

# Marine Deal NEWS

Ocak 2022 Sayı: 169

Denizcilik &amp; Ekonomi Gazetesi



## Kur garantili faiz dönemi

Dolar/TL kuru 18'in üzerinde seyrederken, Erdoğan'ın açıklamalarının ardından hızla geriledi. Vatandaşın Türk Lirası'ndan kaçışını önlemek için yürürlüğe sokulan bu uygulama ile birlikte dövizin TL'ye dönmesine dair bir adım atılmış olundu. Ekonomistler, yeni uygulamanın kısa vadede getirilen bir çözüm olduğunu söyledi ve alınan kararların etkisi-ninse hemen görülmeceği de belirtildi.

### Yeni ekonomi modeli: Üretim odaklı ihracatı önceleyen Türkiye

Erdoğan'ın da dile getirdiği ekonomide Çin modelini değerlendiren ekonomistler, ucuz iş gücüne dayanan bu modelin Türkiye için negatif sonuçlar doğuracağını belirttiler. Hazine ve Maliye Bakanlığı'nda yaşanan değişim sonrası Lütfi Elvan'ın yerine getirilen Nureddin Nebati, iş insanlarıyla bir araya geldiği toplantıda, Türkiye'nin "yeni ekonomik modelinin" Çin ya da Güney Kore olmadığını ve bu modelin Türkiye'ye özel olduğunu söyledi. Kamuoyuna yapı-

### Cumhurbaşkanı Recep Tayyip Erdoğan'ın 20 Aralık'taki, "Tasarıflarını değerlendirirken kurdaki yükselişten kaynaklanan kaygılarını gidermek isteyen vatandaşlarımıza yeni bir finansal alternatif sunuyoruz," açıklamasıyla birlikte Türkiye'de, "Kur Korumalı TL Mevduat Hesabı" devreye girdi

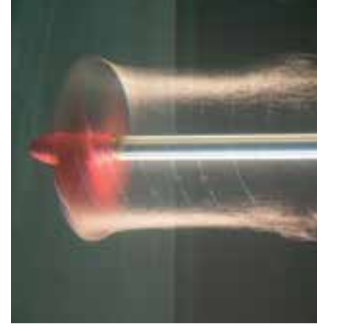
lan açıklamada, "Üretim odaklı ihracatı önceleyen Türkiye ekonomisi modelini uygularken tüm araçlar etkin bir şekilde kullanılacaktır," denildi. Yeni modele göre; üretimin ithalata olan bağımlılığı nedeniyle büyümenin yüksek gerçekleştiği dönemlerde yüksek cari açık verilmesi ve büyümenin düşük gerçekleştiği dönemlerde düşük cari açık verilmesi sarmalından çıkılması amaçlanıyor. Ekonomide Türkiye Modeli'nin temelinde yüksek büyüme ve düşük cari açık olduğunu

söyleyen Hazine ve Maliye Bakanı açıklanan "Kur Korumalı TL Mevduat Hesabı" adından sonra, "Kurda köpüklerin gittiği, gerçek fiyatlamaların olduğu bir noktaya doğru gidiyoruz. Kur iyi bir yerlerde dengeye gelecektir," de dedi.

### Faiz indirimleri 2022'de de devam edecek mi?

Erdoğan, yeni ekonomi programıyla ilgili yaptığı bir diğer açıklamada, "Türkiye'yi en büyük 10 ekonomi arasına sokma hedefine hızla ilerlediklerinin" altını bir kez daha çizdi ve "faiz zengini daha zengin yapar, biz bu çarkı bozup milleti hedefine ulaştıracacağız," dedi. Bu açıklamalarla birlikte Erdoğan, yeni yıl sonrası yapılacak para politikaları toplantılarında düşük faiz politikasının devam edeceği sinyali verdi. FED'in 2022'de faizlerini 3 kez artıracığını söylemesi ile gelişmekte olan ülke ekonomilerinde atılacak adımlar daha da öne çıkarken; sıkı para politikaları bu yıl gelişen ülke ekonomilerini de öne çıkaracak. 02»

## HABER



### Gizli bilgiler yurtiçinde kalacak

Türk savaş gemilerinin hidro-akustik özelliklerinin iyileştirilmesi için geliştirilen KATMANSİS kullanıma açıldı. 08»

## RÖPORTAJ



### 'Türkiye, Almanya için önemli bir partner'

Merkel sonrası Almanya'nın Türkiye ve AB'ye dair yol haritasını Doç. Dr. Sinem Kocamaz ile konuştuk. 22»

## JEOPOLİTİK



### Stratejik düşünme: Denizaltı ve ötesi

Denizaltıların harp sahnesindeki rolleri stratejiktir, esasen denizaltı tabiatı itibarıyla gizli ve stratejik bir silahtır. 26»

## GEZİ

### Denizi olmayan ülke: Bolivya

Gürcan Elbek, 120 günlük Güney Amerika gezisinin duraklarından biri olan Bolivya'ya ilişkin notlarını okuyucularımıza özel kaleme aldı. 30»

TUGBOAT With Hydraulic Hybrid Propulsion System

Remote Operated Commercial Vessel

LNG Powered TUGBOATS

**World Firsts** BY SANMAR

**SANMAR**  
sanmar.com.tr

## Yeni uygulama enflasyona nasıl etki edecek?

1) Türkiye ekonomisinin yıllardır çözülemeyen en önemli sorunu kronik enflasyon. Düşük tutulan faiz nedeniyle döviz kurlarında meydana gelen hızlı artışın etkisini telafi edecek olan yeni desteğin, kamu açıklarını daha da büyüteceği ve zaten yüksek olan enflasyonu daha da tırmandıracağı kaygısı uzmanlar tarafından dile getiriliyor. Ayrıca dünyada, kalıcı yüksek enflasyon riskinin arttığı süreçte Merkez Bankası, yüzde beş enflasyon hedefinden de vazgeçmiyor.

### TOBB: Adımların gayet olumlu buluyor ve destekliyor

Türk Lirası'nda durdurulamayan değer kaybının ardından iş dünyasından da peş peşe açıklamalar gelmiş ve istikrar talebi yinelenmiştir. TOBB Başkanı Rifat Hisarcıklıoğlu ilk olarak piyasaların istikrara kavuşmasını sağlayacak acil önlemler alınması gerektiğini belirtti. Daha sonra ise Erdoğan'ın ilan ettiği ekonomik önlem paketine ilişkin yeni bir açıklama yaptı ve "Döviz kurlarındaki aşırıya kaçan, olağan dışı yükseliş-

lerin önüne geçilmiştir. Mali piyasalarda istikrar artmıştır. Türk Lirası'na güveni tesis eden ve istikrarı güçlendiren adımların gayet olumlu buluyor ve destekliyoruz." dedi. İş dünyası kurda yaşanan ani düşüşle birlikte tedbirlerin faydalı olacağını ve üretimin bu sayede artabileceğini düşünüyor. Döviz kurlarındaki oynaklığın durduğu ve kurun bir banda oturmasından sonra atılan yeni adımların bütçe üzerinde oluşturacağı yükünse borçlanmayla mı, vergilerle mi, yoksa TCMB'nin para basmayla mı karşılanacağı ise en kritik soru olarak elimizde duruyor.

### Yeni ekonomi politikası tutar mı?

Hükümet çevrelerine göre düşük faiz politikası Türkiye'nin üretim ve ihracatını artıracak, yabancı yatırımlar için ülke cazip bir hâle gelecek. Yeni adımların yabancı yatırıma etkisi ise hâlâ güven üzerinden değerlendiriliyor. Güven kaybeden bir para politikası ve piyasadaki oynaklık ise yatırımcının adımlarını temkinli atmasına etki ediyor.

## Kocaeli liman bölgesine 465 milyon liralık yatırım



Stratejik olarak önemli bir konumda bulunan ve elleçlenen yük açısından da lider olan Kocaeli Körfez bölgesinde, 50 yılı aşkın bir süredir faaliyet yürüten Polisan Holding

bağlı ortaklığı Poliport, yeni yatırımı ile kapasitesini artıracak. 213.000 metrekarelik bir alan üzerine kurulu olan ve müşterilerine; dökme sıvı depolama hizmeti, kuru yük

ve genel kargo tahliye-yükleme hizmetleri ile antrepo hizmetleri de sunan Poliport, rıhtım, iskele ve tank sahasına 465 milyon liralık ek yatırım yapacak.

Poliport Genel Müdürü Efe Hatay, söz konusu yatırım için teşvik alındığını söyledi. Sanayi ve Teknoloji Bakanlığı tebliği ile Resmi Gazetede yayımlanan teşvik belgesiyle sağlanan devlet desteğinin; yüzde 55 vergi indirimi, yüzde 20 yatırıma katkı oranı, sigorta primi için 3 yıl boyunca işverene hisse desteği ve KDV istisnasını kapsadığını belirtti.

Poliport'un Kocaeli Körfez bölgesinin kullandığı teknoloji ile en genç ve modern liman terminali olduğunu söyleyen Efe Hatay, "Yatırımlarımızı, 1990'lardan bu yana dünyanın en büyük üreticilerine kesintisiz olarak verdiğimiz hizmetin kalitesini en yüksek seviyede korumak ve teknolojiyi kullanarak fark yaratma odağı ile yürütüyoruz. 2021 yılında başlattığımız tank sahalanndaki onarımlar ve yenileme hızla devam ediyor. İskele ve geliştirme faaliyetleri süren kapalı depolarımızı 2022 başında devreye alarak, liman operasyonlarımızda kârlılığa odaklanacağız. Bunun yanı sıra, liman otomasyon programının 2022 yılında devreye alınması için başlattığımız AION Projesi de devam ediyor. Stratejik yatırımlarımız ile müşterilerimizin ihtiyaçlarına güvenli ve hızlı çözümler sunarken, sürdürülebilir kârlılığın yanı sıra bölgemizin ve ülke ekonomisinin büyümesine de katkı sağlamayı hedefliyoruz," dedi.

## İstanbul Tersanesi Komutanlığı'na ödül

Stratejik Araştırmalar ve Verimlilik Genel Müdürlüğü tarafından düzenlenen 2021 Verimlilik Proje Ödülleri Töreni ve TEVMOT Projesi Plaket Takdim Töreni, Bilişim Vadisi'nde gerçekleştirildi. Tören; Sanayi ve Teknoloji Bakanı Mustafa Varank, Millî Savunma Bakan Yardımcısı Muhsin Dere ve Tersaneler Genel Müdürü Emre Dinçer de katıldı.

Törende farklı kategorilerde birincilik, ikincilik, üçüncülük ve teşvik ödülleri sahiplerine verildi. İstanbul Tersanesi Komutanlığı ise "Kuru Havuzun Bölmelendirilmesi" adlı projesi ile ödül aldı.

Verimlilik projeleriyle birinci olan, "Mikro ve Küçük Ölçekli İşletmeler" kategorisinde Barem Pazar Araştırma ve Danışmanlık Limited Şirketi, "Orta Ölçekli İşletmeler" kategorisinde Dedem Elek-

trik Taahhüt Otomotiv Elektronik Sanayi ve Ticaret Limited Şirketi, "Büyük Ölçekli İşletmeler" kategorisinde Yataş Yatak ve Yorgan Sanayi ve Ticaret AŞ, "Ar-Ge" kategorisinde Kaleleramik Çanakale Kalebodur Seramik Sanayi AŞ, "Kamu" kategorisinde İstanbul Tersanesi Komutanlığı'na ödül verildi.

"Kuru Havuzun Bölmelendirilmesi" adlı proje ile ödüle layık görülen İstanbul Tersanesi Komutanlığı adına ödülü Tersane Komutanı Tuğamiral Recep Erdiç Yetkin; Sanayi ve Teknoloji Bakanı Mustafa Varank ve Millî Savunma Bakan Yardımcısı Muhsin Dere'den teslim aldı.



# GEDEN LINE



A NEW SPIRIT IN WORLD SHIPPING

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

## MarineDeal

İMTİYAZ SAHİBİ

Yeşim Yeliz Egeli

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

Genel Yayın Yönetmeni

Yeşim Yeliz Egeli

yesimegeli@marinedealnews.com

Yazı İşleri Müdürü (Sorumlu)

Emel Dolukar Pehlivan

Haber Merkezi

Yüksel Tuğrul, Yüce Yöney,

Burak Derya

Reklam Rezervasyon & Abonelik

Tel: (0212) 343 2005

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: 14 Sayı: 169 (Ocak 2022, İstanbul)

Yazı, fotoğraf ve illüstrasyonların

tüm hakları MarineDeal News

Gazetesi'ne aittir.

Yazılı izin olmaksızın hiçbir

şekilde yazı, fotoğraf ve

illüstrasyonlardan

alıntı yapılamaz.

Yayınlanan yazıların sorumluluğu

yazarlara, yayınlanan ilanların

sorumluluğu ise ilan sahiplerine aittir.

TUZLAshipyard

[www.tktuzlashipyard.com](http://www.tktuzlashipyard.com)  
[sales@tktuzlashipyard.com](mailto:sales@tktuzlashipyard.com)

"Quality & Punctuality"

## Hepsi birinci vazifen...

## Yeşim Yeliz Egeli

yesimegeli@marinedealnews.com

Kötüye format at... Onun toksizi olup insan et. Başka yaşam yok. Başka dünya yok.

Çocuklarımız çocukluklarını, gençlerimizi gençliklerini, kadınlarımız kadınlıklarını, erkeklerimiz de hayatlarını tam vaktinde uygarcaya yaşayacak...

Gerin şöyle bir, silkelen! Davranışları hayata... Varlığımızla! Hayat inan çok güzel.

Gezeganimizde yaşayan insan sayısı 8 milyara yaklaştı. Bu insanların birbirleriyle fiziksel, davranışsal benzerlikleri ve farklılıkları var. Duygusal, sosyal, kültürel, çevresel özellikler ele alındığında çok çeşitli değişkenler olduğu kadar aynı çevrede benzerlikler olduğu da aşikâr. Bunlara kalıtsal benzerlikleri ve ayrımları da eklemek gerekir.

Sevgi için icraat vakti. Ve sevginin çoğaltması için savaş sanatını bilmek gerekir. İnsanız biz.

Bak güzel kardeşim...

Bu yeni yılı Türk Ünlü Sevme Sanatı İnanıyorum.

Türk toplumu inanç ve geleneklerine bağlıdır. Gökbeyle Toprak Ana arasında sürekli devinimdedir. Yaşar ve yaşatır. Kuşaklar boyu nesline ab-ı hayat olmuştur. Bu evrendeki bilinen erdemli özelliği kötü savardır. Bu değerler beşerî kaynaklarından olagelen insanın icadıdır.

Kök misali neslinde misliyle aynı duygularla yeşerir, sonraki kuşaklara özünü aktardıkça tekamülünü tamamlar, meşaleyi astına emanet eder ve göçer.

Varlık sebebiniz hatırlıdır. Sen savaşçısın, mücadele senin genterinde var. O kadim kök yok edilebilir mi ortadın!

Türk toplumunun beşerî kaynağının izleri; sosyal, kültürel, coğrafi ve tarihi anlamda yüzlerce yıllık geçmişle inşa edilmiş ve günümüze gelmiştir.

Biz Atatürk gençleriyiz. Bu dünya batıya, bu fikri taşıyan son kişi ölesiyeye kadar... Oku!

Fiziksel olaylar alanında "zorunluluk"

inanç alanında ise "olasılık" vardır. İnanç alanında herhangi bir konu öyle olabilir ama olmak zorunda değildir. Ancak fiziksel bir gerçek olan Güneş'in doğması irademizin dışındadır. Fiziksel zorunluluktur. Kim olursa ol kendini neyle ilişkilendirirsen ilişkilendir, Müslüman, Hristiyan, Ateist, Satanist, ekonomist bunun insanın fiziksel varlığıyla zerre ilişkisi yoktur. Buna karşın kurduğumuz herhangi bir ilişkide siyasi alanda veya ekonomik anlamda ortaya koyduğumuz her niyet veya hedef irademizin sınırları içinde meydana gelir. Bunlar insanın fiziksel varlığının bağlı olduğu yasaları etkilemez. Düşünsene, yerçekimi yasaları sonlansa veya bedensel işlevlerimiz aniden sona erse nice olurdu hâlimiz? Bu ayrıma var artık. Her değere saygılı değil mi güzel kardeşim?

Tanımlanamayan yeni bir tür

Bu özde "İlk Çağ" evrimini tamamlayamamış bir tür "bilinçli mantıksızlık" icraatı

ile içinde türlü entrika içeren dayatmalarla, insanlığımızı Orta Çağ'a hızla geri götürüyor. Durdur. Sana ilerleme diye "yutturulan" bu gerileme sadece senin iradenle durabilir.

Doğadaki fizik kuralları gibi tarihte de neden sonuç ilişkilerini belirleyen iç dinamikler vardır. Toplumsal olaylar insanın hedef ve niyetlerinden kaynaklıdır, doğada ise fiziksel zorunluluklardan kaynaklı bir sebep-sonuç ilişkisi vardır.

Bu nedenle bak bakalım Orta Çağ'a geri dönmek istiyor musun? Kız evladının yaşamadan ölmesine gönülün razı gelecek mi? "Baklava kaldı" diye, minicik aç çocukların ellerinin kesilmesine adet duygun ve vicdanın razı olacak mı?

Minicik çocuklarına kendi öz dilini öğretmek varken, onu sözlü ve yazılı kullanmasını, anlamasını ve ecdadına aktarmasını mı istiyorsun, yoksa bilmediği sesleri heceleymiyor diye falakaya yatırılıp, acımasız 100 sopa ile işkence görmesini, ehliyetiniz sözde hoca tarafından tecavüze uğramasını mı istiyorsun? Çocuk bu çocuk. Yanlış yapar doğruyu gösterir insan gibi eğitirsin.

Laik, sosyal bir hukuk devleti olarak yanlış düzeltilen, kötüyü iyileştiren, insanı mutlu edecek eğitim, öğretim, üretim politikalarıyla toplum refahı sağlansın, sürdürülebilir kalkınma gelişsin istemez misin? Bir düşün bunu, karar ver güzel kardeşim.

Sen çok özel bir varlıksın. Akınlı kullan. Ay yıldızlı bayrağınla cihanda kocaman bir yüreğin var. Dünya için iyilik timsalisin. Özüne tutun, kanla savunduğun Anayurdun için iyiyi iste. İnsanın niyetlerinin her sonucu insanın toplumsal var oluşu için çok büyük önem taşır. Ancak neden-sonuç ilişkisi içinde toplumsal süreçleri planlayanların mantık dışı ajandalarına körü körüne uymak, bunların toplum üzerindeki tezahürleriyle gelişen olaylar sanki zorunluymuş gibi körü körüne kötüye inanmak akıl ve vicdan dışıdır. Buna son ver kardeşim.

Türklüğünle dünyada gurursun. Yanlışla yanlış, doğruya doğru de güzel kardeşim. Korkma!  
Uygar insan; kendine, içinde bulunduğu kâinata, coğrafyaya, çevresine karşı sorumlu, sevgili, saygılı, bilgili varlığa denir. Saygı özgürlüktür. "Sevgi özgürlüğün çocuğudur, tahakkümün değil" der bir şair.  
İnsanın. Fizyolojik ve biyolojik olarak, üreme duygunu, cinsel dürtülerinde içinde biriken ve dışarı atılması gereken o şeyi atıp, şehvet duygunu gidermen gerekir. Bu yetişkin olan senin normalin. Ancak bir din bilimci(!) çıkıyor ve bir ebeveyn diyor ki "Evladın yaşadığı (çocuk) hatta evladına şehvet duyduysan, erek olursan onunla (seks) yapabilirsin."  
Bu ve benzeri sapkınlıklar topluma ilahiyat eliyle sunulur mu? Bu çağda bunları normal kabul etmek, mantıkla açıklamak artık mümkün değildir.  
Bu görüşü salık veren adamı ayıplamazlar mı, sormazlar mı adama, "sen öz evlatlarınla böyle mi yaptın?" diye... Bu sapkın zihniyet toplumun üzerine çöken bela değildir de nedir güzel kardeşim?  
Bu toplumun kadim değerleri vardır ve sınır aşmıştır, söylemler "inanç" altında evrensel cinsel ahlâka ve toplumsal ahlâka

uygun ve açıklanabilir değildir. Bu ile benzeri sapkınlıkları öğütleyen, yapan, yardım eden, susan, topluma sözde inanç temelli yayan bu tür kişiler artık ciddi psikoloji biliminin konusudur. Derhâl gerçek sevgi ile rehabilite ve bilimsel metotlar kullanılarak tedavi edilmelidirler. Hukukçular derhâl toplum düzeni ve vicdanı zedelendiği için gereğini düşünmelidir.

Bakınız, Freud kendi çağında bir devrimciydi değil mi? 1900'lerde Batılı çevrelerde çok etkisi yaratan bu insanın o dönem teorisini savunan kişiler, şimdiki cesur ve radikal görülebilir mi? Bu ahmakça bir romantizm olmaz mı? Çağ değişti çağ. Ülkemizde de toplumumuz Orta Çağ karanlığına ceken bir tayfa var. Niyet ve hedefleri hiç iyi görünmüyor.

Birileri tarafından, "sağılacak inek sürüsü" muamelesine maruz kalan toplumlar insanlık tarihi boyunca olagelmıştır. Tarihte bu mazlumlar makus talihini beşerî kaynağı olan kahramanlarının iradesiyle, aklıyla ve azmiyle tersyüz etmişlerdir. Örnekleri yazılı tarihte vardır. Toplumlarda karanlıktan aydınlığa çıkan dönemlerin liderleri vardır. Ancak toplumunu aydınlıktan karanlığa gömen, gerçek kahramanları taklit eden "cibilyetsiz kahramanlar(!)" da vardır.

Buna karşın insanımızın uygar gelişimine kimse engel alamaz. Kendi gücüne dayan yığıt kardeşim.  
"Bu çağda "evladına şehvet duyabilirsin" demek akıl kârı mı? Aynı kişi öz evladına da mı aynı öğütü verdi? Bu zihniyete güvenip ona ne emanet edilebilir?

Fiziksel var oluşumuzun yasaları insan iradesinin heveslerine bağlı değildir. Doğarız, besleniriz, hareket eder, gübreyi salar, ürürüz. Bu süreçlerin tekni bile değiştiremeyiz ve tüm bunlara iyi ve erdemli yaşama sanatını da ekleyerek ölümüne doğru ilerleriz ve ölürüz.

Atalarımızca hezime uğratılanların, sözde evrim geçirmiş haysiyet yoksulları "yenilen pehlivan güreşe doymazmış" misali mantar gibi yerlerdeler. Bunların artıkları, her cepheden politikalarını -dâhili ve harici- var güçleriyle sinsi sinsi bindirseler de başımızı ezemeyeceklerini vakti gelince bu aklı evvelere o meşhur Orta Asya'dan çıkma, "Made in Türk" tokadı ile göster güzel kardeşim.

Türklerin varlığı bu dünya üzerinden silinemez. Her yerdeyiz. Beşerî kaynakları yok sayılmaya ve dahi kopyalanmaya, çalınmaya yok edilmeye hâlâ çalışılmaktadır.

Silkelen, ecdadının mirasına sahip çık. İçimizdeki bu yeni türe de bir tavsiyede bulunalım. İnanıyorsa... Nafite namazlarını kılmaya başlasınlar. Bu namazlar içinden "Tevbe (tövbe) namazı" nı ısrarla tavsiye ediyoruz.

Ne diyor üstat, "Bastığın yerleri toprak diyerek geçme tanı." Kanitli gerçeğimiz bu. Esasen büyük üstat, gerçek tarihini yazanlarını tanı, oku, bil, onlara vefanı göster, tarihini sapıranlara o asil ve cesur kahramanlarının yaptıklarına sövenlere değil diyor.

"Evladınla seks yapabilirsin, halata teyzene sarkabilirsin, baldızınla şey edebilirsin, ananın, bacının orasına edilen sınıklı kelimelelere de yarabbi şükür çekerisin" diyen bir Atan var mı güzel kardeşim? Varsa o iblisten başkası değildir.

