

Marine Deal NEWS

Mart 2022 Sayı: 171

Denizcilik & Ekonomi Gazetesi

DOSYA



Pastadan büyük pay nasıl alınır?

Kruvaziyer sektörünün mevcut durumuna ve gelişmesi için yapılması gerekenlere alanında uzman isimler cevap verdi. **08»**

HABER



'Gemi söküm ağır sanayi olarak tanınsın'

İzmir'in Aliağa ilçesindeki gemi söküm tersanelerinde çalışan işçiler düşük ücret ve olumsuz çalışma şartlarına karşı greve gittiler. **25»**

JEOPOLİTİK



Dünya silahlanmaya devam ediyor

Ülkeler özgül ağırlıklan nispetinde stratejik adımlar atarken, düşük ve orta ölçekli devletler güvenlik arayışlarını hızlandırıyor. **26»**

GÖRÜŞ

Türkiye ekonomisi dayanıklı mı?

Frances Balcells'in açıklamalarından yola çıkarak "Türkiye'nin ekonomik dayanıklılığını" ekonomi ve iş dünyasına sorduk. **24»**



Ekonomide gidişat nereye?

Alternatif finansal araçlarla menkul değerler piyasasının olmayışı, altına tasarruf amacıyla olan talebi artıran önemli bir faktör oldu. Uzun yıllar içerisinde oluşturulan altın stoku yani yastık altındaki altın, harekete geçirilmesi gereken büyük bir ekonomik kaynak olarak elimizin altında bulunuyor. Türk Lirası'nda yaşanan değer kaybı sonrası vatandaşların dövize olan talebinin önüne geçmek için devlet yetkilileri TL'ye destek paketi altında açıklanan, "Kur Korunmalı TL Vadeli Mevduat Hesabı'na" altını da dâhil etti ve "Kur Garantili Altın Hesabı" projesini devreye soktu.

"5 bin ton altın ekonomiye kazandırılacak"

Şubat ayında Hazine ve Maliye Bakanı Nureddin Nebati, ekonomiye yeni destek paketini açıkladı ve en önemli gündem maddesi bir kez daha vatandaşın yastık altında tuttuğu altınlar oldu. Nebati, 5 bin ton altının ekonomiye kazandırılabileceğini açıkladı.

Türkiye ekonomisinde hükümetlerin altın reformunu destekleyen pek çok adımı bulunmakta. 1980 öncesinde altın daha çok tasarruf aracı olarak alınıp, saklanıyordu

Açıklanan pakete göre vatandaşlar fiziki altın tasarruflarını kolay ve güvenli şekilde kuyumcular ve bankalar aracılığıyla finansal sisteme teslim edecek. Bin 500'ün üzerinde olacak kuyumcu sayısı ile altına yatırım yapan yatırımcı, bankalar ve platformlar aracılığıyla "Kur Garantili Altın Hesabına" geçmiş olacak. Hazine Bakanı Nebati yaptığı açıklama ile 1 Mart'tan itibaren 81 ilde en az bir adet olmak üzere bin 500'ün üzerindeki kuyumcunun da sisteme dâhil olarak çalışmalarna başlayacağını açıkladı. Buna göre elinde bilezik, çeyrek altın, gram altın ya da altın kolye olan bir vatandaş sisteme akredite olmuş bir kuyumcuya gelerek altınlan-

nı verip karşılığında bir sertifika alacak.

"10 yıl vadeli ucuz kredi"

Yine ekonomiyi canlandırmak ve iş dünyasına nefes aldirmek için Cumhurbaşkanı Recep Tayyip Erdoğan tarafından Kredi Garanti Fonu (KGF) açıklandı. Kredi Garanti Fonu kefaletiyle sağlanacak toplam 60 milyar TL'ye ulaşacak ucuz ve uzun vadeli kredi paketine, kamu ve özel bankaların tamamının da katılacağı belirtildi.

"Faiz tartışması gündemden düşmüyor"

Cumhurbaşkanı Erdoğan, faiz ve enflasyon mesajı vermeye devam ederken, "Faiz tartışması son dönemde gündemden düştü, sırada enflasyonu tek haneye indirmek var" dedi. Uzmanlar faiz politikasının etkisizleştirildiğini ifade ederek gündemden düşmediğini söylerken faiz artırımını olmadan açıklanan enflasyon rakamları yukarı yönde gelmeye devam ediyor. **02»**

TUGBOAT With Hydraulic Hybrid Propulsion System

Remote Operated Commercial Vessel

LNG Powered TUGBOATS

World Firsts BY SANMAR

sanmar.com.tr

01» FED'in son çıkan enflasyon rakamlarını da göz önüne alarak atacağı adımların daha şahin olması artık piyasaların da bildiği ve fiyatlarına dâhil ettiği bir gerçek olarak da göze çarpıyor. FED'in mart toplantısında beklentiler dâhilinde 50 baz puan faiz artırımını atması, piyasadaki para çekme döneminin de başlayacağı göz önüne alındığında, TCMB'nin de mart ve nisan aylarında faizi indirmesinin piyasalar açısından olumlu olmayacağı görüşler arasında. Avrupa Merkez Bankası (ECB)'nin da son çeyrekte faiz artırımına gideceğine dair verdiği sinyal, piyasada istikrarı sağlamak adına Merkez Bankası'nın atacağı adımları bir kez daha önemli hâle getiriyor. Küresel merkez bankalarının faiz artırımını adımlarının kesinleştiği bir 2022 yılında, faiz indirimlerinde ısrar eden TCMB'nin ise alacağı riskler ekonomistler tarafından olumsuz olarak yorumlanıyor.

Rusya-Ukrayna savaşı turizmi nasıl etkileyecek?

Rus birlikleri Ukrayna'nın sınırını geçerek savaş başlattı. Rusya'nın müdahalesi sonrası ise piyasalarda çalkantılı bir sürecin de ipi çekilmiş oldu. Türkiye için yaz dönemiyle birlikte ülkeye gelecek olan turistin bırakacağı döviz ekonomik açıdan bel bağlanan en önemli unsurlardan biri. Rusya ve Ukrayna arasında yaşanan savaşın siyasi

ve ekonomik açıdan en fazla etkileyeceği ülkelerin başında Türkiye geliyor. Gerek ABD gerekse de Avrupa Birliği savaş sonrası Rusya'ya yönelik çok ciddi ekonomik ve mali yaptırımların devreye gireceğini ifade ediyor ve açıklamalar yapıyor. Sıcak savaş Türkiye'ye, Rusya ve Ukrayna'dan gelecek turisti de etkileyecek gibi görünüyor. Savaşla beraber beklenen turizm gelirinin de ciddi anlamda sekteye uğraması ve cari fazla vermek için bel bağlanan turizmin olumsuz etkilenmesine neden olacak gibi duruyor. Rusya'ya uygulanması düşünülen yaptırımların, enerji sektörüne uzanması da başka bir ihtimâl olarak dikkat çekiyor. Almanya Başbakanı Olaf Scholz, Kuzey Akım 2 doğalgaz boru hattı projesinin devam edemeyeceğini söyledi. Avrupa, tükettiği doğalgazın yaklaşık yüzde 40'ını, yani 175 milyar metreküpünü Rusya'dan ithal ediyor. Avrupa'nın Rus gazına yönelik bir yaptırım hamlesi ve Rusya'nın Avrupa'ya yönelik gaz akışını durdurma ihtimâli ise tüm bölgede enerji krizinin devam ettiği bir dönemde endişeleri körükliyor. İç ve dış piyasalarda yaşanan krizler, hem dünya hem de Türkiye ekonomisine oldukça zarar verecek gibi görünüyor.



Tüpraş 1,3 milyar TL'lik yatırım gerçekleştirdi

Tüpraş 2021 yılının dördüncü çeyreğine ilişkin finansal sonuçlarını açıkladı. Şirket, yılın dördüncü çeyreğinde yüzde 98'lik kapasite kullanımıyla 7 milyon ton üretim ve 7,7 milyon ton satış gerçekleştirdi. Böylece Tüpraş, 2021 yılında toplam 25,1 milyon ton üretim ve 27,6 milyon ton satış ile 151 milyar TL ciroya ulaştı.

Modernizasyon ve enerji verimliliğine yönelik yatırımlarını sürdüren Tüpraş, 2021 yılında yüzde 55'i sürdürülebilirlik hedefine yönelik olmak üzere toplam 1,3 milyar TL'lik yatırım harcaması gerçekleştirdi.

Yılın son çeyreğinde, OPEC+ ülkeleri, arz kontrolünü gevşetmeye yönelik aldıkları kararlar korurken Omicron varyantının küresel petrol talebine ilişkin yarattığı belirsizlik ve ABD'nin stratejik petrol rezervlerini kullanacağına yönelik açıklamalar, Brent ham petrol fiyatında dalgalı bir seyir yol açtı. Brent ham petrol fiyatı eylül ayı sonu itibarıyla geldiği 78,8 \$/v seviyesinden, çeyrek içinde dalgalı bir seyir göstererek yılı 77\$/v seviyesinde kapattı.

Dördüncü çeyrekte, Avrupa'daki rafinerilerin bakımları sebebiyle arzdaki kısıtlılar ve Omicron varyantının etkisine rağmen güçlü seyreden talep profili yanında yükselişini sürdüren enerji maliyetlerinin ürün fiyatlarına yansımaları sonucunda benzin, motorin ve jet ürün marjları güçlü seyirlerini sürdürdü; her üç ürünün marjı da aralık ayı içerisinde pandemi öncesi dönemlerindeki seviyeleri yakaladı.

Son çeyrekte ürün marjlarındaki yükseliş ve güçlü satışlar şirketin faaliyet kârını desteklerken, doğalgaz maliyetlerindeki artışlar, rafinaj faaliyetlerindeki iyileşme üzerinde sınırlayıcı bir etkiye sebep oldu. Brent ham petrol fiyatındaki

artışa bağlı olarak oluşan stok kânının etkisi ile Tüpraş yılın dördüncü çeyreğinde 669 milyon TL vergi öncesi kâr kaydetti. Şirketin 2021 yılı vergi öncesi kâr ise 2,2 milyar TL olarak gerçekleşti.

Tüpraş, 24 Kasım 2021 tarihinde "Stratejik Dönüşüm Planını" açıkladı. Şirket, enerji sektörünün geleceğinde liderliği hedefleyen planı doğrultusunda yeni enerji kaynaklarına yönelik yatırımları ve enerji verimliliği projelerinin katkısıyla, 2030 yılı itibarıyla faaliyetlerinden kaynaklanan karbon salımını 2017 yılına göre yüzde 27 oranında azaltmayı, 2050'de ise karbon nötr olmayı taahhüt etti. Tüpraş, 2022 yılından 2050 yılına kadarki yol haritasını belirleyen Stratejik Dönüşüm Planı kapsamında sürdürülebilir rafinaj, biyoyakıtlar, sıfır karbonlu elektrik ve yeşil hidrojen olmak üzere dört iş alanına odaklanacağını açıkladı.

MarineDeal NEWS

İMTİYAZ SAHİBİ

Yeşim Yeliz Egeli

MDN Yayıncılık, Matbaa, Reklam,

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

Genel Yayın Yönetmeni

Yeşim Yeliz Egeli

yesimegeli@marinedealnews.com

Yazı İşleri Müdürü (Sorumlu)

Emel Dolukar Pehlivan

Haber Merkezi

Kadriye Salih, Yüce Yöney, Burak Derya

Reklam Müdürü

Sinem Karakoç

reklam@marinedealnews.com

Reklam Rezervasyon & Abonelik

Tel: (0212) 343 2005

asistan@marinedealnews.com

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: 171 (Mart 2022, İstanbul)

Yazı, fotoğraf ve illüstrasyonların tüm hakları MarineDeal News Gazetesi'ne

aittir. Yazılı izin olmaksızın hiçbir şekilde

yazı, fotoğraf ve illüstrasyonlardan

alınır yapılamaz. Yayımlanan yazıların

sorumluluğu yazarlara, yayımlanan ilanların

sorumluluğu ise ilan sahiplerine aittir.



FUELING SMART DECISIONS
POWERING A
SUSTAINABLE FUTURE

LEARN MORE TODAY

www.eagle.org/sustainability



Kıyıkım, Deniz Araç Gereçleri Daire Başkanı oldu

Savunma Sanayii Başkanlığı Deniz Araç Gereçleri Daire Başkanı Cenk Cumhur Kıyıkım oldu. Gazi Üniversitesi Mühendislik Fakültesi Makine Mühendisliği bölümünden 1999 yılında mezun olan Kıyıkım, yüksek lisans programına devam ettiği dönemde; aynı bölümde Enerji Ana Bilim Dalı'nda bir yıl süre ile Araştırma Görevlisi olarak çalıştı ve Ocak 2001 tarihinde o dönemki adıyla Savunma Sanayii Müsteşarlığı'nda göreve başladı. Gazi Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü Makine Mühendisliği Bölümü'nde devam ettiği yüksek lisans programını

2002 yılında tamamlayarak Makine Yüksek Mühendisi unvanını aldı.

Savunma Sanayi kariyerine Ar-Ge Daire Başkanlığı'nda başlayan Cenk Cumhur Kıyıkım, 2008 yılında Deniz Araçları Daire Başkanlığı bünyesine katılarak korvet, fırkateyn ve denizaltı projelerinin yürütüldüğü Harp Gemisi Projeleri Grubu'nda

savunma sanayi uzmanı olarak görev yapmaya başladı. Ocak 2010 tarihinde Harp Gemisi Projeleri Müdürü olarak atandı. Görev süresi içerisinde, İtalya'nın Roma şehrinde bulunan NATO Savunma Koleji'nde 5 buçuk ay süren Kıdemliler Kursu'na katıldı. Daha sonra 2016 yılında yine Deniz Araçları Daire Başkanlığı bünyesinde Destek Gemisi Projeleri Müdürü olarak atandı. 2017 yılında tekrar Harp Gemisi Projeleri Müdürü olarak atanarak görevine devam eden Cenk Cumhur Kıyıkım, T.C. Cumhurbaşkanlığı Savunma Sanayii Başkanlığı Deniz Araçları Daire Başkanlığına Eylül 2021 tarihi itibarıyla atandı.



Cenk Cumhur Kıyıkım

ATA Freight Group'da atama

Küresel lojistik ve nakliye hizmetleri sağlayıcısı ATA Freight Group, kurumda Operasyondan Sorumlu Başkan (COO) olarak görev yapan Matt Goker'in İcra Kurulu Başkanı (CEO) pozisyonuna terfi ettiğini duyurdu. Duyuru, Yönetim Kurulu Başkanı görevine devam edecek olan ATA Freight Kurucusu ve eski CEO'su C.J. Oğuzhan tarafından yapıldı.

Matt Goker, tüm ülkelerdeki ATA Impex ve ATA Freight Gümrük Müşavirliği dâhil, altı ülkedeki tüm ATA Freight şirketlerini içeren ATA Freight Group'un CEO'su oldu.

Goker yeni pozisyonuyla ilgili, "Görev yaptığım süre boyunca şirketimizde Satış Müdür Yardımcısı, ABD Satış ve Pazarlama Direktörü, USEC Bölge Müdürü, ABD ve Hindistan Genel Müdürü ve son olarak da 2016'dan beri COO olarak çalıştım. İşimiz zaman geçtikçe daha fazla çaba gerektirdiğinden ben de öğrenmeye devam ediyorum. Şu anda Columbia Üniversitesi'nde Teknoloji Yönetimi alanında Yüksek Lisans eğitimi almaktayım. ATA Freight'in yüksek standartlara ve hizmet kalitesine sahip yenilikçi ve yetenekli bir küresel lojistik ve nakliye şirketi olarak tanınmasını sağlayan güçlü ve zorlu lider C.J.'in ayak izlerini takip ederek CEO rolünü kabul etmekten büyük onur duyuyorum," dedi.

Goker, bu yıl Supply & Demand Chain Executive dergisi tarafından 2021 Bilinmesi Gereken Uzmanlar listesine seçildi ve dergide "Tedarik zinciri rekabet avantajından yararlanmak isteyen diğer liderler için bir yol haritası sunan seçkin yöneticiler" başlığı altında yer aldı.

Columbia Üniversitesi'nde şu anda devam etmekte olan Teknoloji Yönetimi yüksek lisans öğrenimine ek olarak Goker'in Tampa Üniversitesi John H. Skykes İşletme Fakültesi'nden Uluslararası İşletme yüksek lisans diploması ve Boğaziçi Üniversitesi Ekonomi lisans diploması bulunuyor.

Mesele nedir?

Yeşim Yeliz Egeli

yesimegeli@marinedealnews.com

Montrö Sözleşmesi'ni savundukları için 104 Amiralimiz (Bu dava içinde Generalimiz de vardır) hakkında açılan davayı hepimiz biliyoruz.

Montrö Sözleşmesi (Montrö Türk Boğazları Sözleşmesi), Lozan Barış Antlaşması'nın çok güçlü bir tamamlayıcısıdır. Barışta ve savaşta her yönüyle ulusumuzu, topraklarımızı, denizlerimizi ve bütünüyle egemen olan Devletimizi ve tüm Karadeniz'e kıyıdaş ülkeleri ve dahi Orta Asya'yı korur.

Karadeniz bugün bu Sözleşme sayesinde barış denizidir. Olası bir savaş durumunda bu en çok ülkemizi etkileyecek nispettedir.

Emperyal odaklar Lozan Antlaşması'nı istemezler. Onun devamı niteliğindeki Montrö Sözleşmesi'ni de istemezler. Hâliyle ortadan kaldırmaya yönelik hamleleri yumuşak güç kullanarak direkt veya dolaylı aşmaya çalışırlar.

Her daim A, B, C, D, E planları ve tüm bu planlarının kendi içinde bağlı türev planlarını kurgular ve hayata geçirirler.

Kumpas davalarda bunu gördük. Ardından yıllarca besledikleri çığ süt içmiş beslemelerinin hain kalkışmalarını yaşadık.

En başa dönmekte fayda var. Değinceğimizi iki hususun fazla önemsenmediğini veya yeterince üzerinde durulmadığını düşünenlerdenim.

HaberTürk Ankara temsilcisi Muharrem Sarıkaya, TBMM Başkanı Mustafa Şentop'a, "Bir gün bir Cumhurbaşkanı gelip 'Ben Avrupa İnsan Hakları Sözleşmesi'nden çekildim' veya 'BM İnsan Hakları Sözleşmesi'ni feshettim' derse, teknik olarak yapabilir mi? Ya da 'Montrö'yü tanımıyorum, feshettim' derse..." diyerek bir soru sormuştu. Halkımıza bu soruyu soranın kim olduğunu şöyle hatırlatalım, şıp diye hatırlayacaktır, "İşini yapan ve soruna çözüm bulmaya çalışan kıymetli bir kameraman meslektaşımız, Gaziantep Belediye Başkanı Fatma Şahin ile röportaj yaparken tokat atan" yaşını başını almış gazeteci.

O gün Muharrem Sarıkaya'nın sorduğu bu soruda amaç ne idi, neden soruldu, yaratılan veya yaratılmak istenen gündem ne idi ki soruya "Montrö (Türk) Boğazları Sözleşmesi" de eklendi?

Olaylar arkaya arkaya gelişti. 104 Amiralimiz Türk milletinin ve vatanımızın menfaatlerini önemseyen, koruyan, meseleyi "es geçmeyen" bir dik duruşla, "Montrö Sözleşmesi'nin önemini ve tartışmaya açılmaması gerektiğini belirten" kamuoyu açıklamalarını yaptılar.

Amirallerimiz Doğu Akdeniz'de milli menfaatlerimizi koruyacak şekilde uygulamamız gereken politikalarımızla ilgili de

zaman zaman açıklamalar yaptılar.

Bunları bizlerin huzuru ve refahı için yaptılar. Bakınız Batılı sömürgeci, Türkiye'nin varlığı ve sahip olduğu Kemalist miras (Tek kahramanım Atatürk'ün tüm eserleri ve fikri mirası) ile Doğu Akdeniz'de çuvallyor.

"Büyük balık küçük balığı yer"

Doğa yasasında kabul gören bir önermedir.

ABD züccaciye dükkânındaki fil gibi. Başta hortumunu sonra başını ve daha sonra iri cüssesiyle girdiği her ortamı birbirine katıyor ve kırık dökük hayaller ve yaşamlarla emekleri heba olan insanları öylece bırakıyor. "Sorry" deyip çıkıyor. Sonra yarattığı kaostan besleniyor. Seni hayatta bırakacak kadar kanını emiyor. Covid ve türev varyantları gibi. Zehirli sarmaşık yani parazit gibi. Sarıldığı ağaçtan besleniyor. Yıllara sâri yavaş yavaş onu kurutuyor.

"Büyük balığın küçük balığı yemesi büyük balık için doğal haktır" diyen Hobbes'un bu önermesinin müthiş bir provokasyon içerdiğini belirtir Spinoza'ya göre Deleuze.

Doğal hak başka bir şey'dir. Var oluşun kendi kendindeki kudretidir. Kimse çok önemli/önemsiz değildir. Deli insan ile akıllı insan aslında ayndır. İksisi de vardır. Herkesin hakkı her birinin kudretidir. Her birinin özünde kudret vardır.

Bu fikirle hepimizin iyiliği için şunu önersek yeridir; temel eğitimde kuruluştaki ilkelerimize ve milli eğitim politikamıza acilen keskin bir dönüşü büyük küçük hepimiz istemeliyiz.

Atamız, iyi kalpli Önderimiz, asıl Liderimiz Atatürk ne demiştir?

"Egemenlik kayıtsız şartsız milletindir."

"Hattı müdafaa yoktur, sathı müdafaa vardır ve o sathı ki bütün vatandır"

İşte bu kanıtı gerçekler yıllardır es geçiliyor. Ve büyük bir yanılsama ile "önemsenmeyen bu şey'ler" toplumda kangrene ve hâliyle toplumsal çürümeye yol açıyor. Doğal haktan anlamazı istediğim şey şu, öze uygun olmak kaydıyla izin verilen eylemlerin toplamı.

Büyüklük veya küçüklük görecedir. Her birimiz niceliksel anlamda bir kudret sahibiz (laz veya çok) ve niteliksel olarak kutupsallaştırılmamıza karşın herkesin hakkının her birimizin kudretinde saklı olduğunu lütfen idrak edelim.

Acıma sosyal bir varlık olan insanın doğal bir duygusudur. Ancak acıma duygusu herkese kaybettirir. Yani acıma bir buyruğa dönüşmemelidir. Köleleştirici ahlâk herkesi güçsüz kılmaya meyillidir. Akınlı kılavuz olarak yaşama sarılan biri için acıma duygusu iyi ve faydalı değildir.¹

Hepimize epeyi zamandır haksızlık yapıyor. "Var" olan bazı şey(ler) birileri tarafından "yok" sayılıyor, "var" olan bazı şey(ler) ise bazı kişiler için "var" sayılıyor. Aslında o var olan şey(ler), evrensel olarak da ahlâki olarak da hukuki olarak da siyasi olarak da defalarca üst üste kazanılmış hakkımızken bazı odaklar tarafından sürekli aşındırılmaya çalışılıyor. Ve niyeyse kimse bu doğal hak problemimiz ile ilgilenmiyor. Bu korkunç değil mi?

★★★

Defalarca, tekrar tekrar yazdık; "Türkiye'nin sıklet merkezi Doğu Akdeniz'dir ancak Karadeniz'i de gözden kaçırmayalım" diye...

Batılı odakların kıskırtmasıyla tırmanan Ukrayna krizi ile gözler Karadeniz'e çevrildi. Peki, Doğu Akdeniz'de neler oluyor, gelişmeler ülkemizin hayrına mı, değil mi? Doğu Akdeniz'de muhtemel bir yanlışla, oldubittilere karşı uyanık olalım.

Aklı başına gelince insanın, artık aklı başında olur fikri mantığa uygun geliyor. Burada "akıl sahibi hayvan" olan insanda, devreye yine onu diğer canlılardan ayrıcalıklı kılan akıl giriyor. İnsanın öz olanı istemesi gerekir dedik. Kişi neyi istediğini tercih etmek zorundadır. İyiyi mi arzuluyor yoksa kötüyü mü? Bu bir ayırmadır. Mümkün olan en iyi toplumda, özümüze uygun en iyi yaşamı sürdürmek için uygun bir hayata sahip olmak ile ilgilidir bütün mesele. Bunun için tercih yapmak şarttır.

Bu (tek kerelik) hayatı hakkıyla yaşamak ve tüm koşulları "en iyi" yapmak için kişi hem kendinden hem ötekilerden sorumludur. Bu bir vizyondur. Yüce bir bilge olmak zor olsa da bilge olmak önemlidir. Zira bilge bu yaşamın nüvelerini araştırmada, bulmada, etmede ve her türeyle ilgili yeterliğe sahip olandır.

Mustafa Kemal Atatürk olamayız (çünkü O yaşadı ve ebedi olarak artık aramızda değil) ama onun fikirlerini benimseyebilir, O

"gibi" olabiliriz. Onu örnek alabiliriz.

İşte katre katre sahip olunan birikimle, bütününe özüne saygı ve sevgi duyarak, "bu benim hayatım, ancak benim iyi yaşamım için diğer insanların da yaşam kalitesini evrensel tüm disiplinler nezdinde özde gözetmeliyim, bu hayat yolculuğunda ilkeli bir duruşla sonunda 'evet yaşadım ve yaşattım' diyebilirim, bu sorumluluklarımı yerine getirebilmeliyim" diye diye yoğunlaşmalı, biçimlenmeli insanın özü.

Tıpkı Mustafa Kemal Atatürk, tıpkı Amirallerimiz gibi...

Bütününe iyiliği adına doğrunun uygulanması için, gerçeğin bilinmesi için ısrar etmek gerekir.

"Arızalı bir büyük tasarı" olan AB'nin kendi başarısızlıklarının, iç çekişmelerinin ve çelişkilerinin odağında olmak bize kazandırmaz.

ABD'nin en başından beri obez iştahını, Müslüman devletlere ve özellikle gelişmekte olan laik toplumlara olan alerjisini göz ardı etmeyelim ve kâbusa çevirdiği topraklarda ulusların nasıl darmadağın olduğunu bilerek içten içe bir İngiliz-Amerikan çekişmesinden kendimizi uzak tutup kendi özgül ağırlığımızı güvenelim. Bakınız bu yazı siyaset üstü, omurgalı bir fikri, bir duruşu savunmaktadır. Odağına tüm 'şeyler'imizi yerleştiren korumacı bir yaklaşımdır. Özünde "Önce canan sonra can" der.

Tıpkı 104 Amiralimiz gibi. Varlıklarından onur duyduğumuz şerefli Türk Amiralleri hak ve menfaatlerimiz için doğruyu işaret ederek yanlışla ısrarla "hayır" demişlerdir. Düzmeceyi ve yapay olanı değil, gerçek olanı yani hakikati savunmuşlardır.

Eğilmediler. Bükülmediler.

Dik durdular...

Amirallerimiz (doğmamış evlatlarımız için bile) doğru bildiklerini yaptılar. Türk subayına yakışanı yaparak bizleri onurlandırdılar.

Türkiye olarak topyekûn dik durmalıyız.

Dik durmayanlar, hak ve menfaatlerimizi savunmayanlar, aklın yolundan ayrılan kaytıklar her dönem olduğu gibi yine olacaktır. Varsın olsunlar, bizler de onlar kimler anlarız.

Daha önce de Montrö Sözleşmesi bizleri korumuştur. Demem o ki hak ve menfaatlerimizi sonuna kadar savunan Amirallerimizin doğruyu eği bükmeden savundukları, bizler için iyi olanı gözettikleri ve haklı oldukları -Kumpas Davalarında olduğu gibi- Ukrayna krizinde bir kez daha anlaşıldı. Kumpas demişken sahi ne oldu FETÖ ile mücadele? Müttefikimiz ABD'den FETÖ terör örgütü liderini istemeyi niye erteledik?

Son olarak, 104 Amiralimiz hakkındaki Ana Dava Ankara'da gerçekleşecek. Varlıklarından onur duyduğumuz her bir Amiralimiz ve Generalimiz ikâme ettikleri illerimizdeki Ağır Ceza Mahkemelerinde savunmalarını yapacaklar. Bu savunmaların hepsinin birleştirilmesinden sonra Cumhuriyet Savcısı esas hakkındaki mütalaasını Ankara 20'nci Ağır Ceza Mahkemesi'nde sunacak.

İnanıyorum, adalet vaktinde tecelli edecek ve Aziz Türk Milletinin vicdanı bir kez daha kanatılmayacaktır.

Etrafımızda "savaş zilleri" çalarken Türkiyemizi güvence altına alan önemli güç Montrö Sözleşmesi'ne milletimizin dikkatlerini çektikleri için tüm Amirallerimize ve Generallerimize içtenlikle saygı ve sevgilerimi sunuyorum. Sağ olunuz!

"Devlet aklı işler", güvenimiz tamdır, köklü "kudretimiz" candır.

O can bizlerde saklıdır.

¹ Baruch Spinoza



www.tktuzlashipyard.com
sales@tktuzlashipyard.com

"Quality & Punctuality"



ADVENT SYS

AĞ DESTEKLİ YETENEĞE SAHİP YENİ NESİL SAVAŞ YÖNETİM SİSTEMİ



HAVELSAN A.Ş. Türk Silahlı Kuvvetlerini
Güçlendirme Vakfı'nın bir kuruluşudur.

 [havelsan_resmi](#)

 [HAVELSANResmi](#)

 [Havelsan](#)

 [Havelsan](#)

 [www.havelsan.com.tr](#)

 **HAVELSAN**



KÜRESEL JEOPOLİTİKTE YENİ DÖNEM:

Rusya-Çin Stratejik Ortaklığı



MDN | Yerkürenin Ukrayna meselesiyle yatıp kalktığı şubat ayında Çin'in ev sahipliğinde düzenlenen kış olimpiyatları yeni bir dönemin başlamasına vesile oldu. Tüm dünya 4 Şubat'ta başlayan Olimpiyat Oyunları'ndan ziyade, Rusya Devlet Başkanı Putin ile Çin lideri Şi'nin görüşmesine odaklandı. Nitekim beklentiler karşılıksız kalmadı. Kritik görüşme sonrası alınan kararlar ve yayımlanan ortak bildiri, küresel jeopolitikte yeni bir sayfanın açıldığını gösterdi.

