



MUSTAFA KEMAL ATATÜRK 1881-∞

Saygı, minnet ve özlemle anıyoruz...

for the English
edition 17»

GÖRÜŞ



Tonaj vergi sistemi ve Türkiye

Doç. Dr. Sami Aksoy, 15'inci yüzyılda geliştirilmiş bir uygulama olan tonaj vergi sistemini Türkiye açısından değerlendirdi. 08»

HABER



Denizyolu Sektör Hedefi açıklandı

Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı tarafından Denizyolu Sektör Raporu ve bununla bağlantılı olarak 'Sektör Hedefi' açıklandı. 13»

JEOPOLİTİK



NATO'nun dönüşüm zamanı geldi mi?

Kuruluş felsefesinin ötesine geçen NATO ABD'nin değişen öncelik ve stratejik tercihleri nedeniyle tartışılır hâle geldi. 06»

İNCELEME

Deniz topçuluğu hâlen geçerli mi?

Haluk Baybaş, deniz kuvvetlerinde topçuluğun geleceğini ve önemini Marine-Deal News okuyucuları için değerlendirdi. 24»

Marine Deal

NEWS

Kasım 2021 Sayı: 167

Denizcilik & Ekonomi Gazetesi



Halkalar tamamen kırıldı

Faizleri artırmak için erken olduğunu vurgulayan Powell, "Sabırlı ve çok dikkatliyiz" diyor. Öte yandan başta Avrupa olmak üzere tüm dünya ciddi bir enerji krizine doğru tam gaz sürüklenirken, dünyanın neredeyse her ülkesinde enerji fiyatlarındaki artış enflasyonist baskının yanında ekonomileri de ciddi şekilde tehdit eder boyuta ulaşmış durumda. Öte yandan tedarik zincirindeki aksama başta ABD ve Avrupa olmak üzere dünyayı sarsıyor. Enflasyonu yukarı çeken aksama, gemileri ve konteynerleri kilitledi. Deniz yolu ile taşımacılıkta maliyetler 10 kat artarken, karada, havada, limanlarda ve depolarda da tedarik zincirinde halkalar tamamen kırılmış durumda. Euro Bölgesi'nde enflasyon 13 yılın zirvesinde. Üstelik pandeminin yarattığı bu sürecin bir süre daha devam edeceği konusunda fikir birliği mevcut. JPMorgan Chase ve IHS Markit tarafından yapılan bir çalışmaya göre imalat sektöründeki küresel teslimat süreleri, 23 yılın en kötü gerilemesini yaşıyor. Tedarik zincirindeki aksama, Euro Bölgesi'nde eylül ayın-

Dünyada enflasyon endişesi giderek tırmanıyor. Son olarak ABD Merkez Bankası (FED) Başkanı Jerome Powell yaptığı açıklamada, enflasyonun beklenenden daha kalıcı olabileceğine işaret etti ve ekonomik toparlanmanın dengesiz olduğunu söyledi

da yıllık enflasyonu yüzde 3,4'le son 13 yılın en yüksek seviyesine çıkardı. AB'de de ağustos ayında yüzde 3,2 olan yıllık enflasyon, eylülde yüzde 3,6'ya yükseldi. Enflasyon, geçen yılın eylül ayında AB'de yüzde 0,3, Euro Bölgesi'nde ise yüzde eksi 0,3 seviyesinde gerçekleşmişti.


'2 puanlık faiz indirimi öngörülebilirliği ortadan kaldırdı'

Dünyada hâl böyle iken Türkiye'de de durum daha da içinden çıkılmaz bir hâle doğru sürük-

leniyor. Uluslararası kredi derecelendirme kuruluşu Standard & Poor's (S&P), Türkiye'nin kredi notu ile not görünümünü teyit ederken, yüzde 20'lere dayanan enflasyon için de uyarılarını artırıyor. S&P açıklamasında Türkiye'deki enflasyon oranının, derecelendirdikleri 137 ülke arasında en yüksek enflasyon oranına sahip 8'inci ülke olduğunun altını çiziyor. Kuruluş, para politikasının öngörülemez olduğunu, Türkiye'nin ödemeler dengesi pozisyonunu hâlâ zayıf olarak gördüğünün de altını çiziyor. Tüm dünyanın enflasyon ve enerji kriziyle boğuştuğu bir dönemde Türkiye Cumhuriyet Merkez Bankası'ndan, eylül ayındaki 100 baz puanı ardından ekim ayında da 200 baz puanı faiz indirimi gelmesi piyasalara büyük sürpriz olurken, tüm piyasa göstergelerini de altüst etti, öngörülebilirliği de imkânsız hâle getirdi. Dolar kuru 9,60, euro kuru ise 11 TL'yi aştı. Türkiye riski beşte bir düzeyinde arttı. Merkez'in faiz indirimi piyasa faizlerine düşüş olarak yansımazken tam tersine oluşan belirsizlik tavlil faizlerini hızlı yükseltti. Kredi faizlerinde de yükseliş beklentisi hâkim. 02»



TUGBOAT With Hydraulic Hybrid Propulsion System



Remote Operated Commercial Vessel



LNG Powered TUGBOATS

World Firsts BY SANMAR



sanmar.com.tr



9 771307 979009

'Daha zor bir döneme girmiş bulunuyoruz'

01» Merkez Bankası'nın politika faizlerini piyasa faizleri düşsün, finansal koşullar gevşesin diye indirildiğini belirten ekonomistler, "Fakat tam tersi oluyor. Sorunlu bir tablo" diyor. 200 baz puan indirimin genelde sert bir ekonomik yavaşlama ya da şok anlarında değerlendirilebilecek bir indirim olduğuna dikkat çeken ekonomistler, enflasyon, hedefin 4 katyken aciliyetin sebebinin anlayamadıklarına işaret ediyor. Bu durumda ekonomik bir okuma yapmanın pek mümkün olmadığını ifade eden uzmanlar, "Düşen faizlere rağmen Merkez'in borç alma ve geç likidite penceresi aralığının 600 baz puanda kalması, faizlerin sertçe indirilmesi ve öngörülemez bir veri dayanak düzenine geçilmesi ne yazık ki finansal risklerin yüksek kalacağı bir döneme işaret ediyor. Döviz kurunun yüksek, enflasyonun yüksek, maliyet yapmanın daha da zor olacağı bir döneme daha girmiş bulunuyoruz," değerlendirmesinde bulunuyor.



FNPP akademisyenlerce incelendi

Rusya'nın Chukotka Özerk Bölgesi'nin Pevek kentinde bulunan Rosatom'un yüzer nükleer güç santrali (Floating Nuclear Power Plant/FNPP) Akademik Lomonosov, kamusal bir gezi kapsamında ilk kez ziyarete açıldı. Rusya Bilimler Akademisi Ural Şubesi Endüstriyel Ekoloji Enstitüsü'nün önde gelen araştırmacılarından Alexey Yekidin liderliğinde inceleme gezisine ekolojistler, akademisyenler ve kamu temsilcilerinin temsilcileri katıldı.

Katılımcılar, yüzer nükleer santralin çevre ve radyasyon güvenliği ile ilgili verilerin toplanması ve analiz edilmesinin yanı sıra, tesisin ve genel işleyişinin değerlendirilmesi ile elde edilen sonuçların halkla paylaşılmasını sağlamak amacıyla ziyarette bulundu. Çevreciler hem istasyonda ve çevresinde, hem de Pevek şehrinde çeşitli ölçümler yaptı.

Elde edilen bulgular, hem yüzer

nükleer santralin çevresindeki hem de Pevek şehrindeki artalan radyasyonuna doğal radyonüklidler ve kozmik radyasyon gibi yalnızca doğal kaynakların neden olduğunu ortaya koydu. Bulgulara göre ayrıca, söz konusu radyasyonun ortalama değerinin her iki bölgede de 0.12 µSv/h'yi aşmadığı da tespit edildi.

İki KLT-40S reaktörüne sahip FNPP, 70 MW değerinde elektrik enerjisi ve 50 Gcal/h değerinde termal bir enerji kaynağı. Yüzer güç ünitesi (FPU) "Akademik Lomonosov" ve FPU'dan tüketicilere ısı ve elektrik sağlamak için tasarlanmış kara altyapısından oluşuyor.

Rusya Bilimler Akademisi Ural Şubesi Endüstriyel Ekoloji Enstitüsü'nün önde gelen araştırmacılarından Alexey Yekidin, konuyla ilgili yaptığı açıklamada, "Yüzer Nükleer Güç Santrali'nin sanayi bölgesinde, çevresinde ve Pevek şehrinde 20'den fazla ölçüm yapıldı ve incelenen alanlarda yapay

radyonüklid tespit edilmedi. Dolayısıyla yüzer nükleer santralin işletilmesinin bölgenin radyoekolojik durumunu olumsuz etkilemediği sonucuna varıldı," dedi.

Yeşiller Partisi üyesi ve biyolog Larisa Kosyuk ise değerlendirmesinde, "FNPP Projesi, AB tarafından getirilen karbon emisyonları düzenleme bağlamında yeşil teknolojilere enerji sektöründe örnek teşkil edebilir. Bu tür güç santralleri, hidrolojik enerji kaynaklarının bulunmadığı, kömür ve petrol ürünleri gibi yakıt sevkياتının maliyetli olduğu Rusya'nın özellikle Kuzey Kutup ve Uzak Doğu bölgelerinde faydalı olacaktır. Uluslararası Atom Enerjisi Ajansı'na göre, nükleer enerji, dünyanın elektrik üretiminin yüzde 10'unu oluşturan dünyanın en büyük ikinci enerji kaynağıdır," şeklinde konuştu.

İnceleme gezisine katılanlara yüzer nükleer santralin şebekeye bağlanmasından bu yana kasabada

meydana gelen değişiklikleri anlatan Rosenergoatom A.Ş'nin Bölge Müdür Yardımcısı Kirill Toropov da "Yüzer nükleer santral sadece ek bir enerji kaynağı getirmekle kalmamış, bölgenin enerji sektöründe genel olarak ülkenin enerji sektöründe Küçük Modüler Reaktörler (SMR) teknolojilerinin geliştirilmesinde de yeni bir sayfa açmıştır. FNPP, işleme alınmasından bu yana, güvenilir ve yenilikçi bir termal ve elektrik enerjisi kaynağı olduğunu göstermiştir. FNPP'nin, Chaunskaya CHPP'den (birleşik ısı ve elektrik üretimi yapan santral) kaynaklanan kömür kurumu emisyonlarında yüzde 30'luk bir azalmayla hem Pevek şehrinde hem de Chaunskaya Körfezi'ndeki flora ve faunanın restorasyonu ve foklar ile diğer deniz hayvanlarının geri dönüşüyle çevredeki su kütlesine olan olumlu katkısı fark etmemek mümkün değil," dedi.

İlk yerli şanzıman tanıtıldı

Ford Otosan, Türkiye'nin ilk ve tek yerli Ecotorq şanzımanını Eskişehir Fabrikası'nda gerçekleştirilen basın toplantısı ile tanıttı. İlk ve tek yerli şanzıman yatımı ile Ford Otosan, motor, şanzıman ve aksın üçünü de geliştiren sayılı global kamyon üreticilerinden biri konumuna ulaştı.

58 milyon euro yatım ve TÜBİTAK'ın 13,5 milyon TL tutarında Ar-Ge teşviki ile Ford Otosan mühendisleri tarafından tasarlanıp geliştirilen yerli şanzıman sayesinde Ford Otosan'ın ağır ticari markası Ford Trucks'ın Eskişehir'de ürettiği ağır ticari araçlardaki yerlilik oranı yüzde 90'lara ulaşacak. 230 mühendisin, 5 yılda tasarım, test ve geliştirme aşamalarını tamamladığı Türkiye'nin ilk ve tek yerli Ecotorq şanzımanı, 1 milyon km'yi aşkın



yolda, farklı koşullarda birbirinden zorlu testlere tabi tutulurken, küresel arenada Türkiye'nin ağır ticari araç üretimindeki rekabet gücünün artmasına, yan sanayi ve tedarik ekosisteminin gelişmesine de katkı sunacak.

Ford Trucks ile ulaştıkları üstün Ar-Ge ve mühendislik yete-

neğnin, hatın sayılır bir geçmişe sahip olmakla birlikte geleceğe ışık tutmaya devam ettiğini ifade eden Ford Trucks Türkiye Direktörü Burak Hoşgören, "Bugün ağır ticari araçlar ve ilgili dizel motor ve motor sistemleri için küresel mühendislik merkezimiz ve Türki-

ye'nin otomotivde en büyük Ar-Ge merkezi konumundayız. Hayata geçirdiğimiz başarılı yatırımlarımızla ülkemizdeki otomotiv ekosistemini, yan sanayiye ve tedarikçilerimizi de bizimle birlikte büyüttük. Hep beraber büyümeye devam ediyoruz. Tamamen Türk mühendisliği ile geliştirdiğimiz ve ürettiğimiz 2019 Uluslararası Yılın Kamyonu Ödüllü F-MAX'ın dünya çapındaki başarısı bizleri gururlandırıyor. Ford Trucks kamyonlarımızın kalbi Ecotorq motor ve arka aksın ardından, 58 milyon euro yatım ve TÜBİTAK'ın 13,5 milyon TL tutarında Ar-Ge teşvikiyle hayata geçirdiğimiz, 230 mühendisimizin emek verdiği Türkiye'nin ilk ve tek yerli şanzımanı ile sizlerin karşındayız. Bir ilki daha gerçekleştirerek; motor, şanzıman ve aks ile birlikte bir aracı tüm aktarma organlarını geliştirip üretebilen sayılı markalar arasına girmenin gururunu yaşıyoruz," dedi.

İkinci gemi teslim edildi

Tersan Tersanesi Nordlaks için inşa edilen ikinci LNG'li "Canlı Balık Gemisi" NB1089'u teslim etti. Serinin ikinci gemisi olan 84 metre uzunluğunda ve 19 metre genişliğindeki NB1089, teknolojik olarak gelişmiş balık taşıma sistemlerinin yanı sıra tahrik sistemi ile de öne çıkıyor.

