

# MarineDeal

NEWS

Ağustos 2022 Sayı: 176

Denizcilik &amp; Ekonomi Gazetesi

## RÖPORTAJ



## 'Dijitalleşmede Türkiye'de ilk 50 içindeyiz'

Türkiye'nin yeni nesil römorkör inşasında dünya markası Sanmar Denizcilik Yönetim Kurulu Başkanı Ali Gürün ile devam eden projeleri, gelecek yatırımları ve pandemi ile evrilen denizcilik sektörü hakkında özel bir röportaj gerçekleştirdik. 08»

## MAKALE



## NAEL Sao Paulo gemisi Türkiye'de sökülecek mi?

Prof. Dr. Gökdeniz Neşer, "eski Yugoslavya'ya düzenlenen operasyonlarda en önemli rolü üstlenen" NAEL Sao Paulo gemisi hakkındaki makalesini MarineDeal News'e özel kaleme aldı. 20»

## RÖPORTAJ



## 'Stagflasyon çok yakın'

Nuro Bank Yönetim Kurulu Başkanı Ziya Akkurt, iklim değişikliği, salgın hastalık, savaş veya siyasi istikrarsızlık gibi küresel piyasaları etkileyen unsurları MarineDeal News okurları için değerlendirdi. 11»

## JEOPOLİTİK NATO Zirvesi

Meselelere stratejik zaviyeden bakabilenler için NATO zirvelerinin yakından takibi ve arka plan analizi zorunludur. Zirve kararları bütüncül ve derin bir şekilde her yönüyle ele alınmadıkça resmin bütünü görülemez. 06»



# Ekonomi ne zaman düzelir?

Tüm dünya yüksek enflasyonu kabul etti ve merkez bankalarının öncülüğünde kalıcı olmasından endişe edilen enflasyonla mücadele için para politikalarını hızlı ve agresif bir şekilde ortaya koydu.

### Covid geri geliyor

Çin'de artan Covid vakaları piyasaların üzerinde endişeli bir yön çizmeye devam ediyor. Yeniden kapanma riski ve artması olası işsizlik sayısı nedeniyle sonbaharda ekonomik aktiviteler ve tedarik zincirleri üzerinde yaşanacak olumsuz etkiler piyasalar tarafından yakından takip ediliyor. Pandemiye ise ne zaman biteceği kestirilemiyor.

Covid-19 salgınına neden olan virüs dâhil, tüm virüsler yeni varyantlar ortaya çıkaracak şekilde mutasyona uğruyor. Omicron'dan sonra ortaya çıkan B5 varyantı hızlı şekilde yayılmaya devam ediyor. Bilinen tüm aşılara karşı dirençli olan bu varyant nedeniyle sonbaharda birçok kişinin hasta olacağı öngörülürken yaşanması olası kapanmalar nedeniyle turizm, seyahat sektörleri ve üretim alanında

## Temmuz ayı ile birlikte dolar kurunda yaşanan artış, daha fazla enflasyon, yüksek dış borç, satın almada güç kaybı ve artan maliyetler, piyasaları olumsuz etkilemeye devam ediyor

olumsuz etkiler yaşanacağı ise öngörüler arasında.

### Fed yanlış mı anlaşılıyor?

Dünya ve piyasalar Amerikan Merkez Bankası (Fed)'nin adımlarını takip ederken adeta bir yaprak gibi sallanıyor. Fed, piyasaya verdiği mesajlarla birinci hedefinin enflasyonla mücadele olduğunun altını çizirken piyasa okuyucuları merkez bankasının 2023 yılında faiz artışlarında yüksek oranlardan vazgeçip daha küçük artışlar yapacağını düşünüyor. Mart 2022'den bu yana dünya borsaları piyasa giren dolar endeksi, Euro/dolar paritesi ve altın da Fed'den

yüksek oranlı faiz artışı beklentileri ile geriledi.

Amerika'da Satın Alma Yönetici Endeksi rakamlarına göre Satın Alma Yöneticileri, önümüzdeki dönemde ABD ekonomisinde bir yavaşlama beklerken resesyonun önemli göstergelerinden birine işaret eden veri nedeniyle, Fed'in faiz artış oranlarında düşüşe geçeceği beklentisi ile piyasalarda toparlanma yaşanıyor.

Bu düşünceden aynılan ekonomistler ise Fed'in yanlış anlaşıldığını ve bankanın enflasyonla mücadelede yüksek faiz artışlarından vazgeçmeyeceğini ifade ediyor. Ekonomistler, Çin'de önüne geçilemeyen Covid-19 salgını nedeniyle tedarik zincirlerindeki aksama, devam eden Ukrayna - Rusya savaşı nedeniyle yaşanan gıda ve enerji fiyatlarındaki artış, uzun sürede maliyetlerde yükselişe ve enflasyona neden olurken artan ücretler, yükselen ve kalıcı olma yolunda ilerleyen enflasyon nedeniyle, Fed'in yüzde 2 olan hedef enflasyona ulaşana dek parasal sıkılaştırma adımlarından taviz vermeyeceği yönünde okuma yapıyor. 02»

TUGBOAT With Hydraulic Hybrid Propulsion System

Remote Operated Commercial Vessel

LNG Powered TUGBOATS

## World Firsts BY SANMAR

sanmar.com.tr

## Avrupa ABD'den önce resesyona girer mi?

01» Enflasyonun sadece Amerika'da değil dünyanın diğer ülkelerinde de kısa vadede çözülecek bir sorun gibi görünmemesi, Avrupa Merkez Bankası (ECB)'nin para politikasını etkiliyor. Uzmanlar Avrupa ekonomisinin ABD'den önce resesyona girmesini daha yüksek olasılık olarak görürken banka üyelerinden Martins Kazaks, büyük faiz artışlarının sona ermediğini, eylül ayında faiz artırımının ciddi olması gerektiğini ve daha büyük faiz artırımını konusunda tartışmaların açık şekilde yapılması gerektiğini ifade etti. Avrupa ekonomisinde zayıf Euro'nun problem olduğuna dikkat çekilen açıklamalarda, 11 yıl sonra yapılan 50 baz puanlık faiz artışının ardından kurların enflasyonu yönlendirmek konusunda önemli bir faktör olduğu ve bu yüzden daha yüksek faiz oranlarının önümüzdeki yıl, düşük enflasyon için gerekli olduğu vurgulanıyor.

### Avrupa resesyona girerse Türkiye nasıl etkilenir?

Döviz borcu yüksek, rezervleri düşük ülkeler için dünyadan gelen olumsuz haberler daha da etkili olmaya devam ediyor. Türkiye'nin ihracatında olduğu gibi ithalatında da birinci sırada yer alan Avrupa'da yaşanan riskler gelişmekte olan borçlu ülkeler için zorluk yaratıyor. Bu yüzden Avrupa'da derinleşen resesyona endişesi Türkiye için de çalan tehlike

çanlarına bir yenisini daha ekliyor.

### Türkiye ekonomisinde kırılganlık devam ediyor

Hızla yükselerek gündemde yer alan kredi iflas riskini gösteren CDS (Kredi Temerrüt Riski), Türkiye'nin çıkardığı, dolar cinsinden Eurobond tahvillerinin geri ödenmeme riskine karşılık yaptıkları sigortaya ödenen prim anlamına geliyor. Bir ülke için CDS primlerinin 300 puanının üzerinde olması ise uluslararası finans kaynakları için riskli ve kırılgan ekonomiler olarak kabul ediliyor. Türkiye'nin ekonomisinde yaşadığı bu kırılganlık ise dünyada resesyona öngörülerini ile daha da riskli bir konuma işaret ediyor. Türkiye'de enflasyonla mücadele kapsamında ise Türkiye Cumhuriyet Merkez Bankası (TCMB) uyguladığı para politikasıyla dünya ülkelerinin oldukça gerisinde kalıyor.

### Ekonomiler 2023'te yavaşlayacak

Finansal hizmet şirketleri ise raporlarında küresel merkez bankalarında uygulanan agresif para politikası sıkılaştırmalarının ve azalan tüketici satın alma gücünün ekonomik aktivite üzerinde yaratacağı baskıdan kaynaklı olarak küresel ekonomik büyümenin 2023 yılında keskin yavaşlama göstereceğini tahmin ediyor.



## DSME'ye 495 milyon dolarlık LNG siparişi

Güney Kore merkezli tersane Daewoo Shipbuilding & Marine Engineering (DSME), ismi açıklanmayan Avrupalı armatörlerden iki adet sıvılaştırılmış doğalgaz (LNG) gemisi siparişi aldı.