Sen bilirsin bizden söylemesi güzel kardeşim, dünya yine döner, güneş yine doğudan doğar ama sen namussuz, şerefsizin biri olarak bu kâinata tekamülünü insan görünümünde ancak bir bit yavrusu olarak tamamlarsın.

Son olarak sakın unutma: Biz Atatürk gençleriyiz.

Tüm bayramlarımız, çocukluğumuz ve gençliğimizdeki aslı gibi yaşanacak, yaşatılacaktır.



# ADVENT SYS

## AĞ DESTEKLİ YETENEĞE SAHİP YENİ NESİL SAVAŞ YÖNETİM SİSTEMİ



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



# Çok taraflılık döneminin kilit aktörleri Rusya ve Hindistan

MDN | Yoğun ekonomik kriz sarmalındaki ülkemiz kritik bir dönemden geçiyor. Kimilerine göre yaşanan salt bir ekonomik kriz değil. Meselenin bu kısmına girmeyeceğiz. Zira bu köşede karar alıcılara stratejik seviyeli bakış açısı ve öngörü desteği sağlamaya çalışıyor, 360 derece görebilen okurlarımıza yer kürede nelerin olup bittiğini anlatıyoruz. Ancak her ay ısrarla vurguluyoruz, etrafımızdaki dünya hızla değişiyor ve mevcut konjonktürde ülkemizin önünü engebesiz görmesi şart. Aksi takdirde yaşanan ekonomik kırılmalıklar, siyasi ve politik kayıplar tetikleyip ülkemizi stratejik türbülansa sokabilir.

## Çok taraflılık dönemi başladı

Biz içerideki ekonomik ateşe odaklanmış, gözüne far tutulmuş tavşan misali, aklını ekonomik gelişmelere ipotek etmiş durumdayken, yer kürede çok vektörlü gelişmeler meydana geliyor. Esasen saflar belirginleşiyor. ABD'nin yekten hegemon güç olduğu, SSCB'nin çöküşü sonrası tesis edilen tek kutuplu dünya düzeninin sona erdiğini teyit eden gelişmeleri gözliyoruz. Bizim için sürpriz olmayan bu hadiseleri bazı akılların kabullenmesi elbette zor. Tarafgir olmak gözlere perde inmesine vesile olabiliyor. Bu durum ise stratejik körlüğe neden oluyor. Maalesef bunun tedavisi yok. Sonda söyleyeceğimizi başta söyleyelim, küresel jeopolitikte "çok kutuplu dönem" başladı.

Hatırlatalım. Birleşmiş Milletler (BM) Genel Sekreteri Antonio Guterres, BM Genel Kurulu 76'ncı toplantısı açılış konuşmasında temas etmiş ve "Bu bizim zamanımız. Bir dönüşüm anı. Çok taraflılığın yeniden başlatma dönemi. Olasılıklar çağı" ifadelerini kullanmıştı. Aralık ayında ABD, Çin, Rusya ve Hindistan sarmalında yaşanan gelişmeler çok kutuplu yeni düzen öngörüsünü bir hipotez olmanın ötesine taşıdı. İnceleyelim.

## Rusya ve Hindistan

Aralık ayını ısıtan gelişmelerin ilki Rusya ile Hindistan marjında yaşandı. Yeni Del-



hi'de Rusya ile Hindistan'ın dışişleri ve savunma bakanlarını bir araya getiren 2+2 formatı ve Putin'in Hindistan ziyareti, gözleri Hint-Pasifik bölgesine odakladı. Görüşmeler esnasında iki ülke arasında birçok anlaşma imzalandı. Bilhassa 2021-2030 dönemini kapsayan savunma ve güvenlik boyutuna ilişkin işbirliği adımları öne çıktı.

Rusya Savunma Bakanı Şoygu ile görüşmesinin ardından açıklamalarda bulunan Hindistan Savunma Bakanı Rajnath Singh, askeri işbirliğiyle ilgili bir dizi anlaşmanın imzalanmış olmasından "memnuniyet duyduklarını" açıklayarak, Hindistan'ın Rusya ile özel ve ayrıcalıklı stratejik partnerliğine önem atfettiğini vurguladı. 21'inci düzenlenen Rusya-Hindistan Zirvesi'ne ilişkin Rus perspektifini ise Kremlin Sözcüsü Dmitriy Peskov ifşa etti. Asya-Pasifik bölgesindeki sorunların varlığını koruduğunu, yeni sancılı noktaların ortaya çıktığını, bu durumun Rusya ile Hindistan için bütüncül tehlike teşkil ettiğini belirten Peskov, iki ülke arasında-

ki işbirliğinin güçlendirilmesi gerektiğini vurguladı.

## Özel ve ayrıcalıklı partnerlik

Rusya ile Hindistan arasındaki etkileşimin daha da güçlendirilmesi gerektiğini belirten Peskov, Putin'in Hindistan ziyaretinin iki ülke arasındaki ilişkiyi daha da olgunlaştıracağını kaydetti. Peskov'un Brezilya, Rusya, Hindistan, Çin ve Güney Afrika'dan oluşan BRICS formatını öne çıkardığını ve yaşanan bir takım olumsuz gelişmelere karşın bu mekanizmanın uygulanabilirliğini ispata giriştiğini hatırlatalım. Nihayetinde imkânlar arttıkça hâliyle istekler de ivmeleniyor.

Son dönemde Rusya kırmızı çizgilerini her fırsatta ve uygun her platformda gündeme getiriyor. Rusya bu stratejiyi Hindistan'da da sürdürdü. Dışişleri Bakanı Lavrov, Yeni Delhi'de yaptığı açıklamada, ABD'nin Rusya ile Hindistan arasındaki S-400 tedarik anlaşmasını engellemeye çalıştığını<sup>1</sup> ancak Rusya ile Hindistan için bütüncül tehlike teşkil ettiğini belirten Peskov, iki ülke arasında-

ceğini kararlılıkla gösterdiğini vurguladı.<sup>2</sup> Rusya'nın benzer argümanları Türkiye'ye S-400 satışında da kullandığını hatırlatalım.

Öte yandan Lavrov'un Asya-Pasifik bölgesine yönelik güvenlik durumu değerlendirmesini atlamayalım, zira önemli. ABD, İngiltere ve Avustralya tarafından kurulan üçlü savunma İttifakına (AUKUS) Hindistan'ın net bir şekilde mesafe koyduğunu belirten Lavrov, Moskova ve Yeni Delhi'nin AUKUS'un ASEAN'ın yerini almasına birlikte karşı koyacaklarının altını çizdi. Ayrıca Hindistan ile Avrasya Ekonomik Birliği (AEB)<sup>3</sup> arasında serbest ticaret bölgesi kurulmasına yönelik müzakereler 2022 yılı başında başlayacak, altını çizelim.

## Rusya-Hindistan Zirvesi'nden çıkan mesajlar

21'inci Rusya-Hindistan Zirvesi sonrası Putin ve Modi yaptıkları ortak açıklamada;

■ Banşıl, güvenli ve istikrarlı Afganistan'a kararlılıkla destek vereceklerini,

■ BM Güvenlik Konseyi

(BMGK)'nde kapsamlı reform yapılması çağrısında bulduklarını,

■ Kore Yarımadası'nda kalıcı barış ve istikrarın tesisi için ilgili taraflara Yarımada'nın nükleer silahlardan arındırılması çağrısını yaptıklarını,

■ İran Nükleer Anlaşması'nın eksiksiz olarak uygulanmasını temenni ettiklerini,

■ Suriye'nin egemenliğine ve bağımsızlığına bağlılıklarını teyit ettiklerini,

■ Uzayda silahlanma yarışının önlenmesi için çok taraflı yasal bağlayıcılığı olan bir mekanizma geliştirme müzakereleri yapılmasını desteklediklerini belirttiler.

Son dönemde Rusya ile Hindistan arasındaki askeri işbirliği çok boyutlu olarak gelişiyor. İki ülke silahlı kuvvetleri arasında sıklıkla kara, deniz ve hava boyutunda ortak tatbikatlar yapılırken, Hindistan'ın Rusya'dan aldığı askeri teçhizatın bedelinin 14 milyar dolar aşığı görülüyor. Rusya, toplam savunma sanayi ihracatının yaklaşık yüzde 25'ini Hindistan'a yapıyor.

Nitekim Yeni Delhi'de yapı-

lan anlaşmalar çerçevesinde, Hindistan'da 600 binden fazla AK-203 tüfeği üretilecek. Bu silahların üretiminde yerleşime oranı yüzde 100'e çıkacak. Ayrıca, Hindistan'da üretilen Su-30 MKI tipi avcı uçaklarının üretim kapasitesi 50 uçak daha artınlacak. Stratejik bakış açısıyla, Rusya'nın Hindistan'ı yanında tutmak üzere çok vektörlü bir politika izlediği, işbirliğine açık tutum sergileyerek Hindistan'ın önem atfettiği "Made in India" projesini desteklediğini görüyoruz.

## Biden-Putin görüşmesi

Aralık ayında yaşanan bir diğer önemli hadise ise ABD ve Rusya liderleri arasında yapılan görüşme oldu. İki ülke arasında gerilimin oldukça yüksek olduğu bir dönemde gerçekleşen görüşmede Putin, NATO'nun Rusya'ya doğru genişlemesinden son derece rahatsız olduğunu dile getirdi ve Batı'dan hukuki bağlayıcılığı olan güvenlik garantileri istedi. Putin'in talep ettiği garantiler, NATO'nun doğuya doğru genişlemeyi ve Ukrayna gibi komşusu olan ülkelere silah konuşturmasını durdurmasını kapsıyor. Biden ise Avrupalı müttefiklerin Rusya'nın Avrupa etrafındaki kuvvetlerini artırması konusundaki derin kaygılarını vurgulayarak durdurulmasını talep etti.

Kuşkusuz iki ülke arasındaki mesele Ukrayna'da düğümlenmiş durumda. Ayrıca Biden'ın, Putin ile yaptığı görüşme sonrası Almanya, İngiltere, Fransa ve İtalya liderlerini bilgilendirdiğini hatırlatalım. Bu ülkelerin arasında bölgenin ve İttifakın önemli aktörü Türkiye'nin olması elbette bilinçli bir tercih.

Dikkat çeken bir diğer ayrıntı ise Avrupa'nın üç gücüne İtalya'nın da eklenmesi. Bu strateji ile Biden'ın Avrupa'yı yanında tutarak gücünü konsolide etmeye çalıştığını görüyoruz. Diğer taraftan Putin, Biden'ın karşısına çıkarak küresel bir gücün lideri gibi davrandı ve önemli bir kazanım elde etti. Yorumumuz şu: Bu görüşme ile tek kutuplu dünya düzeni fiilen sona erdi.

## This is diplomacy

Biden ile görüşmesinden sekiz gün sonra Putin kadim partneri Şi Cinqing ile görüştü. Her iki ülkenin Batı ile ilişkilerinin gergin olduğu bir dönemde gerçekleşen görüşme, esasen Putin'in Biden ile yaptığı görüşme bağlamında Çinli muhabatını bilgilendirmesi şeklinde okundu.

İki ülke ilişkilerinin güçlü bağının altını çizen liderlere ait medyada paylaşılan fotoğraflar, ABD'nin yaptırım tehdidinde bulunduğu Rusya'nın diplomatik hamlesi olarak yorumlandı. Bilindiği üzere ABD yaptırımlarının etkilemediği tek ülke olarak Çin gösteriliyor.

Nitekim görüşmede Şi'nin Rusya lideri Putin'e "eski dostum" diye hitap etmesi, devamında "Moskova ile Pekin'in arasında nifak sokma girişimlerine karşı koyduğu için Putin'e teşekkür etmesi" gündemi belirledi.

## Avustralya, Japonya, Güney Kore, Filipinler ve Tayland

Yukarıda belirttiğimiz gelişmelere enki aralık ayı ortasındaki Endonezya ziyareti esnasında ABD Dışişleri Bakanı Blinken'dan geldi. Amerika'nın Asya'da QUAD benzeri başka bir ağ oluşturmaya çalışacağını imâ eden Blinken, "Avustralya, Japonya, Güney Kore, Filipinler ve Tayland'la ittifakımızı derinleştireceğiz. Bu müttefiklerle daha geniş bir işbirliği geliştireceğiz ve QUAD'da yaptığımız gibi müttefiklerimizi ortaklarımızla bir araya getirmenin yollarını arayacağız" ifadelerini kullandı.

ABD, Asya-Pasifik bölgesindeki jeopolitik riskleri çeşitlendirmeye çalışıyor. Lâkin taktik hamleler yapmaktan ileri gidemiyor. Bu durum enki dönem tek kutup-

lu dünya düzeninin hegemon gücü olan ABD'nin irtifa kaybetmesine neden oluyor. Bu zaviyeden bakıldığında Blinken'in açıklamalarında Hindistan'a temas etmemesi dikkat çekti. Bu durumu ABD'nin Putin'in Hindistan ziyareti ve akdedilen stratejik ortaklık anlaşmasından duyduğu rahatsızlık olarak yorumlamanın uygun olacağını değerlendiriyoruz.

## Kilit aktörler: Rusya ve Hindistan

Putin'in Hindistan ziyareti, Putin-Biden ve Putin-Şi Cinqing görüşmelerine bütüncül baktığımızda, Çin çekincesine karşın Hindistan'ın ABD'ye karşı Rusya ile anlayış birliği tesis ettiğini ve işbirliğini artırarak sürdüreceğini görüyoruz. Rusya ve Hindistan'ın, AUKUS'un ASEAN'ın yerini almasına birlikte karşı koyacaklarını ilan etmeleri ve Hindistan'ın S-400 tedarik projesinden geri adım atmayacağına vurgulaması öngörümüzü teyit ediyor. Hindistan'ın ilk parti S-400 sistemini ABD'nin eleştirilerine kulak asmaksızın

aktifte ettiğini de not edelim.

Sonuç olarak, Rusya ve Hindistan'ın Çin'i hedef alan ABD girişimlerine karşı ortak hareket edebileceklerini, BRICS formatını etkinlikle kullanacaklarını, Şanghay İşbirliği Örgütü (ŞİÖ) marjında Çin ile eş güdümlü hareket edebileceklerini öngörüyoruz. Burada dikkat çeken bir diğer husus ise Rusya ile Hindistan'ın askeri teçhizat alım satımında dolar kullanımını bırakması. Esasen salt bu durum dahi Hindistan'ın stratejik yönelimini ortaya koyuyor. Anlaşılan Rusya ve Çin potansiyel jeopolitik hasımlarıyla sorunlarını kendi lehlerine çözebilmek için Hindistan'ı kendi saflarında tutacak stratejiler izleyecek. Rusya ve Çin'in çok vektörlü stratejilerine karşın ilerleyen günlerde S-400 sistemini aktive eden Hindistan'a ses çıkarmayan ABD'nin, bu ülkeyi karşı bloğa kaptırmamak üzere hamleler yapması yüksek olasılık. Son kertede, yakın gelecekte uluslararası kurallara dayalı düzeninin hangi istikamete evrileceği, kuşkusuz Hint-Pasifik bölgesinde yaşanacak gelişmelere bağlı olarak şekillenecek.



<sup>1</sup> Rusya ile Hindistan arasında S-400 anlaşması Ekim 2018'de 5,43 milyar dolar bedelle imzalandı. Hindistan, Rusya'dan beş adet S-400 sistemi tedarik edecek. Ekim 2021'de başlanan sekiyatın 2024 yılına kadar tamamlanması öngörülmüştür.

<sup>2</sup> Lavrov devamla, "S-400 anlaşması iki ülke tarafından uygulanıyor. ABD'nin bu işbirliğini baltalama ve Hindistan'ı Washington'un talimatlarına yerine getirmeye zorlama girişimlerini gördük. Ancak Hintli dostlarımız egemen bir ülke olduklarını, kimden silah alacaklarına ve kimleri partner olarak seçeceklerine kendilerinin karar vereceğini net bir şekilde gösterdi" ifadelerini kullandı.

<sup>3</sup> Rusya, Ermenistan, Beyaz Rusya, Kazakistan ve Kırgızistan'dan oluşan AEB, şimdiye dek Vietnam ve Singapur'la serbest ticaret bölgesi anlaşması, İran'la ise geçici anlaşma akdetti.

## HOME PORT OF GLOBAL MAJORS

The state of art facilities, accomplished team and high level of quality have always been our passion. The recognition we receive from our clients is our badge of honor.

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.

www.besiktasshipyard.com

f/besiktasshipyard @besiktasshipyard in/besiktas-shipyard

**BesiktasShipyard**

# Gizli bilgiler yurtiçinde kalacak

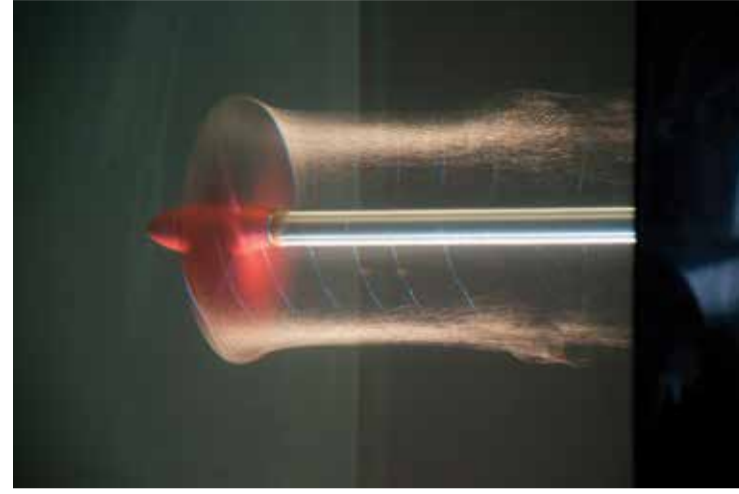
Türk savaş gemilerinin hidroakustik özelliklerinin iyileştirilmesi için geliştirilen Kavitasyon Tüneli ve Manevra Deneysel Sistemi (KATMANSİS) Savunma Sanayi Bakanı İsmail Demir'in de katıldığı törenle kullanıma açıldı.

İstanbul Teknik Üniversitesi (İTÜ)'nin form optimizasyonu ve model deneyleri çalışması ile katkı yaptığı MILGEM projesinde alt yapı eksikliği nedeniyle pervane kavitasyon deneylerinin ve ADİK Tersanesi'nin yüklenmiş olduğu çıkarma gemileri ihalesinde manevra deneysel yerlerinin yurtiçinde yapılmak zorunda kalınması sonucu gündeme gelen proje ile gizli sayılan bilgilerin yurtiçinde kalması sağlanacak.

Türk Loydu'nun da çelik yapı ve alüminyum imalat ile montaj kontrol hizmeti verdiği kavitasyon tüneli her türlü suüstü ve sualtı deniz araçlarının ve sevk sistemlerinin yüksek akım düzenliliğine ve düşük türbülans seviyesine sahip, basınç kontrolü biçimde değiştirilebildiği bir ortamda detaylı hidrodinamik ve hidroakustik testlerinin gerçekleştirilmesine olanak tanıyacak.

KATMANSİS, ADİK Tersanesi'nin LST ihalesinin bir TKY projesi olarak Savunma Sanayii Müsteşarlığı tarafından 2011 yılında kabul edildi ve 2012 yılında sözleşmesi imzalandı.

Savunma Sanayii Başkanlığı (SSB) tarafından desteklenen,



ADİK Tersanesi'nin ve ASELSAN'ın bir Teknoloji Kazanım Yükümlülüğü Projesi olarak İTÜ, İTÜNOVA ve ARI Teknokent tarafından yürütülen KATMANSİS'in özellikleri:

Manevra Deneysel Sistemi;

■ Mühendislik tasarımının tamamı, bir doktora çalışması kapsamında İTÜ'lü ve yerli araştırmacı ve mühendisler ile gerçekleştirildi ve yerli olanaklarla imal edildi.

■ Geliştirilen Manevra Deneysel Sistemi; Ata Nutku Gemi Model Deneysel Laboratuvar Deneysel Havuzunda konumlandırılmış Çekme Modlu Manevra Deneysel Sistemi (PMM) ile İTÜ Göleti'nde kullanılabilir şekilde Takip Modlu Manevra Deneysel Sisteminden oluşuyor.

■ Manevra Deneysel Sistemi, gemi manevraları konusundaki çalışmalar için yeni ve yeterli bir

Ar-Ge altyapısı sunuyor.

Kavitasyon Tüneli;

■ Kavitasyon Tüneli'nin hidrodinamik tasarım çalışmalarını Polonya'nın CTO firması ve İTÜ ortaklığında yürütülen çalışmalarla gerçekleştirildi.

■ Ana istisnaların zorlaması sonucu, dizayn çalışmaları sonucunda tünel boyutları beklenenden büyük çıkmasına karşın, detay tasarım çalışmalarına bu bulgulara bağlı olarak yürütüldü.

■ Onaylanan mühendislik tasarımını takiben, tünel seksiyonları paslanmaz çelikten GÜRDESAN tarafından imal edilerek İTÜ Rektörlüğüne tahsis edilen yerde montajı yapıldı.

■ Kavitasyon Tüneli'nin montajının tamamlanmasının ardından, İTÜ Mimarlık Fakültesi'nden bir ekibin tasarımını yaptığı binanın inşaatına geçilmiş ve inşaatın kaba işlerinin

tamamlanmasıyla tünel yardımcı sistemlerinin montaj çalışmaları yürütüldü. Tünel, 2021 Eylül ayından itibaren sistemi devreye alma çalışmaları sürdürülerek Aralık 2021'de hizmete hazır hâle getirildi.

■ Tünel, test kesitinde hacimsel debi karakteristiğine göre dünya kavitasyon tünelleri sıralamasında 7'nci sırada bulunuyor.

İTÜ bünyesinde kurulan büyük ölçekli Kavitasyon Tüneli; başta savunma sanayi olmak üzere gemi inşaatı sektörüne hizmet edebilecek, üst düzey bilimsel araştırmalara olanak tanıyacak nitelikte bir deneysel tesis. Bu tesis, suüstü harp gemileri ve denizaltıların gerek süratli gerekse sessiz seyirlerinde, vuruş ve duruş gücü performansı açısından önemli olan, düşük gürültü seviyeleri ile sevk edilebilmesi, sonar domu-tekne entegrasyonu, pervane diskine gelen ekstenel hızın üniformitesini sağlayacak form optimizasyonu, kavitasyonu azaltacak şekilde özel pervanelere hizmet edecek şekilde;

■ Büyük boyutlarda model pervanelerin ve diğer sevk araçlarının düzenli (uniform) akımda performansı ve kavitasyon deneyleri,

■ Büyük boyutlarda model pervanelerin ve diğer sevk araçlarının tekne modeli arkasında (dümen dâhil) ya da simüle edil-

miş akımda performans ve kavitasyon deneyleri,

■ Pervane modelinin hidroakustik ölçümü,

■ Bir hidrofoilin kavitasyon karakteristiklerinin araştırılması,

■ Test kesitine yerleştirilen bir nesne etrafındaki hız, basınç alanının ölçümü,

■ Torpido/denizaltı ya da benzer cisimlerin etrafındaki akış karakteristiklerinin, gürültü izinin ve direncinin deneylerini gerçekleştirmek üzere geliştirilmiş/kurulmuş bulunmakta.

■ Hidrodinamik dizaynının Polonya'nın CTO firması ve İTÜ ortaklığında yürütülen çalışmalarla geliştirilen ve yerli imkanlarla GÜRDESAN tarafından imal edilen bu tünel, 5,5 m x 1,5 m x 1,2 m (boy x en x yükseklik) boyutlarında büyük test kesitinde 16 m/s akış hızına kadar deneysel çalışmaya yapmaya imkan sağlayacak niteliği ile test kesitindeki debi miktardan aşınan, dünyada yedinci sırada olma özelliğini taşıyor.

Proje kapsamında geliştirilen deneysel alt-yapı sayesinde;

Gemi Manevraları konusun-

da;

■ Suüstü/denizaltı manevra karakteristiklerinin, matematik modellerde gerek duyulan büyüklük ve katsayıların Çekme Modlu Manevra Deneysel Sistemi'nden elde edilmesi suretiyle, belirlenmesi mümkün hâle gelecek,

■ Suüstü gemilerinin manevra özellikleri ve yetenekleri yan otonom sayılabilecek Takip Modlu Manevra Deneysel Sistemi ile belirlenebilecek.

