüzgârlar önemli. Mayıs ayında Bakan yardımcısı seviyesinde görüşmelere başlanacağı, ardından Büyükelçi atamalarının yapılacağı anlaşılıyor.

### Yunanistan, gönüllü ve kullanışlı bir aparat

Türkiye'nin batılı dost ve müttefikleri ile sorunlar sarmalının içinde debelendiği mevcut konjonktürü lehine çevirmek isteyen Yunanistan'ın, her platformda kendisini Türkiye'ye alternatif olarak öne sürdüğü *(gönüllü ve kullanışlı bir aparat olarak)* fırsatçı davranışları bir dönemden geçiyoruz. Tarihini hiçbir döneminde olmadığı kadar ABD'ye yaslanan Yunanistan'ın gelinen aşamada bağımsız politika izlediğini

söylemek mümkün değil. Yunanistan açıkça bir vekil devlet görüntüsü veriyor.

"AB eşittir Yunanistan" mottosuyla Türkiye'nin karşısına dikilen ve iki ülke arasındaki hemen her sorunu AB'ye taşıyan Yunanistan ile diplomasi kanalı işletmek her geçen gün daha da imkânsız bir hale geliyor. Sınıfta yaramazlık yapan ve öğretmenini bıktıran haylaz öğrenciyi "velini çağır" denmesi gibi, Yunanistan'da bizi provoke ederek ve sinir uçlarımızla oynayarak AB ile muhatap olmamızı istiyor, bu tuzağa düşmemeliyiz.

### Kıbrıs görüşmelerine dikkat

Bu yazı yazıldığında henüz Kıbrıs görüşmeleri başlamamıştı. Kıbrıs'ta ansızın kuran kurslarının gündeme getirildiği ve yaratılan suni gündemle Kıbrıs halkının daha da bölünme riskine atıldığı kritik günlerden geçiyoruz. Kıbrıs görüşmelerine AB, gözlemci statüsü ile katılıyor.

Hâl böyle olunca sormadan edemiyoruz, AB'nin Kıbrıs görüşmelerinde ne işi var? Müzakere etmek, diplomasiyi işletmek, olgun, sakin ve dingin bir görüntü vermek iyi hoş da farkında mısınız, Türkiye ile Yunanistan arasında oynanan oyun usulca Yunanistan'ın istediği kıvama evriliyor.

### Yunanistan'ın cüreti, AB'nin aymazlığı

Yunanistan Dışişleri Bakanı Dendias, istikşafı görüşmelerde Türkiye ile sadece Doğu Akdeniz'i görüşüyoruz diyor. Miçotakis Libya ile akdedilen anlaşmanın AB marjında yok hükmünde olduğunu söylüyor. Türkiye Doğu Akdeniz'de gerilimi artırırsa AB olarak yaptırımları masaya getiririz diyor. Yunanistan Genelkurmay Başkanı "casus belli"yi tanımadıklarını açıklıyor. Sahi Yunanistan (üstelik AB adına) bu şekilde üst perdeden nasıl konuşabiliyor? AB'nin akliselim ülkeleri Yunanistan'ın bu şımarıklığına nasıl tahammül edebiliyor? Türkiye karşıtlığı nasıl oluyor da AB ülkelerinin çoğunun gözüne perde indirebiliyor? Türkiye ile sorunların

çözülebilmesi için Türkiye'nin 1982 BM Deniz Hukuku Sözleşmesi'ni tanıması gerektiğini dahi söyleyebilen Dendias ve onun temsil ettiği Yunan Hükümeti akıl tutulması yaşıyor.

### Yunanistan tahammül sınırlarını zorluyor

Yunan Dışişleri Bakanı'nın Ankara'da Türkiye'ye karşı hadsiz açıklamalarda bulunmasını ise takdirinize sunuyoruz. İyi niyetimizin suistimal edildiğini görüyoruz. Türkiye'ye hazırlıklı geldiği anlaşılan Dendias'ın Cumhurbaşkanı'nın Atina ziyaretinin rövanşını alma misyonunu yerine getirdiğini anlıyoruz. Kendisini arkadan iten ve sufle veren aktörlerin yönlendirmesi ile "uygun zamanın" geldiğini öngören Yunanistan, kendince kazan-kazan politikalar uyguluyor. Yunanistan'ın uluslararası hukuka, akla ve mantığa aykırı talep ve argümanları tahammül sınırlarını zorluyor.

Bakınız Yunanistan anlaşmalarla statüleri belli olan gayn askeri statüdeki adaları (GASA) silahlandırmasına dahi meşruiyet kazandırmaya çalışıyor. Türkiye'nin (sözde) kendisini tehdit ettiğini gerekçe göstererek bu adaları silahlandırdığını iddia eden Yunanistan yeni bir içtihat yaratmaya çalışıyor. Yürürlükteki anlaşmalar dilinize pelesenk olur, onları iptal etmeyi ve/veya güncellemeyi gündeme getirirseniz, Yunanistan da GASA'lar üzerinden durumu böyle suistimal eder. Hatırlatalım, devlet işi her kademedede hesap kitap ve liyakat işidir.

Son olarak nisan ayı sonunda yapılacak Kıbrıs görüşmelerine dikkatinizi çekelim, endişemizi dile getirelim ve şapkadan yeni bir tavşan çıkartılmamasını umalım. Doğu Akdeniz'de aleyhimize gelişen konjonktürü ve kurulan ittifakları bozabilecek, jeopolitik denklemleri tümenden değiştirebilecek yegâne hamlenin -uzun zamandır defalarca vurguladığımız üzere- Mısır ile ilişkileri normalleştirmek olduğunun altını bir kez daha çizelim. Mayıs ayında Kahire'de yapılacak açıklanan iki ülke arasındaki siyasi görüşmeler yeni bir dönemin habercisi olabilir, not edelim.

## HOME PORT OF GLOBAL MAJORS

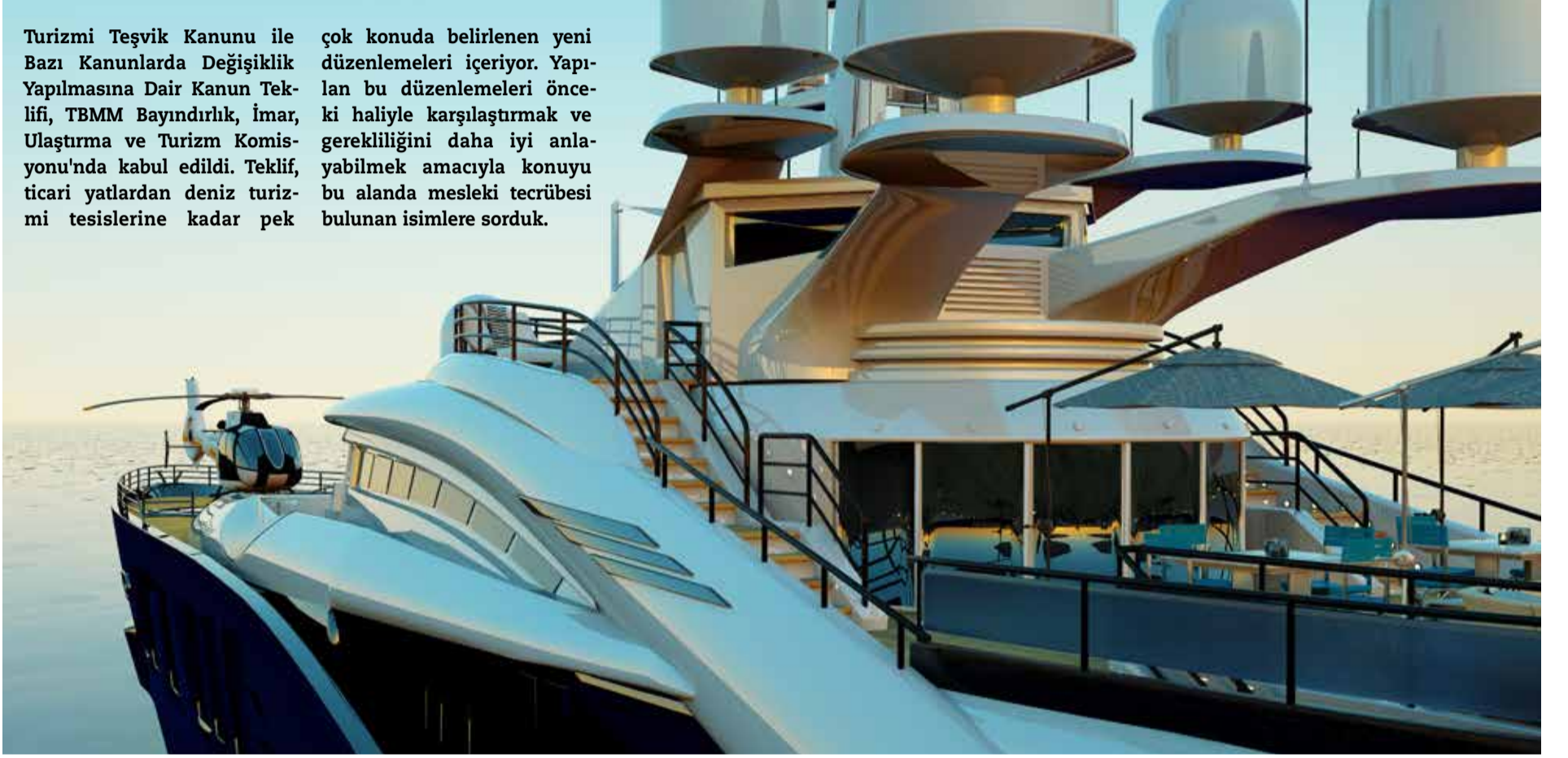
The state of art facilities, experienced team and high level of safety & quality have always been the passion within us.

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.

# Turizmi Teşvik Kanunu'ndaki değişikliklerin artıları ve eksileri

Turizmi Teşvik Kanunu ile Bazı Kanunlarda Değişiklik Yapılmasına Dair Kanun Teklifi, TBMM Bayındırlık, İmar, Ulaştırma ve Turizm Komisyonu'nda kabul edildi. Teklif, ticari yatlardan deniz turizmi tesislerine kadar pek

çok konuda belirlenen yeni düzenlemeleri içeriyor. Yapılan bu düzenlemeleri önceki haliyle karşılaştırmak ve gerekliliğini daha iyi anlayabilmek amacıyla konuyu bu alanda mesleki tecrübesi bulunan isimlere sorduk.



Arif Yılmaz / İMEAK DTO Suüstü Aktiviteleri Hizmetleri Meslek Komitesi Başkanı

## 'Kıyılarımızı, rakip ülkelerin kıyı uzunluğu ile karşılaştırmak yanıltıcı olmaktadır'

**Öncelikle genel hatlarıyla Turizmi Teşvik Kanunu ile Bazı Kanunlarda Değişiklik Yapılmasına Dair Kanun Teklifi'ni deniz turizmi açısından değerlendirebilir misiniz? Değiştirilmesi ya da düzenlenmesi hususunda dikkat edilmesi gereken başlıklar nelerdir? Neden?**

Turizm Bakanlığı'nın mer'i mevzuatında da belirtildiği gibi, "Deniz Turizmi İşletmeleri"; deniz turizmi tesisleri ve deniz turizmi araçları işletmeleri olarak ikiye ayrılmaktadır. Göz önüne alınması gereken en önemli husus bu işletmelerin faaliyet gösterdikleri alanlardır. Bu alanları da kıyıya yakın deniz alanları ve kıyı alanları olarak ifade edebiliriz. Türkiye'deki koşullara baktığımızda, nüfusun ve ekonominin büyük bir bölümünün kıyı alanlarında yoğunlaştığı, kıyı kullanımını açısından hem sektörlerin hem de kıyıyı kullananların bir çatışma içerisinde olduğu gerçeğini görebiliriz.

Deniz turizmindeki avantajlarımızı sayarken, uygun iklim koşullarından, deniz suyu temizliğinden, irili ufak-

lı doğal koylarımızdan ve el değmemiş kıyılarımızdan bahsetmekteyiz. Yani 8 bin 333 km uzunluğundaki kıyı şeridimizi, rakip ülkelerin kıyı uzunluğu ve tesis sayılarını karşılaştırarak planlama yapmak yanıltıcı olmaktadır. Bunu teyit eden en önemli gösterge toplam marina sayımızın yüzde kaçının hangi kıyı bölgesine yoğunlaştığı ya da yat ve günlük gezi teknesi sayılarının büyük oranda hangi bölgelerde yoğunlaştığı araştırıldığında görülmektedir.

İMEAK Deniz Ticaret Odası bünyesinde 2005 yılında yaptığımız kıyı envanteri çalışmasında, yatçılığa uygun kıyı ve koy sayılarındaki kıstlılıklarımızı açıkça ortaya koymuştuk. Bakanlığın yeni mevzuat düzenlemelerinde sektörün beklentilerini şöyle sıralayabiliriz:

1- Mevcut işletmelerin alt yapı, üst yapı sorunlarının giderilmesi,

a) Kıyı tesisleri denizalanı ecriemisil uygulamalarının iyileştirilmesi,

b) Kıyı tesislerinin mevzuat çatışmalarının giderilmesi

(imar planları, iskân izinleri vb.),

c) İskele tipi basit bağlama yerlerinin (özellikle amatör denizciler için büyük ihtiyaç) yapım mevzuatının sadeleştirilmesi,

d) Deniz turizminde faaliyet gösteren mevcut teknelerin tamamının, güvenli bağlama ve karaya çekme sorununun bölgesel olarak çözülmesidir.

2- Çalışma alanlarının korunması.

a) Deniz turizmi alanlarının mevcut durumu ve kaldırma kapasitesi hesaplanması,

b) Yatçılık alanlarının ve belli önemli koyların tespit edilerek, yapılaşmadan korunması,

c) Bu alanların koruma esaslarının her türlü plan lejantlarında ve plan notlarında açıkça belirtilmesidir.

3- Günlük gezi teknesi, dalış ve suüstü sporları gibi kısıtlı çalışma alanlarına sahip deniz turizmi işletmelerinin sayısının mevcut hâli ile belli bir süre dondurularak (plaka uygulaması ya da balıkçı ruhsatı benzeri) eğitilmiş personel, hizmet kalitesi ve ekonomik koşullarının iyileştirilmesi, sektörün beklentileri arasındadır.

4- Sektör temsilcileri olan Odalardan gelen taleplerin süratle ve günün koşulları göz önüne alınarak düzenlenmesi, küresel rekabette şansımızı artıracaktır.

**İlgili Kanun Teklifindeki düzenlemeleri ticari yat ve tekneler, marinalar, marinalardaki diğer işletmeler, müstakil plaj işletmeleri gibi karada ve denizde faaliyet gösteren deniz turizmi tesisleri açısından değerlendirebilir misiniz?**

Mevcut yönetmelikte ve uygulama tebliğinde belge şartları düzenlenmişti, yapılan değişikliklerle süre konulması da doğal karşılanacaktır. Ancak eksik kalan husus, belge şartlarında istenen fakat yerine getirilmesi işletmecinin sorumluluğunda ve elinde olmadığı bazı konuların (imar, iskân, alt yapı vb.) nasıl çözüleceği konusunun çözümsüz kalmasıdır. Mevzuatta şartlar belirlenirken, sadece işletmenin yerine getirebileceği iyileştirici şartlar konulmuş olsa, işletmelerin süratle o şartları karşılayabileceği kanaatindeyim.

Yabancı personel konusuna



gelince, çoğunlukla kabotajda çalışan deniz turizmi araçları göz önüne alındığında mevcut mevzuatla (Kabotaj Kanunu, TTK vb.) çeliştiği söylenebilir. Ayrıca ihtiyacımızdan fazla gemiadamı ürettiğimiz son yıllarda, bir de yabancı personel konusu oldukça tartışmalıdır.

Son yıllarda özellikle Ege Bölgesi'nde kanunen kamuya açık olduğu belirtilen kıyı alanlarındaki yoğunluk sebebiyle kıyı otel işletmecileri, yerel halk, kıyı harici tesis müşterileri ve Dünya Turizm Örgütü tanımlarına göre turist sayılan ancak idareciler tarafından turist değil de yazlıkçı olarak kabul edilen ve demografik açı-



dan yoğunluğu göz önüne alınmayan kişiler arasında ciddi çatışmalar oluşmaktadır.

Kıyı Kanunu'na göre kıyı kullanımında ayrıcalık tanınmayan (çekek yeri, kayıkhanesi, liman vb.) oteller ile ilgili sorunlar ortadayken, bir de bakanlık belgeli plajlar konusu gündeme geldiğinde, benzer sıkıntıların gündeme gelmesi kaçınılmaz olacaktır.

**Teklif göre; yabancı bayraklı gezi, spor, eğlence amaçlı özel yatlar; gezi, bakım, onarım, kızaklama veya kışlamak amacıyla Türkiye'de beş yıla kadar kalabilecekler. Bu süre yönetmelikte belirtilen esaslara göre Kültür ve Turizm Bakanlığınca beş yıl daha uzatılabilecek. Bu değişikliğin sağlayacağı kazanımları değerlendirebilir misiniz?**

Bu değişiklik hem marinalar hem de bu tesislerdeki yatlarla hizmet veren yan sanayi açısından olumlu olacak düşüncesindeyim. Ayrıca, kışlama yapan teknelerin yaz sezonunda yakın bölgelerde gezi yapmak isteyeceği düşünüldüğünde, devamlı müşteri konusunda pozitif etki sağlayacaktır.

**Kültür ve Turizm Bakanlığınca ülke turizmüne ve tanıtımına katkı sağladığı değerlendirilen ve boyları 39 metrenin üzerinde olan yabancı bayraklı ticari yatların Türk karasularında faaliyet göstermelerine ve seyrine, her yıl belirlenen sosyal ve teknik altyapı hizmetlerine katkı payı alınması suretiyle aynı takvim yılını geçmeyecek şekilde geçici süreli olarak Bakanlıkça izin verilebilecek. Bu ihtiyaç nereden hasıl oldu? Bu durumu Kabotaj Kanunu özelinde değerlendirir misiniz, Kabotaj Kanunu delinmiş oluyor mu? Uygulama, bu alanda faaliyet gösteren Türk bayraklı yatları nasıl etkiler? Bareboat işletmecileri durumunu da değerlendirir misiniz?**

Bu konu nedense bir anda gündemde para karşılığı kabotaj deliniyor mu gibi tartışmalara yol açtı. Benzer söylemleri "lüks yatlarda mazotta ÖTV yok traktörde niye var" söyleminde de gördük. Maalesef konu hakkında yeterli bilgi sahibi olunmadan yorumlar yapılıyor.

İşin gerçeği, bu konu (yabancı bayraklı yatların turizm sektöründe çalıştırılması) 1982 yılında yayımlanan 2634 sayılı Kanun (mad.29) sonrasında yayımlanan; Yat Turizmi Yönetmeliği (1983), Deniz Turizmi Yönetmeliği (2009) ve Deniz Turizmi Yönetmeliği Uygulama Tebliği (2010)'nde, yıllardan beri var olan bir

uygulama. Benzer uygulamaları rakip ülkelerde örneğin Yunanistan'da da (2010) görmekteyiz.

Bu uygulamanın başladığı yıllardan beri özellikle mürettebatsız (bareboat) tekne kiralama filolarımız rakip ülkelerle rekabet edebilecek bir gelişim göstermişti. Örnek vermek gerekirse:

1989 yılındaki Bakanlık belgeli yerli yat ve yatak sayımız 544- 4,964, Bakanlıktan belgeli yabancı bayraklı yat ve yatak sayımız ise 623-4,394 olarak kayıtlara geçmiştir.

Deniz Turizmi Yönetmeliği'nden sonra özellikle yerli yat istatistikleri daha gerçekçi tutulmaktadır.

2013 yılındaki Bakanlık belgeli yerli yat ve yatak sayımız 1,529-15,312, Bakanlıktan belgeli yabancı bayraklı yat ve yatak sayımız ise 871-6,911 olarak kayıtlara geçmiştir. Burada dikkat çekmek istediğim diğer bir husus, mürettebatsız yabancı bayraklı yatların aynı zamanda marinalarımızın da sürekli müşterileri olması konusudur.

Mevzuatta açık olan ne tür yabancı bayraklı teknelerin çalışabileceği konusu, ilerleyen zamanda Türkiye'de imâl edilen ahşap yatların da çeşitli nedenlerle yabancı bayrağa geçmesine sebep olmuştur.

Az sayıda yabancı bayraklı ve mürettebatlı tekne de mavi yolculuk pazarında yer almıştır. Oransal olarak baktığımızda, ülkemizde ticaret yapan yabancı bayraklı yatların yaklaşık yüzde 90'ı mürettebatsız 12-15 metre aralığındaki yatlar, yaklaşık yüzde 10'u ise mavi yolculuk yapan mürettebatlı yatlardan oluşmaktadır da diyebiliriz.

Ancak özellikle "Mavi Yolculuk" sektöründen gelen haksız rekabet söylemleri ve Akdeniz'de Türk bayrağını çoğaltma hedefiyle yapılan düzenlemeler sonucunda, son yıllarda Türk bayrağına geçiş kolaylaştırılmış ve deniz turizminde yabancı bayrak uygulamasına son verilmiştir.

2019 verileriyle son durum ise Bakanlık belgeli yerli yat ve yatak sayımız 1,819-17,917, Bakanlıktan belgeli yabancı bayraklı yat sayımız 160, yatak sayımız ise 1,219 olarak tespit edilmiştir.

Şu an yapılmak istenilen 39 metre üzeri yatlardaki değişiklik, bir önceki uygulamanın (yabancı bayrağın kaldırılması) iyice hesaplanmadan yapıldığının bir göstergesidir. Ülkemizin menfaatleri, küresel rekabet ve yerel yatçılık sektörünün gerçek sıkıntıları göz önüne alı-

arak uzun vadeli ve detaylı bir düzenleme üzerine çalışma yapılması daha gerçekçi olacaktır.

Bence;

- Özellikle mürettebatsız kiralanan yabancı bayraklı filolar gerçekten Türk bayrağına geçmiş midir? (Yoksa bayrak değişimi daha çok özel yatlar da mı olmuştur.)

- Bu değişim marinaları ne derecede etkilemiştir?

- Mürettebatsız tekne kiralayan mevcut firmalar uluslararası rekabette ne durumdadır? Yabancı bayrak çalıştırılmasında getirilen kısıtlama, yerli firmaların yurtdışında almak istedikleri yat işletme izin belgelerine ne gibi bir engel oluşturmaktadır? (örn. Yunanistan Mevzuatı) incelenmesi gereken başlıca hususlardır.

**Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığınca düzenlenen denize elverişlilik belgesinde kapasitesi 12'den fazla olan deniz turizmi araçları, yolcuların ölümünden veya**

**yaralanmalarından doğabilecek sorumluluklarına karşı sigorta yaptırmakla yükümlü olacak. Zorunlu sigorta bedelinin tavanı her kaza için kişi başına 250,000 Özel Çekme Hakkı'ndan az olamayacak. Şartları yerine getirmeyenlerin yola çıkmasına izin verilmeyecek. Bu düzenlemenin Türk deniz turizmüne sağlayacağı kazanımları değerlendirir misiniz?**

Herhangi bir kaza halinde, gemi donatanı ve kaptanı için, sorumluluk ve hatalı çıkılması durumunda tazminat kaçınılmazdır. (Bedel ne derece yüksek çıkarsa çıksın) 250,000 SDR'lik limit, sigortanın ödeme sorumluluğunu sınırlayan bir limittir. TTK'ya göre bu limitler yolcu taşımacılığında uygulanmaktadır.

Deniz turizmi araçları söz konusu olduğunda (12'den fazla kapasite) genelde gününbirlik tekne işletmelerini ilgilendirdiği söylenebilir.

Bu tarz teknelerde kapasite

teler oldukça değişkendir. 13 kişilik bir tekne olabileceği gibi 100-150 kişi kapasiteli tekneler de olabilir. Ayrıca bu tekneler gün içerisinde bir kez yolcu taşımaktadır. Yani gerçek yolcu taşımacılığı yapan tekneler gibi gün içerisinde defalarca yolcu alıp, binlerce kişi taşımazlar.

Sigorta pirim hesaplamaları, teminat bedeline (en az 250,000 SDR) göre hesaplandığından, gerçek yolcu motor-günü birlik gezi teknesi ve kapasite hesabı yapılmadan uygulanacak alt limitlerin adil olacağı düşünülemez.

Karadaki sigortalardan örnek vermek gerekirse, bir arabanın özel kullanımında olması ya da 24 saat ticari kullanılması hatta bulunduğu şehir bile sigorta pirim hesaplarını etkilemektedir.

Her türlü işletmenin oldukça zorluk yaşadığı günümüz koşullarında, daha hassas hesaplamaların yapılması gerçekçi olacaktır.

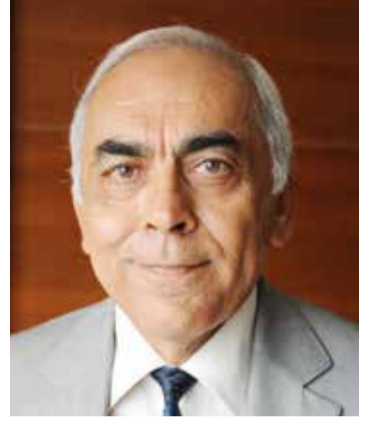
RINA. Excellence  
Behind Excellence.

We have changed to respond to new challenges,  
to strive for the best and to achieve new goals.  
Supporting your excellence through our own.

rina.org

Faruk Okuyucu / İMEAK DTO Önceki Dönem Yönetim Kurulu Üyesi

# 'Denizci ülke olmamız için basit ve ucuz bağlama yerleri gerekli'



1982 tarih ve 2634 sayılı ilk Yasa, askeri yönetim zamanında, belki de iyi düzenlenmiş birkaç yasadandır. Kara ve deniz turizmimize ne kadar yararlı olduğu artık bilinmektedir.

Zaman zaman gereksinimlere göre değişiklikler yapılmıştır. 2007'de yapılan bir çalışmada, İMEAK Deniz Ticaret Odası olarak Komisyon'da çalışmış ve Deniz Turizmi kavramı-

nın yasaya konulmasını sağlamıştık.

TBMM Komisyonu'ndan geçen ve Genel Kurul'da bekleyen yeni bir yasa taslağı, söz konusu Kanun'da geniş kapsamlı değişiklikler getiriyor.

Önemli olan maddeleri özetlemeye çalışacağım. Hukukçu olmadığım için, hukuk yorumunu o alandaki uzmanlara bırakarak, pratik sonuçlara odaklanacağım.