Yeni inşaların sözleşme değerinin yaklaşık 495 milyon dolar olduğu tahmin ediliyor. Güney Kore basını, DSME'nin 174,00 cbm LNG taşıyıcılarını Okpo Tersanesi'nde inşa edeceğini duyurdu.

Gemilerin 2026 yılının Kasım ayı sonuna kadar sahiplerine teslim edilmesi planlanıyor.

Bu son sözleşmeyle birlikte şirketin sipariş defterinin

değerinin 20 LNG taşıyıcısı ve altı konteyner gemisi dâhil olmak üzere toplamda 6,43 milyar dolara ulaştığı tahmin edilirken bu da DSME'nin yıllık 8,9 milyar dolarlık sipariş hedefinin yüzde 72,2'sine denk geliyor.

DSME Avrupalı armatörlerden sıklıkla LNG siparişi alıyor. Şirket, kısa süre önce Angelicooussis Group'un bir yan kuruluşu olan Yunanistan merkezli denizcilik şirketi Maran Gas Maritime'dan iki gemi siparişi aldı.

Okpo Tersanesi'nde inşa edilecek 174,000 cbm kapasiteli gemilerin 2026'nın ilk yarısında teslim edilmesi

planlanıyor.

DSME ayrıca QatarEnergy'nin Kuzey Saha Genişletme Projesi'nde kullanılmak üzere dört LNG taşıyıcı inşa ediyor.

Tersane yaptığı açıklamada her yeni inşanın, düşük basınçlı çift yakıtlı tahrik motoru (ME-GA) ve karbon emisyonlarını önemli ölçüde azaltabilen çevre dostu yeniden sıvılaştırma tesisi ile donatılacağını duyurdu.

Ayrıca yeni inşalarda, gemi operasyonlarındaki verimi artırmak adına DSME'nin akıllı gemi çözümü olan DS4 gibi son teknoloji ürünleri uygulanacak.

## MarineDeal<sup>NEWS</sup>

İMTİYAZ SAHİBİ

Yeşim Yeliz Egeli

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

Genel Yayın Yönetmeni

Yeşim Yeliz Egeli

yesimegeli@marinedealnews.com

Yazı İşleri Müdürü (Sorumlu)

Burak Derya

Ekonomi Editörü

Kadriye Salih

Haber Merkezi

Yüce Yöney, Barış Özgür

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: 176 (Ağustos 2022, İstanbul)

Yazı, fotoğraf ve illüstrasyonların

tüm hakları MarineDeal News Gazetesi'ne

aittir. Yazılı izin olmaksızın hiçbir şekilde

yazı, fotoğraf ve illüstrasyonlardan alıntı

yapılamaz. Yayımlanan yazıların

sorumluluğu yazarlara,

yayımlanan ilanların sorumluluğu

ise ilan sahiplerine aittir.



SETTING THE COURSE TO LOW CARBON SHIPPING  
**ZERO CARBON OUTLOOK**



Download your copy today

[www.eagle.org/outlook2022](http://www.eagle.org/outlook2022)



# MOL ilk rüzgâr yelkenini kurdu

Japon denizcilik şirketi Mitsui OSK Lines (MOL), yine Japonya merkezli bir şirket olan Oshima Shipbuilding'in Wind Challenger projesi kapsamında geliştirdiği, sert yelken sistemini bir dökme yük gemisine kurdu.

MOL yaptığı duyuruda, rüzgâr enerjisinin ticari gemiler için iti-

ci bir güç olarak kullanılmasını hedefleyen projenin, artık devreye alınma aşamasına geldiğini ve deniz denemelerine geçmeye hazır olduğunu açıkladı.

Sert yelken sistemleriyle donatılan geminin, Tohoku Electric Power için kargo taşımaya başlayacağı ekim ayında teslim edilme-

si planlanıyor.

MOL'ün Wind Challenger teknolojisi ayrıca, Anemol Marine Technologies tarafından geliştirilen rotor yelken teknolojisi ile birlikte Oshima Shipbuilding tarafından inşa edilecek 62,900 dwt kapasiteli çevre dostu dökme yük gemisinde de kullanılacak.



## AIDA Cruises biyoyakıtlı gemisini tanıttı

Carnival Corporation'ın bünyesinde yer alan Alman kruvaziyer hattı AIDA Cruises, karbon emisyonunu azaltma hedefi doğrultusunda biyoyakıt kullanmaya başladı.

Şirket, Hyperion sınıfı bir yolcu gemisi olan AIDA Prima'nın Hollanda'daki Rotterdam Limanı'na 21 Temmuz'da gerçekleştirdiği ziyareti sırasında gemiye Hollanda merkezli biyoyakıt şirketi olan GoodFuels'in sürdürülebilir biyoyakıtlarıyla yakıt ikmali gerçekleştirdi.

Bu deneme, geminin Hamburg, Southampton, Le Havre ve Zeebrugge'ye ziyaret ettiği 7 günlük seyri sırasında gerçekleşti.

GoodFuels tarafından sağlanan yeni nesil sürdürülebilir biyoyakıt, herhangi bir çevresel etki oluşturmada yüzde 100 atık veya kalıntı olarak sertifikalandırılmış hammaddelerden elde ediliyor ve fosil yakıtlara kıyasla karbon salınımlarında yüzde 80 ila 90 oranında azalma sağlıyor.

AIDA Prima'daki "drop in" özellikleri sayesinde, biyoyakıt ikmali motorda veya tanklarda herhangi bir değişiklik gerektirmeden gerçekleşti.

AIDA Cruises daha önce de Rostock Üniversitesi'ndeki araştırma ortaklarıyla birlikte gemi dizel motorlarında rejenere biyoyakıtların kullanımını test etmişti. Şirket bu operasyonla birlikte ilk kullanımını devam eden gemi operasyonları sırasında gerçekleştirmiş oldu.



# GEDEN LINE



## A NEW SPIRIT IN WORLD SHIPPING

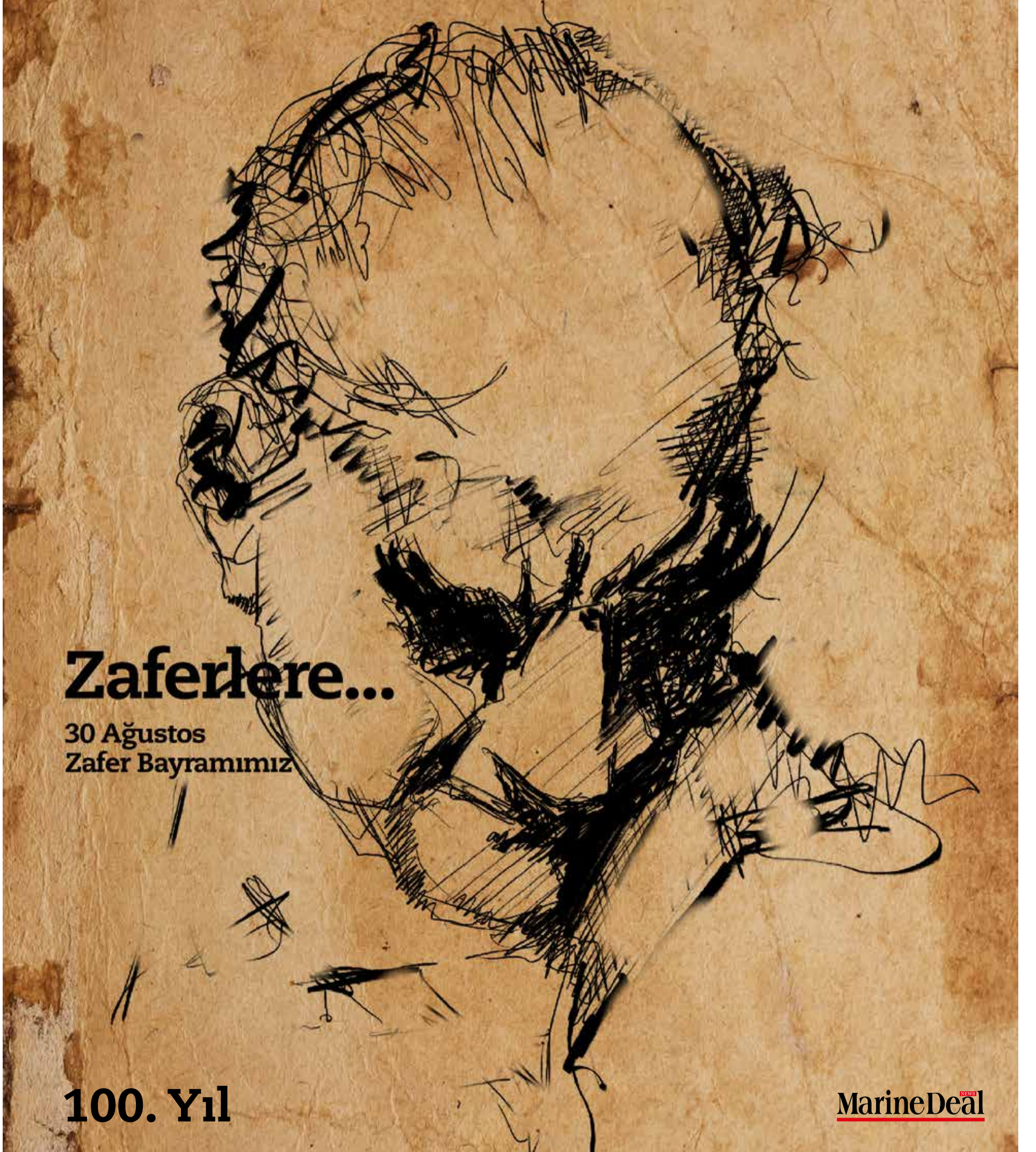
[www.gedenlines.com](http://www.gedenlines.com)