Her biri 135 m³ iki adet LNG tankı ve bunlara bağlı dört ayrı yakıt şartlandırma sistemi ile yenilikçi tasarımı sayesinde benzersiz bir gemi olan Harald Martin, gaz motorlarının kullanılması ile geleneksel dizel motora kıyasla CO₂ emisyonlarında yüzde 30 azalma sağlıyor.

LNG kullanımıyla ise geminin NOx emisyonlarında yüzde 90 azalma sağlaması hedeflendi.

4.300 m³ kargo ambar kapasitesine sahip olan gemide ayrıca balıkların deniz bakterilerinden kurtarmaya yarayan balık artırma sistemi bulunuyor. Mürettebatı için geniş ve kon-

forlu yaşam mahalli ile donatılan gemi, NSK Ship Design tarafından tasarlandı ve DNV gözetiminde inşa edildi. Gemi hizmet vereceği somon balığı çiftliği ile online bağlantı sistemi sayesinde koordineli çalışacak. 395 metre uzunluğunda ki gemi şeklindeki yüzer balık çiftliği, 47x47 metrelik altı adet üniteye toplam 10.000 ton balık tutabilme kapasitesine sahip.



Akdeniz için daha iyi bir gelecek

Barcolana Deniz Zirvesi (The Barcolana Sea Summit), katılımcı şirketlerin sürdürülebilirlik politikalarını yönlendiren siyasi, ekonomik ve sosyal nitelikli bir zirve olarak her yıl düzenleniyor. Etkinlikte bu yıl gerçekleştirilen oturumlarda, Akdeniz'in sağlığı ile ilgili konular ele alındı ve Akdeniz'i korumak için harekete geçmenin önemi vurgulandı.

DFDS Akdeniz İş Birimi, Barcolana Deniz Zirvesi kapsamında sürdürülebilirlik hedeflerini ve bu yöndeki çalışmalarını paylaştı. Etkinlik, Akdeniz'deki mevcut denizciliğin durumunu ve onu korumaya yönelik yenilikçi, sürdürülebilir ve entegre politikaları ele aldı.

DFDS, şirketin yeşil lojistik ile ilgili hedeflerini ve planlarını sundu; 2050 yılına kadar iklim açısından nötr olmak ve 2030 yılına kadar feribot ve kamyonlardan kaynaklanan CO₂ emisyonlarını yüzde 45 azaltmak yönündeki genel hedeflerini açıkladı. Şirket, 2020'de karbon emisyonlarının azaltılması konusundaki hedeflerinin yüzde 50'sine ulaştıklarını paylaştı.

DFDS Akdeniz İş Birimi Başkanı Lars Hoffmann, "DFDS olarak lojistikte daha iyi ve sürdürülebilir bir gelecek için alternatif çevre dostu çözümler üretmeye kararlıyız. Elle tutulur örnek vermek gerekirse, bugün Trieste liman terminalimiz sayesinde, Türkiye ve Avrupa arasındaki tüm yük hacimlerinin yaklaşık yüzde 50'sini demiryolu ile taşıyoruz. İlk yeşil gemimizi, en geç 2025'te suya indirme hedefimiz var. Yalnızca sürdürülebilir yakıtlar ve gelecek projeler üzerine çalışan Sürdürülebilir Filo Projeleri'ni kurduk. Birçok limanla işbirliği içindeyiz ve gemilerimiz için kıyı gücü çözümleri geliştirdik. Önümüzdeki dönemde, Gothenburg'un tamamen kıyı gücü ile faaliyet göstermesini bekliyoruz. Belirli rotalarda, çevre dostu amonyak ve metanol yakıtları için testler yapıyoruz," dedi.

GEDEN LINE



A NEW SPIRIT IN WORLD SHIPPING

www.gedenlines.com

Geçmiş gelecekten daha zararsız...

Yeşim Yeliz Egeli

yesimegeli@marinedealnews.com

Bize öğretilenler doğru değil yanlış olmalı.

Ulusal ve uluslararası kanun koyucular da boşa emek vermiş olmalı.

İkinci olasılığı atalar sözüyle teşbih edelim: Besle kargayı oysun gözünü.

Öyle ya...

İyiliğimizi, sağlığımızı, haklarımızı, adaleti tesis edip koruyanlar; kişi dürüst ve iyi olmayınca ne yaparsın?

Herkes 3 maymunu oynayınca adaleti koruyanlar, kanun koruyucular ne yapabilir ki!

Birileri menfaatlerini önceliyor ve her şeyin üstünde sayıp gözetiyor. Karşılıklı kazan kazan duru-

mu mu bu?

Bilek güreşi iyilerle iyi olmaları arasında olsa gerek.

Taş olsa çatlardı bunca yazıdan sonra!

Okyanus ötesinden verdiğiniz demete de yazıldığı üzere, "Türk denizciliğinin gelişmesine katkı" Kanunlarımızı yok sayarak mı oldu o kutsal mesleğinizi icra ederken?

Merak ediyorum?

Arada atıp tutuyordunuz ya; bana, ona, şuna ve belki hiç karşılaşmadığımız ve hiç karşılaşmayacağımız onca insana; Türkler şöyle, Türkler böyle... Ceddime ettiğiniz iftira içeren o tarihi lafi

da hatırlamanızı tavsiye ediyorum. Ben unutmadım. Benden gereken cevabı ciddiyetle almıştınız ya hani. İspat et dediğinizde, "belge yok ki demiştiniz ya hani"...

Bakin gördünüz mü, sizin gibi sigortacılık/sigorta brokerliği mesleğini icra edenler mesleğini kötüye kullanmasın diye en ince ayrıntısına kadar titizlikle yazılmış bir Kanunumuz var (5684 Sayılı). Mevzuat var. Yönetmelik var. İlgili STK'ların onca yazılı sözleri var. Cezai müeyyideleri var. Kanunlara uyan ve bu değerlerimizi koruyan onca meslektaşınız var.

Ancak hiç yokmuş gibi şahsınız için.

Hani kötüyüzdük biz?

Bundan gayri iyilik mi olur şahsınız için?

Türk P ve I Sigorta A.Ş. Yönetim Kurulu Başkanı olduğunuzdan bu yana yıllarca (fiili olarak) o Kanun yokmuş gibi davranmışsınız. Ben şahidim. Hepimiz şahidiz. İMEAK DTO da şahit. Eski ve yeni Başkanları da şahit. Gerçek bu işmiş.

Kanunu yok saydığınızı öğrendiğimden, onca yazılı metni okuyup anladığımdan beri bu köşede defalarca yazı yazdım. İlgili kişileri bilgilendirdim. İdrak ettiklerini sanıp güvendim ve beklendim.

İMEAK DTO "inceleyeceğiz" dedi. Koskocaman bir yaz geçti. Üzgünüm...

Güven yolda kaldı. İş başa düştü.

Uzun lafın kısasını yazalım...

Sayın Aret Taşçıyan siz kanunların üstünde misiniz ki kimseye hesap vermiyorsunuz? Soruyu bir de şöyle soralım: Kimse neden size hesap sormuyor ya da soramıyor?

Gerçek bu.

Mine Kırıkkanat'ın Destina kitabında yazdığı gibi:

...Ama gerçek, er geç doğrulanır.

Büyük Türk ve tek Kahramanım Mustafa Kemal Atatürk... Sizi saygı, özlem ve minnetle anıyorum. Fikirleriniz ve en büyük eseriniz Cumhuriyet bize emanet, ışıklar içinde uyuyunuz.

YANMAR

MS Vikanoj
Powered by YANMAR

MS Kristoffer Tronds
Powered by YANMAR

MS Hardhaus
Powered by YANMAR

MS Ro Vision
Powered by YANMAR

Visit us at:
Seafood Expo
NEVA
Europort

SHIP OF THE YEAR 2020

Always in control with YANMAR



HIGH SPEED ENGINES



MEDIUM SPEED ENGINES

Full power range 27 - 4500kW

Premium life cycle value • Professional Installation • World class support

0031 - 36 549 3200 | www.yanmarmarine.eu



Maersk güzergâhlarını değiştiriyor

Maersk Güney Amerika'nın batı kıyısı, Karayipler ve Orta Amerika'dan Kuzey Amerika arasındaki bağlantı güzergâhlarında büyük değişikliklere gidiyor.

Şirket, Ocak 2022'den itibaren geçerli olacağını açıkladığı değişikliklerle ayrıca Ecubex olarak da bilinen Kuzey Avrupa-Meksika-Güney Amerika'nın batı kıyısı-Ekvador servisini de devre dışı bırakıyor.

Exubex servisinin Kuzey Avrupa'dan Veracruz ve Altamira limanlarına olan bağlantısı, merkezi rota olan Kuzey Avrupa-ABD doğu kıyısı-Orta Amerika güzergâhındaki Kosta Rika Ekspresi servisine aktarılacak.

Bu değişim sonrası Ekvador'dan Kuzey Avrupa'ya yapılan ihracatlar Panama'daki CRX servisi veya Şili Ekspresi olarak bilinen CLX ile Kuzey Avrupa- Güney Amerika'nın batı kıyısı güzergâhına aktarılacak.

Maersk, soğutucu kon-

teyner odaklı hizmetlerini ise Kolombiya Express (COEX) olarak, Turbo ve Santa Marta limanlarından Kuzey Avrupa'ya gidiş-dönüş şeklinde üç özel güzergâhla vermeye devam edecek.

Şirket, Haziran 2019'a kadar benzer bir güzergâh işletmiş ancak bunu daha geniş bir yapılanmanın parçası olarak yeni bir dizi hizmetle değiştirmişti.

Ocak ayında başlayacak olan bu yeni hizmetin güvenilirliği ve hizmet kalitesini artıracağı öngörülmüyor. Maersk, özellikle pandemi şartlarında yaşanan benzeri görülmemiş operasyonel gecikmelere sebep olmasından dolayı değişimi bir gereklilik olarak gördüğünü açıkladı.

Şirket, revize edilmiş CRX, CLX ve COEX hizmetlerinin güzergâhı ve filosu ile ilgili tüm ayrıntıları kasım ayı içinde açıklamayı planlıyor.



Bir denizaltının yönetimi, denizaltının beyni olan SHM (Santral)'den yapılmaktadır. SHM komuta/savaş sistemlerinin teknolojik gereksinimleri ve ağırlıklı olarak fiziksel boyut sınırları düşünülerek cihazların bir araya getirilmesi ile oluşturulan "sistem düzeni"nden oluşmaktadır.

"Geleceğin Denizaltıları"nın, yapay zeka, makine öğrenmesi, otonom sistemler, artırılmış gerçeklik benzeri insan-bilgisayar etkileşim yöntemleri gibi birçok teknolojik özelliği bünyesinde barındırması kaçınılmazdır.

Teknolojinin ilerlemesi ile birlikte insan-makine arasındaki ilişki önem kazanmakta, insanın algı/kavrama/konsantrasyon kabiliyetine ait boyutların da tasarım kriterlerine dahil edilmesi tasarlanan sistemlerin başarısı için önemli rol oynamaktadır.

Diğer taraftan SHM gibi birçok alt sistemi içerisinde barındıran sistemler bütününde tüm bu akıllı yazılım/teknolojinin nihayetinde insan ile etkileşmek durumunda olduğu çoğunlukla göz ardı edilmektedir.

SHM sisteminin bütününe "Komutan Gözü" ile bakıldığında kendi içerisinde mükemmel çalışan alt sistemler, bir araya geldiğinde personel ile iletişimi zorlaştıran engellere dönüşebilmektedir.

Tam burada insan-makine etkileşimi kadar önemli insan-çevre etkileşimi kendisini göstermektedir.

Tasarımda "Gerçekçi-İleri Görüşlü" (Realistic-Futuristic) bakış temeli yaklaşım olarak benimsenmiş, yaklaşımın realistlik kısmında insan-çevre, fütü-



ya konuşuldukları denizaltıya kumanda edilebilecektir.

Tasarım, insan algı/kavrama kabiliyeti ve beklentileri ile uyumlu fiziksel yerleşimi hayata geçirmesi nedeniyle denizaltı haricinde de farklı platformlarda ve karada bulunan hareket/kriz merkezlerine de uygulanabilir bir yapıdadır.

Temel amacı insan-çevre uyumunu artırmak olan tasarım sadece görsel olarak bakıldığında uzay gemilerini andırıyor düşünülebilir.

3 boyutlu ve karanlık ortamda uzun süre görev icra edebilmeleri ve kısıtlı şartlarda personel ihtiyaçlarını karşılayabilme özellikleri göz önüne alındığında "Uzay Gemileri/Istasyonları" ile büyük benzerlikler gösteren denizaltıların, uzay gemilerine değil, uzay gemilerinin denizaltılara benzediğine ayrıca dikkat edilmelidir.

Özetle, insan algı/kavrama kabiliyeti ve beklentileri ile uyumlu, SHM iş süreçleri öngörülerek, "Personel Odaklı" şekilde tasarlanan konsept ile SHM içerisindeki durumsal farkındalığın azami derecede artırılması hedeflenmiştir.

olan en az personel ile görevlerin yerine getirilmesi de bir tasarım kısıtı olarak ele alınmıştır.

Günümüz denizaltıları ile otonom teknolojileri birleştirerek asgari sayıda personelin bulunacağı hibrit denizaltı yerleşimine sahip tasarım, insansız denizaltılara azami hazırlık altyapısını sunmaktadır.

Akustik iletişim teknolojisinin insansız denizaltıların operasyonel açıdan mümkün kılacak şekilde gelişmesi durumunda, konsept SHM uygun platform/kara-

Tasarım ile elde edilen kazanımlar:

- Personel odaklı,
- Arka ve izole edilmiş SHM yapısı,
- Dairesel yapı,
- Komutan merkezde,
- Engersiz ve sürekli göz teması,
- Kolay görünür büyük ekranlar,
- Görev ve iş süreçleri ile uyum,
- Merkezi veri kontrolü,
- Çok fonksiyonlu ve personel ihtiyaçları ile uyumlu konsollar,
- Arka tarafa yanıtlanabilen çift taraflı konsol ekran görüntüsü,
- Yalın, sade ve kullanıcı dostu tasarım,
- Konsollarda personel ihtiyaçları için emniyet/fiziki kolaylıklar,
- İnsansız denizaltıların kontrolüne yönelik olarak azami hazırlık altyapısı,
- Denizaltılara ilave olarak karadaki ve farklı platformlardaki tüm hareket/kriz merkezlerine uygulanabilirlik.