• Yasa'nın dikkat çekici en önemli

maddesi, devletin hüküm ve tasarrufunda bulunan sit alanlarının bazıları da dâhil, meralar, vb. gayrimenkullerin yatırımlara tahsisinin Cumhurbaşkanı'nın yetkisine verilmesidir. Eski Yasa'da birçok prosedür sonucu, Bakanlar Kurulu'nun karar verdiği; turizm bölgesi, alanı ve merkezi ilan etme yetkisi (ortak akıl) yok olmuştur.

• Kültür ve Turizm Koruma ve Gelişim Bölgesi ilan edilen yerlerin

dışında bile olsa, Cumhurbaşkanı uygun görürse herhangi bir gayrimenkulü turizm yatırımları için tahsis edebilecektir.

• T.C. Kültür ve Turizm Bakanlığı'nın (Bakanlık) yetkileri geniş bir biçimde arttırılmıştır. Eski Yasa'da mevcut olan bazı yetkiler başka İdarelerce paylaşılırken, özellikle tahsisler konusunda Çevre ve Şehircilik Bakanlığı daha yetkili gibiyken, bu Yasa'da planlama, onama gibi bazı yetkileri sınırlandırılmış.

• Barajlar, göller, ırmaklar vb. iç sularda son yıllarda gelişen turizm etkinliklerinde Bakanlık yetkili değildir. Geçmişte, önce 'Denizcilik Otoritesi' (Ulaştırma Bakanlığı) iç sularda yetkili kılındı. Devamında İMEAK DTO olarak, iç sularda da yetki alındı. (Mesela İMEAK DTO Van Şubesi bu sayede kurulabildi. Bu Yasa'yla iç sularda da Bakanlık yetkilendirilmiş oluyor. Gerçekten o bölgelerde İdarenin gayretlerine rağmen bir düzensizlik vardı. Bu boşluk giderilmiş oldu.

• Bakanlıktan belge alması gerekmeyen konaklama tesisleri, plajlar, çadır ve karavan kampingleri ve benzeri her tür turizm hizmet sektörü bundan sonra belge almak zorunda. Buna bağlı olarak artacak iş yükünün karşılanabilmesi için Bakanlığın taşıra teşkilatlarının yetkileri arttırılmış.

• Kültür ve Turizm Koruma ve Gelişim Bölgeleri'nde Bakanlığın planlama yetkisi arttırılmış ve güçlendirilmiştir.

• Kültür ve Turizm Koruma ve Gelişim Bölgeleri'nde sektörün de katılımıyla Turizm Hizmetleri Yönetim Birlikleri kurulması öngörülmüş. Eski bir teklifte Meslek Birlikleri kavramı vardı ve gerçekleştirilememişti. Bu değişiklik o amaçla mı yapıldı, bilmiyoruz. İlgili yönetmelik çıkınca anlaşılacak. Deniz turizmi sektörümüzün (İMEAK DTO kanalıyla) bu oluşumda etkin rol alması önemlidir, izlenmelidir.

• 2007'deki yasa değişiklikleri yapılırken, İstanbul için ayrı bir madde istemiştik ama olmamıştı. Bu yeni Yasa'da, Yenikapı Kruvaziyer Limanı'na yer verilmiş olması memnuniyet verici. İstanbul'da yolcu taşımacılığı yapan teknelerin, aynı zamanda turizme de tahsis edilmesi beklenen ve istenen bir konuydu, çözülmüş oldu. Bu arada, İstanbul Boğazi'nde

gemilerle yapılan kısa süreli Boğaz turları, İstanbul'u ziyaret eden Anadolu insanının denizle karşılaştığı ve çok sevdiği bir gezi türüdür, bir MARKA'dır. Keşke bu Yasa'da adı konulup, tescil edilseydi. İstanbul Büyükşehir Belediyesi'ne bu konuda büyük bir görev düşüyor.

• Ve marinalar/yat limanları konusuna geldiğimizde. Yeni yat limanlarının yerlerinin tespit ve planlama yetkisi büyük ölçüde Bakanlığa verilmiş. Geçmişten beri süregelen bir "yanlış yatırım" tehlikesi artmış oluyor. Ankara'da masa başında, harita üzerinde işaretlenerek yapılmış pek çok yat limanı kâr edemiyor, bir kısmı teknik olarak sorunlu.

a) Kıyı Kanunu'nu delerek sahile AVM yapmak için yat limanı kullanmak, Ataköy ile başlamıştı, örnek oldu. Oysa yat limanlarına sadece gereksinimlerini karşılayacak birkaç tesis yapılabilir.

b) Yatırımlar büyüyünce, yat bağlama ücretleri de euro ve dolara endekslendi. TL kazanan ve güçlükle bir tekne alan kişiler için tekne bağlamak imkânsız oldu. Üstelik euro/dolar bazında yüzde 10-15 zam yapılan yıllar oldu. Bu ise denizci millet olmamızı engelledi, engelliyor.

c) Yat limanları bir "yaşam alanı" gibi düşünülüyor. Oysa yatçı (denizci) marinateda yaşamaz, yakın koy ve körfezleri ziyaret eder. Bu nedenle yakınında doğal koylar olmayan marinalar kârlılıktan zorlanıyor.

d) Avrupa'dan alınan ve marina sayısı diye söylenen (30,000 marina vb.) rakamlar, bizdeki anlamıyla lüks marina değil, su ve elektrik alınan, basit duş ve WC'leri bulunan korunaklı sular. Çoğunda tonoz bile bulunmaz.

Bu madde marinalar çoğalsın diye hızlıca uygulanırsa, yatırımcılar hayal kırıklığına uğrayacaktır.

Denizci ülke olmamız için basit ve ucuz bağlama yerleri gereklidir. Bizdeki marina fiyatları artık yabancı yatçılara bile pahalı gelmektedir. Bakanlığın bu maddeyi işletirken uzman gruplarla birlikte çalışmasında yarar var.

Son olarak, jeotermal turizm yatırımları için verilen sondaj izinlerinde yaşanan düzensizliklerin giderilmesi amacıyla Bakanlığa yetki verilmesi olumlu görülmektedir.

KNOWLEDGE  
PROTECTS,  
EXPERIENCE  
SAVES,  
TEAMWORK  
DELIVERS

# ALWAYS



KUZEYSIGORTA

www.kuzeyas.com

# Ege Denizi mi, Adalar Denizi mi?

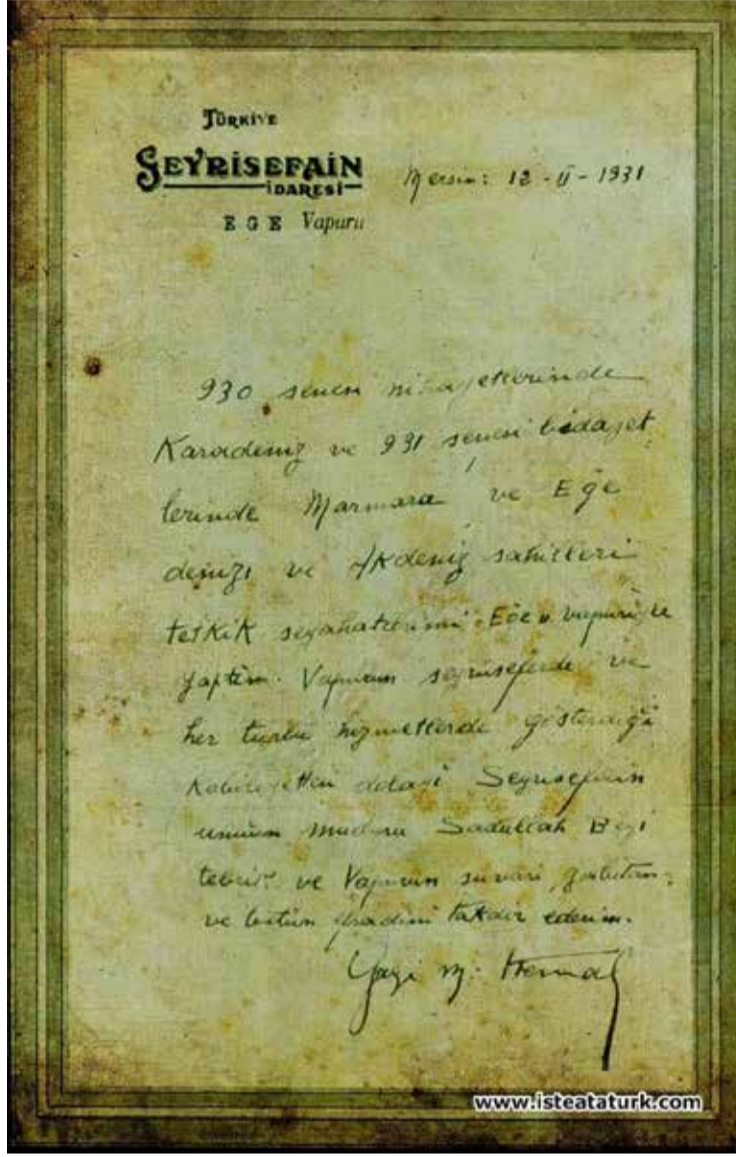
104 amiral tarafından yayımlanan kamuoyu açıklamasında imzası bulunması nedeniyle gözaltına alınan ve Piri Reis Üniversitesi'ndeki görevi sonlandırılan Emekli Amiral Alaettin Sevim'in MarineDeal News 2021 Şubat sayısında yayımlanan bu yazısını, konunun güncelliğini koruması nedeniyle okuyucularımızla tekrar buluşturuyoruz. Alaettin Sevim'in deniz kültürü, denizcilik gücü ve jeopolitik üzerine yeni makaleler yazması durumunda, öğrencileri ve MarineDeal News okuyucuları ile bu sayfalarda buluşturmaya devam edeceğiz



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 gelip geçtiği bu topraklarda, yer isimlerinin bu medeniyetlerin devamı oldukları iddiasında bulunanlar tarafından siyasi-politik amaçlarına ulaşmak maksadıyla bir argüman olarak kullanılabilirliklerini de 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 üre-

tilmiştir. Kelimenin parçaları Latinceye geçmiş Yunanca kelimeler olmasına rağmen Orta Çağ ve öncesi Yunanca belgelerde "Archipelago" kelimesine rastlanmamaktadır. Kelime günümüz Yunancasında İtalyancadan alınmış hâli ile kullanılmaktadır. İtalyanca da "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 resmî 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 Luvilerden 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 (BMDHS)'nde vücut bulmaktadır. "Adalar Denizi" ifadesinin günümüzde coğrafi karşılığı "Takımadalar"dır. BMDHS'nin 46-54'üncü maddeleri "Takımada Devletleri (Archipelagic States)" ile ilgili hususları düzenlemektedir. 46'ncı maddeye göre Takımada 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 takımada devleti için nasıl belirleneceği açıklanmıştır. Bu maddeye göre takımada 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 madde ise karasuları ve Münhasır Ekonomik Bölge (MEB) genişliklerinin 47'nci maddeye göre belirlenen takımada esas hatlarından itibaren ölçüleceğini belirtmektedir. Bir başka deyişle esas hatların içerisinde kalan deniz sahası ile karaların oranı 9/1'e kadar olacak şekilde takımada devletinin en dıştaki adalarının arasına çizilecek 100 deniz mili uzunluğundaki hatların içinde kalan deniz sahası iç su statüsünde olacak, karasuları ve ötesinde MEB sınırları bu hatlardan dışarıya doğru belirlenecektir.

Yunanistan uzun bir süredir Ege'nin takımada 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 Takımada Devleti'nin sadece takımadalardan oluşan devlet olarak tanımlandığı

Yunanistan'ın adaların yanı sıra kıta ülkesi de olduğu için takımada devleti olarak kabul edilemeyeceği tezini savunmaktadır. Buna rağmen Ege Denizi'nin "Adalar Denizi-Archipelago" olarak isimlendirilmesi Takımada 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 açıkladığı üzere Akdeniz'di. Ancak Atatürk'ün Ege kelimesini hiç kullanmadığı iddiası da incelenmeye değerdir. Atatürk "Ege Vapuru" ile çıktığı yurt gezisinde vapurun anı defterine, "1930 Senesi niha-yetlerinde Marmara ve Ege Denizi ve Akdeniz sahilleri tetkik seyahatlerini Ege Vapuru'yla yaptım. Vapurun seyrüseferinde 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, Savarna'nın da ilk Türk kaptanıdır.

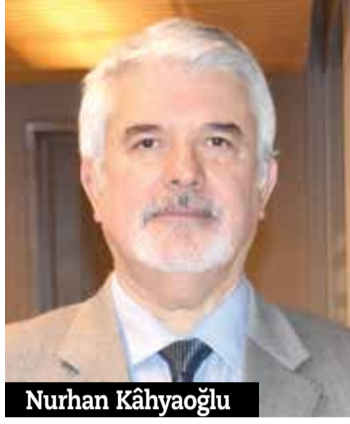
Görüldüğü üzere Ege Denizi'nin tarihi isimlerinin kökenleri üzerindeki çok çeşitli görüşler vardır ve "Ege" kelimesinin kökeninin Yunanca olduğu iddiası karşısında önemli tezler olduğu açıktır. Yerine teklif edilen isimlerin ise sakıncaları mevcuttur. "Ege" ismi ulusumuz tarafından benimsenmiş ve hayatımızda,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

#### Kaynakça:

- <https://www.etymonline.com/search?q=Aegean> (Erişim 10.01.2021)
- <http://www.dzkk.tsk.mil.tr/turkce/BunlariBilmiyormuydunuz/EgeDenizininOrjinalAdi.asp> (Erişim 10.01.2021)
- Ülkekel, Atatürk Neden "Ordular, İlk Hedefiniz Akdeniz'dir. İleri!" Demişti, sayfa 68-22 [https://www.harita.gov.tr/images/dergi/makaleler/130\\_5.pdf](https://www.harita.gov.tr/images/dergi/makaleler/130_5.pdf) (Erişim 18.01.2021)
- <https://www.etymonline.com/search?q=archipelago> (Erişim 10.01.2021)
- Halikarnas Balıkcısı, Arşipel, Bilgi Yayınevi, 1995

# Bütüncül Denizcileşme Modeli\*

104 amiral tarafından yayımlanan kamuoyu açıklamasında imzası bulunması nedeniyle Pîrî Reis Üniversitesi'ndeki görevi sonlandırılan Emekli Amiral Prof. Dr. Nurhan Kâhyaoglu'nun MarineDeal News'ün 2020 Haziran sayısında yayımlanan bu bilimsel çalışmasını denizcilik vizyonumuz açısından yeniden yayımlama gereği duyduk. Prof. Dr. Nurhan Kâhyaoglu'nun bütüncül denizcilik gücümüze ve denizcileşmeye katkı sağlayacak yeni çalışmaların olma-sı durumunda öğrencileri ve MarineDeal News okuyucuları ile bu sayfalarda buluş-turmaya devam edeceğiz



Nurhan Kâhyaoglu

tur. Literatür incelendiğinde, kavramlar ve/veya tanımlar arasında farklı anlayışlar ve çıkarımlar olduğu görülmektedir. Örneğin yazarların bazıları sea power terimini, bazıları maritime power'ı bazıları ise naval power terimini 'deniz gücü' anlamında kullanmışlardır ya da kullanmaktadırlar.

Bu nedenle öncelikle sea power-deniz gücü ile maritime power-denizcilik gücü arasındaki farkı irdelemek gerekir. Bu kavramların içeriği bağlamında bir fikir birliği olmamasına rağmen, deniz gücü; okyanusları, denizleri, özellikle deniz yatağı altındaki hidrokarbon kaynaklarının taşınması, balıkçılık ve su altı kaynaklarının kullanma yeteneğini de içermelidir. Denizcilik gücü ise daha geniş bir anlamı kapsar ve gemi yapımı ve onarımı, denizcilik konularında politik stratejileri, askeri denizcilik (naval) kapasitesi ve deniz bilimi ve deniz teknolojisini de içermelidir (Duchâtel 2017).

Oysa denizcilik gücü tanımı, denizcilik dünyasında çok farklı ve çeşitli görevleri yerine getirme kabiliyetini içerecek şekilde genişletilmelidir. Örneğin; deniz trafiğini güvence altına almak, deniz kaynaklarını korumak, Münhasır Ekonomik Bölge (MEB-EEZ)'de devlet egemenliğini güçlendirmek ve bunun gibi katı askeri önlemlerin çok ötesine geçen çok boyutlu bir kavram olarak ele alınmalıdır (Delanoë 2014).

Bu nedenle; bugüne kadar deniz gücü ve denizcilik gücü ile ilgili geliştirilen teoriler, kavramlar ve modellerin bilhassa gelişim süreçleri analiz edilerek, kavramlar, fikirler ve benzeri görüşlere ait ana ve alt unsurları (elemanları) ve elde edilen sonuçları genellikle ekonomide kullanılan ve temel kavramın veya

teorinin tüm alt unsurlarıyla birlikte farklı diğer kavram ve elemanları arasındaki karşılıklı bağımlılıklarını temsil eden nicel bir çözümleme olan "girdi-çıkıtı" modeli kullanılarak bir model geliştirilmiştir. Unsurlar arası karşılıklı bağımlılıkları değerlendiren bu nicel modellemede hiçbir alt unsurun dışarıda bırakılmaması için, deniz gücü, denizcilik gücü ve denizcileşmenin (maritimization) tüm unsurlarını kapsayan bütüncül (holistic) bir girdi-çıkıtı modelinin olasılığı ve kapsamı incelenmiş ve bu yaklaşımla "Üç-Katmanlı Bütüncül Denizcilik Modeli (3-KBDM) geliştirilmiştir (Kâhyaoglu, Irak ve Çetin 2014). Bu çalışmada Denizcilik Gücü beş ana öge ile tanımlanmıştır: Deniz Gücü, Deniz Ekonomisi, Denizcilik Vizyonu, Denizcilik Kültürü ve Denizcilik Eğitimi (Şekil 1). Denizcilik gücü unsurlarını ve denizcileşme sürecini birlikte anlamlandırmak için iki temel kılavuz prensibin eşzamanlı uygulandığı bu modelde denizcileşme, sürdürülebilir bir süreç olarak kabul edilir ve 3-Katmanlı Bütüncül yaklaşım (Şekil 2) ile Denizcilik Gücü, Denizcileşmenin bir parametresi olarak ele alınır. Denizcilik gücünün ağırlığı artabilir veya azalabilir ancak denizcileşme süreci devam eder. Kısacası denizcileşme süreci sadece deniz gücüne bağlı olmamalıdır.

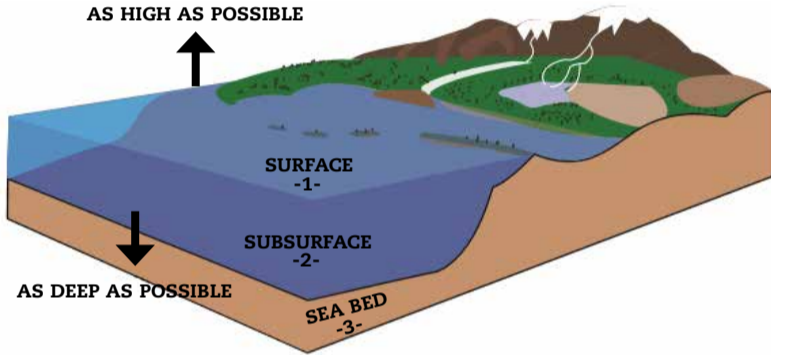
Girdi olarak değerlendirilen bu beş ana unsur, yetkin bir Denizcilik Gücüne (ara ürün-çıkıtı) ulaşmanın ana yoludur. Büyük resim ise, sıkıca birbirine bağlı bu beş

unsurun hiç birini dışarıda bırakmayacak tek referansla açıklanabilir; o da sürekli Denizcileşmedir (Şekil 1). 3-KBDM, bütüncül olarak

planlanacak ve yürütülebilecek bir süreç olmalıdır. Belirtilen beş temel ögeye dayanan bu süreçte bu beş unsur bir yap-yeniden düzenle



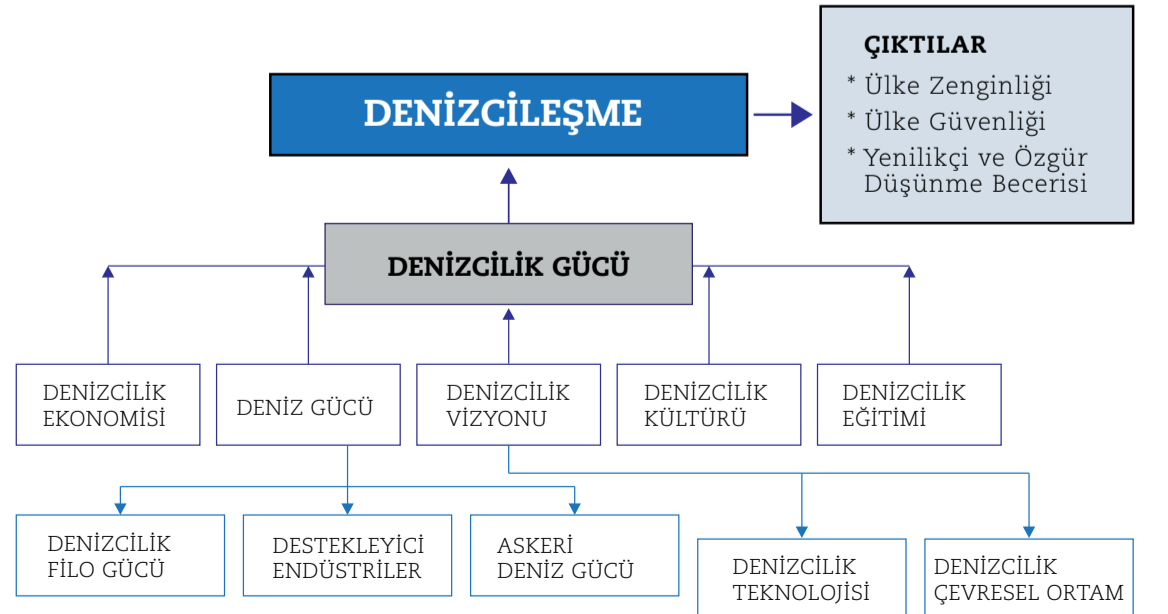
Şekil 1. Bütüncül Denizcileşme Modeli Unsurları (Kâhyaoglu, Irak, Çetin 2014)



Şekil 2. Üç-Katmanlı Yaklaşım (Kâhyaoglu, Irak, Çetin 2014)



Şekil 3. Yap-Boz Sürekli Denizcileşme için Yap-Boz elemanları (Irak, Kâhyaoglu, Çetin, 2014)



Şekil 4. Denizcileşme Süreci Çıktıları (out put) (Kâhyaoglu, Irak, Çetin, 2014)

(yap-boz; puzzle) oyununun parçaları olarak kabul edilir (puzzle approach) (Şekil 3). Parçalardan (unsurlarda) biri yok sayılırsa ya da yanlış modellenirse girdiler yetersiz kalacak ve bütüncül resim oluşamayacaktır. Dolayısıyla sürekli Denizcileşme sistemi düzgün çalışmayacaktır.

Tarihten günümüze, farklı yollarla ve/veya farklı yaklaşımlarla da olsa denizcilik gücünü oluşturan ve sürekli geliştiren ülkeler zenginleşmişler, ülke güvenliklerini sağlamışlar ve nihayetinde varlıklarını ve özgürlüklerini sağlamışlardır. Bu modelle de bir ülkenin sürekli denizcileşme süreci; yukarıda belirtilen girdiler kullanılarak, askerî deniz gücü, ekonomik büyüklüğü ve yenilikçilik etkinliği arasında eş zamanlı olarak güçlü bir ilişkiye dayalı üç temel çıktı (output) verecektir: Ülke Zenginliği, Ülkenin Güvenliği, Yenilikçi ve Özgürlükçü Düşünme Becerisi. Kısacası bu model; denizcileşme stratejilerinde sürecin ilerlemesinde; ülkenin zenginliği, ülkenin güvenliği ile yenilikçi ve özgürlükçü düşünme yeteneği gibi çıktılara yönlendirebilecek tüm unsurların kritik önemini gözden kaçırmama fırsatı verecektir (Şekil 3) (Kâhyaoğlu, Irak ve Çetin 2014).

### Deniz Gücü (Sea Power) ve Denizcilik Gücü'nün (Maritimization) Girdi-Çıktı Modelleri'nin genel değerlendirilmesi:

Yukarıda da belirtildiği gibi denizcilik teorisyenlerinden bazıları sadece kavramları tanımlamakla yetinmiş, bazıları da deniz gücü ve denizcilik gücünün unsurlarını ve çıktılarını anlamak ve analiz etmek için Girdi-Çıktı Modeli'ni geliştirmiştir. Bütüncül Denizcileşme Modeli oluşturulurken; Geoffrey Till, J.K. Gamble, Harold J. Kearsley, Vijay Sakhuja ve Zhiguo Kong tarafından ayrı ayrı geliştirilmiş beş farklı model incelenmiştir. Burada detaylara girilmeyecektir, örnek olarak sadece Harold J. Kearsley'in Modeli gösterilmiştir (Şekil 4 ve 5 - anlam bütünlüğü için Türkçeleştirilmemiştir).

### Modellerin birlikte değerlendirilmesi

Yukarıda belirtilen yazarların, Deniz Gücü ve Denizcilik Gücü'nün Girdi-Çıktı Modelleri'nin içeriğini ve anlayışlarını özetlemek ve bu modelleri 3-KBDM ile karşılaştırmak için örnek olarak

beş unsurdan sadece ikisinin, Denizcilik Ekonomisi ve Denizcilik Kültürü unsurları karşılaştırma tabloları verilmiştir (Tablo 1, 2- anlam bütünlüğü için Türkçeleştirilmemiştir). Tablolardan da anlaşılacağı gibi; Denizcilik Ekonomisi ve Denizcilik Kültürü ve tablolarda bulunan Deniz Gücü, Denizcilik Vizyonu ve Denizcilik Eğitimi yani beş ana unsuru da içeren 3-KBDM, tüm kavramları kapsamaktadır. Bu model, denizcilik gücünü sürekli tetikleyen sürdürülebilir denizcileşme stratejisi için yetkin bir araç olarak tanımlanabilir.