Büyük taarruz, büyük zafer, 100'üncü yılımız  
Başkomutanımız, Başöğretmenimiz, ebedi Önderimiz  
Minnettartız...

**Yeşim Yeliz Egeli**

yesimegeli@marinedealnews.com



**Zaferlere...**

30 Ağustos  
Zafer Bayramımız

**100. Yıl**

MarineDeal<sup>NEWS</sup>

GÜVENLİ GELECEĞİ KODLUYORUZ

# TÜRKİYE İÇİN

## gururla 40

1982-2022

Simülasyon teknolojilerinin, komuta kontrol sistemlerinin ve bilişimin öncüsü



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

Instagram: [havelсан\\_resmi](#)

Twitter: [HAVELSANResmi](#)

LinkedIn: [Havelсан](#)

YouTube: [Havelсан](#)

Website: [www.havelсан.com.tr](#)



# NATO Zirvesi'nin Asya-Pasifik Bölgesi'ne yansımaları

**MDN** | NATO zirveleri küresel jeopolitik rotanın belirlenmesine doğrudan etki ettiği için stratejik önemdedir. Sonuçları yer küreyi domine eden NATO zirveleri, AB/D'nin perspektifine göre şekillenir, kararlar bu istikamete alınır. Kolektif bir savunma örgütü olan NATO -ki Madrid Zirvesi sonrası bu durum sorgulanır hale gelmiştir- düzenlenen zirvelerde vizyonunu ve hedeflerini ortaya koyar. Meselelere stratejik zaviyeden bakabilenler için NATO zirvelerinin yakından takibi ve arka plan analizi zorunludur. Zirve kararları bütüncül ve derin bir şekilde her yönüyle ele alınmadıkça resmin bütünü görülemez.

## Pusulasını arayan NATO

Soğuk Savaş döneminde Varşova Paktı ile rekabet eden NATO için özne doğal olarak SSCB olmuştur. Soğuk Savaş sonrası dönemde hasımsız, rakipsiz dahası hedefsiz kalan NATO

bir süre bocalamış, sonrasında doğal olarak küçülmeye gitmişti. NATO karargâhlarının bir bölümü kapatılırken müttefiklerin İttifak'a verdikleri katkılarda düşüş meydana gelmişti. 2001 hadisesi sonrası değişen konjonktürde kendisine geçici olarak "terörü" hedef alan İttifak, bu dönemde Afganistan ve Irak'ı işgal etmiştir.

2000'li yılların sonlarına doğru Putin Rusya'sının toparlanıp ayağa kalkması ve tek kutuplu düzene isyan bayrağı açması (stratejik kırılma Putin'in tarihi 2007 Münih Güvenlik Konferansı konuşmasıdır) NATO'ya aranan düşmanı hediye etmiş, İttifak adeta küllerinden yeniden doğmuştur. NATO bakımından Rusya yeniden öncelikli tehdit haline gelmiştir. 2010'dan sonra ivmelenen Çin-Rusya birlikteliği stratejik ortaklığa evrilmiş, Rusya'nın artan ve gelişen askeri kapasitesi ile Çin'in yükselen ekonomik ve yumuşak gücünün birleşmesi sağlam

bir ittifakın vücuda gelmesi ile sonuçlanmıştır.

## Madrid Zirvesi: Stratejik kırılma

Çok kutuplu dünya düzenini savunan Rusya-Çin ikilisinin uyguladığı stratejiler, ABD'nin ekolojik hâkimiyetinin azalmasına ve hegemonyasının aşınmasına neden olmuştur. Bu durum gücü örselenen ABD'nin Rusya-Çin ikilisi ile mücadelesinde NATO'yu bir kaldıraç olarak kullanma zorunluluğuna neden olmuştur. Zira, güç ve nüfuzu sürekli artan Çin'in yükselişi ve Rusya ile birlikteliği günümüzde jeostratejik ortamı belirleyen ana unsur haline gelmiştir. Sonuç olarak Çin, Madrid Zirvesi sonrası NATO'nun kadrajına girmiştir.

Bu nedenle 28-29 Haziran'da düzenlenen Madrid Zirvesi, alınan kararlarıyla tarihi bir dönüm noktasını oluşturmuş ve küresel jeopolitikte stratejik seviyeli bir kırılmayı tetiklemiş-

tir. Nitekim, Madrid Zirvesi'nde onaylanan ve NATO'nun gelecek 10 yılına yön verecek yeni stratejik konseptte Rusya "doğrudan tehdit", Çin ise "sistemik rakip" olarak tanımlanmıştır. Hatırlatım, stratejik konsept mevcut konjonktürde NATO'nun evrilen küresel güvenlik mimarisindeki rolüne ve konumuna yön vermedi hedeflemektedir.

Madrid Zirvesi'ne bütüncül baktığımızda, arka plandaki resimde uzun soluklu büyük ve radikal bir dönüşümün izlerini görüyoruz. Zirve'ye ilişkin birçok değerlendirme ve analiz yayımlandı. Genel olarak Rusya'nın Ukrayna'yı işgali sonrası değişen konjonktür, Finlandiya ve İsveç'in NATO'ya üyelik istekleri ve Türkiye'nin karşı reaksiyonu tahtında yapılan değerlendirmelerde, Zirve'nin Asya-Pasifik Bölgesi'ne yansımaları sütre gerisinde kaldı. Oysa Japonya, Güney Kore, Avustralya ve Yeni Zelanda'nın da iştirak ettiği Madrid Zirvesi'nde, Asya-Pasifik jeopoliti-

ğinde yeni bir sayfanın açıldığı ilan edildi. Ez cümle NATO'nun Asya-Pasifikleştirilmesi vizyonu ortaya konmuş oldu.

## NATO'nun Asya-Pasifik açılımı

Kısaca Madrid Zirvesi'nde İttifak, Rusya kaynaklı Doğu tehdidine Çin kaynaklı Asya-Pasifik tehlikesini ekleyerek Çin ile Rusya arasında derinleşen stratejik ortaklığın NATO değerlerine ve çıkarlarına ters düştüğünü ilan etmiştir. Kuşkusuz bu durum bir ilktir. Zira NATO Zirvesi'nde Çin'e ilk defa temas edilmiştir. Öte yandan Çin'e karşı kullanılan ve özenle seçildiği anlaşılabilir üslubun beklenen sertlikte olmadığını, Zirve sonuç bildirgesinde adeta kelimelerle dans edildiğini ve Çin'e karşı diyalog kanallarının açık tutulmasına önem verildiğinin belirtildiğini hatırlatalım.

## NATO - Çin - AB

NATO'nun 2010 yılı stratejik konseptinde Çin'e yönelik

bir argüman bulunmuyordu. Geçen süreçte küresel arenadaki yükselişi ve ABD öncülüğünde hareketlendirilen konjonktür sonrası Çin, Madrid Zirvesi'nde NATO'nun ajandasına dâhil edildi. Hatırlatalım, Çin meselesi son yıllarda NATO'nun gündemine sıklıkla getirilmiş, ancak Avrupa ülkelerinin direnci ve ortak hareket etmeleri sonrası Çin, düşük yoğunluklu tepkilere muhatap olmuş ve ABD istediğini alamamıştı. Örneğin Fransa Cumhurbaşkanı Macron, geçen yıl yaptığı açıklamada NATO'nun bir Transatlantik İttifakı olduğunu, Asya'da çok fazla işinin olmadığını açıklamış, Asya-Pasifik Bölgesi'nde Çin'e sırtlarının dönülmemesi gerektiğini belirterek "Çin'e karşı ön yargılı olmamalıyız" ifadesini kullanmıştı.