Kavitasyon Tüneli'nin sunduğu Ar-Ge altyapısıyla;

■ Donanmanın ihtiyacı olan her tür suüstü harp gemisi, denizaltı, torpido vb. deniz araçlarının tasarım çalışmalarına deneysel olarak hizmet etmek dışında ayrıca sivil sektörümüzün de ihtiyaçlarına cevap verebilecek,

■ Büyük boyutlarda model pervanelerin ve diğer sevk araçlarının hem düzenli (uniform) akımda hem de tekne modeli arkasında (dümen dâhil) performans ve kavitasyon deneylerini, hidroakustik ölçüm ve analizler, test kesitine yerleştirilen bir nesne etrafındaki hız, basınç alanı ve sınır tabaka ölçümleri ile torpido/denizaltı ya da benzer cisimlerin etrafındaki akış karakteristiklerinin, gürültü izinin ve direncinin deneylerini gerçekleştirmek mümkün olacak.

Kavitasyon Tüneli ve Manevra Deneysel Sistemi; İTÜ, SSB ve TRtest tarafından ortaklaşa oluşturulmuş bir işletme modeli ile hem savunma sanayinde hem de sivil gemi sektöründe uluslararası standartlarda hizmet verecek.

# Güvenlik için BMP5'in uygulanması şart

Uluslararası Deniz Ticaret Odası (International Chamber of Shipping-ICS) sivil denizcilik için büyük sorun teşkil eden deniz haydutluğuna ilişkin; Avrupa Birliği Deniz Kuvvetleri (European Naval Forces-EUNAVFOR) ile Birleşik Deniz Kuvvetleri (Combined Maritime Forces-CMF) tarafından hazırlanan Tehdit Değerlendirmesi Raporu (IRTA)'nu yayımladı.

Raporda; Kızıldeniz, Bab al Mendeb Boğazı, Aden Körfezi ve Batı Hint Okyanusu bölgelerinde deniz haydutluğu kaynaklı tehditlerin düşük, çatışmalardan kaynaklı tehdit seviyesinin Suudi Koalisyonu ile bağlantılı gemilere yönelik orta, terör kaynaklı tehditlerin ise düşük seviyede olduğu belirtiliyor.

Tehdit Değerlendirmesi Raporu; IRTA, Birleşik Deniz Kuvvetleri ve Avrupa Birliği Deniz Kuvvetleri-Somali tarafından oluşturuldu.

Kızıldeniz, Bab al Mandeb Boğazı, Aden Körfezi ve Batı Hint Okyanusu'ndan geçen ticaret gemileri ve büyük balıkçı gemilerine yönelik tehditler hakkında sektörün bilgilendirilmesini sağlamak amacıyla oluşturulan Rapor'a göre, 15 Ağustos 2021 ile 1 Aralık 2021 tarihleri arasındaki dönemde, Sektörel Yayımlanabilir Tehdit Bülteni (IRTB)'nin yayımlanmasını gerektiren herhangi bir deniz olayı yaşanmadığı belirtiliyor.

IRTA tarafından aynı bölgeden geçen ticaret gemileri ve büyük balıkçı gemilerine yönelik tehdit durumu incelendiğinde deniz haydutluğu ihtimalinin olmadığı, Suudi Arabistan Krallığı (SAK) ve Suudi Liderliğindeki Koalisyon (SLK) bayraklı gemiler için saldırı ihtimalinin bulunduğu ancak pek de olası görülmediği, diğer ülkeler için bu ihtimalin çok düşük olduğu, terör saldırısı ihtimalinin de oldukça düşük olduğu ve dönem boyunca herhangi bir deniz güvenliği olayının kaydedilmediği belirtiliyor.

**Somali'deki durum**

Somali'de eylül ayından beri Başkan ile Başbakan arasında yaşanan siyasi sorunların sonuçlanmamasının sebebi olarak, ülkede güvenlik ve istikrarın bozulması için çalışan Harakat Al-Shabaab Al-Mujahideen (Al-Shabaab, AS) terör örgütünün denize erişimini kolaylaştırmak ve yasa dışı faaliyetlerde bulunmak için suç şebekeleriyle bağlantılarını sürdürmek adına tüm odağını siyasi iktidarsızlığa yönlendirmesi gösteriliyor.

Geçtiğimiz birkaç yıl içinde, Somali Güvenlik Güçleri, Somali'deki Afrika Birliği Misyonu (AMI-SOM) ve diğer uluslararası ortakların artan çabaları, AS'nin kontrolünde olan şehir ve bölgeleri geri alarak, önemli sayıda terör örgütü mensubunun etkisiz hâle

getirilmesini sağladı. Buna rağmen ülkedeki kronik toplumsal ve siyasi çatışmalar, Somali halkı için önemli bir istikrarsızlaştırıcı faktör olmaya devam ediyor. Klan sistemi ve rakip klan milisleri siyaset, toplum ve ekonomi üzerinde belirgin bir etki faktörü olmaya devam ediyor.

**Yemen'deki durum**

Yemen'in kuzeyindeki Suudi askerî ve sivil altyapıyı hedef almak için balistik füzeler ve patlayıcı yüklü insansız hava araçlarını (İHA) kullanmaya devam eden Huzi kuvvetleri, hem petrol zenginini doğu bölgesine düzenlediği saldırı hem de Bab al Mandeb'in hemen kuzeyindeki Mokha Limanı'na yapılan saldırıyla, bölgedeki deniz taşımacılığı için risk teşkil ediyor.

Şu ana kadar denizde patlayıcı yüklü insansız suüstü aracı (İSA) tarafından bildirilen herhangi bir saldırı olmadı ancak Huzilerin böyle bir saldırı gerçekleştirme kapasitesi hâlâ mevcut olarak görülüyor.

Huzilerin, Suudi Arabistan Koalisyonu hava saldırılarını nedeniyle çok sayıda kayıp verildiği ne dair haberlerde, örgütün ana hedefinin Kuzey Yemen'in petrol ve gaz altyapısının kontrolünü

kendilerine verecek olan Marib vilayetini ele geçirmek olacağı vurgulanıyor.

**Mozambik'teki durum**

Belirgin iyileşme belirtileri gösterse de yerel olarak Ansar al-Sunna (AaS) olarak bilinen terörist grup, hâlâ direniş cepherini korumakta. Bununla birlikte, temmuz ayından itibaren Mozambik ve Ruanda Kuvvetleri tarafından ortaklaşa yürütülen bir askerî operasyon, tehdidi bastırmada ve daha önce ellerinde tuttukları kilit şehirlerden Ansar al-Sunna'nın geri alınmasını sağladı.

Bu koalisyon zaferi, terörizme karşı savaşın yavaş yavaş kazanıldığına ve geçmişte yaşanan olayların isyan bastırma operasyonlarının ilk aşamasının sonuna işaret ettiğine dair umutları artırırken, terör eylemlerinin Tanzanya'nın kuzeyine kaydığı gözlemleniyor.

**Genel değerlendirme**

Somali sahili boyunca seyir ile ilgili riskler hâlâ sürüyor. Bölgede halihazırda deniz haydutluğu çeteleri bulunmakta ve bunların denizde eylem yapma kabiliyetlerini korudukları değerlendiriliyor. Haydutların saldırılardan sağla-

dıkları kazançların ortaya çıkan risklerden daha baskın olduğunu düşündükleri takdirde eylemlerine devam edebilecekleri ve daha fazla saldırının teşvik edilebileceği vurgulanıyor. Bunlardan kaçınmak için en iyi yöntemin; Kızıldeniz, Aden Körfezi, Hint Okyanusu ve Arap Denizi'nde Deniz Haydutluğunu Önlemek ve Deniz Güvenliğini Geliştirmek için En İyi Yönetim Uygulamaları (BMP5-18 Haziran'da yayımlanan Sürüm 5)'nda önerilen önlemleri yerine getirmek olduğu belirtiliyor. Saldırıların son iki yılda azalmasının riskleri göz ardı etme anlamını taşımadığı söyleniyor.

Ancak Somali'deki yoksulluk, işsizlik, seçimlerde yaşanan sorunlar, yolsuzluk, çatışma, yasadışı balıkçılık ve aşırı avlanma gibi sebepler deniz haydutluğunu teşvik etmeye devam edebilir.

Rapor'da son olarak denizcilik sektörünün BMP5'i uygulamayı bırakması veya gemilerde PCASP bulundurulmasının bırakılması, bölgedeki savaş gemileri ve yerel deniz güvenlik güçlerinin mevcudiyetinde önemli bir azalma olması, güvenlik, ekonomik ve siyasi durumdaki bozulma, Covid-19 salgını, kıtlık, kuraklık, sel ve çekirge istilası nedeniyle yoksulluktaki artış, yerel denizcilik kolluk kuvvetleri, liman tesislerini ve yakındaki kıyı alanlarını korumakla sınırlı kalması, uluslararası denizcilik kuruluşları arasında işbirliği eksikliği, bilgi paylaşımı ve raporlama eksikliği ve Somali Güvenlik Hizmetlerinin, uluslararası toplumdaki yetersiz destek ve rehberlik olması koşullarına bağlı olarak deniz haydutluğu probleminin geri dönebileceği tespitleri yer alıyor.

**Saldırı olasılığı düşük**

Deniz haydutluğu faaliyetlerinin mevcut durum itibarıyla engellendiği ancak ortadan kaldırılmadığı değerlendirilken, BMP5'in yaygın olarak uygulanması gemilerde Sözleşmeli Silahlı Özel Güvenlik Personeli (PCASP) bulundurulması, bölgede CMF, EU NAVFOR, diğer savaş gemileri ve deniz karakol uçakları tarafından gerçekleştirilen karakol ve izleme operasyonları, deniz haydutluğu için hapis çeteleri bulunmakta ve bunların denizde eylem yapma kabiliyetlerini korudukları değerlendiriliyor. Haydutların saldırılardan sağla-



**Doğru, Etkili ve Güvenilir hizmet için Gama Denizcilik olarak sizlerle.**

**Marine Gearboxes**



**Marine Control Systems**



**SUSTAINABLE SHIPPING**

Powered by ABS My Digital Fleet™

**SCHEDULE A DEMO AT WWW.EAGLE.ORG/MYDIGITALFLEET**



Connect your data.  
Reduce your risks.  
Drive sustainable results.

# Montrö'yü savunmak suç değildir

**Tuğgeneral (E) Dr. Cihangir Dumanlı: Emekli amirallerin kılıçlarından ve tabancalarından başka silahları yoktur**

103 emekli amiralin 4 Nisan 2021'de yayımladıkları kamuoyu duyurusu ceza davasına konu oldu.

Duyuruda ifade edilen başlıca hususlar şunlardı:

"Montrö Sözleşmesi'nin tartışmaya açılması endişe ile karşılanmaktadır".

"Montrö; sadece Türk Boğazları'ndan geçişi düzenleyen bir sözleşme değil, Türkiye'ye İstanbul, Çanakkale, Marmara Denizi ve Boğazlar'daki tam egemenlik haklarını geri kazandıran, Lozan

Baş Antlaşması'nı tamamlayan büyük bir diplomasi zaferidir."

"Montrö Karadeniz'i barış denizi yapan sözleşmedir."

"Türkiye'nin bekasında Montrö Sözleşmesi'nin tartışma konusu yapılmasına/masaya gelmesine neden olabilecek her türlü söylem ve eylemden kaçınılması gerektiği kanaatindeyiz."

## Değerlendirme

Yukarıda ana hatları verilen duyuruda tarihi gerçeklere aykırı bir husus bulunmamaktadır.

Duyuruyu yayımlayanlar aldıkları eğitimin ve yıllara dayalı birikimlerinin sonucunda Montrö Sözleşme-

si'nin korunması konusundaki ulusal çıkarımıza dair hassasiyetlerini ifade etmişlerdir.

Bu duyuru hiçbir neden yokken yayımlanmamış, Cumhurbaşkanı'nın tek tarafı iradesi ile Montrö'den çekilebileceğine dair yetkili ağzılardan yapılan açıklama üzerine yayımlanmıştır.

Bu ifadelerde "suç için anlaşma" suçunun maddi ve manevi unsurları bulunmamaktadır.

Duyurunun ikinci bölümü ise tarikat bağlantısını açıkça sergilemek cesaretini gösteren muvazzaf bir amiral ile ilgilidir.

Duyuruyu yayımlayanlar FETÖ'nün Deniz Kuvvetleri-mize verdiği zarar en yakın-

dan bilen kişilerdir. Bu tarikat ve cemaatlerin TSK içinde örgütlenmelerine hoşgörü gösterilmemesi, aksi takdirde 15 Temmuz hain darbe girişimine benzer olaylar yaşanabileceği uyarısında bulunmuşlardır. Bu uyarı da Cumhuriyeti korumaya ant içerek göreve başlamış ve uzun yıllar bu antlarına bağlı kalmış kişilerin hassasiyetinden ibarettir.

Duyurunun tamamında Türk Ceza Kanunu'nun 316'ncı Maddesi'nde düzenlenen "suç için anlaşma" suçunun maddi unsuru olan "elverişli vasıta" unsuru da bulunmamaktadır. Emekli amirallerin kılıçlarından ve tabancalarından başka silahları yoktur.



Dr. Cihangir Dumanlı

Bu duyuru Anayasa'nın 26'ncı Maddesi'ndeki, "Herkes düşünce ve kanaatlerini söz, yazı, resim veya başka yollarla tek başına veya toplu olarak açıklama ve yayma hakkına sahiptir" şeklinde ifade edilen düşünceyi açıklama ve yayma hürriyeti kapsamında değerlendirilmelidir.

## Marinaya yakın evlere ilgi arttı

Pandemi ekonomiyi birlikte yaşam tarzını da değiştirdi, herkesten uzak bir şekilde izole tatil yapmak isteyenler teknelere ilgi göstermeye başladı. Tekne alırken firmaların ihtiyaçlara cevap verememeleri durumunda kimi kullanıcılar kiralama yolunu tercih etmeye başladılar çünkü bazı tekne şirketleri 2024'den önce tekne siparişi kabul edemeyeceğini açıkladı. Tekne satışlarının artması nedeniyle marinalara yakın evlere olan ilgi de artmaya başladı. Yeni konut projelerinde ise tekne bağlama iskelelerinin yer aldığı da gözlemlendi. Bazı insanlar ise evlerini, arabalarını satın alarak yaz-kış deniz üstünde yaşamayı tercih ediyor.

Teknelere gösterilen taleple ilgili bilgi veren Gayrimenkul Danışmanı Şule Alp, "Koronavirüs salgını birçok sektörde küçülme yarattı fakat tekne ve yat sektöründe satışlar yüzde 100'ün üzerinde arttı. Yat dediğiniz şey ihtiyaç dışı bir lüks ama insanlar bunu hayatında bir gereklilik olarak görmeye başladı. Çünkü yat ve tekneler kalabalık ortamlardan uzak olduğumuz, tamamen kendinize ait bir alanınız olduğu ortamlar. O nedenle insanlar teknelere daha çok yöneldi. Tekneyle ilgil-

nenlerin dışında daha önce hiç ilgisi olmayan insanlar da bu işe artık girmek istiyor. İzolasyonun, kendine zaman ayırmanın öneminin farkına varılmasıyla tekne cilinin değeri üst seviyeye çıktı. Tekne alabilenler alıyor, kimi ise kiralama yoluna gidiyor," dedi.

Teknelere artan ilginin gayrimenkule de yansımaları olduğunu belirten Şule Alp, "İnsanlar daha önce ev ararken denize sıfır ev derdi ya da şehir manzaralı derdi. Şimdi marina manzaralı diye bir tabir oluştu. İnsanlar buraya daha çok yöneldi. Hatta yeni projelerde artık tekne bağlama iskelesi ya da açıklar tonoz atıp tekne bağlama alanı yapıyor. Tüm rezidans hizmetlerinin içine artık bir de bu eklendi. Eskiden havuz, yürüme alanı, çamaşır, temizlik hizmetleri derdik. Şimdi tekne bağlama iskelesi diyorlar ya da açıklar tonozlar atıp oraya teknenizi de bağlayabilirsiniz diyorlar. Bunun yanında evlerini, arabalarını satın parasını tekneye yatıran insanlar var. Yazın geziyorlar, kışın ise bir yere demirleyerek kış geçiriyorlar. Yazlık kentlerde zaten kış çok sert geçmediği için zorlanmıyorlar. Bu şekilde hayat tarzını benimseyen insanların sayısı artıyor," şeklinde konuştu.

2022'DE DE DENİZLERİNİZ SAKİN,  
PRUVANIZ NETA, UFKUNUZ VE BAHTINIZ  
AÇIK OLSUN!



SINIRSIZ TEKNOLOJİLER  
GÜVENLİ YARINLAR

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



**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 Ofis park  
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



## 2022'de Türkiye ekonomisinden beklentiler neler?

Küresel ekonomi 2021'in son aylarında artan enflasyon riskinin kalıcı oluşuna şahit oldu. Salgın, iklim değişikliği, tedarik zincirlerinde yaşa-

nan sorunlar derken bir yılı daha geride bıraktık. 2022'de ekonomik krizin tüm dünyada derinleşmesi beklenirken salgından henüz çıkılmamış

olması, Omicron varyantının ise küresel ekonomik toparlanma üzerinde ciddi bir hasar bırakmayacağı da beklentiler arasında. Fakat

yüksek bulaşıcılık da risk faktörü olarak ön planda! Türkiye ekonomisinde ise atılan yeni adımlar, açıklanan yeni paketler 2022 ekonomisine

dair beklentileri değiştirdi. 2022'de Türkiye ekonomisinden beklentileri, MarineDeal News okuyucuları için ekonomistlere sorduk.

Prof. Dr. Erhan Aslanoğlu / Akademisyen-Ekonomist

## 'Dövizde endeksli mevduat kısa vadede istikrarı sağlayabilir'

Pandeminin yarattığı baz etkisiyle 2020 yılında yüzde 3,3 daralan küresel ekonomi, 2021 yılında 1950'li yıllardan bu yana en güçlü büyüme yüzde 5,5 üzeri gerçekleştirerek yılı kapatmış görünüyor. Son dönemde tedarik sorunlarıyla alâkâli bir yavaşlama olsa da baz etkisi ve ötelenen talep ile ortaya çıkan bu büyüme, enflasyonu da beraberinde getirdi. Hem hammadde fiyatlarında artış hem de tedarik sorunlarından kaynaklanan mali-

yet baskısı enflasyonun temel nedeni oldu. 2022 yılına girerken başta FED olmak üzere büyük merkez bankaları, büyümeden ziyade enflasyon kaygısıyla para politikalarına şekil vermeye başladılar. 2022 yılında küresel likiditenin bir miktar azalmasını, faiz oranlarının artmasını beklemek çok yanıltıcı olmayacaktır. Gelişmekte olan ülkelere sermaye girişinde yavaşlama görülecektir.

Türkiye ekonomisi de hem küresel hem de yerel faktör-

lerin etkisiyle hızla yükselen bir enflasyon ile 2022 yılına giriyor. Rekabetçi kur, ihracat artışı, cari açığı azaltma ve kur baskısını azaltarak enflasyonu kontrol etmeye çalışılan bir politika çerçevesi oluşturulmuş durumda. İhracata dayalı bir büyüme modeli olarak DEM ile sağlanabileceğimiz bu çerçevenin, ihracatın kompozisyonunu yüksek teknoloji ürünlerin payını artıracak şekilde genişletilmesi, son derece önemli görünüyor. Rekabetçi

kuru desteklemek amacıyla para politikasında ortaya çıkan gevşemelerin döviz kurlarında yarattığı baskıyı azaltmak için devreye sokulan Döviz Endeksli Mevduat (DEM) döviz kurlarında kısa vadede istikrarı sağlayabilir. Fakat enflasyonun yüksek olduğu bir ortamda DEM ile sağlanabileceği kısmi ve şartlı faiz artışı reel faizleri yine de negatif bırakabilecek, talep enflasyonunu ve kurlarla ilgili baskıyı arttırabilecektir. Bu nedenle önümüzdeki aylarda



enflasyonla mücadelenin daha da önem kazanacağını düşünüyoruz.

Dr. İsmet Demirkol / Pariterium Eğitim Danışmanlık Kurucusu

## 'Faizleri indirmeye muhtemelen 2022'de devam edeceğiz'

Türkiye'de büyüme modelinde bir değişiklik görüyoruz. Özellikle makroekonomik politikalarda ihracat odaklı büyüme hedefine geçtik. Bu modelin gerçekleşmesi Türkiye'nin yerli üretimine ve katma değerli büyümesine katkı sağlayacaktır. 2021'in tamamında yaklaşık 8-9 milyar dolarlık doğrudan yabancı yatırımcı girişini gerçekleştirdi. Faizleri düşürerek, özellikle ihracatta dengeli kurun düzgün bir şekilde işleyebilmesi ve de her şeyden önemlisi doğrudan yabancı girişlerini arttırmamız gerekiyor.

2022-2025 yılları arasında, yaklaşık üç yıl içinde ihracatta katma değerli büyüme modelinin meyvesini vermesini bekliyorum. Özellikle üç yıl boyunca

ca Türkiye'nin ihracatının artması Afrika, Orta Doğu, Rusya, ABD ve İsrail pazarındaki dolar ihracatının daha fazla artması, euro/dolar paritesindeki düşüşten de en az şekilde etkilenmesini katkı sağlayacaktır. Keza euro ihracatını arttırmamız önemli olmakla birlikte aynı şekilde İngiltere'ye ihracatımızın da pound şeklinde enflasyonun yükselmesi, Türkiye'ye 2022-2025 yılları arasında en azından dış ticaretine pozitif katkı sağlayacaktır.

Eş zamanlı olarak faizleri düşürerek özellikle kredi tarafında, ticari kredileri desteklemek, yerli üretimi teşvik veya her şeyden önemlisi doğrudan yabancı yatırımcı girişlerini arttırmamız gerekiyor.

Dolayısıyla önümüzdeki üç yıl boyunca Türkiye'nin sadece faizleri artırarak ihracata dayalı büyüme modelini gerçekleştirmesi yeterli olmayabilir. Faizleri indirmek tek başına yeterli değil. Faizleri indirirken eş zamanlı olarak da doğrudan yabancı girişlerini arttırmak gerekiyor. Doğrudan yatırımcı özellikle yenilenebilir enerji kaynakları, güneş panelleri, rüzgâr panelleri, finansal teknolojiler, elektrikli araçlar, biyoteknoloji, savunma sanayi gibi teknolojilere yatırım da önümüzdeki süreçte önemli olacaktır. Bu tür doğrudan yabancı yatırımcıların çekmenin de önümüzdeki beş yıl sonrası için Türkiye'nin özellikle küresel markalarının geliştirilmesi-

ne büyük katkı sağlayacağına inanıyorum.

Türkiye'de faizleri indirmeye muhtemelen 2022'nin sonuna kadar devam edeceğiz. Düşük faiz, dengeli kura doğru gidiyor. Faizleri indirirken de eş zamanlı olarak doğrudan yabancı yatırımcıyı çekip ihracatta da büyüme gerçekleştireceğiz.

Bu model değişikliği, ihracatı artıran unsur, yabancı yatırımla doğrudan çekmesiyle birlikte enflasyonda özellikle maliyet enflasyonunda da yükseltici etki yapacak. Türkiye'deki hammadde ithalatının ve sermaye malı ithalatının yüzde 90'ının dolar üzerinden gerçekleşmesi üretici fiyat endekslerini de yukarı doğru çekiyor. Enflasyonda ilk bakışta yüksek



liş olmakla birlikte önümüzdeki 3-4 yıl sonra yapısal reformların hayata geçirilirse, 2025'in sonunda enflasyonda ve işsizlikte kalıcı düşüşü sağlarsak, Türkiye'yi yüksek teknoloji ihracatı ve yerli üretimde küresel markaların olacağı bir ülke olarak görmemiz muhtemeldir.