'Bunker'de Kalitenin Markası



www.cyepetrol.com.tr

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...

TÜRKİYE
FORTUNE
500

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



150 bin yolcuya hizmet vermeyi hedefliyor

Global Yatırım Holding (GYH) iştiraki kruvaziyer liman işletmecisi Global Ports Holding (GPH), Danimarka Kalundborg Limanı'ndaki kruvaziyer operasyonlarını yönetmek için sözleşme imzaladı. Kuzey Avrupa kruvaziyer pazarına hitap edecek ilk limanı Kalundborg'da kruvaziyer işinin büyümesi için pazarlama gücü ve operasyonel know-how'ını uygulamayı planlayan Global Ports Holding, Kopenhag'daki aşırı turizm yükünün hafifletilmesine potansiyel olarak katkı sağlayacak. Kuzey Denizi'ndeki liman ile birlikte GPH'nin portföyündeki liman sayısı toplamda 4 kütada ve 13 ülkede olmak üzere 20'ye ulaşmış oldu.

Danimarka'daki Kalundborg Kruvaziyer Limanı liman operasyonlarının işletilmesine yönelik olarak 20 yıl süreli ve 10 yıl ilave uzatma hakkı ile imzalanan sözleşme şartlarına göre; Kalundborg Kruvaziyer Limanı operasyonlarını yönetmek için küresel uzmanlığını ve işletim modelini kullanacak olan GPH, yeni bir kruvaziyer terminal binası yapımı için 2025 yılına kadar 6 milyon euroya kadar yatırım yapacak. GPH, Kalundborg



Kalundborg'un, Danimarka'da ekonomik ve zamanın etkili kullanıldığı alternatif bir liman olduğunu belirten GPH CEO'su Emre Sayın ise Kalundborg'un Kopenhag'a göre coğrafi konumu itibarıyla kruvaziyer gemilerinin uzun ve maliyetli bir yolculuktan tasarruf etmesini sağladığını belirtti.

Kalundborg'un, Danimarka'da ekonomik ve zamanın etkili kullanıldığı alternatif bir liman olduğunu belirten GPH CEO'su Emre Sayın ise Kalundborg'un Kopenhag'a göre coğrafi konumu itibarıyla kruvaziyer gemilerinin uzun ve maliyetli bir yolculuktan tasarruf etmesini sağladığını belirtti.

Kalundborg'un, Danimarka'da ekonomik ve zamanın etkili kullanıldığı alternatif bir liman olduğunu belirten GPH CEO'su Emre Sayın ise Kalundborg'un Kopenhag'a göre coğrafi konumu itibarıyla kruvaziyer gemilerinin uzun ve maliyetli bir yolculuktan tasarruf etmesini sağladığını belirtti.

Acil duruma acil yanıt programı

MSC Vakfı, Miami Rosenstiel Deniz ve Atmosfer Bilimleri Okulu ve Nova Southeastern Üniversitesi ile 2021'de Süper Mercan Programı araştırma ve geliştirme faaliyetlerini destekleyecek lisansüstü staj programının şartlarını harmanlanmış bir yaklaşımla tamamlamak üzere anlaşma imzaladı. Bu, MSC Vakfı'nın bir uzmanlar paneliyle birlikte, iklim değişikliği ve kirlilik nedeniyle giderek artan bir şekilde yok olmaya yaklaşan mercan resiflerinin acil durumuna kendi acil yanıtı olarak tasarladığı yenilikçi programın uygulama aşamasının başlangıcını işaret ediyor.

Program, Ocean Cay çevresindeki 64 kilometrekarelik deniz rezervindeki mercan resiflerindeki düşüş durumunu tersine çevirmek için yöntemler araştırmayı, geliştirmeyi, test etmeyi ve iyileştirmeyi amaçlıyor ve okyanus kirliliği ve ısınma gibi çevresel tehditlere karşı daha dirençli mercan türleri ile hasarlı mercan resiflerinin yeniden inşasına öncülük ediyor. Bu çalışmalar University of Miami Rosenstiel School ve Nova Southeastern University bilim adamlarının doğrudan dâhil olduğu bir çalışma olarak öne çıkıyor.

Genel olarak bu programın ilk uygulama aşaması;

■ Biri Karayipler'deki fonksiyonel restorasyon ve mercan koruma yöntemlerine, diğeri

ise sualtı koşullarına ve sıcaklık değişimlerine dirençli ve/veya dirençli türlere odaklanan mercan resif restorasyonu üzerine iki literatür taramasının derlenmesi,

■ Ocean Cay misafirleri ve genel halk için acil durumda mercan resifleri, bunların önemi ve onları bireysel ve toplu düzeyde korumak için nasıl önlem alınacağı konusunda bilinçlendirme materyallerinin geliştirilmesi,

■ Laboratuvar ve mercan fidanlık alanlarını içeren Ocean Cay'daki Süper Mercan Merkezi'nin (BioLab) ilk aşamasının inşası konularını içeriyor.

Süper Mercan Programının hedefleri arasında;

■ Ocean Cay çevresindeki mercan resiflerini restore ederek çevresel değişime karşı daha dirençli hâle getirmek,

■ Resiflerin dayanıklılığını artırmak için dayanıklı Süper Mercan türlerinin ve çeşitlerinin kullanılmasına öncülük etmek,

■ Bilimsel anlayışı ilerletmek ve dünya çapında gelişen mercan ve deniz restorasyonunu teşvik etmek için ölçeklenebilir, tekrarlanabilir bir model geliştirilmesi ve paylaşılması,

■ Denizlerin korunması ve mercan resiflerinin restorasyonu konusunda kamuoyu bilincini ve eylemi desteklemek yer alyor.

TAMAY



WOODWARD
Authorized Independent Service



SCHALLER AUTOMATION
Authorized Service & Sales Partner

The Only Address in Governor & Oil Mist Detector Services

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

TAMAY SHIPPING & ENGINEERING SERVICES INC.
Evliya Çelebi Mh. Genç Osman Cd. Tuzla Gemiciler Sanayi Sitesi A Blok No21
34944 Tuzla-Istanbul-Turkey T: +90 216 446 83 38 F: +90 216 446 83 40 www.tamayshipping.com

PEGU

"We care for your ships"

Since 1996



Honeywell Marine
(Fixed)

Inclinometers (Trim
and List)

Ta3840c+ta3840s
Calculation Racks

Digital
Communications
Marine CIU

Cargoboss
Proprietary Monitoring
Software

PL 3700 Pressure
Gauge

EM540 Radar
Gauge

Atmospheric
Pressure

PL3700 Manifold on
Cargo Lines

T901P Temperature and
Inert Gas Pressure
Sensors

C1801
Electro-pneumatic Gauge

Honeywell

f t i pe-gu.com

MarineDeal

HABER 15

SAHA İstanbul Yönetim Kurulu belli oldu

SAHA İstanbul, 4'üncü Olağan Genel Kurulu'nu gerçekleştirdi. Yeniden başkan seçilen Haluk Bayraktar, "Her alanda tam bağımsız Türkiye hedefine ulaşmaya kadar var gücümüzle ve kararlılıkla yolumuza devam edeceğiz," dedi.

SAHA İstanbul'un 4'üncü Olağan Genel Kurulu; Sanayi ve Teknoloji Bakanı Mustafa Varank, Savunma Sanayi Başkanı Prof. Dr. İsmail Demir, Sanayi ve Teknoloji Bakan Yardımcısı Hasan Büyükdede'nin de katılımıyla gerçekleştirildi.

Yönetim Kurulundaki firma sayısı 9'dan 13'e çıkan SAHA İstanbul'da; ASELSAN'dan Prof. Dr. Haluk Görgün, ROKETSAN'dan Murat İkinci ve Fatih Sultan Mehmet Üniversitesi'nden Dr. Ebubekir Koç Başkan Yardımcılığı görevlerini üstlenirken, YALTEKSAN'dan İlhami Keleş Genel Sekreterlik görevine atandı. TUSAŞ'tan Prof. Dr. Temel Kotil, ROKETSAN'dan Murat İkinci, Altınay Robotik'ten Hakan Altınay, İstanbul Teknik Üniversitesi'nden Prof. Dr. İsmail Koyuncu, STM'den Özgür Güler, OBS'dan Zafer Şen, Pavo Tasarım'dan Dr. Alper Özbilen, ARGOSAI'dan Ümit Yaşar Karadeniz ve Özyeğin Üniversitesi'nden Dr. İsmail An ise Yönetim Kurulu üyesi olarak görevlendirildi.

Genel Kurul açılış konuşmasını yapan SAHA İstanbul Yönetim Kurulu Başkanı Haluk Bayraktar, "Geçmişte olduğu gibi bugün de her alandaki çığır açıcı gelişmelere karşı çıkanlar, çatlak ses çıkaranlar ve iftira atanlar olabilir. Engellemeler, yıldırım istemler hiçbir zaman bitmeyecek. Ama biliyoruz ki artık Türkiye'nin "yakarız ama yurtdışına uçak satmayız" denilen ve fabrikaları kapatılan bir Nuri Demirağ hikâyesine tahammülü yok. Uçak bombası imâl ederken soba borusu üretmek zorunda bırakılan bir Şakir Zümre veya fabrikasında meydana gelen patlamayla şehit olan bir Nuri Kılıç deneyimine de tahammülü yok. Biliyoruz ki geliştirdiği uçağı sertifikasız uçurdu diye hapsedilen ve ölü kesilen Vecihi Hürkuş yalnızlığına karşı da ses çıkaracak milyonlarca vatan sevdalısı var.

Tüm gücümüzle engellemelerin ve yıldırma politikalarının karşısında duracağız. Geçmişte gelişimin ve ilerlemenin önüne çıkarılan engeller yüzünden çok vakit kaybettik. Meydan acentelere ve distribütörlere kaldı. Ancak Türkiye artık bir yüzyıl daha kaybedemez. Bilgi ve teknoloji çağında acentelere, distribütörlere de ihtiyaç yok. Çünkü bilgi çağında ürünler eskiden olduğu gibi ara-

ciyla değil, aracısız ve doğrudan ihtiyaç sahipleriyle buluşuyor. İşte bu yüzden Milli Teknoloji Hamlesi vizyonu bu ülkenin güçlü ve bağımsız geleceği için olmazsa olmazdır. Her alanda hayata geçirilen millileşme vizyonu tam da bu nedenlerle güçlü yarımlara ilerleyecek Türkiye'nin

vazgeçilmezidir," diye konuştu. SAHA İstanbul'a üye firmaların yüzde 83'ünün KOBİ'lerden oluştuğunu belirten Bayraktar, bununla birlikte bünyesinde ASELSAN, TUSAŞ, BAYKAR, ROKETSAN, MKE, ASFAT gibi kamudan ve özel sektörden ana yüklenici firmaların ve sanayi ile çalışma potansi-

yeli yüksek 21 üniversitenin yer aldığı da ekledi. Bayraktar, "Bu yapıyla, Milli Teknoloji Hamlesi kapsamında, Kamu-Sanayi-Üniversite işbirliği ile milli yetenekler geliştirilerek savunma, havacılık ve uzay sistemleri üretme potansiyeline sahip bir küme olarak öne çıkıyor," dedi.

SAHA
İSTANBUL
KAMU, HAVACILIK VE UZAY ALTYAPISI

50+ Years

Experience



ingenuity that floats

Ship Repair
& Conversion

Offshore Oil
& Gas Vessel

Industrial
Projects

Ship
Building



www.gemak.com

GEMAK
Group Of Companies

@gemakgroup

@GemakGroup

@gemakgroup



A. Gökhan Esin

gesin@arpas-pilotaj.com.tr

Birçok ekonomist navlun fiyatlarındaki yükselişin geçici olduğunu düşünüyor. Dönem içi iniş-çıkışları görmezden gelirse geçici olduğu düşünülür, tahmin edilenden uzun sürebilir. Navlun da bunlardan birisi. Fransızların deyimi ile "hiçbir şey geçici olan kadar uzun sürmez"

Deniz taşımacılığındaki dar boğazın sebebi nedir?

Bu meseleyi 4 safhada anlatmak lazım. Çünkü daralma Pandemi öncesinde başladı. İlk safhada; 2020'nin hemen başında Çin Yeni Yılı vesilesi ile her zaman olduğu gibi fabrikalar tatile girdi. Hâliyle seferlerin çoğu iptal edildi. Daha sonra Çin Yeni Yılı tatili birkaç hafta uzatıldı. Hâliyle sefer iptalleri de uzamış oldu. Üçüncü safhada ise;

tatil bitti ama Asya'dan hareket edecek yükler Wuhan'daki kapanma ile iptal oldu. Son safha ise Covid sebebiyle Kuzey Amerika ve Avrupa'da yaşanan kapanmalardır. Çin Yeni Yılı dolayısıyla tahmini 108 sefer iptal olduğu düşünülüyor, normal şartlarda bu 108 iptalin yeni yıl sonrasında sefere dönmesi beklenirken Wuhan'daki kapanma ile nisan ayı itibarıyla iptal sayısı 150'ye yükseldi. Dolayısıyla, hemen 2020'nin başında seferler sonu bilinmez şekilde iptal edilmiş oldu.

Veriler ne anlatıyor?

Yukarıda ifade ettiğimiz gibi aslında hikâye 2020'nin ilk yarısında başladı. Bu dönemde birçok sefer iptal edilerek gemiler demire çekilerek hizmetten alındı. Pandemi öncesinde sefer iptalleri, küresel talepteki değişimin göstergesi olarak biliniyordu. Hâlen öyle. Fakat son iki yıldır iptal edilen kapasitenin, küresel talebe oranı düşmeye başladı. Bu şu demek; taşıyıcılar elindeki kapasiteyi daha etkin kullanmaya başladı.