Geçen süreçte reel politik köprüsünün altından çok sular aktı. Bilhassa Rusya'nın Ukrayna operasyonu sonrası küresel arenada dengeler ve öncelikler değişti. ABD'nin sürüklediği stratejiler kabul görür hale geldi. Ukrayna fayının kırılması sonrası Almanya ve Fransa'nın öncülük ettiği, "stratejik özerklik" politikası iflas eden Avrupa, Madrid Zirvesi'nde Çin'e dokunmak durumunda kaldı.

### Çin'in izlediği opak stratejiler

Madrid Zirvesi'nde onaylanan Stratejik Konseptte Çin'in Transatlantik İttifakı'nın çıkarlarına, değerlerine meydan okuduğundan bahsediliyor. Çin'in izlediği stratejinin opak yani öngörülemez olduğuna temas edilerek Transatlantik İttifakı'nın bu sistematik meydan okumalara ittifak halinde yanıt vereceği vurgulanıyor. Bu agresif yaklaşıma tezat teşkil edecek şekilde konseptin bir diğer maddesinde

ise Çin ile diyaloga açık olduğu vurgulanıyor. Bu argüman kuşkusuz diplomatik bir hamle ve İttifak'ın Avrupalı müttefikleri tarafından metne ithal edilmesi sağlanmış.

### Eski şişede yeni şarap satmaya çalışmak

Madrid Zirvesi'nin yansımalarına Çin optiğinden bakmadan konuyu idrak edemeyiz. Çin Dışişleri Bakanlığı Sözcüsü Lichen'in yaptığı açıklamada Zirve kararlarını "soğuk savaş" mantığına benzetmesi ve ABD'nin yaklaşımını "eski şişede yeni şarap satmaya çalışmak" şeklinde yorumlaması Çin yaklaşımını yansıtır.

Çin'in BM Daimî Temsilcisi Zhang Jun ise ülkesinin NATO'nun yeni stratejik konseptinin etkileri konusunda son derece endişeli olduğunu belirterek "bazı NATO liderleri son dönemde diğer ülkeleri tehdit olarak tasvir ediyor. Ancak gerçek şu ki NATO'nun kendisi dünyanın çeşitli yerlerinde sorunlar yaratıyor. Avrupa'ya güvenlik getirmede başarısız olan NATO, bölgeye çatışma tohumları ekiyor" açıklamasında bulundu. Yapılan bu açıklamalara koşut olarak Çin'in Asya-Pasifik Bölgesi'nde NATO'yu, hayali düşmanlar aramakla ve suni çelişkiler ve anlaşmazlıklar yaratmakla itham ettiğini görüyoruz.

### NATO'nun kanatları altındaki Japonya ve Güney Kore

Madrid Zirvesi'nde ABD, Avrupa'nın çekincelerine karşın "NATO'yu küreselleştirme" stratejisinde önemli kazanımlar elde etti. Bu stratejinin uygulanmasında kilit aktörler olarak Japonya ve Güney Kore'nin öne çıkarıldığının altını çizelim. Nitekim Çin, her iki ülkenin "NATO

kanatları altında" bölgede askeri güç haline getirilmesinden endişe duyduğunu ilan etti.

Avrupalı müttefiklerin Çin'e karşı "beklenen sertlikte" olmayan tutumunun ABD'yi farklı arayışlara itmesi olası görünüyor. ABD, Avrupa ile Asya Pasifik'te eş güdüm içinde hareket edemeyebilir. Bölgede ABD ile ortak sinerji tesis edebilecek iki NATO müttefikli bulunmaktadır. İngiltere ve Kanada... Asya-Pasifik Bölgesi'nde oluşturulan Anglo-Sakson eksene Güney Kore, Japonya, Yeni Zelanda ve Avustralya'nın da monte edilmesi hedeflenmektedir. Esasen AUKUS ve QUAD açıklamalarının arka planını bu yaklaşım oluşturmaktadır. Önümüzdeki dönemde ABD, bölgedeki mevcut ve yeni ortaklarıyla diyalog ve iş birliğini geliştirmeyi deneyecektir. Ancak bölgede öne çıkacak kilit aktör kuşkusuz Japonya olacaktır.

### Japonya'nın dirilişi

Son dönemde yükselen Japonya'ya yazılarımızda sıklıkla temas ettik. Asya-Pasifik Bölgesi'nde Çin'e karşı kurulmak istenen denklemin merkezinde Japonya'nın yer alacağını vurguladık. Madrid Zirvesi sonrası şekillenen yeni dönemde özgül ağırlığı tedricen artacak Japonya, şüphesiz belirleyici aktör ve küresel güç namzedi olarak öne çıkacaktır.

1945'ten beri ilk defa bağımsız bir aktör olarak uluslararası politikada ağırlığını hissettiren Japonya, artan öneminden ve yeni rolünden memnuniyet duymaktadır. Genlerinde emperyal izler taşıyan, köklü devlet geleneğine haiz mağrur Japonya için Madrid Zirvesi sonrası yeni bir dönem başlamaktadır. Bu durum Japonya'nın dirilişi olarak adlandırılmaktadır.

### Japonya'nın pasifist anayasasını değiştirmesi eşittir silahlanma

Bakınız Japonya'nın Fumio Kishida iktidarı da uzun zamandır ABD politikalarına yakın bir çizgide ilerlemektedir. Eski Başbakan Shinzo Abe'nin bir suikast sonucu öldürüldüğü Japonya'da yeni bir döneme girilmiştir. Suikast sonrası yapılan Danışmanlar Meclisi (üst meclis) seçimlerinde iktidardaki Liberal Demokrat Parti zaferle ayrılmış, daha da önemlisi anayasa "revizyonu yanlısı" partiler yeterli çoğunluğu (İktidar bloğu 248 üyeli mecliste, 1947 Anayasası'nın gözden geçirilmesi için gereken 166 sandalyelik barajı ilk kez aşmıştır) sağlamayı başarmıştır.

Bunun anlamı, İkinci Dünya Savaşı sonrası ABD tarafından kaleme alınan Japonya'nın "pasifist" anayasasının değiştirilmesinin önünde engel kalmamış olmasıdır. Hatırlatalım Pasifist anayasasının değiştirilmesi, hayatını kaybeden Abe'nin en büyük politik hedefi olarak bilinmektedir. Nitekim Japonya Başbakanı Kishida seçim sonuçlarının ardından, ülkeye İkinci Dünya Savaşı'ndan miras kalan silahlanma karşıtı anayasada değişikliğe gidileceğine atıfta bulunarak anayasa revizyonu önerisini meclise getireceklerini açıklamıştır. Anayasa değişikliği ABD tarafından da desteklenmektedir. Bu duruma Çin sert tepki göstermiştir.

Japonya'daki seçim sonuçlarını değerlendiren Çin Dışişleri Bakanlığı Sözcüsü Wang Wenbin, Tokyo'yu tarihten ders almaya çağırarak, "Japonya'nın anayasa değişikliği konusu, tarihsel nedenlerden dolayı uluslararası toplum ve Asya'daki komşularını yakından ilgilendirmektedir. Japonya'nın tarihten alınan

dersleri ciddiyetle öğreneceğini, banşıl kalkınma yoluna bağlı kalacağını ve Asyalı komşularının ve uluslararası toplumun güvenini kazanacak somut adımlar atacağını umuyoruz" ifadelerini kullanmıştır.

### Küresel ölçekli stratejik rekabet

Madrid Zirvesi sonrası NATO stratejik konseptinde Çin'in "sistematik rakip" olarak tanımlandığını dikkate aldığımızda, yakın gelecekte NATO'nun Asya-Pasifikleştirilme çabalarının ivmeleneceğini ifade edebiliriz. Kurulan denklemde Güney Kore ile bilhassa Japonya'nın pozisyonları önem arz edecektir. ABD'nin destek ve teşviki ile anayasasını değiştirecek Japonya kaçınılmaz olarak silahlanma gayretlerini daha da artıracak ve bölgesel güç rolünü konsolide etmek isteyecektir. Emperyal geçmişe sahip Japonya'nın bu yükselişi Çin'in baskılanmasında bir kaldıraç olarak kullanılabilir. Küresel ölçekli stratejik rekabette ABD'nin yanında yer alacak Japonya'nın Çin-Rusya karşısında konumlanması, Asya-Pasifik Bölgesi'nde gerilimin artmasına neden olacaktır.