Prof. Dr. Zeynep Ökten / Ekonomist

## '2022 yılı Türkiye ekonomisi için zorluklar barındırmakta'

2020 yılı pandemi krizi sebebiyle ekonomilerde ani duruşa sebep olmuş ve bu problemle başa çıkmak için ülke ekonomileri genişleyici para ve maliye politikaları kullanmışlardır. Bir yandan küresel anlamda görülmemiş bir parasal genişleme yaşanırken diğer taraftan da bütçe açıkları/gayri safi millî hasıla oranları kabul edilebilir kriterlerin üzerine çıkmıştır. Genişlemeci politikalarla birlikte 2021 yılı ülke ekonomilerinde toparlanma yılı olarak görülümüş ve pozitif büyümeler yakalanmıştır ancak yan etki olarak küresel alanda enflasyon problemi yaşanmaya başlanmıştır. Milton Friedman'ın söylediği, "Enflasyon her zaman ve her yerde masal bir olgudur" cümlesi teyit edilmiş olundu. Enflasyonun başlangıçta geçici olduğu düşüncesi yaygınken yılın sonlarına doğru daha inatçı bir enflasyonla karşı karşıya olduğumuz majör merkez bankaları tarafından beyan edildi. 2022 yılı, enflasyonla baş edebilmek için merkez bankalarının parasal sıkılaştırma dönemi olacak ve peş peşe gelen faiz artışlarını gözlemleyeceğiz. Diğer taraftan küresel ekonomide sıkıntılar devam etmekte ve 2022 yılında yeni varyantlar, enerji ve gıda fiyatlarındaki artış, arz-tedarik zincirlerindeki bozulmalar ekonomi yönetimlerinin politikalar konusunda karar almalarını zorlaştıran etkiler olarak görülmekte.

Türkiye ekonomisi açısından 2022 yılı çok daha büyük zorlukları barındırmaktadır. Ortodoks iktisat teorilerine karşıt şekilde uygulanmaya

konulan negatif reel faiz uygulamasının TL üzerinde aşırı değer kaybı yaratması hâlihazırda yüksek olan enflasyonu tetiklemeye devam ederken; aynı zamanda kurumlara olan güven kaybının da etkili olduğu belirsizlik ortamı ile ekonomideki fiyatlandırma, yatırım, üretim ve tüketim kararlarını olumsuz etkileyeceği aşikârdır.

Derinleşen gelir dağılımı adaletsizliği, asgari ücrete yaklaşan ortalama ücret, hızla kaybolan orta sınıf, yaygınlaşan yoksulluk, iç talebi olumsuz etkilerken ihracat tek umut olarak kalmaktadır. Ancak 2022 yılında ihracat partneri olduğumuz Avrupa Birliği ve ABD'de de parasal sıkılaştırmaya bağlı olarak yaşanacak olan ekonomik gelişmeler, ihracat açısından da olumsuz koşullar yaratabilir. Her ne kadar düşük TL değeri ile rekabet üstünlüğü yakalanması hedefleniyor olsa da açıklanan verilere dayalı olarak yapılan analizlerde ihracat miktarının artarken elde edilen toplam döviz gelirinin aynı oranda artmadığı gözlemlenmektedir. Düşük TL'ye bağlı olarak ihracattaki rekabet gücünü arttırmamız, belirli bir orana kadar geçerli olabilir. Çünkü uluslararası ticarette, rekabet gücünü etkileyen unsurlardan asıl önemli olan ithalatı yapacak olan ülkenin gayri safi millî hasılasındaki artışlardır. 2022 yılına dair faiz yükseltilmesi bu ülkelerdeki gayri safi millî hasılda eğer olumsuz bir etki yapacaksa bu bizim malımızın ihracat rekabetini de olumsuz yönde etkileyecektir ve rekabet gücünü etkileyen

önemli sebep yüzde 60 oranında bu sebeptir, yüzde 30 ise döviz kurundaki değişimdir diyebiliriz. Dolayısıyla pek çok sanayicinin söylediği gibi ihracat partnerlerimize, TL karşısında Türk firmaları ile fiyat düşürme pazarlığı yaptıklarını, bu konuda iç pazarda sıkışan firmaların ellerinin çok güçlü olmamasına dayanarak daha fazla miktarda ihracatı ancak daha düşük fiyattan yaptıklarını gözlemlemekteyiz.

Ekonomi yönetimi tarafından ortaya konulan yeni uygulamalara üreticinin, tüketicinin ve diğer ekonomik aktörlerin ikna olmadığı açıktır. Enflasyonun çok altında olan politika faiz indirimlerinin reel faizlere aksi yönde yansıdığı, kısa ve uzun dönemde uygulanmakta olan faiz oranları-

nın politika faizinden bağımsız olarak yükselmekte olduğu görülmektedir. Beklenen enflasyon oranının da sürekli artışı dolarizasyonu, altınzasyonu arttırmakta böylece TL'den göç yaşanırken diğer taraftan gittikçe umudunu kaybeden gençlerin yurtdışında iş arışlarını hızlandırmaları beşeri sermaye göçünü de tetiklemektedir.

Ekonomide yaşanan bu fırtınanın dinmesi geleceğin garantisizliği olan beşeri ve fiziki sermayeye sahip çıkılması açısından geleneksel ekonomik politikalarına geri dönülmesi konusunda geç kalınmaması iktisatçıların, meslek odaları ve sivil toplum kuruluşları tarafından dile getirilmektedir. Bu politikaların sürdürülemlenmekte olan faiz oranları-



olumsuz etkilerle aşikâr hâle gelmiştir. Ekonomi üzerinde yaratılan hasarın telafi edilmesinin zaman alacağı belirgindir ancak sanayi ve hizmet sektörlerimizin zorluklarla baş edebilme kapasitesine olan güvenle ve yanlış politikaların dönülmesi durumunda bu krizi de atlatabiliriz.

KNOWLEDGE PROTECTS, EXPERIENCE SAVES, TEAMWORK DELIVERS

ALWAYS

KUZEYSIGORTA

www.kuzeyas.com

## Gizli enflasyon: Navlunlar düşebilir mi?



## A. Gökhan Esin

gesin@arpas-pilotaj.com.tr

**Sektörün 4 bileşeni değerlendirildiğinde 2023 yılından evvel navlun bedellerinde kuvvetli bir düşüş beklemek hata olabilir. Elbette makro ekonomik gidişatta değişim ile talepte ciddi bir daralma olmazsa**

Yüksek fiyatların iki sebebi olabilir; yüksek maliyet veya artan tüketici talebi. Talep kaynaklı enflasyon yüksek seyrettiği müddette taşıma bedellerinin düşmesini beklemek lazım. Bu da bir sarmal yaratıyor. Sorunun kalıcı çözümü için iki yöntem görülüyor; birincisi talebin azalması, ikincisi ise deniz taşımacılığı ve limanlık sektörlerinde altyapı yatırımı ile kapasite artışı sağlamak

Elbette ikinci yöntem uzun süreceğinden dolayı günümüze katkı sağlayamıyor. Navlun fiyatları çok yüksek. Buna rağmen tonlarca yük bir yerden diğerine yüzerek ulaşmak istiyor, demek ki talep düşmezse taşıma maliyetlerinde hatırı sayılır bir düşüş hayâl olabilir.

Buradan hareketle ikinci kritik soruya geliyoruz. Taşıma maliyetleri ne zaman düşmeye başlar? Bu sorunun cevabı biraz da olsa sektörün bileşenlerinde saklı.

**Sektörün navlun kaynaklı enflasyona tepkisi nedir?**

Elbette memnunuz. Taşıyıcı açısından durumu şöyle özetleyebiliriz "kârlı giden bir işi yeniden düzenlemeye kalkarsan bozarsın". Örneğin, "kriz" diye adlandırdığımız bu dönemin Maersk'e yani dünyanın en büyük konteyner taşıyıcısına sağladığı fayda, 2021 yılı cirosunun 2020 yılına kıyasla yüzde 58 oranında artış beklentisi. Yani konjonktürü değiştiren adımlardan kaçınmaları makûl.

Önce sektörü kısaca tanımlayalım; sektörde 4 ana grup var. Bunlar; taşıyıcı, liman işleticisi, konteyner üreticisi, konteyner ve diğer ekipmanı kiraya verenler.

Tüm bu 4 grupta da sadece birkaç firma pazarı kontrol ediyor. Dolayısıyla, gidişattan hayli kâr ediyorlar. Mesela Alphaliner verilerine göre 8 büyük taşıyıcı pazarın yüzde 81'ni kontrol ediyor. Konteyner üreticilerine baktığımızda 3 büyük firma pazarın yüzde 83'nü oluşturuyor. Tesadüf bu ki bu 3 firma da Çin menşeli.

Konteyner kiralama firmalarında ise ilk 5 firma pazarın yüzde 82'sine hâkim. Pay sahipliği dikkate alınarak bakıldığında ise ilk 10 terminal operatörü, yani liman işleticisi, piyasanın yüzde 42'sine hâkim. Elbette bu piyasa

coğrafi olarak bölündüğünden yüzde 42'lik pay pazar hâkimiyeti sağlamaktadır.

Özetlemek gerekirse; yukarıdaki 4 ana grupta faaliyet gösteren toplam 26 firma küresel konteyner piyasasını kontrolü altına almış. Bu 26 firma mevcut yapıdan memnun olacak ki kârlı giden bu işi yeniden düzenlemeye gayret etmiyorlar.

**Gemi siparişleri bir hayli süratlendi**

2020 yılına kıyasla 2021 yılındaki gemi siparişi 2 katına çıktı. Bu iyi haber ancak bu gemilerin suya inmesi 2023-2024 yıllarını bulacaktır. Yani 2022 yılına maaşesef bu kapasite ile devam edeceğiz. Siparişlerin çoğu piyasaya hâkim olanlara ait.

Koca bir sektörü 8 taşıyıcının avucuna sokan ne oldu? 2014 yılından beri, taşıyıcıların birverilerine göre 8 büyük taşıyıcı pazarın yüzde 81'ni kontrol ediyor. Konteyner üreticilerine baktığımızda 3 büyük firma pazarın yüzde 83'nü oluşturuyor. Tesadüf bu ki bu 3 firma da Çin menşeli.

Konteyner üreticileri geçmişe kıyasla inanılmaz yüksek fiyatlar talep ediyor. Talep düşüğünde de fiyatta iskonto yapmak yerli fabrikanın çalışma saatlerini azaltarak üretimi düşürmeyi

tercih ediyorlar. Yani bu firmalar da piyasanın gidişinden gayet memnunuz. Kaldı ki zaten bu piyasayı da kontrol eden toplam 3 firma var ve hatta dedikodulara göre bu 3 firma diğer oyuncularını satın almaya devam edecek.

Denizlerde gezen konteynerlerin yarısı taşıyıcılara ait diğer yarısı ise kiralıktır diyebiliriz. Dolayısıyla, konteyner kiralama sektörü de gidişattan memnun. Zira burada da 5 firma sektörün yüzde 82'sine hâkim.

Limanların durumu biraz farklı. Limanlar bir anda kendileri ile yarışır hâle gelip, rekorlar kırmaya başladı. Yukarıda bahsettiğimiz gibi 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/boşaltıldığı düşünün.

İnsan kaynağı çalıştırmanın bu denli kırılgan olduğu dönemde, bu ani yükselişi 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.

**Peki, neden liman yatırımları artılmıyor?**

Liman yatırımları uzun solukludur. En iyi şartlarda 2 yıl sürer. Yatırımın verimli olabilmesi için olabildiğince yüksek yük hareketinin garantilenmesi gerekir. Diğer bir deyişle, düşük kapasiteli yatırımlar çok verimli olmuyor.

Tıkanmayı aşmak için bugün başlatılan yatırımların piyasaya sağlayacağı destek 2023 yılına dahi geçebilir. Kaldı ki 2023 yılındaki yük beklentisi yatırım yapmaya değer mi? Tüm bunlar dikkate alındığında yatırım çok verimli görülüyor. Dolayısıyla limanların mevcut kapasitelerini artırmaları daha makul bir yaklaşım olabilir. Fakat bu da başlı başına ayrı bir yazı konusudur.

Yukarıdaki yorumlarımı toparlamak gerekirse; sektörün 4 bileşenini değerlendirdiğimizde 2023 yılından evvel navlun bedellerinde kuvvetli bir düşüş beklemek hata olabilir. Elbette makro ekonomik gidişatta değişim ile talepte ciddi bir daralma olmazsa.

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

# MarineDeal

January 2022 Issue: 169

Turkish Shipping &amp; Economy Newspaper



## Turkey starts new protection plan for lira deposits

The statement was the start of Turkey's rate protected lira-deposit programme. Following the president's statements, the dollar/lira rate – which on that day had reached 18 lira – quickly slumped. The scheme announced seeks to prevent ordinary citizens from preferring non Turkish Lira savings, a step which will facilitate conversion of FX assets to TL. Experts say that the measure can only work as a short term solution and it will take a while for its full consequences to emerge.

**A new economy model: prioritizing production focused exports**

Experts note that President Erdoğan's speaking of the "Chinese model" – referring to a large, cheap workforce – as a remedy for Turkey's economic woes would bring adverse effects for the economy. Nureddin Nebati, Turkey's recently appointed Finance Minister who replaced Lütfi Elvan, said however that Turkey's economic model cannot be described as "the Chinese or South Korean" model, noting that the government's model is unique to Turkey. "Turkey, as it prioritizes exports focused on production, will use all instruments effectively". The new model seeks to end Turkey's spiral of a growing current account deficit at times of high growth and a lower account deficit at times of slow growth, which is a circle caused by the dependency of the manufacturing industry on exports. "We are moving towards a real price, where the foaming on the FX rate is decreasing. The FX rate will balance out at a good spot."

**President Recep Tayyip Erdoğan on 20 December announced a new financial alternative to alleviate concerns of deposit holders about the depreciation of lira**

**Will rate cuts continue in 2022?**

In another statement about the new economy programme, Erdoğan said the government was moving fast towards its target of getting Turkey in the top 10 economies of the world and said: "Interest rates make the wealthy even wealthier, we will spoil this and bring our nation to its target." With this statement, the president indicated that Turkey's policy of low interest rates will continue in the new year. Meanwhile, the FED announced plans to increase the rate three times in 2022 and tight monetary policy will be implemented in most emerging nations.

**How will the new scheme affect inflation?**

Chronic inflation has been one of the persistent issues of the Turkish economy. Experts express concern that the new scheme, which will compensate the sharp soaring in the FX rate, will deplete public resources and increase inflation even further. What's more, the Central Bank hasn't revised its ambitious aim of 5 percent inflation at a time when permanent inflation is an increasingly pervasive risk globally.

**TOBB: We are positive about and support the steps**

During the unstoppable freefall of the lira earlier in December, different bodies representing the business world had issued statements, reiterating their demand for stability. President of the Union of Chambers and Commodity Exchanges of Turkey (TOBB) Rifat Hisarcıklıoğlu has stated that urgent action is needed for the markets to restore stability; and later also commented on the new economy package saying that, with the move. "The extraordinary and extreme increases at FX rates have been stopped. Stability has increased in financial markets. We are finding these steps which are restoring confidence in the Turkish Lira and which are increasing stability very positively and we support them." The business world believes that the sudden drop in the FX rate, combined with measures can be beneficial and increase production thanks to this. The most critical question however remains whether the burden formed by the new steps on the budget will be covered through more borrowing, taxes or the Central Bank printing more money.

**Will the new economy policy work?**

According to the government, a policy of lower interest rates will increase Turkey's production and exports and make Turkey attractive for foreign investment. The impact of the new steps on foreign investors is however, primarily still decided by confidence. A monetary policy which has undermined confidence and fluctuations in the markets is causing investors to act with caution.



**Temporary acceptance signed for KB-1**

A temporary acceptance signing ceremony was held on 16 December for the first of the 122 patrol boats being built by ARES Shipyard for the Coast Guard Command at an event attended by officials of the Presidency of Defence Industries and the Interior Ministry's Coast Guard Command, and the Police Department.

The project is accepted as the largest mass production protection in the history of shipbuilding. The endurance tests of first boat, Kb1 including impact and free-fall tests were conducted in October and November 2021 under the toughest marine and atmospheric conditions along a route of 550 nautical miles. Six boats will be delivered eerie two month until 2025. The boats are under construction in Antalya.

**ARES 35 FPB Specifications**

- Length overall: 12 meter
- Beam: 3,75 meter
- Hull Draught: 0,80 meter
- Main propulsion sistem: 2 x Diesel Engines & Waterjets
- Max Speed: 38 knots
- Range: 160 nautical miles

**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.**

Evliya 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

## "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 Aydınli Tuzla / İstanbul

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



## New group management, simpler organizational set-up announced at Hempel



A new Executive Group Management at Hempel A/S will lead the way to doubling its revenue to 3 billion euro by 2025, with a simpler organizational set-up, even more closely aligned with customers, the group announced in a press release on 14 December.

"I'm thrilled to announce today's changes," said Lars Petersson, Group President & CEO. "My new leadership team will lead a new way of working at

Hempel we have organised our business in an even more customer-focused structure, which will unleash potential and energy from the organization to deliver on our Double Impact strategy."

Hempel's commercial activities are now organised into key segments: Marine, led by Executive Vice President, Alexander Enström; Energy & Infrastructure, led by Executive Vice

President, Michael Hansen; and Decorative, led by Executive Vice President, Joe Devitt.

Chief Operations Officer and Executive Vice President, Katarina Lindström, now heads up Technology & Operations; Chief Financial Officer and Executive Vice President, Lars Døllerup now oversees Finance & Digital; and Chief People & Culture Officer and Executive Vice President, Pernille Fritz Vilhelmsen is at the helm of People & Culture. Strategy & Transformation is also joining the EGM, headed up by Vice President, René Overgaard Jensen.

"A year into our Double Impact strategy and we've made great progress," continues CEO, Lars Petersson. "We're on track, but from hereon in, the mountain gets steeper and we have changed the way we work to enable us to grow at a faster rate, and ready ourselves for scaling up the business with future acquisitions."

The new Executive Group Management replaces the former matrix structure with a two-tier leadership, including an Executive Management Board and an Operational Management Board. The new way of working gives Hempel a simpler organizational structure, with clearer roles and responsibilities, enabling future growth and closer alignment with customers.

### The era of giant kites at seas begins

Giant kites will drag along ships, one of the latest developments in the marine industry's efforts to decarbonize.

This year, the Ville de Bordeaux, a 154-meter-long ship that moves aircraft components for Airbus SE, will unfurl a 500 square meter kite on journeys across the Atlantic Ocean. It will undergo six months of trials and tests before full deployment.

While the industry has come up with multiple decarbonization initiatives, it is struggling to keep pace with goals set out under the Paris Agreement on climate. There's also pressure on shipping lines from large customers who are pressing to make their own supply chains less polluting.

The kite is called Seawing. Its developer, Airseas, estimates that an even larger 1,000 square-meter parafoil, flying at an altitude of 300 meters, will cut fuel consumption and emissions from vessels by about 20%.

Shipping carries more than 80% of all goods traded globally but also accounts for almost 3% of man-made carbon dioxide emissions.

Airseas says its technology is automated and can be installed on any ship-regardless of size in a few days.



## IMO Assembly elects new 40-Member Council

The Assembly of the International Maritime Organization (IMO) has elected the Members of its Council for the 2022-2023 biennium.

The Council is the executive organ of IMO and is responsible, under the Assembly, for supervising the work of the Organization. Between sessions of the Assembly, the Council performs the functions of the Assembly, except that of making recommendations to Governments on maritime safety and pollution prevention.

The Assembly of the International Maritime Organization has elected the following States to be Members of its Council for the 2022-2023 biennium:

Category (a): 10 States with the largest interest in providing international shipping services (listed in alphabetical order)

China, Greece, Italy, Japan, Norway, Panama, the Republic of Korea, the Russian Federation, the United Kingdom and the United States.

Category (b): 10 States with the largest interest in international seaborne trade:

Australia, Brazil, Canada, France, Germany, India, the Netherlands, Spain, Sweden and the United Arab Emirates.

Category (c): 20 States not elected under (a) or (b) above, which have special interests in maritime transport or navigation and whose election to the Council will ensure the representation of all major geographic areas of the world:

Bahamas, Belgium, Chile, Cyprus, Denmark, Egypt, Indonesia, Jamaica, Kenya, Malaysia, Malta, Mexico, Morocco, the Philippines, Qatar, Saudi Arabia, Singapore, Thailand, Turkey and Vanuatu.

### IMO Council

The newly elected Council will meet, following the conclusion of the 32nd Assembly, for its 126th session

(on 15 December) and will elect its Chair and Vice-Chair for the next biennium.

### IMO Assembly

The 32nd Assembly of IMO is meeting in London at IMO Headquarters from 6-15 December 2021. All 175 Member States and three Associate Members are entitled to attend the Assembly, which is IMO's highest governing body. The intergovernmental organizations with which agreements of co-operation have been concluded and international non-governmental organizations in consultative status with IMO are also invited to attend.

The Assembly normally meets once every two years in regular session. It is responsible for approving the work programme, voting the budget and determining the financial arrangements of the Organization. It also elects the Organization's 40-Member Council.

## FBX Index prices selected for settlement of CME's new container freight futures

Six daily Freightos Baltic Index (FBX) indices administered by the Baltic Exchange will be used for the settlement of CME Group's new shipping container freight futures. The new contracts will be priced in USD per FEU (forty-foot equivalent) and will launch on February 28, 2022, with a first contract month for trading of March 2022, pending regulatory review.

Importers and exporters, forwarders and shipping lines impacted by volatile ocean container rates will now be able to mitigate their freight price risk. The move follows a year of record rate volatility, driven by bottlenecks and container equipment shortages, which saw China-US container rates fluctuate rapidly between \$4,222 and \$20,586.

The Baltic Exchange oversees and publishes the FBX indices, based on data from Freightos, and is authorised and regulated by the FCA (Financial Conduct Authority). Benchmark regulations ensure benchmark quality, integrity, continuity, and reliability. The contracts will be listed by and subject to the rules of NYMEX.

### The listed contracts will be:

- FBX 01 China/East Asia to US West Coast
- FBX 02 US West Coast to China/East Asia
- FBX 03 China/East Asia to US East Coast
- FBX 11 China/East Asia to North Europe
- FBX 12 North Europe to China/East Asia
- FBX 13 China/East Asia to Mediterranean

In remarks about the settlement, Baltic Exchange Chief Executive Mark Jackson said: "The Baltic Exchange is an independent, trust-

ed body with deep experience of managing complex benchmarks for the shipping industry. Our freight benchmarks already underpin a liquid market for dry bulk and tanker shipping, and we are excited by the prospect of the development of a market which plays such a significant role in moving global trade."

Zvi Schreiber CEO at Freightos said, "We are excited that container shipping will now join other industries in adopting flexible index-linked pricing with financial instruments to hedge pricing risk. FBX futures will help global supply chains to cope with unprecedented demand and new levels of volatility driven by the pandemic."

Peter Keavey, Global Head of Energy Products at CME Group said: "We believe our new container freight futures will be a valuable risk management tool for customers looking to hedge their freight costs over a longer time horizon and look forward to working with Freightos and the Baltic Exchange to offer these products to the marketplace."

The FBX data spans over five years and is provided by digital global freight booking platform Freightos, based on live pricing data from dozens of global logistics providers. The rates are rolling short term Freight All Kind (FAK) spot tariffs and related surcharges between carriers, freight forwarders and high-volume shippers.

According to the United Nations Conference on Trade and Development (UNCTAD), 815 million TEUs of containers were handled in ports worldwide in 2020, while US container imports in 2021 are anticipated to be the highest since 2002 and over 18% higher than 2020, according to the National Retail Foundation.

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.



INCE 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

RINA

Transforming our hydrogen expertise into your net-zero solutions.

Make it sure, make it simple.

rina.org



## RINA approves CMIT's weather independent tanker

Classification society RINA has granted Approval in Principle (AiP) to CMIT Europe, the first European branch of China Merchant Group, for its weather independent shuttle tanker (WIST).

Said to be the first of its kind in the world, WIST was originally a small waterplane area twin-hull (SWATH) vessel that was modified and improved by CMIT Europe, the company said.

Now, WIST is a liquefied natural gas (LNG) bunkering SWATH vessel concept capable of sailing in adverse marine weather conditions.