Kış Olimpiyat Oyunları'nda kınlan küresel fay hatları

Putin, 2022 yılının ilk dış ziyaretini Çin'e yaptı. Stratejik zaviyeden bakıldığında zamanlaması oldukça mânidar olan bu ziyaret, Rusya'nın Ukrayna meselesi nedeniyle ABD ve NATO ile sıcak çatışmanın eşiğine geldiği konjunktürde yapıldı. Hatırlatalım, Kış Olimpiyat Oyunları'na 32 devlet/hükümet başkanı katılırken; ABD, İngiltere, Kanada ve

Avustralya, Çin'in insan haklarını ihlâl ettiği gerekçesiyle Olimpiyat Oyunları'nı "diplomatik seviyede" boykot ettiler.

Buna karşın Oyunların açılışı öncesi bir araya gelen Putin ile Şi, yayımladıkları ortak bildiri (Tam adı: Rusya Federasyonu ile Çin Halk Cumhuriyeti'nin Yeni Bir Çağa Giren Uluslararası İlişkiler ve Küresel Sürdürülebilir Kalkınma Konusuna Yönelik Ortak Açıklaması) ile küresel fay hatlarının kınlanmasına neden oldular.

Rusya ve Çin: NATO'nun genişlemesine karşıyız

Mevcut düzene karşı bir manifesto kıvamında olan ortak bildiri özetle; uluslararası ilişkilerin büyük ölçekli değişikliklerden geçtiği, güç dengesini yeniden dağıtmaya yönelik yeni bir trend oluştuğu, dünya toplumunun banışıl kalkınması için liderlik talebinin arttığı başlıklarının kapsandığı görüldü.

Rusya ve Çin'in iç işlerine dışardan müdahaleye karşı koyma, Kuzey Kutbu'ndaki işbirliği-

ni derinleştirme, Şanghay İşbirliği Örgütü (ŞİÖ) içindeki çalışmaları ivmelendirme, Avrasya Ekonomik Birliği ile Çin arasındaki işbirliğini güçlendirme başlıklarında mutabık kalındığı kaydedilen bildiri, NATO'nun (doğuya doğru) genişlemesine karşı çıktığı vurgulanarak, İttifaka Soğuk Savaş Dönemi'nin ideolojik yaklaşımlarından ve retoriklerinden vazgeçme, diğer ülkelerin egemenliğine, güvenliğine ve çıkarlarına saygı duyma çağrısında bulunuldu.

Rusya ile Çin ilişkileri eşsiz nitelikte

Çin ziyaretinde açıklamalarda bulunun Putin, Rusya-Çin ilişkilerinin dostluk, stratejik ortaklık yolunda çok boyutlu olarak geliştiğini ve gerçek anlamda eşsiz bir nitelik kazandığını vurguladı. Rusya ile Çin ilişkilerini "birbirlerinin gelişimine yardımcı ve aynı zamanda destek olan değerli ilişkilerin bir örneği" olarak tanımlayan Putin devamlı, "Petrol şirketle-

rimiz, Çin'e hidrokarbon tedarikiyle ilgili yeni teklifler hazırladı. Doğalgaz sektöründe de yeni adımlar atıldı. Rusya'nın Uzak Doğu Bölgesi'nden Çin'e yılda 10 milyar metreküp gaz tedarikine ilişkin yeni bir anlaşma imzalandı" ifadelerini kullandı.

Rusya ve Çin liderlerinin ikili ilişkileri geliştirmek için yoğun çaba harcadığını vurgulayan Çin Devlet Başkanı Şi ise "Sizinle birlikte çaba göstermeye ve yeni tarihi dönemde Çin-Rus ilişkilerinin gelişmesi için planlar hazırlamaya, ülkelerimiz arasındaki güveni iki halkın yaranna olacak pratik işbirliğine dönüştürmek için çalışmaya devam edeceğiz" şeklinde konuştu.

Çin, Rusya'nın güvenlik garantisini destekliyor

İki küresel aktör arasında akdedilen stratejik ortaklık anlaşmasının arka planını Rusya Dışişleri Bakanı Lavrov ifşa etti. Lavrov, "Eylemlerimizi yakından koordine etme konu-

sunda anlaştık. Buna, BM'yi sulandırma, evrensel uluslararası hukukun temelini bulanıklaştırma ve uluslararası ilişkilerde aynım çizgileri yaratacak bazı ilgi kulüpleri oluşturma girişimlerine karşı koymak da dâhildir. Bunlara karşı tutarlı bir şekilde mücadele edeceğiz. BM Anlaşmalarında yer alan uluslararası ilişkiler sistemini savunuyoruz" ifadelerini kullandı.

Rusya'nın ABD ve NATO ile görüşmelerde sergilediği tutumu ve Avrupa kıtasındaki güvenliğe yönelik net garantilerin geliştirilmesi yönündeki duruşun Putin tarafından gündeme getirildiğini belirten Lavrov, Çin lideri Şi'nin, Rusya'nın bu konudaki tutumuna desteğini yinelediğini, devamlı Batı'nın Çin etrafında bilinçli olarak tırmandırdığı gerilimin de ele alındığını ifade etti. Bu açıklama oldukça önemli, zira Çin'in Batı'yla yaşadığı itilaf marjında Rusya'yı açıkça desteklediğini anlıyoruz.

Esasen iki liderin görüşmesinde Pekin'in ABD ve NATO ile

bilek güreşine tutuşan Rusya'ya bu ölçüde destek vereceği beklenmiyordu. Zira, dış politika da kendisinin taraf olmadığı meselelere mesafeli ve ihtiyatlı yaklaşan Çin bu kez agresif ve kararlı bir tutum sergiledi. Ufukta görünen, ABD'nin AUKUS'la tesis etmeye çalıştığı bloğa karşı Rusya ve Çin kendi eksenlerini kuruyor.

Stratejik işbirliğinin ekonomik boyutu: Yıllık 250 milyar dolar ticaret hacmi

Diğer taraftan Kremlin Sözcüsü Peskov, Çin Devlet Başkanı Şi'nin ikili ticaret hacmini yılda 250 milyar dolara çıkarma hedefi koyduğunu, ikili ilişkilerin gelişim dinamiği göz önüne alındığında, Rus tarafının da bu hedefi gerçekçi bulduğunu açıkladı. Peskov ayrıca; iki ülke arasındaki ödemelerin ulusal para birimleri ile yapılması uygulamasının yaygınlaştırılması konusunda anlaşıldığını da kaydetti.

ABD liderliğindeki Batı hâkimiyetinin çöküşü

Rusya ile Çin arasında imzalanan ortak bildiriye yönelik en dikkat çekici değerlendirmeyi İngiliz Telegraph gazetesi yaptı. "Şu andan itibaren, Rusya ile Çin arasında imzalanan anlaşma ile ABD liderliğindeki Batı hâkimiyeti, olması gereken bir şey gibi algılanmayacak" ifadelerine yer veren gazete, Rusya ile Çin arasındaki stratejik ortaklığının perçinlendiğini belirtti.

Kuşkusuz bu oldukça isabetli bir değerlendirme. İki ülke arasında akdedilen anlaşma sonrası kısa ve hatta orta vadede yükselen Çin'e karşı, Rusya-Çin ortaklığının bozulması ve

Rusya'nın Çin'den koparılması na yönelik Batı orijinli bir kısım stratejinin "dilek ve temennilere" indirildiğini ifade edebiliriz. Diğer bir deyişle, Rusya ile Çin arasında akdedilen anlaşma sonrası küresel jeopolitikte başlayan yeni dönem ile Rusya'nın batı kampına çekilmesi ve Çin'e karşı konumlanmasına yönelik stratejiler artık komplo teorisi düzeyine dönüşecektir.

Sıcak çatışmanın alternatifi: Normandiya Formatı

Gelinen noktada, Çin gibi ekonomik ve siyasi bir devin stratejik seviyeli desteğini alan Rusya hiç şüphe yok ki bu birliktelikten büyük kazanımlar elde edecektir. Ukrayna meselesi nedeniyle ABD ve NATO ile karşı karşıya kalan Rusya, arka bahçesini sağlama aldığı gibi Batı'nın olası ekonomik yaptırımlarına karşı manevra alanını da genişletme imkânı bulmuştur.

Nitekim bu öngörümüzü Macron'un 7 Şubat'ta yaptığı Moskova ziyaretinde açıkça gözledik. Küresel tansiyonu düşürmek adına Almanya-Fransa ikilisinin ABD ile Rusya arasında düzenledikleri "mekik diplomasisinde" tarafların sergiledikleri duruş dikkat çekiciydi. Putin'in Macron karşısında takındığı tutuma cevaben Biden'in da Alman Şansölye Schulz karşısında vites yükseltmek durumunda kalması dikkat çekiciydi.

Buna karşın Alman Şansölye Schulz'un Moskova ziyaretinde diplomasiye öncelik vermeye devam edeceklerini ifade eden Putin'in çözüm için "Normandiya Formatı"na işaret etmesi dikkat çekiciydi. Görüşme sonrası tansiyonu düşüren açıklamalar yapan Putin, "Müzakere

yolundan gitmeye hazırız. Biz Avrupa'da savaş istemiyoruz" açıklamasında bulunarak bölgedeki çatışmaların Minsk barış süreci çerçevesinde çözülmesi gerektiğini ifade etti. Putin ayrıca ülkesinin NATO'dan talep ettiği güvenlik garantilerine ise henüz "tatmin edici" bir yanıt gelmediğini vurguladı.

Rusya'nın eli güçlendi

Sahada konuşlandırıldığı askeri gücü ile görünürlük ve caydırıcılık tesis etmeyi hedefleyen Rusya'nın, Çin'in açık desteğini alması sonrası masada eli ziyadesiyle güçlendi.

Israrla Ukrayna'ya askeri müdahalede bulunmayacağını vurgulayan Rusya, bir taraftan Normandiya Formatı (ya da Dörtlülüsü) ile soruna diplomatik çözüm bulma çabasını idame edecek, diğer taraftan enerji jeopolitiğini ve yumuşak güç unsurlarını devrede tutarak hibrit yöntemlerle Ukrayna marjında askeri, siyasi ve politik kazanımlar elde etmeyi deneyecektir. Bu bağlamda Ukrayna'nın Rusya'ya müzahir sözde özerkliği ilan eden Luhansk ve Donetsk Bölgeleri'nde dinamik gelişmeler öngörebiliriz. Nitekim Rus Duması'nda her iki özerk Cumhuriyetin tanınması dillendirilmeye başlandı bile.

Çin perspektifi

Meseleye Çin optiğinden baktığımızda ise Çin'in Asya-Pasifik bölgesinde ABD ve destekçilerine karşı sürdürdüğü mücadelede Rusya'yı yanına aldığı ve her iki devleti tek bir ortak hedef üzerinde (Pax Americana'yı ortadan kaldırmak) konsolide ettiğini ifade edebiliriz. Böylelikle ABD'nin Rusya'yı NATO ile Karadeniz'de, Çin'i ise Güney Çin Denizi'nde Tay-

van krizi ile baskı altına alma ya yönelik izlediği stratejilerin tıkanabileceğini hatırlatalım.

Altın çizelim. Çin'in Batı'ya karşı Rusya'ya açık destek vermesi aynı zamanda Çin dış politikası için de bir dönüm noktasıdır. Zira böylesine açık bir destek Çin bakımından ilktir. Artık Çin'in konsantrasyonunu Hint-Pasifik bölgesine kaydırabileceğini, ABD ile askeri alandaki rekabeti ivmelendirebileceğini öngörebiliriz. Bu minvalde uyaralım, yakın gelecekte meydana gelebilecek Tayvan orijinli gelişmeler, Ukrayna meselesini gölgede bırakabilir.

Latin Amerika'ya dikkat

Hiç şüphe yok ki karadan ve denizden üç kıta arasında çifte koridor oluşturmayı hedefleyen Çin, "Kuşak ve Yol" girişimi üzerinden ABD'yi ekonomik olarak da sıkıştırılmaya devam edecektir. Hâlen 150'ye yakın ülkeyle anlaşma akdeden Çin, Kuşak ve Yol girişimi bağlamında seri hamleler yaparak etki alanını genişletmek isteyecek, böylelikle ABD ile sürdürdüğü ekonomik savaşta dinamik bir tutum sergileyebilecektir.

Nitekim öngörümüzün teyidini Çin ev sahipliğinde düzenlenen Kış Olimpiyatları esnasında aldık. Oyunların açılış törenine katılan Arjantin Cumhurbaşkanı Alberto Fernandez, ülkesinin Kuşak ve Yol projesine katılma kararını açıkladı. Böylelikle Arjantin'in katılımıyla Avrupa, Asya ve Afrika arasında oluşturulmak istenen projenin Latin Amerika'ya uzanması sağlanmış oldu. Bu durumun ABD bakımından ne denli kabul edilebilir olduğunu yaşayarak göreceğiz lakin ABD ile Çin arasında devam eden çok boyutlu rekabetin yakın

gelecekte ABD'nin arka bahçesi olarak bilinen Latin Amerika'ya taşabileceğini, bölgede sürpriz gelişmeler olabileceğini öngörebiliriz.

Esasen bunun ayak seslerini duyar gibiyiz. Olguları sıralayalım. Son dönemde Latin Amerika Bölgesi'nde dikkat çekici gelişmeler yaşanıyor. Örneğin, Aralık 2021'de Şili'de düzenlenen devlet başkanlığı seçimlerini öğrenci grubu lideri olarak tanınan Gabriel Boric kazandı. Ülkenin en genç devlet başkanı unvanını alan 35 yaşındaki Boric, ABD'ye mesafeli aktivist bir solcu olarak biliniyor.

Diğer taraftan Latin Amerika'da 2021 sonu itibarıyla sağ hükümetler sadece Brezilya, Kolombiya, Uruguay ve Paraguay'da iktidarı koruyabiliyor. Bu durum Latin Amerika siyasetinde yaşanan "sol tsunami" olarak ifade ediliyor. Nitekim kıtada 2021 yılında yapılan seçimlerde Bolivya, Peru, Honduras, Guetemela ve Nikaragua'da sol partiler iktidara geldi. 2022 yılında Kolombiya ve Brezilya'da yapılacak Cumhurbaşkanlığı seçimlerinde de solcu adayların kazanacağına kesin gözüyle bakılıyor. Bilhassa ABD ile yakın ilişkileri nedeniyle "Latin Amerika'nın İsrail'i" olarak nitelendirilen Kolombiya'daki gelişmeleri yakından takip etmek zaruri, zira ülkede solun olası zaferi askeri bir müdahaleyi tetikleyebilir.

¹Ukrayna'daki krize siyasi çözüm bulmak amacıyla oluşturulan "Normandiya Formatı" 2014 yılında; Rusya, Ukrayna, Fransa ve Almanya tarafından hayata geçirildi. Normandiya çıkarma savaşının yıl dönümü vesilesiyle dört ülke lideri ilk kez bir araya geldiği için bu oluşuma "Normandiya Dörtlülüsü" adı verildi. Konunun detayını Ocak 2019 sayımızda yayımladığımız "Normandiya Formatı ve Aktörlerinin Pozisyonları" yazısından ulaşabilirsiniz.

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.

Pastadan büyük pay nasıl alınır?



Üç yanı denizlerle çevrili ülkemiz, Akdeniz çanağında hem tarihi ve kültürel hem de doğal zenginlikleri ile kruvaziyer gemilerinin uğrak yapmaları için birçok avantajı bünyesinde barındırıyor. Akdeniz çanağında giderek yükselmekte olan

bir yıldız olan ülkemiz, prestijli bir kruvaziyer turizmi ve gezi yayını tarafından bu yıl da Akdeniz'in en iyi kruvaziyer destinasyonu seçildi.

Amacı taşıma ve ulaştırma olmayan kruvaziyer sektörü uğradığı liman lokasyonuna

son derece önemli bir ekonomik katma değer sağlıyor. Ege Port Kuşadası Limanı Genel Müdürü Aziz Güngör, kruvaziyer turizminin talihsizce, sadece turizmden ziyade bir limancılık aktivitesi olarak değerlendirildiğine; oysa en basit tanımıyla yüzen

otellerin temel unsurunu oluşturduğu bir deniz turizmi aktivitesi olduğuna dikkat çekiyor.

Peki, ülkemizin kruvaziyer turizmindeki yeri nedir? 2013 yılında 2 milyonun üstünde turist kazandıran bu sektör şu an ne durumda? İdare'nin yak-

laşımı nedir, neler yapmalıdır? Covid-19 sektörü nasıl etkiledi, sonrasında neler bekleniyor? Gibi sektörün mevcut durumuna ve gelişmesi için yapılması gerekenlere alanında uzman isimler MarineDeal News'e özel cevap verdi.

Aziz Güngör / Ege Port Kuşadası Limanı Genel Müdürü ve GPH Doğu Akdeniz Limanları Bölge Direktörü

'Kruvaziyer, ulusal denizcilik politikalarımızın çok önemli bir unsuru'

2020-2021 pandemi döneminde dünya kruvaziyer pazarları arasında Doğu Akdeniz pazarı en geç açılan pazarlardan biri oldu maalesef. Mayıs 2021 gibi son derece geç bir dönemde açılan pazarda ancak Yunanistan anakarası kalkışlı ve Yunan Adaları uğraklı seferler düzenlendi. Ancak görüldü ki Türkiye'siz bir Doğu Akdeniz pazarı yeteri kadar talep görmüyor. Yunanistan'ın ülkemize yönelik olarak deniz hudut kapılarını kapalı tutmaya devam etmesi bu güzergâhlarda seyreden gemilerin tüm yaz boyunca ülkemize uğrak yapmasına engel teşkil etti. Yunanistan'ın deniz hudut kapılarını 1 Ekim tarihi itibarıyla yalnızca Kuşadası ve İstanbul limanlarına açmasıyla birlikte bölgedeki gemiler adeta bu limanlanımıza akın ettiler. Neyse ki 7 Şubat 2022 itibarıyla Yunanistan ülkemizin limanlarına yönelik tüm sınırlandırmalarını kaldırdı.

Tüm bu gelişmelerle birlikte ülkemiz 2022 yılına büyük umutlarla girmekte. Beklentim o ki bu yılı bini aşan gemi seferi ve 1,5 milyona yakın yolcu ile kapatınız. 2023 ve 2024 yıllarında da ülkece bugüne kadar ulaşılabildiğimiz en yüksek yolcu sayısı olan 2,3 milyonu aşmanız. Küresel ölçekte de 2022 ve 2023 yaralarının sarıldığı, 2024 itibarıyla da büyümenin devam edeceği bir öngörü hâkim. Gemi firmaları şartların elverişli hâle gelmesiyle ülkemizi programlarına almayı adeta dört gözle beklemekte.

Kruvaziyer turizmi, son 30 senedir yıllık yüzde 7'lik büyüme oranı ile dünyanın en hızlı büyüyen turizm segmenti oldu. Doğu Akdeniz kruvaziyer pazarının en çok tercih edilen oyuncularından biri olan ülkemiz de 2000'li yılların başından 2013'e kadar kesintisiz büyüyerek bundan payını aldı. Bu süre zarfında dünyanın en faz-

la harcama yapan turist profili olarak kabul edilen kruvaziyer yolcu sayısı 2,3 milyon baremine kadar dayandı. Ancak, 2010 sözde "Arap Baharı", 2011 Orta Doğu, Suriye ve Irak sorunsalı ile birlikte bölgenin teröre teslim olması, 2012'de komşumuz Yunanistan'da yaşanan büyük ekonomik buhran Doğu Akdeniz'de işlerin bir süre pek de parlak gitmeyeceğinin öncü depremleri oldu. Nitekim 2014'te Rusya'nın Kırım'ı ilhak etmesi ile Ukrayna ile Rusya arasında oluşan savaş hâli ile Karadeniz kruvaziyer pazarının devre dışı kalması ve en nihayetinde ülkemizde 2015 yıllarında yaşanan kallesiz terör eylemleri ve en son olarak 15 Temmuz 2016 FETÖ'nün darbe girişimi ile birlikte kruvaziyer turizmimiz kendini dört bir yanını çevreleyen kusursuz bir fırtınanın ortasında buldu. Bu kusursuz fırtınanın bedeli şüphesiz çok ağır oldu. Ülkemizde

2013'te zirve yaparak 2,3 milyon baremine dayanan kruvaziyer gemi yolcu sayımız 2018 yılında dip yaparak 200 binlere kadar düştü. Bu zaman zarfında kruvaziyer gemi trafiği Batı Akdeniz ve özellikle Adriyatik pazarına kayarak bu bölgelerde yeni rekorlara imza attı. Pandeminin gölgesinde geçen 2020 ve 2021 yıllarını ise anlatmaya dahi gerek yok. Özetle, kruvaziyer turizmimiz çok uzun zamandır kara bulutların etkisinde. Ancak tüm bunlara rağmen Türkiye küresel kruvaziyer endüstrisinin en sevilen ülkeleri arasında yerini korumakta. Daima yenilik ve farklılık peşinde olan sektör için ülkemiz aranan deneyimi fazlasıyla sunabilmekte. Akdeniz havzasının geneline hâkim ve alışlagelmiş Greco-Romen tarih ve kültürünün çok ötesinde bir deneyim bu.

Dünyada yolcular tarafından en çok tercih edilen desti-



nasyon yüzde 33 pazar payı ile Karayipler olmayı sürdürüyor. Ülkemizin de içinde bulunduğu Akdeniz yüzde 22 pazar payı ile ikinci sırada. Akdeniz pazarı içinde Doğu Akdeniz ise az evvel belirttiğim jeopolitik kaynaklı sıkıntılar nedeniyle 2010 yılından bu yana Batı Akdeniz ve Adriyatik pazarlarının gerisinde kaldı. Oysa bölge, Akdeniz Havzası'nın en kıymetli destinasyonlarına ev sahipliği yapıyor. Bu jeopolitik kaynaklı sıkıntılar ortadan kalktıkça

önemli bir parçası olduğumuz Doğu Akdeniz kruvaziyer pazarı dünyanın en çok talep gören pazarlarından biri hâline gelecektir.

Pazar payımızı artırmak için ülke olarak üzerimize düşen önemli görevler var elbette. Doğu Akdeniz'deki en büyük rakibimiz Yunanistan. Kruvaziyer turizmde Yunanistan'ın Türkiye'den daha fazla pay almasının en önemli nedeni sadece bölge pazarında bizden daha fazla sayıda şöhretli destinasyon, yani uğrak limanı sunabiliyor olması değil. Daha da önemlisi; Doğu Akdeniz kruvaziyer seferlerinin çok önemli bir kısmının başlama ve bitiş noktası olması. Pire Limanı bu anlamda bölge pazarının en önemli yolcu aktarma merkezi. Yani turnaround limanı. Kuzey Amerika, İngiltere, Almanya kruvaziyer turizmde dünyadaki en önemli kaynak pazarlar. Amerika tek başına pazarın yüzde 50'sine, Avrupa ülkeleri ise yüzde 25'ine yolcu sağlıyor. Demek ki Doğu Akdeniz'de gemi seferlerine katılmak isteyen yolcular bu kaynak pazar ülkelerinden uçağa binerek Atina'ya uçuyor ve gemilere biniyor. Üstelik çoğu zaman da aktarma yaparak. Oysa Türkiye, THY ile dünyanın en fazla destinasyonuna uçan bir hava ulaşım ağına sahip. Ancak ülkemizde tam anlamıyla yolcu aktarma merkezi olarak faaliyet gösterecek turnaround limanları tesis edemediğimiz için pazarda çok ağırlıklı olarak bir destinasyon ülkesi olarak faaliyet göstermeye devam ediyoruz. Bugün Barcelona Limanı Akdeniz'in en büyük yolcu aktarma merkezi. Yılda 2,7 milyon yolcuya hizmet vermekte. Venedik, Civitavecchia (Roma) limanları bir diğer önemli aktarma merkezleri. Her biri 1,5 milyon üzerinde yolcuya hizmet veriyor. Pire Limanı 1 milyonu geçmiş durumda.

Bu arada bilmeyenler olabilir. Kruvaziyer liman işletmeciliği iki farklı tip liman işletmeciliğinden oluşmaktadır. Birincisi "turnaround" yani yolcu aktarma merkezi olarak faaliyet gösteren işletmecilik modeli, diğeri ise transit yani "uğrak limanı" işletmeciliği. Bunlardan bilhassa turnaround limancılığı büyük önem arz etmektedir. Çünkü gemi ile seyahat edecek olan tüm yolcular, geminin kalkacağı ülkeye ve/veya liman şehrine önceden seyahat etmekte, yolculuk öncesi ve sonrasında otelde konaklamakta, şehri ve civarını gezmekte, alışveriş ve yeme-içme aktivitelerinde bulunmaktadır. Dolayısıyla ekonomiye sağladığı katma değer çok daha yüksektir. Oysa transit yani uğrak limanlardaki gemi kalışları genel olarak yalnızca 8 ila 12 saat arası sürmekte ve sürenin kısıtlı olması itibarıyla yolcuların yarattığı katma değer de sınırlı olmaktadır.

Ancak bir limanın turnaround limanı olabilmesi için önemli bazı unsurların bir arada bulunması gerekir. Gemi yolculuğu ile ziyaret edilmesi hedeflenen cazip destinasyonlara coğrafi olarak yakın bulunmak, kaynak pazar ülkelerine coğrafi olarak yakın olmak ya da coğrafi uzaklık söz konusu ise son derece etkin uluslararası bir hava ulaşım ağına sahip olmak. Yine, aktarma merkezi limanının bulunduğu şehirde 2-3 günlük konaklamalara imkân verebilecek yeterli sayıda ve yüksek nitelikte yatak sayısına sahip olmak, liman tesislerinin havaalanlarına benzer bir nitelikte binlerce yolcunun boarding işlemlerini yapacak, bagajını elleçleyecek ve gemiye yükleyebilecek teknik donanıma sahip olması gerekir. Gemiler açısından da bakıldığında bu liman tesislerinin gemilerin akaryakıt, kumanya, atık alımı, teknik bakım, onarım gibi teknik ve lojistik ihtiyaçlarını etkin bir şekilde karşılayabiliyor olması gerekir. Bu anlamda ülkemize baktığımızda, İstanbul Yeni Kapı'da yakında inşa edilecek olan ve 6 gemiye aynı anda yolcu aktarma hizmeti verebilecek yeni kruvaziyer limanı hepimize büyük umut ve heyecan vermekte. Yine, Antalya gerek etkin hava ulaşım ağı gerekse de yeterli sayıdaki konaklama tesisi ile Doğu Akdeniz kruvaziyer pazarı için çok önemli bir ana liman olabilecek potansiyele sahip. Bu kentimize de en ivedi biçimde havaalanına



yakın bir lokasyonda bir yolcu aktarma merkezi olarak hizmet verebilecek liman tesisi yapılması gerekir.

Amerika'da gemiyle seyahat eden her 6 yolcunun bir kişilik istihdam yarattığı varsayılmakta. Dünya ortalaması ise 17 yolcunun bir kişilik istihdam yarattığı şeklindedir. Yolcuların ortalama 7 gün seyahat ettiğini varsaydığımızda en iyi dönemde ülkemizi ziyaret eden 2,3 milyon yolcunun, çok ampirik bir yaklaşımla, doğrudan ve dolaylı olarak yaklaşık 15 bin ila 20 bin kişilik bir istihdam yarattığını varsayabiliriz. Ülkemizin doğru yatırımlarla bu istihdamı çok kısa zaman içinde ikiye katlaması mümkündür. Kruvaziyer gemi yolcusu, ziyaret ettiği aktarma merkezi yani turnaround liman kentlerinde yaptığı ortalama günlük 380 dolar, uğrak limanı kentlerinde yaptığı ortalama günlük 110 dolar harcama ile dünyada en fazla harcama yapan turist profiline başlarında yer almaktadır. Yolcular, geminin kalkacağı ülkeye ve/veya liman kentine önceden seyahat etmekte, yolculuk öncesi ve sonrasında otelde konaklamakta, şehri ve civarını gezmekte, alışveriş, yeme-içme, eğlence ve dinlenme aktivitelerinde bulunmaktadırlar. İstatistikler gemi seyahati sırasında ziyaret edilen ülkelerin yüzde 40 oranında tatil amaçlı tekrar ziyaret edildiğini ortaya koymakta. Yine, geminin kendisi de bölge için bir önemli ekonomi yaratmaktadır. Gemiye verilen liman hizmetleri, akaryakıt, kumanya, atık alımı, teknik bakım, onarım, gemi personeline verilen sağlık ve lojistik hizmetleri önemli bir ekonomik girdi sağlamaktadır. Bu arada gemi mürettebatının tıpkı yolcular gibi bölgeye önemli bir ekonomik hareketlilik

yarattığını da ayrıca belirtmek isterim. Gemilerde genelde yolcu kapasitesinin yüzde 40 oranında mürettebat istihdam edilmektedir. Bu mürettebatın yarısı uğranılan limanlarda tam zamanlı veya yarı zamanlı izne çıkarılmakta. Örneğin Kuşadası Limanı gibi günde 4-5 gemi ile 15 bin yolcunun ağırlandığı limanlarda 5-6 bin mürettebatın başta alışveriş ve yeme-içme olmak üzere eğlence ve dinlenme aktivitelerinde bulunduğunu unutmamalıyız. Mürettebat küçük esnafımız için her zaman çok önemli bir müşteri olmakta. Mürettebatın da destinasyona göre günde 25 dolar ile 50 dolar arası harcama yaptığı bilinmektedir.

Ülkemize yolcusuz olarak, mürettebat değişimi yapmak için düzenlenen 5-6 teknik seferi saymazsak Mart 2020-Mayıs 2021 arasındaki 14 aylık süreçte sektör tamamen durdu. İyi bir sezonda bu zaman dilimi içinde ülkemize yaklaşık 2 bin gemi seferi düzenlenmesi beklenir. Binlerce gemiden elde edilen gelirler, 2,5 milyon yolcu ve 1 milyon mürettebat üzerinden elde edilen gelirler düşünüldüğünde en az 1 milyar dolarlık bir kayıptan söz edebiliriz.