Veriler de piyasa tabiri ile gemilerin daha idareli kullanıldığını gösteriyor. Yani bir gemiye maksimum yüklemeye yapılarak ölçek ekonomisi kuralları işletiliyor. Bunu da şuradan anlıyoruz; 2020 yılında konteyner hareketi yüzde 3,5 azalırken gemi hareketi yüzde 8 oranında düştü. Demek ki gemi başına yük miktarı arttı. Bu da tıkanmaya sebep oldu.

Sefer iptalleri limanlar derinden etkiledi

Limanlar bir anda kendileri ile yarışır hâle gelip, rekorlar kırmaya başladı. Büyük hacimli gemilerin liman uğrakları azaldı ancak taşıdıkları yük miktarı arttı. Hâliyle limanlarda elleçlenen yük miktarı ani yükselişler/zirveler yapmaya başladı. Gemi başına konteyner hareketinin ortalama 10,000 TEU'ya yükseldiğine yönelik araştırmalar mevcut. Yani bir gemiye toplam 10 bin konteyner yüklenip/boşaltıldığını düşünün.

Sıkışıklık öyle bir raddeye geldi ki

bununla başa çıkarken limanlar rekorlar kırmaya başladı. Ne gibi; gemi başına yük hareketi ya da saatlik yük hareketi adedinde artış gibi...

İnsan kaynağı çalıştırmanın bu denli kırık olduğu dönemde, bu ani yükseliş yönetmek hakikaten çok zordur. Kaldı ki liman deyince sadece yük indirip/bindirmek gibi düşünmeyin. İndirilen yükler terminal sahasına giderek, ithalatçının gümrük/çıkış işlemlerini tamamlamasını bekliyor. Bu işlemler de gümrük ve kapı çıkışlarında ayrı bir yoğunluk üretiyor. Bunların hepsi birleşince de tedarik zincirinde tıkanma başladı.

Navlunların bu denli yükseldiği başka bir dönem oldu mu?

Malûm elimizdeki veriler tüm tarihi yansıtmıyor ama deniz taşımacılığına olan talep, gelişmiş ekonomilerle doğrudan bağlantılıdır. Bu bağlamda, 1960'lardan bu yana önce Vietnam Savaşı, 1970'lerde Japonya'nın endüstriyel sıçraması,

1980 finansal krizi ve Körfez Savaşı gibi tüm dünya ekonomilerini öyle veya böyle etkileyen birçok olay yaşandı. Pandemi öncesine kadar hiçbirisi Çin'in yaptığı sıçramanın yarattığı etki kadar güçlü olmamıştı! Pandemi öncesinde Çin'in gelişimi denizcilik sektörü için büyük bir ikramiyeye oldu diyorduk. Ama şuan Çin'den gelen ikramiyeye katlandı. Konteyner navlun endeksi 10 bin dolar üzerine çıkarak, son 5 yıllık ortalamasından 6 kat yükseldi. Hangi rotalarda? Asya-ABD ve Avrupa yani Çin kaynaklı.

Aslında sektör 2006-2007 yıllarındaki ucuz para sayesinde fazla gemi inşa ederek arz-talep dengesini kendi aleyhine bozmuştu. Şu sıralar ise ani büyümenin yarattığı şişe ağzı problemini yaşıyor. Bu problemin Maersk'e yani dünyanın en büyük konteyner taşıyıcısına sağladığı fayda ise 2021 yılı ciro-sununun 2020 yılına kıyasla yüzde 58 oranında artış beklentisi.

Sonuç olarak; birçok ekonomist navlun fiyatlarındaki yükselişin geçici olduğunu düşünüyor. Dönem içi iniş-çıkışları görmezden gelirse geçici olduğu düşünülen etkiler, tahmin edilenden uzun sürebilir. Navlun da bunlardan birisi. Fransızların deyimi ile "hiçbir şey geçici olan kadar uzun sürmez". Görünen o ki bu sıkışıklık 2023 yılına kadar devam edecek.

Burada yer alan bilgi, yorum ve tavsiyeler yatırım danışmanlığı kapsamında değildir.

Elektriğe 'sessiz zam' yapıldı

Enerji Piyasası Düzenleme Kurumu (EPDK), Resmî Gazete'de yayımlanan kararla "Son Kaynak Tedarik Tarifesi" adı verilen ve tüketici elektrik fiyatının maliyet bazlı olarak anlık değiştiği tarifenin kapsamını, 1 Ocak'tan itibaren geçerli olmak üzere aylık 300 bin TL fatura ödeyen kullanıcılara kadar düşürdü. Böylece bu kapsama dâhil edilen tüketici-

cilerin elektrik fiyatlarına, ekim ayı verilerine göre en az yüzde 10 zam yapılmış oldu. Bu karar, düşük tüketimli tüketiciyi direkt olarak etkilemeyecek olsa da üreticilerin ve iş yerlerinin girdi maliyetini artırarak son tüketici ürünlerinde fiyatların artmasına neden olacak.

Elektrik tarifeleri karşılaştırma sitesi encapiz.com'un yaptığı anali-

ze göre bu yılın ocak ayında elektrik piyasasında 0,406 TL olan net elektrik tedarik maliyeti, ekim ayının ilk 25 günü ortalamasında 0,742 TL'ye ulaşarak yıl içinde yüzde 83'lük artış gösterdi. Bu artışın sebeplerinin başında özellikle kömür ve diğer kaynaklarındaki fiyat artışı ile kurdaki hızlı artış geldi. Elektrik maliyetlerindeki artış, ayda 700 bin TL

ve üzerinde elektrik tüketimi olan tüketicilere yansımıştı. Bu tüketicilerin elektrik faturaları, ekim ayındaki güncel maliyetler baz alındığında önceki aya göre yaklaşık yüzde 15 daha yüksek gelecek. Kapsamı genişleyen Son Kaynak Tedarik Tarifesi artık aylık 300 bin TL ve üzerinde fatura ödeyen elektrik kullanıcının başında özellikle kömür ve diğer kaynaklarındaki fiyat artışı ile kurdaki hızlı artış geldi. Elektrik maliyetlerindeki artış, ayda 700 bin TL

Yeni uygulama 1 Ocak'tan itibaren yürürlüğe girecek ve ekim ayının ilk 25 günlük piyasa fiyatlarına göre dağıtım bedeli ve vergilerin sabit kalması durumunda, bu tüketicilerin elektrik faturaları en az yüzde 10 daha yüksek gelecek.

Bu uygulama ile birlikte elektrik maliyetlerindeki artışlar, üreticilere ve iş yerlerine yüklenecek ve düşük tüketimli tüketicilere uygulanacak elektrik fiyatları daha kontrol edilebilir seviyede olacak.

MarineDeal

November 2021 Issue: 167

Turkish Shipping & Economy Newspaper



Broken links in the supply chain crisis

While the Fed has anticipated that price pressures would abate as the pandemic subsides, Powell said it would be important for the central bank to stay flexible in the months ahead. The central bank will "need to make sure that our policy is positioned for a range of possible outcomes" but is patient and careful.

Also at this time, the global energy crisis is escalating; with the resulting inflationary pressure threatening economies around the world. Added to this is the global supply chain chaos which is rattling the world, starting with the US and Europe. The supply chain crisis has further pushed up the inflation rate, keeping boats and container vessels in place. Seaborne trade costs have gone up tenfold; and all the links down the supply chain connecting ports to air land transport have broken.

Eurozone inflation hits 13-year high

The supply chain crisis is expected to continue for at least another while. According to a recent study conducted by JPMorgan Chase and IHS, the delays in delivery times in the production industry are posting the worst regression of the past 23 years. The supply chain crisis has driven inflation in the eurozone to 3,4 percent, the highest in 13 years. The EU average inflation rate rose to 3,6 in September, up from 3,2 in August. Last year, the EU inflation came in at 0,3 pct in September and -0,3 pct in the eurozone.

"200 point rate cut has eroded certainty"

While the global markets are

Concern about higher inflation is growing across the world. Most recently, Federal Reserve Chairman Jerome Powell indicated higher concern about higher inflation and said that the central bank would watch carefully for signs that households and businesses were expecting sustained price pressures to continue. "Supply-side constraints have gotten worse," Powell said at a conference on 22 October. "The risks are clearly now to longer and more-persistent bottlenecks, and thus to higher inflation."

rattled by inflation and supply chain disruption, Turkey is spiraling down to an increasingly harder impasse. International credit rating agency Standard & Poor's (S&P) on 22 October affirmed Turkey's long-term foreign currency rating at "B+" and long-term local currency rating at "BB-" with a stable outlook but stepped up warnings regarding the country's inflation rate, which is now nearing 20 percent. The agency says Turkey ranks 8th amongst 137 countries ranked on the basis of their inflation rate. It said the country's monetary policy remains uncertain adding that a weaker lira poses a risk for the domestic corporate sector given the substan-

tial amount of foreign currency denominated debt and the currency impact on debt servicing.

A 200 point rate cut in October following a prior 100 point cut in September- was a shock for global markets at a time when the entire world is struggling with inflation and a power crisis. The rate cut has distorted any predictability of the markets. The dollar rose to more than 9,6 against the lira, while the rate of one euro surpassed 11 lira in the final week of October. Turkey's risk rose by one fifth during this time. The Central Bank's cut didn't translate into rate cuts in the markets; to the contrary, the resulting uncertainty drove up interest rates on bonds. The markets also widely expect credit rates to increase.

"We are in for a tougher period!"

Economists say although the Central Bank has lowered the rate for easing financial conditions in the markets, the exact opposite is happening. Saying that a 200 base point reduction can only be taken to counter a harsh economic shock or a major slow-down, analysts say that they are finding it hard to understand the reason behind the urgency. Experts note that making a sensible reading of the economy is not possible under these conditions: "The fact that the late liquidity window lending rate remained at 600 bas points and the harsh rate cut unfortunately indicate that financial risks will remain high in the period ahead. We are entering a new era with a weak lira and high inflation where undertaking new costs will be more difficult."

Iran's IRISL to launch shipping lines to Russia and Kazakhstan

Iran's Trade Promotion Organization (TPO) has signed a memorandum of understanding with the Islamic Republic of Iran Shipping Lines (IRISL) for cooperation in launching shipping lines from the country's northern ports on the Caspian Sea coasts to Russia and Kazakhstan.



Based on the MOU, in the first phase six lines will be launched from the northern ports of Iran to the ports of Astrakhan and Makhachkala in Russia, as well as the port of Aktau in Kazakhstan as of October 23, the TPO portal reported. In the second phase, by the end of the current Iranian calendar year (late March 2022) the number of these lines will increase to eight.

According to the MOU, Khazar Shipping Company will

transport export goods on a regular and monthly basis on behalf of IRISL.

As reported, planning is also underway to establish regular lines for the Persian Gulf countries as well as African countries.

TPO is also collaborating with the country's Ports and Maritime Organization (PMO) and the Ministry of Foreign Affairs to facilitate the purchase of roll-on, roll-off vessels to be used in the mentioned lines.

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.

Evlilya 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



Üntel supplies cables certified by Germany navy in PN MILGEM project

Üntel Kablo, which received the approval of the German navy's VG95218 certificate for its products, has recently delivered 500km long cables as part of the PN MILGEM project, a joint vessel project of Turkey and Pakistan. The low-smoke halogen-free cables emit a

less optically dense smoke during fires. They are used as power, telecommunication and signal cables at naval vessels. They are chemical and marine-water resistant and are a good cable solution for radar systems, including power and signal cables. Üntel's cable types

60-61-62-63-64-65 and 66 were certified by the German navy last year. The Pakistan MILGEM Project (PN MILGEM is the biggest export ever achieved by the Turkish defence industry in a single batch and includes the construction of four corvettes.

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



New board elected at WISTA to promote equality in the industry

The Women's International Shipping and Trading Association (WISTA) executive committee held its election for three executive positions during their International AGM on October 13. The AGM was hosted in Hamburg alongside a conference that is taking place today and Friday.

Connie Roozen, WISTA Netherlands, retains her position as treasurer for another term, whilst two new members were elected as Executive Committee members, Sofia Fürstenberg Stott, WISTA Sweden and Nazlı Selek, WISTA Turkey.

On becoming an Executive Committee Member, Selek expresses her goals for being voted on to the WISTA Executive Committee.

"I want WISTA to be a bridge between Europe and Asia, between generations and between genders.

Now that I have been given the chance, I aim to keep all of us together for our WISTA international goals to be achieved, and thank everyone and especially all the candidates for their support."

The new WISTA International board is as follows going forward:

President-Despina Panayiotou Theodosiou, WISTA Cyprus
Secretary-Alex Anagnostis, WISTA USA

Treasurer-Connie Roozen, WISTA Netherlands
ExCo Member-Nazlı Selek, WISTA Turkey

ExCo Member-Sofia Fürstenberg Stott, WISTA Sweden
ExCo Member-Naa Densua Ayeetey, WISTA Ghana
ExCo Member-Fabiana Simoes Martins, WISTA Brazil



Turkey's newest defense products on display at Nusret 2021 drill

The newest products showing Turkey's advances in defense technologies including weapons and software systems were showcased at the Nusret 2021 Invitation Exercise, hosted by Turkey on 19 October in the Gulf of Saros in the northern part of the Aegean Sea.

The weapons systems that

are expected to be included in the inventory of the military and those that were recently included were displayed at Nara Castle.

Turkey's armed unmanned surface vessel (AUSV) was the highlight of the exhibition.

The AUSV, jointly produced by ARES Shipyard and METEKSAN

Defense, will be fully autonomous and able to carry out its work without external support. It will soon become part of Turkey's Naval Forces Command's inventory.

The Atmaca missile, developed by Roketsan, is considered to be one of the best in the world. The missile is designed for multiplat-

forms, allowing for launching not only from warships but also from submarines, aircraft, coastal batteries, including land-attack operations.

The ORKA guided missiles and DÜFAS Radar systems developed by Aselsan were also on display. DÜFAS will enable submarines to

identify targets from great distances. Other products included the fully domestically developed ADVENT war management system, which is already in use at several craft, including the MILGEM vessels and KUZGUN, a cost effective smart ammunition which is widely seen as a game changer.

YPT completes milestone vessel refueling

Japanese engine manufacturer Yanmar Power Technology (YPT) said it has conducted the world's first 70 MPa high-pressure hydrogen refueling of a ship using a demonstration test boat equipped with a hydrogen fuel cell system.