CMIT Europe says that the idea of WIST was born to exploit the advantages of the SWATH technology to an extremely complex operation, such as the transport of LNG and above all to the possibility of transporting LNG anywhere and at any time without fearing the uncertainties dictated by the weather.

As disclosed, CMIT Europe designed cargo handling, fuel gas supply system (FGSS), re-liquefac-



tion and all other topsides specifically for the vessel.

According to RINA, the solution

is expected to contribute significantly to the spread of the use of LNG onboard vessels in a safe and

efficient way.

Earlier this year, the classification society secured a framework

contract with European Maritime Safety Agency (EMSA) to support LNG bunkering initiatives.

The initiatives will deal with increasing the availability of LNG in the medium term with small-scale bunkering and depots with the ultimate goal to expand the use of LNG throughout the Mediterranean, Black and Caspian Seas.

For its part, RINA will provide a selection of services dealing with safety and feasibility to match project needs in different locations.

The framework contract will run for a period of four years. It currently covers 22 countries in the regions.

At the time, Angelo Lo Nigro, energy engineering solutions senior director at RINA, said that the frame agreement with EMSA will help make LNG storage and bunkering available in port areas and will also bring consistency and guidance for economically developing nations that do not yet have strong experience with small scale LNG.

### FASTWATER successfully demonstrates methanol-powered pilot boat

Harbour craft operated by the Swedish Maritime Administration will have no sulphur emissions and a lower carbon impact than conventional vessels.

Stockholm, Sweden, 15 December 2021. On Tuesday, December 14th, the FASTWATER Consortium and the Swedish Maritime Administration (SMA) successfully demonstrated a pilot boat which has been converted to operate on Methanol fuel.

The demonstration in Stockholm Harbour follows the successful bunkering of the vessel at the SMA pilot station in Oxelösund, Sweden, where the pilot boat will be based.

The event was addressed by Members of the Swedish National Parliament Johan Büser and Anders Hansson who spoke to the importance of alternative fuels like Methanol in reducing carbon and pollution emissions on a local and national basis.

Johan Büser (S) said: This launch shows that Sweden and the Swedish maritime sector is innovative regarding science and innovation and demonstrates the long tradition of business, politics and universities joining forces.

Anders Hansson (M) said: It is gratifying to see the Swedish shipping industry making great efforts to reduce its environmental impact; this is one step towards more environmentally-friendly shipping industry.

Sebastian Verhelst, FASTWATER Co-ordinator, said: The FASTWATER project demonstrates that Methanol is a present and practical choice for application in ports and coastal shipping for all kinds of small craft, where

there is an urgent need to reduce pollution.

Albert Wiström, Shipping Inspector, Sjöfartsverket said: The pilot boat is the link between shore and ship 365 days a year in all weather conditions; for this we need a robust, reliable energy solution with simple storage which makes methanol the best option.

Patrik Molander of engine supplier ScandiNAOS said This pilot boat is probably one of the cleanest ships on the water, world-wide because it operates on Biomethanol; we have seen huge request for similar engines on the market.

Gregory Dolan, CEO, The Methanol Institute, said: Our congratulations go to FASTWATER, the SMA and their project partners for this successful demonstration of the potential of Methanol to help the industry transition to low carbon operations.

The event provided a further demonstration of Methanol's suitability as a marine fuel, permitted within the International Maritime Organization's IGF Code with full Flag State and Class Society approval.

Liquid at ambient temperature and miscible in water, Methanol can be shipped, stored and handled using procedures similar to conventional fuels. In operation, Methanol produces around 10% lower carbon emissions than fuel oil, has IMO-2020-compliant SOx emissions, low PM and NOx. As increasing volumes of renewable Methanol become available, operators can lower net carbon emissions further and achieve compliance beyond 2030.

# 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.

Evlilya Çelebi Mh. Genç Osman Cd. Tuzla Gemiciler Sanayi Sitesi A Blok No:21  
34944 Tuzla-Istanbul-Turkey T: +90 216 446 83 38 F: +90 216 446 83 40

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

# HATENBOERWATER

Fresh in water since 1906.

## Plastic Free @Sea



### NO MORE PLASTIC BOTTLES

100% plastic-free drinking water onboard; even micro-plastics are filtered out of the water



by **PEGU**

[f](https://www.facebook.com/pegu) [i](https://www.instagram.com/pegu) [in](https://www.linkedin.com/company/pegu) [yt](https://www.youtube.com/channel/UC...) [pegu.com](https://www.pegu.com)



## Serter Tuçaltan

Dz. Kurmay Albay (E)

2021 kısaca ABD'nin küresel liderliği sürdürme savaşıyla bu bağlamda Rusya ve Çin ile ABD arasındaki gittikçe şiddetlenen güç mücadelesi ile geçti.

### ABD

Bu anlamda 2021 ABD'nin Çin ve Rusya'ya karşı bloklar oluşturmak üzere küresel ortamı ve dış siyaseti şekillendirmeye çalıştığı bir yıl oldu.

ABD gayretlerini haziran ayında yoğunlaştırdı.

10 Haziran 2021 tarihinde öncelikle İngiltere ile birlikte "Yeni Atlantik Bildirgesi"ni yayımladı.

14 Ağustos 1941'de ABD ve İngiltere arasında imzalanan ve İkinci Dünya Savaşı sonrası dünya düzeninin şekillenmesinde rol oynayan "Atlantik Bildirgesi" ile ilişkilendirilen bu belge ile "ABD liderliği"ndeki bir gelecek için atılacak adımların çerçevesini belirleyen, sembolik bir başlangıç dokümanını tıpkı İkinci Dünya Savaşı sonrasında yaptığı gibi devreye sokmuş oldu.

Akabinde gerçekleştiren "G7", "NATO", "ABD-AB" Zirveleri ABD'nin Soğuk Savaş dönemindekiler ile Soğuk Savaş ardından "Doğu Bloku"ndan kopan yeni dost/müttefiklerini, kendi liderliğinde, Çin ve Rusya'ya karşı bir araya getirmek için somut diplomatik adımlar attığı ve çerçeveyi çizdiği girişimler olarak tarihe geçti.

ABD Pasifik Cephesinde de Avustralya, Japonya ve Hindistan

ile birlikte olduğu QUAD (Dörtlü Güvenlik Diyalogu) ve Avustralya ve İngiltere ile birlikte olduğu AUKUS (Avustralya-Birleşik Krallık-ABD) inisiyatifleri ile etkisini artırmaya çalıştı.

ABD attığı adımlarla;

■ İkinci Dünya Savaşı'nın ardından ABD liderliğinde kurulan "kurallara dayalı uluslararası sistemin" idamesini ve bu maksadın küresel düzene yeniden teyit ettirilmesini,

■ Bu düzeni veya bu düzenin kurallarını kendi lehlerine değiştirme potansiyeli bulunan Rusya ve Çin'in engellenmesini, bu maksatla Rusya ve Çin'e karşı, her alanda, gerekli cephelerin oluşturulmasını ve/veya mevcut cephelerin genişletilmesini, dost/müttefik olarak nitelendirdiği ülkelerin Rusya ve Çin ile ilişkilerine sınırlama getirilmesini,

■ Son olarak salgın hastalıklar, iklim değişikliği, kuraklık, siber güvenlik, yeni ve çığır açan teknolojiler gibi risk ve tehditlere karşı, "kurallara dayalı uluslararası sistem" dâhilinde, toplumlara ABD çıkarları ile uyumlu şekilde yönlendirilmesini amaçladı.

### NATO

NATO, ABD'nin bu adımlarına süratle destek verdi.

Bu bağlamda;

■ Rusya'yı tehdit ve Çin'i ise sistemik bir rakip olarak tanımlayan, buna karşılık vermek üzere Doğu ve Güney olarak iki ana eksenle bir dizi tedbiri öne çıkararak, NATO'nun karar alma meka-

nizmalarında, istişare süreçlerinde, üyelerin Çin ve Rusya ile ilişkilerinin yürütülmesinde dikkatle düşünülmesi ve değerlendirilmesi gereken bir dizi hususu içeren NATO 2030 Konseptini kabul etti.

■ NATO Liderler Zirvesi'nde "Kurallara dayalı uluslararası sistemi" öne çıkardı.

■ NATO Genel Sekreterine NATO 2030 Konsepti çerçevesinde yeni "NATO Stratejik Konsepti"ni hazırlama görevini verirken, NATO-Rusya ilişkilerini bozan tarafın Rusya olduğunu ifade etti.

■ Çin'in artan etkisi ve uluslararası politikalarına karşı bir ittifak olarak birlikte hareket edilmesini gerektirdiğini açıkladı.

### AB

Son dönemde özellikle güvenlik ve savunma alanlarında ABD'ye bağımlılığın azaltılması ve stratejik özerkliğin güçlendirilmesi yönündeki yaklaşımlara rağmen AB de NATO'ya benzer şekilde ABD'ye olan desteğini gösterdi.

■ "Kurallara dayalı uluslararası sisteme" bağlılığını bildirdi.

■ ABD ile birlikte AB'nin, çıkarlarını korumak ve ortak dış politika ve güvenlik hedeflerini gerçekleştirmek üzere "yaptırımların kullanılması" konusundaki işbirliğini geliştirme arzusunda olduğunu vurguladı.

■ Çin ile ilgili tüm konularda ABD ile işbirliği yapma ve istişarelerde bulunma niyetinde olduğunu, Rusya'ya karşı ABD ile birlikte kararlılıkla hareket ede-

ceğini açıkladı.

■ Rusya ile ilişkilerini, "AB çıkarı alanlarında Rusya ile seçici işbirliği-...selective engagement with Russia in areas of EU interest)" olarak nitelendirirken Rusya ile işbirliğini bu eksenle sürdüreceğini ifade etti.

### Rusya

Rusya bu gelişmelere karşılık olarak;

■ Ukrayna ve Belarus sınırlarındaki askeri hareketliliğini artırdı.

■ Hindistan ve Çin ile gerçekleştirdiği zirvelerle destek aradı.

■ ABD için en tehlikeli senaryoyu oluşturan Rusya-Çin işbirliği için somut adımlar atmaya başladı. Ekonomik ve siyasi işbirliği geliştirmek üzere gayretlerini yoğunlaştırdı.

■ Hindistan'ın ABD ile birlikte hareket etmesinin önünü alacak tedbirleri hayata geçirmeye başladı.

■ NATO'dan Ukrayna ve Gürcistan'a 2008 yılında verilen üyelik taahhüdünü iptal etmesini talep ederek bu konudaki sınırlarını bir kez daha teyit etti.

■ ABD'den hukuki bağlayıcılığı olan güvenlik garantileri talep etti. Rusya'nın talep ettiği güvenlik garantilerine ilişkin teklifleri ABD'li yetkililere ilettiği, konu ile ilgili görüşmelere hazır olduğu, tekliflerinin NATO'nun doğuya doğru genişlemeyi durdurmasını ve Ukrayna ile Rusya'ya sınırı olan diğer ülkelere belirli silahları konuşlandırılmamasını içerdi-

ği yönündeki haberler 15 Aralık 2021 tarihinde yayımlandı.<sup>1</sup>

### Çin

Çin bu gelişmelere askeri faaliyetlerden ziyade bir kısmını uzun süredir devam ettirdiği ekonomik tabanlı tedbirler ile karşılık verdi. Bu bağlamda;

■ Kuşak-Yol inisiyatifini geliştirmeye devam etti.

■ Asya-Pasifik bölgesindeki 14 ülke ile birlikte Bölgesel Kapsamlı Ekonomik Ortaklık Anlaşması (RCEP)'ni imzaladı.

■ AB ile Kapsamlı Yatırım Anlaşması'nı yaptı.

■ Avrupa'da yürüttüğü bir diğer girişim olan 17+1 inisiyatifini sürdürdü.

■ Afrika yatırımlarını güçlendirdi.

■ Rusya ile ekonomik ve siyasi işbirliğini geliştirmeye yönelik adımlar attı.

### Sonuç

Gelişmeler güç mücadelesinin 2022 yılında da şiddetlenerek devam edeceğini gösteriyor.

Bu anlamda bölgemizde dün olduğu gibi bugün de Karadeniz'in, Ukrayna ve Gürcistan'ın, Suriye ve Irak'ın kuzeyinin öncelikli mücadele alanları olacağı anlaşılıyor.

ABD'nin son dönemdeki konuşlanması ile Ege ve Doğu Akdeniz'in de bu mücadelede ön plana çıkmasının uzak bir ihtimâl olmadığı görülüyor.

Neticede temel menfaatleri bölgesel işbirliği mekanizmaları ve bölge merkezli politikalarda yatan, Karadeniz, Ege, Akdeniz, Irak ve Suriye'nin kuzeyi, Doğu Akdeniz, Kıbrıs Adası'ndaki menfaatleri ABD ve AB ile örtüşmeyen Türkiye için 2022'nin de özellikle dış siyaset bağlamında son derece dikkatle yönetilmesi gereken bir süreç olacağı anlaşılıyor.

<sup>1</sup><https://tr.sputniknews.com/20211215/rusya-istedigi-guvenlik-garantis-i-tekliflerini-abdye-ilettileri-1051796691.html>

## Seferler durduruldu

Vapur işletmecisi TURYOL; enflasyondaki artış, akaryakıtta yapılan zamlar ve döviz kurundaki artış nedeniyle bazı seferlerini durdurduğunu açıkladı. İDO'dan yapılan açıklamada da "Yakıt ve operasyonel maliyetlerdeki artış, iki hızlı feribotumuzla yaptığımız seferleri sürdürülemez noktaya getirmiştir" denildi.

TURYOL Kooperatifli Yönetim Kurulu Başkanı Yunus Can imzasıyla şirketin resmi web sitesinden yapılan açıklamada, enflasyon artışları ve akaryakıtta son 1 ay içinde yüzde 32, son bir yıldaysa yüzde 100

oranında uygulanan artışlar gibi ekonomik gelişmeler nedeniyle İstanbul kalkışı Çınarcık ve Esenköy seferlerinin ve Kadıköy(Metro İskele)-Karaköy/Eminönü seferlerinin maliyetlerinin karşılanabileceği şartların oluşabileceği süreye kadar durdurulduğu açıklandı.

İstanbul Deniz Otobüsleri (İDO) ise Bursa Güzelyalı-İstanbul Yenikapı arasındaki seferlerini sonlandırma kararıyla ilgili yazılı bir açıklama yayımladı.

Açıklamada, özelleştirme bedeli haricinde, her yıl İBB ve



Milli Emlak'a 44 milyon kira, yaklaşık 45 milyonluk SGK primi ve 100 milyonu aşan diğer vergilerin ödendiği; özelleştirme sürecinden sonra Osman-gazi Köprüsü'nde sözleşmede yer alan araç geçiş fiyatının düşürülmesi, Eskihisar-Topçular hattında hiçbir bedel öde-

meden taşıma lisansı olarak faaliyet göstermeye başlayan rakip firmanın haksız rekabet yarattığı; Bursa Belediyesi'ne ait BUDO'nun devlet sübvansiyonu ile Yenikapı-Bursa hattında kendilerine rakip olması sebebiyle hat üzerinde sefer yapmanın zorlaştığına dikkat

çekildi. İDO, kiralama sürelerinin bitmesine yaklaşık 20 yıl bulunmasına rağmen Yenikapı-Mudanya seferlerini gerçekleştirmekte olan Osman-gazi ve Orhangazi isimli hızlı feribotlarını 30 Aralık 2021 tarihi itibarıyla seferlerden çekti.

## Deniz sevgisi sosyal yaşamda nasıl kazanılır?

**Deniz Kurmay Yarbay (E) Özhan Bakkalbaşıoğlu, deniz ile ilişki içerisinde olan ülkelerin nasıl güçlü bir devlet olacağını, bu güce giden yolda da deniz sevgisinin nasıl kazanılacağını MarineDeal News okuyucular için değerlendirdi**

Yüzyıllardır ihmâl edilen deniz sevgisi ile deniz alâka ve menfaatlerimizi nasıl kaybettiğimizi tarihte acı olaylarla yaşadık. Bugün yeniden bir ivme kazanan ve adı artık bir ulaşılması gereken büyük hedef olan Mavi Vatan kavramı ile denizlere olan ilgimiz yön değiştirmeye başlamıştır.

Şimdi hepimiz "devlet insanları denizci yapar" diyoruz. Bir yerde doğru ancak eğer bir alt yapı yani denizle uğraşan hatun sayılır bir kitle varsa o zaman devlet kurumlarını yatırımlara zorlayacak ve konu devletin bir politikası hâline gelecektir. Özellikle Cumhuriyet kurulduktan sonra Türk halkının Osmanlı Dönemi'nde deniz sporlarını hâkim olduğu deniz sporlarını ve deniz ile ilgilenmeyi devraldığını görmekteyiz.

Bunu 1954 yılından, benim 6 yaşındaki çocuk yıllarımdan bahsederek açıklayacağım. Benim ailem 1856 yılından beri İstanbul Kadıköylüdür.

O dönemde Moda, Kalamış ve Fenerbahçe deniz sporlarının yapıldığı yoğunluklu yer olarak göze çarpar. Kurbağlıdere'nin iki yakasında sandal ve yelkenli gibi tekne yapım yerleri vardı.

Bizim de bir motorlu tekemiz bir de sandalımız vardı. Kalamış Koyu hafta sonu sandal ve yelkenli tekneden geçilmezdi, denize girilirdi. Yarışlar yapılır eğlenceler olurdu.1 Temmuz Kabotaj Bayramı'nda Moda önü ve Kalamış Koyu savaşı ve ticaret gemileri ile çok sayıda yelkenli ve irili ufaklı teknelerle dolardı. Bayrama özgü yarışmalar yapılırdı. Hatta Atatürk sağlığında zaman zaman buraya gelerek yarıştırmakta olan Osman-gazi ve Orhangazi isimli hızlı feribotlarını 30 Aralık 2021 tarihi itibarıyla seferlerden çekti.

Atatürk Florya Köşkü'nden halk ile birlikte denize girdi. Atamızı giriyorsa biz de gireriz klasik anlayışı insanları denize yöneltti. Lider her zaman öncüdür ve Atatürk'ün denizciliğe olan ilgisi her zaman öncüdür. Sadece İstanbul değil tüm sahillerimizde sayısız tekne ile denizle buluşma hep vardı. Bu güzel deniz severlere maalesef 1960'lardan sonra devlet öncülüğünde O potansiyel Türkiye'de bir daha yakalanamadı ve o dönem sahil kentlerinde yaşayıp da yüzme bilmeyenlerin sayısı oldukça azdır dersek pek yanılmamaz.

Denize olan ilgisi 1923'te başlayan ve araya dünya harbinin girmesine rağmen sıkıntılarını atlatabilen halkımızın 1950'li yıllardaki potansiyeli dikkate alınsaydı şimdi hem bir 'Deniz Gücü Bakanlığı' kurulmuş olur hem de Mavi Vatan sıfırdan değil daha bilinçli olarak gelişirdi. Unutmayalım çocuk bebekken su ile oynar ve sakinleşir. Deniz rahatlatır, dinlendirir, huyuna giderseniz size nimetlerini sunar.

Tüm bunlara ulaşabilmek küçük yaşta başlar. Önce denize ayağını sokacak, yüzme öğreneceksin. Bazıları sandal alacak, denizde balık avlayacak, bunun tadına varacak; bir kısmının daha sonra hep hayatında deniz olacak ve sonunda belki bir ikisi de armatör olacak. Döngü budur ama büyük çoğunluk denizin ne mânâya geldiğini bilecek, deniz alâka ve menfaatleri dediğimizde ne anlama geldiğini anlayabilecekti. Denize sahip çıkacak, çöp dökmeyecekti.

Üzülerek söylüyorum, ben 1954 yıllarında bunları yaşadım. Üzülerek dedim çünkü gerişi gelmedi. Deniz yerine karayolları denildi! Emperyalist güçlerin daha çok para getirecek otomobil ve benzin satışları nedeniyle, menfaatlerin denizde değil karada olduğu bilincini empoze edilmesiyle denizlere olan ilgi azaldı. Eğer devlet zamanında buna el atsaydı bugün balık nesilleri tükenmez, deniz kirlenmez ve ulaştırma kabotajın verdiği avantajlarla yapar, çok sayıda malları deniz yolu ile limanlarımız arasında taşıyabiliriz.

Bir yüzme ile başlayan bu denizi sevme öyküsünün nerele varacağını öngörü olarak anlayabilseydik şimdi Mavi Vatanın dış politika boyutuna çok daha zaman harcardık.

Her şeye rağmen denizi



Özhan Bakkalbaşıoğlu

seven, ilgi duyan ve denizlere önem vermediğimizde tarihte neler yaşandığını bilen herkesin bu vatana bir borcu vardır. Denizcilemeye yardım etmek herkesin görevidir. Bu satırları okuyan herkes bu konuyu ilgi alanına koymalıdır. Biz artık denizlerimizi kaybetmek istemiyoruz. Bunun diyetini çok ağır ödedik. Asıl amaç deniz alâka ve menfaatlerini bilen-

rin kendi aralarında konuşması değildir, amaç bu bilgileri bilmeyenlere anlatmaktır. Artık ülkemizi denizlerden korumak istiyoruz. Çanakkale'de olduğu gibi on binlerce şehit vermek istemiyoruz. Bu sebeple altını çizerek 'vatan borcudur' diyoruz. Denizi seviyorum demek birilerine şirin görünmek için olmamalıdır. Başka deyişle denizle ilişkili olan askerî ve sivil kuruluşlarda ilgi alanları deniz olduğu hâlde çalışanlar deniz alâka ve menfaatlerinin herkesin görevidir. Bu satırları okuyan herkes bu konuyu ilgi alanına koymalıdır. Biz artık denizlerimizi kaybetmek istemiyoruz. Bunun diyetini çok ağır ödedik. Asıl amaç deniz alâka ve menfaatlerini bilen-

mini kavramış olsaydı savaşı kaybetmezdi çünkü hedefleri farklı yerler olurdu.

Her yazımda belirttiğim Mavi Vatan idealini tekrarlamak istiyorum.

Yunanistan'ın nasıl bir büyük megalı ideali varsa ve denize dökülseler bile vazgeçmiyorlarsa bizim de büyük idealimiz Mavi Vatan olmalıdır.

Hiçbir zaman unutmamalıyız Türkiye'nin bekası denizlerdir yani Mavi Vatandır. Mavi Vatana sahip olursak tüm Balıklar, Karadeniz, Ege ve Orta Doğu'yu kontrol eden merkez ülke oluruz. O zaman Avrasya'yı kontrol eder ve Türk devletlerinin denize ulaşmasını sağlayarak ekonomik, kültürel ve siyasi bağlar ile güçlü bir devlet oluruz.

Su insana hayat, denizler toplumlara refah ve uygarlık getirir.