Türkiye dünyada en fazla turist ağırlayan 6'ncı, Avrupa'da ise 4'üncü ülke. Dinamik özel sektör yatırımları ve işletmeciliği ile yürüyen son derece gelişmiş bir turizm sektörüne sahip. Bu gelişmişliğe rağmen turizmin önemli bir alt segmenti olan kruvaziyer turizmde henüz çok aşına değil. Bazen talihsizce sadece turizmden ziyade bir limancılık aktivitesi olarak da değerlendirilmekte. Oysa en basit tanımıyla yüzen otellerin temel unsurlarını oluşturduğu bir deniz turizmi aktivitesi. Dev-

letimizin de kruvaziyer turizmini doğru konumlandırmakta zorlandığını görmekteyiz. Hâl böyle olunca bu sektörle ilgili tanıtım, pazarlama, yatırım, işletmecilik, rekabet, eğitim ve istihdam gibi konuları içeren kısa, orta ve uzun vadeli bir planlamamızın olmadığını görmekteyiz. Oysa kruvaziyer turizmi, ulusal denizcilik ve turizm politikamızın çok önemli bir unsuru olmak durumunda. Başta, doğru tespit edilmiş kıyı kentlerimizde yolcu aktarma merkezi limanları ve uğrak limanları projeleri geliştirmemiz ve hayata geçirmemiz lâzım. Çanakkale ve Fethiye'de uğrak limanları, Antalya ve İstanbul'da çok sayıda gemiye aynı anda hizmet verecek yolcu aktarma limanları, Karadeniz'de Sinop, Samsun, Trabzon kentlerimizde de yine uğrak limanları yatırımlarına ivedi olarak ihtiyacımız var. Bununla birlikte son 2 yıldır yerli armatörlerimizin ve turizm firmalarımızın gemi satın almak suretiyle kruvaziyer gemi işletmeciliği alanına girdiklerini görmekteyiz. Bu son derece sevindirici ve umut verici bir gelişme. Dünya'da da büyük otel zincirlerinin yüzen otel fikrinden hareketle kruvaziyer gemi işletmeciliği alanına hızla girdiklerini görmekteyiz. Otelcilik konusunda son derece gelişmiş olan ülkemiz için bu alanda büyük fırsatlar söz konusu.

Ege Port Kuşadası Limanı ülkemizin ilk ve en önemli kruvaziyer limanı. Liman 1960'lı yıllardan bu yana kruvaziyer gemilerine hizmet vermekte. Günümüzde de en fazla gemi ve yolcu ağırlayan liman konumunda. Kuşadası Limanı, hinterlandında barındırdığı Efes Antik Kenti, Meryem Ana Evi, St. John Bazilikası, Artemis Tapınağı, Miletus, Didyma gibi turistik değerleri ile kruvaziyer sektörünün en şöhretli ve çok tercih edilen limanları arasında. Kruvaziyer gemi firmalarını uğrak yapacakları limanları seçerken en fazla gelir elde edebilecekleri limanları tercih etmekte. Hinterlandında çok güçlü turistik değerler barındıran limanlar sayesinde gemiler, gemi içinde satılan turistik turlardan büyük gelir edebilmekte. Kuşadası'nı ziyaret eden gemi yolcularının yüzde 70'i gemiden bir tur satın alarak bölgeyi ziyaret etmekte. Bu turlar gemilere çok önemli bir gelir sağlamakta. Birçok liman kentinde tura katılım oranları yüzde 30-40 civarında kalmaktadır. Bu da gemi firmalarının Kuşadası'nı tercih etmesinde önemli rol oynamaktadır.

Emre Sayın / Global Ports Holding CEO'su

'Ülkemizde potansiyeli artırmak için ana limana ihtiyaç var'



Kruvaziyer sektörünün yavaş yavaş önünü görmesiyle birlikte uzun süredir beklemekte olan gemiler seferlere başladılar. Pandemiyle birlikte uzun bir süre kruvaziyer sektörü durmak durumunda kaldı. Bu süreçte kruvaziyer gemileri limanlarda bekledi. Kruvaziyer gemileri seferlerine tekrar başlarken, bizim limanlarımız da

başlayan hareketlilikten payını alıyor. Bugüne geldiğimizde birçok limanımızda haftalık kruvaziyer seferleri başladı.

Çıkan olumlu kararlar ve aşırı oranlarının artması ile 2022'de oldukça olumlu bir ivme bekliyoruz. Kruvaziyer talebi oldukça yüksek. Limanlarımıza 2022 için yapılan rezervasyonlar beklentimizi destekliyor. Dola-

yısıyla liman grubunda 2022 yılı beklentimiz FAVÖK'te 40 katlık bir artış civarı.

Küresel kruvaziyer turizmdeki bu toparlanmadan Türkiye de payını alacaktır. Ertelenmiş talebin de hayata geçmesi ile birlikte gelecek yıl, 2019 rakamlarının üstüne çıkılabilir.

Türkiye coğrafi konumu iti-

barıyla doğu ve batı arasındaki bir geçiş noktası. Bu da turizmde her konuda ülkemize bir avantaj sağlıyor.

Dünya kruvaziyer turizm pastasından Akdeniz Çanağı, Karayipler'den sonra en büyük payı alan bölge konumundadır. Bir Akdeniz ülkesi olarak Türkiye'nin potansiyelinin ne kadar büyük olabileceğini gösteriyor. Ege Port Kuşadası ve Bodrum Kruvaziyer limanları ülkemizin en yoğun trafik alan limanlarından olmanın yanı sıra, taleplerin de arttığı limanlardır.

Ülkemizin kruvaziyer turizmdeki potansiyelini artırmanın en önemli maddesi ana liman kapasitesidir. Kruvaziyer gemilerinin sefere başladıkları ve seferi sonlandırdıkları bir ana limana ihtiyaç duyuluyor. Özellikle İstanbul'da aynı anda 5-6 gemiye hizmet verebilecek bir ana liman inşa edilmesi hâlinde potansiyelimize bir adım daha yaklaşacağımızı öngörüyoruz. Bu yolla hem yolcular daha fazla hava limanlarımızı kullanacak hem de ülkemizde daha fazla zaman geçirecekler.

Kruvaziyer turistleri genel olarak A+ müşteri grubundalar. Dolayısıyla kruvaziyer gemisinin uğradığı bir limanda lüks tüketim malları başta olmak üzere her türlü ürüne talep



gösteriyorlar. Bu da o bölgenin ekonomik olarak gelişmesinde önemli bir itici güç oluyor.

Ayrıca kruvaziyerlerin uğradığı liman bölgeleri diğer turistler için de o bölgenin cazibe merkezi olmasını sağlıyor. Kruvaziyerlerin uğradığı bölgeler ticaretin her boyutuyla canlı ve geliştiği bölgeler olarak öne çıkıyor.

Öte yandan sadece liman bölgesi olarak görmek de yetersiz kalacak. Geminin konaklama süresine göre çevre illere kadar yayılan bir ticaret hacminden bahsetmek daha doğru olacaktır.

Kruvaziyer turizmimizi ülkemize sağladığı istihdam açısından değerlendirirsek istihdam edilen kişiler genel olarak kalifiye elemanlardan oluşuyor. Bu da yetişmiş iş gücümüz için önemli bir iş alanı olarak öne çıkıyor. Ayrıca kruvaziyer turizmi verilen eğitimler ile yetişmiş iş gücü yaratmak noktasında önemli bir alan.

Pandemi şartlarının en ağır yaşandığı Mart 2020-Mayıs 2021 arasındaki dönemde tüm dünyada tüm ekonomik faaliyetler ya durdu ya da çok kısıtlı bir şekilde devam etti. Bütüncül olarak baktığımızda hiç kimsenin beklemediği bir dönem yaşadık. Bu dönemde özellikle kruvaziyer limanlarının bulunduğu bölgeler ve komşu bölgelerin de alışılmadık şekilde sekteye uğradı. Şimdi gemilerin tekrardan seferlerine başlaması ile birlikte ertelenmiş talebin de etkisiyle yaşanan kaybın telafi edileceğini ümit ediyoruz.

Dünyanın en büyük kruvaziyer liman işletmecisi olarak kruvaziyerlere ülkemizde de dünya standartlarında hizmet sağlıyoruz. Türkiye'de sektörün başlıca eksiği ise bir ana liman. Ana limanın inşa edilmesi ve kruvaziyer operatörleri tarafından talep görmesi hâlinde ülkemizdeki kruvaziyer turizmi de çok önemli aşamalar kat etmiş olacak.

gama

gamadeniz.com

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

Marine Gearboxes



Marine Control Systems



Yusuf Öztürk / İMEAK DTO İzmir Şubesi Yönetim Kurulu Başkanı

'Kruvaziyer ile limanlar değil şehirler ve ülkeler kazanır'

Küresel kruvaziyer turizmi, pandemiden önce 386 gemi, 30 milyon yolcu ve yaklaşık 40 milyar dolar büyüklüğe sahip büyük bir endüstriydi. 2018 rakamlarına göre Kuzey Amerika pazarı 14,6 milyon yolcu ve 21,9 milyar dolar gelire, Asya-Pasifik pazarı 4,7 milyon yolcu ve 7 milyar dolar gelire, Avrupa pazarı 7,4 milyon yolcu ve 11,1 milyar dolar gelire sahipti. Ülkemizin de içinde bulunduğu Akdeniz pazarı kruvaziyer endüstrisinden yaklaşık yüzde 16 pay alıyordu. Sektörde irili ufaklı çok sayıda marka olmasına rağmen pazar Carnival Corporation, Royal Caribbean, Norwegian Cruise Line, MSC Cruises, Genting Hong Kong gibi mega kruvaziyer operatörleri sürüklüyordu.

2019 yılına kadar her yıl ortalama yüzde 10 büyüyen pazar, suya indirilen yeni teknolojiye sahip gemiler, sektöre giren yeni oyuncular, derinleşen Uzak Doğu destinasyonu gibi yeni pazarlarla sürekli büyüyordu. Geleceğe dair beklentiler çok olumluydu. Ancak Covid-19 salgını, kruvaziyer turizmi sektöründe küresel çapta bir duruşa yol açtı. Statista verilerine göre 2019 yılında 29,7 milyon yolcu sayısı, pandeminin etkisiyle 2020'de 5,8 milyona geriledi.

Aşılama ve sağlık önlemleri ile pandeminin yönetilebilir hâle gelmesi, 2021 sezonundan itibaren kruvaziyer gemilerinin yeniden sularla bulaşmasını sağladı. Kruvaziyer operatörleri, sağlık pro-

tokolleri doğrultusunda geçtiğimiz sezon az sayıda gemi, sınırlı sayıda uğrak limanı ve yine kısıtlı sayıda yolcu ile test sürüşü niteliğinde seferler yaptı. Yaklaşık tahminlere göre küresel yolcu sayısı geçen yıl 14 milyona yaklaştı. Bu seferlerin verdiği moral ile 2022 sezonundan itibaren daha fazla geminin sefere çıkması beklenmektedir.

Türkiye'nin kruvaziyer turizmiyle tanışması 1950'li yıllara kadar gidiyor. Türk bayraklı yolcu gemilerinin Akdeniz'de limandan limana yolcu taşıdığı 1960'lı ve 1970'li yıllarda Akdeniz, adeta bir Türk gölü oldu. Ancak daha sonra gemilerin satılarak elden çıkarılması ile dünya denizlerinde seyahat eden Türk bayraklı gemi kalmadı. Kruvaziyer turizmine 2003'e kadar sürecek bir ara verildi. 2003'te yeniden başlayan kruvaziyer yolculuğunda Türkiye limanları 2013 yılında 2 milyon 240 bin yolcu ile rekor kırdı. Kruvaziyer operatörlerinin Çin başta olmak üzere Uzak Doğu'ya yönelmesi, Arap Baharı sonrası Akdeniz'de istikrarsızlık, ülkemize yönelik yanlış güvenlik algısı nedeniyle Türkiye kruvaziyer turizmi 2018'de 250 gemi ve 220 bin yolcu ile büyük bir gerileme yaşadı. 2019 yılında 344 gemi ve 300 bin yolcuya ulaşıldıysa da pandeminin etkisiyle ülkemiz limanlarına 2020 yılında sadece 5 gemi ve bin 824 yolcu geldi. Küresel kruvaziyer turizm sektöründe geçtiğimiz yılki iyimserlik

ülkemizin 2021 yılı rakamlarına da yansdı. Limanlarımıza 78 gemi yanaştı, 45 bin civarında yolcu ayakbastı.

Bütün bu zorlukları yaşarken kruvaziyer turizmi alanında çalışmalarını hiç elden bırakmadık. İMEAK Deniz Ticaret Odası İzmir Şubesi olarak, 2014 yılından bu yana ABD'de Miami'de yapılan dünyanın en önemli kruvaziyer turizm platformu olan Seatrade Cruise Global Fuarı'na katılıyoruz. Yine İMEAK Deniz Ticaret Odamızın 2019'da üyesi olduğu, dünyanın en büyük kruvaziyer limanlar örgütü Akdeniz Kruvaziyer Limanlar Birliği (MedCruise) nezdinde ülkemiz limanlarının tanıtımına katkı sağlıyoruz. MedCruise 31 ülkede 140 limanı ve 34 kurumsal üyeyi temsil ediyor. Bu kuruluşun Başkanlığına geçtiğimiz yılın kasım ayında yapılan seçimlerle Galataport İstanbul Genel Müdür Yardımcısı Figen Ayan'ın seçilmesi bize güç verdi.

MedCruise'un çabaları sonucu geçtiğimiz yıl Egeport Kuşadası ve Galataport İstanbul gemi trafiğine açılmıştı. Yunanistan'ın Şubat 2022 tarihinde deniz hudut kapılarını kruvaziyer gemilere ve feribot seferlerine açma kararı da diğer limanlarımızın kruvaziyer turizmine açılmasını sağladı. Bu nedenle 2022 deniz turizmi sezonunda beklentilerimiz oldukça artmış durumdadır. Diğer yandan dünyanın en güzel şehirlerinden biri olan İstanbul'un bir

kruvaziyer limanı olarak devreye girmesi, Türkiye'yi Akdeniz'in çekim merkezi yapacak, daha fazla kruvaziyer operatörünün Türk limanlarını rotalarına dâhil etmesine yol açacaktır. Dünya markası bir şehir olan İstanbul, binlerce gemiye ev sahipliği yapma, üç milyon yolcuyla ağırlama potansiyeline sahiptir. Ülkemizin Birleşik Arap Emirlikleri, İsrail ve diğer bölge ülkeleriyle ilişkileri normalleştirme yönünde çalışmalarını da bölgedeki kruvaziyer turizmine olumlu katkıda bulunacaktır.

Son rakamlara göre yeni sezonda Ege Port Kuşadası'na 650, Galataport İstanbul'a 250, İzmir Alsancak Limanı'na 30 geminin gelmesi bekleniyor. Pandeminin gidişatı doğrultusunda bahar aylarında bu sayının artacağını, limanlarımıza gelen her kruvaziyer operatörünü bir değerinin takip edeceğini düşünüyoruz.

Kruvaziyer turizmi ülke tanıtımı için çok önemli bir endüstridir. Bu turizm biçiminden limanlar değil şehirler ve ülkeler kazanır. Türkiye, sahip olduğu tarihi zenginlik, doğal güzellikleri, İstanbul, İzmir gibi dünyanın en güzel şehirleri ile Doğu Akdeniz'de tercih edilen bir destinasyondur. Hayâlimiz Türk limanlarının çok sayıda geminin yanaştığı uğrak noktası olmasının yanı sıra bazı limanlarımızın homeport limanı hâline gelmesini sağlamak, gemilerin tedariğini ve personelini sağlayabilecek bir ülke hâline gelebilmektedir. Ayrıca



kruvaziyer endüstrisinde yeşil dönüşüm yaşanıyor. 2027'ye kadar 26 LNG ile çalışan gemi, filonun yüzde 81'inin gelişmiş atıksu arıtma sistemleri, kıyı elektriği kullanan 174 gemi öngörülmektedir. Limanlarımızın bu dönüşüme uyum sağlayacak altyapıya kavuşturulması gerekmektedir.

Türkiye'nin doğal güzelliklerini ve tarihi mirasını uluslararası alanda tanıtmaya devam etmemiz gerekmektedir. Ülkemizin 2022'de cari açığı azaltma hedefinde mal ve hizmet ihracatımız ile turizm sektörümüze önemli bir rol biçilmiş durumdadır. Türk turizm sektörünün katma değeri en yüksek dalı ise deniz turizmidir. Pandemiye rağmen canlı kalan yat turizmi ve marinalarımızın yanı sıra daha fazla kruvaziyer geminin limanlarımıza yanaşması, Ege kıyıları ile Yunan Adaları arasında feribot seferlerinin başlaması, dalış, rüzgâr sörfü, kitesurf gibi su sporlarında canlanma ile turizm sektöründe ülke olarak beklenen faydayı sağlayabileceğimize inanıyoruz.

"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

Çanakkale'de Fransız gemilerini batıran Fransız mayınları

Tuğgeneral (E) Dr. Cihangir Dumanlı, 170 yıl önce Çanakkale Savaşları sırasında kendi mayınları sonucu batan ve Boğaz'ı geçemeyen Fransız gemilerinin hikâyesini kaleme aldı

Tarihin en yoğun deniz ve kara muharebelerinin yapıldığı Çanakkale Savaşı dünya harp tarihinde üzerinde en çok kitap, makale, anı yazılan; anekdotlar anlatılan ve türkülere konu olan bir destandır.

Üzerinden 107 yıl geçmesine rağmen hâlâ Çanakkale Savaşı'nın bilinmeyen bazı yönleri açığa çıkmaktadır. Bu yazıda konu edeceğimiz Fransız mayınları da bunlardan birisidir.

Hikâyenin kaynağı Marmaris Ticaret Odası tarafından yayımlanan "Marmaris: Denizde Efelik Olmaz" adlı kitaptır.¹

Olay şöyle:

Yirminci yüzyılın başında Avrupa'da sömürge paylaşımı rekabetine dayalı iki blok oluşmuştur: Bir yanda İngiltere, Fran-

sa ve Rusya'nın oluşturduğu üçlü ittifak; öte yanda Almanya, Avusturya-Macaristan İmparatorluğu ve Osmanlı İmparatorluğu'nun oluşturduğu üçlü ittifak.

Osmanlı İmparatorluğu 2 Ağustos 1914'te Almanya ile bir ittifak anlaşması yaparak savaşta yerini belirlemiştir. Osmanlı İmparatorluğu'nun savaşa fiilen girmesi ise Alman Amiral Souchon komutasındaki Karadeniz Filosu'nun 29 Ekim 1914'te Karadeniz'de Rus gemi ve limanlarını vurması ile olmuştur.

İşte Osmanlı İmparatorluğu Almanya ile anlaşma yaptıktan sonra fakat savaşa henüz fiilen girmeden bir Alman denizaltısı yakıt ikmali yapmak için Marmaris Limanı'na girer. Denizaltıyı Fransız gemileri takip etmektedir. Marmaris Limanı'na giremeyen Fransız gemisi limandaki denizaltının çıkarmaması ve başka Alman gemilerinin girmemesi için limanın ağzını mayınlayarak bölgeyi terk etmiştir.

Marmarisli bir çoban Adağzı'nda keçilerini otlatırken denizde garip cisimler görür ve muhtara bildirir. Muhtar kaymakama, kaymakam yüzbaşına bildirir. Konu İstanbul'a taşınır. İstanbul'dan mayın uzmanı bir bahriye subayı ve üç bahriye eri Marmaris'e gönderilir. Ekip



Dr. Cihangir Dumanlı

mayınların füyüelerini sökerek etkisiz hâle getirir

Osmanlı Donanması'nın 29 Ekim'deki Karadeniz taarruzuna karşılık Rus Kafkas Ordusu 1 Kasım'da Sankamış-Erzurum istikametinde taarruz ederek kara harekâtını başlatır. Arkasından 3 Kasım'da İngiliz ve Fransız gemileri Rusya'ya desteklerini göstermek için Çanakkale Boğazı'nın giriş bataryalarını ateş altına alırlar. İtilaf devletlerinin Çanakkale Boğazı'nı zorlayacakları belli olmuştur. Çanakkale Boğazı olası bir taarruza karşı savunma için hazırlanmakta, bu kapsamda mayınlar dökülmektedir.

Marmarisliler etkisiz hâle getirilen Fransız mayınlarını sandallarla çekerek Taşarkası'nda açtıkları kanallara yerleştirirler,

düşman keşif uçakları görmesin diye kamufle ederler. Daha sonra Muğla, Denizli, Aydın'da her deve katarında bulunan "lök" denilen güçlü develer toplanır. Mayınlar develere yüklenerek Muğla'ya, oradan Aydın'a Aydın'dan demiryolu ile İstanbul'a oradan da Çanakkale'ye getirilir.

3 Kasım bombardımanından sonra Çanakkale Boğazı'na dökülen mayınlardan bir kısmı Marmaris'ten getirilen Fransız mayınlarıdır.

Boğaz'da kıyametin koptuğu gün itilaf donanmasının 16 gemi ile Boğaz'ı geçmeye çalıştığı 18 Mart 1915 günüdür. Sabah 10.30'da başlayan taarruzda birinci hattaki dört İngiliz zırhlısı Boğaz'a girmeye çalışmış, plân gereği saat 12.00'da ikinci hattaki dört Fransız zırhlısı (Gaulois, Charlmange, Soufren, Bouvet) öne geçmiştir. İngiliz gemileri gibi Fransız gemileri de kıyı topçumuzun etkili ateşleri ve deniz mayınlarından nasibini almıştır. Bu kapsamda Soufren, Gaulois ve Charlmange topçularımız tarafından vurularak ağır yara almışlardır. Bouvet'i ise kahraman Seyit Onbaşı tek başına kaldırdığı 275 kg'lık mermi ile vurmuştur. Bouvet geri dönerken mayına çarparak batmıştır.

Akşama kadar yapılan yoğun çatışmalarda düşmanın 16 gemisinden dördü batmış, beşi ağır yaralı olarak saf dışı edilmiştir. Gücünün yansıması (9/16) kaybeden Amiral De Robeck saat 17.00'da yenilgiyi kabul ederek çekilmeye karar vermiştir.

18 Mart çatışmasında hangi geminin hangi mayına çarparak battığı kesin olarak saptanamamakla birlikte Fransız gemilerinin Marmaris'ten getirilen Fransız mayınlarına çarparak batmaları büyük bir olasılıktır.

Sonuç olarak dünyanın o zamana kadar toplanmış en büyük ve en modern donanması kahraman topçularımız ve Marmaris'ten getirilenler de dâhil deniz mayınları karşısında çok emin oldukları Boğaz'dan geçmeyi başaramamışlar, bu sayede İmparatorluğun başkenti İstanbul ileriden savunulmuştur.

Boğaz'ı denizden geçemeyen itilaf devletleri Gelibolu Yarımadası'nı işgal ederek geçmeye çalışacaklar, dokuz ay süren ve iki tarftan toplam yarım milyon zayıya neden olan kara muharebelerinde karşılarında Mustafa Kemal'i bulacaklar ve burada da yenileceklerdir.

¹Fatma Güneş Çimen, Marmaris Ticaret Odası, 2007

Mekanize çıkarma gemileri suya indirildi

Anadolu Tersanesi (ADİK) Katar için üretilen dünyanın en büyük ve en hızlı mekanize çıkarma gemilerini denize indirdi.

Dünyanın en büyük ve en hızlı mekanize çıkarma gemileri QL41 SHAT ve QL40 BROOG Tuzla'da gerçekleştirilen törenle

suya indirildi. Gemilerin Ağustos ayında Katar donanmasına teslim edilmesi ve eylül ayında Katar'da olması planlanıyor.

İleri teknolojiye sahip bu çıkarma gemileri, yerli ve özgün tasarım ile tamamen deniz tipi alüminyum kullanılarak inşa

ediliyor. Türk Loydu Askeri Gemi Kuralları'na uygun olarak Türk Loydu denetiminde inşa edilmekte olan gemilerin uzunluğu 40 metre, genişliği 9 metre ve deplasmanı yaklaşık 300 ton. Amfibi harekâtının yanı sıra plajlar, askeri üsler,

limanlar ve petrol platformları arasında da kullanılacak gemiler, yüklüken 20 knot hıza ulaşabilecek.

Özel dizaynı sayesinde sığ sularda başan ile amfibi ve insani yardım operasyonları yapabilecek olan gemiler; toplam 130 ton yük, 2 adet ana muharebe tankı veya tam teçhizatlı 120 deniz piyadesi taşıyabilecek ve

7 personel ile görev yapabilecek. Ayrıca özel olarak geliştirilen makine ve jet sistemleri ile oldukça yüksek hızlarda seyir yapabilecek gemilerin manevra kabiliyeti de benzer gemilere göre çok üstün olacak. Gemiler 400 deniz mili menzile sahip olacak ve çıkarma görevleri dışında lojistik destek görevleri de üstlenecek.

RINA

Transforming our hydrogen expertise into your net-zero solutions.

Make it sure, make it simple.

rina.org



Kara bulutlar dolaşıyor denizlerde



Devasa boyutta plastik zehirlenmesine maruz kalan denizlerin geleceği için bir karar vermek zorundayız: Ya tek kullanımlık plastiklerden vazgeçeceğiz ya denizlerdeki hayattan

Yüce Yöney | "Bir araba bulsam, yola koyulsam / Doğru güneye gitsem, iyi kötü bir oda bulsam / Güzel bir uyku çeksem, kendime gelsem / Gecenin kollarında kendimi mutlu etsem" diye başladığı Hadi Güneye şarkısının nakaratında ısrarla "Hadi güneye, hadi denize" diyordu ya Nazan Öncel. Geçen ay kamuoyuna duyurulan raporu görse deniz konusunda hâlâ bu kadar istahlı olur muydu acaba?

Doğal Hayatı Koruma Vakfı (WWF) için Alfred Wegener Kutup ve Deniz Araştırmaları Enstitüsü'nün hazırladığı rapor, aslında bildiğimiz ama belki biraz öğrenilmiş çaresizlikten, biraz da vurdumduymazlıktan unutmayı tercih ettiğimiz denizlerdeki plastik sorununu gözler önüne seriyordu, bir kez daha.

Raporun adı hayli uzun; Türkçe çevirisi 11 kelimedenden oluşuyor: Denizlerdeki Plastik Kirliliğinin Denizel Türler, Biyolojik Çeşitlilik ve Ekosistemler Üzerindeki Etkileri. Öte yandan

kelimelere sığmayacak kadar büyük bir soruna işaret eden çok önemli bilgiler, uyarılar içeriyor.

Rapor, her yıl 19 ila 23 milyon ton arasında plastik atığın denizlere karıştığı tahminine yer veriyor. Ve böyle devam ettiği takdirde denizlerdeki plastik kirliliğinin 2050'ye kadar dört katına çıkacağı öngörüsünde bulunuyor. Rapora bakılırsa, mikropplastiklerde de 2100 yılına kadar 50 kat artış görülebilir.

Raporu okuyan herhangi birinin, hükümetleri bu büyük meselenin önüne geçmek için plastik kirliliğine karşı küresel bir sözleşme kabul etmeye çağırın WWF'nin kaygılarını paylaşmaması mümkün değil. Birer cümleyle alt alta sıralanabilen şu bilgilerin altını çizmek bile neden bu denli kaygılanmak ve hemen harekete geçmek gerektiğini açıklıyor.

Bugüne kadar 2 bin 144 türün doğal ortamlarında plastik kirliliğine maruz kaldığı saptandı.

Besin zincirinin en tepesindeki yırtıcılardan başlayarak planktonlara kadar her türlü deniz canlısı plastik yutuyor.

İncelenen 297 türün yüzde 88'inin olumsuz etkilendiği görüldü.

Deniz kuşlarının yüzde 90'ının ve deniz kaplumbağalarının yüzde 52'sinin plastik yuttukları tahmin ediliyor.

Denizde yaşam bitiyor

En basit ifadeyle söyler-

sek: Plastik kirliliğinin ölçüğü ve sonuçları kabul edilemez boyutlarda. Dünyanın kendi doğal mekanizmalarıyla bu kadar plastikte başa çıkması imkânsız.

Plastikler canlılara dolaşarak hareketlerini kısıtlayarak, yutulmuş canlıların yaşam alanlarını örtüp solunumlarını engelleyerek ve üzerlerindeki kimyasalların çözünüp denizlere karışması yoluyla biyolojik yaşama zarar veriyor. Ayrıca plastik çöpler deniz hayvanlarında içsel ve dışsal yaralanmalara ve hatta ölüme yol açabiliyor. Benzer biçimde denizlerde, canlıların hareket kabiliyetini ve büyümelerini kısıtlayabiliyor. Ayrıca organizmaların besin almalarını güçleştiriyor, bağışıklık sistemlerini ve üreme kabiliyetlerini azaltabiliyor.

Plastik kirliliğinin bir başka tahrip edici yanı da iklim değişikliği nedeniyle zaten tehdit altında olan mercanlar için ilave bir tehlike oluşturması. Plastik atıklar denizel biyolojik çeşitlilik için eşsiz değere sahip olduğu belirlenmiş resiflere takılı kalarak, mercanların boğulmasına, kırılmasına ve aşınmasına, hatta bazen tüm resif sisteminin ölümüne neden oluyor. Mercanlar mikropplastik taneciklerini sindirdiklerinde ortak yaşam sürdükleri algler de olumsuz biçimde etkileniyor.

Akdeniz'de kirlilik

Rapor Akdeniz, Doğu Çin

Denizi ve San Deniz'in de aralarında olduğu kritik önemdeki birçok denizde, plastik kirliliğinin canlı yaşamı için tehlikeli olabilecek eşik değerleri aştığına da dikkat çekiyor.

Özellikle Akdeniz dünyada en fazla kirletilen denizler arasında sayılıyor. Akdeniz'de yaşayan tehlike altındaki türlerden Akdeniz foku, orkinos, kılıçbalığı, ispermeçet balinası ve pamuk balıklarının plastik yuttukları araştırmalarla belirlenmiş durumda.

Deniz canlıları tarafından yutulan plastik parçaların orada kalmadığını hatırlamakta yarar var. Bu plastikler besin zincirinin üst basamaklarına doğru hareket ediyor ve sonunda insanların yediği yiyeceklere karışıyor.

Türkiye'de Plastik Atık Sorunu ve Politika Önerileri başlıklı raporda da Türkiye'den Akdeniz'e karışan yıllık plastik sızıntısının kişi başına yaklaşık 1 kg seviyesinde olduğu açıklanmıştı. IUCN (Dünya Doğayı Koruma Birliği)'nin bir raporuna göre, Türkiye toplam atık miktarıyla Mısır ve İtalya'nın ardından Akdeniz'i en çok kirleten üçüncü ülke.