YPT carried out the 70 MPa high-pressure hydrogen refueling in cooperation with Toyota Tsusho Corporation. They used a specially licensed high-pressure facility and a newly developed prototype long hydrogen refuel-

ing hose. The test boat cruised on a route around the island of Osaka. The refueling resulted in more than three times longer cruising time compared to the previous refueling process.

Above all, these results will serve the market deployment of hydrogen fuel cell systems. They will also serve as the study of hydrogen refueling infrastructure for ships.

Yanmar Power Technology is developing a 300 kilowatt-class maritime fuel cell system incor-

porating fuel cell modules by Toyota Motor Corporation. Thus, it is addressing the potential customer demands such as ones relating to the Carbon-Neutral Port concept of the Japanese government.

Moreover, the company obtains type approval from classification societies. This way, the system can be installed in various types of ships with global customers.

The planned launch to market is in 2023.



"On Everything

That's On Sea"



www.datahidrolik.com

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



Cemre Shipyard picks Hydroniq Coolers for wellboat systems

Cemre Shipyard has awarded Norway's Hydroniq Coolers a contract for the delivery of a marine cooling system for two wellboats, including one that will be the world's largest live fish carrier.

Cemre Shipyard is currently building the two wellboats respectively newbuilds 76 and 77 for the Norwegian wellboat company Seistar Holding.

Hydroniq Coolers will supply its hull-integrated "Rack" seawater cooling system to the two wellboats. The Rack cooler is integrated in the hull below the main engine room of the vessel, where it reduces temperatures in the ship's engines and other auxiliary systems through use of seawater, but without taking up valuable engine room space. This is a

favoured solution for both vessel crew and owners.

"Our Rack seawater cooler is the most popular choice amongst the Norwegian shipyards that are building wellboats. It is becoming increasingly popular internationally too, with Cemre Shipyard being one of the international frontrunners who are very familiar with our technology," says Jan Inge Johannesen, sales manager at Hydroniq Coolers.

Developed by the SALT Ship Design, the two live fish carriers for Seistar will be equipped with circular fish tanks. The vessels will be 69,9 metres and 110 metres long, respectively.

The bigger vessel will have a storage capacity of 8,000 cubic metres and a deadweight of

approximately 12,000 tonnes, making it the world's largest live fish carrier once completed. The smaller vessel will have a load capacity of 2,200 cubic metres.

"Some would argue that size doesn't matter, but everyone in the maritime and aquaculture industries will admit that it is always fun to be involved with the biggest projects. We a Hydroniq Coolers are no different, and we look forward to delivering a seawater cooling system that is a perfect fit for these very different vessels," adds Jan Inge Johannesen.

Hydroniq Coolers will manufacture and assemble the equipment at its headquarters outside Aalesund, Norway, and deliver it to Cemre Shipyard in Turkey.



Ares Shipyard vows to finish 122 patrol boats before due date

Turkey's ARES Shipyard has announced that it plans to complete the 122 patrol boats to secure the country's coasts before the scheduled deadline.

The boats are being built for the Coast Guard Command and General Directorate of Security. They are crucial for coastal security of Turkey and the Turkish Republic of Northern Cyprus (TRNC). ARES Shipyard General Manager Özgün Utku Alaç said the mass production of the boats has already been launched. Three ARES 35 fast boats are being constructed for the TRNC Security Forces Command and the TRNC Coast Guard Command, he said, noting that ARES 35 patrol boats are also being constructed for Turkey's Coast Guard Command and General Directorate of Security.

ARES 35 petrol boats are employed in fighting irregular immigration and human smuggling as well as search and rescue opera-

tions across Turkey's coasts from the northeastern Artvin province at the Black Sea all the way down to Hatay in the Mediterranean, southeastern-most point of the country. The ARES 35 FPB has been designed to reach speeds above 35 nautical miles per hour. The operational acceptance tests of the boats are still underway. The initial tests of the boats were completed earlier by the Coast Guard command.

Alaç also said that 11 boats ARES Shipyard built for the Royal Oman Police Coast Guard (ROP CG) had been delivered. He said the integration of the equipment of 14 boats for the Oman Sultanate were still underway.

He also provided information about the country's first armored unmanned surface vessel (AUSV) ULAQ "Our work on different configurations of the ULAQ boat is underway. We hope to conduct a second series of trial firings in the coming months."

Lubmarine

200'DEN FAZLA
UZMAN

7,000'DEN FAZLA
GEMİ

66 YILLIK
TECRÜBE

100'DEN FAZLA
ÜLKE

1,000'DEN FAZLA
LIMAN

KEEP YOUR ENGINE RUN UNTIL YOU



Evliya Çelebi Mah. Rauf Orbay Cad.
No: 37-39 Tuzla/Istanbul

www.yafdiesel.com.tr

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

Hizmet Kalitemizle Fark Yaratıyoruz



TotalEnergies

totallubmarine.com

ENGINEERING THE NEXT



NAVAL
ENGINEERING



AUTONOMOUS
SYSTEMS



CYBER SECURITY &
INFORMATICS



SATELLITE &
AEROSPACE



COMMAND &
CONTROL



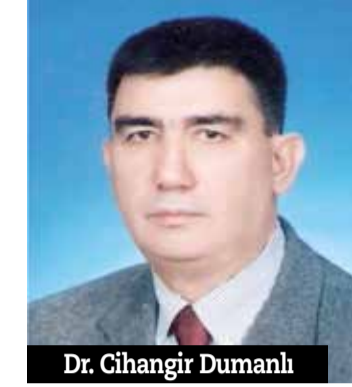
CONSULTANCY

in t f @ / @STMDefence www.stm.com.tr



Güçlü donanma iyi eğitilmiş denizcilerle olur

Tuğgeneral (E) Dr. Cihangir Dumanlı bu ayki yazısında, güçlü bir donanma için yüksek teknolojilere sahip milli gemilerle, liyâkatli deniz subayları ve amirallerin önemine dikkat çekiyor



Dr. Cihangir Dumanlı

"Bir ordunun kıymeti zabitan ve kumanda heyetinin değeri ile ölçülür."

M.K. Atatürk

15 Temmuz hain darbe girişimini bahane eden iktidar Türk Silahlı Kuvvetleri (TSK)nde önemli değişiklikler yapmıştır. Bu kapsamda askeri liseler kapatılmış, harp okulları kuvvet komutanlıklarının bünyesinden ayrılmış, harp akademilerinde kurmay subay eğitiminin düzeyi düşürülmüş, Milli Güvenlik

Akademisi kapatılmış, Yüksek Askeri Şura (YAS) sivilleştirilerek orduya siyaset sokulmuştur.

Bu değişiklikler topluca değerlendirildiğinde yeni bir darbe girişiminin önlenmesi veya askerin sivil siyasetin kontrolü altına alınması amaçlarını aşmış, doğrudan TSK'ya zarar verici boyutlara ulaşmıştır. Bundan TSK'nın önemli bir unsuru olan Deniz Kuvvetlerimiz de etkilenmektedir.

Denizcilik, özellikle deniz

subayı olmak sadece bir meslek değil, kendine özgü disiplini, gelenekleri olan bir yaşam biçimidir. Bu eğitim ilk olarak lise çağındaki gençlere Deniz Lisesi'nde verilir. Gençlere burada kaliteli bir lise eğitimi yanında denizcilik ve askerliğin genel kuralları öğretilir ve benimsenir. Yıllar sürecek silah arkadaşlığının temelleri burada atılır. Bu nedenle Deniz Lisesi'nin kapatılması deniz subayı eğitimi olumsuz etkilemektedir. 1773'ten beri var olan Deniz Lisesi'ne 2016 yılında (243 yıl sonra) neden ihtiyaç kalmadığı tatmin edici şekilde açıklanamamıştır.

Ayrıca kuvvetlerin subay ihtiyacını karşılayan harp okulları kuvvetlerin bünyesinden ayrılmış, Milli Savunma Üniversitesi'ne, dolaylı olarak Milli Savunma Bakanlığı (MSB)na bağlanmıştır. Harp okulundan mezun olan subayları ait oldukları kuvvet komutanlıklarını istihdam

etmektedir. Bu nedenle kuvvet komutanlıklarını kendi harp okullarına öğrenci almından müfredatına, performans denetiminden lojistik desteğine kadar her konuda tam yetkiye sahip olmalıdır.

Keza harp akademilerinde verilen eğitim de zorlu bir seçme sisteminin ve yoğun bir müfredatın olduğu 2016 yılı öncesine döndürülmeli, kurmay subay eğitimi kalitesi düşürülmemelidir.

Subayların ve amirallerin yükselme ve atanmalarında siyasi faktörler değil, liyâkat esas olmalıdır. Hayatında hiçbir savaş gemisine binmemiş siyasetçilerin, amiral yükselme ve atanmalarında söz sahibi olmaları rasyonel olmadığı gibi, orduya siyaset sokulması gibi ölümcül bir hataya yol açar.

Güçlü donanma milli yüksek teknolojilere sahip gemilerle birlikte bu gemilere ve filolarla

yetkinlikle komuta edebilecek deniz subayları ve amirallerle mümkündür. Atatürk yazının başındaki sözünü yıllar süren muharebe tecrübelerine dayanarak söylemiştir.

Son yıllarda başta MILGEM olmak üzere Deniz Kuvvetlerimizde ulusal teknolojilerde önemli ilerlemeler kaydedilmiştir. Kaliteli subay ve amirallerin yetiştirilmesi de en az milli teknolojiler kadar önemlidir.

Bu nedenle: Deniz Lisesi yeniden açılmalıdır.

Deniz Harp Okulu Deniz Kuvvetleri Komutanlığı bünyesine iade edilmelidir.

Deniz Harp Akademisi eğitimi 2016 öncesine döndürülmelidir.

Subay ve amirallerin yükselme ve atanmalarında siyasi düşünceler değil, liyâkat esas alınmalıdır.

Bu öneriler diğer kuvvet komutanlıkları için de geçerlidir.

Otonom kontrol sistemleri için işbirliği

Rolls-Royce ve Sea Machines Robotics, yeni bir işbirliğine imza attı. Anlaşma kapsamında, Rolls-Royce Power Systems ile uzaktan gemi komuta ve otonom kontrol sistemleri geliştiricisi Sea Machines, tam ve yan otonom gemi kontrol sistemlerinin geliştirilmesi, satışı ve Rolls-Royce'un mtu NautIQ marin otomasyon portföyünün geliştirilmesi için güçlerini birleştirecek. Rolls-Royce'un tahrik ve otomasyon çözümlerinin Sea Machines'in gemi kontrol ürünleriyle kombinasyonu, denizcilik müşteri-

lerine gemi operasyonları, emniyet, verimlilik ve çevresel etki açısından önemli faydalar sunacak.

Stratejik işbirliği, öncelikle yatlar, ticari ve donanma gemileri için uzaktan ve otonom gemi kontrolü ve durumsal farkındalık ürünlerine odaklanacak. Anlaşma kapsamında Rolls-Royce Power Systems, mevcut ve gelecekteki Sea Machines ürünlerinin satış ve servis haklarını ele alacak. İki şirket ayrıca, müşterilere tüm gemi verilerini toplayan ve analiz eden, bu bilgilerle dayanarak akıllı gemi kontrolü

sunan gelişmiş komple çözümler sağlamak üzere yeni kabiliyetler geliştirmek amacıyla da birlikte çalışmaları yürütecek.

Sea Machines Kurucu ve CEO'su Michael Johnson konuyla ilgili olarak, "Otonom gemi kontrol ürünlerimiz ve gelişmiş algılama sistemlerimiz, geleneksel ve manuel gemi kontrolünün insandan akıllı bir teknolojiye değişimine öncülük ediyor. Otonom sistemler yapılan rutin operasyonları üstleniyor; ekipler için stresi azaltıyor ve böylece operasyonel öngörülebilirliği

ve emniyeti artırıyor. Teknoloji, sektörü daha üretken ve ekonomik hâle getirirken sürdürülebilir operasyonlara da katkıda bulunuyor. Sea Machines olarak alanında en iyi şirketlerle ortaklık kuruyoruz ve Rolls-Royce da güvenilirliğiyle her zaman bizim için öne çıkıyor. Müşterilerimize birlikte hizmet etmek ve onlara çözümler sağlamak teknolojiyi ileriye taşımak için sabırsızlanıyoruz," dedi.

Rolls-Royce Power Systems Denizcilik İş Geliştirme Birim Yöneticisi Claudius Müller ise

işbirliği hakkında görüşünü, "Amacımız, müşterilerimize tahrik, gemi otomasyonu ve kontrol sistemlerinden yan ve tam otonom kontrol sistemlerine kadar endüstri lideri, ileri seviyede yenilikçi ve entegre çözümler sunmak ve en yeni Ekipman Sağlığı Yönetim sistemimiz mtu NautIQ Foresight gibi dijital çözümlerimizi de tamamlayıcı olarak kullanmak. Servowatch şirketinin satın alınmasının ve piyasaya yeni sürülen mtu NautIQ portföyümüze kontrol sistemlerinin dâhil edilmesinin ardından Sea Machines ile yapılan anlaşma tamamlayıcı bir adım," sözleriyle ifade etti.

20 yıl

20 yıldır sizlerle aynı gemide olmaktan onur duyuyoruz.

ARTI DENİZCİLİK

www.artidenizcilik.com

Ivan Gren sınıfı çıkarma gemileri 400 denizci taşıyacak



Yantar Tersanesi'nin Rus donanması için ürettiği gelişmiş Proje 11711 çıkarma gemisinde tankların mekân kapasitesi değiştirildi. Kapasitenin iki katına çıkarılması sonucu 500 kişilik taşıma kapasitesine ulaşıldı.

Yantar CEO'su Ilya Samarın'ın Zvezda TV'ye yaptığı açıklamaya göre şimdiye kadar inşa edilen iki gelişmiş savaş gemisi daha önceki gemilerden oldukça farklı. Gemilerin taşıma kapasitesi yüzde 30 oranında arttırıldı. Mürette-

bat ve denizcilerin yaşam koşulları da geliştirildi.