Gelelim Çin'e. Çin'in yeni dönemde ısrarla ve tavizsiz olarak izlediği sabır stratejisini sürdürüleceğini, Rusya ile stratejik ortaklığa bağlı kalacağını, Batı'yı tedirgin etmeyecek lakin millî çıkarlarını gözeterek temkinli adımlar atacağını öngörebiliriz. NATO'nun Avrupalı müttefiklerini hizaya sokan Ukrayna krizi, yaklaşan kış, artan enerji talebi ve yaşanan global ekonomik kriz nedenleriyle sonbahara giden süreçte sönmülenebilir. Buna karşın yeni kriz bölgesi olarak Tayvan'ın öne çıkması şaşırıcı olmayacaktır.

## 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.

# Ali Gürün: Türkiye dünyanın bir numaralı römorkör üreticisi

**Türkiye'nin yeni nesil römorkör inşasında dünya markası Sanmar Denizcilik Yönetim Kurulu Başkanı Ali Gürün ile devam eden projeleri, gelecek yatırımları ve pandemi ile evrilen denizcilik sektörü hakkında özel bir röportaj gerçekleştirdik**



Fotoğraflar: Ekrem Şerif Egeli

**Yeşim Yeliz Egeli** | **Yeşim Yeliz Egeli:**  
İSTANBUL | **Bir yandan enerji krizi bir yandan pandemi süreci ve son olarak Ukrayna ile Rusya arasındaki savaşla devam eden küresel ekonomik ve lojistik krizinden nasıl etkilendiniz?**

**"2022'deki gelişmeler zorlukları bir üst seviyeye çıkardı"**

Global çapta yaşanan ekonomik krizi biraz Tetris oynamaya benzetiyorum. Şimdi oynamıyoruz ama bir zamanlar hepimiz oynardık. Tam bir Tetris çılgınlığı vardı. Uzun çubuk bir süre gelmezse oyunumuz patlardı. Biz şu an uzun çubuğun gelmesini bekliyoruz. Tetris'te ustalaştıkça parçalar daha hızlı akmaya başlar ve zemin yukarıya çıkar. Dolayısıyla karar verme süreniz azalır. Daha hızlı karar vermek ve uygulamak zorunda kalırsınız. Verdiğiniz kararları gözden geçirme şansınız olmadan uygulamak durumunda kalırsınız. Gemi inşaat sektörünün son 6 aylık durumu tam da bu şekilde. Yani Tetris'te seviye arttı, oyun hızlandı ve alt zemin yükseldi.

Yıllardır elde ettiğimiz kazanımlar, tecrübe, sermaye, altyapı, insan kaynakları, dijitalleşme, marka olma ve yönetsel gelişmeler olmasa bizim açımızdan oyun bitmişti. Bütün bunların sayesinde durumu idare edebiliyoruz. Tetris'te usta olduğumuz için bu seviyede devam edebiliyoruz. Eski tecrübelerle hareket edilse gidilmezmiş. Yurt dışındaki enflasyonun normal mal ve hizmetlere olan etkisi, enerji fiyatlarındaki aşırı artış, PVC gibi petrol mamullerinin fiyatlarının artması, çeliğin, bronzun, alüminyumun, epoksinin, reçinenin, ahşabın kıscası her şeyin fiyatının çok hızlı bir şekilde arttığını görüyoruz.

Bunların yanında bizler gibi Euro ile ihracat yapan ve Euro ile muhasebe tutan firmalar için Euro'nun dolar karşısında yaşadığı ciddi değer kaybı sonrası, potansiyeli oldukça açık bir markette yeni zorluklar ortaya çıktı. Tüm bunların üstüne Ukrayna ile Rusya arasındaki savaşın çelik ithalatında yol açtığı zorluklar, çeliğin Ukrayna limanlarında kalması, buraya gelememesi, Avrupa'dan bunlara alternatif çelik üreticisi bulama-

mamız, Çin'e dönmemiz ve gelen çeliğin yol maliyetinin de artması zorlukları bir seviye daha yukarı çekti. Çip kriziyle beraber geciken makineler, ekipmanlar, pervaneler, vinçler, radarlar ve benzer ekipmanların Türkiye'ye getirilmesi için konteyner bulunamaması ve lojistik sıkıntı da işimizi daha karmaşık hale getirdi.

Çip krizi, bizim otomobil sektörü gibi kilitlenmemize sebep olmasa da çiple bağlantılı pek çok işlemimiz gecikti. İşlemlerimizi ayrıca bakır fiyatları ve ekipmanların geç gelmesi de geciktiriyor. Başka sektörlerdeki talebin artması bizim sektörümüzde kullanılan jeneratörler aynı zamanda rüzgâr türbinlerinde de kullanılıyor. Orada talep arttığı zaman bu bizde de sıkıntı yaratabiliyor. Tüm bu etkenler bizim talep artışı beklediğimiz bir dönemde rüzgân lehimize çevirmemize engel oluyor.

**YYE: Şirketinizi bu zorluklara karşın nasıl güncellediniz?**

**"Dijitalleşmede Türkiye'de ilk 50'nin içindeyiz"**

Biz geçtiğimiz 3 sene içerisinde

dijitalleşmeye o kadar önem verdik ki bütün ERP sistemimizi yeniden kurduk. SAP Business One'ı 3 sene içinde tamamen römorkör inşası üzerine dijitalleştirdik. Bizim planlamamızla, stok kontrolümüzle, üretimimizle, satışımızla, ithalat ve ihracatımızla entegre ettik. Bütün bu veri tabanını da Oracle isimli bir firmanın ürettiği Hyperion isimli bir programla bağladık. Bu program sayesinde Sanmar'ın canlı bütçesi var. Biz, bugün gelmesini beklediğimiz bir parçanın bir hafta gecikeceğini öğrendiğimizde nakit akışımızın bir sene sonrasında ne olacağını ortaya koyan bu programı geçen sene kurduk. Bu sistemi yıl içinde hazırladığımız ve onayladığımız bir bütçe için değil, yönetim kurulu olarak canlı bir şekilde takip ettiğimiz bir bütçemiz olması için kurduk. Döviz kuru değişiklikleri de sisteme dâhil. Dijitalleşmede Türkiye'de ilk 50'de olduğumuzu düşünüyoruz.

Yeni bir personel istihdam etmediğimiz bir haftamız yok. Şu anda taşeronlar da dâhil olmak üzere bin 200 istihdam sağlıyoruz. Ayrıca, kalifiye çalışan kapasite-

miz ve beyaz yaka kişi sayısı 2019 yılına oranla oldukça arttı. Kadın çalışan oranımız kendi kadrolu personelimiz içinde yüzde 5,5'ten yüzde 8,3'e yükseldi. Yine lise ve lisans mezunu popülasyondaki oran da 21,3 iken şu an 2022'de yüzde 24,2 lisans mezunu oldu.

Buradaki amaç istihdamda düzenli bir artış yaparak üretimi artırabilmek. Makul bir yatırım süreciyle düzenli bir istihdam artışı sağlayıp üretimi de kontrollü bir şekilde artırıp mevcut zorlukların üstesinden gelmeye çalışma süreci. En büyük avantajımız Cem (Seven) Bey ile birlikte yönetim kurulumuzda hızlı karar verebilmemiz.

Bir römorkörün ortalama inşası en az 7 ay en fazla 1 sene sürerken makine teslim sürelerinin 17-18 aya çıkmasından dolayı neredeyse 2 yıla yakın olan süre 22 aya ulaşmış durumda. Üretim süresi 2 seneye çıkınca teknelerin karada bekleme süresi de arttı. Dolayısıyla bizim karada depolama alanına olan ihtiyaçlarımız artmış oldu.

Yatırımların hızını ve tarzını bu süreci yönetirken de organize etmemiz gerekiyor. Şu anda Altınova'da bitmek üzere olan bir ön imalat



kapalı sahamız var. Bu inşaat bitmeden Altınova'da bir tesis için daha tüm izinleri aldık ve inşa süreçlerini başlattık. Altınova'da 4 üretim sahamız vardı, 5'inci yapıyorduk, 6'ncıya başladık. Çünkü biz gemi üretiminin hep kapalı alanda olması gerektiğini düşünen çevreci ve iş güvenliğini ön plana çıkartan bir şirketiz. Üretim kapasitemiz artmadı, bekleme sürelerimiz arttı. Bu nedenle de hızlıca karar alıp tesislerimizi genişlettik. Tuzla'da aldığımız tersane Sanmar'ın bir parçası olacak. Bu tersane verimliliğimizi arttıracak. Kapasitemizde bir değişiklik olmayacak. Daha yüksek teknolojide, karmaşık tekneleri, düşük çalışma saatlerinde, çevreci ve sayıca fazla bir şekilde yapmamızı sağlayacak. Dışarıya yaptırdığımız birçok işlemin tersanenin içerisinde yapabilecek istasyonlar kurulacak. Bir işlem Sanmar Tesisleri içerisinde yapılacağı için hem daha çevreci, kaliteli hem de iş güvenliği daha yüksek bir biçimde yapılacak. Direkt üretimi orada yapacağız. Köprü üstü donatım istasyonu kuracağız. Boru üretim istasyonu yapacağız.