### Sonuç:

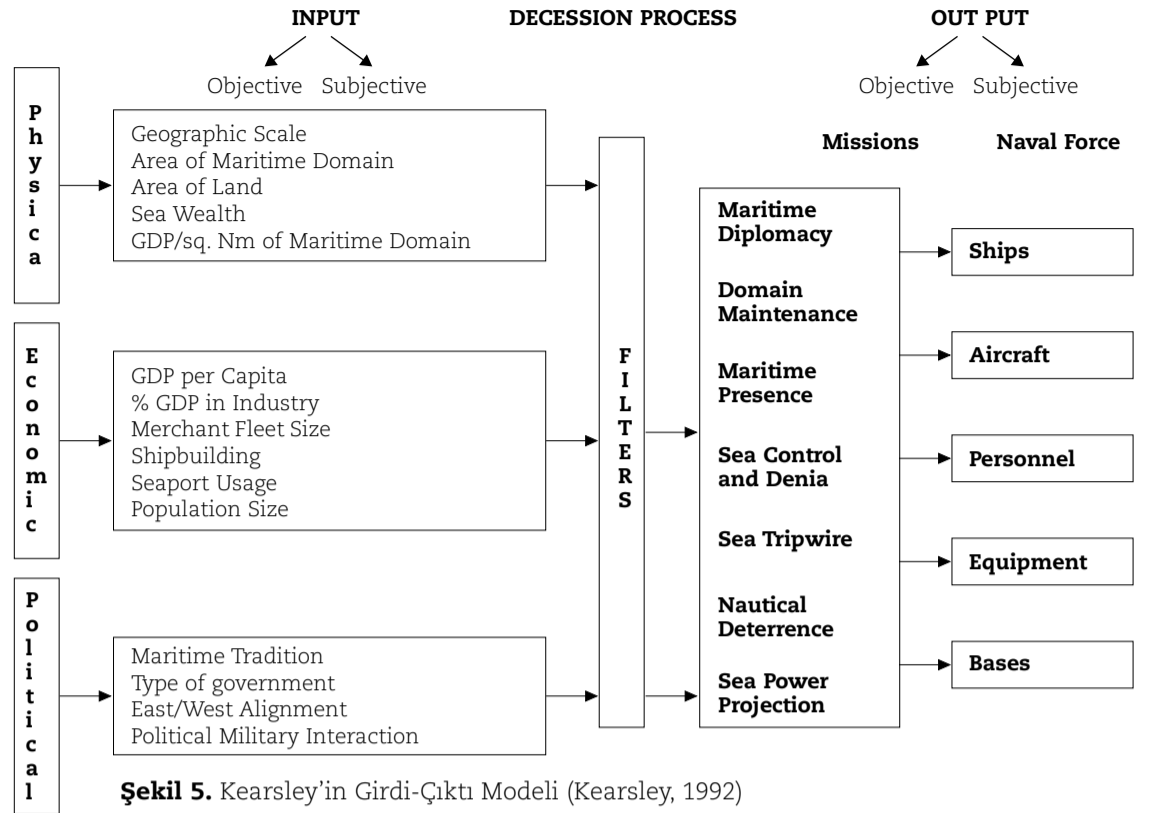
Deniz gücü ile ilgili olarak bugüne kadar geliştirilen ve her geçen gün daha karmaşık hale gelen modellerin hiç birinde girdilerin nasıl analiz edildiği ve çıktılara nasıl ulaşıldığı nicel olarak tanımlanmamıştır. Bu güne kadar model çıktılarının denizcileşme ile ilgili karar süreçlerinde kullanılabileceği herhangi bir nicelleştirilmiş model veya algoritma önerilmemiştir.

3-KBD Modeli ise geliştirilirken modelin girdi ve çıktılarının nicel bir temele oturtulması ve analitik olarak açıklanabilmesi için açık literatürden ve belirli kaynaklardan elde edilen farklı birçok veri 'çıkarımsal istatistik (inferential statistics)' yöntemleriyle analiz edilmiştir. Bu model aslında bütüncül ve sürekli denizcileşme algoritmasıdır. Bu model, tüm unsurlarıyla, girdi ve çıktılarını daha çok veri ile beslenirse, daha yaygın nicel bir tabana oturtulması için yapay zekâ ve derin öğrenme gibi tekniklerin kullanılmasıyla Denizcileşme Master Algoritması'na dönüştürülmelidir. Böylece, denizcilik gücü ve deniz gücü kavramlarının uyumu çatışmasız sağlanabilir.

### Kaynakça:

Irak, D. M., N. Kâhyaoğlu (Thesis Advisor), and O. Çetin (Thesis Co-advisor) "An Approach To Develop A 3-Layer Holistic Maritimization Model And Its Analysis With Inferential Statistical Methods." 2014, Master Thesis, Piri Reis University.

Çetin, O., Irak, D. M. & Kâhyaoğlu, N.; "A comprehensive model for a sustainable maritimization: 3-Layer Holistic Maritimization" *Maritime Policy&Management* 10 Apr 2020.



Şekil 5. Kearsley'in Girdi-Çıktı Modeli (Kearsley, 1992)

3-Layer Holistic Model	Geoffrey Till	J.K. Gamble	Harold J Kearsley	Vijay Sakhuja
<b>1.MARITIME ECONOMICS</b>	<b>Maritime Economy (Second Model)</b>	N/A	Sea wealth-GDP GDP per capita, % GDP in industry	<b>Economic</b>
<b>Vessel Operations</b>	N/A	N/A	Sea wealth	Seaborne Trade
Merchant Shipping	Merchant Vessels	N/A	Sea wealth	N/A
Naval Shipping		N/A	Sea wealth	N/A
Cruise Industry	Merchant Vessels	N/A	Sea wealth-Bases	N/A
Ports	Bases	N/A	Sea wealth- Seaport usage	Harbors
<b>Shipbuilding</b>	N/A	N/A	Sea wealth-Shipbuilding	N/A
Merchant Shipbuilding	N/A	N/A	Sea wealth	N/A
Naval Shipbuilding	N/A	N/A	Sea wealth	N/A
Marine Equipment	N/A	N/A	Sea wealth-Equipment	N/A
<b>Marine Resources</b>	Resources	EEZ Area	Sea wealth	Size of EEZ-Size of Seabed*
Offshore Oil and Gas	Resources	EEZ Area, Offshore oil	Sea wealth	Size of EEZ-Size of Seabed*-Offshore Resource
Renewable Energy	Resources	EEZ Area	Sea wealth	Size of EEZ-Size of Seabed*-Offshore Resource
Minerals and aggregates	Resources	EEZ Area	Sea wealth	Size of EEZ-Size of Seabed*-Offshore Resource
Methane Hydrate	Resources	EEZ Area	Sea wealth	Size of EEZ-Size of Seabed*-Offshore Resource
<b>Marine Fisheries</b>	Resources	Fisheries- EEZ	Sea wealth	Size of EEZ-Fishing Industries
Marine Fishing	Resources	Fisheries- EEZ	Sea wealth	Size of EEZ
Marine Aquaculture	Resources	Fisheries- EEZ	Sea wealth	Size of EEZ
Seaweed	Resources	Fisheries- EEZ	Sea wealth	Size of EEZ
Seafood Processing	Resources	Fisheries- EEZ	Sea wealth	Size of EEZ
<b>Other Marine Related Activities</b>	N/A	N/A	Sea wealth	N/A
Maritime Tourism	N/A	N/A	Sea wealth	N/A
Research & Develop.	N/A	N/A	Sea wealth	N/A
Marine Services	N/A	N/A	Sea wealth	N/A
Ocean Survey	Resources	N/A	Sea wealth	N/A
Education and training	N/A	N/A	Sea wealth	N/A
Marine Insurance	N/A	N/A	Sea wealth	N/A
Marine Brokering	N/A	N/A	Sea wealth	N/A

Tablo 1. Modellerin Karşılaştırılması-Denizcilik Ekonomisi

4.MARITIME CULTURE	N/A	N/A	Maritime tradition	Maritime tradition
1. Maritime Culture Awareness	Maritime Community	N/A	Population (Maritime Tradition)	Population
2. Children Focused Vision (6-10 years)	Maritime Community	Population	Population size	Population
3. Swimming and Sea sports	N/A	N/A	N/A	N/A
4. Wind Culture	N/A	N/A	N/A	N/A
5. Associations	N/A	N/A	N/A	N/A
6. Emotional power	N/A	N/A	N/A	N/A
Sea Related Literature, Poet and Cinema	N/A	N/A	N/A	N/A
Maritime Art	N/A	N/A	N/A	N/A

Tablo 2. Modellerin Karşılaştırılması-Denizcilik Kültürü

# İlk çeyrekte yüzde 16 büyüdü

AkzoNobel 2021'in ilk çeyreği için sonuçlarını yayımladı. Buna göre 2021 yılının ilk çeyreğinde Asya'daki güçlü büyüme gelirler sabit döviz kuru ile yüzde 10 ve yüzde 16 arttı. ROS yüzde 13,6'ya yükseldi (2020 birinci çeyrek: yüzde 10,4). 300 milyon euroluk hisse gerilimi 16 Nisan 2021'de tamamlandı; 1 milyar euroluk hisse gerilimi ise 27 Nisan'da başlıyor. İspanya'da Titan Paints satın alımı da Mart 2021'de tamamlandı. Bu çeyrekte 2020 yılının ilk çeyreğine kıyasla ağırlıklı olarak güçlü nihai piyasa talebi sayesinde, gelirler yüzde 10, sabit kurla yüzde 16 artarken; hacimler yüzde 16, fiyat ise yüzde 2 yükseldi. 2019'un birinci çeyreğine kıyasla, gelirler sabit döviz kuru ile yüzde 10 arttı.

Ayrıca, faaliyet kârı yüzde 62 artarak 303 milyon euroya yükseldi (2020: 187 milyon euro); OPI marjı ise 13,4'e çıktı (2020: yüzde 9,1)

Ağırlıklı olarak dönüşüm girişimleri ile ilişkili olarak tanımlanmış kalemlerden 4 milyon euroluk negatif etki hariç, düzeltilmiş faaliyet kârı yüzde 43 artarak 307 milyon euroya (2020: 214 milyon euro) yükseldi (2020: Dönüşüm girişimleri ile ilişkili belirlenmiş kalemlerde 27 milyon euro negatif etki). İşletme faaliyetlerinden net nakit ise 129 milyon euro artarak 31 milyon euro dışı akışa yükseldi (2020: 160 milyon euro dışı akış). Toplam operasyonlardan net kâr yüzde 90 artarak 217 milyon euro oldu (2020: 114 milyon euro). Toplam operasyonlardan hisse



başına kâr, yüzde 95 artarak 1,15 euro düzeyinde gerçekleşti (2020: 0,59 euro); devam eden operasyonlardan düzeltilmiş hisse başına kâr yüzde 66 artarak

1,18 euro oldu (2020: 0,71 Euro).

AkzoNobel CEO'su Thierry Vanlancker 2021 ilk çeyrek sonuçlarını değerlendirirken, "Bu çeyrekte, yüzde 16 büyüme ve daha yüksek kârlılığın da aralarında bulunduğu çok güçlü sonuçlar elde ettik. Ham maddeler ile ilişkili devam eden zorluklar, sektör genelinde yaşanan bir sorun ve sürekli dikkat göstermemizi gerektiriyor. Ekiplerimizin bir yandan müşterilerimize hizmet sağlamaya devam ederken diğer yandan da yaşanan ciddi kesinti ile nasıl başa çıktığını görmekten büyük bir gurur duyuyorum. Önümüzdeki dönemde, bu dalgayı dayanmak ve güçlü büyüme temelimizi daha da güçlendirmek için, hammadde maliyetlerindeki yükselişi

fiyatlamaya girişimleri ve maliyet disiplini ile telafi etmeye odaklanmayı sürdüreceğiz," dedi.

## Polar Pod ortaklığı ile bilimsel keşfin sınırları genişletiliyor

Antarktika etrafında sürüklenen insanlı bir oşinografi platformunun gönderileceği öncü keşfe AkzoNobel de özel boya ve astar ortağı olarak katıldı. Polar Pod, bilim insanları ve araştırmacıların dünyanın iklimi üzerinde önemli bir etkisi olan Antarktika Kutup Çevresi Akıntısı üzerinde çalışmasına imkân verecek. AkzoNobel, bin tonluk platformu projenin inşaatından Aralık 2023'te başlaması beklenen üç yıllık misyonunun tamamlanmasına kadar geçecek beş yıl boyunca destekleyecek.

## POMarine'le eksiksiz hizmet, tam memnuniyet garantisi.

Türkiye'de ilk ve tek olan "Denizcilik Yakıtları Kalite ve Miktar Güvence Sistemi" hizmetimiz ile şimdiye kadar 1 milyon m<sup>3</sup> yakıt ikmalini gerçekleştirdik, müşterilerimize ürün ve miktar olarak tek bir problem bile yaşatmayarak %100 müşteri memnuniyetini sağladık. Denizlerin de lideri Petrol Ofisi. Yolların çok ötesi.



**PO Marine**

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

**Petrol Ofisi**

## DFDS'den yeni hat



DFDS Akdeniz İş Birimi, intermodal alt yapısını genişletmeye devam ederken, geçtiğimiz sonbahar döneminde Çobantur Boltas işbirliği ile hizmete giren Nürnberg-Trieste demiryolu bağlantısını, haftalık programına eklediği ikinci gidiş-dönüş seferiyle güçlendiriyor.

Sürdürülebilir tedarik zinciri hizmetleri kapsamında DFDS, tren bağlantılarına eklenen seferlere 11 Nisan itibarıyla başladı. DFDS'nin, primeRail GmbH ile ortak

girişimi olan intermodal yetkinlik merkezinin ilk çözümü olan yeni hat, seferlerini de artırıyor. Yeni seferler sayesinde Türkiye'den yüklenen treyler ve römorklar, lojistik hizmetinin daha da önem kazandığı pandemi döneminde Avrupa'daki alıcılara çevreye dost ve en hızlı şekilde ulaşıyor.

Seferler, Trieste-Nürnberg arasında perşembe ve pazar günleri, Nürnberg-Trieste arasındaysa salı ve cuma günleri gerçekleştirilecek.

## İhracatta hava, ithalatta deniz kazandı

Lojistik sektöründe yılın ilk iki ayında ihracatta havayolu, ithalatta ise denizyolu taşımacılığına ilgi arttı. TÜİK verilerine göre 2021 Ocak-Şubat aylarında önceki yılın aynı dönemine kıyasla ihracat yüzde 5,9 artarken havayolu ile taşınan ihracat yükleri yüzde 4 artış gösterdi. Aynı dönemde ithalat artışı yüzde 1,4 olurken denizyolu ile taşınan itha-

lat yükleri yüzde 9 arttı.

Yektaş Fides Global Lojistik Hava ve Deniz Taşımacılığı Koordinatörü Aykut Yeşileker, "Konteyner tedarik sorununa rağmen Ocak-Şubat aylarında ithalat taşımacılığında deniz yolunun payı yüzde 50,9'dan yüzde 55,4'e çıktı. Kara ve demiryolunun payı da artarken havayolunun payı azaldı," dedi.

# 'Gemi söküm işlemlerini geliştirmekte olan ülkeler yapıyor'



Muhammet Bora

Brezilya Donanması tarafından hizmet dışı bırakılan NAE São Paulo isimli uçak gemisinin gövdesi söküm için İzmir Aliağa bölgesine getirilecek. İçeriğinde 600 tondan fazla asbest ve radyoaktif madde barındırdığı iddia edilen geminin sökümüne Hindistan tarafından izin verilmezken ülkemizde böylesine riskli bir işlemin onaylanması tepkiyle karşılandı. Fransa'da FS Foch adıyla inşa edilen gemi Fransız Donanması'na 1960-2000 arasından hizmet ederken pek çok kez nükleer denemelerde kullanılmıştı. Brezilya tarafından 2000 yılında satın alınan ve NAE São Paulo ismi verilen gemi 2017 yılında devre dışı bırakılmıştı.

Dünyada ve Türkiye'de gerçekleştirilen gemi söküm süreçleri hakkında bilgi veren Karadeniz Teknik Üniversitesi Sürmene Deniz Bilimleri Fakültesi Öğretim Üyesi Prof. Dr. Muhammet Bora, geçmişte gelişmiş ülkelerde yapılan gemi sökümü işinin günümüzde geliştirmekte olan ülkelere kaydırıldığını belirterek, "Gemi sökümü genelde 25-30 yıllık bir işletim sonunda ömürlerini tamamlamış ve kullanılamayacak duruma gelmiş gemilerin ekonomiye geri kazandırılması için gemi teknesinin parçalanması ve

başta makine olmak üzere diğer donanımların çıkartılması işlemidir. Bu işlem bazı ülkelerde endüstriyel alanda avantajlar sağlamakta, istihdam oluşturmakta, demir-çelik endüstrisi için belli oranda kaynak yaratmakta ve gemi inşa sanayine yedek parça sağlama hususunda katkılar yapmaktadır.

Günümüzde gemi sökümü gelişmiş ülkelere doğru kaydı. Bunun başlıca nedenleri arasında; geliştirmekte olan ülkelere geri dönüşümden elde edilen malzemelerin ekonomik değerinin yüksek oluşu, iş gücü maliyetlerinin düşüklüğü ve çevre kirliliği problemlerine gereken önemin verilmemesi yer almaktadır. Bu işlem metal sanayi için önemli bir döngü olmasına rağmen, yıllar içerisinde gemi sökümü işinin; işçilik maliyetleri düşük ve çevre koruma ile işçi sağlığı hususlarında zayıf olan ülkelere kaydırılması insanlar, çevre ve özellikle kıyı alanları üzerinde baskıların oluşmasına neden olmuştur. Bu da iş sağlığı ve tehlikeli atıkların çevreye bulaşması bakımından birçok problemi de beraberinde getirmiştir," dedi.

Günümüzde, gemi söküm işlemlerinin ağırlıklı olarak Hindistan, Bangladeş, Pakistan, Türkiye ve Çin'de yapılmakta olduğunu söyleyen Bora, "Birçok ülkeye ait denizcilik şirketlerinin ekonomik ömrünü tamamlamış gemileri, söküm için bu ülkelere satılmakta. Hindistan, Bangladeş ve Pakistan'da gemi söküm işlemleri genelde ilkel, standart altı koşulları olan gemi söküm işletmelerinde yapılmakta, özellikle Bangladeş'teki işletmelerde sık sık ölümlü iş kazaları meydana gelmektedir. Güney Asya'da bulunan hiçbir

gemi söküm tesisi AB onayı için gerekli güvenlik ve çevre gereksinimlerini karşılamamaktadır. Türkiye'deki gemi söküm işlemleri ise İzmir Aliağa'da bulunan gemi söküm işletmelerinde yapılmaktadır. Bu işletmelerin; emniyet, güvenlik ve çevreye duyarlılık konularında, gemi dönüşümünde önemli yer tutan ülkelere göre bazı üstün yanları olmasına rağmen, uluslararası mevzuatlara tam uyum sağladığı söylenemez," diye konuştu.

Türkiye'de gemi sökümü ve geri dönüşümü konusunda yapılan çalışmalar hakkında konuşan Bora, "Gemi Geri Dönüşüm Sanayicileri Derneği'nin 2019 yılı sektör raporunda, İzmir Aliağa'da, Çevre ve Şehircilik Bakanlığı'ndan gemi söküm izni, Ulaştırma ve Alt Yapı Bakanlığı'ndan Gemi Söküm Yetki Belgesi almış, 22 gemi geri dönüşüm işletmesinin 28 parselde faaliyetlerini sürdürdüğü belirtilmiş olup bunlardan sadece üçünün, AB Komisyonu tarafından yetkilendirilen, DNV klas kuruluşu tarafından denetlenerek AB Geri Dönüşüm Tesis listesine dâhil edildiği bildirilmiştir. Çevre kirliliğinin azaltılması, çalışanların iş sağlığı ve güvenliği ile yakın çevredeki yerleşim alanlarında yaşayan insanların sağlığının korunması için, bu işletmelerin uluslararası standartlara ulaştırılması ve AB Teknik Rehberi'nde belirtilen koşulları tam olarak sağlama gerekmektedir," dedi.

Ülkemizde gemi sökümü ile ilgili 25396 sayılı Gemi Söküm Yönetmeliği bulunduğunu belirten Bora, "Bu Yönetmelik'te gerek çalışanların sağlığı ile güvenliği ve gerekse de çevre kirliliğini korumak için neler

yapılması gerektiği açıkça belirtilmiştir. Bu yönetmelikte hurda gemilerin gas-free ve deratizasyon işlemlerinin, gemiler söküm bölgesine getirilmeden önce yapılmış olması gerektiği, gemilerin sıvı atıkları, sökülecek geminin yanına yavaşlatılacak yüzer duba ve benzeri veya karadan yavaşlatılacak sıvı atık toplama tankına gerekli çevre, sağlık ve güvenlik önlemleri alınarak boşaltılacağı vurgulanmıştır. Gemi sökümü, gelişmiş ülkelerde kuru havuzlarda yapılırken, Türkiye'de karaya oturtulmuş gemilerin sahilde sökülmesi ile gerçekleştiriliyor," diye konuştu.

Gemi söküm tesislerinin bulunduğu bölgelerde kıyı suları, toprak, sahil sedimentleri ve havanın kirlenmesine neden olduklarını söyleyen Bora, "Gemi söküm işletmelerinden petrol ve yağ, ağır metaller, polisiklik aromatik hidrokarbonlar (PAH), poliklorlu bifeniller (PCB), asbest, organotin bileşikler ve dioksin gibi kirlenmeler çevreye bulaşmaktadır. Söküme gelen geminin sintine sularında, gemi tipine bağlı genel olarak, dizel yakıt, yağlama yağları, gres yağı, çözücüler, boyalar, temizlik maddeleri bulunabilmektedir. Bu maddeler bulaştıkları ortamlarda kirliliğe neden olmakta ve canlı hayatını önemli derecede etkilemektedirler. Yine sökümü yapılan gemilerden çevreye evsel nitelikli atıklar da bulaşmakta ve bu atıklar özellikle kıyı sularında organik madde, azot ve fosfor artışına neden olmaktadır," açıklamalarını yaptı.

Gemi geri dönüşümünden ağırlıklı olarak hurda demir elde edildiğini belirten Bora, "Çevresel açıdan yapılan değer-

lendirmelerde, gemi sökümünün çevresel etkileri, yer altından demir cevherinin çıkarılarak işlenmesi ve çelik haline getirilmesi süreçlerinde oluşan çevresel etkiler ile karşılaştırılır. Ancak gemi sökümünden kaynaklanan kirlenmeler insan ve çevre sağlığı bakımından son derece tehlikelidirler. Ayrıca söküme gelen gemilerde, işçi sağlığına ve çevreye risk oluşturacak bazı kirlenmeler için ön temizleme işlemlerinin yapılmamış olması ve söküm aşaması ile sonrasında ortaya çıkan, birçoğu son derece tehlikeli olan atıkların usulüne uygun şekilde işlem görmemesi, bunların gelişigüzel depolanması ve gerekli kontrollerin yeterince yapılmaması ortaya çıkan sorunları daha da artırmaktadır. Her ne kadar gemi geri dönüşümünün ekonomik anlamda, istihdam konusunda, sektördeki tonaj fazlasının düşürülmesi ve sektöre daha çevreci yeni gemilerin girmesini sağlaması gibi bazı faydaları varsa da gemi geri dönüşümünün, yapısal karmaşıklığı ve birçok çevre, güvenlik ve sağlık konularının bulunmasından dolayı problemleri bir iş olması bu konuda iyice düşünmemiz gerektiğini ortaya koymaktadır," dedi.

Son olarak basında yer alan ve yapısında çok fazla miktarda asbest bulunduğu için yaygın şekilde gemi sökümü yapan ülkeler tarafından kabul edilmeyen NAE São Paulo adlı geminin sökümü için ülkemize getirilmesini doğru bulmadığını belirten Bora, "Ayrıca ülkemizdeki gemi söküm işletmelerinin çevre kirliliğine neden olmadan bu sökümü gerçekleştireceği kanaatinde değilim," ifadelerini kullandı.



## A. Gökhan Esin

gesin@arpas-pilotaj.com.tr

**Virüsün hücreleri istila etmesi ciddi sağlık bozukluklarına sebep olabiliyor. Çünkü virüsler de bir "zombi" türüdür. Zombi şirketler de virüs gibi; ekonomi içindeki oranı yükselirse, ciddi bozulmalara yol açabilir**

Covid-19 virüsünün kendi kendine üreme kabiliyeti yoktur; canlı değildir. Sadece hücrelerimizin içine girip onların mekanizmasını kullanarak üreyebilir. Aslında

bir tür "zombi"dir. Ama hücrelerimizi istila ettiklerinde ciddi bozukluklara yol açabiliyor.

"Zombi" olarak tanımlanan şirketler de, ekonominin çoğunluğuna bulaşırsa ciddi bozulmalara yol açabilir, tıpkı Covid-19 virüsü gibi... Dolayısıyla, liderlerin zombi şirketlerin var olmadığı yönünde davranması halinde, zombi şirketlerin ümidi tükenir, yaşadıklarını kabul etmeyi bırakır ve ekonomide zombileşme eğilimi başlar.

**İflasların çok olabileceği konuşuluyordu ama öyle olmadı**

Pandemi başladığında beklenen ekonomik senaryoyu hatırlayalım; ekonomi çökmesin diye para-

ya boşulacak, takip eden dönemde de şirketler aldıkları paraları geri ödeyeceklerdi. Öte taraftan, gerçekçi olmak adına tüm şirketlerin ödemeleri kusursuz yapması da beklenmiyordu. Bazı şirketlerin ödeme gücünü yaşaması muhtemeldi, hatta iflasların olabileceği de konuşuluyordu. Fakat beklenildiği gibi iflas haberleri görülüyor. Peki, neden?

**Piyasada oyunun kuralları birdenbire değişebilir**

Pandemi çoğunlukla yüz yüze iş yapan sektörleri yaraladı. Geri kalanlar beklenenden az hasar aldı. Peki, iflas haberlerinin olmasını neye bağlayabiliriz? İflas-

lar, genel olarak nakit darlığından kaynaklanır. Fatura ödeyememe ile başlar ve ansızın şirket tepe taklak olabilir.

"Olmaz" demeyin, ülkeler bile borç ödeyememe durumuna düşebiliyor. Ülke ile şirket arasındaki önemli bir farkı hatırlatmak isterim, ülkeler para basma kabiliyetine sahiptir. Buna rağmen 1998 yılında Rusya borç ödeme gücüne düşüp moratoryum (borç erteleme) ilan etmişti. Ansızın tahvilleri ödemeyerek kendilerinden beklenmeyen bir şey yaptılar, hayat boyu bir kez yaşanabilecek kural dışı bir olay. Demek ki, piyasalarda oyunun kuralları birdenbire değişebilir.

**Pandemi dönemi ve sonrasında yönelik iki senaryo belirleyelim**

Pandeminin başında kredi kanalı ile yöneltilen para, birçok şirketin nakit darlığına düşmesini engelledi. Kısa süreliğine borç ödeme gücünü öntedi ya da ötedi diyebiliriz. Şimdi iki tane senaryo üzerine gidelim; (1) ekonominin toparlandığı ve firma cirolarının Covid-19 öncesine döndüğü, (2) ciroların mevcut seviyeye tutunduğu şekilde iki senaryo üretebiliriz.