Öne çıkan en büyük özelliklerden birisi gelişmiş savaş gemisinin öncekinin iki katı büyüklüğünde olmasına rağmen sığ sular da yol alabiliyor olması.

Samarın yaptığı açıklamada, "Teknik proje donanımsız kıyıya çıkarma yapmaya olanak sağlıyor. Açık deniz gemisi kuzey enlem bölgelerinde operasyona katılabilir, bu da günümüzde oldukça önemli," diye konuştu.

Yantar Tersanesi Proje 11711 kapsamında inşa edilen Vladimir Andreev ve Vasily Trushin çıkarma gemilerini Nisan 2019'da suya indirdi. Tersane bu gemilerden önce Ivan Gren ve Pyotr Morgunov gemilerini tamamlamıştı.

ABD donanmasında yenilik

ABD Deniz Kuvvetleri Deniz Havaçılığı Eğitim Sistemleri ve Eğitim Sahaları Program Ofisi (PMA-205), Denizaltı Harbi Eğitim Sahaları (USWTR) projesinde 2'nci ve 3'üncü aşamaya geçerek eğitim saha ve tesislerinin kapasitesini artırıyor.

Birinci aşamada USWTR ekibi, Florida kıyılarında bulunan okyanus sensörü ve kıyı elektroniği alt sistemlerinin kurulumunu yönetti. İkinci ve üçüncü aşamalarda kapasite yükseltme çalışmaları kapsamında donanma Pasifik ve Karayip okyanuslarında bulunan diğer eğitim saha ve tesislerinde bulunan sistemleri geliştiriyor.

PMA-205 okyanus sistemleri eş lideri olan Binbaşı Paulstephen Chierico konuyla ilgili yaptığı açıklamada, "Askere böyle

bir kapasite getirdikleri için takvimim büyük gurur duyuyorum. Bu çabalar derin deniz sahalarında oldukça karmaşık yeniden yapılandırmalar ve sığ sulara yeni inşaatlar gerektiriyor; bu sayede sualtı muharebe eğitimi ve sualtı testleri ile değerlendirmeler yapılabilir. Bu sahalar ulusal güvenliğimiz için büyük önem taşıyor ve önümüzdeki çeyrek yüzyılda denizcilerimize ve deniz piyadelerimize hizmet verecekler," dedi.

USWTR eğitim sahaları denizaltı savunma muharebe eğitimlerinde gemi, denizaltı ve uçakların yüzey ve yüzey altı hedef izlemesine olanak sağlıyor. Sahalar büyük miktarda denizaltı kablosu, gelişmiş akustik sensörler, kıyı temelli denetim, görüntüleme ve işleme tesislerine sahiptir

ve kapasiteyi artıran gerçekçi bir eğitim ortamı sunuyorlar.

PMA-205 Program Direktörü Albay Lisa Sullivan konuyla ilgili, "Bu hava, kara ve denizaltı kuvvetlerine hizmet veren sualtı sahalarının eğitim kapasitesini genişletmek için kritik önem taşıyan bir yeniden yapılandırma," açıklamasını yaptı.

PMA-205, dağıtılmış eğitim merkezleri Donanma ve Deniz Piyade Kolordusu pilotlarına, donanma uçuş yetkilileri, hava mürettebatı ve bakım sorumlularına, kapasite ve operasyonel olarak hazır olmalarını mümkün kılan eğitim ekipmanını sağlamak üzere deniz havaçılığı eğitim platformlarının satın alınması, genel eğitim sistemleri, eğitim sahalarının enstrümantasyonu gerçekleştiriyor.



Rusya'nın yeni buzkıran gemisi Kalibr-K füzesi taşıyabilir

St. Petersburg'da yer alan Yugreftransflot firması yetkilerine göre, firma tarafından inşa edilmekte olan yeni çok işlevli Ivan Papanin Sınıfı (proje 23550) buzkıran gemisine Kalibr-K (NATO raporlamasında SS-N-27) konteyner türü seyir füze sistemi yerleştirilebilir.

Proje gözlemcisi ve Yugreftransflot Yönetim Kurulu Üyesi Victor Kot, TASS ajansına yaptığı açıklamada, "Ivan Papanin Sınıfı Kutup frigorifik gemisi mobil Kalibr-K füze sistemi taşıyabiliyor. Bunun için gemiye teslim edilip kıyıda 40 tonluk vinçlerle indirilebilen üç standart kargo konteyneri gerekiyor," dedi.

Kot, mobil füze sisteminin kıyıya yüklenmesi gerektiği takdirde gemiye dördüncü bir konteyner yerleştirilebileceğini belirtti ve "Geminin Kuzey Denizi rotasındaki geçişi sırasında personel geminin yolcu kabinlerinde kalacak. Gerekli takdirde Ivan Papanin Kuzey Denizi yolundaki getir-götür seferlerini gerçekleştiren keşif gemisi olarak da görev yapabilir," dedi.

Ivan Papanin Sınıfı çok amaçlı frigorifik gemi buza karşı dayanıklılığı artırılmış gövdesi, Azipod elektrik tahrik sistemi ve buz radan istasyonu

sayesinde Kuzey Denizi rotasında buzkıran desteği olmadan ilerleyebilecek. Gemi aynı zamanda atölyeleri, tıbbi ve yaşam tesisleri yardımıyla Kuzey Kutbu'ndaki araştırmacı ve askeri üsler için hızlı bir şekilde modüller de sunabilecek. Geminin ana görevi ise Rusya'nın Uzak Doğu bölgelerinden Avrupa bölgelerine deniz ürünleri taşımak olacak. Açık kaynaklardan edinilen bilgilere göre Kalibr füze sisteminin temel fırlatma ünitesi çok yönlü konteyner türünde bir modül. Konfigürasyonu ise eğilimli veya dik fırlatma sistemi, ateşleme kontrol sistemi, muharebe yönetimi, navigasyon ve iletişim ekipmanı yanı sıra yaşam destek ve güç ünitesi ile yangın söndürme sistemleri içeriyor. Füze sisteminin 12 metre uzunluğundaki kargo konteynerlerine yerleştirilen dört fırlatma modülü bulunuyor.

Kalibr-K herhangi bir kıyı, gemi üzeri, hava aracı ve uydusu sisteminden hedef alma verisi alabiliyor. Kalibr seyir füze sistemleri halihazırda Rus donanmasında kullanılmaktadır. Açık kaynaklara göre Kalibr sisteminin 3M14 seyir füzeleri subsonik hızla geliştirilebilir ve 2,000 km uzaklıktaki hedefleri vurabilir.

Kesintisiz çok rollü istihbarat



TUSAŞ tarafından üretilen yerli ve milli ilk Aksungur Silahlı İnsansız Hava Aracı (SİHA) testleri başarı ile tamamlayarak Deniz Kuvvetleri Komutanlığı'na teslim edildi. Anka platformun-

dan yola çıkarak 18 ay gibi kısa sürede geliştirilen, yüksek faydalı yük kapasitesi ile kesintisiz çok rollü istihbarat, gözetleme, keşif ve taarruz görevleri gerçekleştirme kapasitesine sahip

Aksungur SİHA, sahip olduğu SATCOM faydalı yüküyle görüş hattı ötesi operasyon esnekliği sağlıyor. Aksungur SİHA 750 kg faydalı yük kapasitesine ve en az 50 saat maksimum uçuş

süresine sahip. İlk uçuşunu 2019'da yapan Aksungur'a bugüne kadar 3 farklı EOIR kamera, 2 farklı SATCOM, 500 libre sınıfı Teber 81/82, Kanatlı Güdüm Kiti 82, yerli motor PD170 gibi birçok

ekipman entegre edildi. Bu çalışmalara ek olarak 2021 yılının ikinci çeyreğinde ilk saha görevine başlayan Aksungur'un sahadaki uçuşu bin saati geride bıraktı.



Rusya ve Çin, Japon Denizi'nde

Rusya ve Çin, 14-17 Ekim tarihlerinde Japon Denizi'nde "Deniz Etkileşimi-2021" ortak askeri tatbikatını gerçekleştirdi. Ortak Tatbikat iki ülke arasında artan işbirliğinde bir diğer adım olarak yorumlandı. Çin Devlet Ajansı'nın haberlerine göre Tatbikat'ta iletişim, mayın tarama, hava ve denizaltı taarruzuna karşı muharebe operasyonları, ortak manevra ve denizdeki hedeflere ortak ateş çalışmalarını içeriyor.

Her ne kadar bu Tatbikat iki ülkenin ortak ilk tatbikatı olmasa da Çin'in ilk defa ülke dışına gerçekleştiren bir tatbikata 10,000 tonun üzerinde savaş uçağı ve destroyerler gönderdiği belirtildi.

Uzmanlar, Çin ve Rusya'nın küresel sorunlarda hâkim ABD

etkisine karşı çıktığını ve ABD'nin Afganistan'da ve yakın geçmişte başka ülkelerde gerçekleşen dış politika tökezlemeleri hakkında sert açıklamalar yaptığını hatırlattı.

Pekin, İran konusunda Moskova'ya uyumlu davranırsa da Tayvan'da Güney Çin Denizi ve Hint-Pasifik bölgesinde kendi çıkarlarını savunmada gittikçe daha sert davranıyor.

Pekin, en son olarak Avustralya'nın ABD teknolojisi ile geliştirilmiş sekiz nükleer denizaltıdan oluşan bir filo almasına yönelik bir anlaşmayı sert bir şekilde eleştirmişti. Avustralya'nın bu hamlesini, Çin'in yüksek derecede yenilenmiş donanma gücü karşısında atılmış bir adım olarak kabul ediyor.



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



**BUREAU
VERITAS**

Move Forward with Confidence

Armatörler gemi satışlarından vazgeçti

Geçtiğimiz ay panamax, supramax, handy-size navlunlan artarken capesize gemilerin navlunlan düşmeye devam etti. Satış düşünen armatörlerin son dakikada gemisini satıştan çektiğine çokça şahit oluyoruz. Mart ayında 2007 inşa 26,000 dwt bir geminin satışı 6 milyon dolara konuşuyorduk. Aynı gemiyi mayıs ayında 8 milyon dolara aynı alıcı ile recap aşamasına kadar getirmiştik ancak alıcımız fiyat yükselişinden çekinip işi düşürmüştü. Satıcı ekim ay içinde bu gemiye başka bir alıcıdan 12 milyon dolarlık bir teklif gördü ancak gemiyi satıştan çektiğini bildirdi.

Kuru yükler

VLCC: "STELLA BELLA" (250,380 dwt, Qingdao Beihai, 2016 inşa) 60 milyon dolara ve kardeş gemisi "STELLA IVY" (2015 inşa) 58 milyon dolara alıcı buldu. Capesize: "TRUE ENDURANCE" (179,147 dwt, Hyundai H.I., 2012 inşa) 32,5 milyon dolara Beks şirketine satıldı. "CAPE GAR-

LAND" (178,394 dwt, Mitsui, 2009 inşa) 32,5 milyon dolara Çinli alıcıya satıldı. "ASL MARS" (175,085 dwt, SWS, 2004 inşa) 16,2 milyon dolara, "BLUEMOON" (170,089 dwt, IHI Japan, 2002 inşa) 15,75 milyon dolara alıcı buldu. Kamsarmax: "ZEPHYRUS" (81,981 dwt, Jiangsu Newyangzi, 2019 inşa) 36,5 milyon dolara alıcı buldu. "IBIS WIND" (82,847 dwt, Sanoyas, 2013 inşa) 28 milyon dolara satılırken, "LENA B" (81,922 dwt, Tsuneishi Zhoushan, 2017 inşa) 35 milyon dolara Vietnamlı alıcıya satıldı. "DANSAS" (81,027 dwt, Jiangsu Jinling, 2015 inşa) satıldı. Ancak satış fiyatı henüz rapor edilmedi. Panamax: "GOLDEN ENDURER" (79,457 dwt, Jinhai, 2011 inşa) ve "GOLDEN OPPORTUNITY" (75,825 dwt, Jiangsu Rongsheng, 2008 inşa) birlikte 37,2 milyon dolara alıcı buldu. "ORIENT VIOLET" (77,111 dwt, Imabari, 2015 inşa) 30,3 milyon dolara satıldı. "SHANDONG HAI CHANG" (75,200 dwt, Penglai Zhongbai, 2011 inşa) 16,73

milyon dolara Çin'de açık artırmada alıcı buldu. "MP PANAMAX 4" (69,925 dwt, Sanoyas, 1995 inşa) 6 milyon dolara satıldı. Ultramax: "KANOURA" (61,396 dwt, Iwagi Zosen, 2013 inşa) 28 milyon dolara, "DANIELA OETKER" (61,288 dwt, Shin Kasado, 2015 inşa) 29,8 milyon dolara satıldı. Supramax: "MEDI OKINAWA" (56,118 dwt, Mitsui, 2011 inşa) 21,5 milyon dolara satılırken, "TESORO" (53,350 dwt, Shanghai Shipyard, 2007 inşa) 15,75 milyon dolara satıldı. "SILVER EAGLE" (50,337 dwt, Jiangnan Shipyard, 2003 inşa) 13,5 milyon dolara Çinli alıcıya gitti. Handymax: "JUN BENEFIT" (45,572 dwt, Tsuneishi Japan, 1997 inşa) 7,2 milyon dolara satıldı. Handy-size: "NEW FACE" (38,242 dwt, Shin Kochi, 2017 inşa) ve kardeş gemisi "NEW DAYS" (2017 inşa) birlikte 26 milyon dolara Yunan alıcıya satıldı. "YANGTZE BRILLIANCE" (32,323 dwt, Jiangmen Nanyang, 2011 inşa) 16,5 milyon dolara, "NEW LIFE"

(28,227 dwt, I-S Shipyard, 2013 inşa) 15,3 milyon dolara, "GAIL" (29,966 dwt, New Century, 2011 inşa) 13 milyon dolara Çinli alıcıya satıldı. "CREST NAVIGATOR" (36,360 dwt, Shikoku, 2012 inşa) 22 milyon dolara, "XING ZHI HAI" (34,443 dwt, Namura, 2015 inşa) 22 milyon dolara satıldılar.