### YYE: Döviz kurlarında yaşanan aşırı artış sizi nasıl etkiledi? 'Gelirimizi üretim ve ticaretle artırıyoruz'

Sanmar olarak tamamen Euro üzerinden çalışan bir ERP ve muhasebe sistemi kurduğumuz için bizim ihracatımız, ithalatımız ve kredilerimiz döviz bazında. Türk Lirası'nı kredide kullanmıyoruz. Biz gelirimizi üretimimizle ve ticaretimizle artırıyoruz. İhracat yapan bir firma olduğumuz için döviz kurundaki dalgalanmalardan etkilenmedik.

### YYE: Şu anda devam eden projeleriniz nelerdir? Yeni siparişler var mı?

Kanada'dan aldığımız proje yanlandı. 5 tane çok özel römorkör yapıyoruz. Bunlardan 2'si LNG'li, 3 tanesi de tamamen elektrikli. 40 metrelik 100 ton çekme gücüne sahip dev römorkörler. Norveç'ten de elektrikli römorkör siparişi aldık.

### "LNG'de Rusya'ya bağlılık azaltılmak isteniyor"

Daha önce LNG yaptığımız Norveçli Buksér og Berging firması, 5 tane elektrikli römorkör siparişi verdi. Kanada'daki de Seaspın ile onların ortak olduğu HaiSea Marine şirketinin LNG Kanada projesi (48 milyar dolarlık bir proje) için dünyanın en üst düzey teknolojisine sahip römorkörleri inşa ediliyor. Kanada'nın en büyük LNG export terminalindeki eskort hizmetinde kullanılacak römorkörler bunlar. LNG taşımacılığının önemi arttı, çünkü Rusya'ya olan bağlılık azaltılmak isteniyor. Biz de Kanada'nın en büyük LNG export limanında tercih edildik. Bu da bize ne kadar güvenildiğinin bir



göstergesi. Süveyş Kanalı'nda bir konteyner gemisinin drift etmesi sonucu dünya ticareti durma noktasına geldi.

### 'Kendi filomuz için elektrikli römorkör üretiyoruz'

Bir adet de kendi filomuz için bir elektrikli römorkör üretiyoruz. Adı da Dinamo 2023 olacak. Cumhuriyetimizin 100'üncü yılına özel

bu ismi verdik. Ayrıca, Kanadalı bir müşterimizden gemi şarj istasyonu siparişi almak üzereyiz.

Altınova'daki tersanemizde güneş enerjisiyle elektrik üretecek bir solar panel projemiz var. Amacımız bu solar panellerle ürettiğimiz elektrikle, römorkörlerin şarjını doldurmak.

Dışarıdan kendimize baktığımızda daha olgun, daha kendine

güvenen ve daha kurumsal bir Sanmar görüyorum. Şu anda bir römorkör alınacağı zaman Sanmar'dan fiyat alınmadığını sorulduğu bir noktaya geldik.

### YYE: Yurt dışında yatırım yapmayı düşünüyor musunuz?

### 'Yatırımlarımızla Türkiye'ye hizmet vermeyi düşünüyoruz'

Bazı ülkelerde kendi ülkesinin dışında üretilen römorkörler alınmıyor. Brezilya bunlardan birisi. Jones Yasası nedeniyle de ABD, ülkesinin dışında üretilen römorkörleri alamıyor. Bu gibi ülkelerde üretim yapma konusunda müthiş bir potansiyel var, ancak şu an hepimiz zor bir süreçten geçiyoruz. Biz kısa ve orta vadede böyle bir yatırım düşünmüyoruz. Ülkemize hizmet vermeyi düşünüyoruz. Burada daha fazla istihdam daha fazla üretime ihtiyaç var.

### YYE: Yeşil yakıt projelerinden hangisini önde görüyorsunuz?

### 'Yeşil gemilere talep artıyor'

Öncelikle, Tersan Tersanesi'nin aldığı ilk metanöllü gemi siparişini tebrik ediyorum. Alternatif yakıtlarda metanolün öncelikli olduğunu düşünüyorum. Ancak metanolün maliyeti hâlâ dizel yakıtın 2-3 katı düzeyinde. Metanolden sonra gelecek ikinci alternatif hidrojen ancak onun da üretim süre-

cinde, yeşil yakıt kullanımında bir sıkıntı var. Gelecekte Sanmar'ın ve Türk gemi inşa sektörünün aldığı gemi siparişlerinin, çoğunlukla filosunu yeşil yakıtlara geçirmek isteyen müşterilerden geleceğini düşünüyoruz. Eskiden gücün, stabilitenin, escort kapasitesinin artırılması ve daha modern yaşam sahası bulunan personel güvenliğine sahip gemiler istenirken şu anda daha yeşil gemilere yönelik siparişler gelmeye başladı. Bu da Türkiye için bir avantaj.

Şu anda Sanmar'ın filosundaki en yaşlı gemimiz 5 yaşında. Filo ortalamamız 3,3 yaşın altında. Dinamo 2023 elektrikli römorkörümüz ile birlikte yeni bir katkı oluşturacağız. Türk römorkörlük filosu karbon salınımı açısından tüm dünyanın oldukça gerisinde. Doğru yoldayız.

### YYE: KEGM ve Deniz Kuvvetleri için yeni projeler olacak mı?

Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü (KEGM)'ne iki adet şimdiye kadar bizim ürettiğimiz en yüksek kapasite olan 90 ton güce sahip römorkör teslim ettik. Kıyı Emniyetimizin hizmetine tecrübelerimizi sunmak bir Türk vatandaşı olarak gurur verici. KEGM'nin yeni ihtiyacı olacaktır. İhale açmasını bekliyoruz.

Deniz Kuvvetlerimizin bir römorkör ihtiyacı olduğunda elimizde en yüksek teknolojiye sahip gemiyi en uygun fiyata sunmak bizim için bir vatanî görevdir. Bu durumda ticaret hiçbir zaman ön planda olmaz. Onların ihtiyacını karşılıyoruz. Bu bir hizmettir.

### YYE: Kabotaj çerçevesinde ticaret yapanlar Türkiye'de ikinci el römorkör bulamadıklarından ve fiyatların dünya genelinden yüksek olmasından yakınıyor. Siz bu konu hakkında ne söylemek istersiniz?

### 'Türkiye dünyanın bir numaralı römorkör üreticisi'

Türkiye dünyanın bir numaralı römorkör üreticisi. Bunu Hollanda, İspanya ve Singapur'la olan müthiş bir rekabet sonrası gerçekleştirdik. Bizim şirketimiz 46 yaşında. İlk römorkörümüz bizim filomuzda olsaydı 33 yaşında olacaktı. Bizim yaş ortalamamız 3,3. Bu ne demek oluyor? 33 yaşından 3,3 yaşına kadar gemi satmışız. Şu anda bizim yurt dışına ihracatımızın yüzde 30'u ikinci el filomuzdan. Yılda 8 römorkörü filomuzdan satıyoruz ve bu satışları birbirimizle rekabet ederek gerçekleştiriyoruz. Bu gerçekler ortadayken Türkiye'de römorkör bulamadığını söyleyen biriyeniz ben burada bir art niyet olduğunu düşünüyorum. Türk denizlerinde 30 yaşını geçmiş siyah duman salan römorkörleri kullanmak isteyenler kusura bakmasınlar kullanamazlar. Devlet buna izin vermez.





## Tarih birbirini takip eden olaylardan ibarettir

### A. Gökhan Esin

gesin@arpas-pilotaj.com.tr

**Pandemi sebebiyle Avrupa'da kapanmaların başlamasından bir müddet sonra navlun fiyatları yükselmeye başladı. Hem de soluksuz şekilde. Akabinde pandeminin sonlanması, Rusya'nın saldırısı ile birlikte de düşüşe geçti. Peki, şimdi ne olacak?**

Yük Konteyner navlun ücretleri süratle düşmeye devam ediyor! Temmuz sonunda kontey-

ner navlun bileşik endeksi 6,800 dolar seviyesine geriledi. 2021 yılının Eylül sonunda konteyner navlun bileşik endeksi 10,400 dolar seviyesindeydi. Peki pandemi başlamadan evvel endeks kaçtı? 1,500 dolar. Endeks, yumruğu gösterip tokada razı etti. Önce 10,000 dolar üzerine çıkarak yük sahiplerini şok etti, akabinde düşüşe geçerek memnun etti ama hâlen pandemi öncesi nin 4 katı...