Tek kullanımlık plastikler

Deniz ve okyanusların bu kadar plastikle dolmasının temel nedenlerinden biri tek kullanımlık ürünlerin yaygınlaşması. Eldeki bilgilere göre, 2015 yılında, tüm plastik atıkların yarısını ambalaj atıkla-

nı oluşturuyordu. 2018 yılının tahminlerine göre, dünya genelinde denizlerdeki plastik kirliliğinin yüzde 60 ila yüzde 95'i tek kullanımlık plastiklerden idi.

Yakın dönem verileri, yüzde 82'si plastik olan yılda 307 ila 925 milyon adet atığın Avrupa'dan denizlere karıştığını gösteriyor. Tabii karasal kaynakların dışında denizel atık kaynakları da var ne yazık ki: Deniz çöplerinin yüzde 22'sininin balıkçılık faaliyetlerinden kaynaklandığı tahmin ediliyor. Keza, yapılan çalışmalar aşınan araç lastikleri ve frenlerden ya da plastik kaplı yüzeylerden rüzgârla kopan parçaları hesaba katarak havanın da plastik kirliliğine dair bir faktör olduğunu ortaya koyuyor.

Tam da bu nedenlerle, soruna dünya ölçeğinde önerilen çözümlerin başında acilen tek kullanımlık plastiklerin azaltılması ve bir kısmının tamamen yasaklanması yer alıyor.

İşin doğrusu, insan bu konuları düşünürken plastik kaplı, gerçeküstü bir dünyanın bahsi geçiyor hissine kapılıyor ve bu yanı sıra kurmaca, uzak bir gelecekte söz ediliyor gibi geliyor. Ancak öyle değil; gerçekten bir dönüm noktasındayız. Yapacaklarımızla ya yaşamın kaynağı olarak söz etmeye devam edeceğiz denizlerden ya da yok oluşun başlangıcı olarak; ya bereketle birlikte anacağız ya kılığın simgesi olarak.



Pandemi JIT felsefesini yaraladı mı?

A. Gökhan Esin

gesin@arpas-pilotaj.com.tr

Pandemi sürecinde görüyoruz ki ekonomiler tahmin ettiğimiz kadar elastik değilmiş. "Just-in-time inventory system" yani malzemenin tam zamanında teminine dayalı stok felsefesi sistematik problem olmadığı sürece iyi işliyormuş. Hatırlarsak, bu felsefeye göre bir üründe yaşanan sorunun, herhangi bir ekonomi için küçük bir problem olduğu düşünülüyordu ama öyle olmadı!

Carter döneminde, ABD'de enflasyonla mücadele için başlatılan kredi kontrolleri ekonomiyi durgunlaştırmış ve Carter'ın seçimi kaybetmesine sebep olmuştu. Ardından iktidar olan Reagan döneminin FED Başkanı Volcker ile işsizliğin artması pahasına da olsa faizleri artırarak, enflasyonu kontrol altına aldı. Yüzde 20'ye dayanan FED faizi, 1980'lerin başından itibaren enflasyon oranını kademeli olarak düşürdü.

Faiz oranı yükselen dolar, diğer para birimlerine karşı değerlendikçe, fiyat kontrolü ve

değersiz kur uygulamaları sayesinde ucuza üretim yapan Çin'den ithalat tercih edilmeye başlandı. Hâliyle, ABD'nin sanayi gücü azalırken, Çin sanayisi olgunlaşmaya, tecrübelenmeye başladı. Aslına bakarsak günümüzdeki ticaret akışının tetikçisi Reagan dönemidir.

Reagan dönemindeki faiz artışından beri ABD enflasyon oranı nadiren yüzde 5'in üzerine çıktı. Hatta uzun yıllardır enflasyon düşük olduğundan, FED'in faiz kararı küreselde herkesin takip ettiği hayati bir mevzu hâline

geldi diyebiliriz. Yeri gelmişken belirtelim; Reagan döneminden beri faizler iki defa (2008 ve 2020 yılları) yüzde 0 - 0,25 seviyesine indirildi.

Uzun süredir, ABD enflasyonu düşük kaldı çünkü ürünler Çin'den ucuza ithal ediliyordu. Elbette, göreceli olarak -kaya gazının da etkisiyle- düşük enerji fiyatı da Çin'in maliyetlerini aşağıda tuttu. ABD'de enflasyon düşük seyredince maaşlara da çok zam yapılmadı, artmayan maaş seviyesi de enflasyonun dipte sürünmesine katkı sağladı. Kısacası, pandemiye kadar Reagan'ın çizmiş olduğu ekonomik model devam etti.

Neden pandemi ekonomik modeli bozdu?

Pandemi sonrasında bu modelin temeli sarsıldı. Petrol fiyatı 2021 yılının başından beri yukarı tırmanıyor, bir de üzerine otomobil ve diğer mühim ürünlerdeki kıtlığı koyduğumuzda ABD'nin yıllardır düşük gitmesinden şikâyet ettiği enflasyon oranı bir anda artmaya başladı. Hatırlarsanız yakın dönemde ABD stratejik petrol rezervlerini satarak petrol fiyatını gevşetmek istedi ama sınırlı bir fayda sağladı. Geçici bir müdahaleden öteye gidemedi.

Ekonomik modelin temelinde dinamit koyan ana mesele tedarik zincirindeki tıkanıklık. Kimse tedarik zincirindeki bu tıkanıklığa hazır değildi. Örneğin, merkez bankaları kredi patlaması, enflasyon tırmanışı, savaş vb. sorunlar tecrübe etmişti ama tedarik zincirindeki tıkanıklıkla ilk defa karşılaşıyorlar. Kapanmalar sonrasında tedarikte sıkışıklığın olacağını tahmin etmişlerdi fakat sıkışıklık tahminlerinden çok daha uzun sürüyor.

Reel sektörün tepkisi nasıl oldu?

Merkez bankalarının tanımadığı bir alan, tedarik zincirindeki tıkanıklığın başlarında üreticiler, yani kapanma dönemi sonlanırken stoklarını tüketmeye başladı. Tıkanıklık azalmak yerine artmaya başladığında telaş da artmaya başladı ve fiyatlar bir anda, sert şekilde tepki verdi. Çünkü stok bitiyordu. Aralık 2021'de ABD'deki stok/satış rasyosu Nisan 2020 ayına kıyasla yüzde 60 azaldı. Yani stoklar inanılmaz süratli bir şekilde eridi. Elbette üretici, hem satış yapmak hem de stok seviyesini eski hacmine çıkarmak istiyor. Bu

istek bir süre daha taşımacılığa yoğunluğun devam edeceği anlamına gelir. Yoğunluğun devam ettiği dönemde navlunlarda kalıcı düşüş beklememek lâzım.

Aslına bakarsak, pandeminin öğretilerinden birisi de ekonomilerde elastikiyet eksikliği olduğudur. Gördük ki "Just-in-time inventory system" yani malzemenin tam zamanında teminine dayalı stok felsefesi sistematik problem olmadığı sürece iyi işliyormuş. Kısa bir hatırlatma yapalım; bu felsefe, malzemelerin taşıma mesafelerini azaltarak stok oluşmasını önlemeyi hedeflemektedir. Yani A ürününü üretmek için B ürününe, bunu da üretmek için C ürününe ihtiyaç var ise küçük bir tedarik sıkışıklığının büyük sonuçları olabiliyor. Bir üründe yaşanan büyük bir sorun, herhangi bir ekonomi için küçük bir problem olmalıdır. Ama öyle değilmiş! Pandemi JIT felsefesini derinden yaraladı.

Yukarıda ifade ettiğimiz gibi kapanmalar sonrasında tedarikte sıkışıklığın olacağı tahmin edilmişti, fakat tahminlerden çok daha uzun sürüyor. Piyasa ekonomisinde bunu arz-talep kuralı ile açıklayabiliriz, elbette ki kıtlık fiyatları etkiler. Ürünlerin fiyatları toplu şekilde yükselmeye başlayınca da enflasyon artar. Piyasanın en büyük korkusu ise Reagan dönemindeki gibi faizlerin ani şekilde yükseltilerek, toparlanmaya köstek olmasıdır.

Başka bir açıdan bakacak olursak; manşet enflasyon alıcının ödediği fiyatlar düzeyindeki artış gösterir. Üretici enflasyonuna yani üretilen ürünlerin maliyetindeki artışa baktığımızda itici gücün çip, gaz, petrol vb. ürünlerden ya da enerji fiyatlarından kaynaklandığı görülüyor.

Analistler, FED faiz artışının bu ürünlerin fiyatını etkilemeyeceğini düşünüyor. Bu hata olabilir -çünkü vadeli fiyatlar faiz oranına karşı hassastır- ama üretim süratini etkilemez. Hâliyle, faiz artışı, talebi düşürürken, işsizliği artırabilir.

Toparlamak gerekirse tedarik zinciri problemleri çözümlerse, enflasyon telaşı geçmeye başlayacaktır. Faiz artışı öncesinde tedarikteki şişe ağzı problemi çözülmeye gayret edilse, faiz artışının olumsuz etkileri de minimize edilebilir.

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

Kanıtlanmış Mükemmellik...



Alüminyum Mobilyanın **Hafif, Sağlam ve Ergonomik** yönüyle tanışın.

www.alfadecor.com

A | L
F | A
M İ M A R L I K

MarineDeal

March 2022 Issue: 171

Turkish Shipping & Economy Newspaper



Turkish economy: Quo vadis?

Prior to 1980, households held on to gold mostly as an investment instrument. One important factor boosting demand for gold as a safe haven was the lack of alternative financial tools and the absence of a securities market. Over many years, gold-hidden-under-mattresses in the country has turned into a resource that needs to be put to work. Following the depreciation of the lira, state authorities announced a package to support the lira and included gold in the FX-protected Turkish lira deposit scheme and announced an FX-protected gold account programme.

'5,000 tons of gold into the system'

Treasury and Finance Minister Nureddin Nebati in February announced the new support package, where attracting under-the-mattress gold into the financial system is the main purpose. Nebati said with this package, about 5,000 tons of under-the-mattress gold can be attracted into the economy. According to the new scheme, gold holders will be able to easily and securely transfer their gold savings to the banking system through jewelers or banks. He also said 1500 gold shops-located across each of Turkey's 81 provinces -were included in the system to facilitate transition to the FX-protected gold account scheme starting 1 March. Holders with gold savings in the form of jewelry will be able to turn in their gold and acquire a proof of ownership.

'Cheap credits at 10 year terms'

In another effort to revive the economy and give businesses some breathing room President Recep Tayyip Erdoğan in February

Turkish economic history is full of reforms adopted by different governments to attract under-the-mattress gold into the main finance system.

announced a new credit guarantee fund package worth 60 billion lira (\$4,44 billion) which will include both public and private ebanks.

Debate on interest rate still on agenda

President Erdoğan continued to defend his earlier remarks regarding the relationship between interest rates and the inflation rate. Although he recently said discussion about the interest rate had subsided, experts note that without increasing the policy interest rate, the rate policy was effectively left out of the picture. Commentators also note that markets are factoring in the possible more hawkish moves expected from the US Federal Reserve (FED) in March, which will most certainly consider the most recent US inflation data. Many expect at least a 50 base points worth of rate increase from the FED's March meeting. If the Turkish Central Bank further decreases the rate in March and April, the result will definitely not be positive for the markets, commentators note. The European Central Bank (ECB) has also signaled that it will go for a rate hike in the final quarter,

which makes the steps the Turkish Central Bank will take all the more important. Economists say that in 2022, when the world's central banks will most certainly increase their policy rates, the Central Bank's insistence on rate cuts is an extremely negative approach in terms of the risks it creates, according to economists.

Impact of war Russia Ukraine war on tourism

Russian forces on 24 February launched a military assault on neighbouring Ukraine, crossing its borders and bombing military targets near big cities. Russia's incursion marks the start of a volatile process for the markets. One of the most encouraging factors for the economy of Turkey was the expected tourism income from visiting Russian and Ukrainian tourists in the summer. Turkey is among the countries that will be hit worst by the military conflict between Russia and Ukraine, both politically and economically. Both the US and the EU have threatened strict economic and financial sanctions after Russia's assault. Such a possibility also will undoubtedly affect the tourism income Turkey expects to earn from Russian and Ukrainian tourists. Another dark possibility is that the sanctions could include energy products. Europe imports about 40 percent of its natural gas -about 175 billion cubic meters- from Russia. Any sanctions targeting Russian gas from Europe adds to concerns that the current energy crisis will remain in place in the region. In the most recent development, German Chancellor Olaf Sholz halted the Nord Stream 2 natural gas pipeline.

EN İYİ VERİMLİLİK İÇİN, EN İYİ MODÜLER
KUMLAMA VE BOYAMA ÇÖZÜMLERİ
ALFATECHNIC



Meeting Point of All Routes



Safety & Fire & Bridge

Your Safety Partner in TURKEY

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

TUNA GEMİ İKMAL SAN. TİC. LTD. ŞTİ.

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

Tuzla, 34944 İstanbul / TURKEY

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

supply@tunashipping.com / www.tunashipping.com

Strategic Marine completes acquisition of new shipyard in Singapore

Strategic Marine Pte. Ltd. has completed the acquisition of a significantly larger shipbuilding facility in Singapore in a move that will significantly boost its shipbuilding capacity and product range.

Strategic Marine has acquired the fixed infrastructure as well as the lease of the shipyard at 5

Benoi Road and has completed the lease transfer from JTC Corporation, the lessor of the shipyard.

This facility will represent a significant upgrade in Strategic Marine's offering to its clients and some notable features include a 5,000 DWT Dry Dock (L: 105M x W: 18,5m x D: 8m) and a 6,000 DWT slipway.

The larger facility will allow Strategic Marine to scale up shipbuilding capabilities and expand its product offering to deliver larger vessels and execute vessel repair/maintenance services. Its ship building, repair and maintenance capacity will also be greatly increased with a 105m long dry dock facility and a slipway.

"We are delighted with this new development as it immediately increases our operational footprint. We are already in discussions with existing and new clients on several projects and we are hopeful these discussions will culminate in contracts in the next few months," Chan Eng Yew, CEO of Strategic Marine said.

"We have a team working on product development and we hope to be introducing new designs and new products within the next few months. At the same time, we are actively exploring additional yard capacity in this region as well in order to bolster the capabilities of our newly acquired facility."

Since 1930 full speed ahead!

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

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



İNCE DENİZCİLİK VE TİCARET A.Ş.

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

MSC, Maersk end cooperation with SM Line

The 2M Alliance partners, Danish Maersk and Swiss Mediterranean Shipping Company (MSC), have ended their strategic cooperation with South Korean shipping company SM Line on the transpacific route.

"The slot swapping agreement between SM LINE and the 2M alliance partners on Asia to USA West Coast services will end with effect from 8 May 2022," the Swiss partner in the alliance informed.

"Consequently, MSC will cease the slot agreement with SM Line commercialized by MSC as the Rose service."

The company added that current services covered by MSC, and those of the 2M network, will offer alternative coverage.

Mediterranean Shipping Company will continue to offer Vancouver through the Eagle, Maple and Chinook services, and Seattle through our Chinook service. MSC's exclusive Portland call will be offered on the company's Mustang standalone service.

Back in 2020, the 2M shipping giants partnered with SM Line as their previous cooperation with HMM expired.

In January, the 2M Alliance members also terminated their cooperation with Israeli shipping company ZIM on key transpacific trades.

Özata Shipyard launches 'Julie Pauline'

The fishing vessel "Julie Pauline," built by Özata Shipyard for the Norwegian fishing company VIDJENES AS, has been launched.

The design of the fishing vessel, 44 meters long and 9,5 meters wide, belongs to SEACON AS. With a depth of 4,3 meters to the main deck, the ship named will be Norwegian flagged and will be used for deep sea fishing.

The work of "Julie Pauline," which is tied to the Özata Shipyard docks after it is launched, will continue.

Bilgin Yachts sells its new superyacht 'Project Silence'

The İstanbul-based Bilgin Yachts crowned the success of 263 series with the sale of the third unit in collaboration with Bluewater Yachting. The 80-meter "Project Silence" will offer 20 percent larger volume as well as various technical improvements, additional features for greater comfort and autonomy at sea.

Built at Bilgin Yachts main facilities in İstanbul, the "Project Silence" (NB78) following "Tatiana" (NB75) will be in the water in 2023. The shipyard partners with Antalya based Unique Yacht Design for naval architecture and exterior design, and H2 Yacht Design for the interior design and living areas.

The prominent feature of 263 series is their being eco-friendly with SCR systems connected to the main engines and generators onboard as well as the IMO TIER III compliance.

"With the design and comfort elements, the Bilgin 263 is truly



one of a kind," said Emrecaan Özgün, CEO and the founder of Unique Yacht Design.

"We created a very attractive yacht with a sleek and sexy profile while avoiding a high dosage of design clichés," he added. "The increase in living areas normally results in bulky designs. This will clearly make her a trend-

setter among steel aluminum superyachts of today."

"Project Silence" will be able to speed up to 19 knots with two 2,560 kW engines, while the cruising at 12 knots keeps her fuel consumption at 280 l/h as her sistership, "Tatiana."

Sencer Güner, the operations director of Bilgin Yachts, said that

the "Project Silence" has a longer upper deck offering an extra covered area at the stern of the main deck.

The superyacht has well planned accommodation for the guests with two VIP cabins on the main deck and three guest cabins on the lower deck.

"We are really pleased to be re-

engaging with the craftsmen at Bilgin Yachts to design a beautiful new interior for the 'Project Silence,' said Jonny Horsfield of H2 Yacht Design.

"Building on our experience on our successfully launched 'Tatiana,' we are developing a refreshed interior look and feel as well as uniquely redesigned layout. The interior will be light and modern, whilst remaining both luxurious and plush."

The superyacht will have a large beach club which is also a trademark of "Tatiana," which made its debut at the MYS 2021.

"Interest on larger yachts above 70 meters has extremely increased after Bilgin Yachts' success during this event," said Berkay Yılmaz, the commercial director of the shipyard.

"We want to focus more on the 70 to 100-meter range in the future but still want to stay connected with 50-55 meter yachts' clients."



Disney Cruise Line's 1st LNG-fueled ship launched

German cruise shipbuilding group Meyer Werft has launched Disney Wish, the first LNG-fueled vessel for U.S.-based Disney Cruise Line.

The Disney Wish is the fifth ship in the Disney Cruise Line fleet and the first to run on LNG as fuel. It is also the third one Meyer Werft built for the world's largest entertainment company.

Moreover, the Disney Wish is

the first of three Disney ships to feature a low-emission LNG propulsion.

The German shipyard will build the remaining two throughout 2025. All three ships will be at approximately 144,000 gross tons, slightly larger than the previous cruise ships of the company.

The cruise ship will sail its maiden voyage on July 14, followed by an inaugural season.

Tersan sends year's first delivery to Spain

Tersan Shipyard has made the first delivery of 2022 to the Spanish company Stromness Bay Limited. The first delivery of the year, the rod-type factory fishing vessel "Polar Bay," has a total length of 60,5 meters and a width of 13,0 meters, and it is equipped with a 1,920 kW Yanmar main engine.


The ship, designed by Marinteknikk, will be operated

under the St. Helena flag. The "Polar Bay," in addition to the capability of line fishing, has been designed to allow fishing from a "moonpoll" during adverse weather conditions.

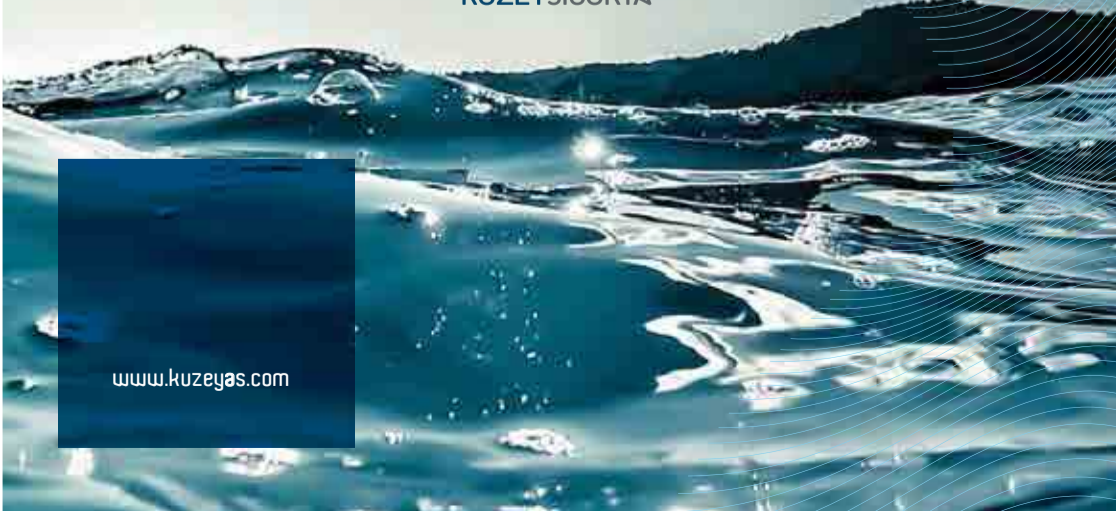
Offering ample accommodation for up to 30 people, the ship also houses an advanced fish processing facility. Following a successful delivery process, the ship left Tersan Shipyard on Feb. 9.

KNOWLEDGE
PROTECTS,
EXPERIENCE
SAVES,
TEAMWORK
DELIVERS

ALWAYS



KUZEYSIGORTA



www.kuzeyas.com

Propeller shaft oil leakage 'should be reduced'

Ship owners, operators and managers responding to an environmental survey carried out by Canadian based McMaster University's DeGroot School of Business have acknowledged the need to reduce operational oil leakage from propeller shafts. But a lack of understanding about cleaner alternatives is preventing any meaningful technological change.

Researchers questioned more than 1,000 marine industry professionals last year to better understand why the majority of newbuild ships continue to be fitted with outdated oil lubricated propeller shafts when proven, cleaner technology is widely available.

Dr. Ken Deal, professor of marketing at the DeGroot School of Business of the McMaster University, said: "The DeGroot School of Business works closely with organizations to provide practical experiential learning for students. The survey, designed to better educate the shipping industry's decision makers, provides a good example of how academia and business



can work together to help different industries achieve their environmental goals."

McMaster University, part of the U15 Group of Canadian Research Universities, identified a large gap in knowledge about seawater lubricated systems.

According to the findings, while 74 percent of the respondents believed "oil leaking from the stern

tube negatively affects the environment," responses indicated a lack of knowledge about the costs, benefits, reliability, technical equivalence, and performance realities of an open seawater lubricated propeller shaft bearing system.

Of all the 25 questions posed, the most telling indication as to why shipowners continue to specify oil-lubricated systems was

gleaned from question six: "How important are the following factors when choosing an oil lubricated system over a seawater lubricated system for your fleet?"

Variations of "it works, so why change it," made up the majority of answers.

"Many of the respondents were not fully aware of the problem," said Jeff Tennebaum, marketing manager of Thordon Bearings, who instigated the study.

"They obviously care about the environment, but the results suggest they may not consider a stern tube oil leak to be a significant source of pollution."

When participants were asked how much they agreed or disagreed with a series of statements relating to performance, there appeared to be a misconception that seawater lubricated propeller shafts were not as proven as oil lubricated systems. Respondents were unaware of the technical advancements seawater lubricated propeller shaft bearing systems have made over the years.

"The problem with seawater lubricated shafts is that we have to withdraw them every 5 to 6 years. If that is solved, then I would prefer them over the oil lubricated shaft," said another respondent.

"This [oil lubrication] is the industry standard," "mostly due to what's offered by the yard," "it was never proposed by any newbuilding shipyard" and "shipyards are reluctant to change to a water lubricated arrangement" were just some of the survey responses.

Craig Carter, VP business development of Thordon Bearings, said: "An immediate increase in ship owners demanding water lubricated systems would slowly pivot the direction of the global shipping industry towards a much more environmentally sustainable, zero pollution future.

"We are disappointed, of course, that the 'if it works, why change it' mentality persists but we will address these issues through a series of educational videos, seminars and workshops."

Grain de Sail orders its next wind-powered freighter

French company Grain de Sail has ordered its future cargo sailboat from compatriot shipbuilder Piriou, expanding its carbon-free maritime fleet.

The shipbuilding contract was signed during the One Ocean Summit week in Brest aboard Grain de Sail 1 the company's first sailboat on Feb. 11. The Grain de Sail 2, a pure

sailing freight vessel with over 350 tons of payload capacity, is expected to be delivered in late 2023.

By ordering its second sailboat, the company from Morlaix, Brittany, wants to expand its transportation capabilities and meet the increasing demand for its coffees and chocolates. Since November 2020, Grain de Sail

has been operating the world's first cargo sailboat to meet international maritime regulations an eponymous schooner-type vessel of 24 meters and 50 tons of payload capacity.

The company has this time designed a ship twice as long in collaboration with the naval architecture firm L2Onaval. The newbuild

will feature a length of 52 meters and a beam of 10,7 meters.

The overall budget for the build is kept confidential but will remain below the 10 million mark, according to Grain de Sail.

Grain de Sail has selected two firms to build its next wind-propelled freighter: Piriou will manufacture the

hull at its shipyard in Ho Chi Minh City, Vietnam, while Lirioma will provide the rigging and install it in Lorient, France.

Grain de Sail transported by sail around 55 percent of the cacao mass used in its chocolate factory during 2021 thanks to its first cargo sailboat. The first unit will be repurposed for coastal shipment within Europe once the new vessel is in operation.

The next ship will enable 100 percent of its raw ingredients to cross the Atlantic carbon-free for use in the chocolate factory and coffee roasting facility located in Morlaix, France.

Grain de Sail 2, to be registered under the French flag, will make transatlantic routes from St Malo, its homeport, exporting wines and other fine products from France and Europe to the United States and bring back raw ingredients from Latin America to France. It will be built in aluminum and have a payload capacity of 350 tons, up to 238 pallets loaded on two levels in two separate holds.

In addition, a separate tank will be able to receive up to 18 cbm of bulk liquid while on deck there will be another 5 cbm for liquids in barrels. With 1170 square meters of sails, Grain de Sail 2 will be efficient even in light wind conditions and is designed to be maneuvered by two experienced sailors, according to the company.

Onboard, cabins will accommodate the nine crew members.



Navigation and Communication Systems provider to all range of commercial and defense platforms.

Our customers are Shipping companies, Navies all over the world. We have the systems and spares in stock for same day shipping and we answer 7 days a week. We have Shore-Based Maintenance Agreement, survey and arrange services & installations in all ports worldwide. All our technicians are trained, fully certified and with many years' experience. Constantly they are being updated with the latest knowledge. We are ready to serve you with our expert knowledge and the most solid products, whenever you need us, every day of the week and all 24 hours of the day.

Some of our major agencies are ;



www.elektrodeniz.com

e-mail: edel@elektrodeniz.com

phone: +90 (216) 392 77 29



YOGYAKARTA

tiğim Polonyalı işinsanı Konrad da benimle birlikte olacaktı gün boyu.

Sultan'ın sarayı "Kraton"...

İkinci ziyaret noktam Sultan'ın Sarayı "Kraton" oldu. Sultan'ın ev adını verdiği sarayını gezerken Java Adası'nın ülke genelindeki yönetim yapısından ayrı tutulup kendi içinde bağımsız ama Endonezya genel yönetimine bağlı özerk bir yer olması ilginç geldi. Bunun arkasında epey bir güç gösterisi ve mücadele vardı mutlaka. Java Sultanı'na söz geçiremeyen ülke böyle bir çözümle idare ediliyordu.

Sultan'ın sarayında yerel müzikler eşliğinde kukla gösterileri, çanların çoğunlukta olduğu yerel bir folklor orkestrası, muhtelif sergi salonlarıyla dolu alanlar merakla izledim. Eski sultanların sömürgeci ülkelerin valileriyle çektiikleri komik kostümlü fotoğraflar geri kalmışlığın göstergesi gibiydi. Tarihi resim ve fotoğrafları merakla seyrettim. Sultan'ın oğlunun sünnet töreninden kareler, yerel giysiler, masklar, elbiseler, eşyalar, müzikler ile değişik bir coğrafyada yaşanan farklı bir tarihe tanık oluyordum. Daha sonra tekrar sokaklara geri döndüğümüzde yine ilk dikkat çekenler sokak satıcıları, tuk-tuk'lar, etrafta dolaşan ve park halinde olan motosiklet orduları oldu.



Taman Sari...

Birçok amaç için kullanılan Taman Sari, Kraton Sarayı'na iki kilometre mesafede Sultan ve ailesinin kullandığı bir dinlenme ve meditasyon merkeziymiş. Düzenli ve tertemiz bahçeleriyle huzurlu bir ortam iken, kalın duvar ve dehlizlerle gerektiğinde savunma için bir kale olarak kullanılmış. Günümüzde turistlerin şehir içinde gezdikleri en ferah noktalardan biri. Zamanında daha zengin su kaynağına sahip olan Taman Sari'de Sultan ve ailesinin kullandığı havuz ve etrafın düzenlenmesi nasıl bir zevk içinde olduklarını bugün de gösteriyor. Taman Sari çevresinde turistik eşya satan birçok dükkanı zevkle gezdikten sonra yorgun günü güzel bir yemekle taçlandırmak için gittiğimiz restoranda, akşam yemeği münüsünde yer alan babagannuş ve sigara böreği beni mutlu ediyordu.

Borobudur Tapınağı...

Ertesi sabah güneşin doğuşunu izlemek için karanlıkta hostelden ayrıldık. Uzaktan Borobudur Tapınağı'na doğru gündeğümü çok güzeldi. Ardından M.S. 8'inci yüzyılda yapılmış kadim Budist tapınağını görmek için Borobudur'a geldik.

Dünyanın tek parça hâlinde ve en büyük Budist tapınağı olma özelliğine sahip olan Borobudur, yüzyıllar boyu üzerini kaplayan küller, toprak ve ormanla saklandıktan sonra 19'uncu yüzyılın sonlarında bir İngiliz tarafından bulunup Hollandalıların emeğiyle tekrar gün yüzüne çıkarılmış. Katmanlardan oluşan tapınağın taş duvarları sayısız kabartma resim, heykel, mimari ayrıntı ile dolu. En üst katmanlarda iki adam boyundaki ters dönmüş saplı çan gibi gözüken "Stupa" adı verilen yapıların yanından etrafın yemyeşil ağaçlardan ve ilerideki dağlara kadar uzanan engin görüntüsünü izlemek oldukça etkileyici. Doya doya her katını, tekrar tekrar gezdiğim Borobudur'a veda sonrası Konrad ile birlikte Prambanan'ın yolunu tuttuk.