Tankerler

VLCC: "SEAWAYS TYBEE" (300,960 dwt, SWS, 2015 inşa) 61,2 milyon dolara, "SEAWAYS TRITON" (300,932 dwt, SWS, 2016 inşa) 62,1 milyon dolara, "SEAWAYS CAPE HENRY" (300,932 dwt, SWS, 2016 inşa) 63,1 milyon dolara, "SEAWAYS LIBERTY" (300,932 dwt, SWS, 2016 inşa) 63,7 milyon dolara, "SEAWAYS DIAMOND HEAD" (299,989 dwt, SWS, 2016 inşa) 66,1 milyon dolara, "SEAWAYS HENDRICKS" (299,983 dwt, SWS, 2016 inşa) 63,8 milyon dolara alıcı buldu. Suezmax: "SCF URAL" (159,314 dwt, Hyundai H.I., 2003 inşa) 16,5 milyon dolara alıcı buldu. Aframax: "AMERICAS SPIRIT" (111,920 dwt, Hyundai H.I., 2003 inşa) 11,7 milyon dolara satılırken, "ASPASIA LEMOS" (105,188 dwt, Hyundai H.I., 2009 inşa) Yunan alıcıya satıldı. Ancak satış fiyatı henüz rapor edilmedi. LR2: "NAVIG8 PRIDE LHJ" ve "NAVIG8 PROVIDENCE" (109,991 dwt, New Times 2018 inşa) her biri 48 milyon dolara alıcı buldu.

Yeni inşalar

Kamsarmax: Golden Ocean, Dalian Tersanesi'ne 4 adet 85,000 dwt gemi siparişi verdi. Gemiler 2024 yılının ilk yansında teslim edilecektir. Ultramax: Bocomm Leasing, COSCO Zhoushan Tersanesi'ne 8 adet 64,000 dwt gemi siparişi verdi. Gemiler 2023-2024 yıllarında teslim edilecek olan kontrat fiyatı her biri için 31-32 milyon dolar. Aframax: China Merchant Energy Shipping, Dalian Tersanesi'ne 1 adet 115,000 dwt gemi siparişi verdi. 2024 yılının 4'üncü çeyreğinde teslim edilecek geminin kontrat fiyatı 51,5 milyon dolar. LNG: Qatar Petroleum, Hudong-Zhonghua Tersanesi'ne 4 adet 175,000 cbm LNG carriers siparişi verdi. 2024 yılında teslim edilecek olan gemilerin her birinin kontrat fiyatı 192,25 milyon dolar. MOL, Daewoo Tersanesi'ne 1 adet 174,000 cbm LNG carrier siparişi verdi. 2024 yılının Eylül ayında teslim edilecek olan geminin kontrat fiyatı 196,5 milyon dolar. VLCC: Glovis, Hyundai H.I Tersanesi'ne 2 adet 86,000 cbm gemi siparişi verdi. 2024 yılında teslim edilecek olan gemilerin her birinin kontrat fiyatı 86,5 milyon dolar. Ace Tankers, Daesun, Korea Tersanesi'ne 2 adet 33,000 dwt gemi siparişi verdi. Gemiler 2024 yılının 2'nci yansında teslim edilecek.

Gaz:

LNG carrier: "GASLOG SALEM" (155,000 cbm, Samsung, 2015 inşa) USD 128 M'a ve kardeş gemisi "GASLOG SHANGHAI" (2013 inşa) 120 mil-

yon dolara alıcı buldu.

VLCC: "HELLAS FOS" (80,705 cbm, Hyundai H.I., 2008 inşa) 48,5 milyon dolara alıcı buldu. "IRIS GLORY" (84,000 cbm, Daewoo, 2008 inşa) 41,5 milyon dolara Japon alıcıya gitti. LPG carrier: "HAPPY BRIDE" (6,387 cbm, Hyundai H.I., 1999 inşa) 4,7 milyon dolara Hargaz şirketine satıldı.

Konteynerler

"RDO CONCERT" (6,966 TEU, 85,622 dwt, Hyundai H.I., 2009 inşa) 110 milyon dolara alıcı buldu. "TONGVA" (4,363 TEU, 53,644 dwt, Hyundai Mipo, 2008 inşa) satıldı. Ancak satış fiyatı henüz rapor edilmedi. "ALS JUNO" (4,256 TEU, 50,300 dwt, Jiangsu Newyangzi 2009 inşa, 4,200 TEU), "ALS FAUNA" (4,275 TEU, 51,733 dwt, Samsung 2008 inşa), "HERON HUNTER" (4,255 TEU, 51,743 dwt, Hyundai H.I., 2009 inşa) ve kardeş gemisi "HAPPY HUNTER" (2009 inşa) her biri 60 milyon dolara alıcı buldu. "GH MELTEMI" (2,796 TEU, 41,253 dwt, Guangzhou Wenchong, 2010 inşa) 35 milyon dolara, "ATLANTIC FLOSTA" (2,474 TEU, 33,739 dwt, Volkswerft Stralsund, 2002 inşa) 29 milyon dolara, "AS RICCARDI" (1,496 TEU, 21,800 dwt, Zhejiang Ouhua, 2012 inşa) 26 milyon dolara satıldı.



Gidelim mi?

Düpedüz bir meydan okumanın içinde yaşıyoruz sürekli. Bizi yok sayan mega kentlerde yaşamak kesintisiz bir hayatta kalma savaşı istiyor. Farkındalık karamsarlığa sürüklüyor. Acaba, bir duble bakış açımızı değiştirir mi? Peki, iki duble?..

Yüce Yöney İSTANBUL "Gidelim" diyor arkadaşım. "Buradan uzağa gidelim." Yutkunarak gurtlağımı temizlememden öyle kolay değil bu işler, diye nutuk atmaya başlayacağımı anlatıp ara vermeden devam ediyor, "Trafığı, hava kirliliği, bitmeyen inşaatı, gürültü kirliliği, pahalılığının yanında su da kalmadı İstanbul'da," diyor. Ağzıma fazla laf tıkıştırılmış da çıkartmazsam boğulacakmış gibi hissediyorum. Akıldan İstanbul'un bir kıyı kenti olmasının yanı sıra bir su kenti olduğu da geçiyor; neyse ki bunun eski bir ezber olduğunu sözler ağzımdan çıkmadan hatırlıyorum.

"Sonuçta burası modern bir kent," diyerek yaptığım karşı çıkışı kendim de çok zayıf buluyorum. Zaten modernleşmenin en çarpık tezahürlerinden biri değil mi bugünün İstanbul'u!

Diplomatik konuşma tekniğine başvuruyorum. Önce konuya vâkif olduğumu gösterecek birkaç cümle ediyorum. "Evet, bir dönem İstanbul Belediyesi'nin başında bulunanların yağmur duasından medet umduklarını, dış fırçalarken musluk kapatarak su sorununu halletmeye kalkıştıkları ben de hatırlıyorum."

Bu sözlerimle aynı kaygıları beslediğimi, tümüyle ondan farklı düşünmediğimi karşım-dakine göstereceğimi umuyorum. Ardından konuyu genele çekerek zaman kazanmaya çalışıyorum. "Tabii ki su krizi çok ciddi. Birleşmiş Milletler'in hazırladığı son raporda da temiz suya erişimin gide-rek zorlaşacağı uyarısı yapıldı-zaten. İklim değişikliğine bağlı olarak kuraklık ve su baskınlarının artacağı, bu nedenle su kıtlığının daha da büyük bir sorun haline geleceği bilinen bir gerçek artık. E buna bir de nüfus artışının etkilerle eklersek durum vahim... Dünya genelinde halihazırda iki milyar kişinin içme suyu-2050'de bu rakam beş milyara

çıkabilir..."

"İstanbul," diye araya giriyor arkadaşım. "İstanbul'u besleyen su kaynakları kurulaşmanın en çarpık tezahürlerinden biri değil mi bugünün İstanbul'u!"

Bu memleketin her yeri bizim, diyerek reddedilmesi zor ama konuyla bağlantısı zayıf bir kozu ileri sürüyorum. Fakat bu söz yerli yersiz herkesi bir an durduracak güçte. Alttan aldan medet umduklarını, dış fırçalarken musluk kapatarak su sorununu halletmeye kalkıştıkları ben de hatırlıyorum. "İstanbul'un su sorunu hep vardı," diye devam ediyorum, karşı çıkı-lamaz netlikte bir ifadeyle. "Önemli olan su politikaları." "Evet evet, bizi bu yanlış politikalar mahvetti," diyerek kapatmaya başlıyorum, aceleli bir tarzda. "O yüzden İstanbul'dan gidelim diyorum," diye ekliyor. Tamam desem, eşyalarımı toplamaya başlayacak sanki bu ne sabırsızlık! Güney Doğu'da vahim sonuçlara yol açtı. Bölgede ekili alanların yüzde 80'i kurudu, çiftçiler milyonlarca lira zarar etti. Çok zor günler bunlar..."

Beni duymamış gibi yapıyor, "İstanbul'un su depolama kapasitesinin yüzde 10'undan fazlasını karşılayan Sazlıdere Barajı, İstanbul Kanalı projesinin hayata geçmesi hâlinde tamamen yok olacak. Keza, Terkos gibi İstanbul'un su ihtiyacının yüzde 18'inden

fazlasını karşılayan bir barajın havzasından da önemli kayıplar yaşanacak," diyor.

Suratım asılıyor. Böyle güncel, bilimsel verilerle konuşmak benim tartışma kozumdu, sen nereden buldun gibilerinden bakıyorum. Sanki çalışıp da gelmiş... "Şimdi." Diyorum derin bir soluk almadan önce; biliyorum ki bu kelime derin bir solukla kullanıldığında etkili olacak, önemli tespitler anlatacağım havası verecek. "İstanbul'un su sorunu hep vardı," diye devam ediyorum, karşı çıkı-lamaz netlikte bir ifadeyle. "Önemli olan su politikaları."

"Evet evet, bizi bu yanlış politikalar mahvetti," diyerek kapatmaya başlıyorum, aceleli bir tarzda. "O yüzden İstanbul'dan gidelim diyorum," diye ekliyor. Tamam desem, eşyalarımı toplamaya başlayacak sanki bu ne sabırsızlık! Güney Doğu'da vahim sonuçlara yol açtı. Bölgede ekili alanların yüzde 80'i kurudu, çiftçiler milyonlarca lira zarar etti. Çok zor günler bunlar..."

Beni duymamış gibi yapıyor, "İstanbul'un su depolama kapasitesinin yüzde 10'undan fazlasını karşılayan Sazlıdere Barajı, İstanbul Kanalı projesinin hayata geçmesi hâlinde tamamen yok olacak. Keza, Terkos gibi İstanbul'un su ihtiyacının yüzde 18'inden

kaplı, canına okundu güzelim denizin," diyerek yine başlıyor, "iç huzuruyla balık, midye falan da yiyemiyoruz," diye sürdürüyor sözü. "Her yanımız deniz ama kirlilikten gremiyoruz" faslına gelmeden susturuyorum onu. Tekleri dubleyle çıkardığımı, gevşemeye ihtiyacımız olduğunu söylüyorum. "Hayâllere kadeh kaldırırsınız," diyorum... Malûm, en eski ve en bilinen içme ritüelidir kadeh kaldırmak.

Arkadaşıma da anlatıyorum, "Her zaman iyi niyeti içinde barındırır, her zaman iyi gelir insana; beçillikten uzaktır üstelik. Hep öyleymiş. 11'inci yüzyıl İngiltere'sinde, içme faslında, 'Gelsin kadehler ve sağlığa içelim, benim gibi iç, bana iç, tam iç, yarım iç ki ben de sana içeyim' denildiğini okumuştum."

Gülümsüyor arkadaşım. Keyfini sevdiğim rakısı, içmeden yumuşatıyor ortamı. İnsanlığı geliştirdiği en akılcı ritüellerden biri bu.

Ama arkadaşım gerginliğinin tümünü atmış değil, belli: İçkiye çok zam geldi, dışarda pahalıya çıkarsanız, bize gidelim, diyor. Haklı olduğunu düşünüyorum, ısrar etmiyorum, onaylıyorum. "Tamam gidelim."

Duyar duymaz yapıştınıyor. "Hah! Baştan beri ben de bunu söylüyorum işte" diyor. "Gidelim!"

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 m³ 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

Çanakkale Zaferi'nin destansı batıkları

Çanakkale Savaşları'nın yaşandığı Tarihi Gelibolu Yarımadası'nda, 106 yıl önce batan savaş gemileri, "Gelibolu Tarihi Sualtı Parkı" ile turizme açıldı. Çanakkale'nin destansı batıkları, Birinci Dünya Savaşı temalı ilk sualtı parkı özelliğini taşıyacak. 106 yıl önce Seddülbahir Kalesi açıklarında batırılan İngiliz Krallık Zırhlısı 'HMS Majestic'in de aralarında bulunduğu 14 batık gemi, gizemli hikâyeleriyle dünya genelinde dalış meraklılarının dikkatini çekiyor. Gelibolu Tarihi Sualtı Parkı, 150 kilometrekarelik bir alanda 14 ayrı dalış noktasının bulunduğu bir dalış merkezi konumuna şip.

Ege ve Marmara denizlerinin buluşma noktası olan ve sahip olduğu sualtı hazineleri ile tüm dünyanın ilgisini çeken Gelibolu Tarihi Sualtı Parkı'nın açılışı Seddülbahir Kalesi'nde düzenlenen törenle gerçekleştirildi.

Sualtı tarihe yolculuk

Kültür ve Turizm Bakanlığı öncülüğünde, Çanakkale'yi dünyanın önemli dalış turizmi merkezlerinden biri hâline getirmek amacıyla Gelibolu Tarihi Sualtı Parkı projesi çalışmalarına 2017 yılında Çanakkale Savaşları Gelibolu Tarihi Alan Başkanlığı'na başlandı. 2019 yılında Başkanlık ve Güney Marmara Kalkınma Ajansı arasında projeye ilişkin destek protokolü imzalandı.



Projenin saha çalışmalarına, İstanbul Üniversitesi Kültür Kalıntıları Koruma Ana Bilim Dalı danışmanlığında TÜBİTAK Marmara Araştırma Merkezi'nce

başlandı ve iki yıl boyunca süren envanter çalışmaları sonucunda 150 kilometrelik alanda dalışa imkân veren bir destinasyon oluşturuldu.