Peki, tekrar 10,000 dolar üzerine görür müyüz? Öncelikle şunu belirtmemiz gerek; temel ekonomik sebeplerle açıklanamayan ya da geçici olan yükselişlere "köpük" diyebiliriz. Bu bakımdan

10,000 dolar ve üzerindeki seviyeyi köpük olarak tanımlamak mümkün. Buna rağmen eğer böyle bir gelişme olursa yani endeks tekrar 10,000 dolar üzerine çıkarsa konteyner taşımacılığına olan talebi mahveder. Düzenleme görevi olan (Rekabet Kurumu gibi) kurumların devreye girmesi mecburiyet olabilir. Çünkü dış ticaret maliyeti üzerinden küresel enflasyonu azdıracaktır. Böyle bir senaryoda maalesef enflasyon düşüşünde Merkez Bankaları da yardımcı olamayabilir.

#### Endeks pandemi öncesi seviyesine döner mi?

Gelelim diğer sorumuza...

Endeks pandemi öncesi seviyesine geri döner mi? O seviyeler elbette yük sahiplerini memnun eder ama taşıyıcıları da rahatsız eder. Zira, maliyetler pandemi öncesi seviyede değil. Hatta personel maliyetlerinin o seviyelere geri dönmesi çok zor görünüyor. Petrol fiyatları desenez başkaca bir sorun. Bakım-onarım maliyetleri hem dolar enflasyonundan hem de üretici fiyat endeksine bağlı olarak küresel ölçekte fırladı. Kısacası, pandemi öncesindeki seviyeye dönüş pek mümkün görünmüyor.

İyi de şubat ayından beridir düşen endeksi nasıl açıklayacağız? Son dönemdeki düşüşün itici gücü taşıyıcılar arası rekabet diyebiliriz. Gerçi rekabette düşen endeks seviyesi, -finansal tablolara baktığımızda- taşıyıcıların hâlen gayet kârlı bir iş dalında olduğunu gösteriyor. Peki, rekabet neden yükseldi? Çünkü dış ticaret yavaşlıyor.

Enflasyon ve yavaşlayan ekonomik aktivite döneminde ticaretin baskı altında olması normaldir. Dikkat ederseniz Çin'de kapanma döneminde biriken yüklerin, açılmayla birlikte navlun fiyatlarını yukarı iteceği düşünülüyordu. Ama öyle olmadı! Çünkü talebin sürekli artacağı beklentisiyle doldurulan depolar, artan stoklar, talepte yavaşlama olunca fabrika siparişlerinde azalmaya sebep oldu.

Normal şartlarda yaz sezo-

nunda navlun endeksi yönünü yukarı çevirir. Özellikle ABD'de ithalatın zirve yaptığı dönemdir. Temmuz ayındaki gidişata bakarsak bu yaz sezonunda yukarı hareket tekrarlanmayacak gibi görünüyor. Zaten ABD'nin başlıca limanlarındaki yük hareketi de geçen yıla kıyasla kan kaybediyor. Yani harekette azalma var.

#### Tek faktör dış ticaret değil!

Talepteki düşüş nedeniyle daralan dış ticarete ek olarak; batıdaki liman sendikalarının greve ihtiyaç duymadan anlaşma yapmış olmaları, karantina uygulamasının kaldırılması, konteyner filo taşıma hacminin artması, navlun endeksinin düşmesini etkileyen diğer faktörler.

Tüm bu faktörlerle birlikte, endekste düşüşe rağmen yük sahiplerinin korku dolu beklentişi devam ediyor. Peki neden navlunların yukarı çıkmasından endişe ediyorlar? Aslında piyasa Şangay'da tekrar kapanma olması ihtimalinden çekiniyor. Bir sonraki kapanma perakende sektöründe stok seviyesini artırmaya zorlayabilir. Bu da ani ve baskın taşıma talebi, ister istemez yükselen navlun endeksi anlamına geliyor.

Sonuç olarak navlun endeksinin yükseltecek faktörler olduğu gibi tersi de mümkün. Ama teraziye konulduğunda endeksin düşme ihtimali daha fazla görünüyor. Böyle bir halde taşıyıcıların tepkisi ne olabilir? Yüksek ihtimalle kârlılıklarını koruma içgüdüsüyle yani bir "hedge" işlemi yapmak adına bazı seferleri iptal edebilirler. Görünen o ki önümüzdeki aylarda sürprizlere hazırlıklı olmalıyız. Ne dersiniz?

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

## Yüksek hızlı ilk emisyonuz feribot, seferlerine başladı

Yüksek hızlı bir tekne olarak sınıflandırılan, dünyanın ilk tamamen elektrikli ve sıfır emisyonlu feribotu MS Medstraum, Fjellstrand Tersanesi'nden yeni ana limanı Stavanger yolculuğuna başladı.

MS Medstraum, şirketin en az enerji gerektiren rotasında çalışacak olmasına rağmen emisyon salınımını yılda bin 500 ton azaltacak. Bu değer 60 otobüsün karbon salınımına denk geliyor.

Dünyanın ilk tam elektrikli feribotu Ampere, Norveç'in Hardanger kentindeki Fjellstrand tersanesinde 2015 yılında inşa edildi. Norveç feribotlarında bir elektrik devriminin

başlangıcı olarak görülen bu projeden sadece yedi yıl sonra ülkede faaliyet gösteren emisyonuz feribot sayısı 70'e ulaşmak üzere.

AB tarafından finanse edilen TrAM projesinin kapsamında kısmen de Rogaland İlçe Konseyi tarafından desteklenerek inşa edilen gemi, 30 metre uzunluğa, 9 metre genişliğe ve 23 knot seyir hızına sahip. 2022 yazının sonundan itibaren Stavanger, Byøyene ve Hommersåk arasında Kolumbus için yolcu taşıyacak olan MS Medstraum'un 1524 kWh'lık pil kapasitesi 2 adet 550 kW motorları destekleyecek.

# 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

# 'Stagflasyon çok yakın'

**2022'ye küresel merkez bankalarının artan ve kalıcı olmasından endişe edilen enflasyona karşı attığı adımlarla devam ediyor. Fed'in önderliğinde birçok merkez bankası politika faizlerinde şahin adımlar atarak enflasyonun önüne geçmeye çalışıyor. Son olarak küresel piyasaların yakından takip ettiği Avrupa Merkez Bankası (ECB) 11 yıl aranın ardından ilk kez üç temel politika faizinde artışa gitti ve negatif faiz dönemine son verdi. Tüm bu gelişmeleri ve etkilerini Nurol Bank Yönetim Kurulu Başkanı Ziya Akkurt, MarineDeal News okurları için değerlendirdi**

**Merkez bankalarının para piyasaları tarafından adım adım takip edilen para politikaları enflasyona ne kadar etkili eder? Küresel piyasalar kalıcı ve yüksek enflasyondan ne zaman kurtulur?**

Enflasyonist ortamlarda klasik ekonomi bilimine göre faiz artışı ile ekonomi yavaşlatılarak paranın alım gücünün korunması sağlanmaya çalışılır. Paranın alım gücüyle mal ve hizmetler arasındaki dengenin korunması veya diğer bir deyişle paranın değersizleştirilmesi önlenmeye çalışılır. Pandemi nedeniyle bozulan arz talep dengesi, teda-

rik zincirinin bozulması ve hükümetlerin ekonominin baş aktörü olan insan faktörünü ayakta tutabilmek için piyasaya parasal (parasal genişleme) müdahaleleri, hibeleri, bugünkü enflasyonist ortamı doğurmuştur. Ukrayna-Rusya savaşı da buna tuz biber ekmiştir. Tek başına parasal tabanı en çok genişleten Fed, aynı zamanda bir anlamda dünyanın da merkez bankası olduğu için tüm dünya Fed'in attığı veya atacağı adımları yakından takip etmekte. Bu nedenle doğal olarak Amerikan Merkez Bankası'nın politikaları referans alınmaktadır. Bu önlemler doğal olarak talebi azaltacağından arz fazlasına yol açması haliyle fiyatların düşmesi amaçlanmaktadır. Başarı sağlanır mı sorusunun cevabı ise bana göre kısmidir. Sebep de yukarıda bahsettiğim birden çok faktör. Tahminen 2023'ün ikinci yarısından itibaren gelecekte ne olacağını ve enflasyondaki kalıcı düşüşü görebiliriz. Ancak anormal bir gelişme, iklim değişikliği, salgın hastalık, savaş veya siyasi istikrarsızlık bu durumu daha da uzatabilir, hatta bozabilir de.