Prambanan Tapınağı...

M.S. 9'uncu yüzyılda yapılmış dünyadaki en büyük Hindu tapınaklarından biri Prambanan. Dik mimari yapısı ve üzerindeki çok sayıda kabartma resimle saatler boyu sıkılmadan dolaşabileceğiniz bir alan. Genişçe bir bölgeye yayılmış mekânda geçirdiğim vakit sırasında mest olmuştum. Tropik bölgelerde sık görülen bir sağanak sonrasında serinlemiş tapınak alanında dolaşmaktan büyük keyif aldım.

Gezmek en önemli eğitmenim...

Gezmek benim için en büyük eğitim. Anladığımı sandığım bazı kavram ve oluşları yerinde dolaşırken daha çok özümüyordum. Hafızama güvenirim ama fotoğraf ve videolarına bakınca insanın sürekli unutmaya meyilli olduğunu algılıyorum. Yogyakarta ve özellikle tapınak gezileri kapsamında çektiğim fotoğraflara saatlerce bakıp incelemem sıkılmayacağımı düşündüm.

Önceden adını bilmediğim, haritada yerini gösteremeyeceğim, 17 binden fazla adadan oluşan, son derece farklı unsurları içeren kadim bir kültüre, değişik etnik kökenlere ve çok kalabalık bir nüfusa sahip Endonezya'yı "gezgince" dolaşmasam bu kadar iyi tanıyamazdım.

Dünyanın bu masalsi bölgesinde anlatacak daha çok fazla şey var. Tarihi 5 bin yılı aşan kadim kültürü ile Doğu bambaşka bir dünya. Batı'nın rönesans ve reform sonrası ulaştığı akılcılık ile ilişkili kavramlar bu bölgelerde çok daha önceden düşünülmüş ve yaşanmışlar. Bu birikimin yaşadığı coğrafyanın kokusunu içime çekerken sadece yeni öğrenmelerin kapısını araladığımı anlıyordum.

Günleriniz sağlıklı ve yaşam enerjisiyle dolu olsun.

Saygı ve sevgilerimle.

NOT: Yogyakarta'nın o sırada taze duyularla anlattığım gezi yazma: <http://www.gurcanelbek.com/java-adasi-yogyakarta-semarang/baglantisindan-ulaşabilirsiniz>.

Endonezya-1

Nemli, sıcak bir ortam. Sokaklarda sandaletleri ile dolaşan insanlar, sıklıkla o nemli havaya kaşınan baharat kokuları, sokak yemeği tezgâhları, tuk-tuklar, çok sayıda motosiklet, mahallelerdeki açık pazar yerleri, tropik meyve tezgâhları, büyük- küçük tapınaklar ve onlardan yükselen çan sesleri...

Bir gün yolunuz masalsi Güneydoğu Asya'ya düşerse muhtemelen ilk gözlemleriniz bunlar olacaktır. Bir de her neredeyse her ülkede karşınıza çıkacak Hint ve Çin kültürüne ait çok sayıda unsur. Değişik boyutlardaki Budist ve Hindu tapınakları sizi mistik bir boyuta taşıyor bu topraklarda. Hangisi Hindu hangisi Budist diye başlangıçta ayırm yapamasanız da zamanla bu iki inanaşa ait mimari tarzlar, figürler, resimler ve heykelleri ayırt edebiliyorsunuz.

Bu yazıda dünyanın en büyük Budist tapınağı olan "Borobudur" ve eski Hindu tapınağı olan "Prambanan"ın bulunduğu Endonezya'nın Yogyakarta kentine gidiyoruz. Renkli görüntülere sahip manzaralarıyla, saraylar, bahçeler, sokaklar geleceğiz.

Merhaba Güneydoğu Asya!...

Avustralya sonrası Güneydoğu Asya'yı 7 ay dolaştığım gezimin ilk durağı Endonezya'nın Bali Adası'na 2017 Eylül ayı başında vardım. Ülkenin, o zaman için 264 milyon olan nüfusu ile dünyanın en kalabalık 4'üncü ülkesi olduğunu öğrendiğimde çok şaşırılmıştım. Din seçimi sebebiyle de doğal olarak dünyanın en kalabalık müslüman ülkesi Endonezya. Ülkede camiler ve mescitler eşliğinde İslam kültürü boy gösterse de diğer kültürlerin bu coğrafyada bıraktığı tarihi izler hâlâ canlı biçim-

de yaşıyor bu topraklarda. Java Adası'nın bir gezgin için olmazsa olmaz kenti Yogyakarta'ya yolumu düşürdüğümde Bali ve Flores Adası deneyimlerinden sonra ne denli farklı görünüme sahip bir yerde olduğumu her adımda hissediyordum.

Flores Adası'ndan Java'nın Yogyakarta kentine...

2017 yılının Eylül ayı biterken Flores Adası'ndaki macera dolu iki haftayı geride bıraktıktan sonra Bali aktarmalı Yogyakarta uçuşu ile Java'ya geçecektim. Bali'de hareketlenen yanardağlar nedeniyle Flores ve Bali Denpasar Havaalanlarında uzun bekleme sonrası gecikmeli kalkan uçaklar ile Asya'nın bana artık tanıdık gelen nemli ve sıcak bir gecesinde Yogyakarta'daki hostelime ulaşmıştım. Güzel bir akşam yemeği sonrasında oldukça lüks sayılacak hostelin tahta ranzalarının alt yataklarından birini seçip nemli çarşafardan dolayı keyfim kaçsa da yorgunluktan hemen uyuyakalmıştım.

Sabahın erken saatlerinde başlayan günümde ilk durağım çok erken saatte gittiğim bir semt pazarı oldu. Açıkta satılan tavuklar, etler, canlı yılanbalıkları, tuzlanmış balıklar ve her tür tropik meyve sebze ile tanımadığım bir sürü ilginç maddenin satıldığı pazarı uzun uzun izleyip fotoğraflar çektim. Bir yandan da tezgâhlardan aldığım muz yaprağının tabak olarak kullanılıp sunulduğu ve ne olduğunu pek anlamadığım garip yiyeceklerle ayaküstü kahvaltımı etmiştim. Pazaryeri çevresi ve yollar bir Asya klasiği olan tuk-tuk'larla doluydu. Kaldırımlarda yapılan çaylar, kahveler ve kalabalık insan topluluklarının uğultusu eşliğinde masala hemen dâhil olmuştum. Geldiğim gece hostelde tanış-

Uzmanlar Ukrayna krizini değerlendirdi

ABD merkezli bir uluslararası düşünce kuruluşu olan Atlantik Konseyi (Atlantic Council), Rusya ile Ukrayna arasındaki krizin bölgede ve dünya üzerinde yaratacağı olası yıkıcı etkileri konunun uzmanlarına sorarak geniş kapsamlı bir değerlendirme hazırladı.

Krizin merkezinde yer alan Rusya ve Ukrayna'nın yanı sıra NATO ve ABD'nin rolleri, olası işgal durumunda bunun Avrupa üzerindeki yansımaları ve Çin'in duruma bakışına kadar oldukça geniş kapsamlı sorular ve cevapları sizler için derledik.

■ Rusya'nın Ukrayna'ya karşı bu kadar agresif olmasının sebebi nedir?

Eski NATO Genel Sekreter Yardımcısı ve ABD'nin eski Rusya Büyükelçisi Alexander Vershbow'a göre Rusya'nın Ukrayna konusundaki agresif tavrının sebebi bu ülkedeki demokrasi varlığının, bağı, özgürlük ve refah gelişmelerinin kendi halkında özgürlük arayışını tetiklemesinden korkması.

■ ABD bu krize neden bu kadar aktif bir şekilde dâhil oldu?

ABD'nin eski Ukrayna Büyükelçisi John E. Herbst'e göre Putin'in Soğuk Savaş Dönemi sonrası ortaya çıkan küresel güvenlik düzenini bozmaya yönelik çabalarının son halkası olarak Ukrayna'yı işgal etmesi hâlinde Putin gözünü Doğu Avrupa'daki NATO ülkelerine çevirebilir. Ayrıca, olası bir galibiyet Çin'e Tayvan konusunda cesaret verebilir.

■ Olası bir çatışma ne kadar genişleyebilir?

Eski ABD Savunma Bakanlığı ve istihbarat topluluğu yetkilisi Matthew Kroenig'e göre, Rusya'nın geniş çaplı bir işgal gerçekleştirme hâlinde bu durum komşu ülkelerin istikrarlarını bozacak mülteci akınlarına neden olabilir. Rusya'nın geçmişteki faaliyetlerine bakıldığında NATO ülkelerindeki mülteci hareketlerine özel kuvvetlerindeki ajanların sızdırmaya yönelik çalışmaları olabilir. Putin'in Estonya ve Polonya'dan ufak bir parça alma-



ması bile NATO'nun güvenilirliğini temelden sarsabilir.

■ Amerikan askerleri savaşa dâhil olur mu?

Bu soruyu da cevaplayan Kroenig'e göre ABD'nin Ukrayna konusunda bir müdahalede bulunması olası gözüküyor ki Biden da bu konuyu açıkça belirtti. Ancak Rusların kazara da olsa bölgedeki bir NATO ülkesine saldırması durumunda işler değişebilir.

■ NATO'nun rolü nedir?

ABD Savunma Bakanlığı'nda Avrupa ve NATO politikasının eski baş direktörü Christopher Skoluba'ya göre, Avrupa'yı tam da şu anda yaşanan saldırı durumlarından korumak için kurulmuş olan NATO, bölgedeki krizde kilit bir oyuncu. Bunun yanı sıra müttefikler ve ortakları arasındaki istişareler için bir forum ve Kremlin'i kınayan kurumsal ve ahlâki bir otorite. NATO Genel Sekreteri Jens Stoltenberg'in üst düzey liderliği kullanılarak ve stratejik çalışmalar yürütülerek Avrupa'nın güvenlik düzeninin korunması için çalışmalar gerçekleştirilirken operasyonel anlamdaysa, Ukrayna'yı savunmaya yönelik bir zorunluluklarının olmadığını ve bunu yapmak için bir kuvvet göndermeyeceklerini de defalarca belirtti. Çalışmalarında daha çok bölgedeki kuvvetlerin komuta ve kontrolünün uyumuna yönelik eğitimler veriyor ve Rusya'nın NATO ülkelerine yönelik olası saldırılarına caydırıcılık oluşturmaya yöneliyor.

■ Bu kriz NATO'nun genişlemesine sebep olur mu?

Yine Skoluba'ya göre, bu kriz ve geçmişteki Gürcistan işgali iki ülkenin de 2008 yılında NATO'ya katılma sözleri verdiği düşünüldüğünde ortaya bir sonuç çıkartıyor. Krizdeki bütün taraflar biliyor ki Ukrayna'nın şu durumda NATO'ya üye olması mümkün gözüküyor. Dolayısıyla krizin doğrudan böyle bir etkisinin olması söz konusu değil ancak olası bir işgal NATO'nun yakın müttefiki olan ve Rusya ile daha önce problemler yaşamış İsveç ve Finlandiya'yı üyelik başvurusuna teşvik edebilir ki Stoltenberg de daha önce bu iki ülkenin başvuruda bulunması hâlinde hızlı bir şekilde karar alınıp onaylanacağını açıklamıştı.

■ Rusya'nın kazanması durumunda olası gelişmeler nelerdir?

Scowcroft Strateji Merkezi'nin ileri savunma ekibine göre, Rusya'nın olası bir zaferi hâlinde Ukrayna Devlet Başkanı Volodymyr Zelenskyy görevden alınabilir, ayrılıkçı cumhuriyetleri genişletmek adına Kırım Yanımadası'ndan Odesa'ya ve işgal altındaki Moldova toprakları Transdinyester'e bir kara köprüsü kurma çalışmalarını yürütülebilir. Putin'in zaferi, Donbas'taki ayrılıkçı cumhuriyetleri ve Rusya'nın Kırım'ı ilhakını tanıyan yeni bir Rus yanlısı kukla hükümeti içerecek.

■ Ukrayna'nın savaş hâlinde Rusya'ya karşı şansı nedir?

Eski Ukrayna Savunma Bakanı Andriy Zagorodnyuk'a göre, Ukrayna silahlı kuvvetlerinin genel morali oldukça yüksek ve çatışmaya hazır görünüyorlar. Daha

önce Rus kuvvetlerini durdurmayı başaran Ukrayna'da her bir tabur doğrudan savaş deneyimine sahip. Ukrayna Silahlı Kuvvetleri'nin tüm üst düzey komutanları savaş alanı subayları. Rusların havadaki ezici avantajı nedeniyle, bunun çok zorlu bir mücadele olacağını farkındalar. Rusların tanklar ve zırhlı araçlarla hareket eden kara kuvvetleriyle toprak edinmeleri gerekiyor. Ukrayna'nın sahip olduğu tanksavar silahlarının sayısı, Rusya'nın sınırları çevresinde topladığı tank ve zırhlı araç sayısını aşıyor. Yeteneklerinin değerlendirmesine dayanarak, Rusya toplamayı başardığı güçlerle Ukrayna'nın tam ölçekli işgalini tamamlayamayacak. Bazı belirli bölgeleri (şehirler dâhil) ele geçirebilirler ancak bu durumda tüm soru, Ukraynalı gruplar tarafından gece ve gündüz sürekli saldırıya uğrayacakları için bu tür bölgeleri elinde tutmakla ilgili olacak.

■ Ukrayna krizinin Putin'in işiyasetindeki rolü nedir?

Kıdemli araştırmacı Brian Whitmore'a göre, Putin otoriter rejimi için çevredeki istikrarlı ve şeffaf demokrasileri bir tehdit olarak görse de Ukrayna ile yaşanan kriz Sovyetler'in kilit bölgeleri üzerindeki kontrolünü yeniden sağlama amacıyla çıkarıldı. Putin önceki Ukrayna işgalinde ülkesinde ciddi bir popülarite kazandı ancak bu sefer gözüken büyük çaplı bir savaş, bir Ukrayna isyanı çıkaracak, ciddi Rus zayıflığına neden olacak ve Batı yaptırımları nedeniyle ciddi bir ekonomik kriz ortamı yaratacak.

■ Ukrayna halkı bu krize nasıl bir tepki veriyor?

Avrasya Merkezi'nde kadrolu olmayan bir stratejist Vladislav Davidzon'a göre Ukrayna halkı ikiye bölünmüş durumda. Bir kesim savunma için ciddi hazırlıklara girişmişken bir kesim de durumu tamamen görmezden geliyor. Özellikle Kiev'deki insanların yansı savaş çıkmayacağını, 8 yıldır sürekli savaşa gireceklerinin söylendiğini ve artık inanmadıkları

nı belirtiyor. Ukrayna'da özellikle bölgelere göre de ciddi bakış farklılıkları gözlemleniyor. Kharkov'da sabırlı bir biçimde hazırlıklar yürütülürken, Kiev'de bir yanlısı ve inkâr kanşımı durum mevcut ve Odesa'daysa insanlar sanki hiç bir şey olmuyormuş gibi parti vermeye devam ediyor. Son 8 senesini savaş travmalarıyla geçiren Ukrayna halkı hayatlarını bunun gölgesi altında yaşamaya alışmış gibi gözüküyor.

■ Olası bir işgal durumunda Ukrayna'yı ve bölgeyi nasıl bir gelecek bekliyor?

Avrasya Merkezi Müdür Yardımcısı Melinda Haring'e göre, olası bir işgal durumunda Avrupa'da büyük bir mülteci krizi yaşanacak. Sadece Polonya'ya 2-3 milyon civarında Ukraynalı'nın göç etmesi bekleniyor. Ukrayna'nın varlığının devam etmesi bekleniyor ancak topraklarının büyük bir kısmını kaybetmiş bir biçimde. NATO, Ukrayna'yı Putin'in ilerlemesini engellemek için hızlı bir biçimde kabul edecek. Finlandiya ve İsveç NATO'ya girmeyi kabul edecekler. NATO'nun misyonunda da bir değişime gidilmesi bekleniyor. Doğu Avrupa'da daha keskin bir biçimde NATO askeri varlığı görülecek.

■ Rusya'nın Ukrayna'yı işgali durumunda bölgedeki yabancı uyrukluların akıbeti ne olur?

ABD İç Güvenlik Bakanlığı'nda terörle mücadele politikasından sorumlu eski sekreter yardımcısı Thomas S. Warrick'e göre, Ukrayna'daki yabancı uyruklular daha az risk altında görülüyor. Ancak ülkede bulunan diğer ülke vatandaşları, Rusya tarafından Batılı ülkelerin uygulayacakları yaptırımların kaldırılması için baskı yapmak amacıyla kullanılabilir. Keyfi tutuklamalar yaşanması ciddi bir sorun olabilir.

■ Bir işgal durumunda Batı'da Rusya'ya karşı ne tür yaptırımlar uygulanır?

ABD'nin eski Polonya büyükelçisi Daniel Fried'a göre, 2014 yılındaki işgalin aksine bu sefer çok daha sert yaptırımlar uygulan-

ÜNTEL KABLO

Gemi inşa sanayi için
BV onaylı, CAT serisi kablolar..

Makine O.S.B. 6. Cad. No:4/41455
Dilovası, Kocaeli - Türkiye
444 86 85
info@untel.com.tr

untel.com.tr

çak. Rus devlet bankalarına sıkı kısıtlamalar uygulanması ve Rusya'yı yöneten kişilere karşı bireysel yaptırımlar gelmesi ciddi bir darbe olacak. Putin ise bu yaptırımlara, siber saldırılar ve Kremlin kontrolündeki bölgelerin bağımsızlığının tanınmasıyla karşılık verecek.

■ Önceki yaptırımlar Putin'i neden caydırmadı?

ABD Hazine Bakanlığı eski yetkilisi Brian O'Toole'a göre, 2014 yılındaki yaptırımlardaki amaç hedefteki şirketlere uzun vadeli kısıtlamalar getirerek Rusların ilerlemesini durdurmak ve savaşı diplomatik bir düzeye çekmekti. O dönemde uygulanan yaptırımlar istenen hedeflere ulaşılmasında etkili oldu ancak Rusya ilerleyen dönemde Minsk Anlaşması kapsamında verdiği taahhütlerden herhangi birini yerine getirmediği gibi diplomasi de askeri yığıntaktan çok daha önce durduruldu.

■ Rusya-Ukrayna savaşı dünya ticaretini nasıl etkiler?

Eski bir ABD Hazine Bakanlığı yetkilisi olan Julia Friedlander'a göre, Rusya'nın nasıl hareket edeceğinin belirsizliğini hâlâ koruması Ukrayna ekonomisini şimdiden baltalamış durumda. G7 ülkeleri Ukrayna ekonomisini destekleme sözü verirken ABD ise bir milyar dolarlık kredi desteği sağlayacağını açıkladı. Uluslararası piyasalar ise tarihte yaşanan örneklere bakıldığında krizin etkisinden oldukça çabuk bir şekilde kurtulacak gibi. Ekonomik etki anlamındaysa işgâlden çok daha sonra uygulanması beklenen yaptırımların riskli olduğu düşünülüyor. Rus finans kurumlarının ve borç piyasalarının hedef alınması Batılı ülkeleri de etkileyecek bir dalga etkisi yaratabilir.

■ İşgal hâlinde Avrupa'nın gaz arzı kesilir mi?

ABD'nin eski Avrupa Birliği büyükelçisi Richard Morningstar'a göre, işgal hâlinde Ukrayna üzerinden Avrupa'ya giden Rus gazının kesintiye uğraması mümkün ancak Avrupa bu olasılığa karşı önlemini almış durumda. ABD ve diğer ülkeler üzerinden gelen LNG ile bu açık kapatılabilir. Diğer yandan Rusya'nın kısa süreli de olsa doğalgazı kesmesi hâlinde Orta ve Doğu Avrupa'nın bundan ciddi şekilde etkilenmesi bekleniyor.

■ İşgal hâlinde küresel enerji fiyatları nasıl etkilenir?

Küresel Enerji Merkezi Kıdemli Direktörü Randy Bell ve Müdür Yardımcısı Reed Blakemore'a göre, Rusya'nın Ukrayna'yı işgal etmesi, zaten yüksek olan petrol fiyatlarını varil başına yüz dolara üzerine çıkaracak ve özellikle yüksek fiyatların yıpratıldığı Avrupa'da yeni bir şok etkisi yaratarak küresel gaz fiyatlarında yeni bir sıçramaya neden olacak.

■ Almanya bu krize neden bu kadar tartışmalı bir şekilde dâhil oldu?

Konsey'in Avrupa Merkezi'ne dışardan destek veren kıdemli bir araştırmacısı olan Rachel Rizzo'ya göre Almanya'nın krizdeki rolü en hafif tabirle tamamen bir karmaşıklık. Almanya'nın yeni Şansölye'si Olaf Scholz, Baltık Denizi'nin altından doğrudan Rusya'dan Almanya'ya uzanan Kuzey Akım 2 boru hattının engellenmesi konusunda kesin bir tavır koymazken bu durum Almanya'nın güvenilir bir müttefik olup olmadığını sorgular hâle

getirdi. Scholz, ülkesinin ticari çıkarlarını Batı'nın çözümlerinin önüne koymakla suçlanıyor. Biden Beyaz Saray'daki son toplantısında Almanya'nın güvenirliliğinin sorgulanması gerektiği önerisini reddederken ileride ne olacağı belirsizliğini koruyor.

■ Çatışma hâlinde Avrupa'ya ve Avrupa'dan uçuşlar nasıl etkilenecek?

Atlantik Konseyi'nde 2021-22 için kıdemli ABD Hava Kuvvetleri görevlisi Yarbay Tyson Wetzel'e

göre, ABD ve NATO çatışmanın dışında kaldığı sürece, Ukrayna ve muhtemelen Beyaz Rusya dışında Avrupa'da sivil hava trafiğinde herhangi bir kesinti olmayacak.

■ Çin, Rusya'nın Ukrayna gerilimini tırmandırmasına nasıl tepki verecek?

Eski bir ABD istihbarat yetkilisi olan David O. Shullman'a göre, Çin Devlet Başkanı Xi Jinping ve Putin'in ortaklaşa yayımladığı 5 bin 300 kelimelik açıklama iki ülkenin 2014 yılındaki Kırım işgâ-

linin aksine çok daha derin bir işbirliği içerisinde olacaklarını gösteriyor. Çin'in bütün hareketleri Doğu Avrupa'daki Rus yükselişini destekler nitelikte. Ancak ABD'nin aksine ülkelerin egemenlik haklarına müdahalede bulunmayacağını sürekli bildiren Çin bu desteğini açıkça yapmayacaktır. Çin'in kriz konusunda yapacağı en ciddi müdahale ise açıktan veya dolaylı yoldan Rusya'ya yardım ederek olası yaptırımların etkisini köreltmek olacak.



Jotun Yapıları Korur

JOIN THE

REVVHULLUTION

Jotun Hull Skating Solutions

En zorlu operasyonlar için en temiz su altı



HullSkater, proaktif temizlik için özel olarak geliştirilmiş, devrim niteliği taşıyan bir çözümdür. Jotun Hull Skating Solutions, yüksek performanslı antifouling SeaQuantum Skate ile birlikte en zorlu koşullarda bile geminizin su altı alanlarının temiz kalmasını sağlar.

Dinamik pazardan kaynaklanan operasyonel değişiklikler zorlu çevre koşulları ile birleştiğinde kirlenme riskini artırır.

Bu da yakıt maliyetlerinin ve sera gazı emisyon salınımlarının artmasına sebep olur.

Jotun Hull Skating Solutions, geminizin su altı alanlarını her koşulda kirlenmeden korumak için tasarlanmıştır.

Devrim niteliğinde olan bu yaklaşım, lider iş ortaklarımızın da desteği ile birlikte son aşamaya gelmiştir.

KONGSBERG

DNV-GL

Wallenius
Wilhelmsen

semcon

BERGEBULK
moving mountains

telenor

HSS Hull Skating Solutions

Jotun Hull Skating Solutions ile ilgili daha fazla bilgi edinmek için jointherevhullution.com

Tarih içindeki sosyal yaşamımızda deniz temasının yeri

Deniz Kurmay Yarbay (E) Özhan Bakkalbaşoğlu, deniz kültürünün sosyal yaşamımızdaki yerini değerlendirdiği yazısında MarineDeal News okuyucularını, deniz teması ile yazılmış marşlardan şiirlere ve hatta türkülere uzanan keyifli bir yolculuğa çıkıyor

Denizci millet olmamız gerekli diyoruz çünkü Mavi Vatan'a sahip çıkmamızın yolu, hatta temeli, bu. Sosyal hayatımızda, kültürümüzde, şarkılarımızda, türkülerimizde, edebiyatımızda deniz temalı neler var diye baktığımızda; denize vardığımız bin yıl içinde 567 adet türkü, şarkı ve şiirde deniz var. Hadi kıyıda köşede kalmışlarla toplam 750 diyelim, roman ise yok denecek kadar az. Yeterli mi? Ne yazık ki hayır. Akdeniz'e hakim olmuş bir İmparatorluğun devamında üç tarafı denizlerle çevrili ve kara sınırından çok deniz sınırı olan Türkiye Cumhuriyeti'nde deniz temalı yazımlar bu kadar. O zaman haydi hep beraber diyelim ki;

Heeey!

Ne duruyorsun be, at kendini denize;

Geride bekliyenin varmış, aldırma;

Görmüyor musun, her yanda hürriyet;

Yelken ol, kürek ol, dümen ol, balık ol, su ol;

Git gidebildiğin yere.

Deniz bir yaşam kaynağı olmalı, sevmeli, anlamalı, o sessiz duruşunun altında verdiği nimetleri hissetmeli. Bunları yapabiliyorsak eğer mısralar bir nehir akışında sosyal hayat içinde yerini bulur. "Aman açılma boğulursun", "denizle şaka olmaz", "at çöpü deniz alıp götürür" gibi topluma mâl olmuş anlamsız ifadeler yer buldukça değil mısralar denizi bile göremeyiz. Oysa Dünya'nın yüzde 70'i, insan vücudunsa yüzde 90'ı su. Deniz hayatımızdır, su gibi içtikçe yaşarız, denize sahip çıktıkça gelişiriz. Deniz özgürlüktür kimse kaşamaz sen istediğini yaparsın, denizde kürek olursun, balık olursun mutlaka gideceğin bir yerin vardır.

Deniz ruhu dinlendirir. Dalgaların birbirleriyle kaynaşması ile çıkardıkları ses rüzgârla birlikte değişik bir efsuna bürünür. Büyü-

lüdür deniz, onu seveceksin o sevmediğini anladığında fırtınaya dönüşür, kaçamazsın. Onu seversen onunla mücadelelen değişik olur.

Ne diyor mezunu olmakla iftihar ettiğim Deniz Harp Okulu ve Lisesi'nde yıllarca yatmadan önce söylediğimiz Gemicilik Opereti, "...Coşkun deniz seni severiz sen ne kadar coşkun da olsan. Mavi deniz seni severiz, sen ne kadar coşkun da olsan. Seni bizden fazla seven yoktur. Sana merbutiyetimiz (bağlılığımız) çoktur. Merhamet et denizcilere..."

Deniz teması, asırlar önce Bahriye'nin levent kaynağı Garp Ocakları'nda yetişen leventlerin türkülerinde görülür, daha ziyade seferlerin anlatımıdır.

"...Bir zamanlar Akdeniz'den yürüdük. Dönmez peşapeşi gemide vurduk, Yelken kürek erdik gece yürüdük, Sabah seçtik Sardeni'nun dağlarını"

Bir başka türküde de "...Yaz gelince gemilerim yağlanır, Güz gelince tersaneye bağlanır, Ceza-yir'de Koç yiğitler eğlenir, Tunus Trablus Sultan Cezayir" diye deniz teması yer alır. Başka bir mısradaki ise "Eleleyiz seninle akıp giden şu sandalda, Adalarda Modalarda güzelim Marmara'da, Gece mehtap yine dalgın uyuyor mavi sular, Gel güzelim sevişelim aşktan güzel şey mi var" diyerek aşka gönderme yapılır.

Deniz aşkı anlatır, hasreti kavuşmayı anlatır, "Gemilerde talim var, Bahriyeli yârim var, O da gitti sefere, Ne talihsiz başım var." Bahriyelinin yaşamında hasretlik hep vardır. Bahriyeli ile özdeşdir. Hep dönüşü beklenir umutla.

Bir başka türküde yine hasretlik vardır, "...Yetmez mi beklediğim, Vona burnundan beri, Ben yârimden ayrıldım da, Yıl oldu görmeyeli."

500 yıl önce yazılan yanık türkülerde leventlerin, donanmanın seferlerini, hasretliklerini, kahramanlıklarını anlatan bu mısralar Deniz Harp Okulu ve Lisesi'nde akşam yat taburunda haftada bir kaç kez söylenen, Gemiciler Marşı'nda



Özhan Bakkalbaşoğlu

(Cenk sanatımız) gemicilik terimleri ile vatana hizmet etmeyi çok güzel anlatmaktadır. Baştan sona gemiciler terimleri ile okunan bu marş ile deniz sevgisi 14/16 yaşındaki öğrencilere daha o yaşlardan itibaren verilmeye başlanır. Öğrenci kelimelerle tanışır, anlamını sorar, tecrübeli subaylarımız anlatır. Demem olur ki ağaç yaş iken eğilir.

Cenk sanatımız, su meşhedimiz

İhyayı vatan hep maksadımız Korkumuz yoktur, pirimiz Nuh'tur

Ölüm ne demek maksat fütuhur

Haydi gidelim, derya gezelim Vatana millete hizmet edelim

Asker tabura, alesta vira Bosalar fora, apiko dora

Hava mizani, gemiciler canı Evvelce söyler şiddet ve zanı Deniz cambazı, asker müm-tazı

İlk üstadımız Barbaros Gazi

Boyle yetişir Bahriyeli marşları ile anılan ile.

Yine 500 yıl öncesine gidelim, Oğuz Ali isimli bir ozan türküsünde Turgut Reis'in ölümünü anlatır, "Turgut Paşa eydür beğler, Tez şimdi ölmüş dimiş, Nic'delim emir Hakk'un, İr-geç birdir yolum dimiş."

Turgut Reis, İmparatorluğun her yerinde tanınmış ve arkasından ağıtlar yakılıyor. Bugün ise ne kadar tanınıyor!