Bugüne kadar karadan anlaşılan Çanakkale Zaferi'nde deniz altında verilen mücadelenin de gözler önüne serildiği Gelibolu Tarihi Sualtı Parkı'ndaki ilk dalış noktası, 27 Mayıs 1915'te Seddülbahir açıklarında Alman U-21 denizaltısı tarafından

batırılan 120 metre uzunluğundaki İngiliz zırhlısı 'HMS Majestic' batığı olacak. 24 metre derinlikte batık geminin üzerinde yer alan

patlamamış top mermi başları ve barutlar, dalış severlerin büyük ilgisini çekecek. İsmi Fransız Devrimi'nin önemli mareşallerinden alan Andrea Massena ve onunla son görevine çıkan Saghalien batık gemileri, Ertuğrul Koyu'nun 5-7 metre derinliklerinde dalış severlerin ziyaretini bekliyor. Formunu hâlen koruyan gemiler, deniz altında zamana durmuş izlenimi yaratıyor. 25 Mayıs 1915'te içindeki



malar sırasında malzeme tedariği yapmak için kullanılmış ve binlerce askerin Çanakkale'ye ayak basmasında etkili rol oynamış Helles Barçları da Gelibolu Tarihi Sualtı Parkı'nın açılmasıyla birlikte ziyaretçileri buluşacak.

Sualtıdaki eşsiz tarih

Tekke Koyu (W Beach) batıkları, Anburnu barçları, Küçük Kemikli barçları, Anburnu Layeri, Lundy batığı, HMS Louis, S.S Milo ve Tuzla batıklarının da görülebileceği Gelibolu Tarihi Sualtı Parkı'nda; Akbaş Koyu'nda 10 metre derinlikte bulunan Çanakkale Savaşları sırasında onlarca denizaltıya dür demiş Denizaltı Mania Ağı, sualtı fotoğrafçılarının mutlaka görmesi gereken eşsiz bir tarihi güzellik olarak dikkat çekiyor.

73 personeliyle birlikte sulara gömülen İngiliz gemisi HMS Triumph da bir anıt mezar olarak Kabatepe'de 70 metre derinlikte ziyaretçilerini bekliyor.

Yüzlerce canlı türünü bir arada tutan ve Halley kuyruklu yıldızının tarihte ilk olarak görüldüğü yer olma özelliği taşıyan Bebek kayalıkları da Gelibolu Tarihi Sualtı Parkı sınırlarında yer alıyor. Akıntı dalışı deneyimi yaşamak isteyen dalgıçlara yüzlerce rengi ve canlı türünü bir arada sunan Bebek kayalıkları, dünya genelinde dalış severlerin vazgeçilmez noktası olmaya aday.

Gelibolu Tarihi Sualtı Parkı'nda Birinci Dünya Savaşı sırasında battığı bilinen ancak henüz gün yüzüne çıkarılmamış batıkların da dalış turizmine kazandırılması için çalışmalar devam ediyor.



Paralimpik seviyede ilk başarı bronz madalya ile geldi

Paralimpik milli sporcu Miray Ulaş, İtalya'da düzenlenen Para Yelken Dünya Şampiyonası'ndan bronz madalya ile döndü.

Mersin Deniz Ticaret Odası tarafından da desteklenen genç sporcu Miray Ulaş, İtalya'nın Palermo kentinde düzenlenen Para Yelken Dünya Şampiyonası'nda Hansa 303 Kadınlar sınıfında üçüncü oldu.

Ulaş'ın bu başarısı, paralimpik seviyede Türkiye'nin hem kadınlar sınıfında hem de genel

klasmanda ilk madalyası olması nedeniyle ayrı bir önem taşıyor.

Profesyonel olarak yelken, triatlon ve yüzme sporlarıyla ilgilenen ve bugüne kadar onlarca başarıya imza atan Ulaş, 16-21 Eylül 2021 tarihlerinde Mersin'de düzenlenen Para Yelken Türkiye Şampiyonası'nda birinci olmuş ve Dünya Şampiyonası'na katılmaya hak kazanmıştı. Ulaş 5-6 Ekim 2021 tarihlerinde de Alanya'da gerçekleştirilen Paratriatlon Dünya Kupası'nda da 4'üncü olmuştu.

1 mekân 3 sergi

Suna ve İnan Kıracı Vakfı Pera Müzesi üç yeni sergiye ev sahipliği yapmaya hazırlanıyor. Ziyaretçileri geçmişten geleceğe uzanan bir kültür yolculuğuna çıkararak bu sergilerden İstanbul'dan Bizans'a: Yeniden Keşfin Yolları, 1800-1955, İstanbul'un bir bilim dalı olarak gelişmeye başlayan Bizans araştırmalarının şekillenmesindeki merkezi rolüne zengin bir arşiv seçkisi ve etkileyici canlandırmalarla ışık tutuyor. "İstanbul'da Bu Ne Bizantinizim!": Popüler Kültürde Bizans sergisi, Bizans tarihinin edebiyat, sinema, çizgi roman, moda gibi farklı sanat mecralarındaki temsillerini bir araya getiriyor ve popüler kültürün Bizans mirası ile etkileşimini detaylı bir biçimde sorguluyor. Independent Curators International [Uluslararası Bağımsız Kuratörler] (ICI) girişiminin "Yarın Notlar" sergisinde ise, farklı ülkelerden 25 sanatçının Covid-19 pandemisiyle başlayan yeni küresel gerçekliği yanıtlayan eserleri yer alıyor.

Pera Müzesi'nin yeni sergileri İstanbul'dan Bizans'a: Yeniden Keşfin Yolları, 1800-1955, "İstanbul'da Bu Ne Bizantinizim!": Popüler Kültürde Bizans ve Yarın Notlar 23 Kasım 2021- 6 Mart 2022 tarihleri arasında ziyaret edilebilir.



İyilik için Bir Kulaç da Sen At

Bölgesel sorunların çözümüne katkı sağlamak ve farkındalık oluşturmak amacıyla, 'İyilik için Bir Kulaç da Sen At' etkinliği, bu yıl 11'inci kez yine Kalkan'da gerçekleştirildi. AKUT Kaş-Kalkan Birimi'nin düzenlediği ve yerli yabancı 100'ün üzerinde kişi katıldığı yüzme etkinliğinde, Manavgat yangınında zarar görenler için de yardım toplandı.

Kalkan'da yaşamını sürdüren emekli okul müdürü İngiliz Christopher Paul Davies'in 10 yıl 11'inci kez yine Kalkan'da düzenlenen 'İyilik için Bir Kulaç da Sen At' etkinliği, bu sene AKUT Kaş-Kalkan Birimi tarafından düzenlendiği ve 7 kanocu da katılımcılara su ve gıda takviyesinde bulundu. Katılımcılar, etkinliğin bitiminde AKUT Kaş-Kalkan Birimi Sorumlusu Bircan Tolunay ve İngiliz Christopher Paul Davies'e çiçek vererek teşekkür etti. AKUT Kaş-Kalkan Birimi tarafından açılan fotoğraf sergisinin de gezildiği etkinlikte, Manavgat yangınında zarar görenler için yardım yapacağını da ifade etti.



Her 5 kuştan 1'i yok oluyor

Kuşların tehlike kategorilerini belirleyen ve neden yok olduklarını ortaya koyan, Avrupa Kuşları Kırmızı Listesi güncellendi. Dünya Kuşları Koruma Kurumu, Avrupa genelinde 54 ülke ve bölgeden binlerce uzman ve gönüllünün desteğiyle detaylı bir rapor hazırladı. Kuzeyde Grönland, İzlanda ve Svalbard, güneyde Kanarya Adaları, Malta ve Kıbrıs, batıda Azorlar, doğuda Kafkasya ve Ural Dağları arasında kalan bölgede yaşayan 544 kuş türü için kırmızı liste kategorileri yeniden değerlendirildi. Bu rapor kapsamında her türün kırmızı liste kategorisi güncellendi ve nesillerinin tükenme riski değerlendirildi. Rapordaki veriler, ulusal ve uluslararası doğa politikaları ve yerelden koruma çalışmalarını için önem taşıyor.

Raporun dikkat çektiği sonuçlar şöyle:

Avrupa'daki kuşların yüzde 13'ü yani 71 kuş türü yok olma tehlikesi altında.

Avrupa'daki her 3 kuştan 1'inin nüfusu son yüzyılda ciddi ölçüde yok oldu.

Avrupa'daki her 5 kuştan 1'i yok olma tehlikesiyle karşı karşıya.

Avrupa'da en hızlı yok olan grupların başında ördekler ve kıyı kuşları (yüzde 40), deniz kuşları (yüzde 30) ve yirtıcı kuşlar (yüzde 25) geliyor.

Tarlakuşları, örümcekkuşları ve kiraz kuşları gibi açık habitatların yaygın türleri de hızla yok oluyor; ayrıca ördek ve kıyı kuşlarının sayıları da ciddi olarak azalıyor.

Büyük ölçekli arazi kullanım değişikliği, tarımsal uygulamaların yoğunlaşması, alt yapı projeleri, deniz kaynak-



larının yoğun kullanılması, iç suların kirlenmesi ve yaygın olarak kullanılan ormancılık uygulamaları, Avrupa habitat ve kıyı kuşlarının sayıları da ciddi olarak azalıyor.

Tarlakuşları, örümcekkuşları ve kiraz kuşları gibi açık habitatların yaygın türlerinde

devam eden nüfus düşüşleri ve yaşam alanlarının daralması, genel olarak doğanın bütün bileşenlerinin yok olması ve artan tarımsal kimyasal kullanımı etkisini açıkça gösteriyor. Bazı yirtıcı kuş türleri, yasal koruma ve hedeflenen koruma faaliyetleri nedeniyle son zamanlarda popülas-



yonlarını geri kazanmış olsa da besin için açık habitatlara (mera ve çalılık alanlara) bağımlı birçok yirtıcı kuş türü sayısı hâlâ azalıyor.

KİTAP KÖŞESİ

HAV

Hav kurmaca bir şehir devleti, bir Akdeniz şehri, sokaklarında Türkçenin, Ermenice'nin, Rumcanın, Arapçanın, Rusçanın, İtalyancanın bir arada duyulduğu bir coğrafya. Yirmi yıl arayla bu coğrafyaya giden bir seyyah yazar, şehrin iki yakın dönemi arasındaki siyasi, kültürel, yaşamsal doku değişimlerini nefis bir dille anlatıyor.

Önce 1985 yılının Hav'ını tanımaya başlıyoruz, sonra bir "Müdahale" oluyor, altüst oluyor şehir, yirmi yılın ardından aynı yere dönüyoruz, yirmi birinci yüzyılın Yeni Hav'ına, Kutsal Mirmidon Cumhuriyeti'ne. Eskişinin izini sürmeye çalışsak da zorlanıyoruz, şehrin tarihini bağnaz bir bakışla baştan yazanların eliyle görgüsüzlüğün tüm şehirde itinayla teşhir edildiğini görüyoruz.

Hav hibrit edebiyatın usta bir örneği, seyahat edebiyatıyla bilimkurguyu bir araya getiriyor. Hav diye bir şehir yok ama pekâlâ olabilir.

Yazar: Jan Morris
Kolektif Kitap



Okçu'nun Yolu

Her okun uçuşu farklıdır. Bin ok atarsan, bini de sana farklı bir yol gösterecektir. Okçu'nun yolu işte budur. Ülkenin en mahir okçusu Tetsuya bir köyde mütevazı bir marangoz olarak yaşamını sürdürmekteyken bir gün uzak diyarlardan gelen bir okçu ona meydan okur... Tetsuya bu meydan okumayı kabul ederek okçuluk felsefesini hem yabancı okçuya hem de köyün delikanlılarından birine aktaracaktır. Paulo Coelho'nun Okçu'nun Yolu'nda dile getirdiği öğretici sadece okçuluğa değil hayatın her alanına uygulanabilecek, yolu nice erdemden geçen bir ilkeler bütünü. Sımyacı başta olmak üzere 84 dilde kitapları yayımlanan Brezilyalı yazar Paulo Coelho yeni kitabı Okçu'nun Yolu'nu 2020 Tokyo Olimpiyatları'nda altın madalya kazanan milli okçumuz Mete Gazoz'a adadı. 74 yaşındaki yazar Mete Gazoz için, "Okçuluk dâhisi bu da benim okçuluk eserim. Bu kitap sana adanmıştır," dedi.

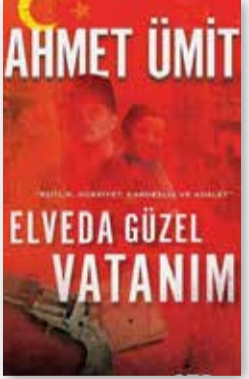
Yazar: Paulo Coelho
Can Yayınları



Elveda Güzel Vatanım

İki aşkı arasında parçalanmış bir adam İkinci Meşrutiyet'in yaklaştığı günler, Osmanlı belki de hiç yaşamadığı kadar büyük bir buhranın, varoluş sancısının içinde. Hassas, incelikli ve kararlı Şehsuvar'ın sorumluluk bilinci ağır basar, hem sevgilisi Ester'e hem de içindeki yazara sırtını dönerek İttihat ve Terakki Cemiyeti'ne katılır. Büyük acılara ve pişmanlıklara sebep olacak bu kararından dönme fırsatını sunsa dek kaçırmıştır artık. Elveda Güzel Vatanım iki ayrı zaman diliminde ilerleyen, anlatıldığı dönemde yaşanan çalkantılı dönemimizde edebiyatımızdaki büyük bir eksikliğin doldurulan bir roman. Cumhuriyet'in ilk yıllarındaki "siyasi hesaplaşma" dönemine tanıklık ederken diğer yandan Osmanlı'nın son dönemine damgasını vuran İttihat ve Terakki Cemiyeti'nin eylemlerine içeriden bir göz sayesinde yakından bakıyoruz.

Yazar: Ahmet Ümit
Yapı Kredi Yayınları



UZMAR®

**THE FIRST
RAmpage 6000
IN THE WORLD**

WWW.UZMAR.COM