İlk senaryoda, firmaların ödeme gücü (yani bir dönemde elde edilen gelirin, borçların ne kadarını ödediğini gösteren rasyo) borç miktarı yükseldiğinden dolayı geçmişi kıyasla düşecektir. Kısacası,

firmaların gelirleri geçmiş ile aynı seviyede olsa dahi borç miktarları artırdığından ödeme gücü azalır. Peki, bu veya benzeri borçluluk kökenli olumsuz bir senaryonun sonuçları neler olabilir? Borçlar yeniden yapılandırılabilir, şirket sahipliği değişebilir, geleceğe yönelik gelir hedefi yükseliyorsa borçlarını ödemekte ısrar edebilir. Özetle, şirketler zombi gibi dolaşacağına bir aksiyon olarak yollarına devam edebilirler.

İkinci senaryonun odaklandığı sektörler havayolu, otel, lokanta ve eğlence sektörleridir. Pandemi süresinde müthiş gelir kaybı yaşadıklarından borç ödeme güçleri zaten azaldı. Bu şirketlerin destek ile ayakta tutulması "zombi şirket" kavramını doğurabilir. Şöyle ki, bu şirketler pandemi öncesi ciro seviyelerine dönse dahi borç ödeme güçleri, birinci senaryodaki firmalara nazaran bir hayli düşmüş olacaktır. Dolayısıyla, iflas edemeyen, bir şekilde ölü gibi hayatına devam eden şirketler türeyecek.

Tıpkı virüs gibi! Yazımızın başında bahsettiğimiz şekilde; virüsler de bir tür zombidir. Hücrelerimizi istila ederlerse ciddi bozukluklara sebep olabilirler. "Zombi" olarak nitelendirilen şirketler de virüslere benzer; ekonomi içindeki oranı yükselirse, ciddi bozulmalara yol açabilir.

Özetle, zombi şirketleri görmezden gelmek çözüm olamaz. Devletlerin kısıtlı kaynaklarını zombileşme ihtimali olan firmalara yönlendirmesi, pandemi sonrası bu şirketlerin ekonomiyeye yumuşak geçişini sağlayabilir. Aksi halde herkesin korktuğu işsizlik ve çöküş olasılıklarını daha sık, hatta daha tehlikeli şekilde konuşmaya başlayabiliriz.

Burada yazılanlar yatırım tavsiyesi değildir.

## Payını yüzde 32,3 ile korudu

Denizcilik sektöründeki pazar payını 2020 yılında yüzde 32,3 ile koruyan Anadolu Sigorta, Türk ticaret filosundaki tekneleri sigortalamanın yanı sıra yabancı tekne filolarının da sigortalanan arasında yer aldı.

Ülke ekonomisi açısından büyük önem taşıyan denizcilik sektöründe ticari faaliyetlerin devamlılığı açısından sigortanın önemine ve gerekliliğine vurgu yapan Anadolu Sigorta Genel Müdür Yardımcısı Levent Sönmez, tüm dünyayı etkisi altına alan pandemi nedeniyle birçok sektörde olduğu gibi, denizcilik sektöründe de önemli sorunlar yaşandığını dile getirdi. Sönmez, "Dünya genelinde üretimin azalması, sınırların kapatılması, limanlardaki bekleme

süreleri, seyahat kısıtlamaları nedeniyle personel değişimindeki zorluklar gibi birçok konu sektörü ciddi ölçüde zorladı. Belli bir süre yük bulmakta ve tedarik sürecinde yaşanan zorluklar nedeniyle bazı armatörler bu dönemi tersanede bakım/tutumla değerlendirmeyi tercih etti. 2020 yılında da deniz taşımacılığında durumun aksine gemi inşaat sektörü ve bakım/onarım faaliyetlerinde olumlu gelişmeler yaşandı. Ülkemizdeki tersaneler dünyanın gelişmiş denizci ülkelerine feribot, balıkçı teknesi, römorkör, mega yat, askeri gemi gibi birçok farklı tipte gemi inşa ederek ihraç ediyorlar. Bu projelerin büyük çoğunluğu da Anadolu Sigorta güvencesi altında," dedi.





**WOODWARD**  
Authorized Independent Service



**SCHALLER  
AUTOMATION**  
Authorized Service & Sales Partner

**The Only Address in Governor & Oil Mist Detector Services**

24-Hour Technical Support | Workshop & Field Service | Genuine Spare Parts

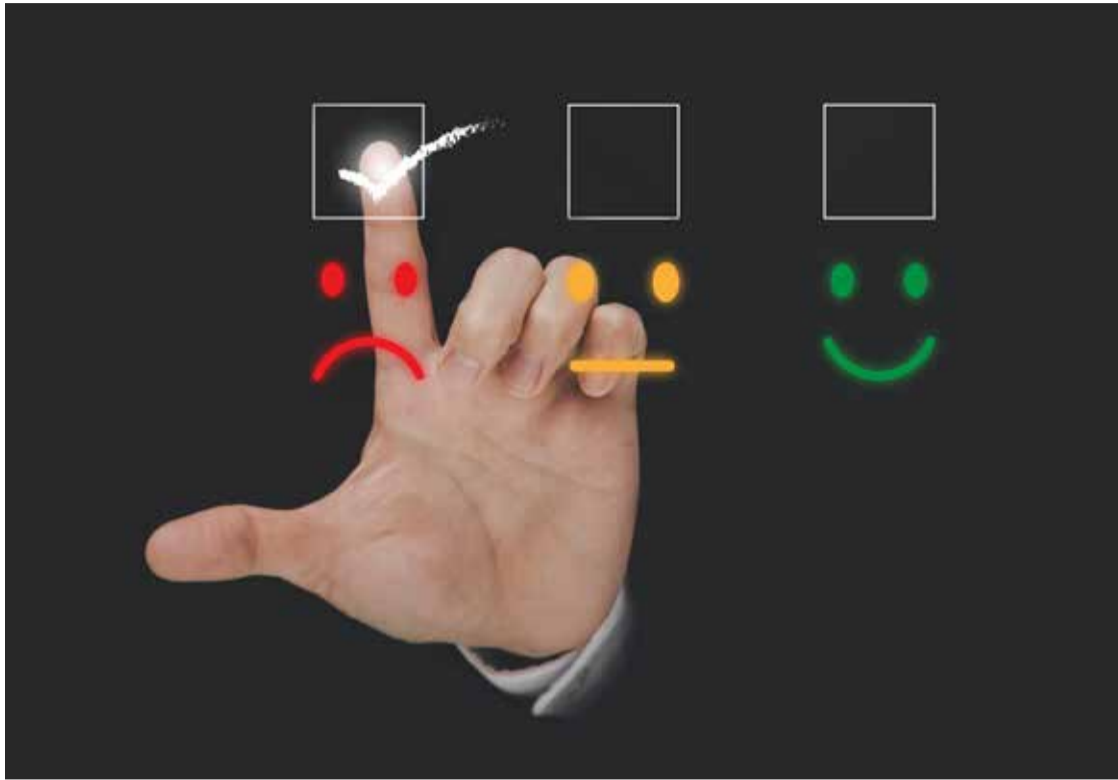
**TAMAY SHIPPING & ENGINEERING SERVICES INC.**  
Evliya Çelebi Mh. Genç Osman Cd. Tuzla Gemiciler Sanayi Sitesi A Blok No:21  
34944 Tuzla-İstanbul-Turkey T: +90 216 446 83 38 F: +90 216 446 83 40 [www.tamayshipping.com](http://www.tamayshipping.com)



# MarineDeal

May 2021 Issue: 161

Turkish Shipping & Economy Newspaper



## Turkey warned about economic recovery

The government was criticized by many segments for not announcing any financial stimulus package to help businesses during this period of a stricter lockdown.

Indeed, The International Monetary Fund (IMF) in a recently published report found Turkey to be one of the worst three countries for offering pandemic support to its people, with only 1,5 pct of its GDP being used for pandemic relief.

Economists find it baffling that Turkey, whose economy administration has frequently prided itself on its budgetary discipline and low budget deficits compared to similarly positioned countries, now ranks among the countries which have offered the least amount of financial support during the pandemic.

The IMF report which offers data financial relief provided by governments between January 2020 and March 2021 groups countries into several categories based on the ratio of their pandemic spending to their GDP. The groups start with the countries which spent 10% or more of their GDP on pandemic relief; followed by the 7,5-10% group; then by the 5-10% and between 2,5-5% groups and finally those which have contributed less than 2,5% of the GDP.

Turkey, with only 1,5% of its GDP spent on financial support during the pandemic, compares with undeveloped economies and not in the group of developing countries, which is usually where it is categorized.

### Side effects of last year's positive growth

According to the World Bank's latest edition of the Turkey Economic Monitor (TEM) report released on 27 April, Turkey's policy responses to the Covid-19 pandemic and its economic impact led to a sharp rebound in economic activity in the second half of 2020.

### The Turkish government announced a 17-day lockdown starting 29 April amidst a soaring second wave of the Covid-19 pandemic

Unlike the IMF report, the World Bank notes that "Turkey's stimulus program was larger as a share of GDP (gross domestic product) than the average of G20 emerging market countries" but notes that this is the case when "taking account of quasi-fiscal measures to support credit."

The report notes: "A stimulus-induced credit boom and relaxation of restrictions on mobility and shop closures in June and July drove a sharp rebound in economic activity, making Turkey one of the few G20 countries with positive growth in 2020. But this growth came with rising inflation, falling international reserves, a weakening of the Lira, a sharply expanded current account deficit and increasing corporate stress."

### Global liquidity might cause destabilizing movements

The report further notes that while the recovery in late 2020 has helped labor markets recover somewhat, many have been left behind, especially women, youth and lower-skilled workers. This, in conjunction with high inflation is likely to have hurt the poor more. Poverty is estimated to have risen to 12,2% in 2020 from 10,2% in 2019. Bringing the poverty rate back to pre-pandemic levels presents a challenge, according to the World Bank report.

The report predicts that Turkey and much of the rest of the world will struggle

to shake off the pandemic this year. "Annual growth in Turkey is, nevertheless, expected to be a respectable 5 percent this year, driven by export recovery -though from a low level," according to the report.

However, the report warned that as advanced economies, particularly the United States, show signs of a pick-up in inflation, intensification of market speculation about an end to very loose monetary policy in advanced economies (the US in particular) could cause destabilizing movements in global liquidity away from emerging markets. Risks of a resurgence of Covid-19 in some countries could also affect global recovery as well as Turkey's growth prospects.

### Need for focusing on companies

The report further discusses policy priorities for containing economic imbalances, protecting people and promoting financial sector stability. It stresses that a focus on enabling frameworks for financial institutions and firms to restore their balance sheets will be key to reducing risks and paving the way for future growth. According to the World Bank, there is room for the government budget to accommodate important, targeted support to firms and households to help ensure an inclusive recovery. Measures that increase international market access and increased participation in global value chains will enable Turkish firms to grow and become more productive.

"The shock to the labor market is likely to have long-lasting effects, and social assistance, as well as active and targeted labor market policies, will be increasingly important to ensure people, especially women and youth, can fulfil their potential," noted David Knight, Acting Program Leader in the World Bank Turkey Office and team leader for the report.

## Panama Canal Authority postpones planned price hikes

The Panama Canal Authority (ACP) has announced that it will postpone price increases on canal transit fees which were due to come into effect on 15 April.

The announcement follows a joint letter sent by the International Chamber of Shipping (ICS), Asian Shipowners' Association (ASA), and European Community Shipowners' Association (ECSA), expressing concerns over the speed of price increases that were expected to begin from 15 April 2021.

The proposed changes represent a minimum cost increase per transit reservation of US\$20,000 (up 57%) and a maximum cost increase of US\$58,500 (up 167%) will now start on 1 June 2021.

The letter, sent on 17 March 2021, expressed concerns over the "significant increase" of the fees and stated that the 15 April start-date given by the ACP was too short for the mari-

time industry and canal users to be able to adjust. ACP has linked the increased fees to changing supply and demand conditions for the service it offers.

Panama Canal is one of the world's busiest shipping routes; nearly 14,000 transits were made last year.

On 13 April 2021, the ACP announced the postponed date for the new booking tariffs. This change in the implementation date will provide the maritime industry more time to prepare for the adjustment to the new booking fees.

This announcement comes as a relief to the shipping industry that has been navigating the crew change crisis and other Covid-19 pandemic related disruptions. The shipping industry commends the ACP's decision and welcomes ongoing communication on issues central to preserving the global supply chain.

### 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 partnership for carbon emissions

Shipbroker IFCHOR and carbon market specialist ClearBlue Markets have partnered to offer carbon emissions advisory services to the shipping industry.

IFCHOR ClearBlue Oceans will help clients navigate changing legislation, source high quality emissions offsets as well as structure

and execute carbon offset projects or transactions.

Through the partnership, the shipping sector will be able to work with an experienced & trusted advisory team and access high quality verified offset registries around the world.

The new service is a response to

the growing number of requests for shipowners and operators to offset their direct greenhouse gas (GHG) emissions through voluntary carbon standards. The movement of global trade by sea accounts for around 3% of global anthropogenic GHG emissions.

With tighter regulation and

more proactive stakeholder involvement in reducing carbon emissions from shipping, the shipping industry is transiting towards a low-carbon future. It is IFCHOR ClearBlue Oceans' goal to help participants stay ahead of changing climate policy.

Trifon Tsentides, Director of Business Development at IFCHOR said:

"The combined strengths of a shipbroker and renowned carbon market specialist will help shipowners and charterers alike navigate their way through the complexities of carbon offsetting. From creating plans and strategies, to executing and registering trades, we are providing clients with a complete set of actionable tools to reduce their operational carbon footprint. With emissions from shipping looking likely to fall under mandatory carbon pricing regimes in the future, voluntary pledges allow emitters to build their experience of the carbon markets and make a positive difference from today."

Nicolas Girod, Director of Markets at ClearBlue Markets and with over 10 years of experience in the sector, said: "Carbon offset markets have matured significantly since their inception over two decades ago. Today carbon emitters can purchase credits which enable investments in projects which make an impact, confident in the knowledge that these initiatives are independently verified, traceable and that they will meet their stakeholders' expectations. Today, the cost of offsetting emissions is far below the cost of abating emissions in the shipping sector. As such, it offers participants the chance to plan in more longer-term direct emissions reductions while charting a climate conscious course today. We help clients to better understand the carbon market, looking at price drivers, different trading approaches as well as build carbon pricing compliance strategies, develop offset projects and provide instant updates on significant market developments and changes to carbon prices."

IFCHOR ClearBlue Oceans is offering bespoke short and long-term solutions for shipping clients.

In the short term, the partnership will focus on neutralising carbon emissions. Voluntary offsets are a way of facilitating this today; helping participants to act more quickly and become familiar with carbon pricing.

Over the longer term, IFCHOR ClearBlue Oceans will also assist clients to secure funding for and implement more permanent solutions. These include the use of renewable fuels and carbon capture & storage.

It is IFCHOR ClearBlue Ocean's objective that its clients be at the forefront of a transition to a low-carbon future. While long-term solutions are on the horizon, action is being increasingly demanded today.

The partnership will structure a variety of offset transactions tailored to a shipping company's or charterer's specific needs through its global network of offices and strong relationships with offset project owners, carbon offset suppliers and developers.

Since 1930  
full speed ahead!

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

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



İNCE DENİZCİLİK VE TİCARET A.Ş.

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

# Tersan delivers LNG-hybrid live fish carrier



Tersan Shipyard's project no. NB1088, named after Bjørg Pauline, has been delivered to the Owner Nordlaks Company of Norway.

The LNG hybrid live fish carrier is the first of the series and one of the biggest live fish carriers that Tersan Shipyard has built so far. The 85,54 meters long and 19 meters wide vessel is unique with her propulsion system and her technologically advanced fish handling systems. With her two LNG deck tanks and four pieces of fuel conditioning systems, AKA TCS, Bjørg Pauline is a significant and fully redundant LNG powered vessel thanks to its very innova-

tive design. The use of gas engines will give her a 30 percent reduction in CO<sub>2</sub> emissions compared to a traditional diesel engine. The use of liquefied natural gas will also provide 90 percent reduction of the emissions of the NOx.

The vessel, having a cargo hold capacity of 4,300 m<sup>3</sup> is also equipped with a fish treatment system to remove the sea lies from the fish. She is equipped with spacious and luxuriously appointed accommodation for the crew on board. Designed by NSK Ship Design and built under supervision of DNV, Bjørg Pauline will be one of the most efficient and most

advanced vessels of her type. The second LNG-powered live fish carrier of the series named after Harald Martin is also under construction at Shipyard and is planned to be delivered in 2021.

The two vessels, Bjørg Pauline and Harald Martin will serve Nordlaks' ground-breaking, revolutionary salmon Havfarm named after the company's chairman Josten Albert Refnes. The vessels will have a special Havfarm connection system. The 395-metres long, ship-shaped floating frame Havfarm can hold 10,000 tons of fish in six pcs of 47x47 meter nets.

## Coast Control Station work on ULAQ completed



The production of the Coast Control Station (SAKI), developed for land control of the ULAQ series Unmanned Marine Vehicles prototype platform, SIDA -- which was the first armed unmanned sea vehicle (SIDA) of Turkey, has been completed.

Designed as a minivan, SAKI includes a captain and a gunner console. While the management of the ULAQ is provided through the captain's console, the control and tracking of the missile systems, which take place as a payload on the ULAQ, can be

provided via the gunner console. Designed and equipped to provide 7/24 service with life and system support equipment such as power distribution units, lighting and air conditioning, SAKI; It has been developed with an architecture that can be installed

quickly, is easy to use with its user-friendly interfaces, supports the entire ULAQ product family with its modular structure and its provisions.

Providing two-way data transfer with ULAQ via Line of Sight (LOS) and Beyond Line of Sight (BLOS-SATCOM) data links, SAKI; It has instant communication and network supported operation infrastructure with platform / s and command control center / s through KEMENT and TAFICS interfaces. The AKSON Data Link, developed by Meteksan Defense for unmanned and manned reconnaissance and surveillance air platforms, with a data transfer range of more than 200 km, will enable joint operations with UAVs.

The task planning and tracking function within SAKI enables the preparation of the mission

plan before and / or during the execution of the mission by analyzing the information received from the peripheral units such as AIS, meteorology, depending on the characteristics of the ULAQ, the task type and the mission. Vehicle control and payload control functions, on the other hand, offer significant convenience to operator use with remote control, semi-autonomous and fully autonomous modes.

In the current situation, while the design and production of SAKI equipment has been completed, in the light of the data obtained from ULAQ, which is undergoing navigation tests, the software that provides autonomous operation capability including navigational and avoidance maneuvers and equipped with artificial intelligence has reached the completion stage.

## Hempel coats O2 tidal energy turbine



World-leading coatings supplier Hempel has provided coatings to protect the Orbital O2 tidal energy turbine – the world's most powerful tidal turbine. Hempel says ambition is to become the leading global coatings solution provider for the global renewable energy segment.

O2 is set to operate at the European Marine Energy Centre (EMEC)

in the Orkney Islands in the UK. Around the islands of Orkney, tidal currents can reach over four meters per second, making them some of the strongest in the world. To harness this energy, Orbital's O2 comprises two 1MW turbines, which together create a 600 m<sup>2</sup> rotor area and can generate 2MW of clean, predictable energy. O2 is

capable of supplying enough energy to power around 2,000 UK homes.

"We're proud to be playing a part in the development of the O2, a ground-breaking project with the potential to help make tidal energy a viable source of energy in the UK and overseas. We see enormous potential in helping customers like Orbital put the world on a

more sustainable path," comments Nick Frowen, Managing Director at Hempel UK Ltd.

Hempel has been involved in the project since Orbital's prototype SR2000 turbine was built in 2015. As well as high-performance anti-corrosion coatings, Hempel has supplied Hempaguard X7 for the O2's turbine rotor blades. Hempaguard X7 was developed specifically to combat biofouling, such as algae and barnacles. On a ship, it keeps the vessel's hull smooth to reduce drag and lower fuel consumption and associated emissions. On the O2, it performs a similar role, keeping the rotor blades free from biofouling so they can deliver full power with each rotation.

David Heal, Global Head of Renewable Energy in Hempel, sees the collaboration with Orbital as an important element in Hempel's effort to meet its goal of becoming

the leader in renewable energy solutions: "Our ambition is to double our energy business by 2025 with particular focus on sustainability to ensure we are leading the way in enabling all energy projects to maximise efficiency and minimise carbon emissions. By participating in a project as ground-breaking as Orbital's O2, we illustrate the value of a trusted partnership and we demonstrate what our solutions are capable of in supporting increased sustainability for the energy sector."

According to Andrew Scott, CEO of Orbital, collaborations with companies like Hempel have been key to the O2's development. "We rely heavily on our supply chain to help deliver our pioneering technology such that it exceeds expectations, and in that regard, we are delighted to continue our relationship with Hempel for our novel coating applications," he says.

# TCG Anadolu to stronger with armed UAVs



President of Turkey's Defence Industries İsmail Demir has said the Multipurpose Assault Craft TCG Anadolu will be delivered to the Turkish Naval Command by the end of 2022.

Demir said following a meeting with Baykar Teknik's Directorate Selçuk Bayraktar, that Baykar was working on developing newly transformed Armed Unarmed Aerial Vehicles (UAVs).

"Since last year, they have been looking into measures that can be taken to ensure facilitation of takeoff and landing on deck. They have reached a certain point. A new visit was made to the shipyard to make

an on-site assessment," he said, noting that work on updates that will not require major modifications to the existing design was still underway.

He said, "The planned date was mid-2022. The TCG Anadolu is capable of changing the paradigm in seas. It will be able to carry UAVs and weapons on it, along with armored vehicles and helicopters. It can be used in multi-purpose operations."

He also noted that to fend off any delay, the vessel could be delivered with only UAVs as planned originally, and then make the armed UAV related changes later on, even after

launching of the vessel.

"Our main purpose is to complete this vessel with all our might and speed. There could be a bit of a delay, but everyone is aware of the situation. The shipyard, the subcontractor and the main contractor are putting all of their efforts into this," he said.

He also noted that work to integrate the employment of the jet training aircraft Hürjet on the vessel. "Some design work has been conducted and some simulations have been conducted to enable Hürjet's integration to serve on the vessel. That work is also underway."

## Turkey's TEI-TJ300 engine breaks world record



Turkey's first domestically designed Medium Range Anti-Ship Missile (MRASM) air-breathing engine TEI-TJ300 broke a world record by reaching 1,342 newtons of impulse force with a diameter of 240 mm, Turkey's Industry and Technology Minister Mustafa Varank announced on 16 April.

The turbojet engine, developed as part of the Scientific and Technological Research Council of Turkey's (TÜBİTAK) Technology and Innovation Support Programs Directorate (TEYDEB) project, reached the impulse within the said diameter, a first in this class.

Varank shared a video of the record-breaking test of the TEI-TJ300 engine on his Twitter account.

The turbojet engine TJ300 was originally designed to be

used in medium-range ship repellent missiles. However, through different configurations, it can also be used with several other platforms.

TEI-TJ300 engine has the ability to start with wind effect (windmilling) without the need for any starter system. This feature enables the platform to be applied to both air, naval and land defense systems.

TUSAŞ Engine Industries (TEI) also announced the world record. "At this stage, this is the highest impulse force level for engines of 230-250 mm in diameter. The previous record was 1,250 newtons of impulse force with a diameter of 250 mm, TEI noted.

TEI said that the production of the TEI-TJ300 Turbojet will start following development and qualification tests.

# KEEP YOUR ENGINE RUN UNTIL YOU



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

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

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

# BALLAST WATER TREATMENT SYSTEM

## Filtration & UV

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



IMO & USCG Type Approvals

**DNV**  
Certificate No:  
TAP00023E

### TYPE APPROVAL CERTIFICATE

This is to certify:  
That the Ballast Water Management System  
with type designation(s)  
Seascope BWMS (model range 80 - 5000)

Issued to  
**Elite Marine Corp.**  
Nantong, China

is found to comply with  
DNV GL rules for classification - Ships  
DNV GL class programme DNVGL-CP-0209 - Type approval - Ballast water management  
systems  
IMO Resolution MEPC.300(72) - Code for Approval of Ballast Water Management Systems  
(BWMS Code)

Application:  
This is to certify that the Ballast Water Management System listed above has been examined  
and tested in accordance with the requirements of the specifications contained in BWMS Code  
and DNV GL Rules stated above. This Certificate is valid only for the Ballast Water  
Management System referred to above.



### U. S. Department of Homeland Security United States Coast Guard Certificate of Approval

Coast Guard Approval Number: 162.060/36/0

Expires: 14 October 2025

BALLAST WATER MANAGEMENT SYSTEM  
Filtration/Ultraviolet

Elite Marine Corporation  
No. 1 Minhai Road  
Kingfu Industry Zone  
Nantong, China

Name of BWMS: Seascope

Capacities: 80-5,000 m<sup>3</sup>/h

This is to certify that the above listed BWMS, with the listed treatment capacities, has been  
satisfactorily examined and tested by Independent Lab DNV GL in accordance with the  
requirements contained in 46 CFR 162.960. The system shall be installed and operated in  
accordance with the Elite Marine Seascope Operation, Maintenance, and Safety Manual (OMSM)  
21-3-2, Rev. 10, dated October 7, 2020.





## Serter Tuçaltan

Dz. Kurmay Albay (E)

### AB ve ABD tarafından Türkiye'den Karadeniz, Ege, Akdeniz, Kıbrıs Adası, Suriye, Irak gibi alanlarda önemli tavizlerin istenebileceği bir ortam oluşuyor

ABD'nin dış politika uygulamaları netlik kazanmaya başladı.

Bu çerçevede gelişmeler ABD'nin önümüzdeki dönemde;

- Oyun planını önceki dönemde düşük profil ile takip ettiği mevcut ortaklık ve müttefiklik ilişkilerinin yeniden canlandırılması, bu ilişkilerin geliştirilmesi ve yeni ortaklıkların inşa edilmesi üzerine kuracağını,

- Çin ve Rusya'ya karşı daha aktif bir rekabet içine gireceğini,

- Çin'e karşı başlangıç olarak kendi askeri imkânlarını ön plana çıkaracak şekilde konuşlanırken, Rusya'ya karşı AB ve NATO'yu ön planda tutacağını,

- Her iki alanda da faaliyetlerin kontrolünü elde tutmak ve gelişmeleri şekillendirmek üzere tertip alacağını,

- NATO'nun diyalog ve ortaklık ilişkilerini Asya-Pasifik ortamına taşımak üzere gayret sarf edeceğini,

- Faaliyetlerini Soğuk Savaş Dönemi'nde olduğu gibi kutuplaşmayı artırmak üzere düzenleyeceğini,

- Ortakları ve müttefiklerinden, ortaklık ve müttefiklik kisvesi altında ABD menfaatlerini kendi çıkarlarının

ötesinde görmelerini isteyeceğini/bekleyeceğini gösteriyor.