'PROVEN PERFECTION'

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

# 'Türkiye, Almanya için önemli bir partner'

**Merkel 16 yıllık iktidarında finans krizi, euro ve mülteci krizi, Avrupa Birliği (AB)'nin dağılmasına yol açmasından endişe edilen Brexit krizi ve Covid-19 gibi birçok siyasi zorluklarla mücadele etti. Avrupa Birliği (AB)'nin en güçlü lideri konumundaki Merkel sonrası Almanya'nın Türkiye ve AB'ye dair yol haritasını Ege Üniversitesi Uluslararası İlişkiler Bölümü'nden Doç. Dr. Sinem Kocamaz ile MarineDeal News okuyucuları için konuştuk**

**Almanya'da 16 yıllık Merkel dönemi sonra erdi ve yerine Sosyal Demokrat Olaf Scholz geldi. Öncelikle geriye dönüp baktığımızda biten Merkel dönemine dair hem Almanya hem de Avrupa özelinde neler söylersiniz?**

Merkel dönemi hem Almanya hem de AB açısından çok önemli bir dönemi ifade etmekte. Merkel, 16 yıl süren iktidarında hem Almanya'yı dünyanın en çok dış ticaret fazlası veren sayılı ülkelerinden biri hâline getirdi hem de ülkenin stabil, rasyonel ve dengeli bir dış politika yürütmesini sağladı. Bununla birlikte bu dönemde Almanya'nın fillen AB'nin lider ülkesi hâline gelmiş olduğunun da altını çizmek gerekir. Merkel akılcı politikaları ve pragmatist çizgisi ile son 15 yıllık süreçte yaşanan tüm krizlere rağmen AB projesinin ayakta kalmasını sağlayan isim oldu. Eurozone krizi yaşanırken kurtarma fonlarının düzenlenmesini ve güney ülkelerinin ekonomik krizin etkilerini atlatarak ayakta kalmalarını sağlarken Brexit'in yarattığı kaos ortamını düzende tutan yine Almanya oldu. Almanya'nın mülteci sorununda diğer ülkelere de yol haritası olması gereken daha hümanist bir tavır sergilediğini belirtmek gerekir. Ayrıca 90'lı yıllar boyunca sürdürülen başarılı ekonomik performansın ardından gittikçe açığa çıkan Birliğin rekabetçilikle ilgili problemlerine köklü çözümler aramayı ihmal etmediğini de belirtmeliyiz. Diğer önemli bir konu, Mer-

kel'in transatlantik ilişkilerde ortaya koyduğu yaklaşımdır. Trump dönemi transatlantik ilişkilerde yaşanan gerilime rağmen soğukkanlı dış politika çizgisini bozmayarak çok daha ciddi kırımlara engel olduğu gibi "AB artık kaderini eline almalıdır," gibi yerinde çıkışlarıyla da Birliğin ortak dış politikasının güçlendirilmesi gerekliliğini vurgulamıştır. Bununla birlikte Covid-19 krizi sırasında AB içerisinde yaşanan tüm çatlaklara, sorunlara ve kuzey ile güney arasındaki ayrımlara rağmen Merkel hibe ve kurtarma fonlarının oluşturulmasını sağlamış, Birlik için sıklıkla sorgulanmaya başlayan dayanışma prensibinin varlığını garanti altına almıştır. Bu çerçevede Merkel G-7 Zirveleri'nin dışı lideri, AB projesinin kurtarıcısı olmayı başarmış çizdiği başarılı profille Almanya'yı hem dış politika hem de ekonomi de başarılı bir ülke hâline getirmiştir.

**Scholz'u Merkel'den devraldığı görevinde neler bekliyor?**

Olaf Scholz, uzun zamandır gerileyen Sosyal Demokrat Parti'nin oylarında ciddi biçimde artış sağlayarak önemli bir seçim başarısına imza attı ancak uzun süren Merkel döneminden sonra şansölyelik görevini üstlenmek Scholz için kolay olmayacak. Angela Merkel'in uzun iktidar döneminde hâkim olan refah ve istikrardaki sürekliliği sağlamak, AB açısından uzun yıllardır devam eden Birliğin pratikteki lideri olma pozisyonunu korumak ve pek çok krizle mücadele etmeye devam etmek, Scholz hükümetinin başarmak zorunda kalacağı önemli sınavlar arasında. Öncelikle sadece Almanya'da iktidarın değişmediğinin aynı zamanda uluslararası ilişkilerde de bir geçiş dönemi yaşandığının altını çizmemiz gerekir. Bu çerçevede Scholz, rekabetçilik konusunda Çin'in gerisinde kalan, tedarik zincirleri ve ticaret açısından Çin'e git gide daha bağımlı hâle gelen AB ekonomisini başarılı kılmak durumunda. AB'nin uluslararası ticarete eski görkemli günlerdeki çizgisinin altına düştüğü göz önüne alınırsa bu açığın kapatılması, Scholz hükümetinin önemli önceliklerinden olacaktır. Diğer yandan komşu bölgeler üzerin-

deki azalan etkisi, Rusya'nın giderek daha etkin bir aktör olması da AB dış politikasının etkinliğini azaltan sebeplerden. Covid salgını ve salgının yarattığı işsizlik ile ekonomik durgunluk gibi problemlerle hem ulusal politikalar hem de AB politikaları çerçevesinde baş etmek zorunluluğunu da eklemek gerekir. Transatlantik ilişkiler, Trump dönemine göre daha istikrarlı olmakla birlikte Biden döneminin de tamamen pürüzsüz olacağı düşünülemez. Dolayısıyla Scholz, Merkel dönemine göre daha zor koşullarla mücadele etmek ve aynı başarıyı yakalamak zorunda. Ayrıca yeşil ekonomi, dijitalleşme, stratejik pusula gibi AB'nin gelecek vizyon ve stratejisini belirleyecek çok önemli konu başlıkları da Scholz için başarıyla atlatılması gereken sınavlar olacak.

**Almanya'da yaşayan 4 milyona yakın Türk kökenli nüfus var. Türkiye Cumhuriyeti Merkez Bankası (TCMB) verilerine göre Türkiye'ye son 18 yılda en fazla yatırım yapan ülkeler sıralamasında Almanya üçüncü sırada yer alıyor. İki ülke arasındaki yoğun ticaret hacmi nedeniyle, yeni Alman hükümetinin izleyeceği politikalar Türkiye'yi de yakından ilgilendiriyor. Sızce Türkiye-Almanya ilişkilerinin seyriinde Scholz döneminde neler yaşanır?**

Scholz döneminde Türkiye-Almanya ilişkileri açısından Angela Merkel döneminden radikal farklılıklar olmayacaktır. Türkiye gibi aktörlerle ilişkilerin Merkel dönemindeki çizgiyle paralellik göstereceği kanaatindeyim. Almanya dış politika çizgisi pragmatist, net ve maceralara yer vermeyen bir profile sahip. Türkiye ile olan ilişkilere gelince genel çizginin Merkel döneminden çok farklı seyredeceğini düşünmüyorum. Almanya, göç ve ekonomik ilişkiler gibi konularda Türkiye'ye karşı izlediği pragmatist politikasına devam edecektir. Fransa ve Yunanistan gibi ülkelerin Türkiye karşıtı tutumuna ya da kuzey ülkelerin sert eleştirilerine rağmen Almanya, Türkiye'ye uygulanacak yaptırımların hep daha hafif ve dengeli olmasını sağlayan isim oldu. Bu konudaki yakın örneklerden birisi Doğu Akdeniz konusunda yaşanan gerilim. Doğu Akdeniz'de Türkiye'nin sondaj

çalışmaları nedeniyle Fransa ve Yunanistan ile yaşanan sorunlardan dolayı AB Zirvelerinde Türkiye aleyhine istenilen sert yaptırımlar bugüne kadar Almanya'nın etkisiyle yumuşatıldı. Ayrıca TR-AB ilişkilerinde pozitif gündem konusundaki çalışmalar da genellikle Almanya'nın çabasıyla gündemde kalmaktadır. Yaşanılan tüm problemlere rağmen Türkiye, hem ekonomik ilişkiler hem de mülteci sorunu gibi problemlerin çözülmesi bağlamında Almanya açısından önemli bir partner. Bununla birlikte dış işleri bakanının Yeşiller Partisi'nden Annalena Baerbock'un olması, Türkiye'nin demokrasinin işlerliği ve insan hakları konusunda daha sert eleştiriler almasına neden olabilir. Baerbock, önceki dönemde Türkiye ile AB arasındaki müzakerelerin dondurulmasından yana olan ve Türkiye'yi sıklıkla eleştiren isimlerdendi. Bu çerçevede Türkiye daha sert eleştirilere maruz kalabilir. Ancak yukarıda sözünü ettiğimiz nedenlerden dolayı bir kopuş yaşanması ya da çok radikal bir çizgiye kayılması söz konusu olmayacaktır.

**Hükümet protokolünde NATO ittifakına güçlü ifadelerle sahip çıkılması dikkat çekerken AB'den ayrılmasına rağmen İngiltere'yle ilişkilerin "öncelikli" olacağını belirtmesi de öne çıkıyor. Scholz döneminde AB'den ayrılma İngiltere ilişkileri nasıl bir yol izler?**

Brexit süreci ile yaşanan tüm zorluklara ve Britanya ile yaşanan güçlüklerle rağmen Britanya, güvenlik alanında AB ile her zaman işbirliği içinde olmaya devam edecektir. Özellikle terörizm, hibrid savaşlar ve siber güvenlik gibi konular gündeme geldiğinde bu konularda hem istihbarat hem de teknoloji açısından Britanya ile işbirliği önem arz etmekte. Her ne kadar Britanya'nın AB'den ayrılışı AB'yi güvenlik politikaları açısından devam edecektir. Fransa ve Yunanistan gibi ülkelerin Türkiye karşıtı tutumuna ya da kuzey ülkelerin sert eleştirilerine rağmen Almanya, Türkiye'ye uygulanacak yaptırımların hep daha hafif ve dengeli olmasını sağlayan isim oldu. Bu konudaki yakın örneklerden birisi Doğu Akdeniz konusunda yaşanan gerilim. Doğu Akdeniz'de Türkiye'nin sondaj



Sinem Kocamaz

Britanya'nın kaybedilmesinin güvenlik açısından bir kayıp olduğu kanaatindeyim. Brexit hiç gerçekleşmemiş olsa AB, OGSP alanında daha etkin olabilir. Ancak bu tabloda da en azından NATO çerçevesinde işbirliği devam edecektir.

**Avrupa Birliği'nin lokomotif olarak tanımlanan Almanya, yeni dönemde de bu görevi üstlenebilir mi sizce?**

Şansölye Scholz'u zorlu bir dönem bekliyor. Merkel gibi başarılı bir lider profilinin ardından onun yerini doldurmak kolay olmayacaktır. Olaf Scholz, başarılı bir siyasetçi profili sergilese bile baş etmek zorunda olduğu krizler, dış politika sorunları, değişen ve çeşitlenen tehditler Merkel döneminden çok daha fazla. Merkel şüphesiz çok önemli kriz dönemlerinin lideriydi. Bugün ise uluslararası politikada güç değişimlerinin yaşandığı bir dönemden geçiyoruz. Bu çerçevede AB'nin ortaya koymaya çalıştığı ve dış politikasında kendisini daha etkin bir profile taşıyacağını düşündüğü Stratejik Pusula'sını gerçekleştirilmesi, dünya politikasındaki rolünü yeniden tanımlaması ve komşu bölgelerde izlediği politikanın etkinliğini artırması gerekmektedir. Ekonomik başarının artırılması gerekliliği ise Josep Borrell'in bile altını çizdiği bir gerçeklik. Aynı zamanda Covid ile mücadele ve getirdiği ekonomik sorunlarla baş etmek gerekliliğini de unutmamak gerekir. AB'yi ciddi bir resesyon ve işsizlik sorunu bekliyor. Nüfusun giderek yaşlandığı gerçeğini de listeye ekleyelim. Angela Merkel, soğukkanlı, rasyonel, gerektiği zaman gerekli müdahaleleri yapabilen oldukça başarılı bir profildi. Ancak bugün AB'nin karşı karşıya kaldığı problemler Merkel için bile zorlu. Dolayısıyla Scholz'un bu boşluğu doldurmasının zor olacağını düşünmekteyim.



Modern & Güçlü filosu ile,  
Römorkörcülük ve Kılavuzluk Hizmetlerinde  
45 yıllık Sanmar deneyimi



sanmar.com.tr

# Yunan donanmasında neler oluyor?

## Deniz Kurmay Kıdemli Albay (E) Haluk Mustafa Baybaş, Batı'nın desteğiyle Yunan donanmasını güçlendirme çalışmalarını kapsamında elde edilecek çok mak-satlı suüstü muhare-be gemisini (MMSC) yakından inceledi

Askeri-politik çevrelerde son dönemde dikkatleri çeken Yunanistan'ın silahlanma telaşına bir yenisi daha eklendi. Yunanistan bir süredir donanmasını güçlendirme kapsamında arayışlara girmiş, yeni 3-4 fırkateyn tedariki ile mevcut 4 adet Meko Sınıfı fırkateynleri modernize ettirmek, ayrıca yeni gemiler gelene kadar bir ara çözüm formülü için firmaları yarıştırmaya başlamıştı. Avrupa ve ABD tersaneleri çeşitli önerilerle Yunanistan'a tekliflerini sundu. Teklif edilen gemiler; Alman Meko A200NG veya A300, Fransa'dan FDI/Belharra, İtalya'dan FREMM, Hollanda'dan Sigma 11515, İngiltere'den Tip31, İspanya'dan F110 ve ABD'den Çok Maksatlı Suüstü Muharebe (Multi Mission Surface Combatant-MMSC) gemisiydi. Her nedense İspanya teklifi daha başından liste dışı kaldı, zira F110'un listedeki diğer gemilerden eksiği yok fazlası var. Öncelikle İspanya'nın F-100 fırkateyninden bir tecrübesi var, ayrıca Lockheed Martin ve Indra'nın birlikte geliştirdikleri S-Bandı SPY-7 çok maksatlı radarı, Thales sonar süiti, Leonardo 127mm top vb. sistemleriyle güçlü bir fırkateyn. Seçimlerde gemilerin kabiliyet ve özellikleri haricinde farklı girdilerin de olduğu aşikâr.

Her ne kadar, 28 Eylül 2021'de Yunanistan Savunma Bakanı ve Fransa Naval Group CEO'su, Yunan donanmasına üç fırkateyn (arzuya bağlı ilave bir fırkateyn) tedariki kapsamında müzakereleri başlatmak için bir Mutabakat Zaptı imzalamış olsa da 10 Aralık 2021'de ABD Dışişleri Bakanlığı, Yunanistan'a Çok Maksatlı Suüstü Muharebe gemileri ve ilgili teçhizatın tahmini maliyeti 6,9 milyar dolar olan ola-sı bir yabancı askeri satışıını onaylayan bir karar aldı. Teçhizatın bazıları tedarik edilecek gemiler için bazıları da yedek olarak şekilde planlanmış. İçe-

riğinde çeşitli mühimmat, sistem, dokümantasyon, yazılım, lojistik ve eğitim desteği de yer almakta. Bu teklif, Yunanistan'ın durumu Avustralya'nın denizaltı tedarik sürecine benzer mi sorusunu akla getiriyor. Bekleyip göreceğiz...

ABD'nin teklifindeki silah, sistem ve mühimmatlar esas olarak gemileri yedekleri ile birlikte donatacak şekilde planlanmış. Bu kapsamda; 5 adet komuta kontrol sistemi (4'ü gemilerde, 1 adedi yedek), 5 adet MK-41 dikey atım lançeri (4 adedi gemilerde, 1 adet yedek, her sette 8 hücre), 200 adet RAM mühimmatı, 5 adet MK-49 RAM lançeri (4 adedi gemilerde, 1 yedek), 32 adet dikey lançerden atılabilen ASROC (3'er adet gemilerde, 8 test ve eğitim, 12 yedek), 32 adet MK-54 hafif torpido (16'sı gemilerde, 16 yedek), 16 adet 7,62 mm M240B makineli tüfek, TRS-4D radarları, CAMM-ER satıhtan havaya güdümlü füze sistemi, Deniz Taarruz Füzesi (Naval Strike Missile, RGM-184B), MK-46 torpidolarının MK-54'e yükseltilmesi, eğitim OTO STRALES top ve mühimmatı, 20mm Narwhal top sistemi ve mühimmatı, M2A1, 50 kalibre makineli tüfek ve mühimmatı, NIXIE SLQ-25 torpido savunma sistemi, Sylene MK 2 Dekoy atım sistemi, CANTO torpido karşı tedbir sistemi, Elta elektronik süit (İHA kanştırma kabiliyetli), CAPTAS-2 ve LFATS sonar sistemleri, IFF sistemi, kızılötesi arama ve izleme/elektrooptik dayektör, lazer ikaz sistemi, NBC detektörleri, 7 metrelik RHIB bot, Link-16 taktik data link, BICES sistemi, müşterek küresel komuta ve kontrol sistemi (GCCS-J), kriptografik sistemler, hava savunma sistemi entegratörü (ADSI), gelişmiş GPS sistemi, yedek parça, eğitim, lojistik destek.<sup>1</sup>

Teklifin analizinden önce Yunan donanmasına kısaca bir bakalım. Yardımcı sınıflarla birlikte 120 gemilik, 150,000 tona ulaşan yeşil donanma olarak tabir edilen kıyasal bir deniz kuvveti. 13 fırkateyn, 11 denizaltı, 19 güdümlü füze hücumbotu, 10 gambot, 9 tank çıkarma gemisi, 6 karakol botu, 4 özel harekât botu, 4 yardımcı sınıf gemiden müteşekkil. Fırkateynler donanmanın esas suüstü gücünü oluşturmaktadır. 13 fırkateynden 4 adedi, ilk geminin adına atfla Hydra olarak sınıflandırılan Alman



MEKO-200HN fırkateynleridir. Türk Deniz Kuvvetleri'nde-ki Barbaros Sınıfı fırkateynler, bazı silah ve sensör farklılıklar ile aynı sınıf gemilerdir. Gemilerin donanmaya katılışları 1992-1998 yıllarında olmuştur. Diğer bir ifade ile gemisi 23-29 yaşlarındadır. 118 metre uzunluğunda, 3,350 ton deplasmana sahip gemilerde 8 adet ABD ürünü Harpoon gemisavar füzesi, 1 adet MK-48 Mod-2 dikey lançer (16 adet RIM-7 veya 32 RIM-162 kısa/güdümlü füze), ana batarya olarak 127 mm top yer almakta. Yeni alınacak fırkateyn projesi kapsamında Hydra'lara yan ömür modernizasyonu da yapılması planlanıyor. Modernizasyon çerçevesinde komuta kontrol sistemi, üç boyutlu bir hava radarı, seyir radarı, dâhili muhabere sistemi, elektronik destek sistemlerinin yenilenmesi, Link16 taktik data link sistemi ve lazer ikaz sisteminin takılması düşünülmekte.

Fırkateynlerin geri kalanını 1990'larda Hollanda'dan transfer edilen, ilk geminin ismine atfla Elli olarak yeniden sınıflandırılan 10 adet Kortenaer Sınıfı fırkateyn oluşturmaktadır. Hâlihazırda gemilerden biri hizmet dışına ayrılmıştır. Söz konusu fırkateynler 1980 tektona ulaşan yeşil donanma olarak tabir edilen kıyasal bir deniz kuvveti. 13 fırkateyn, 11 denizaltı, 19 güdümlü füze hücumbotu, 10 gambot, 9 tank çıkarma gemisi, 6 karakol botu, 4 özel harekât botu, 4 yardımcı sınıf gemiden müteşekkil. Fırkateynler donanmanın esas suüstü gücünü oluşturmaktadır. 13 fırkateynden 4 adedi, ilk geminin adına atfla Hydra olarak sınıflandırılan Alman

nizasyonu uygulanmıştır.

ABD'nin teklif ettiği MMSC fırkateyni, "Özgürlük" (Freedom) Sınıfı kıyı muharebe gemisinin (LCS) bir türevidir. Gemi suüstü, hava savunma, denizaltı savunma, elektronik harp kabiliyetlerine sahip çok maksatlı bir fırkateyndir. 118,6 metre uzunluğunda, 3,600 ton deplasmanı ile Yunanistan'ın mevcut fırkateynleri büyüklüğündedir, dolayısıyla ağır deniz şartlarına karşı duruş gücünde ilave bir kazanımdan bahsedemeyiz. Tabii ki listedeki sensör ve sistemler günümüz teknolojisine uygun modern yapıdadır. Silah, sensör ve sistemlere bir bakalım.

Her gemi için bir adet 8 hücreli Amerikan MK-41 dikey atım füze lançeri bulunmaktadır; her hücreye küçük (kısa/orta menzilli) tipte 4 füze, uzun menzilli büyük tipte birer füze yerleştirilebilmektedir. Dolayısıyla, azami 32 kısa/orta menzilli füze taşıma kapasitesi sağlanabilir. Listeden görüldüğü üzere satıhtan havaya füze (Surface to Air Missile/SAM) olarak Avrupa menşeli MBDA firmasının orta menzilli CAMM ve CAMM-ER füzelerinin kullanılacağı anlaşılmaktadır.

Hâlihazırda gemilerden biri azami 25 km (13,5 nm), CAMMER ise 45 km'dir (24 nm). Dolayısıyla gemilerin orta menzilli füzelerle, sınırlı bir bölge hava savunma kabiliyetine haiz olduğunu söyleyebiliriz. Ayrıca SAM füzeleri haricinde DSH roketi (Anti-Submarine Rocket/ASROC) için tekli üç adet daha dikey lançer konacağı anlaşılmakta. Her hücreye bir adet DSH roketi yerleştirilebilmektedir. DSH roketi, MK46, MK-54 gibi denizaltı savar torpidolarını bir roket sistemi ile uzak

menzildeki denizaltılara karşı kullanılabilmesini sağlayan bir silah sistemidir. Denizaltı Savunma Harbinde, suüstü gemisine 24,000 yarıdak (22 km) uzun menzilli ile angajman için büyük bir esneklik sağlar. Gemisavar füzesi olarak ise Deniz Taarruz Füzesi (Naval Strike Missile (NSM), RGM-184B) tercih edilmiş. Naval Strike Missile (NSM), esasen Norveç tarafından geliştirilmiş bir güdümlü füzedir. ABD'li Raytheon firması, füzeyi ABD'ye getirmek için Norveçli firma ile işbirliği yapmış, Mayıs 2018'de ABD donanması NSM'yi kıyı muharebe gemilerinin (LCS) ufuk ötesi angajman silahı olarak seçmiştir. Füze 100 nm azami menzil ile deniz ve kara hedeflerine taarruz yeteneğine sahiptir. Açık bir bilgi olmamakla birlikte LCS fotoğraflarından, her gemiye azami 8 adet yerleştirilebileceği görülmektedir.

Yakın hava savunma sistemi olarak RAM füzesi kullanan ve her gemi için bir adet olmak üzere 21 hücreli MK-49 lançer tercih edilmiş. Yedekleri ile birlikte 200 RAM füzesi tedariki öngörülmekte. DSH silahı olarak türünün en son modeli ABD ürünü MK54 torpidoları tercih edilmiş. Listedeki ifadeden her gemi için çiftli 2 torpido kovani (sancak ve iskele tarafa) yerleştirileceği, kovanlardakilere ilave olarak 4'er adet torpidonun gemi cephaneliğinde yedek olarak tutulacağı anlaşılmaktadır. Ana batarya olarak İtalyan Leonardo firmasının 76 mm OTO Strales topu seçilmiş. Strales'in özelliği, top taretindeki radar ve özel DART mühimmatı sayesinde güdümlü füzelere karşı yüksek isabet oranı ile etkili bir şekilde hava savunması yapma-

sıdır. Bu şekilde geminin arka tarafındaki RAM sistemine ilave olarak baş tarafta 76 mm Strales ile hava savunmasına katkı sağlanmıştır. Ayrıca asimetrik tehditlere karşı koymak için 20 mm Fransız Narwhal top sistemi öngörülmüş. Çaf/dekoy atım sistemi olarak Fransız Sylene MK 2, torpido karşı tedbiri olarak yine Fransız "CANTO" sistemi tercih edilmiş.