Seyyahi isimli ozan türküsünde donanmayı çağırır yardım için, "Ya İlahi donanmayı sal bize, İki

gözlerimiz yollarda kaldı, Bizim ahvalimiz malumdur size, Asakir-i İslam gırdapta kaldı." Uzak diyarlarda düşman tehlikesindeki kaleler donanmadan yardım ister.

Türkülerden şarkılara hep deniz teması işlenir, ne güzel anlatılır. Günümüzde Alaettin Yavaşan'ın Boğaziçi'ni anlatan şarkısı, "Boğaziçi şen gönüller yatağı, Her bucağı aşıkların otağı, Yamaçları sanki cennetin bağı..."

Bedri Rahmi Eyüpoğlu, Bir Dilim Deniz şiirinde denizin dibini anlatırken sanki günümüzdeki denizaltı kaynaklarına vurgu yaparak, Mavi Vatan'a işaret ediyor, "Değil kardeşim değil, Benim sevdiğim denizin dibi, Ne mavi ne yeşil ne camgöbeği, Benim sevdiğim denizin dibi renkli değil... Yaz aş deniz aş, denizdir her işin başı, denizle başlamalı her şey, Denizle bitmeli, Kelleyi koltuğa almalı, Dibi görünen denizlere gitmeli..." Denizlere sahip çıkmamızın bedeli çok iyi anlatılmış. Kitabından alıntılar yaptığım, birlikte uzun yıllar Deniz Harp Okulu'nda deniz gücü ve harp tarihi dersini verdiğimiz değerli büyüğüm iyi insan ve subay deniz sevdalısı rahmetli Dz. Alb. Coşkun Güngen ne güzel anlatıyor denizi, "Deniz bir başka her zaman, Denizi önce görmek gerek, O hep bir yaşam kaynağı, Ona alışmak gerek, Deniz bir güzelliştir hem, Demek denizi sevmek gerek, Ama o her şeyden önce, Bir yaşam biçimi, Denize sarılmak gerek."

Evet, bir yaşam biçimidir deniz. Onu sevenler dürüsttür, sözlerine güvenilir, verdikleri sözlere yeminlere ölene kadar sadıktırlar. Deniz alâka ve menfaatlerini korumada özgürlüklerinin yok olmasını bile göze alırlar. Deniz bir tutkudur severseniz size gönlünü açar, nimetlerinden faydalanırsınız hiç karşılık beklemeden. Onu sevmezseniz sizin gelecek bütün kuşaklarınızdan öcünü alır, nimetlerini vermez kapatır kendini. Onun gönlünü almak için yıllannızı verirsiniz. Ama o yine cömerttir kin tutmaz, geçte olsa nimetlerini tekrar verir. Yeter ki

onu sevin. Deniz hırçındır. Suyuna gitmelisiniz.

Emrullah Nutku ne güzel anlatmış marşında "Deniz coşmuş gök kudurmuş bulutlarda inilti, Rüzgâr ısıklar çalar armada tayfa hepsi yelken açmada, Gemiciler ırgatlık alesta vira demir, Hisa grandi Gabya mayıstura ve trinkete flört, Gayret et tayfalar yürüya ırgat vira demir, Kaptan heykel gibi sert emirler verir köprüden, Orsa etme yürüt yürüt viya böyle kaçırma, Artık yolunu aldı gemimiz, Kaptan neşeli tayfalar handan böyle sefer ederiz, Şen gemicileriz, Çok yaşa gemiciler yolun açık olsun, Uğurlar olsun sana."

Donanma vazgeçilmez gücümüz. Onun sayesinde denizlere hâkimiz ve ülkemizin bekası Donanma varlığı ile eşdeğerdir. Mehmet Tahir 15 yaşındayken yazdığı "Donanmaya" adlı şiirine şöyle başlamaktadır, "Donanmaya yardıma koş vatandaş, Hâlâ ders vermedi mi sana son savaş? Donanmadır bu gün bizi yaşatan, Donanmaya çalış... Ulu yaradan"

Balkan Savaşı'nda donanmanın olmayışı nedeniyle kaybedilen Adaların üzüntüsü üzerine bir başkası "...Bir baksana henüz dünkü Yunan, Üstün oldu bugün denizde bize, Averof'u alan bir kişi..." mısralarını yazmıştır.

Büyük şair Nazım Hikmet'in "Bulut mu Olsam" isimli şiirinde deniz bu kadar mı güzel anlatılır:

Denizin üstünde ala bulut yüzünde gümüş gemi içinde san balık dibinde mavi yosun kıyıda bir çıplak adam durmuş düşünür.

Bulut mu olsam, gemi mi yoksa?

Balık mı olsam, yosun mu yoksa?..

Ne o, ne o, ne o.

Deniz olunmalı, oğlum, bulutuyla, gemisiyle, balığıyla, yosunuyla.

Sevgili dostlar derler ki toprakta yürürseniz elektriğinizi alır, rahatlarsınız. Ne kadar doğrudur bilmem ama denize bakmak, üstünde seyir yapmak ise ruhunuza temizler. Âdeta annirsiniz, yepyeni bir insan olarak dönersiniz. İnanın bu böyledir. Yeter ki denizi sevin.

Kabotajı ile denizin bize verdikleri canlı cansız varlıklar ile denizlerimize sahip çıkalm. Yaşamak istiyorsak bu vatanda özgürce, Mavi Vatan'a sahip çıkmalıyız. Türkiye'nin bekası Mavi Vatan'dır. Umutlarımız denizler kadar engin olsun. Viya böyle.

"Şiirlerimiz ve Şarkılarımızdaki Deniz", Deniz Basımevi Md'lüğü 1998. (E) .Dz Kur Alb Coşkun GÜNGEN



Türk Ticaret Zinciri Projesi'nde ilk faz tamamlandı

Türk savunma sanayinde önemli bir rol oynayan ve blokzincir teknolojisi üzerine de çalışmalar yapan STM Savunma Teknolojileri Mühendislik ve Ticaret A.Ş., paydaşları ile birlikte, dış ticaret süreçleri hızlandıracak ve maliyetleri düşürecek bir projeye imza attı.

Dış ticaret süreçlerinin akıllı sözleşmeler yoluyla hızlandırılması, şifreleme ve dağıtık defterler yoluyla veri güvenliği ve takibinin güçlendirilmesi, paydaşlar arası işbirliğinin artırılması ve tekrar eden veri paylaşımının ortadan kaldırılması amacıyla başlatılan "Blokzincir Altyapılı Türk Ticaret Zinciri Ar-Ge Projesi"nde (TTZ) önemli bir kilometre taşı geride bırakıldı. STM, Ünsped Gümrük Müşavirliği ve Lojistik Hizmetler A.Ş., Türkiye Vakıflar Bankası T.A.O., Doğu Otomotiv Servis ve Ticaret A.Ş. ve Doğu Bilgi İşlem ve Teknoloji Hizmetleri A.Ş., 2021 yılında başladığı, TTZ Projesi'nde ilk fazı tamamladı.

Dış ticaret belgeleri, blokzincir ağına yazıldı

Proje kapsamında, ithalat ve ihracat süreçlerinde, öncelikli olarak 313 adet belgenin iş akışları ve paydaşları tek tek çıkarıldı ve analiz çalışması yapıldı.

Projenin ilk fazında, ithalatta eşyanın serbest dolaşıma girişi için en önemli işlemlerden biri olan "vergi ödemesi", sonrasında ortaya çıkan "Gümrük Vergi Tahsil Alındısı"

(GVTA) belgesi test verileriyle blokzincir ağına yazıldı. Böylece STM, Ünsped Gümrük Müşavirliği, Vakıfbank, Doğu Otomotiv ve Doğu Teknoloji tarafından her kurumun kendi yetkileri doğrultusunda görüntülenmesi sağlandı. Ekosisteme dâhil edilecek diğer belgeler için çalışmalar devam ederken, ağı

üzerinde bulunan paydaş ve belge sayısının artırılması planlanıyor.

Bir eşyanın ithalat/ihracat süreçlerindeki işlemlerde kullanılan belgelerin, blokzincir ağı ile (şifreli/değiştirilemez şekilde) kayıt altına alınması ve taraflar arası paylaşılması amacıyla başlatılan proje sayesinde dış ticaretteki taraflar

arası güven ve belge paylaşımındaki gecikme problemleri çözülecek.

Dış ticaret aktörlerine davet çağrısı

Projenin, Ticaret Bakanlığı'nın ihtiyacı olan tüm süreçlerin dijitalleşmesi ve dış ticaretin hızlanması adına referans bir çalışma olacağı değeri-

lendiriliyor. TTZ Platformu; ithalat ve/veya ihracat yapan firmalar, iç ve/veya dış nakliyeciler, bankalar, sigorta şirketleri, gümrük müşavirlik firmaları, liman işleticileri, antrepo işleticileri, kamu kurum-kuruluşları ve tüm dış ticaret aktörlerini, sektörün dijitalleşmesine katkı sağlamak adına bu sisteme dâhil olmaya davet ediyor.



TÜYİDER'den OSB adımı

Tüm Yüzey İşlemler Demeyi (TÜYİDER) toplantısında bin 500 dönüm alanda Tüm Yüzey İşlemler İhtisas OSB kurulması için ilk adım atıldı.

OSB protokolüne 55 firma ile 700 dönüm ön talebiyle toplanan firmalar yapılan toplantıdan sonra imzalarını attılar.

Toplantıda TÜYİDER Yönetim Kurulu Başkanı İbrahim Doğançın tarafından gerçekleştirilen açılış konuşmasının ardından geçilen sunum bölümünde Burçed Engineering Company Genel Müdürü Hayrettin Durmaz konuşmacı olarak yer aldı ve katılımcılardan gelen sorulara cevapladı.

Bilgilendirme bölümünde ise TÜYİDER OSB Komisyon Üyesi T. Atakan Şakar ve Yönetim Kurulu Başkanı İbrahim Doğançın konuşma yaparken yine Doğançın'ın katılımıyla bir imza töreni düzenlendi.



Türkiye ekonomisi dayanıklı mı?

Dubai merkezli FIM Partners yatırım şirketinde küresel gelişmekte olan pazarlar borç fonu yöneticisi olarak görev yapan Francacs Balcells, Türkiye gibi dolar borcu yüksek olan ekonomilerin, agresif döviz kuru dalgalanması nedeniyle çökmesi gerektiğini ancak Türkiye ekonomisinin hâlâ ayakta durduğunu belirtti. Biz de MarineDeal News okurları için "Türkiye'nin ekonomik dayanıklılığını" ekonomi ve iş dünyasına sorduk

Doç. Dr. Baki Demirel / Ekonomist

'Ekonomimiz birden fazla sorunla karşı karşıya'

Öncelikle Balcells (Fim Partner's Invest)'in, Türkiye ekonomisinin hâlâ ayakta durduğunu görüşüne katılmıyorum. Türkiye ekonomisinin yaşadığı kur krizi etkileri devam etmektedir. Zaten 2018 yılında kur krizi yaşanmış olması da dirençsiz ekonomik yapının bir göstergesidir. Ayrıca 2018 krizine neden olan ani duruş, yani yabancı sermaye çıkışı takip eden yıllarda da devam etmiş ve TCMB çok önemli miktarda rezerv kaybetmiştir. Gerek 2020 Kasım gerekse 2021 Aralık aylarında yaşanan kur şokları, Türkiye ekonomisi-

nin kur krizlerine açık yapısını gözler önüne sermiştir. Bununla beraber 2020 salgın krizinin olumsuz etkilerine karşı gelir destekleyici maliye politikaları yerine borçlandırıcı para/kredi politikalarının izlenmesi hane halkı borçlarının yükselmesine neden olmuştur. Bununla beraber yüksek kur krizlerinin neden olduğu yüksek enflasyon reel gelirlerin erimesine neden olarak yoksullaşmayı artırmıştır. Bu bağlamda hane gelirlerinin borçlanma oranının artması önemli bir finansal sorun ve risk olarak karşımızdadır.

Ayrıca 2018 kur krizi ve 2020 salgın krizini takiben uygulanan politikalar evet Türkiye ekonomisinin derin bir bunalıma girmesini önlemiştir ancak yüksek işsizlik ve yüksek enflasyon artan hane halkı borçları nedeniyle halkın refahı önemli ölçüde azalmıştır. Nitekim yüzde 48 manşet enflasyon ve yüzde 22 geniş işsizlik oranları dikkate alındığında yoksulluk/sefalet endeksinin 70 puan ve üzerinde olduğunu görmekteyiz. Bu durum gelir dağılımının daha da bozulmasına yol açarak enflasyon, istihdam ve büyüme poli-

tikalarnın sürdürülebilirliğini riskli hâle getirmektedir. Bununla birlikte tanrımda dışa bağımlılığının yüksek olması küresel şoklar karşısında ekonominin çok ciddi mal kıtlıklarıyla karşı karşıya kalmasına neden olacaktır. Diğer yandan kamunun döviz yükümlülüklerinin artması ekonomimizin borçlanma maliyetlerini yükseltmekte ve kınlanlığını artırmaktadır.

Sonuç olarak Türkiye ekonomisi dış borç, yeteriz rezerv ve makro temellerde istikrarsızlık sorunlarıyla karşı karşıyadır ve bu sorunlar büyümeye devam



etmektedir. Bu sorunların çözümü üretim modelinde yapısal dönüşüm, kapsamlı kamu yatırım ve istihdam politikalarını gerektirmektedir. Tüm bunlar makro plan dâhilinde yapılmalı, Ortodoks politika uygulamaları ve sermayeden yana ekonomik bakış terk edilmelidir.

Müjdat Güler / Nova Holding Ceo'su



'Ülkeyi döndüren siyasal istikrar ve güvendi'

Türkiye ekonomisinin dış borcu, gelişmiş ekonomilere bakarsak çok yüksek değil. Bunun böyle olmasının ana sebebi borç alabilecek güvenilirliğe sahip değil. Borç oranları Gayrisafi Millî Hâsıla (GSMH)'ya göre yüzde 28 iken bu oranlar şimdi biraz daha arttı, iş dünyasının borçları ile birlikte yüzde 62 oranında bile değil. Bor-

cun yüksek faizle ve kısa vadeli yapılanması, bu borçlara karşılık ülke ihracat dövizleri, turizm gelirleri, sağlık turizmi gelirleri, görünmeyen işlemler, kaçakçılık ve kayıt dışı ile muntazam olarak dış kaynak sağlayabiliyor. Türkiye, sendikasyon kredileri de alıyor. 20 yılda 1 trilyon dolarlık dış ticaret açığı, 625 milyar dolarlık cari açığı finanse edecek imkânları sağlamış bir ülkemiz. 2021 senesinde, Merkez Bankası rezervleri 42 milyar dolar seviyesinde, cari açık 46 milyar dolar olarak gerçekleşti. Ülke cari fazla veremiyor, yüksek faizle borçlanıyor; 2,6 trilyon dolarlık vergi gelirleri elde

etmiş hazine, ekonomik sorunlar nedeniyle sübvansiyonlar ve vergi indirimleri yapıyor. Burası çok önemli. En önemli geliri vergi olan hazine burada sorunlar yaşayabilir. Çarkları döndürmezsek ihracat gelirleri artar ve ithalat daha da artıp cari açık oranı artabilir.

Tüm bunları çözecek olan siyasal istikrar ve güvendir. Türkiye bir gün geliyor, Mısır, İsrail, Birleşik Arap Emirlikleri (BAE) ile düşman oluyor, bir gün geliyor dost oluyor. Dış politika tutarsız, Çin ve Rusya ekseninde mi olacak yoksa AB ve NATO yanında mı olacak belirsiz. Ukrayna kri-

zinin, Türkiye için tam bir sınav olacağı kesin. Türk ekonomisini döndürmek dış ticaret fazlası vermek cari fazla vermek esasında çok daha kolay, ancak mevcut hükümet, tüketime dayalı bir ekonomik modeli seçerek ülkeyi ithalat merkezi yaptı, üretmek yerine en kolay olan yolu tercih etti. İnsanları kredi ile araba sahibi, telefon sahibi, ev sahibi ve mobilya sahibi yapmaya yöneltti. Üretmeyen bir ekonominin sonucu kötü olur. Bugün borç az, gelir çok, yönetmek zor değil ama ne yazık ki büyüklerimiz kolay yolu yapmadı. Türkiye'nin son 20 yılda iki önemli rakibi vardı, biri Güney

Kore, diğeri Çin. İkisi de bizim altımızdaydı. Bugün onlar şampiyonlar liginde oynuyor biz ise mahalli kümeye düştük. Türkiye güçlü bir ülke, fakat olması gereken yerde değil. Ayaktayız, zaten güçlüyüz ama gücümüzü doğru kullanamıyoruz, çünkü yönetim sorunu olduğu için güven sorunu var, güven sorunu olduğu için finans sorunları ile karşı karşıyayız. Borcu döndürmek için çaba harcarken ileriye büyük bir yük bırakıyoruz. Çözülemez hiçbir sorunu yok ülkenin. Tek sorun var, ne yazık ki çözüm yerlerindeki kişiler konuya hâkim değil. Siyasal istikrar ve güven şart.

Dr. Ömer Emeç / Albaraka Türk Başekonomisti ve Strateji Müdürü

'Ekonominin geldiği noktayı yeterli görmemeliyiz'

Son yıllarda siyasi, jeopolitik şoklar, kur krizi ve son olarak da Covid-19 pandemisi gibi ekonomik belirsizlikler yaşansa da Türkiye bu şoklara karşı dirençli bir görünüm sergiledi. Ekonomik aktivite dönem dönem yavaşlansa da hızlı toparlanmasını bilen Türkiye ekonomisi, cari açığını da sürdürülebilir seviyede tutmayı ihmal etmedi.

Koronavirüs pandemisinde de bir daha tecrübe ettiğimiz üzere Türkiye ekonomisinin her yapı taşı (bankalar, reel sektör, kamu) belirsizlikler ve kınlanlıklar karşısında geçmişten

gelen tecrübeyle oldukça proaktif bir yaklaşım sergileyebiliyor. Türk bankacılık sektörünün de önemli rol oynadığı salgın döneminde bankalar kredi kanalıyla canlı tutarak para politikasının daha etkin yürütülmesini sağladı. Büyüme, istihdam ve ihracat tarafında yaşanan gelişmeler ekonomik faaliyet için pozitif görünüm sunsa da enflasyon tarafındaki baskıları göz ardı etmemek gerekiyor. Döviz kurundaki değer kaybı, uluslararası tarımsal emtia ve enerji fiyatlarındaki yüksek seviyeler ve tedarik zinciri kısıtlamalarıyla

la yüzde 50'ye yaklaşan tüketici enflasyonunda yukarı yönlü riskler devam ediyor. Ayrıca CDS primlerindeki yükseliş de borçlanma maliyetlerinde yükselmeye sebep oluyor. Son dönemde çeşitli ürünlerle risk göstergeleri ve TL'deki değer kaybında iyileşmeler yaşandığına şahit olduk. Ancak TL'deki kınlanlıkların önüne geçebilmek ve dolarizasyonu düşük seviyelerde tutabilmek için daha kalıcı çözümlerin aranması gerekiyor. Daha sürdürülebilir bir büyüme yakalaması için Türkiye'ye özgü finansal kınlanlıkların üstesinden gele-

bilmemiz önem taşıyor.

Türkiye ekonomisinin dinamik yapısının, normatif yaklaşımda büyük krizlere dönüşmesi beklenen aksaklıkların üstesinden gelinmesinde etkin rol oynadığını görüyoruz. İktisadi sorunlara hızlı çözümler bulan Türkiye'nin içsel dinamizmi, ekonomimizin dayanıklı yapısını bir kez daha göstermeyi başardı. Çeşitli çalkantılarla geçen dönemlerde güçlü kalmayı başaran Türkiye ekonomisinin geldiği noktayı yeterli görmemeliyiz. Türkiye'nin, diğer ülkelerden pozitif ayrışan potansiyelini hayata geçirme



çabası istikrarlı olarak devam etmeli. Covid-19 pandemisinden sonra tedarik zincirleri özelinde yaşanması muhtemel değişimlere Türkiye hızlı adapte olarak öne çıkabilir. Bu da ekonomimiz için gerek kısa vadeli gerek uzun vadeli birçok kazanımın önünü açacaktır.

'Gemi sökümün ağır sanayi olarak tanınmasını istiyoruz'

İzmir'in Aliağa ilçesindeki gemi söküm tersanelerinde çalışan işçiler düşük ücret ve olumsuz çalışma şartlarına karşı greve gittiler.

Bölgedeki 22 tersanede çoğunluğu asbestli olan gemilerin sökümünde çalışan işçiler, maaşlarının düşük gösterilmesi, mesai ücretlerinin ödenmemesi, SGK prilerinin eksik yatırılması gibi maddi problemlerle boğuştuklarını söylüyorlar.

MarineDeal News'ün grev ile ilgili bilgi almak için ulaştığı Depo, Liman, Tersane ve Deniz İşçileri Sendikası (DGD-SEN) Avukatı Leyla Bilgen Işıksan'ın aktardığı bilgilere göre; çalışma koşullarının da güvenilir olmadığını söyleyen işçilere, bazı tersanelerde iş kıyafetleri hatta filtreli maskeler dahi sağlanmıyor, oldukça kötü şartlarda soyunma odaları ve sosyal tesislerin kullanımı söz konusu, hafta sonu tatilleri kesiliyor ve karşılığı verilmiyor, yıllık izinlerinin de İş Kanunu'na göre kullanımı engelleniyor.

Kimi işletmelerde işçilerin 15 dakikalık çay molalarını kullanmalarına dahi izin verilmezken, ısıya dayanıklı iş kıyafetleri de sadece denetleme yapıldığı zaman dağıtılıyor.

Yeni alımlarda iş başı eğitimlerin uygulanmadığını ve sadece gerekli belgelerin imzalatılıp tecrübesiz kişilerin oldukça tehlikeli



işlerle görevlendirildiğini belirten işçiler yaşanan iş kazalarının da üstünün kapatıldığını vurguluyor. Bölgedeki olumsuz hava şartları nedeniyle zaman zaman iş başı yapılmadığında işçilerin yevmiyelerinin de kesildiğini söyleyen Avukat Leyla Bilgen Işıksan, işçilerin kendilerine dayatılan bu insanlık dışı çalışma düzeninin bozulmasını ve daha iyi çalışma şartlarının getirilmesini istediklerini dile getirdi.

Aliağa gemi söküm tersanelerinde çalışan işçilerin DGN-SEN aracılığıyla duyurdukları talepleri ise şöyle:

- Gemi sökümün ağır sanayi olarak tanınmasını istiyoruz.
- Ücretlerimize zam istiyoruz.
- Taleplerimiz ve temsilcilerimiz protokol altına alınarak

tanınmasını istiyoruz.

■ Maaşların alınan ücret üzerinden bankaya yatırılmasını istiyoruz.

■ Mesai saat ücretlerinin 4 saatinin 1 yevmiye olması istiyoruz.

■ Olumsuz hava koşullarında çalışılmaması durumunda yevmi-

yelerin kesilmemesini istiyoruz.

■ Kişisel koruyucu ve donanımların zamanında eksiksiz dağıtılmasını istiyoruz.

■ Oksijen lambalarının bakımı ve eksikliklerinin giderilmesini istiyoruz.

■ Sigortaların kesilmemesini istiyoruz.

■ Sosyal tesislerin düzeltilmesini istiyoruz.

■ Mazeret izinlerinin yevmiyeden kesilmemesini istiyoruz.

■ Resmi tatillerin ekstra mesai olarak verilmesini istiyoruz.

■ Cumartesi günleri yarım gün çalışma, tam gün çalışması durumunda ekstra mesai olmasını istiyoruz.

■ Yıllık izinlerin verilmesini istiyoruz.

■ Mevcut sertifikanın bütün şantiyelerde geçerli olmasını istiyoruz.

■ İşe giriş kısmında sağlık raporu ücretinin işveren tarafından karşılanmasını istiyoruz.

■ Zamların 6 ayda bir yapılmasını istiyoruz.

■ Haklı taleplerimizden kaynaklı gerçekleştirdiğimiz eylemlerimiz sonunda kimsenin işten atılmayacağına dair güvence istiyoruz. Açılan davanın geri çekilmesini bekliyoruz.



- › ENGINEERING & MARINE SERVICES
- › SHIP SPARE PARTS
- › O&M POWER PLANTS
- › SHIPYARD REPRESENTATIONS
- › CONSULTANCY: DESIGN & NEW BUILDING
- › MARINE PROJECT MANAGEMENT



[in](#) [f](#) [@](#) [v](#) /esmarinesolutions

www.esmarinesolutions.com

Powered By

Denizciler için yanışılacak

Dünya genelindeki denizcilere maddi ve maddi destek sağlamak amacıyla faaliyet gösteren bir yardım kuruluşu olan Denizciler Misyonu (The Mission to Seafarers), 18-21 Mayıs 2023 tarihinde Japonya'da gerçekleşecek bir macera yarışını etkinliğini başlattı.

Yarışın tüm sponsorları ve katılımcıları, Asya'daki mevcut operasyonları geliştirmeye yönelik beş yıllık bir plan olan, Misyon'un Yükselen Liman Stratejisi 2022-26'yı küresel olarak destekleyecek.

Macera Yarışını, UNESCO tarafından Küresel Jeopark olarak ilan edilen Japonya'nın İzu Yarımadası'nda gerçekleştirecek. Etkinlik, üç kişilik ekiplerin patika yarışları, ekip oluşturma yetenekleri ve olumsuz deniz şartları olmak üzere bir dizi zorlayıcı dayanıklılık mücadelelerinden geçmesi ile gerçekleşecek.

Yarışlar, hem macera yarışlarında nispeten yeni olanlar hem de yeni bir meydan okuma isteyen tecrübeli yarışçılar

için iki kısımda düzenlendi. Yeşil Ejderha Yarışı ve Siyah Ejderha Yarışı olmak üzere iki farklı klasmana ayrılan mücadelenin ilk iki gününde patikalarda yürüme ve koşma seçeneği sunulacak.

Takımların her birinden en az 5 bin ABD Doları toplamaları isteniyor.

Dünya genelinde 200'den fazla limanda yılda 365 gün 7/24 denizcilere yardım sağlayan bir kuruluş olan Denizciler Misyonu; izolasyon, yorgunluk, zihinsel ve fiziksel sağlık sorunları, terk edilme riski, gemi kazası ve korsanlık gibi genellikle oldukça tehlikeli şartlarla karşı karşıya olan denizcilerin Covid-19 sonrası bu durumlarının artık kritik bir sürece girdiğini düşünüyor.

Yarışma sürecinde toplanan tüm fonlar denizin görmezden gelinen bu kilit çalışanları için refah, avukatlık yardımı, ruh sağlığı ve aile desteği sağlamak amacıyla Misyon tarafından yürütülen çalışmalarda kullanılacak.

Dünya silahlanmaya devam ediyor

MDN | Dünya 2020 yılında Covid-19 pandemisiyle yüzleştğinde hiçbir şeyin eskisi gibi olmayacağına dair çok sayıda yorum yapılmıştı. Pandeminin salt sosyal hayatı değil, ekonomiyi, devletler arası ilişkileri dahası savunma ve güvenlik politikalarını da değiştireceğine yönelik öngörüler gündeme gelmişti. Yaşanan süreçte insanlığı Covid-19 salgınının muhtelif varyantlarıyla yaşamayı öğrendi. Salgın da artık iki yıl öncesi gibi korkutucu ve ürkütücü değil, insanlık artık daha rahat. Başta Avrupa olmak üzere yerkürenin diğer bölgelerinde de normalleşme süreci her geçen gün ivmeleniyor.

Artan bloklaşma ve pakt kurma çabaları

Covid-19 şartlarının sarstığı ülkeler pandemiyi yansımaları acı bir şekilde tecrübe ediyor. Özellikle de ekonomik alanda. Ne yazık ki ilerleyen günlerde pandemiyi ekonomideki artçı etkilerini daha şiddetli yaşayacağız. Artan enerji fiyatları, bozulan arz-talep döngüsü, tedarik zincirlerinde yaşanan aksaklıklar ve tüm gezegende yukan doğru ivmelenen enflasyonist baskı ülkeleri daha da sıkıntılı günlerle karşı karşıya bırakacak.

Üstelik aktörler arasında ivmelenen stratejik seviyeli rekabet de cabası... Küresel kimliğe bürünen kriz bölgeleri ve enerji kaynaklarının bir hibrit silah olarak kullanılması ülkeler üzerindeki baskıyı daha da artırıyor. Bir hamle yapılmadan önce komplikasyonları çok boyutlu irdeleniyor. Ülkeler özgül ağırlıkları nispetinde stratejik adımlar atarken, beka endişesi yaşayan düşük ve orta ölçekli devletler güvenlik arayışlarını hızlandırıyor. Bu durum kaçınılmaz olarak bloklaşma ve pakt tesis etme çabalarını ivmelendiriyor.

Bitmeyen film: Silahlanma

Yaşanan küresel kaos esnasında değişmeyen tek şey ülkelerin silahlanma gayretleri. Ne pandemiyi yarattığı olumsuz sosyal etkenler ne de her geçen gün kötüye giden ekonomik şartlar ülkelerin silahlanma politikalarını durduramıyor. Bozulan küresel ekonomiye suni teneffüs yapmanın ve diriltmenin yegâne yolunun konvansiyonel bir savaş olduğunu vurgulayan komplo teorileri sık işitilir oldu. Hâl böyle olunca biz de gözden kaçan silahlanma gayretlerini optimize etmek istedik.

Asya-Pasifik bölgesi silahlanıyor

Aralık ayında temas etmiştik¹, dikkat çeken ilk aktör Japonya.



2022 yılı savunma bütçesine ek bir madde ile 6,8 milyar dolar ekleyen Japonya, toplamda 52 milyar dolarlık dev bir savunma bütçesine erişti. Bu rakam neredeyse Almanya ve Fransa ile aynı seviyede. Tıpkı Japonya gibi hava kuvvetlerini F-35 uçakları ile modernize edeceklerini açıklayan Endonezya ve Finlandiya'daki gelişmeler de dikkat çekici. Hindistan, Pakistan, Singapur, Tayvan, Güney Kore, Filipinler ve Avustralya gibi Asya-Pasifik bölgesi aktörleri de silahlanıyor, ezcümle dünya genelinde savunma harcamalarına ayrılan bütçeler her geçen gün artıyor.