Mevcut durum ABD'nin NATO ve AB içinde, kendi bakış açısına nazaran farklılık arz eden yaklaşımların karşısında yer alacağını da bir işareti.

Bu bakımdan öne çıkan iki ülke bulunuyor.

ABD'nin ikincisine nazaran çok daha dar kapsamlı anlaşmazlık yaşadığı ülkelerin ilki, Kuzey Akım-2 projesi kapsamında Rusya ile işbirliği yapan Almanya.

Kuzey Akım-2 çerçevesinde ABD'nin Almanya üzerindeki baskısı devam ediyor. Projede yer alan şirketlere yaptırım uygulanacağı açıklamaları ardı ardına gelirken Almanya'nın da ABD ile müzakere zemini aradığına dair haberler açık kaynaklarda yer alıyor.

İkincisi ise menfaatleri Karadeniz, Ege, Doğu Akdeniz, Libya, Kıbrıs Adası, Suriye ve Irak'ın kuzeyi gibi Türkiye'yi çevreleyen alanlarda ABD çıkarları ile örtüşmeyen, bu konulardan bazılarında Rusya ile birlikte çalışan, Astana süreci gibi bir diyalog ortamında Rusya ve İran ile birlikte yer alan, ABD'nin girmek istediği Karadeniz, Kafkasya ve Asya derinliklerinde ortaklıklar oluşturma imkânı bulunan Türkiye.

Bu çerçevede ABD'nin;

- Rusya'ya çevrelemek ve enerji jeopolitiğinde söz sahibi olmak, Türkiye'nin kuzeyinde de konuşlanmak, Türkiye ile Kafkasya ve Asya'nın bağlantısını kontrol edebilmek üzere süreklilik arz edecek şekilde Karadeniz'e yerleşmeye çalıştığı,

bu maksatla Romanya, Bulgaristan, Ukrayna ve Gürcistan'ı kullandığı,

- Yunanistan'da oldukça da kuvvetli şekilde konuşlanarak Türkiye'yi de çevrelediği,

- Doğu Akdeniz, Ege ve Kıbrıs konularında Yunanistan'ın ve GKRY'nin yanında pozisyon aldığı,

- Kıbrıs'ta, Kıbrıs'ı iki bölge ve iki toplumlu federasyon olarak birleştirecek kapsamlı bir anlaşmayı" desteklediği,

- Suriye'nin kuzeyinde Terör Örgütüne yardımlarını sürdürdüğü,

- Suriye'nin kuzeyinde, nihai hedefi Akdeniz'e çıkışı olan bir Kürt devleti kurmak üzere, özerk yönetim oluşturma çalışmalarına devam ettiği,

- Türkiye'yi vekilleri ile güneyden çevrelemeye gayret ettiği,

- "ABD'nin Hasımlarıyla Yaptırımlar Yoluyla Mücadele Etme Yasası (CAATSA)" yaptırımlarını devreye soktuğu ve S400 hava savunma sistemi üzerinden Türkiye'ye yönelik yaptırım söylemlerini sürdürdüğü,

- Türkiye'nin Libya'dan çekilmesini istediği,

- Ermeni iddialarını ilk kez Başkan seviyesinde tanıdığı bir süreç yaşanıyor.

ABD'nin, Biden'ın yönetime gelmesi ile başlayan yeni dönemde Türkiye'ye karşı AB ile birlikte hareket etmeye başladığı da görülüyor.

Esasen bu işbirliğinin temel gerekçesi Türkiye'nin Rusya ve İran ile yaptığı bölgesel işbirliği ve Türkiye'nin Ege, Akdeniz, Irak ve Suriye'nin kuzeyindeki menfaatleri kapsamında sınırlandırılmasıyla ilgili.

AB Dış İlişkiler ve Güvenlik

Politikaları Yüksek Temsilcisi Borrell bu gerekçeyi şu şekilde ifade ediyor. "Dağlık Karabağ, Libya ve Suriye gibi ihtilaflarda, bölgesel ihtilafları 'Astanalaştırma' biçimini gözlemliyoruz. Bu biçim, Rusya ve Türkiye lehine olmak üzere Avrupa'nın bölgesel çatışmaları çözme sürecinden dışlanmasına yol açıyor. Bu nedenle, kapasitemizdeki birçok boşluğu kapatmamız ve çıkarlarımızın söz konusu olduğu yerlerde bulunmamız ve aktif olmamız gerekiyor."

Aslında özetle AB de, ABD de "Astana Süreci" gibi bölgesel mekanizmalardan, bu mekanizmaların örnek teşkil etme ve diğer alanlarda uygulanabilme potansiyelinden rahatsız.

Bu anlamda AB'nin;

- Aralık ayındaki Liderler Zirvesi sonucunda Türkiye ile ilgili konuları ABD ile koordine edeceğini ve Türkiye'ye yönelik tavrını mart ayında açıklığa kavuşturacağını açıkladığı,

- Mart ayında ise "yasa dışı" niteliği ile Türkiye'nin sondaj faaliyetlerini sona erdirmesiyle Doğu Akdeniz'de tansiyonun düşürülmesi, Yunanistan ve Türkiye arasında ikili görüşmelere başlanması ve Kıbrıs'ta Birleşmiş Milletler himayesinde yeniden başlatılması kararlaştırılan müzakerelerin memnuniyetle karşılandığını ifade ettiği,

- Türkiye ile ilişkilerini değerlendirme sürecini haziran ayında yeniden ele alacağını belirttiği,

- AB Komisyon Başkanı ve AB Komisyon Başkanı'nın nisan ayında Türkiye ziyaretleri esnasında ise ağırlıklı olarak göç ve gümrük birliği konularını öne çıkardığı biliniyor.

#### Sonuç

ABD ve AB ilişkileri bakımından daha da zorlu bir döneme girilmiş bulunuyor. Hem AB hem de ABD hemen her alanda Türkiye'nin ulusal menfaatlerinin hilafına adımlar atıyor.

ABD'nin Biden ile birlikte izleyeceği dış politikanın Soğuk Savaş Dönemi'nin izlerini taşıyan bir boyuta evrileceği, "birtikteyiz veya birlikte değiliz" anlayışının öne çıkacağı anlaşıyor.

ABD ile AB arasında, diğer konularda olmasa bile Türkiye'ye yönelik bir anlayış birliği tesis edildiği görülüyor.

AB'nin önümüzdeki dönemde Türkiye'ye yönelik taleplerini masaya getirirken adım adım ilerleyecek bir yaklaşımı tercih edeceği, arzu ettiği neticeleri almadığı her durum için yaptırım kartını kullanacağı anlaşılıyor. Gelişmeler ABD'nin de benzer bir tutum içinde bulunacağına işaret ediyor.

Bu durum önümüzdeki dönemde, siyasi otoritenin şimdiye kadar sıklıkla başvurduğu, AB içindeki liderlik mücadeleleri ile Türkiye-Rusya, Türkiye-ABD ve Türkiye-AB ilişkilerinin birbirlerine karşı denge unsuru olarak kullanılması olanaklarının azalacağını gösteriyor.

Diğer taraftan ekonomik göstergelerin olumlu sinyaller vermemesi, dış politika kapsamında yalnızlaşılması da dış siyasetteki duyarlılığı artırıyor.

Bu bağlamda AB ve ABD tarafından Türkiye'den Karadeniz, Ege, Akdeniz, Kıbrıs Adası, Suriye, Irak gibi alanlarda önemli tavizlerin istenebileceği bir ortam oluşuyor.

Mevcut durum diplomatik alandaki yalnızlığın giderilmesini sağlayacak tedbirlerin alınması ile bu anlamda bölgesel işbirliği mekanizmalarının ve bölge merkezli politikaların önemi bir kez daha teyit ediyor.

AB ve ABD'nin ulusal menfaatlerimizin hilafına attığı adımlara zama-nında, akıl ve bilim ile oluşturulmuş, sağlam cevaplar verilmesi gerekiyor.



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 Aydınlı Tuzla / İstanbul

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

# 'Bunker'de Kalitenin Markası



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

**TÜRKİYE**  
FORTUNE  
**500**

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

## Gemi yakıt ikmallerinde

2014 yılından bu yana 20,000 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...





# Asya-Pasifik jeopolitiğinde hareketli dönem

**Biden sonrası dönemde ABD, öncelikli rakip olarak gördüğü Rusya ve Çin'e karşı sistematik hamleler yapıyor**

**MDN** | Güney Çin Denizi üzerinden Çin'e yüklenen ABD, Rusya'ya karşı Ukrayna ve Karadeniz üzerinden kontrollü gerilim stratejisi uyguluyor. Bilek güreşi yapılan ve krize evrilmesi yüksek olasılık olarak görülen bir diğer bölge ise Kuzey Kutbu...

Ancak ABD'nin Rusya ve Çin bağlamında ağırlık merkezini nerede, ne zaman ve nasıl tesis edeceğini henüz kurgulayamadığı anlaşılıyor. Zira ABD'nin birden fazla bölgede Rusya ve Çin'e karşı kriz yaratma, sürdürme ve kontrol etme kapasitesi yok. Hâl böyle olunca ABD, fuko sarkacı gibi bir Çin'e bir Rusya'ya vuran hamleler yapıyor ve kafası karışık bir görüntü sergiliyor.

Bu durum muhtemelen temmuz ayında düzenlenecek NATO Liderler Zirvesi'ne giden süreçte netleşecek. Rusya'yı NATO üzerinden Avrupalı müttefiklerine ihale etmek isteyen ABD, enerjisini Çin'e odaklamayı öncelikliyor. Bu yaklaşımı kotaramadığı takdirde ABD'nin Rusya ile Çin'e öncelik verme konusundaki müşkül durumu (*dilemma*) devam edebilir.

Çin'in askeri, ekonomik ve siyasi etki alanı olan Asya-Pasifik Bölgesi'ni dış politikasının temel odağı

haline getirmek isteyen ABD, bu yaklaşım çerçevesinde Afganistan'daki askerlerini 1 Mayıs'tan itibaren Eylül ayına dek çekme kararı aldı. Bu karar ABD'nin enerjisini Asya-Pasifik Bölgesi'ne odaklama niyetinin bir göstergesi olarak yorumlamak hatalı olmayacaktır.

## Çin'den İran'a güçlü destek

ABD ile Çin arasında oynanan satrançta oyun dinamik ilerliyor. Taraflar farklı varyasyonlarla durum üstünlüğünü elde etmek için hamle üzerine hamle yapıyor. Çin ile İran arasında yapılan anlaşma bu bakımdan önemli...

İran'ın Çin'in başlattığı "Kuşak ve Yol" projesine katılımını öngören 25 yıllık işbirliği anlaşması, Çin Dışişleri Bakanı Wang Yi'nin Tahran ziyareti esnasında imzalandı. Ekonomi ve güvenlik meselelerinin ön planda tutulduğu muhtelif alanlarda işbirliğini öngören anlaşma kapsamında Çin, gelecek 25 yıl içinde bankacılık, telekomünikasyon, limanlar, demiryolları, sağlık hizmetleri ve bilgi teknolojisi de dâhil olmak üzere birçok alanda İran'a 400 milyar dolarlık yatırım yapacak. Buna karşın Çin, İran'dan düzenli ve büyük ölçüde indirimli olarak İran petrolü alacak.

Anlaşmanın savunma ve güvenlik boyutu da dikkat çekici, zira ortak eğitim ve tatbikatlar, ortak araştırma ve silah geliştirme ile istihbarat paylaşımı da dâhil olmak üzere askeri işbirliğinin ivmelendirilmesi hedefleniyor.

## Çin'in Orta Doğu'da derinleşen etkisi

Anlaşma şüphesiz Çin'in Orta Doğu'daki etkisini derinleştirecek.

ABD'nin Asya-Pasifik Bölgesi'nde uyguladığı tecrit ve çevreleme stratejisine karşı Çin, attığı sistematik hamlelerle kuşatmayı yarmaya, ABD'nin enerjisini bölmeye çalışıyor. Çin bu anlaşma ile aynı zamanda İran'ı da cesaretlendirip ABD'nin İran'ı tecrit politikalarını da sekteye uğratmayı hedefliyor.

Hatırlatalım, ABD Başkanı Biden mart ayında Tahran'a müzakere masasına yeniden dönme teklifinde bulunmuş ve ilk adımı İran'ın atmasını talep etmişti. İran ise bu teklifi düşünmeden reddetmişti. Çin ile İran anlaşmasının zamanlaması bu nedenle manidar, nitekim Çin işte tam bu aşamada Tahran'a destek verdi. Pekin yönetimi İran'a yönelik tüm yaptırımların "kayıtsız şartsız" kaldırılması gerektiğini belirterek ilk adımı Washington'un atması gerektiğini vurguladı. Çin açık bir şekilde ABD'yi İran üzerinden sıkıştırmayı ve oyalamayı öngörüyor. Öte yandan Suriye'ye 150 bin doz koronavirüs aşısı gönderen Çin, yumuşak gücünü ABD'nin sinir uçlarını test edecek şekilde kullanmaya devam ediyor.

## ABD-Japonya ikilisinden Çin'e karşı ortak tavır

ABD Başkanı Biden'in göreve gelişinden sonra Washington'da ağırladığı ilk yabancı konğu Japonya Başbakanı Suga oldu. Nisan ayının ortasında gerçekleşen ziyarette akılda kalan, iki ülkenin Çin'in etki alanını genişletme girişimlerine karşı ortak hareket edebileceklerini duyurmaları oldu.

Çin'in giderek artan bir özgüvenle nüfuz alanını genişletme girişimlerinde bulunduğunu ifade

eden iki ülke lideri, Pekin'in gerek Güney Çin Denizi gerekse Doğu Çin Denizi'ndeki statükoyu şiddet ve yıldırma politikaları ile değiştirme çabalarına karşı koyacaklarını ifade ederek Güney Çin Denizi'ndeki durumun uluslararası hukuka göre düzenlenmesi, denizlerin serbest kullanımının (*freedom of navigation*) ise mevcut BM Sözleşmesi çerçevesinde garanti altına alınması gerektiğini vurguladı.

Ortak basın toplantısında gazetecilerin sorularını yanıtlayan Suga, ABD Başkanı'nın, Japonya ile ABD arasındaki güvenlik anlaşmaları konusundaki hassasiyetini överek, söz konusu anlaşmaların Tokyo tarafından yönetilen, ancak Pekin'in faaliyetlerini artırdığı Doğu Çin Denizi'ndeki Senkaku Takımadaları'nı da kapsadığını dile getirdi.

## Nükleer olanaklar da dâhil olmak üzere

Biden ise açıklamasında, Japonya ile "işbirliği içinde olmayı taahhüt ettiklerini" belirtti. Görüşmenin ardından kamuoyu ile paylaşılan ortak bildiriye, "Washington'un 1960 tarihli Karşılıklı Güvenlik ve İşbirliği Anlaşması çerçevesinde Japonya'ya, sahip olduğu olanakların tamamıyla savunmaya tereddütsüz bir biçimde hazır olduğu" ve "nükleer olanakların da" buna dâhil olduğu vurgulandı. Şüphesiz burada vurgulanan nükleer olanakların kullanımı opsiyonu ile sadece Çin'e değil, Kuzey Kore'ye de mesaj veriliyor.

Açıklamada ayrıca iki ülke liderinin Tayvan Boğazı'nda barış ve istikrarı savundukları ifade edildi. Esasen Tayvan, liderlerin yaptığı ortak

açıklamalarda ilk kez 1952'de yer almış, son olarak dönemin Japonya Başbakanı Sato ile ABD Başkanı Nixon'un 1969'da yaptığı görüşmeden sonra kullanılmıştı. Bu nedenle Biden ve Suga'nın Tayvan'a atıfta bulunmalarına dikkatinizi çekelim ve iki ülke liderinin Çin'in Hong Kong ve Sincan Uygur Özerk Bölgesi'ndeki insan hakları durumuyla ilgili endişelerini de dile getirdiklerini not edelim.

## Çin'in tepkisi

Japonya Başbakanı'nın ABD ziyareti sonrası ABD ve Japonya'nın kendisine karşı cephe oluşturmaya yönelik ortak adımlar atmasından endişe duyduğunu açıkça belirten Çin, tepkisini gecikmeksizin gösterdi.

Çin Dışişleri Sözcüsü Cao, Pekin'de düzenlediği olağan basın toplantısında, Çin'in derin kaygılarını her iki tarafa da ilettiğini ifade ederek, "Çin'in ABD ile Japonya arasında normal ikili ilişkilerin gelişmesiyle bir sorunu yoktur. Fakat bu ilişki bölge ülkeleri arasında karşılıklı anlayış ve güven ile Asya-Pasifik'teki barış ve istikrara katkı sağlamalı, herhangi bir üçüncü tarafı ve onun çıkarlarını hedef almamalıdır" açıklamasını yaptı.

Çin'in Tayvan, Hong Kong, Güney Çin Denizi ve buradaki adacıklar konusundaki tutumunun tutarlı ve açık olduğunu vurgulayan Cao, "Milli egemenliğimizi, güvenliğimizi ve kalkınma çıkarlarımızı koruma konusundaki irade ve kararlılığımız kaya gibi sağlamdır. ABD ve Japonya kaygılarımızı ve taleplerimizi ciddiye almalı, Çin'in iç işlerine karışmaktan ve çıkarlarına zarar



vermekten ve Çin'i hedef alan bir hizip oluşturmaktan kaçınmalıdır" ifadelerini kullandı.

## Asya jeopolitiğinde Japonya'nın önemi

Şüphesiz Çin, İkinci Dünya Savaşı'nda topraklarını işgal eden Japonya'ya, bölgesinde önemli bir rakip olarak görüyor. ABD ile stratejik rekabet halinde olan Pekin yönetiminin Hong Kong ve Tayvan'a yönelik tutumu ve Sincan Uygur Özerk Bölgesi'ndeki Müslüman Türk nüfusa yönelik politikaları nedeniyle yaşanan tartışmalar ABD ile gerilimi körüklüyor. Bu nedenle ABD, Asya jeopolitiğinin önemli oyuncusu Japonya'ya, Çin'e karşı yanında tutmak istiyor.

Ancak ABD'nin Japonya'ya karşı tarihi uzlaşmaz çelişkileri var. Tokyo son yıllarda İkinci Dünya Savaşı'ndaki pasifist tutumunu değiştirecek hamleleri ardı ardına yaptı. ABD, Çin'e karşı askeri bakımdan da güçlü bir Japonya'ya tercih ediyor, lakin kendi kontrolünde olması kaydıyla. Japonya'nın ansızın ve önlenemez yükselişe geçmesi ABD'nin tercih edebileceği bir durum değil, imparatorluk geleneği olan Japonya'nın emperyal geçmişi biliniyor. Buna karşın Japonya ise bölgesinde ABD askeri varlığı ile değil, kendi gücüyle caydırıcılık tesis etmek istiyor. İkili arasında şimdilik konsensus sağlanmış görünüyor.

Öte yandan Japonya sadece Çin'in çevrelenmesi ve baskılanması bakımlarından gerekli ve önemli bir oyuncu değil, aynı zamanda Rusya'nın Uzak Doğu'da dengelenmesi bağlamında da önem arz ediyor. Rusya'nın Pasifik'te Çin ile birleşmesini engellemek üzere Japonya, ABD tarafından bariyer olarak da kullanılmak isteniyor. Görüldüğü üzere Japonya'nın Asya jeopolitiğindeki önemi Çin ve Rusya'ya karşı çift taraflı bir yaklaşım (dual approach) sergiliyor.

## ABD'nin gündeme gelmeyen kâbusu

Tarihi gerçeklerle sabit olduğu üzere ABD'nin en büyük korkularından birisi, günün birinde Japonya'nın uyanması, kontrolden çıkması ve emperyal geçmişine dönmek istemesidir. Bir de dillendirilmeyen bir başka jeopolitik korkusu daha var ABD'nin.

Şimdilik bir komplot teorisi olsa da Japonya'nın Asya-Pasifik Bölgesi'nde Rusya ve Çin bloğuna katılması...Bu durum küresel jeopolitik denklemi alt üst edebilir, dahası Asya-Pasifik Bölgesi ABD'nin erişimine tamamen kapanabilir.

Nedense askeri bakımdan güçlü ancak kontrol altında tutulan, laf-söz dinleyen ve işbirliğine açık tutum sergileyen Japonya'nın durumu ülkemizi andırıyor. İki ülke de emsalsiz jeopolitik önemleri nedeniyle bölgelerinde vazgeçilmez aktörler, lakin bağımsız hareket

etmeleri istenmiyor.

Şüphesiz Japonya bölgesinde kilit oyuncu, ekonomik, siyasi ve artan askeri kapasitesi ile belirleyici bir aktör. Zihin egzersizi yapmak iyidir, öyleyse soralım Rusya ile Çin'in Japonya'ya da saflarına çekme ihtimâli olabilir mi? Japonya hangi durumda ABD'ye sırtını döner? Hindistan ve Japonya'nın yönelim ve tercihleri küresel sıklet merkezinin istikrar bulmasında

belirleyici olacaktır.

Bu satırlar yazıldığı esnada ABD Başkanı Biden, asılsız Ermeni tezlerini destekler mahiyette "soykırım" kelimesini kullandı. Türk dış politikasında acı bir yenilgiye ve Türk halkı nezdinde derin bir öfkeye neden olan bu çıkıştan sonra ABD ile Türkiye arasındaki ilişkiler hiçbir zaman eskisi gibi olmayacaktır. ABD Başkanı seçim vadelerini yerine getirmek üzere yaptığı mes-

netsiz çıkışıyla iki ülke arasında ciddi bir travmaya neden olmuştur. Bunun telafisi mümkün olmayacaktır. Zaten oldukça sorunlu olan iki ülke arasındaki ilişki sistematığı daha da uzlaşmaz bir çelişkiye evrilecektir. Türkiye vakit kaybetmeden gerekli tepkiyi devlet kapasitesine ve köklü devlet geleneğine uygun olarak vermelidir. Türkiye'yi kaybetmenin ciddi bir bedeli olacağı muhataplara kararlılıkla gösteril-

melidir. Görünen Türkiye ile ABD arasındaki müttefiklik anlayışının sona erdiği. PKK/PYD terör örgütünü Orta Doğu'da ülkemize tercih eden, FETÖ'yü besleyen, büyüten ve kullanan, Yunanistan'ı cesaretlendirip üzerimize salan ABD itibarı ile müttefikimiz falan değildir. 15 Temmuz'dan beri yaşananlardan ders alamayıp bu olguları idrak edemeyen stratejik körlere duyurulur.

**ÖZSAY**  
UYDU İLETİŞİM A.Ş.

ozsaysatellite.com

Making Satellite Communication Safe, Reliable, Easier & Cost Effective.  
All in One Maritime SatCom Solution

**MARLINK**  
ABOVE AND BEYOND  
Marlink Maritime Exclusive Partner in Turkey

The leading maritime technology, solutions and service provider, operating in Turkey since 1976. Serving the industry with 50+ certified & experienced field engineers and 24/7 multi-language technical support.

**GLOBAL & REGIONAL BROADBAND VSAT**  
37.21 Megabits

**INMARSAT FBB FLEETBROADBAND**

**LRIT TEST & CTR CERTIFICATION**

**CREW INTERNET PHONE SERVICES PREPAID VOUCHER CARDS**

**GMDSS INMARSAT-C ACTIVATION AAIC & PSA SERVICES**

**MARITIME E-MAIL ANTI-VIRUS CYBER SECURITY**  
Cyber Security

**COBHAM-SAILOR INTELLIAN VSAT & TVRO**  
Intellian

**VESSEL LOCAL PHONE LINES & SERVICES**

**IRIDIUM PILOT-CERTUS ANTI-PIRACY SOLUTIONS**

**FURUNO inmarsat Intellian iridium COBHAM**

# Bir bahriye subayı nasıl yetişir?

## Türkiye'nin deniz alâka ve menfaatlerine bakış açısı nasıldır?

**Deniz Kurmay Yarbay (E) Özhan Bakkalbaşoğlu: Mavi Vatan kuramı içinde deniz hak ve menfaatlerimizi korumak her Türk vatandaşının olduğu kadar biz denizcilerin de görevidir. Düşüncelerimizi açıkça söylemek subay çıkarken ettiğimiz yeminin bir sonucudur**



Özhan Bakkalbaşoğlu

Bu ay sizlere önce Türkiye'de deniz subayı nasıl yetişir, örf ve adetleri nelerdir, kurumsal olarak Türkiye'deki yeri nerededir, özgün bir yetişme tarzı ile askeri ve sivil hayattaki yaşamı, dünya görüşü ile devletin deniz alâka ve menfaatlerine bakışını anlatmaya çalışacağım.

Şu husus unutulmamalıdır ki her köklü kurumda zaman içerisinde bazı yanlış yollara giden ve de mesleğini kerhen yapan kişiler çıkabilir. Ben sizlere, gerçek bahriye subaylarından bahsedeceğim. Unutulmamalıdır ki bunların sayısı da bir hayli fazladır.

Genelde okula Deniz Lisesi Giriş Sınavı'ndan sonra girilir. Bir deniz subayı adayı, intibak eğitimi dediğimiz askeri okula uyum sürecinden geçer. Bu eğitim sonunda bazı öğrenciler uyum sağlamayarak ayrılırlar. Lise eğitimi Milli Eğitim Bakanlığı müfredat programında devam etse de askerlik, deniz eğitimi, fabrika, gemicilik gibi dersler ayrıca verilir. Deniz askeri eğitiminde Bahriye'nin örf ve adetlerini, konuşma tarzı, ast üst ilişkisinin boyutları ve Bahriye'yi tanımaya özen gösterilir. Hazırlık sınıfı ile 8 sene Askeri Lise ve Harp Okulu eğitiminden geçer. Okuldaki yaşam sürecinde her aktivite mutlaka tabura geçmekle başlar. Yemek taburu yemekhaneye gitmek için, muayene müracaat taburu öğrencilerin fiziki durumlarının ve hijyenik kontrollerinin yapıldığı ve de öğrencinin müracaatlarının alındığı bir taburdur, yat taburu genel mevcutların alınıp mutlaka bir veya iki deniz marşı okunarak yatakhanelere sevk edilen taburdur. Her akşam söylenen marşlar tamamen Deniz Lisesi ve Harp Okulu'nda oku-

nan özel marşlardır. Örneğin Verdi'nin Aida Operası'ndan Zafer Marşı Türkçe aranjmanla söylenir. Bestesi Leon Jessel tarafından yapılan (Alman/Avusturya), Türkçe adaptasyonu Emrullah Nutku tarafından yapılan "Gemicilik Opereti" bir vals üslubunda okunan, söylenmesi zor olan bir operettir. Bu operette denizin hırçınlığı ve onunla mücadele anlatılır. Sonraki bölümlerde denizden korkmadığımız vurgulanır ama denizin merhametini de esirgememesi ifade edilir. Sonra operetin hızı düşer, bir vals ile seyir sonu vatana avdette tüm yorgunluk ve mücadeleye rağmen mutlu son anlatılır. Soğuk havalarda yatakhanelere çabuk gitmeniz için 4 satırlık Uzaklarda Kaynaşır Marşı söylenir, Cenk Sanatımız Marşı deniz ile mücadeleyi ve yaşamı anlatır. Karadeniz Marşı ananevi marşımızdır. Karadeniz'in bir Türk gölü olduğunu anlatır ve Deniz Harp Okulu Marşı Atatürk'ün izinde olan bir okulu anlatır. Bunun yanı sıra bazı gecelerde İstiklal Marşımız okunur.