Elektronik sistemler olarak; Alman firması tarafından üretilen ve 2019'dan itibaren ABD Özgürlük Sınıfı kıyı muharebe gemilerinde (LCS) kullanılmasına başlanan GBandında (4-6 Ghz.) çalışan, azami menzili 250 km (135 nm) olan bir AESA (aktif elektronik taramalı dizinli) hava ve suüstü arama radarı olan TRS-4D tercih edilmiş.<sup>2</sup> 135 nm menzilin bölge hava savunması için tatminkâr bir mesafe olmadığını düşünürüm. Zaten bu tonajdaki gemilere daha uzun menzilli büyük hava radarları yerleştirmek mümkün değil. Komuta kontrol sistemi olarak Aegis'ten türetilmiş COMBATSS-21 kullanılmakta. Elektronik Harp

süti olarak İsrail Elta sistemi seçilmiş. Sistemin, muhabere ve radar elektronik destek ile radar ve muhabere elektronik taarruz özelliklerine sahip olduğu firmanın internet sayfasında belirtilmekte. Muhabere tespitinin V/UHF ve HF bandını, radar tespitinin 0,5-40 Ghz bandını kapsadığı, sistemin modüler olduğu ve müşterinin isteklerine göre bir yapılandırma kurulabileceği belirtilmekte. Thales'in CAPTAS-2, Kombine Aktif Pasif Çekili Dizi Sonar multi-statik çalışmaya uygun, 360 derece aktif-pasif tespit yapabilen, derinliği değiştirilebilen, düşük frekans ve uzun palşlı teknik özellikleri ile sessiz dizel elektrik denizaltıları daha uzun mesafelerden tespit edebilen yeni nesil bir sonar sistemi.<sup>3</sup> Ayrıca, listede alçak frekans aktif yedeklenebilir sonar (LFATS) olarak ifade edilen, ABD menşeli değişken derinlikli sonar da yer almakta. Bu da multi-statik çalışabilen, düşük frekanslı (1,2-1,6 kHz.), uzun menzilli modern bir sonar. Yine ABD üretimi SQQ-89, Denizaltı Savunma

Harbi (DSH) için geliştirilmiş, tüm sonarlar ile sonoboylardan gelen aktif ve pasif sensör verilerini birleştirip işleyerek taktik durumun bütünlüğü bir resmini sunan, sualtı silahlarını kontrol eden ve ana komuta kontrol sistemi ile bütünlük olarak çalışan bir sualtı komuta kontrol sistemidir. AN/SRQ-4, Taktik Ortak Data link (Tactical Common Datalink) olarak ifade edilen ve helikopterler gemi arasında taktik data link ve veri aktarımını 100 deniz miline kadar sağlayan bir muhabere sistemi.

Müşterek Küresel Komuta ve Kontrol Sistemi (Global Command and Control System-Joint GCCS-Joint), ABD Silahlı Kuvvetleri'nin operasyonel komuta zinciri için doğru, eksiksiz ve zamanında bilgi sağlamada kullandığı müşterek bir komuta ve kontrol sistemidir. Listede yer alan bu sistem Yunan gemilerine takılacaksa, gerektiğinde ABD'nin komuta kontrol çevrimine dâhil olup paylaşılan taktik ve istihbari bilgileri alabilecekleri anlamına gelmektedir. Bunun

haricinde çeşitli taktik data linkler, bütünleştirici ve kriptografik sistemlerin yer aldığı görülmektedir.

Sonuç olarak, Yunanistan tarafından MMCS fırkateynlerinin tercih edilmesi durumunda, günümüz teknolojisi ile çok maksatlı olarak teçhiz edilmiş, harp nevi görevlerini kısıtlı olarak yerine getirebilen bir geminin ortaya çıkacağı görülmektedir. Ayrıca, boyut ve büyüklük olarak mevcut fırkateynlerle benzerlik gösterdiğinden ağır deniz şartlarının etkili olduğu Akdeniz gibi açık denizlerde ilave bir duruş gücü sağlamaya yarayacaktır. 8 hücreli MK-41 dikey lançerin, özellikle uzun menzilli hava savunma füze kapasitesi açısından yetersiz olduğunu değerlendiriyordum. Bununla birlikte DSH sensörlerinin çeşitliliği, ASROC gibi uzun menzilli denizaltı savar silahlarının varlığını dikkate aldığımızda güçlü bir DSH gemisi meydana getirilmeye çalışılmıştır. Bu itibarla, Yunanistan'ın yeni fırkateyn tasarımında denizaltı savunma harbini daha öncelikli tuttuğu anlaşılmaktadır. NSM füzeleri

ile karaya taarruz kabiliyetinin de kazanıldığı dikkat çekmektedir.

Yunanistan, her ne kadar makineli tüfek sistemini dâhi yurtdışından almak zorunda kalan, savunma sanayi gelişmemiş bir ülke olsa da Batı'nın her daim desteğini arkasına alabildiği için belirlenen modernizasyon ve yeni gemi tedarıkları ile donanmasını önemli ölçüde çağın gereklerine cevap verir hâle getirmiş olacaktır. Bu minvalde, bazı çevrelerce Yunan halkının ekonomik durumu ve yaşam standartlarının konu edilmesinin askeri bakış açısıyla mütenasip olmadığı, asıl dikkate alınması gereken hususun harekât alanında yer alacak gemilerin idarlenmesinin gerektiği düşüncesindedir.

<sup>1</sup> <https://www.globalsecurity.org/military/world/europe/hs-hf2.htm>  
<sup>2</sup> <https://www.janes.com/defence-news/news-detail/trs-4d-aesa-radar-accepted-by-us-navy>  
<sup>3</sup> <https://www.thalesgroup.com/en/markets/defence-and-security/naval-forces/underwater-warfare/bluescan/captas-family>

## Yeni MİLGEM'ler yolda

Türk savunma sanayisinin milli imkânlarla geliştirdiği ve yerli imkânların üst düzeyde kullanıldığı MİLGEM Projesi'nde 6, 7 ve 8'inci gemilerin ihale süreci başladı.

Cumhurbaşkanlığı Savunma Sanayii Başkanı İsmail Demir, yaptığı açıklamada, "Savunma sanayisinde tam bağımsız Türkiye" hedefiyle güvenlik güçlerinin ihtiyaçlarını en gelişmiş teknolojilerle karşılamak için çalışmalarını sürdürdüklerini söyledi. İlk milli savaş gemisi MİLGEM Projesi kapsamında yüzde 100 yerli tasarıma sahip platformların Deniz Kuvvetleri'nin kullanımına sunulduğunu işaret eden Demir, ADA

Sınıfı korvetlerin devamı niteliğindeki İ-Sınıfı fırkateynlerin ilki olan MİLGEM Projesi'nin 5'inci gemisinin inşası çalışmalarının ise devam ettiğini dile getirdi ve "Yerli sanayi firmalarımız dünyada eş benzeri olmayan gemileri bile rekabetçi maliyetlerle gerçekleştirecek imkân ve kabiliyete ulaşmış durumdadır. Bu süreçte MİLGEM Projesi'nde önemli bir adım daha atıyoruz. 6, 7 ve 8'inci gemilerin ihale süreci başladı. Yerlilik oranı çok daha yüksek gemilerimizi en kısa sürede güvenlik güçlerinin kullanımına sunmayı hedefliyoruz. Yeni gemilerimizde daha fazla yerli ve milli

ekipman ve silah sistemlerimiz yer alacak. MİLGEM'ler donanmamızın dostu güven, düşmana korku salan duruşunu pekiştirecek," ifadelerini kullandı.

### Mavi vatanda vurucu güç olacaklar

Cumhurbaşkanlığı Savunma Sanayii Başkanlığı, MİLGEM 6, 7 ve 8'inci Gemilerin Tedariki Projesi'ne dair Teklif Çeşitli Dosyası'nı yayımlayarak ihale sürecini başlattı.

Projeyle Deniz Kuvvetleri Komutanlığına keşif ve gözleme, hedef tespit, teşhis ve tanıma, erken ihbar görevleri ile üs ve liman savunması, denizaltı savunma harbi, suüstü harbi, hava savunma harbi, amfibi harekât ve karakol faaliyetlerini icra edecek gemiler üretilecek.

Yeni MİLGEM'ler azami oranında yerli sanayi katılımıyla Türk Donanması'na kazandırılacak.

Gemiler geliştirme, iyileştirme, millileştirme, yerleştirme ihtiyacı bulunan sistemler hariç MİLGEM 5'inci gemiye eş gemiler olacak.

Proje kapsamında yerli savunma sanayisinin geliştirilmesi ve desteklenmesi uhdesinde özel sektör tersanelerindeki harp gemisi inşası alanında gerekli bilgi birikimi, tecrübe ve altyapının artırılması hedefleniyor.

İhaleye katılacakların yurtiçinde yerleşik tersaneye sahip olması ya da dizayn alt yüklenicisinin yurtiçinde yerleşik bir tersane ile işbirliği yapması gerekiyor. İhale için ayrı-

ca Başkanlık ile askeri suüstü platform tasarımı/inşa projesi

yürütmüş/yürütmekte olacak veya bu şartı yerine getiren şirketlerden müteşekkil olma şartı aranacak.

### MİLGEM Projesi

MİLGEM Ada Sınıfı Korvet Projesi kapsamında ilk gemi TCG Heybeliada 2011'de, ikinci gemi TCG Büyükkada 2013'te, üçüncü gemi TCG Burgazada 2018'de, dördüncü gemi TCG Kınalıada ise 2019'da Deniz Kuvvetleri Komutanlığına teslim edildi.

Projenin 5'inci gemisi, aynı zamanda Türkiye'nin ilk milli fırkateyni "İstanbul'un inşası çalışmaları sürüyor.

İstanbul Fırkateyni'nin, yüzde 75 yerlilik oranıyla 2023 yılında Deniz Kuvvetleri Komutanlığı'na teslim edilmesi planlanıyor.

## Tüm Denizcilik Uygulamaları İçin Kablo Çözümleri

- Gemi ve Yat İnşa Kabloları
- Donanma Kabloları
- Marin tipi Data Kabloları
- Sahil Besleme Kabloları
- Sualtı Güç ve Kontrol Kabloları





## 2022'de tanker armatörlerinin de yüzü gülecek

Meltem Süloğlu

snp@pelikan.com.tr

Çok hareketli ve sürprizli geçen 2021; konteyner gemileri olanlar, kuru yük gemileri olanlar ve Ro Ro gemileri olanlar için oldukça kazançlı ve mutlu bir sene oldu. 2022 senesinde tanker armatörlerinin de kazançlardan mutlu olacağını düşünüyoruz. Aşağıda geçtiğimiz yılın dikkat çeken son satışlarını bulabilirsiniz.



### Kuru yükler

Capesize: "MANGAS" (173,918 dwt, Bohai Shipbuilding, 2011 inşa) Çinli alıcıya satıldı. Ancak satış fiyatı henüz rapor edilmedi.

Kamsarmax: "KING BARLEY" (82,177 dwt, Tsuneishi Zhoushan, 2012 inşa) 22,75 milyon dolara alıcı buldu. "GEORGE P" (81,569 dwt, Guangzhou Longxue, 2012 inşa) ve kardeş gemisi "EGYPTIAN MIKE" (2011 inşa) birlikte 39 milyon dolara satıldı. "SILVER STAR" (79,200 dwt, Cosco Dalian Shipyard, 2011 inşa) 18 milyon dolara Yunan alıcıya gitti. "ATLANTIC LEGEND" (83,685 dwt, Sanoyas, 2009 inşa) BWTS donanımlı gemi 18 milyon dolara alıcı buldu.

Panamax: "ZHONG XIN PEARL" (75,321 dwt, Guangzhou Huangpu, 2013 inşa) 22 milyon dolara ve "QIN FA 18" (73,322 dwt, Halla Korea, 1998 inşa) 10,42 milyon dolara Çinli alıcıya satıldı.

Ultramax: "NORD COLUMBIA" (60,396 dwt, Oshima, 2018 inşa) 32 milyon dolara Yunan alıcıya gitti. "FERONIA" (56,058 dwt Mitsui, 2007 inşa) 16 milyon dolar civarında bir rakama satıldı.

Supramax: "MOON-BEAM" (58,138 dwt, Tsu-

neishi Zhoushan, 2013 inşa) 19,5 milyon dolara, kardeş gemisi "NIKOLAS III" (Tsuneishi Zhoushan, 2009 inşa) 17,5 milyon dolara Çinli alıcıya gitti. "SILVIA GLORY" (56,797 dwt, Yangfan, 2012 inşa) Çinli alıcıya satıldı. Ancak satış fiyatı henüz rapor edilmedi. "SHANGDONG HAI DA" (56,734 dwt, Jinling, 2013 inşa) 18,05 milyon dolara, "TOMINI INFINITY" (56,720 dwt, Cosco Guangdong, 2010 inşa) 16,2 milyon dolara, "UNIVERSAL BREMEN" ve "UNIVERSAL BANGKOK" (56,726 dwt, Qingshan Shipyard, 2012 inşa) her biri 16,5 milyon dolara, "LAN HAI HE XIE" (56,620 dwt, China Shipping Ind., 2011 inşa) 18,5 milyon dolara açık artırmada satıldı. "UNION ERWIN" (55,733 dwt, IHI Marine 2011 inşa) 21 milyon dolara satıldı. "BELOCEAN" (58,018 dwt, Yangzhou Dayang, 2011 inşa) 21 milyon dolara, "PACIFIC CROWN" ve "PACIFIC BLESS" (56,469 dwt, Jiangsu New Hantong, 2012 inşa) ise birlikte 34,75 milyon dolara alıcı buldu.

Handysize: "TARGA" (28,419 dwt, Imabari, 2009 inşa) 14,2 milyon dolara, "DEWI

GANDAWATI" (28,282 dwt, I-S Shipyard, 2008 inşa) 11,6 milyon dolara, "MACHITIS" (18,315 dwt, Shikoku, 1997 inşa) 6 milyon dolara alıcı buldular. "NORDRUBICON" ve "NORDCOLORADO" (37,985 dwt, Zhejiang Ouhua, 2016 inşa) her biri 21,35 milyon dolara alıcı buldu. "WUHU" (39,182 dwt, Chengxi, 2014 inşa) 21 milyon dolara, "UBC SACRAMENTO" ve kardeş gemisi "UBC SYDNEY" (31,773 dwt, Saiki, 2001 inşa) her biri 10,4 milyon dolara, "UNIVERSE KAISA" (28,200 dwt, Imabari, 2004 inşa) 8 milyon dolara, "DD VANGUARD" (26,479 dwt, Sungdong, 2007 inşa) ise 12 milyon dolara Türk alıcıya satıldı.

"SPLENDOR TAIPEI" (11,300 dwt, Nishi Shipbuilding, 2007 inşa) 7 milyon dolara satılırken, "SUMISE MARU NO 20" (8,562 dwt, Kanrei Naruto, 1996 inşa) 3,5 milyon dolara Yunan alıcıya gitti.

### Tankerler

VLCC: "ASIAN PROGRESS III" (306,352 dwt, Mitsubishi, 2004 inşa) onaylanmamış bir rapora göre 27,2 milyon dolara alıcı buldu. "ATHENIAN HARMONY" (298,996

dwt, Hyundai H.I., 2010 inşa) 42 milyon dolara alıcı buldu.

Suezmax: "VOYAGER" (149,991 dwt, Sasebo, 2002 inşa) 13,6 milyon dolara satıldı.

LR2: "AGNETA PALLAS" (115,341 dwt, Samsung, 2006 inşa) 18 milyon dolara satıldı. "PROSKY" (115,643 dwt, Daehan, 2019 inşa) 51 milyon dolara satıldı. "STI GALLANTRY" ve "STI GUARD" (109,999 dwt, Guangzhou, 2016 inşa) birlikte 70 milyon dolara alıcı buldu.

Aframax: "HEYDAR ALIYEV" (107,488 dwt, Tsuneishi Japan, 2010 inşa) ve kardeş gemisi "ZARIFA ALIYEVA" her biri 24,5 milyon dolara İtalyan alıcıya satıldı. "KANPUR" (106,094 dwt, Hyundai Samho, 2005 inşa) ve kardeş gemisi "BAREILLY" (2005 inşa) her biri 14,5 milyon dolara Yunan alıcıya gitti. "GUANABARA" (106,045 dwt, Tsuneishi Japan, 2007 inşa) 16,75 milyon dolara gitti.

MR: "CELSIUS PALERMO" (53,540 dwt, Shin Kurushima, 2010 inşa) ve 16,75 milyon dolara, "AG MARS" (50,546 dwt, SPP, 2006 inşa) 10 milyon dolara, "HIGH VALOR" (46,994 dwt, STX Jinhae, 2005 inşa) 10,3 milyon dolara ve kardeş gemisi "KAREMA" (46,248 dwt, STX Jinhae, 2004 inşa) 8 milyon dolara alıcı buldu. "BIENDONG VICTORY" (47,084 dwt, Onomichi, 2001 inşa) 5,9 milyon dolara, "FORMOSA TEN" (36,233 dwt, Sasebo, 1998 inşa) 3,8 milyon dolara satıldı.

"ATLANTIC SOLLI" (2,015 TEU, 27,130 dwt, Zhejiang Ningbo, 2008 inşa) 26 milyon dolara satıldı. "BUNGA

LAUREL" (19,992 dwt, Fukuoka, 2010 inşa) 15 milyon dolara, "MID OSPREY" ve "MID FALCON" (19,969 dwt, Fukuoka, 2006 inşa) her biri 12 milyon dolara alıcı buldu. "GAO CHENG 1" (9,087 dwt, Zhejiang Taitong, 2009 inşa) 3,5 milyon dolara açık artırmada alıcı buldu.

### LPG

VLGC: "BW SAKURA" (78,901 cbm, Mitsubishi 2010 inşa) 52 milyon dolara, "BW NIIGATA" (78,907 cbm, Mitsubishi, 2010 inşa) 52 milyon dolara alıcı buldular.

LPG "CUMULUS GAS" (34,765 cbm, Kawasaki, 1994 inşa) 7,5 milyon dolara satıldı. "SCF TOBOLSK" (35,000 cbm, Hyundai H.I., 2006 inşa) 25 milyon dolara gitti. "JOTAGAS" (7,312 cbm, Hyundai H.I. 1997 inşa) Strazeza Shipping ve Trading, Dubai şirketine satıldı ancak satış fiyatı henüz rapor edilmedi.

Konteynerler "IRENES WAVE" (6,039 TEU, 67,797 dwt, CSBC, 2008 inşa, 40 m en) ve "IRENES ROSE" (2,553 TEU, 33,632 dwt, Naitai, 2007 inşa) satıldılar. Satış fiyatı henüz rapor edilmedi.

"OOCL ITALY" (5,888 TEU, 66,940 dwt, Koyo Dockyard, 2007 inşa, 20 m en) satıldı, ancak satış fiyatı henüz rapor edilmedi.

"COSCO KAWASAKI" (4,530 TEU, 50,713 dwt, Samsung, 2010 inşa) 65 milyon dolara alıcı buldu.

Rail ferry: "BANDA SEA" (LDT 11,792, DWT 22,239, 1982 inşa) 440 dolara as is US Gulf teslim satıldı.

"REN JIAN ER" (1,684 TEU, 23,465 dwt, Schichau Seebeckwerft, 1994 inşa) 7,2 milyon dolara, "MEKONG SPIRIT" (1,042 TEU, 12,380 dwt, Szczecin, 1996 inşa) 4,46 milyon dolara açık artırmada satıldılar.

"JORK" (868 TEU, 11,385 dwt, Sieta KG, 2001 inşa) 13,2 milyon dolara alıcı buldu.

### PCC

"HOEGH MASAN" (12,490 dwt, Hashihama, 1998 inşa) 12,35 milyon dolara Koreli alıcıya satıldı.

### Yeni inşalar

Konteyner: OM Maritime, 4 adet 8,000 TEU gemi siparişi verdi. 2024 yılının ilk yarısında teslim edilecek olan gemilerin kontrat fiyatı 119 milyon dolar.

Ultramax: Nantong Xianyu, Chengxi Tersanesi'ne 4+4 opsiyonlu 63,500 dwt gemi siparişi verdi. 2023 yılının sonlarında ve 2024 yılının başlarında teslim edilecek olan gemilerin her birinin kontrat fiyatı 24 milyon dolar.

### Hurdalar

Tankerler: "OCEAN RUBY" (LDT 22,029, DWT 153,152, 1997 inşa) 599 dolara Bangladeş teslim satıldı. "SEA LATITUDE" (LDT 45,705, DWT 309,285, 2001 inşa) 568,50 dolara as is Batam, "POLAR ROCK" (LDT 16,620, DWT 105,224, 1996 inşa) 602,50 dolara Pakistan veya Bangladeş teslim satıldı.

Rail ferry: "BANDA SEA" (LDT 11,792, DWT 22,239, 1982 inşa) 440 dolara as is US Gulf teslim satıldı.

# İnsan gizemli bir tür



## Gezegemizde canlı hayatın insanlara kadar zarar veren bir tür yok. Cehennem ateşiyle dünyaya indiğinde, nehirler yuvalarımızı yataklarına aldığında, hayatta kalan biri bunların nedenini sorarsa utanmadan verecek cevabımız var mı?

Yüce Yöney İSTANBUL

"Ateş olmayan yerden duman çıkmaz. Bu sözü biri ilk kez herhangi bir söylentinin yersiz olmayabileceği anlamında söylemiş. Günümüz medyasında da kelimeler çoğu zaman alemleri gizleyen bir duman perdesi işlevini görürler" diyor John Berger Duman kitabında.

Berger'in medya üzerine yaptığı bu çok yerinde tespiti bir adım ileri götürmek de mümkün. Ana akım medyanın kendisi gerçekleri görmemizi engelliyor olabilir. Nitekim geçen ayın ortasında Nobel ödülü almış 50 kişinin yaptığı çağrı Türkiye'de ana akım medyada pek de yer bulmadı.

Nobelli 50 kişi önümüzdeki beş yıl boyunca tüm devletlerin askerî harcamalarını yılda yüzde 2 azaltmasını istiyordu. Bu yolla tasarruf edilen paranın yarısını da pandemi, iklim krizi ve aşırı yoksullukla mücadele amacıyla kullanılması için Birleşmiş Milletler gözetimini

de küresel bir fona vermeye çağırıyordu. "İnsanlık için basit, somut bir öneri" diye nitelenen 50 imzalı çağrıda, askerî harcamalarla dünya için çok daha akıllıca kullanılabilir muazzam bir kaynağın israf edildiğine dikkat çekilerek silahlanmanın her devleti askerî harcamaları artırma baskısı altına soktuğu da belirtiliyordu.

Stockholm Barış Araştırmaları Enstitüsü (SIPRI)'nin geçen yıl açıkladığı verilere bakılırsa SIPRI'nin raporuna göre, Covid-19'un yarattığı krize rağmen askerî harcamalar dünyanın genelinde artmaya devam etmişti. 2020 verileri askerî harcamaların bir önceki yıla göre yüzde 2,6 artarak 1,98 trilyon dolara ulaştığını gösteriyordu. Bu rakamın 1988'den beri kaydedilen en yüksek seviye olduğu düşünülürse, gidişatın ne derece tehlikeli olduğu daha iyi anlaşılıyor.

NATO verilerine göre, Türkiye'nin 2020 yılında 13,39 milyar dolar olan savunma harcamasının 2021 yılında 13,05 milyar dolar olarak netleşeceği bekleniyor.

Aslında tuhaf değil mi? Hepimiz silahların yaşamımızı tehdit ettiğini biliyoruz. Hepimiz askerî harcamaların sonu gelmeyecek bir yarışın parçası olduğunu ve aslında insanların yaşamını kolaylaştırmaya faydası olmadığını biliyoruz. Hepimiz iklim krizinin sonuçlarının bildiğimiz yaşamı ve yaşam biçimini istemediğimiz şekilde değiştirdiğinin farkındayız.

Ama bir türlü kaynaklarımızı tehditkâr harcamalardan arındırıp mevcut yaşamımızı daha sağlıklı, geleceğimizi daha yaşanabilir hâle getirecek yatırımlara yönlendiremiyoruz. Biz insanlar anlamak zor doğrusu. Yönetmen Tom Tykwer'in Koş Lola Koş filminde geçen meşhur replikte dendiği gibi...

"İnsanoğlu muhtemelen dünyaya üzerindeki en gizemli türdür. Cevaplanmamış soruların gizemi... Biz kimiz? Nereden geliyoruz? Nereye gidiyoruz? Bildiğimizi düşündüğümüz şeyleri nasıl biliyoruz? Herhangi bir şey neden inanıyoruz? Bir cevap arayışında sorulan sayısız soru..."

### Bariz olanı görmek

Ancak insanların yeryüzündeki en rasyonel ve çıkarıcı tür olduğunu da unutmamak lazım. Kendi sonunu hazırlayan bir tür olarak insanlar yarattıkları krizden de kendileri çıkacaktır sonunda. Yeter ki iklim değişikliğinin etkilerinin yaşamlarını nasıl ve ne denli güçlü biçimde etkileyip zora soktuğunu, sokacağını görsünler.

Mesela, iklim krizinin bir sonucu olarak yaşanan orman yangınlarının sonuçlarını tüm sadece bir ülkede, Brezilya'da, Pantanal Sulak Alanları'ndaki dev orman yangınında sürün genler, kuşlar ve primat maymunlar dâhil ölen hayvan sayısını 17 milyondur. O yılın neredeyse bütününe yayılan ve "kıyametvari" olarak nitelenen yangınlar dünyanın en geniş

tropikal sulak alanının yüzde 30'unu yok etti.