Mısır

Biraz yakın coğrafyamıza odaklanalım. Doğu Akdeniz komşumuz Mısır'ın durumu önemli. Fransa'dan fırkateyn ve korvet, Almanya'dan denizaltı, Rusya'dan helikopter, Çin'den İHA satın alan Mısır, son olarak Güney Kore ile 1,6 milyar dolarlık silah anlaşması imzaladı. Bu anlaşma "K9 tipi obüs"

satışını kapsıyor. Obüsler Güney Kore merkezli Hanwha savunma şirketi tarafından üretilecek. Ayrıca, ABD'nin Mısır'a 2 milyar 555 milyon dolarlık askeri satışa onay verdiğini de hatırlatalım. Bu satışın 2,2 milyar doların "C-130" kargo uçaklarını, 355 milyon dolar ise hava savunma radarlarını kapsıyor.

İsrail ve Bahreyn

İsrail Savunma Bakanı Gantz'ın tarihe not düşen Bahreyn ziyaretinde savunma alanında iddialı bir mutabakat muhtırası (MoU-Memorandum of Understanding) imzalandı. Muhtıranın istihbarat, askeri eğitim ve işbirliğini kapsadığı açıklandı. Esasen muhtıra, iki ülke arasında Eylül 2020'de imzalanan "İlişkileri Normalleştirme Anlaşması"nın ardından İsrail ve Bahreyn'in savunma alanındaki ilişkilerinin de resmleştirilmesine vesile oldu. İsrail'in Abraham Antlaşması bağlamında Orta Doğu'da Suudi Arabistan, Umman ve Birleşik Arap Emirlikleri gibi Arap ülke-

leri ile normalleşme ve ikili ilişkileri çok boyutlu geliştirme gayretleri kuşkusuz ortak bir tehdidi merkeze koyuyor. Olağan şüpheli İran.

Açıklamalarda bulunan Gantz'ın dile getirdiği, "gelecekteki işbirliğinin, her iki ülkenin savunma kuvvetlerini güçlendireceğini, bölgede ortaya çıkan tehditlere, teknolojik ve askeri olarak güçlenmeye devam eden terör grupları karşısında bölgesel güvenlik ve istikrara katkıda bulunacağı" argümanının altını çizelim. İsrail-Arap işbirliği belli ki ilerleyen dönemde daha da ivmelenecek. Bu noktada ülkemizin pozisyonu da önem arz ediyor, malûm biz de Arap ülkeleri ile ilişkileri düzeltmeye çalışıyoruz. Dahası mart ayında İsrail Cumhurbaşkanı'nın ülkemize resmi bir ziyaret yapacak.

ABD'nin Ürdün'e F-16 satışı

Yakın coğrafyamızı ilgilendiren bir başka silahlanma anlaşması da Ürdün'den geldi. ABD Dışişleri Bakanlığı Ürdün'e yönelik 4,21 mil-

yar dolar tutarındaki F-16 C/D Block 70 uçağı satışının onaylandığını açıkladı. Bu satışın, Orta Doğu'da siyasi istikrar ve ekonomik ilerleme için önemli bir güç olan "NATO Dışı Önemli bir Müttefik" güvenliğini geliştirmeye yardımcı olacağını ve ABD'nin dış politika ve ulusal güvenlik hedeflerini destekleyeceğini belirten ABD'nin, Türkiye'nin benzer talebine ne şekilde cevap vereceğini ilerleyen günlerde göreceğiz.

Polonya

Rusya ile Ukrayna marjında bilek güreşine tutuşan NATO'nun doğulu müttefiklerinin de silahlanma çabalarını artırdıklarını görüyoruz. Bunların başını hiç şüphe yok ki Polonya çekiyor. ABD ile ikili ilişkilerini derinleştiren Polonya'nın Avrupa'da ABD'nin gözde müttefiki hâline geldiğini söyleyebiliriz.

Bu nedenle Ukrayna'nın doğusunda tansiyonun yükseldiği mevcut konjonktürde ABD Dışişleri Bakanlığı Polonya'ya 6 milyar dolar değerinde tank ve ilave askeri teçhizatın satışına başlangıç onayı vermesi şaşırtıcı olmadı. ABD Savunma Bakanı Austin, Varşova ziyaretinde yaptığı açıklamada antlaşmanın "ortak savunma için NATO bünyesinde sorumluluklarını daha adil bir şekilde paylaşımını sağlamaya yardımcı olacağını" vurguladı. Tankların teslimatına ilişkin zaman çizelgesinin henüz müzakere aşamasında olduğunu kaydeden Austin, "Tank satışının Polonya Silahlı Kuvvetleri'yle çalışabilirliği güçlendireceğini, müşterek caydırıcılık çabalarının ve diğer NATO müttefiklerinin güvenilirliğini artıracak" belirtti.

ABD 6'ncı Filosu tarafından şubat ayında yapılan bir açıklamada iki ülke ilişkisi sistematığının derinliğini gösterdi. Bu vesileyle ABD Deniz Kuvvetleri başlığı Deniz Piyadelerinin kuzey Polonya'da NATO'nun Avrupa füze savunma sistemini destekleyecek stratejik bir tesis olan Redzikowo'daki 50 milyon dolarlık çok amaçlı yerleşkeye konuşulduğunu öğreniverdik.

Baltık üçüzleri

Baltık Denizi kıyısında, Gdansk'ın yaklaşık iki saat batısında bulunan NSF Redzikowo'nun "Aegis Ashore" füze savunma sistemini desteklediğini ve Rota, İspanya merkezli Donanma destroyerlerinin sistemlerine ve Romanya Deniz Destek Tesisi Deveselu'daki Aegis yeteneklerine entegre olduğunu hatırlatalım.

Artan güvenlik endişeleri elbette Baltık üçüzlerinde de derin güvenlik endişesini tetikliyor. Nitekim Almanya bölge ülkelerine desteğini artırırken, Norveç'in de Litvanya'ya

ilave asker gönderdiğini belirtelim.

NATO İttifakında savunmaya ayrılan bütçeler

"NATO Ülkeleri Savunma Harcamaları 2014-2021" raporunda NATO ülkeleri arasında 2021 yılında milli gelirden savunma harcamalarına en çok pay ayıran ülkenin Yunanistan olduğunu öğrenince nedense şaşırmadık. Bu istatistik ile Yunanistan uzun yıllar sonra milli gelirden savunmaya en fazla pay ayıran ülke olan ABD'yi geride bırakmış oldu. Yunanistan, 2021 yılında milli gelirin yüzde 3,8'ini savunma harcamalarına ayırdı.

Söz konusu raporda ABD yüzde 3,5 ile ikinci, Hırvatistan ise yüzde 2,8 ile üçüncü sırada yer alırken, bu ülkeleri yüzde 2,3 ile İngiltere, Estonya ve Letonya izliyor. Milli gelirden savunma harcamalarına en az pay ayıran ülke ise yüzde 0,6 ile Lüksemburg. İspanya'da bu oran yüzde 1,2 iken Belçika'da yüzde 1,1. Türkiye'de milli gelirin yüzde 1,6'sı savunmaya giderken Almanya'da bu oran yüzde 1,5.

Yunanistan nereye?

Savunma harcamalarına miktar olarak bakıldığında ise farklı bir istatistik ortaya çıkıyor. Buna göre 30 üyeli NATO'nun 29 üyesinin toplam harcaması ABD'nin harcamasının yarısına dahi ulaşmıyor. ABD'nin 2021 tahmini savunma harcaması 725 milyar 709 milyon dolar olurken, diğer ülkelerin toplamı ise 322 milyar 264 milyon dolarda kalıyor.

ABD'den sonra en çok savunma harcaması yapan ülke 69 milyar 82 milyon dolar ile İngiltere. Almanya ise 53 milyar 736 milyon dolar ile üçüncü sırada yer alırken Fransa 50 milyar 971 milyon dolar ile dördüncü. Türkiye ise 16 milyar 581 milyar dolar harcama ile 30 ülke içinde 7'inci sırada bulunuyor. Türkiye'nin 2014 yılı harcamasının 11 milyar 783 milyon dolar düzeyinde olduğunu hatırlatalım. Yunanistan'ın 2021 yılı savunma harcaması 7 milyar 417 milyon dolar olurken, 2014 yılında bu rakamın 4 milyar 358 milyon dolar olduğunu altını çizelim.

Komşumuz Yunanistan'ın aşırı silahlanma çabasını gerçekleyen bu veriler dikkat çekici. Fransa ile ilişkilerini stratejik ortaklık seviyesine çıkararak Yunanistan Fransa'yı ihya ederken, ABD'yi de ihmâl etmiyor. Yunanistan'ın F-35 sahibi olma hevesi ise her an gerçekleşebilir. Kuşkusuz Yunanistan ülkemizi bir tehdit olarak görüyor ve bu nedenle silahlandığını da gizlemiyor. Yunanistan'ın uygun şartlar oluştuğunda bir emrivaki yapmayacağını garanti yok. Mesnetsiz ve provokatif eylem ve söylemlerini ısrarla sürdüren Yunanistan iki ülke arasındaki ilişkileri sürekli gergin tutmaya özen gösteriyor.

Dikkatli hareket edilmeli

Bunun son örneğini Yunan Dışişleri Bakanı Dendias sergiledi. Moskova'da Rusya Dışişleri Bakanı Lavrov ile düzenlenen ortak basın toplantısında konuşan Dendias, Türkiye'nin Yunanistan politikasını eleştirdi. Ege Adaları'nın silahsızlandırılmasında Türkiye'nin söz hakkı olmadığını belirten Dendias, uluslararası anlaşmaları hiçe sayıp "Türkiye'nin anlaşmalara taraf olmadığından dolayı hiçbir hakkı-

nın bulunmadığı" savını gündeme getirdi.

Tarihi gerçeklerden ve reel politiktan uzak Dendias bildik mesnetsiz Yunan dış politikasını sürdürdü. Kendince yeni bir açılım yapan Dendias bir ilke daha imza atarak, "12 Ada'nın silahsızlandırılmasına ilişkin antlaşma Türkiye ile değil, o zamanki Sovyetler Birliği'nin kaygılarıyla ilgiliydi. Sovyetler Birliği bundan yararlandı, Türkiye, antlaşmayı imzalayan taraf değil,

bu nedenle anlaşmadan hiçbir hak elde etmez" çıkışı yapıverdi. Türkiye'nin Ege Denizi'nde en büyük çıkarma filosuna sahip olduğunu söyleyen Dendias, Türkiye'nin dünyada Yunanistan'a karşı savaş nedeni (CASUS belli) yayımlayan tek ülke olduğunu kaydetti.

Türkiye son dönemde "Gayri Askeri Statüdeki Adalar" konusunda Yunanistan'ı oldukça sıkıştırdı. Nitekim ülkemiz şubat ayında Atina'nın Oniki Adalar'da antlaşma-

lara aykırı davrandığını belirterek konuyu BM gündemine taşıdığı duyurmuştu. Yunan Bakan da kendince bu hamlelere cevap verme telaşında görünüyor. Son kertede; Yunanistan'ın eylem ve söylemleri yakından takip edilmeli, zira komşu şapkadan sürekli yeni tavşanlar çıkıyor!

¹Stratejik düşünme: Denizaltı ve ötesi MarineDealNews, Ocak 2022 <https://www.marinedealnews.com/stratejik-dusunme-denizalti-ve-otesi/>

Tersan
SHIPYARD

INNOVATIVE SHIPBUILDING EXCELLENT QUALITY



Acıçeşme Mevki Boğaziçi Cad. No: 28
Tavşanlı - Altınova 77702
Yalova / Türkiye

Yaşlı tankerlerin fiyatları arttı

Meltem Süloğlu

snp@pelikan.com.tr

Kuyu yük gemilerde Çin Yeni Yılı sonrası navlunların yukarı yönlü hareketiyle başlanmasıyla birlikte gemi fiyatları da hafif bir yükselişe geçti.

Tankerler hâlâ düşük seviyelerde hareket ediyor. Hurda değerlerinin artmasından dolayı yaşlı tankerlerde fiyatlar artmış görünüyor. Tanker sahipleri önümüzdeki bir iki yıl navlunların ve fiyatların yükselmesini bekliyorlar.

Kuru yükler

Newcastlemax: "BAOSTEEL EXPEDITION" (203,198 dwt, Universal, 2007 inşa) 19,5 milyon dolara Yunan alıcıya satıldı. "HEMINGWAY" (207,634 dwt, SWS, 2017 inşa) 52 milyon dolara alıcı buldu.

Kamsarmax: "SEAGULL WIND" (82,908 dwt, Sanoyas, 2013 inşa) 27 milyon dolara, "GALAXY" (81,666 dwt, Qingdao Beihai, 2012 inşa) ve kardeş gemileri "RENAISSANCE" ve "EVERGLORY" her biri 19,7 milyon dolara

satıldı. "SPETSES SPIRIT" (80,328 dwt, STX Jinhae, 2011 inşa) 20 milyon dolara satılırken, "NAVIOS PROSPERITY" (82,535 dwt, Tsuneishi Fukuyama, 2007 inşa) 16,4 milyon dolara satıldı.

Panamax: "BONANZA" (73,613 dwt, Jiangnan, 2003 inşa) 10,5/11 milyon dolar civarında alıcı buldu. "LILY BREEZE" (74,744 dwt, NKK, Japan, 1998 inşa) 8,6 milyon dolara satıldı. "NORD FORTUNE" (76,596 dwt, Imabari, 2008 inşa) 16,5 milyon dolara alıcı buldu.

Ultramax: "ANDROS ISLAND" (63,008 dwt, Zhejiang, 2016 inşa) ve kardeş gemisi "SPYROS ISLAND" (2015 inşa) birlikte 50 milyon dolara satıldı. "MARITIME CHALLENGER" (64,794 dwt, Oshima, 2017 inşa), "MARITIME SINCHAI" (64,928 dwt, Oshima, 2017 inşa), "MARITIME SONIA" (64,793 dwt, Oshima, 2017 inşa) ve "MARITIME VOYAGER" (64,942 dwt, Oshima, 2016 inşa) her biri 36 milyon dolara gitti.

Supramax: "IVY UNICORN" (55,874 dwt, IHI Marine United, 2011 inşa) 20,5 milyon dolara gitti. "MANDARIN GRACE" (56,693 dwt, Jiangsu Hantong, 2011 inşa) ve kardeş gemisi "MANDARIN TRADER" (2011 inşa) birlikte 33,5 milyon dolara satıldı. "GRAVITY" (56,546 dwt, Jiangsu Hantong, 2014 inşa) 16,88 milyon dolara alıcı buldu. "MAGDA" (58,018 dwt, Yangzhou Dayang, 2010 inşa) 16,7 milyon dolara satılırken, "UNIVERSE 1" (53,074 dwt, Oshima, 2003 inşa) 10 milyon dolara satıldı.

Handy: "SEA ANGEL" (37,896 dwt, Avic Weihai, 2016 inşa) ve "SEA BREEZE" (37,983 dwt, 2016 inşa) her biri 23 milyon dolara alıcı buldu. "MARINE PRINCESS" (35,501 dwt, Cosco Guangdong Shipyard, 2012 inşa) 16,4 milyon dolara, "DOREEN" (35,015 dwt, Kouan Shipbuilding, 2004 inşa) 22 milyon dolara, "SUPER VALENTINA" (33,382 dwt, Shin Kurushima, 2013 inşa) 18 milyon dolara ve "SUPERNOVA"

(36,367 dwt, Shikoku Dockyard, 2012 inşa) 19 milyon dolara alıcı buldular.

Tankerler

VLCC: "ATHENS" (298,677 dwt, Hitachi Zosen, 2000 inşa) 28 milyon dolara alıcı buldu. "ATHENIAN SUCCESS" (298,996 dwt, Hyundai H.I., 2010 inşa) 42,5 milyon dolara satıldı.

Suezmax: "RINELA" (159,106 dwt, Hyundai H.I., 2004 inşa) 18 milyon dolara alıcı buldu.

LR2: "PHOENIX HOPE" (105,585 dwt, Hyundai H.I., 2008 inşa) 18,25 milyon dolara, "ORANGE STARS" (115,756 dwt, Samsung, 2011 inşa) ise 28 milyon dolara satıldı.

LR1: "RED EAGLE" (74,997 dwt, Sungdong Shipbuilding, 2011 inşa) satıldı. Ancak satış fiyatı henüz rapor edilmedi.

Aframax: "ZANTORO" (109,647 dwt, Dalian Shipbuilding, 2006 inşa) 13 milyon dolara satılırken, "BERGITTA" (105,827 dwt, Tsuneishi Tadotsu, 2007 inşa) 16,5 milyon dolara gitti. "TAURUS SUN" (115,577 dwt, Sasebo, 2007 inşa) 17,3 milyon dolara satıldı.

MR: "JUPITER EXPRESS" (45,950 dwt, Shin Kurushima, 2012 inşa) 18,5 milyon dolara alıcı buldu. "NORD SNOW QUEEN" (38,289 dwt, Guangzhou, 2008 inşa) 9,5 milyon dolara Yunan alıcıya satıldı. "SKY" (37,879 dwt, Hyundai Mipo, 2007 inşa) 8,1 milyon dolara gitti. "ALPINE MAYA" (51,501 dwt, STX Jinhae, 2010 inşa) 16,4 milyon dolara, satılırken, "PS HOUSTON" (50,922 dwt, STX Jinhae, 2008 inşa) 11,55 milyon dolara Yunan alıcıya satıldı.

"CELSIUS MANILA" (19,997 dwt, Shin Kurushima, 2002 inşa) 7,9 milyon dolara Koreli alıcıya, "OCEAN MORAY" (11,999 dwt, Zhejiang Shenzhou, 2018 inşa) 10 milyon dolara satıldı.

"EASTERN LIBERTY" (8,857 dwt, Usuki, 2002 inşa) 3,6 milyon dolara Endonezyalı alıcıya satıldı.

Konteynerler

"NAVIOS UTMOST" ve kardeş gemisi "NAVIOS UNITE" (8,208 TEU, 101,597 dwt, 2006 inşa, 42,8 m en) birlikte 220 milyon dolara alıcı buldu.

"BALTIC SOUTH" (4,432 TEU, 52,184 dwt, Hyundai H.I., 2010 inşa) 95 milyon dolara alıcı buldu. "NORTH BRIDGE" (4,298 TEU, 53,682 dwt, H.I., 2006 inşa) 80 milyon dolara, "SINGAPORE BRIDGE" (4,253 TEU, 50,953 dwt, Samsung, 2002 inşa) ise 61 milyon dolara satıldı.

"CAPE MAGNUS" (2,742 TEU, 37,570 dwt, Aker MTW Werft, 2008 inşa, 29,8 m en) 53 milyon dolara, "WINDSWEPT" (2,797 TEU, 35,445 dwt, Yangfan, 2010 inşa, 31 m en) 53 milyon dolara satıldı. "VIVALDI" (2,546 TEU, 34,264 dwt,

Jiangsu Yangzijiang, 2010 inşa) 18 milyon dolara satıldı.

"HOOGE" (1,402 TEU, 16,986 dwt, Shandong Weihai, 2006 inşa) 23,6 milyon dolara alıcı buldu. "BINDI IPSA" (1,740 TEU, 23,425 dwt, Guangzhou Wenchong, 2013 inşa) 35 milyon dolara alıcı buldu.

Yeni inşalar

LNG: Maran Gas, Daewoo Tersanesi'ne 2 adet 174,000 cbm gemi siparişi verdi. 2025 yılında teslim edilecek olan gemilerin kontrat fiyatı 218 milyon dolar.

Konteynerler: Euroseas, Hyundai Mipo Tersanesi'ne 2 adet 2,800 TEU gemi siparişi verdi. 2023 yılının son çeyreğinde ve 2024 yılının ilk çeyreğinde teslim edilecek olan gemilerin her birinin kontrat fiyatı 42,5 milyon dolar. China United Lines, Huangpu Wenchong Tersanesi'ne 2 adet 2,700 TEU gemi siparişi verdi. 2023 yılının ikinci yansında teslim edilecek olan geminin kontrat fiyatı henüz açıklanmadı.

Ropax: Grandi Navi Veloci (MSC), GSI China Tersanesi'ne 4 adet 3,100 lane meter Ropax siparişi verdi. 2024/2025 yıllarında teslim edilecek olan gemilerin kontrat fiyatları açıklanmadı.

Hurdalar

Tankerler: "BULL DAMAI I" (LDT 19,132, DWT 111,928, 2004 inşa) ve "NUSA MERDEKA" (LDT 17,297, DWT 104,875, 2003 inşa) 670 dolara Bangladeş teslim satıldı. "NEW INSPIRATION" (LDT 40,095, DWT 298,400, 2002 inşa) 666 dolara ve "PETROGARUDA" (LDT 19,105, DWT 115,000, 2003 inşa) 650 dolara Bangladeş, "SILVER" (LDR 13,241, DWT 69,609, 2002 inşa) Hindistan, "THURAYA" (LDT 11,316, DWT 46,721, 1999 inşa) 655 dolara Pakistan, "ARISTOS" (LDT 10,534, DWT 46,678, 2004 inşa) 675 dolara Bangladeş, "AL SALAM" (LDT 9,409, DWT 47,065, 2001 inşa) 665 dolara Pakistan teslim satıldılar.

"BULL PAPUA" (LDT 15,682, DWT 106,122, 1999 inşa) 650 dolara, "HIPPO" (LDT 12,141, DWT 46,092, 1997 inşa) 642 dolara Bangladeş, "CHEMTRANS RUGEN" (LDT 8,725, DWT 34,361, 2001 inşa) 635 dolara as is Batam, "HORIZON" (LDT 8,116, DWT 44,730, 1999 inşa) Pakistan teslim satıldı.

LPG: "GAS KOMODO" (LDT 18,551, DWT 56,875, 1991 inşa) 680 dolara Bangladeş teslim satıldı.

Kuru yükler: "CAPE ENTERPRISE" (LDT 22,043, DWT 185,909, 2003 inşa) 650 dolara Hindistan, "ALAM CETUS" (LDT 23,982, DWT 171,009, 2003 inşa) 645 dolara as is Batam/Singapur, "BERGE AORAKI" (LDT 20,948, DWT 172,502, 2000 inşa) ise 642 dolara Bangladeş teslim satıldı.

TÜRKİYE'NİN İLK VE TEK ULUSAL KLAS KURULUŞU

Teknolojide Öncü, Bağımsız, Tarafsız, Uzman



TÜRK LOYDU

#60YıldırGüvenle

ABD liderliğinin ve çıkarlarının korunması için Rusya-Ukrayna ilişkisi bir yana Avrupa'dan Asya'ya her bölgede önemli bir aktör olmaya ve agresif bir politika izlemeye devam ediyor

ABD Avrupa'da Ukrayna üzerinden ciddi bir gerilim politikası yürütüyor.

Temel hedef aynı. ABD liderliğinin korunması ve ABD çıkarlarına hizmet eden düzenin muhafazası için yeni güç merkezlerinin oluşmasını engellenmesi veya bu oluşumun sekteye uğratılması. Bu hedefe ulaşmak üzere gücün ABD tarafından birleştirilmesi.

Bu maksatla Avrupa'da Rusya'nın, Pasifik'te Çin'in çevrelenmesi, hareketsizleştirilmesi, etkisinin kırılması.

ABD'nin zayıfladığı, etkisini yitirmeye başladığı, küresel güç merkezinin Asya'ya kaydığı bir dönemde bu hedefin yakalanması ABD için her zamankine nazaran daha büyük bir önem arz ediyor.

ABD'nin son dönemde uyguladığı agresif politikanın en önemli gerekçesi de bu. Aslında sürecin başlangıcı daha Soğuk Savaş'ın yeni tamamlandığı 1990'lı yıllara kadar gidiyor.

Gelişmeleri kronolojik bir sıra ile özetlemek ABD'deki siyasi değişikliklere rağmen bu gayretin aynı perspektif ile yürütüldüğü ve son dönemde ivmelendiği açık şekilde görülüyor.

Soğuk Savaş'ın tamamlanması NATO ve AB'nin genişlemesi

■ SSCB'nin dağılma sürecinde verilen NATO'nun doğuya doğru genişlemeyeceği sözüne rağmen NATO 1994 yılından itibaren genişlemeye başladı.

■ 2003 yılında "Gül Devrimi" ve "Turuncu Devrim" ile Gürcistan ve Ukrayna'da iktidar ABD yanlısı siyasetçilere geçiyor.

■ 2004 yılında Romanya ve Bulgaristan NATO üyesi oluyor.

■ ABD ve NATO Avrupa'da genişlerken ABD, 2004 yılından itibaren daha güneyde Büyük Orta Doğu Projesi'ni telaffuz etmeye başlıyor. Dünya yeniden şekilleniyor. Amerikan emperyalizmi yayılıyor.

■ 2006 yılında Ukrayna ve Gürcistan'ın NATO üyelikleri ilk kez gündeme geliyor.

■ 2007 yılında Romanya ve Bulgaristan AB'ye üye oluyor.

Rusya'nın ilk tepkileri

■ Rusya gelişmelere yönelik ilk tepkisini 2007 yılında ortaya koyuyor. Münih Güvenlik Konferansı'nda Putin; ABD'nin öncülüğünde tek kutuplu bir merkez yaratma yönündeki Batı politikalarını şiddetli şekilde eleştiriyor. NATO'nun genişlemesinden duyduğu rahatsızlığı vurguluyor.

■ Tek merkezli bir gücün dünyayı yönetmesi çabasının doğru olmadığını, ABD'nin her şeyin üzerinde ve tek taraflı davrandığını, hiç kimsenin uluslararası hukuka saygı göstermediğini, hükümet dışı kuruluşların başka ülkelerin güdümünde faaliyet gösterdiklerini, ABD'nin, "önleyici müdahale" yaklaşımı ve uygulamasının doğru olmadığını ve çatışma alanlarını daha da artırdığını söylüyor.¹

■ Rusya'nın tepkisi bununla sınırlı kalmıyor. 2008 yılında, NATO'ya komşu olmak istemediğini, Gürcistan ve Ukrayna'nın (NATO'ya) üyelik başvurularının kabul edilmesinin Avrupa'nın mevcut güvenlik sistemine yönelik ciddi sorunlar oluşturacağını açıklıyor.

■ Aynı yıl Osetya'ya giren Gürcistan'a askeri müdahalede bulunuyor. Osetya ve

ABD'nin gerilim politikası

Abhazyya bağımsızlıklarını ilan ediyor.

Gürcistan'dan sonra Ukrayna'daki gayretler

■ Kısa bir sessizlik döneminin ardından bu kez 2014 yılında Ukrayna'da ABD ve AB tarafından desteklenen olaylardan sonra Rusya yanlısı Yanukoviç devriliyor.

■ Rusya'nın NATO'nun genişlemesi ve sınırlarına komşu olmasına yönelik hassasiyetini sürdürdüğüne ilişkin yanıt Kırım ve Donbass'da veriliyor.

■ Hibrit Savaş yeni gündem maddesi oluyor.

Karadeniz ve Doğu Akdeniz

■ ABD ve NATO Karadeniz'de daha fazla varlık göstermek için harcadıkları çabayı artırıyor.

■ Rusya aynı yıl Karadeniz'de silahlanmaya başlıyor. Sahillerini, alan erişiminin engellenmesini (A2/AD-Anti Access Area Denial) sağlayacak sistemler ile donatıyor, bölgede denizaltılar ve uzun menzilli güdümlü mermiler ile donatılmış gemiler konuşlandırıyor.

■ 2015 yılında Rusya Suriye'deki gelişmelere müdahil olmaya Karadeniz'i de Doğu Akdeniz'deki faaliyetleri için bir bağlantı noktası olarak kullanmaya başlıyor.

NATO Varşova Zirvesi ve Rusya'nın Ulusal Güvenlik Stratejisi

■ 2016 Varşova Zirvesi ile Rusya artık NATO için yeniden bir tehdit oluyor. NATO'nun yeni hedefleri Rusya ve Çin. Uzun süren düşük yoğunluklu çatışmayı da kapsayan jargon yerini yeniden klasik, büyük tehditlere bırakıyor.

■ Geliştirilmiş ve Uyarlanmış İleri Mevcudiyet Tedbirleri ile Baltık ve Karadeniz Bölgesi'ndeki etkinliğini artırmaya çalışan ABD ve NATO Rusya'yı çevrelemeye çalışıyor.

■ Buna mukabil Rusya 2016 yılında yayımladığı "Ulusal Güvenlik Stratejisi"nde, NATO'nun askeri gücünü artırması ve RF sınırlarına yaklaşması ile ABD tarafından tesis edilen Füze Savunma Sistemini ulusal çıkarlarına yönelik bir tehdit olarak gördüğünü açıklıyor.

Ukrayna üzerinden yeni denemeler

■ 2018 yılında Rusya, Azak Denizi'ne girmek isteyen Ukrayna botlarına karasularını ihlâl ettikleri gerekçesiyle el koyuyor. Bu krizin ardından Rusya Kırım Bölgesi'ndeki S-400 batarya sayısını artırarak, bölgede ilave savaş uçağı konuşlandırıyor.

■ Ukrayna artık sürekli bir gündem maddesi.

NATO 2030

NATO, 2020 yılında NATO 2030 isimli bir çalışma yayımlıyor. Raporda yer alan tavsiyeler,

■ Önümüzdeki dönemde ittifak üyelerinden Rusya ve Çin ile ilişkilerini ittifak tarafından belirlenecek politikalar çerçevesinde yürütmelerini istenebileceğini,

■ NATO'nun, geleneksel sorumluluk sahası dışında kapsayacak şekilde Rusya ve Çin'in çevrelenmesine katkı sağlamak üzere konuşlanabileceğini,

■ Rusya ve Çin'in hayati olarak değer-

lendirdiği bölgelerdeki faaliyetlerini artırabileceğini,

■ AB ile daha kapsamlı bir ortaklığın öne çıkarılabileceğini,

■ İttifak içinde alt koalisyonların teşkil edilebilmesi ve koalisyonların NATO şapkasıyla NATO yapısından istifade ile hareket edebilmesi itibarıyla, oy birliği prensibini muhafaza etmekle birlikte, karar mekanizmaları ve uygulamalar bakımından bazı ittifak üyelerinin liderliğinde, daha esnek hareket eden bir NATO yapısının arzulandığını gösteriyor.

Bu yönü ile tavsiyelerin NATO'nun doğrudan küresel güç mücadelesi içindeki aktörlerine daha fazla avantaj sağladığı değerlendirilmesini yapmak pek yanlış görünmüyor. Ayrıca tavsiyelerden önümüzdeki dönemde NATO'nun ortak karar ve önceliklerini ulusal/millî hususlara nazaran daha ön planda tutacağı anlaşılıyor.