Hiçbir askeri okulda yat taburu bizde olduğu kadar bize özgün bir merasimle yapılmaz. Denizciliğe özgün marşlar okunarak tabur dağılır. Okunan marşlar arasında en favori olan Gemicilik Operası'ndan bir iki satır yazıp özelliğini anlatacağım. Her kıtada deniz ile ilgili anlatımlar vardır.

"Ey dalgalar ey dalgalar / Siz birçok gemicinin hayatına kastettiniz" ile denizin acımasız olduğu anlatılırken bir sonraki satırlarda, "Sen ne kadar çok kunda olsan seni severiz" deyip yine de merhametini esirgemesini istiyoruz. Ama sonra denize kafa tutuyoruz, "O beyaz köpüklü dalgaların, sisli fırtınalı havalardan / Bizi korkutmaz bizi korkutamaz".

Daha sonra "Gemiler limana



avdette" satırlarıyla vatana ve eve özlem anlatılır.

8 sene bu marşlar ile yatıyorsunuz motive oluyorsunuz.

Bahriye'deki yaşam kurumsal bir yaşam tarzıdır, 20 sınıf üstünüzde olan bir subayla konuştuğunuzda hemen anlaşılırsınız çünkü aynı eğitimi almışsınızdır ve Bahriye lisanı ile konuşursunuz. Bu, çok önemli bir kurumsal sonuçtur; aynı düşünce ve lisanı korumak. Bir başka deyişle bugün 1950 mezunu bir deniz subayı ile 2000 yılında mezun olan deniz subayına, deniz alâka ve menfaatlerini sorsanız aynı ifadeleri kullanır. Kurumsal eğitim budur.

Bahriyeliler örf ve adetleri ile yaşarlar. Bugüne kadar çeşitli nedenlerle değişim için uğraşlar veren kurumlar oldu ama Bahriye emeklisi ve muvazzafı direndi. Ne kıyafetini değiştirdi, ne Bahriye lisanını ne de eğitimini.

Bahriye bir ailedir, içimizde birbirimiz ile çekişiriz ama dışarıya karşı deniz alâka ve menfaatleri gibi bekayı ilgilendiren konularda her zaman tek vücut oluruz.

Örf ve adetler demişken, örneğin bizler üstlerimize efendim diye hitap ederiz, peki bu nereden çıkmıştır. 1838 tarihinde 4 yıllık Bahriye Mektebi öğrencilerinin birbirlerine "efendim" ile hitap edecekleri padişah fermanı ile kabul edilmiştir (Bu ferman Deniz Harp Akademisi arşivindedir ve o zamanki komutan tarafından bizzat araştırılarak bulunmuş ve ferman bir süre Akademi'de sergilenmiştir).

Bahriye aynı zamanda yenilikçidir ve çağdaştır. Örnek verirsek şapka devriminden önce Bahriye subayları fes yerine vizyerli şapka giymişlerdir. Büyük Önder Atatürk gemileri ziyaretleri esnasın-

da bunu görmüş ve kamuoyu oluşturması açısından önemli olduğunu vurgulamıştır. Nitekim 15 Mayıs 1925'te Bahriye subaylarının vizyerli şapka giyeceklerine dair kararname imzalanmıştır. Esas Şapka Devrimi, 25 Kasım 1925 tarihinde yapılmıştır. Örneklerle devam edelim. Bahriye'de nöbet tutan subaylar bellerine sarı renkli kemer takarlar. Bu "kılıçlı kemer nöbetçi subayı üniforması" 3 Mart 1829'da İkinci Mahmut'un Kıyafet Kanunu ile Bahriye'ye girmiştir. O tarihten beri kullanılmaktadır. Gemi komutanı gemide Tanrı'dan sonra gelen olarak söylenir. O, her şeyden sorumludur. Gemide köprüüstü ve dinlenme salonundaki komutan koltuğu bir makamı temsil ettiği gibi ayrıca bir saygı yeridir. Bu nedenle oraya hiçbir personel oturamaz. Komutan gemide olmasa bile. Bu husus sadece Bahriye'ye özgüdür.

Bahriye örf ve adetlerini İmparatorluk ve Cumhuriyet Dönemlerinde devam ettiren bir kurumdur. Örneğin gemi direklerinin en üst kısmına Kur'an-ı Kerim yerleşmesi. Bu âdetin, Barbaros Hayrettin Paşa'ya 1519'da Yavuz Sultan Selim tarafından verilen ve gemisine çekmesini istediği saltanat sancağı yanında Kur'an-ı Kerim'in de direğe konulmasından geldiği bilinmektedir.

Ben de 1976 yılında Almanya'dan alınan TCG CEZAYİRLİ HASAN PAŞA gemisinin direğine İstanbul'dan getirdiğim muhafazalı Kur'an-ı Kerim'i koymuştum.

Denizde her iş Besmele ile başlar. 14'üncü yüzyılda başlayan bu anane 1701 yılında Mezamorta Hüseyin Paşa tarafından hazırlanan Bahriye Kanunnamesi'nde geçmektedir.

Demir alırken "Bismillah vira", demir hareket ederken "Bismillah makinalar manevra-

ya hazır ol", köprü üstünde seyre başlarken komutan "selametle hayırlı seyir" der. Atış yapılacağı zamansa "Bismillah salvo ateş" denir velhasıl her işte kullanılır.

Bahriye'de bir deyim vardır, "İnsanın oturduğu yere deniz suyu değerse bunun tuzu kırk yıl kurumaz". Aslı biraz amiyanedir ama okuyucularımız anlar.

Buradan şunu anlamalıyız. Denize gönül veren denizci ondan kolay kolay ayrılmaz.

Denize gönül vermek bir yaşam tarzını oluşturur, denize ilginiz artar ve bir süre sonra ona bağlanırsınız, sahiplenirsiniz. Onun içindir ki toplum içinde denize daha çok sahip çıkarlar. Deniz alâka ve menfaatleri söz konusu olduğunda hemen duyarlılıkları artar. Çünkü meslekleri içinde hep denizle ilgili kanun ve uluslararası anlaşmaların uygulaması içindedirler. Her gemi komutanı ve karargâh subayları konunun sıkı takipçileri olmak zorundadırlar. Deniz sahası kara sahası gibi değildir. Uluslararası kanunların denizde uygulanması an meselesidir. Gemi komutanı gerekirse angajman kuralları gereği ateş açma yetkisini kullanabilir, bu nedenle bu konularda uzmanlaşmış deniz subayları gerek askerlik hayatlarında gerekse emekliliklerinde görüşlerini açıkça söylerler. Bu, onların yılların bilgi birikimlerinin bir özeti. Deniz onların vazgeçilmez bir ülküsüdür.

Üzüntü ile söylemek gerekirse ülkemizde bu konu ile uğraşan deniz hukukçusu sayısı çok azdır. Ancak bu açığın, uluslararası anlaşmalar ve kanunların uygulanmasında görevleri icabı konularında uzmanlaşan muvazzaf ve emekli deniz subaylarımız tarafından kapanması bir nimettir. Aynı dışişleri bürokratları gibi tarihin akışı

İçinde deniz alâka ve menfaatleri konusunda devamlılık getiren bir yapı mevcuttur. Bu tür insanlardan faydalanmayı başka ülkelerde görürüz. Örneğin, Birleşik Krallık, emekli amirallerine amirallik dairesinde ve dışişlerinde görevler vermektedir, keza ABD de aynı durumu uygulamaktadır.

Türkiye yetişmiş insanların her dönemde faydalanmalı ve görüş almalıdır. Konunun uzmanları kolay yetişmiyor. Konunun uzmanları görüşlerini doğrular çerçevesinde söylerler. Bunun sonucunda ülkemize sağlayacağı getiri ve götürüsü de açık olarak ortaya çıkar. Hangi konumda olurlarsa olsunlar bu onlar için bir görevdir. Tabii ki son karar siyasi otoritenindir.

Burada bir hususu açıklamakta fayda görüyorum. Mavi Vatan doktrinini kuran ve kavramın isim babası; ayrıca kamuoyunu aydınlatarak insanlarımızın bu konuya ilgilerini çekerek büyük bir iş başaran Amiral Cem Gürdeniz'den bahsetmek istiyorum. 1974 yılında Kıbrıs Barış Harekati'nden sonra ben Deniz Lisesi'ne tayin oldum. Kendisini Deniz Lisesi'nde 3'üncü sınıfı okurken tanıdım. Ben de o sınıfın sınıf subaylığını yapmaktaydım. Daha sonra Deniz Kuvvetleri Karargâhı'nda emrimde çalıştı. 47 yıldır tanıdığım bir kişi olup, dostluğumuz halen devam etmektedir. Ben onun kadar denizi ve Deniz Kuvvetleri'ni seven ve haklarını koruyan bir subay tanımadım dersem fazla yanılmam. Bu konulara gönül vermiş ve değerlerini savunan çok mümtaz amiral/ subay ve astsubaylarımızın olduğunu da iftiharla söylemeliyiz.

Bizim nesiller öğrenciyken Rahmetli Dz. Kur. Alb. Mert Bayat 'ın öğrencileri idik. Bize deniz hakimiyet kuramını öğreten, kafamıza sokan Türkiye'nin Mahan'ı olan bir subaydı.

Deniz Harp Okulu'nda ve Deniz Harp Akademisi'nde milli güç ve strateji derslerine emekli olduktan sonra girerdi. Gelmiş geçmiş en büyük denizcilik gücü ve stratejisi uzma-

nydı.

Ne öğrendiysem onun sayesinde öğrendim ve iyi kötü kendimi yetiştirdim.

O nedenledir ki deniz alâka ve menfaatleri konusunda çok sayıda uzmanlaşan arkadaşlarımız çıkmıştır. Amiral Gürdeniz ise günümüzün Mert Bayat'ıdır.

Türkiye'ye yeni bir kuram getirmiştir: Mavi Vatan Kuramı. Bu kuram ile Türkiye mevcut deniz siyasetini daha güzel yönlendirme imkânı bulmuştur. 2006'dan beri Mavi Vatan ve MEB kavramını işleyen ve devlet politikası haline sokan deniz subaylarına takdirlerimi sunuyorum.

Sonuç olarak bu vatan hepimizin. Vatan bir gemidir, hata yapıldığı zaman hepimiz batırız. Bu nedenle en iyisini yapmak zorundayız. Türkiye'nin; jeopolitiği, Doğu Akdeniz ve Orta Doğu'daki merkez ülke konumu ile stratejik önemi çoktur. En önemli kozlarından birisi de Türk Boğazları'dır. Boğazlar'da mutlak hâkimiyet ile çok büyük avantajlar sağlayan Montrö Boğazlar Sözleşmesi'ni iyi okumamız ve büyük resmi iyi görmemiz gereklidir. Küçük resimlerle günü yaşarken, büyük resmi görmeyerek geleceği karartmamak gerekir. Daha önce de bahsettiğim gibi stratejik planlama ve stratejik öngörü devamlı yapılmalıdır. Rusya'nın Karadeniz'i yeniden mutlak hâkimiyetine sokmak için kurduğu siyaset ile Ukrayna'nın geleceğinin karanlık olduğu; ABD 'nin bu ilişkiye NATO olmadan bir şekilde müdahil olacağı düşünülmelidir. Bu bölgedeki kuvvet dengesinin bir anahtarı da Montrö'nün varlığıdır.

Büyük resim olan Montrö, bölgenin ve dolayısıyla dünyanın barışını sağlayan tek anlaşmadır.

Montrö, Türkiye'nin dış politikasının en büyük kozu olup, ülkemizin menfaatlerini koruyan ve süper güçleri dengeleyen bir anlaşmadır. Statükonun korunmasının her zaman Türkiye'nin avantajına olduğu

unutulmamalıdır. Ve yine unutulmamalıdır ki eğer Montrö'nün 28'inci maddesi gereği bazı maddelerin değişimi istenirse, bir daha böyle bir anlaşma ortaya çıkmaz. Çünkü taraf olan bazı devletler bugün devlet olarak kalmamışlardır. Dolayısıyla yeni bir anlaşma esalarında uzlaşma olmaz. NATO ve ABD'nin Rusya'nın Karadeniz'de üstünlük kurmasını önleyecek politikalar içinde Montrö 'yü zorlaması ve yeni arayışlara girmek istemesi tehlikeli ve Türkiye'nin bekası için bir sorun olarak karşımıza çıkabilir. Türkiye olarak Boğazlar'ın mutlak kontrolü elimizdeyken zayıf duruma düşebiliriz.

Mavi Vatan kuramı içinde deniz hak ve menfaatlerimizi korumak her Türk vatandaşının olduğu kadar biz denizcilerin de görevidir. Düşüncelerimizi açıkça söylemek subay çıkarırken ettiğimiz yeminin bir sonucudur.

Tarihsel süreç içinde, en iyi olan ve statükoyu koruyan bu Sözleşme'nin akışına özet olarak bir göz atalım.

### Türkiye, Montrö Anlaşması'na nasıl geldi?

Bu aslında 1454 yılından beri var olan bir konunun son halinin hikâyesidir.

İlk kapitülasyonlar dediğimiz 1454'te Venedik'e ve 1479'da Cenevizlilere verilen imtiyaz dâhilinde Boğazlar'dan geçerek Karadeniz'i kullanmaya başlamışlar ve bu durum 1484 yılına kadar sürmüştür.

Bu tarihten sonra Karadeniz bir Türk iç denizi olmuş ve tüm yabancı gemilere kapatılmıştır. 1535 yılında Fransa'ya ilk imtiyaz verilmiştir? Bu anlaşma Karadeniz hariç "Türk sularında" İkinci Selim'e kadar devam etmiştir. 1802 yılında ilk defa Fransa ticaret gemilerine Karadeniz'e çıkma izni verilmiştir. Bu yıla kadar Karadeniz tüm savaş gemilerine kapalıdır.

1675 yılında İngiltere Karadeniz'e çıkma imtiyazını almasına rağmen bu İstanbul Limanı ile sınırlandırılmış, ancak 19'uncu yüzyılda çıkabilmiştir. 1774

Kaynarca Anlaşması ile Rusya'ya Karadeniz'de aynı haklar verilmiştir.

1783 Belgrad Anlaşması ile Avusturya Macaristan İmparatorluğu, Tuna Nehri yolu ile Karadeniz'e çıkma hakkı almıştır. İlk defa 1792 Yaş Anlaşması ile Rus savaş gemilerinin Boğazlar'dan geçişine izin verilmiştir. Ancak gelişen siyasi olaylar sonunda İngiltere ile yapılan Çanakkale Antlaşması'nın 11'inci maddesine göre Boğazlar tüm savaş gemilerine kapanmıştır. 1829 Edirne Anlaşması ile Karadeniz tüm ticaret gemilerine serbest olmuştur. Artık Boğazlar uluslararası bir hüviyete bürünmüştür.

1841 Londra Boğazlar Sözleşmesi ile statü yeniden belirlenmiştir. Barış zamanı savaş gemilerine Boğazlar kapalı kalacak, sadece elçilik hizmetleri için küçük savaş gemileri geçebilecektir. 1856 Paris Sözleşmesi Kırm Savaşı sonrası yapılmış ve sözleşmenin 11'inci maddesine göre, Karadeniz tarafsız bir deniz olacak, tüm ticaret gemilerine açık ancak sahildar ülkeler dahil tüm savaş gemilerine kapalı olacaktır. Bu anlaşma ile Türkiye'nin hakları elinden alınmıştır.

1871 Londra Sözleşmesi ile Avrupa'da değişen dengeler sonucunda Rusya, 1856 Paris Sözleşmesi'ni değiştirme yoluna gitmiş ve sonunda Karadeniz'e sahildar ülkeler savaş gemisi bulundurma hakkını almıştır. Artık Boğazlar emperyal ülkelerin politikalarına göre şekillenmektedir.

1911 Libya ve 1911/12 Balkan Savaşları süresince Osmanlı Devleti Boğazları kapatmıştır.

Birinci Dünya Savaşı öncesinde tarafsız olan Osmanlı Devleti, Alman gemilerinin Boğaz girişine izin verip, İngiliz gemilerine izin vermemesi ile tarafsızlığını yitirmiş ve geçmişte yapılan tüm anlaşmalar ihlal olmuştur.

Birinci Dünya Savaşı sonunda ortaya çıkan Sevr Anlaşması ile Boğazlar tüm devletlerin savaş ve ticaret gemilerine açık olmuştur.

Lozan'da, Boğazlar meselesi çok tartışılmış ve sonunda Türk hâkimiyeti kısıtlanmıştır. Türkiye bir savaşta tarafı veya tarafsız olsa da savaş gemileri Boğazlar'dan geçiş yapabilecek ve bölge askeri tesislerden anacaktır.

Dikkat edilirse tarih boyunca Osmanlı Devleti'nin gücünü kaybetmesi ile kontrol emperyalist ülkelerin eline geçmiş, kendi menfaatlerine göre ayarlamalar yapmışlar ve özellikle Rusya'nın sıcak denizlere inmesini engellemeye çalışmışlardır.

Ancak Avrupa'da gelişen olaylar ve olası bir savaş ihtimaline karşın ATATÜRK, Boğazlar'ın statüsünü yeniden ele almış, konu ile ilgili devletler görüş bildirmişler fakat Hatay meselesinde olduğu gibi Türk görüşü ağır basmıştır. Avrupa'nın siyasi çıkmazlarından yararlanarak Montrö Boğazlar Sözleşmesi'nin zemini hazırlanmıştır.

Şu bir gerçektir ki Montrö ile Türkiye Boğazlar'da tam kontrolü ele almış ve dünya barışını korumada etkin bir rol oynamıştır.

Türkiye, İkinci Dünya Savaşı'nda tarafsız kalarak tarafların Boğazlar'ı kullanmalarına anlaşma gereği izin vermemiş, bir yerde adaletli bir siyaset izlemiştir. Bugün Rusya ile ABD arasında Karadeniz ve Akdeniz'de bir denge sağlanıyorsa bu Montrö sayesinde.

Sonuç olarak "oturduğumuz yere deniz suyu değerse bunun tuzu 40 yıl kurumaz" dense de biz denizcilerin değil 40 yıl, ölene kadar ülkemizin deniz alâka ve menfaatlerini her türlü şartlara rağmen savunacağı bilinmelidir.

Unutmayalım, Mavi Vatan ve Türkiye'nin çıkarları hepimizin ortak paydasıdır.

Cumhuriyet Donanması'nın temelini kuran ve bir deniz ülküsü haline getiren, Büyük ATATÜRK'ün gençliğe armağan ettiği ve Kurtuluş Savaşımızın başlangıç tarihi olan 19 Mayıs Atatürk'ü Anma Gençlik ve Spor Bayramı tüm ulusumuza kutlu olsun.



Üntel Kablo VG95218/60-61-62-63-64-65-66

Donanma Tipi Kabloları Sertifikalendiren

İlk ve Tek Türk Kablo Üreticisi Oldu



untel.com.tr



# Bürüt kârı yüzde 24 arttı



ASEL-SAN'ın 2021 yılı ilk çeyrek finansal sonuçları açıklandı. Şirket, pandemi döneminde yaşanan küresel ekonomik daralmaya rağmen dönemi istikrarlı büyüme ve yüksek kârlılıkla tamamladı. ASEL-SAN'ın 3 aylık cirosu geçen yılın aynı dönemine göre yüzde 22 büyüyerek 3,2 milyar TL'ye ulaştı. Şirketin brüt kârı, geçen yılın ilk çeyreğine göre yüzde 24 seviyesinde artarken; Faiz, Amortisman ve Vergi Öncesi Kâr (FAVÖK) geçen yılın aynı dönemine kıyasla yüzde 23 artış göstererek 761 Milyon TL'ye yükseldi. FAVÖK marjı şirketin yıl sonuna ilişkin paylaştığı öngörü olan yüzde 20-22 aralığının üstüne çıkarak yüzde 24 olarak gerçekleşti. ASEL-SAN'ın net kârı da geçen yılın aynı dönemine göre yüzde 34 oranında artarak 1,2 milyar TL seviyesine ulaştı. Şirketin öz kaynaklarının aktive oranı yüzde 56 olarak gerçekleşti. Bakiye siparişleri

toplamı da 9 milyar ABD Doları olarak gerçekleşti.

ASEL-SAN'ın 2021 yılı ilk çeyrek finansal sonuçlarını değerlendiren Yönetim Kurulu Başkanı ve Genel Müdür Prof. Dr. Haluk Görgün, "ASEL-SAN olarak ülkemiz için üstlendiğimiz sorumluluğun tam bilinciyle faaliyetlerimize yine kesintisiz devam ettiğimiz bir çeyreği geride bıraktık. Müşterilerimizden çalışanlarımıza, tedarikçilerimizden toplumumuza her bir paydaşımızı gözetenek, her türlü sağlık tedbirini istisnasız olarak her zamanki disiplinimizle çalıştık. Bunun sonucunda 2021 yılının ilk çeyreğinde büyüme ve kârlılık göstergelerimizde belirgin bir ivmelenme yaşadık," dedi.

"Ülkemize doğrudan veya dolaylı yoldan uygulanmaya çalışılan ambargolar savunmada kendi kendine yeterliliğin önemini bir kez daha gözler

önüne serdi. ASEL-SAN tarafından geliştirilip üretilen CATS Elektro-Optik Keşif, Gözetleme ve Hedefleme Sisteminin kullanıma alınması 45 yılı aşkın süredir devam ettirdiğimiz bağımsızlık mücadelesinin en güncel örneği oldu," diyen Görgün, "İlk çeyrekte 4 bini aşkın tedarikçilerimize 4 milyar TL'ye yaklaşan ödeme yaparak finansal katkı sağladık. Tedarikçi ağı-mızı daha etkin yönetmek, millileştirme çalışmalarımıza ivme kazandırmak ve uluslararası arenada rekabet gücümüzü artırmak amacıyla direktörlük seviyesinde olan Sanayileşme ve Tedarik Direktörlüğümüzü, Tedarik Zinciri Yönetimi Genel Müdür Yardımcılığı olarak yapılandırdık. Hayata geçirdiğimiz yeni organizasyonla başta millileştirme olmak üzere savunma sanayine yeni firma kazandırılması konularında çok daha proaktif olacağız," şeklinde konuştu.

## ABD'den 13 milyon dolarlık mayın koruması



ABD Deniz Kuvvetleri; uçak gemilerini, ticari deniz trafiğini ve diğer okyanus varlıklarını tehdit eden denizaltı mayınlarına karşı geniş alanları temizleyecek ve hızlı hareket edebilen yeni bir insansız yüzey aracı siparişi verdi.

Deniz Kuvvetleri Deniz Sistemleri Komutanlığı'nın açıklamasına göre Donanma, Textron Systems Corp. Autonomy & Control Systems firmasına 13 milyon dolar değerinde UISS adı verilen insansız etki temizleme sistemli devriye botu siparişi verdi.

UISS, Deniz Komutanlığı'nın kıyı muharebe gemisine mayın temizliğinde yardımcı olabilecek anti mayın sistemlerinden biri. UISS yalnızca akustik, manyetik ve manyetik - akustik karma mayınları hedef alacak. UISS programı, manyetik ve akustik

deniz mayınlarını küçük ve düşük ağırlıklı bir sistem içinde ve geniş alanda mayından temizleyecek.

UISS, Textron Genel İnsansız Yüzey Aracı (CUSV) kullanıyor. CUSV kıyı muharebe gemisinin üzerindese yredecek ve gerektiği şekilde yüzey altında saklı deniz mayınlarının tespiti, tam yerinin bulunması ve tetiklenmesi görevinde kullanılacak.

Sistem, akustik ve manyetik sinyaller göndererek mayınların sahte sinyalle tetiklenmesine sebep oluyor. Yüzey aracı patlayan mayından etkilenmeyecek uzaklıkta faaliyet gösterebiliyor.

UISS, kıyı muharebe gemisi üzerinde gemi ve UISS de dahil olmak üzere farklı görev bileşenleri arasındaki iletişimi sağlayan Çoklu Araç İletişim Sistemini (MVCS) kullanıyor.

MVCS iletişim sistemi için ABD Deniz Komutanlığı, Washington eyaleti Everette kentindeki Astronics Ballard Technology firmasının ürettiği AB3100H gömülü bilgisayarını kullanıyor. Bu bilgisayarlar

şirketin düşük ağırlıklı ve ufak Intel E680T işlemcili, MIL-STD-1553 ve ARINC 429/708/717 arayüzlü, ethernet, USB, video, ses, ve PMC eklemeyi destekleyen AB3000 serisinin devamı.

Textron'un CUSV yüzey aracı ve insansız deniz komuta ve kontrol istasyonu platformlarının yeniden konfigürasyonuna ve değiştirilebilir yük kapasitesine göre ayarlanabilen modüller bir mimari kullanıyor.

Textron'un UISS siparişini Eylül 2022'de teslim etmesi bekleniyor.

## Fransa yeni savaş gemisine kavuşuyor



Naval Group, hava savunma kabiliyetine sahip ilk çok görevli fırkateyn olan FREMM Alsace'yi Avrupa'da hükümetler arası bir silahlanma programı yönetim kuruluşu olan The Organisation for Joint Armament Cooperation (OCCAR)'a teslim etti.

Gemiyi Fransız Donanması adına Akdeniz'deki Toulon Limanı'ndan teslim alan OCCAR, Fransız ve İtalyan donanmaları için FREMM programını yönetiyor.