Ya da iklim krizine bağlı bir diğer aşırı doğa olayı olan sellerin sadece geçen yıl Almanya'da onlarca kişinin hayatını kaybetmesine yol açtığını unutmamak çok şey değişebilir. Ve aslında doğa, eğer ondan yana müdahale etmezsek, bunları unutmamıza izin vermeyecek.

Geçtiğimiz aylarda İngiltere Çevre Ajansı'nın yaptığı uyarı hatırlayalım. Ajansın hazırladığı rapora göre, İngiltere de iklim değişikliğinin etkilerine hazır olmayan ülkelerden biri ve hazırlık yapılmazsa eninde sonunda yaşanacak seller nedeniyle yüzlerce kişi hayatını kaybedebilir. Ajansa göre, 2050 yılında kış yağışlarında yüzde 6 azalış ve Londra'da deniz seviyesinde 23 cm artış bekleniyor. Ayrıca nehirlerdeki maksimum debi yüzde 27 artarken yaz debisi yüzde 82 oranında azalacak. Bugünkü günlük 15 milyar litrelik su ihtiyacına ek olarak 3,4 milyon litre daha su ihtiyacı doğacak, vs...

Elbette İngiltere için geçerli olan bu öngörülerin benzerleri dünyanın farklı yerleri için de geçerli, sadece her yer için tek tek bu çalışmalar yapmak, raporlamak imkânsız. Ancak Dünya Meteoroloji Örgütü'nün geçen ekim ayında yaptığı genel uyarı bu işlevi görebilir. Örgütü dünya çapında, sel ve kuraklık erken uyarı sistemlerinin geliştirilmesi gerektiğini vurgulamıştı. Ayrıca dünyanın doğal temiz su kaynağı olan

buzulların eridiğine ve güvenli su kaynaklarına erişimde giderek daha fazla sorun yaşandığına dikkat çekmişti.

### Kıyamet günü

Kıscacası, iklim değişikliğinin olumsuz etkileri dünyanın her yerinde kendisini hissettiriyor; yaşamlarımızı zora sokmaya, hayatlarımızı kaybetmemize neden oluyor. Hayatımıza değdiği ölçüde durumun ne denli kötü olduğunu anlayacağız. Muhtemelen her yıl biraz daha fazla... Keşke bu kadar acı yaşamadan önlem alabilsek... Yazının başında sözünü ettiğimiz Nobel sahibi 50 kişinin çağrısı, işte tam da bu noktada, tam da bu nedenle çok değerli. Elbette devletlerin politikalarına bakarak söyleyebiliriz ki hemen böyle bir karar alınıp uygulanması mümkün değil, fakat öneri aslında yapmamız gerekenin ne denli basit olduğunu göstermesi bakımından çarpıcı.

Basit ya da karmaşık, zor ya da değil, er ya da geç gerekeni yapmaktan başka çaremiz yok. Yoksa kıyamet gününü Eduardo Galeano'nun Zamanın Ağzılan'ında yazdığı gibi karşılayacağız.

"Ve insan türünün sonsuza dek mahkûmiyet kararını okuyan hayvanlardan ve bitkilerden oluşan bir yüksek yargı kurulu görüyorum. Cezamızı tüm günahkârlarla beraber mi çekeceğiz? Hepimiz sonsuzluğu cehennemde mi geçireceğiz? Herkes toprağı, suyu ve havayı zehirleyenlerle beraber ateşte kebab mı olacak?"

## A-574 teslim edildi

T.C. Cumhurbaşkanlığı Savunma Sanayii Başkanlığı ile STM arasında 9 Şubat 2021 tarihinde imzalanan sözleşme kapsamında, STM tarafından ana yükleniciliği üstlenilen Lojistik Destek Gemisi Projesi'nin ilk gemisi TCG YZB. GÜNGÖR DURMUŞ

(A-574) Deniz Kuvvetleri Komutanlığı'na teslim edildi.

Daha önceden inşasına başlanılmış ve ilk gemisinde deniz kabul faaliyetleri başlangıç safhasına gelmiş, ikinci gemisinde ise tekne inşası ve denize inşası belirli bir seviyede tamamlan-

mış olan iki adet Lojistik Destek Gemisinin geri kalan tüm faaliyetleri STM sorumluluğunda ilerleyecek. STM proje çerçevesinde; program yönetimi, tedarik, montaj, gemi donatım, entegrasyon, testler ve ELD'den sorumlu ana yüklenici olarak görev yapıyor.

Lojistik Destek Gemisi Projesi'nin ilk gemisi TCG YZB.

GÜNGÖR DURMUŞ (A-574), 8 ay gibi kısa bir sürede tüm performans kriterleri test edilerek, 8 Aralık 2021 tarihinde düzenlenen törenle, Türk Deniz Kuvvetleri Komutanlığı'na teslim edildi. ADA Tersanesi'nde faaliyetleri süren projenin ikinci gemisi ÜTGM. ARIF EKMEKÇİ (A-575)'ninse 2024 yılının ilk çeyreğinde teslim

edilmesi planlanıyor.

### YZB. GÜNGÖR DURMUŞ kimdir?

Türk Deniz Kuvvetleri Sualtı Savunma Grup Komutanlığı'nda tim komutanı olarak görev yapan Deniz Yüzbaşı Güngör Durmuş, Temmuz 1998'de gerçekleştirilen bir tatbikat sırasında şehit oldu.



# Denizi olmayan ülke: Bolivya



MarineDeal News'ün Değerli Okurların, Merhaba!

Denizlerin, denizle ilgili konuların yazıp çizildiği bir platformda gezi yazısı yazmak, hele bu yazılara denize sınırı olmayan bir ülkeyi yazarak başlamak... Bu da aynı gezi gibi yolda şekillenecek bir başlangıç olacak. 2013 yılında yaptığım 120 günlük Güney Amerika gezimin duraklarından biri olan Bolivya'ya gidiyoruz bu ay.

## Güney Amerika'nın yükseklerdeki masalı ülkesi Bolivya...

O kadar yükseklerde bir ülke ki Bolivya, 2 bin metre yüksekliğin altında nadiren gezilebilirsin. Oksijenin anlamını tüm hücrelerinize hissettirdiğiniz bir deneyim oluyor başlarda. Şili'nin kuzeyindeki San Pedro de Atacama Çölü'nde kendimi rahatsız hissetmeye başlamam üzerine aniden verdiğimiz bir kararla La Paz'a yöneldim. Hasta olursam sağlık imkânları daha iyidir diye düşündüğüm büyük kente vardığımda her şey daha kötüye gitti ve yatağa düştüm. Çünkü Atacama Çölü'nde de yaşadığım zorlanmanın yükseklik hastalığı belirtileri olduğuna 4 bin rakımlı La Paz'a geldikten sonra öğrendim. Deniz seviyesinde yaşayanların hiç karşılaşmadığı bu oluş, yaştan, cinsiyetten ve genel sağlık durumunuzdan bağımsız bir hâl. Yüksekliğe alışana kadar da sizi epey hırpalayabiliyor. Dağcılıkla uğraşanlar aşına olduğu bir durum ama denizciler için yeni bir deneyim olabilir.

2013 yılında yaptığım Güney

Amerika gezimde, dayatılmış küresel dünya değerliliklerinden uzak kalabilmiş ve farklılık yaratan ilk ülke Bolivya oldu benim için. Kışın Anadolu'ya benzer bozkır görüntüleri, nadiren 2 bin metrenin altına düşen yükseklikleri, yağmur sonrası dünyanın en büyük aynası denilen uçsuz bucaksız görünümdeki Uyuni Tuz Düzlikleri (Salt Flats), Simon Bolívar'ın beyaz şehri Sucre, 1600'lerde dünyanın en zengin kenti olan, dünyayı besleyen gümüş yatağı Potosi, gezegenimizde üzerinde seyir yapılabilen en yüksekteki gölü Titikaka, İnka Uygarlığı'nın doğuş mitolojisinin merkezi Güneş Adası (Isla del Sol), İnka öncesi Tiwanaku Uygarlığı'nın kalıntıları, bisikletçilerin çılgınca sürüşler yaptığı La Paz'daki Ötüm Yolu ile eski dünya diyebileceğim eşsiz, küresel dayatmalardan olabildiğince az nasibini almış ve çok farklı görüntüleri Bolivya'da yaşadım.

Fakir bırakılmış, insafsızca sömürülmüş Güney Amerika'da yaşananları incelemek için en önemli kaynaklardan biri olarak gördüğüm Eduardo Galeano'nun "Latin Amerika'nın Kesik Damarları (Sel Yayınları)" kitabını okuma listenize almanızı öneriyorum. Dünya tarihi açısından ve dünyada kendimizi konumlandırırken etrafımızda olanlara ışık tutan eserlerden biri bu kitap.

Bir gezgin masalı olarak Bolivya yolculuğları bitmez tükenmez farklı özellikte anlatımlara konu olabilir. Şamanlar, Ayovaska terapileri, gayzerlerle dolaşmalar, yerli halkın hâlâ köklerinden tam koparılmadığı insan manzaraları veya dünya çapında kapitalist anlayışa

karşı sembolleşmiş isimlerden Che (Ernesto Che Guevara)'nın 1967 Ekim ayında öldürüldüğü köy La Higuera değişik öykü ve deneyimlerden bazılarını.

Her şey bu kadar karasal alanda yer alıp toprak kokarken nerelerde deniz kokusu, duygusu ve düşüncesi aldığımı anlatmak istiyorum. Bu öyküler bir gezginin yollarda, caddelerde, televizyon ekranına bakarken edindiği deneyimlerden kaynaklanıyor.

## Denize kıyası olmayan iki Güney Amerika ülkesi; Bolivya ve Paraguay...

Güney Amerika'da denize kıyası bulunmayan iki ülke var; Bolivya ve Paraguay.

Brezilya, Uruguay, Arjantin, Şili, Peru, Ekvador, Kolombiya, Venezuela, Guyana ve Surinam okyanuslara açılır ve denizden gelen zenginliklerden nasiplenirken Bolivya ve Paraguay karasal talihlerine bir nevi hapsedilmiş durumdadır.

Paraguay'a gitmedim; ancak Bolivya'nın denize kıyası olmamasının nasıl çıktığını yakinen gözlemledim.

## Denize hasret Bolivya...

La Paz'da ilk kez taksiye bindiğimde, dünyanın geri kalmış ve gelişmekte olan neredeyse her yerinde tanık olduğum bir taksici muhabbetine girmiştim. Bana nereli olduğum, hangi ülke gezdiğim gibi klasik sorulardan sonra taksici Luis'in ilk dile getirdiği "Türkiye'de deniz var mı?" sorusuydu. Bolivya vatandaşlarının

çoğunun gerçek ortamında görmediği denizi görmüş olan Luis bunu büyük bir üstünlük olarak anlatırken, ülkesinin bir zamanlar denize kıyası olduğunu ama bu kıyılar kaybettiklerini anlatmıştı. İçindeki deniz özlemini bugün gibi hatırlıyor.

Hostel Naira'ya yerleşip yükseklik hastalığından kısmen kurtulduğum ilk anlarda televizyonda izlediğim kamu spotlarında okul çocuklarının "Bizim de denize yüzelim, denizimizi istiyoruz" tarzında cümleleri eşliğinde sunulan devlet politikasını izlemiştim.

La Paz'dan Cochabamba'ya yola çıktığım otopark kenarındaki denizci okulu bahçesindeki admiralty tipi demir dâhil tüm objelerle okul bahçesinde gezen öğrenciler aşına olduğum denizcilik okullarını anımsatırken bir yandan da garip geliyordu.

Yolculuğum devamında, 8 bin 300 metrede bulunan, dünyanın seyir yapılan en yüksek rakımlı tatlı su gölü olan Titicaca kıyısındaki Copacabana'ya gittim. La Paz'dan kalkan otobüs gölün dar bir noktasından geçmek üzere iptidai sallarla karşı kıyıya geçtiği Tiquina'daki denizci öğeler ve bahriyeye ait binalar hemen dikkatimi çekmişti. Büyük bir alana sahip Titicaca üzerinde ticari gemilerin de faaliyeti bulunuyor. Dolayısıyla göl üzerinde de bahriye unsurları seyir yapmakta. Puma'ya benzetilen şekli, Güneş Adası (Isla del Sol) başta olmak üzere adalar, üzerinde yerli halkın yaşadığı insan yapımı yüzer adalarla Titicaca yaşayana bir deniz adeta.



1866 Pasifik Deniz Savaşı'nda kaybeden Bolivya ve Peru, kazanan Şili... 1825'de kurulan Bolivya denize kıyası olan bir ülkeymiş. Yıllar içinde yaşanan gelişmeler sonucunda 1866 yılında Pasifik'te cereyan eden bir deniz savaşını Şili'ye kaybetmeleri üzerine bugünkü sıkışık, karasal haritada mahkûm kalmışlar. Yüzlüçümü Türkiye'den 1,5 misli büyük bir ülke olmasına karşın denizle irtibatı kopmuş.

Zengin maden yataklarına sahip Bolivya'dan denize ulaşabileceğiniz en yakın ülkeler Şili ve Peru. Kıyıya yakın mesafedeki bu sınır, sanki bu ülkenin denize ulaşacak damarlarını kesmiş gibi. Bu da sadece ticari olarak değil, dinlenme ve eğlenme için de uzak bırakılmış durumda. O gün bu gündür de bunun acısını her açıdan çekmişler ve çekiyorlar.

## Kültür, stratejik liderlik ve yönetimde samimiyet...

Yıllardır denizcilikle ilgili etkinliklere katıldığımızda, bu kadar çok ve güçlü argümanlarla konuşup bu denli az yol kat eden kültürlü insan topluluklarına hep şaşırmışım. Bu noktadaki sorun ne olabilir diye düşündüğümde işin kültür, stratejik liderlik ve yönetimde samimiyet ekseninde düğümlendiğini düşünürüm.

Her türlü imkân varken kruvaziyer ticari filonun Cumhuriyet tarihi içinde sistematik yok edilişi, bakanlık düzeyinde temsil edilememe, balıkçılık başta olmak üzere denizin etkin kullanılmamasını üzümlerim. Aile büyüğümün 50-60 yıl evvel İstanbul'dan Tekirdağ'a, İzmir'e, Samsun'a vapurla yaptığı yolculukları aklımdayken, belli açılardan kısmen de olsa denizsiz Bolivya gibi karaya hapsedilmemizin nedeni anlayamam.

Bir gezgin hüviyetinde, denizcilik ile ilgili yazıların yayımlandığı seçkin bir ortamda yazı yazmanın sorumluluğunu taşıyarak olabildiğince kendi sınırlarımda kalmayı yeğliyorum. Umanım zülfüye dokunmamışsındır.

Saygı ve sevgilerimle.



## 'Suyun Yarını' için yarıştılar

Yetenek Kapısı platformu üzerinden başvuruların alınan ve Cumhurbaşkanlığı İnsan Kaynakları Ofisi önderliğinde ASELSAN işbirliği ile düzenlenen "Suyun Yarını" konulu proje yarışmasında kazananlar belli oldu.

Yaşanabilir dünya için teknolojinin seferber edilmesi ana fikri ile başlatılan yarışmada yetenek kapısı üzerinden projelerini sisteme yükleyen 125 takım arasında finale kalan altı takım, ülkemizdeki su kaynaklarının korunması ve en verimli şekilde yönetilebilmesi için ortaya koydukları projelerle yarıştılar.

Birincilik ödülü olan 10 bin TL Dut Dalı projesiyle Yakamoz takımına, ikincilik ödülü 7 bin 500 TL Hibrit Su Teknolojileri projesiyle İnovatif Su Teknolojileri (İSTEK) takımına, üçüncülük ödülü 5 bin TL ise Damla projesiyle Hamnurabi takımına verildi. Finale

kalan 6 takım ASELSAN gezisine hak kazanırken, dereceye giren ilk üç takım ASELSAN tarafından düzenlenecek yarın günlük sürdürülebilirlik eğitimine katılma fırsatına sahip oldu.

ASELSAN Akyurt yerleşkinde gerçekleştirilen ödül töreninde konuşan ASELSAN Yönetim Kurulu Başkanı ve Genel Müdürü Prof. Dr. Haluk Görgün, "Ülkemizin sürdürülebilirlik hedeflerini ve dünyamızın sınırlı kaynaklarını gençlerle savunmaya devam edeceğiz. Su konusu, iklim değişikliğinin en önemli alt başlıklarından birisi. İklim değişikliğinin, su kaynakları üzerindeki baskısı her geçen gün artıyor. Yapılan araştırmalar, su zenginliği olmayan ülkemizde kullanılabilen su miktarının dramatik biçimde düşmesine işaret ediyor. Su kaynaklarımızı tükenme sınırına ulaşmadan korumak, verimli kullanmak

ve doğru yönetmek artık tercih olmaktan çıkıp zorunluluk hâline geldi. Biz de ASELSAN olarak teknolojiyle nasıl ülkemizi savunuyorsak, iklimimizi, doğal kaynaklarımızı ve suyumuzu da milli bir bilinçle savunmaya devam edeceğiz," dedi.

Birincilik ödülünü kazanan Dut Dalı projesi, görüntü işleme algoritması kullanarak arazi üzerinde temiz su kaynakları araştırması yapmayı, orman yangını gibi afetleri ve kuraklık takibini sağlıyor. İkincilik kazanan Hibrit Su Teknolojileri projesi de barajlardaki toplam su kayıplarının azaltılması ve dağıtım esnasındaki kayıpların önlenmesine yönelik çalışmaları içeriyor. Üçüncülük elde eden Damla projesi ise çiftçilerin gereğinden fazla su tükettiği durumların ve olası kayıpların engellenmesine yönelik teknolojileri sunuyor.

## Teslim Ol. Sev ve Sessiz Ol

7 Jealous Fools performans topluluğu ile Amerikalı oyun yazarı Sean Michael Welch imzalı Teslim Ol. Sev ve Sessiz Ol oyunu seyirciyle buluşmaya hazırlanıyor.

Yönetmen ve yapımcılığını üstlenen Ahu Sila Bayer başta olmak üzere Armağan Oğuz, Miray Beşli ve Buket Gülbeyaz'ın da içinde olduğu 7 Jealous Fools performans topluluğunun sergilediği oyun, 14-15 Ocak ve 21- 22 Ocak'ta Gazhane sahnesinde olacak.

Performans sanatçısı Hümmüz, cenazesini bir performans dönüştürür; eski aşklarını ve rekabet içinde olduğu kışkırtıcı arkadaşlarını tabutun içinde karşılar. Böyle başlayan ve 7 Jealous Fools performans topluluğunun müzik ve dansla sergilediği oyun, 65 dakika ve tek perde.

Uluslararası bağımsız tiyatro festivallerinde olmak hedefiyle yola çıkan oyun 14-15 Ocak'ta İngilizce olarak 21-22 Ocak'ta ise Türkçe olarak Gazhane sahnesinde seyirciyle buluşacak.

## Oyun hakkında

Performans sanatçısı Hümmüz, cenazesini bir performans dönüştürür; eski aşklarını ve rekabet içinde olduğu kışkırtıcı arkadaşlarını tabutun içinde karşılar. Tabuttaki Hümmüz'ün 14 yaşındaki yeğeni Meghan'ın, sıradan bir sergi ziyareti bekleyerek geldiği salonunda kendini dans ve müzik ziyafeti içinde



bulması ve oyunun ardındaki esrar perdesini kaldırma çalışması ile hareketlerini Oyunda Ahu Sila Bayer, Buket Gülbeyaz, Miray Beşli ve Armağan Oğuz'un yanı sıra, Zola Blades, Yağmur Elmacı, ve Baran Andıç oynuyor.

■ **Topluluk:** 7 Jealous Fools  
■ **Oyunun süresi:** Tek perde, 65 dakika

■ **Yapımcı/Yönetmen:** Ahu Sila Bayer

■ **Oyuncular:** Buket Gülbeyaz, Zola Blades, Armağan Oğuz, Miray Beşli, Yağmur Elmacı, Baran Andıç, Ahu Sila Bayer

■ **Sanat Yönetmenleri:** Ece Eldek ve Suzan Pektaş

■ **Proje Danışmanı:** Hasan Şahintürk

■ **İşik:** Levent Soy

■ **Kostüm:** Nilgün Ilgıoğlu

■ **Ses:** Erman Kul

■ **Afiş Tasarım:** Deniz Kazma



## KITAP KÖŞESİ

### Sankamış-Kafkas Cephesi

Enver Paşa komutasındaki birlikler, 22 Aralık 1914-15 Ocak 1915 tarihlerinde Sankamış'taki Allahuekber Dağları'nda, Rus kuvvetlerini püskürtmek isterken ağır kış koşullarıyla karşılaştı. Genelkurmay Başkanlığı'nın kayıtlarına göre 60 bin, diğer kaynaklara göre de 90 bin asker şiddetli soğuk, açlık ve yetersiz gıysiler nedeniyle şehit düştü. Kars Sankamış doğumlu ünlü kalp cerrahı Prof. Dr. Bingür Sönmez yeni kitabı 'Sankamış-Kafkas Cephesi'nde Birinci Dünya Savaşı'nı girerken Almanya ile Osmanlı ittifakının arka planını Tarihçi Kitabevi'nden çıkan kitabında detaylarıyla değerlendirdi. Sönmez kitabında olayın sadece 15 günlük Sankamış Meydan Muharebesi'nden ibaret olmadığını, 4 yıllık Kafkas Cephesi olduğunu vurguluyor.

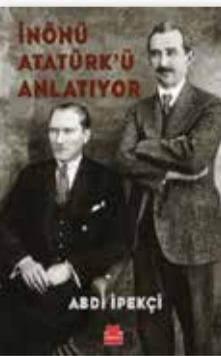
**Yazar:** Prof. Dr. Bingür Sönmez  
**Tarihçi Kitabevi**



### İnönü Atatürk'ü Anlatıyor

Türk basın tarihinin en önemli adlarından Abdi İpekçi. Türkiye Cumhuriyeti'nin kuruluşunda en önemli kişi isim, Mustafa Kemal Atatürk ve İsmet İnönü. İlkinci Adam, İpekçi'ye Birinci Adam'ı anlatıyor... "Kuruluş" tarihimizdeki en önemli konulara ilişkin boşlukları dolduran bir "belge" çalışması İnönü Atatürk'ü Anlatıyor. İpekçi'nin 1968'de Milliyet gazetesi için, Atatürk üzerine İsmet İnönü ile yaptığı söyleşileri ve bu söyleşilere referans olan kimi kitapların önemli kısımlarından bir Ek bölümü içeriyor. Milli Şef ile Ebedi Şef'in insanı, askeri, siyasi yakınlıkları, ayrılıkları ve resmi tarihin, hakkında en çok konuşulan konularına ilişkin birinci ağızdan bilinmeyenler... Önemli asla azalmayacak bir kitap.

**Yazar:** Abdi İpekçi  
**Kırmızı Kedi**



### Dönüşüm

Kitabın ana kahramanı olan Gregor Samsa, ailesini geçindirmekle yükümlü sıradan bir pazarlamacı. Gregor, hayatından hiç şikâyetçi olmadığı gibi ona sıkı sıkıya tutunan bir karakter. Ve Gregor bir sabah, alışageldiği hayatın çok dışındaki bir gerçekliğe uyanıyor. Kendini kocaman bir böceğe dönmüş bulan Gregor, bunu fark ettiği ilk an büyük bir dehşete düşüyor. Gregor, böcek olduğunun farkına varmasının üzerinden çok geçmeden günlük rutini ve yerine getirmesi gereken sorumlulukları düşünmeye başlıyor ve panikleniyor. Böylelikle Kafka'nın bu akıl ve ironi dolu hikâyesinde itaat duygusunun, göze çarpan ilk unsurlardan biri olduğu görülüyor. Bu noktada yazanın insan yaşamına ve düzene olan ince eleştirisi dikkat çekiyor.

**Yazar:** Franz Kafka  
**Gan Yayınları**





“ ENVIRONMENT ”



1.2.24