Yeni Atlantik Bildirgesi, G7, NATO, AB Zirveleri, QUAD ve AUKUS

■ ABD 2021 yılında gücü kendi lehine konsolide etmek üzere küresel güç mücadelesinde bir ileri aşamaya geçiyor. Arka arkaya geliştirdiği inisiyatiflerle;

● İngiltere ile birlikte "Yeni Atlantik Bildirgesi"ni yayımlıyor.

● "G7", "NATO", "ABD-AB" Zirveleri ile eski ve yeni dost/müttefiklerini, kendi liderliğinde, Çin ve Rusya'ya karşı bir araya getirmek için somut diplomatik adımlar atıyor.

● Pasifik Cephesinde Avustralya, Japonya ve Hindistan ile birlikte olduğu QUAD (Dörtlülük Güvenlik Diyalogu) ve Avustralya ve İngiltere ile birlikte olduğu AUKUS (Avustralya-Birleşik Krallık-ABD) inisiyatiflerini geliştiriyor.

● Artık kurallara dayalı dünya düzeni, küresel düzenin idamesi gibi konular öne çıkıyor.

Afganistan'dan çekilme

■ Aynı yıl ABD ve NATO Afganistan'dan çıkıyor. Bazı yorumcular bu geri çekilmeyi önemli bir başarısızlık olarak yorumlarken, bir diğer grup ABD'nin Asya içlerine bir istikrarsızlık tohumu bıraktığını söylüyor.

■ Rusya, Afganistan coğrafyasından gelecek tehditlere karşı Rusya'nın, Kolektif Güvenlik Antlaşması Örgütü (KGAÖ)'nün sınırlarını korumak için Tacikistan ve Kırgızistan'daki askeri üslerini devreye alacağını açıklıyor.

Belarus ve Kazakistan'da yaşanan gelişmeler

■ 2021 ve 2022'de Rusya'ya komşu Belarus ve Kazakistan'da önemli iç gelişmeler yaşanıyor. Bu gelişmeler Gürcistan ve Ukrayna'dakilere benzer olmaları ile dikkat çekiyor.

■ Rusya'ya yakın Lukaşenko'nun yönetimden uzaklaştırılmasına yönelik gayretler, Belarus ile AB ve NATO arasındaki sığınmacı krizi, İngiliz askerlerinin Polonya'nın Belarus sınırında görev alması, buna mukabil Rusya'nın doğrudan bir saldırıya uğraması hâlinde Belarus'un Rusya'nın yanında savaşa katılacağı açıklaması dikkat çekiyor.

■ Kazakistan'da da durum farklı değil. 2 Ocak 2022 tarihinde başlayan olaylar 7 Ocak 2022 tarihinde ancak kontrol altına

alınabiliyor.

■ KGAÖ askeri birlikleri Kazakistan'daki olaylara müdahale ediyor.

■ Putin açıklamalarında KGAÖ ülkelerinin, "renkli devrim" senaryolarının uygulanmasına müsaade etmeyeceklerini gösterdiklerini söylüyor.

ABD-Rusya görüşmeleri, Avrupa'nın tutumu

■ 2021 sonlarından itibaren ABD ve Rusya arasındaki görüşmeler devam ediyor.

■ Rusya NATO'nun daha fazla genişlememesini, 1997'den sonra ittifaka katılan Orta ve Doğu Avrupa ülkelerinde ittifakın faaliyetlerine son verilmesini (1997 itibarıyla bu ülkelere yerleştirilen kuvvetlere ek başka silah ve kuvvet konuşlandırılmaması), Ukrayna ve Gürcistan'ın NATO üyesi olmasını, bu konulara ilişkin güvenlik garantilerinin verilmesini istiyor.

■ ABD ve NATO, Rusya'nın talep ettiği güvenlik garantilerinin verilemeyeceğini ifade ediyor. Tüm taraflar konuların diplomasi yolu ile çözülmesi gerektiğine atftta bulunuyor.

■ ABD, Ukrayna'nın Rusya tarafından işgal edileceği tarihi medya aracılığıyla açıklamaya devam ederken, Rusya böyle bir işgalin söz konusu olmayacağını söylüyor.

■ ABD, Rusya'ya doğrudan askeri müdahalede bulunmayacağını ancak çok ciddi yaptırımlar uygulayacağını ifade ediyor. Haber kanallarında Rus bankalarının ABD bankalarındaki paralarını çektikleri, Donbass Bölgesi'ndeki sivililerin tahliye edildiği bilgileri yer alıyor.

■ İngiltere, ABD, Türkiye, Çek Cumhuriyeti ve Polonya'nın Ukrayna'ya silah ve mühimmat sağladığı haberleri açık kaynaklara yansırken² Almanya'nın silah yerine çelik başlık katkısı sağlaması dikkat çekiyor.

■ İtalya, Rusya'nın 2007 yılında tek kutupluluk konusundaki açıklamalarında haklı olduğunu ifade ediyor.

■ İngiltere, Polonya ve Ukrayna'nın, Ukrayna'nın toprak bütünlüğünün muhafazası için 3'lü ittifak kurdukları bildiriliyor.

■ Fransa, görüşmelerin Normandiya Formatı'nda sürdürülmesini istiyor.

Rusya'nın Luhans ve Donetsk Halk Cumhuriyetlerini tanıması

Rusya, Ukrayna'dan bağımsızlıklarını ilan eden Luhans ve Donetsk Halk Cumhuriyetlerini tanıyor. Her ikisi ile de işbirliği antlaşmaları imzalıyor.

İlk bilgiler antlaşmaların Donbass sınırlarının beraber korunması ve taraflara birbirlerinin topraklarındaki askeri altyapı ile askeri üsleri kullanma hakkını verdiği bilgilerini içeriyor.³

Rusya tanımının ötesinde bir adım daha atarak Rus askerlerinin bölgede "barış koruma" faaliyetleri icra edeceğini açıklıyor. Bu Rus askerlerinin Luhans ve Donetsk Bölgesi'nde fiilen görev almaları anlamına geliyor.

Rusya lideri yaptığı konuşma ile özet olarak NATO'nun genişleme emellerinin tüm sorunların ana kaynağı olduğunu vurguluyor. ABD, AB ve NATO'ya sert mesajlar veriyor.

ABD ve AB'nin ilk tepkileri Rusya'ya yaptırım uygulanacağını açıklanması oluyor. ABD, Luhans ve Donetsk ile ticareti yasaklıyor.



Serter Tuçaltan

Dz. Kurmay Albay (E)

Sonuç

Gelişmeler Ukrayna'daki gerginliğin devam edeceğini gösteriyor.

Doğrudan ABD-NATO ve Rus birlikleri arasında bir çatışma ihtimalinin düşük olduğu bölgede görünür tarafların Ukrayna ordusu ile ayrılıkçı gruplar olarak şekilleneceği, barış koruma harekâtı yapan Rus birliklerine yönelik silahlı müdahalelerin ise ciddi sonuçları olabileceği anlaşılıyor.

Avrupa, ABD'nin gücün birleştirilmesine yönelik tutumuna karşın daha itidalli ancak bölünmüş bir görüntü çiziyor. Sürecin zamanla yayılmasının bu bölünmüşlüğü artırma potansiyelinin yüksek olduğu görülüyor.

Petrol fiyatlarındaki son üç aylık artış Rusya ekonomisine katkı sağlıyor. Gerginliğin sürmesinin enerji fiyatları üzerindeki yukarı yönlü hareketin devamına yol açabileceği veya en azından fiyatların bulunduğu seviyede kalmasını sağlayacağı anlaşılıyor.

Almanya'nın Kuzey Akım-2'den vazgeçmesi çok mümkün görünmüyor. Zira bunu ikame edebilecek bir proje bulunmuyor. Almanya, Rusya ile ilişkilerinin bozulmasını da istemiyor.

Çin süreci izliyor. ABD'nin Rusya'ya karşı başarılı olmasının, Çin ile mücadelesinde ekonomik ve siyasi düzlemde ABD'ye alan açacağını görüyor. Bu nedende aslında ABD için en tehlikeli senaryo olan Rusya-Çin işbirliğinin temelleri her geçen gün daha da sağlamlaşıyor.

ABD'nin küresel liderlik maceracılığı zaten başlatmış olduğu soğuk savaş daha da şiddetlendiriyor.

Aslında ABD yaptığı savaş propagandası ile hem kendini hem de tüm dünyayı gereksiz bir gerginliğin içine atıyor.

Rusya'nın gerginliği kontrol edemediği sürece durumdan istifade edeceği anlaşılıyor.

ABD ile Türkiye'nin çıkarları örtüşmüyor

Konu Türkiye'ye gelince ortaya çıkan senaryolar oldukça karmaşık bir hâl alıyor. Zira yakın coğrafyamızdaki pek çok önemli ve Türkiye için hayati konuda ABD ile Türkiye'nin çıkarları örtüşmüyor. Rusya-Türkiye ilişkileri de bunlardan biri. Dolayısıyla bu gerginlik döneminin bir yerinde Türkiye-Rusya ilişkilerinin bozulması için Türkiye'den kasıtlı taleplerde bulunulması ihtimalinin de yüksek olduğu anlaşılıyor.

ABD ve NATO tarafından Karadeniz'de Montrö'nün NATO lehine esnetilmesinin veya NATO için uygulanmamasının istenmesi, NATO kisvesi altında Rusya'ya yönelik faaliyetlerde Türkiye'ye doğrudan roller önerilmesi, Türkiye'den Ukrayna'ya açık destek sağlanmasının beklenmesi, Rusya'ya yaptırım uygulamalarında ön plana çıkmasının talep edilmesi gibi konuların öne çıkması mümkün görünüyor.

Adımların çok hesaplı şekilde atılması, Türkiye'yi gerginliğin tarafı yapabilecek yaklaşımlardan sakınılması, diplomasi'nin etkin biçimde kullanılması gerekiyor.

¹ <https://www.milliyet.com.tr/yazarlar/fikret-bila-putinin-tarihi-cikisi-188878>

² <https://www.dw.com/tr/ukraynaya-kim-hangi-silahlar%C4%B1-tedarik-ediyor/a-60778781>

³ <https://tr.sputniknews.com/20220222/putin-baris-gucu-operasyonlari-talimatı-verdi-1054097971.html>

Gökyüzünde yeni bir 12 yıla adım atıyoruz

Astrolog Özlem Gülerler
şubat ayında gerçekleşen gökyüzü olaylarının yarattığı etkileri MarineDeal News okuyucuları için değerlendirdi

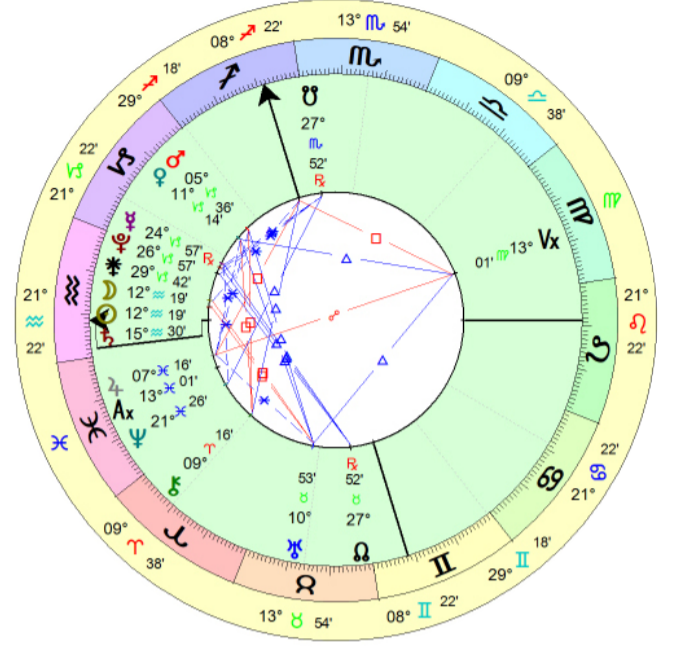


spora, diyetle, hobiyeye başlamak, yeni işe imza atmak demektir.

1 Şubat 2022 günü sabah 08.45'te gerçekleşen yeni ay ile şubat ayına giriş yaptık. Bireysel, toplumsal ve küresel anlamda zorlu geçen 2020 ve 2021 senelelerinden sonra 2022 Şubat ayı yapmak istediklerinizi net kararlarla ortaya koyabileceğiniz bir aydır.

Türkiye'nin astroloji haritasında bu yeni ay; vergiler, emekliler, dışardan alınan finansal yardımlar, bankalar, yatırımlar, ülkenin milli kaynakları, para piyasaları gibi konular ile ilgili yeni kararların alınması demektir. Nitekim şubatın ortasında gıda ürünlerinde KDV indirimine gidildi.

Gökyüzündeki bu 'yeni ay'a Satürn gezegeni eşlik etti. Satürn yanlış olan yapıların ve artık işe yaramayan sistemin ortadan kalkmasını sağlarken, yerine gerekli olan sağlam yapıların kurulması



"Ta şimalin yıldızı ile başlarlar Uydurulup yazılıdır her diyar Bu şimal yıldızını tut aklında Ki (Demirkazık) der Türkler ona

Gemici yıldızı diye de bilinir Pusulada haritada gösterilir"...

Piri Reis

"Kutup Yıldızı" şiirinden...

Gökyüzünde her ay gerçekleşen bir yeni ay ve bir dolunay, yıl içinde güneş ve ay tutulmaları önemlidir. Yeni aylar yeni başlangıçları anlatırken, dolunay ise

bitişler ve kapanışlardan bahsedebilir. Bu kapanışlar bir projenin bitirilişi ya da kişinin kendisine artık hizmet etmeyen düşünce ya da davranışların bitirilmesi anlamına gelir. Yeni aylar ise yeni projelere başlamak, yeni fikirler geliştirmek, bireysel anlamda

etkisini verir. Ülkemizin haritasında bu yeni ay Güneş, Ay ve Satürn ile beraber hareket ettiği için her alanda ciddi bir planlama istiyor. Ülkemizin duygusal ya da anlık hareketlerden ziyade daha planlı, programlı ve istikrarlı bir yapı içerisinde bulunması zamanının geldiğini belirtiyor.

Kova çağının başında bulunduğumuz bu zamanlarda, bireysel, toplumsal, küresel olarak özgürlük ve eşit haklar gündemde olacak. Çalışanların koordineli hareket ederek eşit haklar için eylemler yapacağını da görebiliyoruz. Ayrıca teknolojiyi eğitimle, iş alanları ile entegre etmek en önemli atılım olacaktır.

2019 Mayıs ayı itibarıyla özellikle ülkemizin 11'inci evinde yer alan Uranüs gezegeni, 2025 senesine kadar sivil toplum kuruluşlarının önerilerini, toplumun faydasını gözeterek etkinlikleri, spor alanında üst üste gelen başarıları destekleyici olacaktır. Ayrıca 11'inci ev, halkın umutları ve beklentilerinin de kalıcı, istikrarlı bir yapıya ihtiyacı olduğunu gösterdiği için pek çok alanda yeni bakış açıları istenmektedir.

16 Şubat 2022 günü gerçekleşen dolunayın gündemi ise sanatçılar, eğlence sektörü, çocuklar ve yatırımlardır. Yatırımlar alanındaki konular uzun süre gündemimizi meşgul edecek. Geçen ay ki yazımda da belirttiğim gibi klasik para birimi, altın, borsa vb. yatırımlarla kripto para kullanımı ve kriptonun yayılmasıyla ilgili çalışmalar arasında bocalamalar olacak. Fakat Kova çağının başında olan Dünyamız için, kripto paranın imkânsız olduğunu düşünmeyen bir gökyüzü etkisi var. Sadece kripto para değil, yeni yatırım araçları da gelecektir.

Geçtiğimiz 3 ay retrolar ile dolu gökyüzü yürümeyen işleri, değişmesi gereken sistemsel problemleri sizlere gösterdi. Şimdi ise atağa geçme ve sağlıklı bir düzen kurmak için risk alma zamanı.

Gökyüzü denizler için neler diyor?

20 Şubat 2022 günü hayatı canlandıran Güneş, su grubundan olan Balık burcuna geçecek. Mitolojide Poseidon olarak bildiğimiz Neptün gezegeni de Balık burcunda. Astrolojide "ektiğini biçersin" gezegeni olarak adlandırdığımız Jüpiter de Balık burcunda. Neptün, Güneş ve Jüpiter Balık burcunda kavuşumdadır. Bu kombinasyonda denizler, okyanuslar, sular, su kaynakları ile ilgili bir şeyler olacak demektir.

Geçen ay ki yazımda da belirttiğim gibi, Mayıs-Temmuz 2021 arasında yaşadığımız mülkiyet sorunu tekrarlayabilir. Ayrıca sulanın kirlenmesi, atıkların aşırı fazlalaşması gibi etkiler alabiliriz. Küresel anlamda tsunami etkisi görülebilir.

Türkiye haritasında Balık burcu, havayolu ve denizyolu, bunlarla ilgili nakliye alanında olduğu için bu alanlarda oluşabilecek durumlar akademisyenler, avukatlar tarafından konuşulabilir. Yeni kurallar, kanunlar önerilebilir.

Bu süreç içerisinde aldanma, aldatılma, kandırılma hallerinden uzaklaşarak, ayakları yere basan adımlar atılmalıdır.

2010 senesinden beri, hayallerinizi gerçekleştirdiniz mi? İdeallerinize ulaştınız mı?

Bireysel olarak, hayallerinizi ve ideallerinizi destekleyen bir geçiş yaşıyor gökyüzü. Bunu tam anlayabilmek için 12 yıl önceye iyi bakmanız gerekir. En son belirttiğim kavuşum 2010 senesinde olmuştur.

Bu senenin sonuna kadar gökyüzü size yaratıcılığınızı ortaya çıkarmak için mutlaka etkiler verecektir. Bireysel ve toplumsal düzeyde yapacağınız her başlangıçta mutlaka önceliğiniz sizin dışınızdakilere fayda sağlayan, merhamet ve şefkat içeren atılımlar olmalıdır.

"Ektiğini biçersin" evrensel yasasını unutmadan, şimdi yeni bir 12 yıla adım atıyoruz.

TAMAY



WOODWARD

Authorized Independent Service



**SCHALLER
AUTOMATION**

Authorized Service & Sales Partner

The Only Address in Governor & Oil Mist Detector Services

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

TAMAY SHIPPING & ENGINEERING SERVICES INC.

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

www.tamayshipping.com

Kuruyan gölün balıkçıları göç ediyor



Marmara Gölü Türkiye'deki 184 önemli kuş alanlarından ve 305 önemli doğa alanlarından biri. Geçtiğimiz seneye kadar kış aylarında yaklaşık 65 bin su kuşunun görüldüğü Marmara Gölü'nde nesli tehlike altına girmeye yakın olan tepeli pelikan türünün dünya nüfusunun yüzde 9'u besleniyordu. Marmara Gölü Sulak Alanı endemik balık türleri için bir yaşam alanıydı. Ancak 2011 yılından 2021 yılına kadar geçen 10 yıllık süreçte, yanlış planlama ve uygulamalar sebebiyle özellikle yeraltı ve yerüstü sularının aşırı kullanımı gibi nedenlerle gölün yüzey alanının yüzde

98'lik kısmı yok oldu. Göl çevresinde yaşayan halkın önemli bir geçim kaynağı balıkçılıktı. Marmara Gölü'nün kurumasıyla geçimini balıkçılıktan sağlayan bazı aileler göç etmek zorunda kaldı. Göl'de faaliyet gösteren Gölmarmara ve Çevresi Su Ürünleri Kooperatifi, 2019 yılından bu yana göl kurduğu için balıkçılık yapmıyor. Ancak Kooperatifin su kiralama sözleşmesi bulunduğu için Tarım ve Orman Bakanlığı tarafından; işgaliye kirası, vergi, muhasebe gibi kalemlerden oluşan toplam 391 bin TL borç çıkarıldı. Gölmarmara ve Çevresi Su Ürünleri Koo-

peratifi Yönetim Kurulu Üyesi Rafet Keser yaptığı açıklamada, "Marmara Gölü'müz kurudu, doğa yok oluyor, balıklarımız tükendi. 2019 yılının Ağustos ayından beri balıkçılık yapamıyoruz. Tarım ve Orman Bakanlığı, Manisa İl Tarım Orman Müdürlüğü 2020 ve 2021 yıllarına ait gölün işgaliye parasını talep ediyor. Bizden olmayan gölün, olmayan balığın parasını istiyor. Göl bir an önce eski hâline kavuşmalı. Bunun için yetkililerden Göl'e Gördes Barajı'ndan ve Ahmetli Deresi'nden su verilmesini ve borçlarımızın silinmesini talep ediyoruz. Geçinmek için köyümüzü terk

etmek istemiyoruz," dedi.

Göl'ün ana kaynağı Gördes Çayı'nın suyu, Gördes Barajı'nda tutuluyor. Marmara Gölü'nün yüzey sularıyla beslenmesi amacıyla üç kanal inşa edildi. Bunlar Kumçayı Derivasyon Kanalı, Adala Besleme Kanalı ve Marmara Gölü Besleme Kanalı. Ancak bu kanalların ve Gördes Çayı'nın suyu Marmara Gölü'ne ulaşmıyor.

Marmara Gölü'nün hızla yeniden oluşabilmesi için Gördes Barajı ve Ahmetli Deresi'nden su verilmesi gerektiğini söyleyen Doğa Derneği Yönetim Kurulu Başkanı Tuba Kılıç Karacı ise "Tüm Anadolu'da olduğu

gibi Manisa'daki Marmara Gölü de yanlış su ve tarım politikalarıyla yok ediliyor. Devlet Su İşleri, Marmara Gölü'nün su rejimine sürekli müdahale ediyor. Göl'ün tekrar eski hâline gelmesi için ivedilikle hareket edilmesi gerekiyor. Tüm yetkilileri göreve davet ediyoruz. Eğer su salınmaz ve acil önlemler alınmazsa İç Ege'nin önemli sulak alanlarından biri olan Marmara Gölü'ndeki biyoçeşitlilik ve ekosistem telafisi olmayan şekilde yok olacak. Burada yaşayan insanlar göç etmek zorunda kalacak ve bir kültür daha yok olacak," dedi.



KİTAP KÖŞESİ

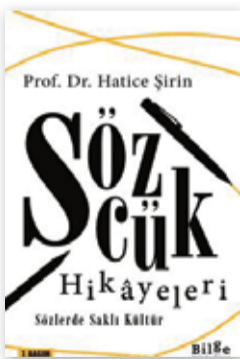
Sözcük Hikâyeleri

Etimoloji, köken bilgisi, kelime tarihçiliği ya da bu kitapta adlandırılışıyla sözcük hikâyesi, bir sözcüğün nereden gelip nereye gittiğinin hikâyesidir. Her sözcüğün hikâyesi de bir insanlık hikâyesidir.

Çapkın, yavşak, hovarda, bağnaz sözcüklerinin kökleri neydi, bugüne nasıl ulaştılar? Tahakurusu, peygamberdevesi, çobanaldatan sözcükleri nasıl ortaya çıktı? Bu canlılara neden bu adları verdik? Ebegümece, akşamsefası ve güzelavrat otu gibi bitkilerin adlandırılmasının kökeninde ne gibi kültürel kodlar yatıyor? Arsenal, darağacı, cin, lizöz, maskara, fuşya, şömentabla sözcükleri Türkçe'ye hangi dilden girip ne tür anlam gelişmeleri yaşadılar? Tabanca, eroin, sıtma ve öfke eski zamanlarda ne anlama gelirdi, bugünkü anlamlarını nasıl kazandılar? Özlemek, beklemek, sömürmek, sınamak vd. neydi, ne oldu?

Bu kitapta kök biçimleriyle, eski anlamlarıyla, ses, şekil ve anlam gelişmeleriyle, edebiyattaki ve genel olarak sanatın her türündeki yansımalarıyla 134 sözcük değerlendirildi.

Yazar: Hatice Şirin
Bilge Kültür Sanat



Bira

Biranın öyle düşünmeden kafaya dikip susuzluğunuzu gidereceğiniz bir içki olduğunu sanıyorsanız yanılıyorsunuz. Yapımında sadece su, tahıl, maya ve şerbetçiotu kullanılmasına rağmen sayısız türde üretilebilen bu halk içkisi insan medeniyetiyle neredeyse yaşıt, şaraptan ise bin yıl daha eski. Sanayi Devrimi'ne kadar tarihin her döneminde ve coğrafyasında kadınlar tarafından üretilen bira uzun yıllar halkların beslenme rejiminin önemli bir parçası olmuş. "Bu kitabın konusu da işte bu halk içeceği olan biradır." Kitap 30 yılını bu içkiye adanmış bir "bira militanının" biranın çevresini kuşatan alan olarak tanımladığı "Bira Diyanı"na yapacağınız yolculukta kullanışlı bir rehber niteliğinde. Bira yapımından biranın tarihteki yerine, bira türlerinden tadıma, ambalajından saklanmasına, hangi yemeklerle ne tür bira içilebileceğinden sağlıklı ilişkisine, bira ülkelerinden bira festivallerine ve dünyanın önemli tadım merkezlerine dek biraya dair her şeyi bu kitapta bulabilirsiniz.

Yazar: Rick Kempen
Kolektif Kitap



Galata - İstanbul'un 700 Yıllık Kara Kutusu

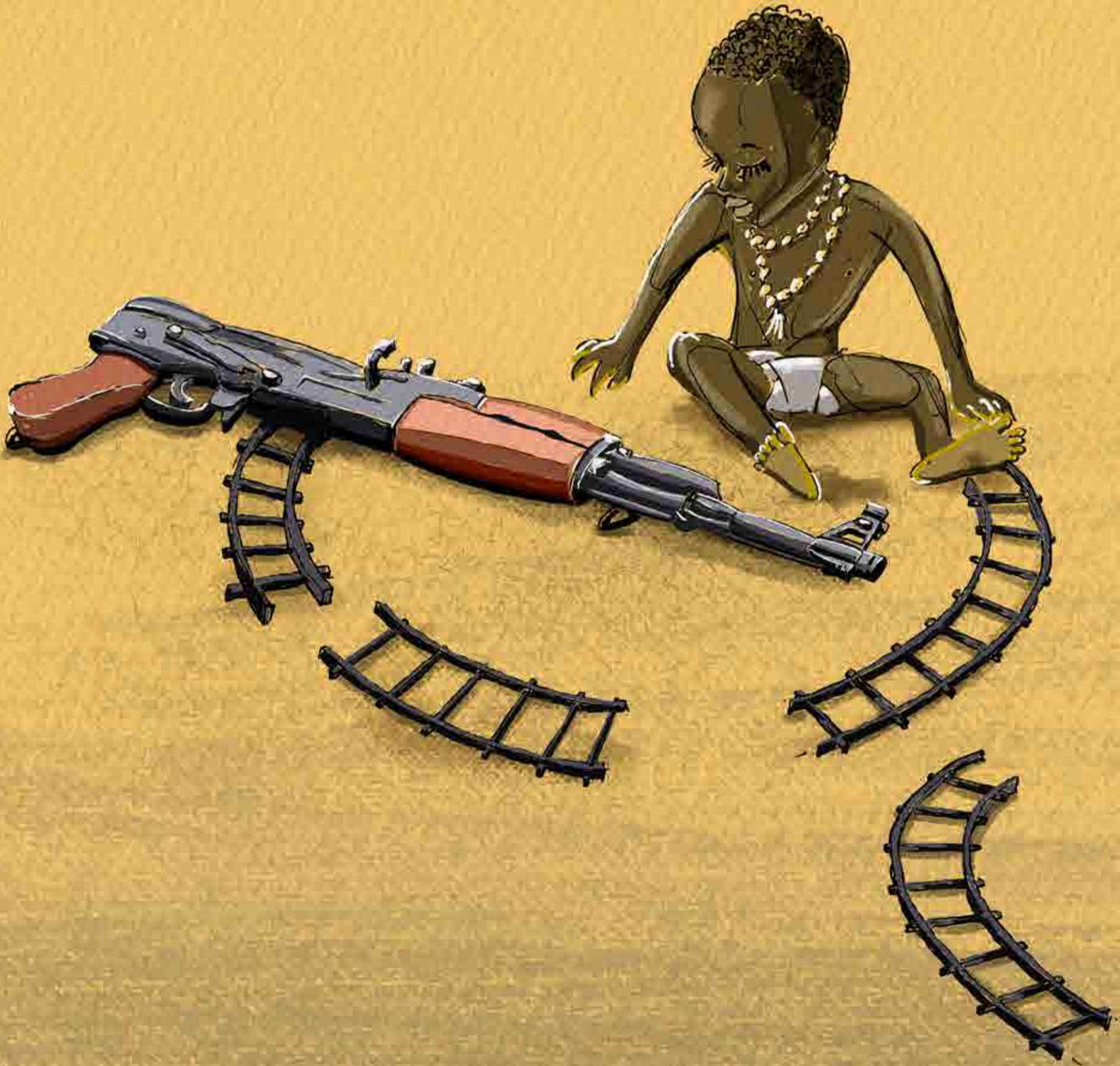
Galata'da kültür, tarihsel yapılar ve ticari yaşam... İstanbul'un kadim semtlerinden biri olan Galata, Bizans İmparatoru tarafından 1267 yılında Cenevizlilere tahsis edildi. Galata'nın bu özel konumu İstanbul'un fethinden sonra da devam etti. Fatih, fethin hemen ertesi günü 1 Haziran 1453'te bir ahitname ile Galata'nın özerkliğini tanımış oldu.

"Magnifica Comunita di Pera" adlı bu oluşum 350 yıl devam etti. Çeşitli dinlerin ve kültürlerin bir arada yaşadığı bu bölge, aynı zamanda ticaret ve finans dünyasının da merkezi oldu. Fetihden tam 400 yıl sonra Osmanlı yönetiminin borçlanma ihtiyacı duymasıyla birlikte Galata bankerleri devreye girdi. Borçlanmalar Galata Dersaadet Tahvil Borsası üzerinden yapıldı. Bu durum Osmanlı Devleti'nin 1875 yılında borçlarını ödeyemeyip iflas etmesine kadar sürdü. Araştırmacı yazar Turan Akıncı bu kitapta, ticari ilişkilerin yanı sıra Galata'daki tarihsel yapıları, kültürel yaşamı ve Levantenlerin toplumsal konumunu belgelerıyla gün ışığına çıkarıyor.

Yazar: Turan Akıncı
Remzi Kitabevi



“ S I L E N C I N G T H E G U N S ”



Obit '24