Deniz aşırı bölgelerinin ve bölümlerinin de dâhil olduğu dünyanın en geniş münhasır ekonomik bölgesini (MEB) daha iyi korumak adına fırkateyn filosunu yenileme çalışması yapan Fransız Donanması, 2030 yılına kadar filosuna 15 adet ön cephe fırkateyni eklemeyi de planlıyor.

Planlama dâhilinde belirlenen sürede teslim edilen Alsace, uçak gemisi görev grubunda görevli olacak ve Charles de Gaulle veya Mistral Sınıfı amfibi hücum gemilerinin çevresinde uçaksavar savunmasında yer alacak.

FREMM çerçevesinde inşa edilen ilk 6 gemi (Aquitaine, Provence, Languedoc, Auvergne, Bretagne ve Normandie) 2012 ile 2019 yılları arasında teslim edilmişti. Denizaltı karşıtı savaş

için tasarlanan gemilerin bütün özelliklerine sahip olacak Alsace ve sekizinci fırkateyn Lorraine, ayrıca geliştirilmiş uçaksavar yeteneklerine de sahip olacak. İki gemide bunlara ek olarak gelişmiş bir savaş sistemine, optimize edilmiş bir direğe ve daha geniş menzilli radara da sahip olacak ve fazladan 10 kişilik mürettebat kapasitesi bulunacak.

Alsace kardeş gemileri gibi dikey olarak fırlatılan 32 adet Aster 15 ve Aster 30 füzeleriyle donatılan fırkateyn; 8 Exocet MM40 Block, 3 gemi karşıtı füze, 19 MU90 torpido, bir adet 76 mm ana deniz topu, dört adet 12,7 mm makineli tüfek, iki Narwhal 20 mm uzaktan çalıştırılan silah ve bir NH90 Caiman deniz savaş helikopteri barındıracak.

İlk 6 geminin aksine Alsace'de yeni bir radar, bir elektro-optik yangın kontrol sistemi artan radar, iletişim yetenekleri ve Naval Group'un SETIS Savaş Yönetim Sistemi, özel hava savunma fonksiyonları mevcut.

Maksimum hızı 27 knot olan, 15 knot sabit hızda 6 bin deniz mili menzilli bulunan FREMM fırkateyni, 6 bin ton ağırlığa, 142 metre uzunluğa ve 20 metre genişliğe sahip.

## WSCDR sürecini 12 uzman yürüttü

İngiltere merkezli savunma şirketi Babcock Type, 31 fırkateyn için gerekli tüm kritik gemi tasarım incelemelerinin (WSCDR) tamamlandığını açıkladı. Geminin tasarımını 12 uzman inceledi ve mühendislik ekibini sorguladı. Süreç, Birleşik Krallık Savunma Bakanlığı'na sağlanan giridlerle ilerledi. On günden fazla sürdüğü belirtilen WSCDR süreci, geminin sistem ve ekipmanlarının olgunlaşma düzeyini değerlendirmek için tasarlanmış birkaç özel incelemeyi içeriyordu.

Babcock, geminin üretime geçiş süreci ve 3D CAD modelinin olgunlaşma aşamasında WSCDR'nin tamamlanmasının uygunluk, olgunluk ve mühendislik riskleri aşamalarının ortaya konmasında oldukça önemli olduğunu belirtti.

Şirket, Type 31'nin ön tasarım incelemesini 30 Haziran 2020'de tamamlarken, Rosyth Tersane-

si'nde geminin üretimi için gerekli olan gemi kızakları ve zemin desteklerinin inşa çalışmalarına ise devam ediyor.

WSCDR'nin tamamlanması, çeliğin kesilmesi ve montajın bu yıl içerisinde gerçekleştirilmesi için gerekli üretim çizimlerinin oluşturulmasına yönelik 3D CAD modelinin tam olarak geliştirilmesine olanak sağlıyor.

Beş adet Type 31 fırkateyninin inşasında kullanılacak olan yeni bir montaj salonunun inşası da bu yazın sonuna doğru tamamlanacak.

Babcock, program için gerekli tedarikin yüzde 80'lik kısmının sözleşmelerini onayladı. İlk önemli ekipman teslimatları bu yılın sonunda yapılacak.

Şirket, projenin Birleşik Krallık'ta yaklaşık bin 250 kişiye istihdam sağlayacağını öngörüyor.

# ENGINEERING THE NEXT



NAVAL  
ENGINEERING



AUTONOMOUS SYSTEMS  
CYBER SECURITY &  
INFORMATICS



SATELLITE &  
AEROSPACE



COMMAND &  
CONTROL



CONSULTANCY

in     / @STMDefence [www.stm.com.tr](http://www.stm.com.tr)





# Hizmet Kalitemizle Fark Yaratıyoruz

**200** 'DEN FAZLA  
UZMAN

**100** 'DEN FAZLA  
ÜLKE

**7,000** 'DEN FAZLA  
GEMİ

**66** YILLIK  
TECRÜBE

**1,000** 'DEN FAZLA  
LİMAN

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



**TOTAL**

Committed to Better Energy

# 'Rekabetçi politikamız ile sektöre yeni bir soluk getireceğiz'

Doğuş Grubu'nun denizcilik sektöründe satış sonrası hizmetler ve yedek parça alanında faaliyet gösterecek yeni markası Doğuş Marine Services hizmete başladı. Şirket yat bakım ve satış sonrası hizmetler sektörüne kurumsal bir yapı kazandırmayı amaçlıyor.

Göcek Marina'da yer alan merkezinde faaliyete başlayan şirket, yat ve yelkenliler için servis ve bakım hizmeti vermenin yanı sıra ikinci el satışı, sigorta ve acil yardım hizmeti de sunuyor.

Açılışa ilişkin konuşan Doğuş Marine Services Genel Müdürü Anıl Gürsoy, "Doğuş Otomotiv satış sonrası hizmetler tarafında 25 yılı aşan tecrübeye sahip. Bugüne kadar otomotiv endüstrisinde uluslararası anlamda kabul görmüş birçok organizasyonda, uygulama ve hizmetlerimizle başarılar kazandık. Şimdi kurum kültürümüzü, değerlerimizi ve disiplinimizi farklı bir alana entegre ediyoruz. Türkiye'deki yatçılık sektörüne, uzman ekibimiz ve

kadromuzla hizmet vereceğiz. Hem denizcilik sektöründen çok değerli arkadaşları hem de Doğuş Otomotiv çatısı altından çalışan deneyimli, yetkin teknisyen ve beyaz yaka arkadaşları kadromuza dâhil ettik," dedi.

Yatınm kararının öncelikle, sektörün ihtiyacını karşılamaktan doğduğunu söyleyen Gürsoy, "Bu alanda ciddi eksiklikler vardı. Kurumsal muhatap bulma konusu sıkıntı yaratıyordu. Amacımız öncelikle, sektöre kurumsallığı getirmek, hizmet kalitesinde bir standart oluşturup, pazarda öncü rol oynamak. Beklentilerinin ötesinde bir hizmet anlayışıyla tekne sahiplerinin, özel veya kuruluş fark etmeksizin, deniz keyfini kesintisiz yaşamalarını sağlayacağız. Bunlarla beraber çok yakında dünya markalarının temsilciliği ile iş hacmimizi daha da genişletmeyi ve büyüme potansiyeli yüksek olan bu sektörde kuralları belirleyen kalıcı bir oyuncu olmayı hedefliyoruz," şeklinde konuştu.

## Salgın sektörde talebi artırdı

Pandemiyle birlikte özellikle sağlığın önemini tekrar hatırladığımız ve alışkanlıkların da paralel bir değişim gösterdiğini söyleyen Anıl Gürsoy, "Yat sektörü de bu değişimin yaşandığı alanlardan biri. İnsanlar, biraz daha izole bir tatil, daha güvenli bir uzaklaşma için, seçeneklerini tekrar değerlendirmeye başladı. Bu da beraberinde sektörün talep büyüklüğünde bir artış getirdi. Türkiye'de yaklaşık 25 bin yat ve tekne denizlerde. Bu sayı her geçen gün de artıyor. Ana merkezimiz yat turizminin en yoğun noktası olan Göcek'te yer alıyor. Yat turizminin rotasının yüzde 70'i bu bölgede gerçekleşiyor. Her yıl yaklaşık 11 bin yabancı bayraklı yat ve tekne ise ülkemizi ziyaret ediyor, hedefimiz bu yatılara da hizmet verebilmek. Rekabetçi fiyat politikası ve teknolojik altyapımızla sektöre yeni bir soluk getireceğiz," dedi.



Doğuş Marine Services, tüm motor yatlar ve yelkenli tekneler için periyodik bakım, tüm onarım, yat boyama, mekanik/elektrik/elektronik bakım onarım, refit, yedek parça, aksesuar satış ve

ikinci el tekne alım satım işlemlerini gerçekleştirecek. Tüm faaliyetlerin yanı sıra denizde karşılaşılabilecek arıza ve sorunları gidermek için de 7 gün 24 saat deniz asistans hizmeti verecek.

## Üçüncü kez en iyi oldu



Setur Marinaları, dünyanın önde gelen insan kaynakları ve yönetim danışmanlığı şirketi Kincentric'in imza attığı Türkiye'nin en geniş katılımlı işyeri araştırmasına göre üçüncü kez "Türkiye'nin En İyi İş Yeri" ödülüne layık görüldü.

Kincentric'in gerçekleştirdiği 2020 yılı ve 2021 ilk dönemini kapsayan "Kincentric Best Employers" araştırması sonucunda Setur Marinaları 2020 yılında "Türkiye'nin En İyi İş Yerleri" listesinde yer aldı. Türkiye'de marınacılık gelişimini ve denizciliği destekleyen Setur Marinaları, böylece üç yıl üst üste "Türkiye'nin En İyi İş Yeri" ödülünü almış oldu.

2020 yılında Kincentric Türkiye'nin veri tabanında bulunan 40 farklı sektör ve yaklaşık 350 şirket arasından yaklaşık 200 şirket değerlendirildi ve toplam

da 24 şirket En İyi İşyeri unvanını aldı. Bu listede Setur Marinaları'nın da dahil olduğu 20 Koç Holding şirketi "Türkiye'nin En İyi İş Yeri" olmaya hak kazandı. Türkiye'nin en geniş katılımlı işyeri araştırması olan "Kincentric Best Employers Araştırması" verileri, şirketlerin kendi bünyesindeki çalışanların görüşleri baz alınarak analiz ediliyor. Araştırma sonuçları "Çalışan Bağlılığı" ile birlikte "Çeviklik", "Bağlı Kılan Liderlik" ve "Yetenek Odağı" olmak üzere dört farklı kategoride değerlendiriliyor.

Dünya'da 20 yıldır yürütülen ve sadece son 5 yılda 4 binin üzerinde farklı şirketin dâhil olduğu Best Employers (En İyi İş Yerleri) Programı 78 farklı pazarda uygulanıyor. En iyiler 15 milyon çalışana ulaşılarak çalışanların görüşleri doğrultusunda belirleniyor.



## Bureau Veritas your reliable partner for ships classification and certification

For further details please contact us:

### Bureau Veritas

Bureau Veritas Deniz ve Gemi Sınıflandırma Hizmetleri Ltd. Şti.  
Esas Maltepe Ofispark  
Altayçeşme Mah.  
Çamlı Sok. No: 21 Kat: 8 34843-Maltepe / İSTANBUL  
Tel: +90 216 518 40 50  
Fax: +90 216 518 39 05

Visit us at: [www.bureauveritas.com.tr](http://www.bureauveritas.com.tr)



**BUREAU  
VERITAS**

**Move Forward with Confidence**

# MSC 13 yeni gemi siparişi verdi

Meltem Süloğlu

snp@pelikan.com.tr

Kuru yük gemilerin fiyatları yüksek seviyelerini koruyor ancak biz fiyatların daha da yükselmesini bekliyoruz. Ultramax M/V "VIALLI" (63,493 dwt, Chengxi SB, 2015 inşa) 21 milyon dolara satıldı. Aralık ayındaki marketle karşılaştığımızda oldukça benzer "SBI Orion" (63,328 dwt, Chengxi, 2015 inşa) 16,1 milyon dolara satılmıştı. Modern Kamsarmax ve Ultramax tonajı için hâlâ çok sayıda alıcı var ve geçtiğimiz hafta 25 milyon dolara satılan "NORD STELLAR" gemisi aralık ayında 20 milyon dolara satılmıştı. Geçtiğimiz ay satılan "SNOWY" (63,516 dwt, Zhejiang Zengzhou, 2015 inşa) ve "EMPEROR" (63,411 dwt, Zhejiang Zengzhou, 2015 inşa) gemilerinin her biri 19,2 milyon dolara satıldı. Tanker satışları çok hızlandı. Yakında tanker fiyatlarının da hızla artmasını bekliyoruz. M/T "FOLEGANDROS I" (299,984 dwt, Universal SB-Japonya, 2004 inşa) 28,5 milyon dolara satıldı. Konteyner marketinde de satışlar tüm hızıyla devam ediyor. M/V "ADONIS +" CMA CGM MAGDALENA (115,39 dwt, Daewoo Mangalia-Romanya, 2015+2016 inşa, 9,162 TEU) birlikte 195 milyon dolara MSC şirketine satıldı.

BDI 403 puanlık bir artışla 2,385 seviyelerinden 2,788 seviyelerine yükselirken, cape günlük kira oranları ise 6,242'lik bir artışla 34,762 dolar/gün seviyelerine yükseldi.

## Kuru yükler

Newcastlemax: "MG COURAGE" (206,254 dwt, Imabari, 2007 inşa) 14,65 milyon dolara Golden Union şirketine satıldı.

Capesize: "LINDA DREAM" (180,180 dwt, Imabari, 2007 inşa) 20,75 milyon dolara Çinli alıcıya satıldı. "KING ORE" (176,818 dwt, Namura, 2010 inşa) 20,3 milyon dolara gitti. "SHRAVAN" (106,438 dwt, STX Dalian, 2012 inşa) ve kardeş gemileri "ARUN", "ASHOK", "ISHWARI", "KAMLESH" ve "KISHORE" birlikte 81 milyon dolara satıldı. "EIBHLIN" (182,307 dwt, Universal Japan, 2011 inşa) BWTS ve scrubber donanımlı gemi 30,5 milyon dolara alıcı buldu.

Post Panamax: "NANAUMI" (93,549 dwt, Namura, 2008

inşa, 38 m en) 25,2 milyon dolara Globus Maritime şirketine satıldı. "JIN RUI FENG" (93,755 dwt, Shanhaiguan, 2012 inşa, 38 m en) 18 milyon dolara Çinli alıcıya gitti. "JIN HUA FENG" (93,738 dwt, Shanhaiguan Shipbuilding, 2013 inşa) 14,3 milyon dolara satıldı. "BOTTIGLIERI CHALLENGER" (93,353 dwt, Jiangsu Newyangzi, 2010 inşa) BWTS donanımlı gemi 15,2 milyon dolara satıldı.

Kamsarmax: "SDTR BELLA" (84,800 dwt, Shanhaiguan Shipbuilding, 2021 inşa) 30 milyon dolara YaSa Shipping şirketine, "SBI ZUMBA" (81,183 dwt, Hudong-Zhonghua, 2016 inşa) 25,5 milyon dolara Globus Maritime şirketine satıldı. "RANHI" (81,048 dwt, Jiangsu Jinling, 2015 inşa) 23,5 milyon dolara gitti. "YARRAWONGA" (82,624 dwt, Tsuneishi Fukuyama, 2008 inşa) BWTS donanımlı gemi 17 milyon dolara Vita Management şirketine satıldı. "BW CANOLA" (81,344 dwt, Oshima, 2014 inşa) gemisinin 24 milyon dolara satıldığı rapor edildi. "WANISA" (79,401 dwt, Jiangsu Eastern, 2012 inşa) 15,65 milyon dolara Çinli alıcıya satıldı.

Panamax: "XI JIANG YUE" (74,940 dwt, Sasebo, 2011 inşa) 18,5 milyon dolara Yunan alıcıya satıldı. "DANAE" (75,106 dwt, Samho, 2001 inşa) 9,25 milyon dolara, "CEMTEX VENTURE" (73,594 dwt, Jiangnan, 2006 inşa) 12,8 milyon dolara satıldı.

Ultramax: "GH NORTHERN DANCER" (63,025 dwt, New Times, 2017 inşa) 21,75 milyon dolara satıldı. "SERENAR" (63,997 dwt, Yangfan, 2016 inşa) special survey ve dry dock tarihi Temmuz ayında dolacak olan gemi 20,5 milyon dolara satıldı. "SAGE AMAZON" (63,227 dwt, Yangzhou Dayang, 2012 inşa) 17,4 milyon dolara satıldı.

Supramax: "ARCHAGELOS GABRIEL" (57,000 dwt, Xiamen, 2011 inşa) 13,25 milyon dolara satılırken, "LOCH SHUNA" (55,905 dwt, Mitsui, 2014 inşa) 16 milyon dolara satıldı. "HUA RONG 5" (52,713 dwt, Zhejiang Donghong, 2012 inşa) 11,3 milyon dolara açık artırmada satıldı. "TOMINI ABILITY" (56,971 dwt, Zhejiang Zhenghe, 2010 inşa) 12,5 milyon dolara Çinli alıcıya satıldı.

Woodchip carrier: "SWEET

BRIER" (49,507 dwt, Tsuneishi, Fukuyama, 2008 inşa) gemisinin 10,1 milyon dolara Endonezyalı alıcıya satıldığı bildirildi.

Handysize: "NEW FRONTIER" (35,013 dwt, Shikoku, 2011 inşa) 14 milyon dolara satıldı. "ALAM SINAR" (36,320 dwt, Shikoku Dockyard, 2014 inşa) 14,9 milyon dolara satıldı. "PACIFIC 06" (2010 inşa) ve kardeş gemisi "PACIFIC 05" (2009 inşa) (33,671 dwt, Samjin China) birlikte 18 milyon dolara satıldı. "VOGE MIA" (36,866 dwt, Hyundai Mipo, 2011 inşa) 14,5 milyon dolara satıldı. "KOHINOOR" (32,309 dwt, Kanda, 2010 inşa) 10,95 milyon dolara satıldı.

## Tankerler

VLCC: "SANTA MARINA" (299,984 dwt, Universal, 2004 inşa) 29 milyon dolara satıldı. "DHT CONDOR" (320,050 dwt, Daewoo, 2004 inşa) ve kardeş gemileri "DHT LAKE" ve "DHT RAVEN" (2004 inşa) her biri 28,5 milyon dolara satıldı. "FOLEGANDROS I" (299,984 dwt, Universal, 2004 inşa) 28,25 milyon dolara satıldı. "TOBA" (310,389 dwt, Imabari, 2004 inşa) 25,75 milyon dolara satıldı. "NAVARIN" (307,284 dwt, Dalian, 2007 inşa) ve 3 tane kardeş gemisi "NUCLEUS" (2007 inşa), "NEPTUN" (2007 inşa) ve "NAUTILUS" (2006 inşa) birlikte 120 milyon dolara satıldı. "NEW CREATION" (297,259 dwt, Dalian, 2009 inşa) 37,5 milyon dolara satıldı. "MARAN CARINA" (306,314 dwt, Daewoo, 2003 inşa) 24 milyon dolara Çinli alıcıya satıldı.

Suezmax: "SUPREME" (164,551 dwt, Hyundai H.I., 2002 inşa) 15,25 milyon dolara Sea Pioneer şirketine satıldı. "A MELODY" ve "A SYMPHONY" (149,995 dwt, Sasebo, 2001 inşa) her biri 14,75 milyon dolara satılırken, "NEW TRUST" (157,327 dwt, Daewoo, 1999 inşa) gemisi de 13 milyon dolara satıldı.

LR2: "MAERSK SANDRA" (114,717 dwt, 2021 inşa) ve kardeş gemileri "MAERSK SARA", "MAERSK SCARLETT", "MAERSK SELMA", "MAERSK SILVIA" ve "MAERSK STELLA" 3 tanesi scrubber donanımlı gemilerin her biri 53 milyon dolara, scrubber donanımlı olmayan gemilerin her biri ise 51 milyon dolara satıldı. "NISSOS CHRISTIANA" (114,264 dwt, Hyundai H.I., 2015 inşa) ve kardeş gemileri "NISSOS HERACLEA" (2015 inşa) ve "NISSOS SCHINOUSA" (2015 inşa) her biri 40 milyon dolara satıldı. "OCEAN VOYAGER" (108,929 dwt, SWS, 2009 inşa) 17,2 milyon dolara, kardeş gemisi "OCEAN TIARA" (108,940 dwt, SWS, 2007 inşa) ise 13 milyon dolara satıldı. "LR2 POSEIDON" (115,723 dwt, Sasebo, 2009 inşa) kardeş gemileri "LR2 PIONEER" (2008 inşa) ve "LR2 POLARIS" (2002 inşa) bir bütün olarak 63 milyon dolara satıldı.

Aframax: "UMLMA" (106,005 dwt, Hyundai Samho, 2006 inşa) 15 milyon dolara satıldı. "CAPRICORN VOYAGER" (104,611 dwt, Samsung, 2007 inşa) 16,5 milyon dolara Yunan alıcıya satıldı. Coral Shipping "STAVANGER BLISS" (105,400 dwt, Sumitomo, 2008 inşa) gemisine 19,5 milyon dolar ödedi. "STAVANGER BLOSSOM" (105,641 dwt, Sumitomo, 2007 inşa) 17,7 milyon dolara, "MAKRONISSOS" (106,106 dwt, Hyundai H.I., 2002 inşa) gemisi de 10,5 milyon dolara satıldı.

LR1: "NORD LARKSPUR" (74,198 dwt, Sungdong, 2017 inşa, 32,24 m en) 30 milyon dolara satıldı. "ANALIPSI LADY" (71,818 dwt, STX, 2005 inşa) 11,75 milyon dolara satıldı. "SCF PRUDENCIA" (74,565 dwt, Hyundai Mipo, 2012 inşa) ve kardeş gemisi "SCF PLYMOUTH" birlikte 39,5 milyon dolara satıldı.

MR: "DL COSMOS" ve "DL ROSE" (49,995 dwt, SPP, 2007 inşa) her biri 11 milyon dolara satıldı. "PACIFIC BERYL" (47,377 dwt, Onomichi, 2010 inşa) gemisinin 15,75 milyon dolara satıldığı rapor edildi. "NORD VALIANT" (49,737 dwt, Hyundai-Vinashin, 2016 inşa) 26,5 milyon dolara, "ATLANTIC EAGLE" (47,128 dwt, Hyundai Mipo, 2007 inşa) 10,8 milyon dolara satıldı. "STAR OSPREY" (51,213 dwt, STX Korea, 2007 inşa) 12,25 milyon dolara alıcı buldu. "AS ORELIA" (19,971 dwt, Usuki, 2008 inşa) ve kardeş gemileri "OCTADEN", "AS OLIVIA" ve "AS OMARIA" (2007 inşa) birlikte 41 milyon dolara satıldı.

Gaz

VLGC: "BW EMPRESS" (78,000 cbm, Mitsubishi, 2005

inşa) Bashundara Oil, Bangladesh şirketine satıldı. Satış fiyatı henüz bildirilmedi.

## Tweendecker

"THOR THUNDER" (14,451dwt, Higaki, 2007 inşa) 5,2 milyon dolara satıldı.

## Konteynerler

"ALEXANDER BAY" (4,353 TEU, 50,760 dwt, Samsung, 2003 inşa, 32,25m en) 28 milyon dolara ve kardeş gemisi "FLORIDA BAY" 27 milyon dolara satıldı. "TEJAS" (4,250 TEU, 50,134 dwt, Jiangsu Newyangzi, 2011 inşa, 32.25m en) 27 milyon dolara ve "MATTINA" (4,363 TEU, 53,644 dwt, Hyundai Mipo 2007 inşa, 32,2m en) 23 milyon dolara satıldı. "CONSTANTINOS P" (4,249 TEU, 49,835 dwt, Jiangsu Newyangzi, 2011 inşa) 25 milyon dolara satıldı.

"SEABOXER III" (1,740 TEU, 23,965 dwt, Guangzhou Wenchong, 2020 inşa) 15 milyon dolara satıldı. "HANSA NEUBURG" (1,740 TEU, 23,295 dwt, Guangzhou Wenchong, 2010 inşa) gemisinin 11,75 milyon dolara satıldığı bildirildi.

## Yeni inşalar

VLCC: Euronav, Hyundai Samho Tersanesi'ne 2+1 opsiyonlu 300,000 dwt gemi siparişi verdi. 2022 yılının 4'üncü çeyreğinde teslim edilecek olan gemilerin her birinin kontrat fiyatı 92,9 milyon dolar.

Suezmax: Euronav, Daehan Tersanesi'ne 2 adet Suezmax tanker siparişi verdi. 2023 yılının 2'nci çeyreğinde teslim edilecek olan gemilerin her birinin kontrat fiyatı 62 milyon dolar. Sonangol, Hyundai Samho Tersanesi'ne 2 adet 158,000 dwt gemi siparişi verdi. Gemilerin her birinin kontrat fiyatı 68 milyon dolar.

Konteynerler: MSC, Dalian Shipbuilding Tersanesi'ne 7 adet, GSI Tersanesi'ne 6 adet olmak üzere toplam 13 tane 16,000 TEU gemi siparişi verdi. 2023 ve 2024 yıllarında teslim edilecek olan gemilerin her birinin kontrat fiyatı 125 milyon dolar. Sea Consortium, Zhoushan Changhong Tersanesi'ne 3+2 opsiyonlu 3,100 TEU gemi siparişi verdi. 2022 yılında teslim edilecek olan gemileri kontrat fiyatı yaklaşık 33-34 milyon dolar.





Edvard Munch

**Doğa, iklim değişikliğinin bildiğimiz hayatı bitireceğini her fırsatta gösteriyor. Covid-19 salgını bile onu yavaşlatmadı. Peki, zaman giderek daha hızlı tükenirken gezegenimizdeki hayatı kim kurtaracak?**

**Yüce Yöney**  
İSTANBUL

"2020 şimdiye kadar kayıtlara geçen en sıcak üç yıldan biriydi" diye geçti haberi ajanslar.

Haberin kaynağı Dünya Meteoroloji Örgütü (WMO) idi. Geçen yıl görülen kasırga, sıcak hava dalgaları, sel ve orman yangınları gibi aşırı hava olaylarının dünya genelinde şimdiye kadar kaydedilen en yüksek seviyelere ulaştığını duyuyordunuz.

WMO'nun hazırladığı 2020 Küresel İklim Raporu'na göre, 2015-2021 arası en sıcak yıllar olarak kayda geçti. Anlaşılan, son bir buçuk yılın en belirleyici unsuru olan yeni tip korona virüs salgını bile ekonomiyi yavaşlatmış ancak iklim değişikliğini yavaşlatamamıştı. Etkileri olanca hızıyla görülme-ye devam ediyordu.

Mesela, Kuzey Kutbu ve Kuzey Sibirya'da uzun vadeli ortalamadan üç derece daha fazla ısınma yaşanmış, sıcaklık farkı bazı yerlerde altı dereceye kadar çıkmıştı. Mesela, aşırı sıcak hava dalgaları, şiddetli kuraklıklar ve orman yangınları milyarlarca dolarlık zarar vermişti. Mesela, 2020'nin ilk altı ayında, büyük ölçüde hidrometeorolojik tehlikeler ve afetler yüzünden yaklaşık 9,8 milyon kişi yerinden olmuştu.

Avrupa Birliği'ne bağlı Copernicus İklim Değişikliği Servisi de bu yılın başında, 2020'nin rekor kırılan 2016'daki kadar sıcak geçtiğini teyit etmişti. Salgın nedeniyle getirilen kısıtlamalardan kaynaklanan emisyonlardaki yüzde 7 düşüşe rağmen Dünya'nın geçtiğimiz yıl endüstri öncesi dönemden 1,25 derece daha sıcak olduğu vurgulanmıştı.

Türkiye özelinde ise evvelki ay, Meteoroloji Genel Müdürlüğü, arkamızda kalan kışta ortalama sıcaklığın 2,6 derece artarak 6,2 dereceye yükseldiğini açıklamıştı. Uzun süredir aralık-ocak-şubat ortalama sıcaklığı Türkiye'de 3,6 derece olarak ölçülüyordu. Ancak bu kışın, Türkiye'de 1971'den sonra yaşanan en sıcak üçüncü kış olduğu belirtildi.

#### **Kaygı çok, anlaşma tek**

İşte, Paris İklim Anlaşması tam da bu verilerin kalıcı olmasını engellemek için yapılmıştı. 197 ülkenin iklim krizini durdurmak amacıyla ortak hareket etmeleri gerektiğini kabul ettikleri bu uluslararası

anlaşma, şimdiye kadar 197 ülke tarafından imzalandıysa da 191'i onayladı. Onaylamayan altı ülkeden biri Türkiye. Diğerleri Eritre, Libya, Irak, İran, Yemen. Ne yazık ki Türkiye, Paris İklim Anlaşması'nı onaylamayan tek OECD ve G20 üyesi ve fakat en fazla sera gazı emisyonuna neden olan ülkeler arasında da yer alıyor, 16'ncı sırada. Anlaşma iklim krizinin önüne geçmek için küresel ortalama yüzey sıcaklığındaki artışı 2 derece ile sınırlandırmayı, mümkünse 1,5 derecenin altında tutmayı hedefliyor.

Aralarında TEMA Vakfı ve WWF-Türkiye'nin de bulunduğu ve Türkiye'ye anlaşmayı onaylaması çağrısı yapan birkaç sivil toplum kuruluşunun hazırladığı bilgi notuna göre, Paris İklim Anlaşması'nı onaylayan ülkelerin verdikleri taahhütler dünyayı bugüne kıyasla yaklaşık 2,6 derece daha sıcak bir gezegen yapacak. Oysa az önce de belirttiğimiz gibi, iklim değişikliğini kontrol altında tutabilmek için ortalama yüzey sıcaklığındaki artışın 1,5 dereceyle sınırlandırılması gerekiyor; en kötü ihtimalle 2 derecenin altında kalması sağlanmalı. Bu yüzden de ülkelerin taahhütlerini geliştirmesi, iyileştirmesi gerekiyor.

Hükümetlerarası İklim Değişikliği Paneli'ne göre, küresel ortalama sıcaklık artışının 2 dereceyi geçmesi halinde insan hayatını doğrudan etkileyecek yıkıcı sonuçlar ortaya çıkacak. Ortalama yüzey sıcaklığındaki artış 1,5'i bulduğunda yüzde 100 artması beklenen sel ris-

ki, 2°C'lik bir ısınmayla yüzde 170'e ulaşacak. Ayrıca şiddetli kuraklığa maruz kalan insan sayısı 1,5°C'lik artışta 350, 2°C'lik artışta 410 milyona çıkabilir. Her 0,5°C'lik artışın tarımda ürün verimliliğini daha fazla düşüreceği de vurgulanıyor.

#### **Soframızla sera gazının ilişkisi**

BM Genel Sekreteri Antonio Guterres WMO'nun raporuna dayanarak Paris İklim Anlaşması hedeflerinin karşılanması için "zamanın hızla tükendiğini" söylüyor, bir yandan da iklim değişikliğinin gıda güvenliğini de tehlikeye attığı konusunda uyarıyordu.

Dünya Doğayı Koruma Vakfı (WWF)'nin en son raporunda da insanların beslenme alışkanlıklarını değiştirmede süreci, Paris İklim Zirvesi hedeflerini tutturmanın mümkün olmadığını söylüyor.

İlk bakışta aklımıza uzak gelse de işin doğrusu, uzmanların görüşü ve WWF'nin verilerine göre, dünya genelinde üretilen ve küresel ısınmanın başlıca sebeplerinden olan sera gazının yüzde 21 ila yüzde 37'si beslenme alışkanlıklarımızla ilgili. Et tüketimini yanı sıra düşürerek sofralarda daha fazla sebze ve meyvelere yer vermek, beslenmeye bağlı sera gazı emisyonlarını ve doğal alanların tüketimini çok ciddi oranda azaltabilir.

Mevcut beslenme alışkanlıklarının halihazırdaki tarım alanlarının neredeyse tamamının gıda üretimine ayrılmasını zorunlu kıldığına dikkat çeken WWF'nin verilerine bakılırsa,

bu alanların yüzde 75'i sadece et, süt ve yumurta gibi hayvansal besinlerin üretimi için kullanılıyor. Oysa bu tarım alanlarında ilaçtan tekstile uzanan yelpazede kullanılan farklı bitkilerin yetiştirilmesi de mümkün.

Rapor ne kadar riskli bir noktada bulunduğumuzu gözler önüne seriyor. Dünyada yaşayan herkes için var olan ortalama tarım alanı günümüzde kişi başına 2 bin metrekare civarında ve tahminlere bakılırsa, dünya nüfusunun artışı ve iklimdeki değişiklikler nedeniyle 2050 yılında, 1,700 metrekareye düşmesi bekleniyor. Maalesef verimli tarım alanları sorunu ciddi ve acil politika değişiklikleri olmazsa yakın geleceğimizi dramatik bir biçimde derinden etkileyecek.

WWF'nin dikkati çeken bir uyarısı da soyaya dair. Hayvan yemlerine katılan soyanın tarımsal faaliyetler nedeniyle ortaya çıkan sera gazı emisyonlarının önde gelen nedeni olduğunun altını çiziyor WWF raporu. Soyanın çok büyük bir bölümü Brezilya'da üretiliyor ve bunun gerçekleşmesi için yağmur ormanları yok ediliyor.

Kolay gözüküyor ama birbirine sıkı sıkıya bağlı bunca sorunun çözümü mümkün ya da en azından ilk olarak ne yapılması gerektiğini biliyoruz: Paris İklim Anlaşması'nın hedeflerine ulaşmayı sağlayacak politikaları hayata geçirmek. Ancak devletlerin bu yola kendi kendilerine ve/veya zamanında girmeyeceklerini görmek zor değil. Onları bu yola biz yönlendirmeliyiz.

# Türkiye'nin genç gururu **Elif Işıl Karakaş**

Antalya'da üstün yetenekli ve dahi öğrencilerin gittiği BİLSEM'de özel eğitim görürken Teksas Eyaleti Senfoni Orkestrası'nın piyano yarışmasında birinci olan ve eğitimine burada devam eden 18 yaşındaki Elif Işıl Karakaş, üniversite eğitimi için dünyanın en iyi müzik okullarından biri olarak gösterilen Manhattan School of Music'e kabul edildi.

Dâhi ve üstün yetenekli çocuklara alanlarında özel eğitim verilen BİLSEM tarafından, henüz 4'üncü sınıf öğrencisiyken keşfedilen Elif Işıl, geçen yıla kadar yaklaşık 4 yıl BİLSEM'in müzik bölümünde piyano eğitimi aldı. Elif Işıl, 2017 yılında ABD'de düzenlenen Carmen Clavier Klasik Piyano Yarışması'nda 130 kişi arasında 6'ncı olmayı başardı. Aynı yıl Houston kentinde Teksas Eyaleti Senfoni Orkestrası'nın, Teksas Eyalet Piyano Yarışması'nda üç kategoride birinci olan Elif Işıl, Türkiye ve Antalya'nın gururu oldu.



Teksas Senfoni Orkestrası ile büyük bir konser veren ve ABD'de burslu eğitim hakkı da kazanan Elif Işıl, 2018 yılında üç kategoride düzenlenen Teksas Eyalet Piyano Yarışması'nda, 13 Ekim'de Katy Bölgesi birinciliği, 27 Ekim'de Houston Bölgesi birinciliği ve 4 Kasım'da düzen-

lenen Teksas Eyalet birinciliğini kazanmayı başardı. İkinci yılında da tüm kategorilerde birincilik kazanan Elif Işıl, bu yarışmayı iki yıl üst üste kazanmayı başaran ilk ve tek Türk oldu.

Müzik yeteneği, anaokulu öğretmeni tarafından yönlendirilen müzik eğitimi ise uzman-

ları tarafından keşfedilen Elif Işıl, 2010 yılında piyanoda yarışma zamanı konservatuvar eğitimine başladı ve Gökçe Göktepe'nin öğrencisi oldu. Uluslararası Genç Yetenekler Müzik Festivali, 23 Nisan Çocuk Şenlikleri, İstanbul Pera Piyano Festivali, Uluslararası Çocuk Zirvesi, 2'nci Geleneksel

Önder Altıntaş Piyano ve Dizeleri Günleri, Uluslararası Antalya Piyano Festivali, Akdeniz Üniversitesi 4'üncü Bilim ve Sanat Festivali Açılış Konseri gibi çok sayıda konserin yanı sıra Antalya Devlet Senfoni Orkestrası'nda da resitalerde yer aldı.

Elif Işıl Karakaş, Eylül 2012'de Bulgaristan'da Uluslararası Umutlar, Yetenekler, Ustalar Klasik Piyano Yarışması'nda ikincilik ödülü aldı. Mayıs 2015'te, Paris'te düzenlenen Skryabin Konservatuvarı tarafından düzenlenen 15'inci Uluslararası Piyano Yarışması'nda 3'üncülük ödülü aldı. 2016 Temmuz'da Indianapolis ABD'de Carmel Clavier Uluslararası Klasik Müzik Piyano Yarışması'nda başarıyla temsil etti. Ağustos 2017'de ABD'nin en büyük okul orkestrasına başvuran Karakaş, burada lise eğitimine başladı. Karakaş, 14 Ekim 2017'de, Okullararası Klasik Müzik Yarışması'nda 3'üncülük ödülü aldı.

## 21 bin fitte keşif dalışı



Araştırmacılar, dünyanın bilinen en derindeki gemi enkazına dalış gerçekleştirdi. Caladan Oceanic adlı bir sualtı araştırma şirketi, İkinci Dünya Savaşı sırasında Japonlarla yoğun bir savaşın ardından 25 Ekim 1944'te batan ABD Donanması muhribi olan USS Johnston'a ulaştı. Şimdiye kadar yapılmış en büyük savaş gemisi olan Japon İmparatorluk Donanma zırhlısı Yamato'dan ateş alan ve batan gemi, yaklaşık 115 metre uzunluğunda ve 12 metre genişliğinde. USS Johnston, tarihin en büyük deniz savaşı olan Leyte Körfezi Savaşı sırasında battı.

Enkaz ilk olarak 2019 yılında Filipinler Denizi'ndeki Samar Adası açıklarında keşfedildi. O sırada, uzaktan kumandalı bir sualtı aracı (ROV) enkazın parçalarını kaydetti, ancak en

derin kısımlarına ulaşamadı.

Araştırmacılara göre 21,000 fitten daha fazla bir derinlikte bulunan gemi enkazı şimdiye kadar kaydedilen en derindeki gemi. Yeni araştırma seferini finanse eden eski ABD Donanması komutanı olan Victor Vescovo, derin sualtı aracını (DSV) sekiz saatlik iki dalış sonrasında enkaza indirdi. Yapılan açıklamaya göre bu mesafe, enkaz keşfetmek için gidilen en derin mesafe.

Batığın elde edilen görüntülerine göre "557" gövde numarası, pruvanın her iki yanında da görülüyor; top kuleleri, ikiz torpido rafları ve birçok silah yuvası da hâlâ yerinde. Batıkta herhangi bir insan kalıntısı veya kıyafet bulunamadı.

Stephenson batık ile ilgili, "Enkazın boyutunu ve yoğun savaş sırasında verilen ağır

hasarı yüzeyinde görebiliyorduk. Gemi şimdiye kadar yapılmış en büyük savaş gemisi olan Japon İmparatorluk Donanma zırhlısı Yamato'dan ateş aldı ve karşılık verdi," dedi.

Dalış ekibi keşif sonunda "okyanustaki savaş alanına" bir çelenk koydu.

Leyte Körfezi Savaşı'nda batan diğer üç gemi henüz bulunamadı.

Araştırma şirketinin yaptığı açıklamaya göre; sonar verileri, görüntüler ve saha notları kamuoyuna sunulmayacak, ancak uygun gördükleri şekilde dağıtılması için ABD Donanması'na verilecek.

Dünyanın dört bir yanındaki aşırı derin noktalarda DSV'nin pilotluğunu yapan Vescovo, 2019'da gezegenin beş okyanusunun tamamında en derin noktaya ulaşan ilk kişi olmuştu.

## Akdeniz Foku koruma altında



Operasyonlarının biyoçeşitlilik üzerindeki etkilerini düzenli olarak değerlendiren Aksa Enerji, bu defa Akdeniz Foklarının korunması için bir proje başlattı.

Şirket, nesli tükenme tehlikesi altında olan ve ilkbahar aylarıyla birlikte KKTC sahillerindeki bazı mağaralara da uğradığı bilinen Akdeniz Foklarının bu bölgedeki üreme, barınma ve gezinme alanlarını tespit ederek haritalandıracak. Projenin sonucunda ise belirlenen alanların korunması için başta KKTC Tarım ve Doğal Kaynaklar Bakanlığı, Hayvancılık Dairesi, Su Ürünleri Şubesi ile KKTC Turizm ve Çevre Bakanlığı Çevre Koruma Dairesi olmak üzere tüm ilgili birimlerle raporunu paylaşacak.

Yaban hayatının korunması için 2015 yılından bu yana farklı projeler de gerçekleştiren Aksa Enerji, 2015 yılında dağ ceylanlarının korunması için köy okullarından seçilen öğrencilerle Hatay'da gözlem etkinliği gerçekleştirmişti. Şirket, 2016 ve 2017 yıllarında yine Hatay'da çizgili sırtlanların (hyaena hyaena) yaşam alanlarını inceleyen bir çalışmaya imza attı. 2018 yılında

ise biyolojik çeşitlilik açısından sembol tür olan kıvrık geyiklerin (Cervus elaphus) Yedigöller Milli Parkı civarında varlığı ve ekolojisinin belirlenmesi amacıyla bir proje gerçekleştiren Aksa Enerji'nin bu çalışmalarını neticesinde; kıvrık geyik türünün popülasyon büyüklüğü, yoğunluğu, dağılımı, habitatu, beslenme ve besin kaynakları, sosyal davranışı, insanlarla olan ilişkileri, tür üzerindeki tehdit unsurları tespit edilerek türün bu unsurlar doğrultusunda korunması için önlemler alındı.

2019 yılında, Bolu'da, Türkiye'de yaşayan en büyük yırtıcı ve tek ayı türü olan Boz Ayı'nın (Ursus arctos) korunmasına yönelik çalışmalar gerçekleştirildi. Şirket, son olarak 2020 yılında yine Bolu'da, Vaşak (Lynx lynx) varlığının ortaya çıkarılması, türü tehdit eden etmenlerin belirlenmesi ve koruma önerilerinin oluşturulması adına bir proje daha gerçekleştirmişti.

Bu yıl gerçekleştirilecek Akdeniz Foklarının yaşam alanlarının korunmasının hedeflendiği proje kapsamında neslin devamı için aksiyonlar alınacak.

# Günümüzde ve yakın gelecekte robotlar

Dördüncü Sanayi Devrimi'nin sağladığı atılımla robot kullanımı hemen her alanda büyük bir hızla yaygınlaşıyor. Robotik; sağlık-tan ulaşım, enerjiden savunmaya dünyada ve Türkiye'de tüm sektörlerde yepyeni bir çağın kapılarını aralıyor. Doğal olarak tüm bu gelişmeler hem günümüzdeki hem de gelecekteki olası etkileriyle üretimden gündelik hayata her alanı derinlemesine etkiliyor.

## Robotlar ve endüstriler

Türkiye'nin teknoloji odaklı ilk düşünce merkezi STM ThinkTech'in yeni Outlook raporu, sensör fiyatlarının düşmesi, açık kaynaklı yazılımlar, hızlı prototip geliştirme becerisi ve farklı teknolojilerin bir araya gelmesiyle özellikle son birkaç yılda hızla ilerleyen robotik çalışmalarının geçmişine, bugününe ve geleceğine ışık tutuyor.

STM ThinkTech sitesinde yayımlanan "Günümüzde ve Yakın Gelecekte Robotlar" başlıklı rapor, robotik alanında dünyadaki ve Türkiye'deki gelişmelere akademisyen, düşünür, yazar ve uzmanların görüşleri ışığında göz atıyor. Konunun önde gelen uzmanlarının eserleri incelenerek hazırlanan rapor dokuz bölümden oluşuyor.

"Robotlar ve Endüstriler" başlıklı ilk bölümde günümüzde üretilen insansı robotlar, sanayi robotları, hizmet robotları, toplu programlanan sürü robotlar, insansız hava araçları ve mikroskobik nano

robotlar gibi robot türleri ele alınarak, robotik çalışmalarını özellikle son yıllarda hızlandıran başlıca gelişmeler değerlendiriliyor. İşbirlikçi robotlar, cobot'lar ve uzaktan kumanda edilen robotlar gibi farklı robot çeşitlerinin dünyayı nasıl dönüştürdükleri incelenirken, bu değişimlerin sosyal ve ekonomik yönlerine dikkat çekiliyor.

## Uzun vadeli perspektif mükemmel görünüyor

"Günümüz Dünyasında Robotlar" başlıklı ikinci bölümde ise Uluslararası Robotik Federasyonu'nun "World Robotics 2020" raporuna göre 2014'ten bu yana yıllık yüzde 13 büyüme oranına ulaşan robot pazarının genel durumu bölge bölge inceleniyor. Sanayi robotları ve hizmet robotları olmak üzere iki başlıkta robotik pazardaki mevcut görünüm, büyüme oranları ve pazarın geleceğine dair projeksiyonlar ülke ve sektör bazında ele alınıyor.

Raporun bu bölümünde aşağıdaki sorular da yanıt buluyor:

- Çeşitli ülkelerde robot işçilerinin imalat sanayindeki yoğunluğu nedir?
- Pandemi robotik dünyasına neler getirdi?
- İnsan-robot işbirliğinde dünya genelindeki trendler nelerdir?

## Günümüzde robotların kullanım alanları ve şekilleri

"Günümüzde Robotların Kulla-

nım Alanları ve Şekilleri" başlıklı üçüncü bölüm ise çevresindeki dünya ile fiziksel etkileşim kurabilen, bir dizi karmaşık görevi otonom ya da yarı otonom bir şekilde yerine getirebilen, programlanabilen bir makine olarak tarif edilen robotların daha şimdiden yürüttükleri -bazıları tehlikeli- birçok göreve örnekler veriyor. Robotların imalat, hizmet, tarım, ticaret, lojistik ve ulaşım sektörlerindeki kullanım alanlarının detaylıca ele alındığı bu bölümde, özellikle sağlık alanında robotiğin geldiği oyun değiştirici seviye analiz ediliyor. Uzaktan tedavi, pandemiyle beraber önemi oldukça artan dezenfeksiyon, ameliyatlara ve kanser başta olmak üzere çeşitli hastalıkların teşhisinde kullanılan robotların sağlık sektöründe yarattığı devrim gözler önüne seriliyor.

## Pandemide robotlar

2020'ye damgasını vuran Covid-19 pandemisine karşı robotların nasıl kullanıldığının ele alındığı dördüncü bölüm ise dünya genelinde küresel salgınla mücadelede robotiğin üstlendiği rollerin nasıl genişlediğine dair çarpıcı örnekler sunuyor. Sağlık çalışanlarının uzaktan kan ve sürüntü örneği almasına yardımcı olan, hastanelerde hastalara yemek ve ilaç taşıyan, hastaların artışıyla ortaya çıkan ekstra işleri üstlenen, ilaç ve sağlık malzemesi taşıyan ve ilaçlama yapan robotlar gibi örnekler



incelenirken, pandemi deneyimi ışığında gelecekteki robot kullanımına dair bir ufuk turu da yapılıyor.

## Askeri robotlar

"Savunma ve Güvenlik Alanında Robotlar" başlığını taşıyan beşinci bölümde ise robotların en sık kullanıldığı sektörler arasında ilk sıralarda yer alan savunma ve güvenlik alanlarında dünyada yapılan Ar-Ge çalışmaları özetleniyor. Askeri robotlar, kara savaşlarında robotların rolü ve sürü drone'lar konularındaki gelişmeler değerlendiriliyor.

## Robotlar insanların yerine geçecek mi?

Raporun altıncı bölümü ise dünyada en çok tartışılan konulardan birine, çalışma hayatında robotların günümüzdeki kullanımı ve gelecekte yaratması muhtemel dönüşümlere odaklanıyor. Robotların verimlilik, istihdam ve meslekler üzerindeki etkisi ile gelecek işgücünün ihtiyacı olan beceri açığının kapatılması için öneriler incelenirken, robotların gelecekte insanların işlerini ellerinden alıp

almayacağını sorusu yanıtı arıyor.

## İnsansı robotlar

"Robotiğin Geleceği" başlıklı yedinci bölüm robot teknolojilerindeki en önemli trendleri inceleyerek, robotik sistemlerin insanların dünyayla etkileşimini nasıl etkilediğini mercek altına alıyor ve insansı robotların kullanım alanlarını çeşitlendirmenin imkânlarını tartışıyor. Bölüm ayrıca 2020 yılının en iyi insansı robotlarının bir derlemesini de içeriyor.

## Robotların yerli endüstride kullanımı

Sekizinci bölümde Türkiye'de robot pazarının mevcut durumu ve robotların yerli endüstride kullanımına dair detaylı bilgiler irdeleniyor. Dokuzuncu ve son bölüm ise robotik sistemlerin gelişimiyle birlikte hukuk sistemlerinde yaşanması muhtemel değişiklikler ile robotların yükselişinin etik bağlamdaki etkilerinin değerlendirilmesine ayrılmış.



## KİTAP KÖŞESİ

### Afet

Adeta Cumhuriyet kurulmadan önce, kurulacak Cumhuriyet için doğmuş bir kadın Afet İnan. Birçok duraktan geçerek Makedonya'dan Ankara'ya seyreden bir hayat. Dağılmaya yüz tutmuş İmparatorluğun son günlerine ve yeni kurulacak Cumhuriyetin ilk ekilen tohumlarına bizzat tanık olmuş bir figür. Savaş yıllarında yaşanan çocukluk ve gençlik, "kuruluş" döneminde alınan birbirinden önemli roller.

Afet: Atatürk'ün Manevi Kızı Prof. Dr. Afet İnan'ın Yaşamöyküsü'nde Özlem Özdemir, ilk üç bölümde Afet'in Makedonya'dan Ankara'ya uzanan yolculuğunun bütün duraklarına uğruyor. Özdemir, yaşamöyküsü yazıp bırakmıyor. Kitabın son bölümünde ise yakın dönemde Afet'e ve yaptıklarına yönelik çarpıtmalar ve onun adını dahil ederek dillendirilen iftiralara da gerçeklerle cevap veriyor.

Kitap, okuyucuyu Mustafa Kemal'in manevi çocuklarından Afet İnan'ın hakkını teslim etmeye çağırıyor.

**Yazar:** Özlem Özdemir  
**Kırmızı Kedi**



### TCG Dumlupınar

4 Nisan 1953'de TCG Dumlupınar'ın Ege Denizi'nden Gölçük'e dönüş seyrinde İsveç şilebi Naboland ile Çanakkale Boğazı, Nara Burnu'nda çarpışması sonrasındaki kaybı, tüm Türkiye'nin kalbinde bugün bile acısını derinden hissettiğimiz bir yara açtı. Çarpışma sonrası gemiden sadece komutan ve köprü üstündeki diğer dört kişi kurtuldu. 81 kişi 90 metre derinlikte saatlerce oksijenlerinin bitmesini bekledi ve hayatlarını kaybetti. "Vatan sağ olsun" sözüyle tanınan Selami Özben Astsubay, denizaltıdan son kez duyulan sesin sahibiydi.

Bu çalışmada okuyacağımız pek çok şey ilk kez kaleme alındı ve Dumlupınar'ın yaşamı ilk kez değerli genç bir tarihçi tarafından anlatıldı. Uğur Esmer'in bu kitabında Dumlupınar'ın Türkiye için önemini, personelinin hikâyelerini, 1953 yılının 3 Nisan'ını 4 Nisan'a bağlayan gece ve takip eden günlerde yaşananlar ile sonrasındaki dava süreci anlatılmıştır. Cem Gürdeniz / Emekli Tümamiral

**Yazar:** Uğur Esmer  
**KDY**



### Deniz Sigortacısının Sorumluluğu- Causa Proxima

"Deniz Sigortalarda Nedenellik ve Causa Proxima Kuralı" adlı kitabının yeni mevzuata uygulanması amacıyla başlayan yolculuk sırasında gelişen fikirlerle konuyu genişletmeye ve deniz sigortalarda daha çok uygulamaya yönelik bir özellik kazandırmaya karar veren Prof. Dr. Ülgener, kitabın birinci bölümünde belirtilen saha ile nedenellik arasındaki bağlantının önemi sebebinin kısıtlı bir kapsamda, Causa Proxima Kuralı ile genel olarak bu alandaki teoriler ve deniz sigortasının arz ettiği özellikleri kaleme alıyor.

Kitabın ağırlıklı olan ve uygulamaya yönelen ikinci kısmında ise deniz ticareti ile sigortalı hakkında küresel kaynaklar ve bunun başında yer alan İngiliz Hukuku ve mevzuatı yer almakta.

**Yazar:** Prof. Dr. Fehmi Ülgener  
**Der Yayınevi**



**UZMAR®**

**THE FIRST  
RAmpage 6000  
IN THE WORLD**

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