**Piyasalar uzun süredir resesyon korkusu sarmalında. Her ne kadar bu kaygılar bir süredir fiyatlandı da resesyona yaratacağı tahribat merak ediliyor. Ekonomilerde meydana gelen belirgin düşüş beklentisi genel anlamda piyasalarda bir karamsarlık yaratıyor. Bazı uzmanlar ise enflasyonla birlikte durgunluğun olduğu senaryonun uzak olduğunu düşünüyor. Sizce resesyon ihtimali ne kadar yakın?**

Bu kadar dengesizliğin ve

çalkantının ardından resesyon kaçınılmaz oldu. Burada tüm dünyada biraz da hayat pahalılığından da bahsetmek lazım. Mal ve hizmet fiyatlarında açıklanan enflasyon rakamlarının üzerinde artışlar oldu. Ücretler aynı şekilde artmadı bu nedenle alım gücü azalan hane halkı, doğal olarak tüketimi azaltmak suretiyle talebi kısacaktır. Para politikaları doğal olarak bu şekilde desteklenmiş olacaktır. Diğer taraftan tedarik zincirlerinin hemen düzelmesi söz konusu olamayacağından fiyat artışları devam edebilir bu da bizi stagflasyona götürecektir. Ben kısa bir süre de olsa stagflasyon yaşayacağımızı düşünüyorum.

**Peki enflasyon beklentilerinin kontrolden çıktığı noktada para ve maliye politikalarının işlevselliği ne kadar işe yarar?**

Yukarıda maliye politikalarından fazla bahsetmedik. Bu uygulanan ve uygulanacak para politikalarının yanı sıra mali politikaların da uyumlu bir şekilde uygulanması gerekir. Artık devlet destekleri, hibeler kaldırıldığından, mali politikalar bir anlamda para politikalarını desteklemeye başladı. Haliyle para tabanının genişlemesi durdurulacaktır. Bu da enflasyonla mücadelede en temel harekettir. Para tabanı çeşitli yöntemlerle daraltılarak para politikalarının etkinliği artırılır. Ancak, bunların acı bir reçete olduğu unutulmamalıdır.

**Aynı zamanda yeniden yüksek sesle konuşulmaya başlanan artan Covid-19 vakaları var. Özellikle sıfır vaka hedefiyle hareket eden dünyanın**



Ziya Akkurt

**en büyük ikinci ekonomisi Çin'den gelen haberler nedeniyle, kapanmaların yeniden yaşanabileceği öngörülüyor. Bu süreç sonbaharda ekonomiler için ne anlam ifade eder?**

Şu anda bazı kısıtlamalar devam ettiği için daha kötü bir durum olmaz diye biraz iyimser düşünüyorum. Gerçi yavaşlamaya başlayan dünya ekonomisi ve düşük tüketim hızı, bu olumsuz faktörün etkisini azaltacaktır.

**Ukrayna ve Rusya arasında devam eden savaş, hem fiyatlarda hem makroekonomide hem de merkez banka-**

**larının atacağı adımlarda etkin oldu. Savaş bitse dahi Rusya'ya yapılan yaptırımların devam edeceğine kesin gözüyle bakılıyor. Bu süreçte pandemi sonrası toparlanması beklenen ekonomiler ise yeni bir darbe olarak ayakta kalmaya devam ediyor. Sizce bu belirsizlik ne kadar daha sürer ve etkileri azalır mı yoksa çoğalır mı?**

Eğer öngörülerimiz doğru ise dünya ekonomisinde yavaşlama olacaksa ve şu anda yaşanan enerji krizi de bu etkiyi törpüleyecektir. Tüketim azalacağı için arzdaki sıkıntılar daha az etkili olacaktır.



www.datahidrolik.com



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

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

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

# Barbaros Büyüksağnak: Svalbard Antlaşması'na taraf olmak bizim için somut bir adım olacak

**İstanbul Büyükşehir Belediyesi (İBB) Strateji Geliştirme Dairesi Başkanı olarak görev yapan ve Türkiye'nin ilk Arktik seferinde görev almış Piri Reis Üniversitesi Öğretim Üyesi ve Norveç eski askerî ateşesi Albay (E) Barbaros Büyüksağnak ile İBB'deki görevi, İstanbul'un denizcileşmesi için gerçekleşen deniz şenlikleri ve yıllardır ülkemizde bir farkındalık olması için çalışmalar yürüttüğü ve artık TBMM gündeminde yer alan Svalbard Antlaşması'nın önemi üzerine bir söyleşi gerçekleştirdik**



**Yeşim Yeliz Egeli**  
İSTANBUL | **Sizi tanıyabilir miyiz, İBB serüveniniz nasıl başladı?**

1965 yılında Beşiktaş'ta doğdum. Şu anda otel olan Barbaros İlkokulu'nda okudum. Şanslıydık çünkü Boğaz kenarında okuyorduk. Yüzmeyi İstanbul Boğazi'nde öğrendim. 14 yaşında Heybeliada serüvenim başladı. Kışın siyah yazın beyaz üniformalar. İyi de bir Beşiktaşlıyım. Aynı zamanda kongre üyesiyim. 8 sene Deniz Lisesi ve Deniz Harp Okulu'nda okuduktan sonra donanmaya katıldım ve 16 sene fırkateynlerde çalıştım. Fırkateyn 3 temel harbi aynı anda yapabilen, çok boyutlu düşünmeyi gerektiren ve içerisinde en çok personeli barındıran gemi tipidir. 28 yıl Deniz Kuvvetleri'nde görev yaptım. Akademide kurmaylık da okudum. Bu süreçte TCG Muavenet fırkateyni komutanlığım da var. Daha sonra muhrip komodorluğu yaptım. 2011 yılında da Balyoz Davası fırtınasına yakalandık. 3,5 sene Hasdal Askerî Cezaevi'nde kaldım. Çıktığımda muvazafım, devam edebiliyordum ama yaşananlardan sonra devam edemedim. Çok sevmeme rağmen ayrılmak istedim.

Sene 2014 daha 15 Temmuz 2016 olmamış. Bütün bu "zati muhteremler" görev başındalar. Hepsi bizim

Hasdal'a girmemizle boşalan kadrolara amiral olarak atanmış durumdadır. Siz albaysınız. Terfi etmek için onların oluruydu terfi etmeniz lazım. Onlar sizin (rütbe) üstünüz konumunda. Onlara selam vermek istemedim. Ülkemi, bayrağımı ve kurumumu (Deniz Kuvvetleri) çok seviyorum. Akademisyenlik de çok özel ve gurur verici bir meslek ama keşke kuvvetteki görevime devam edebilseydim. Devlet beni 14 yaşından beri okutmuş. Halkımızın vergileriyle yetiştirilmişim. Yakılan yakıtlar, atılan mermiler...

Seçilen öğrencilerden bir kısmı komutan olarak yetiştirilip vatanımızı olası tehditlerden korusunlar diye görevlendiriliyor. Olması gereken de bu. Ama bütün bu birikim ülkemizin başına gelenlerle gitmiş oldu. En çok buna üzülüyorum. Bizim de ailemiz, sevdiklerimiz ve onurumuz var. Ne demek durup dururken 3,5 sene hapis yatmak.

Ancak biz hapiste geçen süreyi tabii ki atıl geçirmedik. Yazdık, çizdik. Biz ona "Hasdal aydınlanması" diyoruz. Bu olay benim gibi ve daha değerli birçok insanı mesleğinden erken kopardı. Biz askerî okulda bütün Anadolu'dan toplanmış ve okullarında birinci, ikinci olmuş çocuklar. Güzel bir eğitim gördük. Çok iyi yetiştirildik. Daha sonra da Donanma'nın çeşitli gemilerinde,

uçaklarda ve karada görevler aldık. Bu insanlar zaten seçilmişler. Bundan sonra 10'da birini akademiye alıp kurmay yapıyorsunuz, 2 senede bir eğitimlerini güncelliyorsunuz. Olaylara çok daha stratejik açıdan bakmalanını sağlıyorsunuz. Sonra bunların da bir kısmını gene bir sınavla yurt dışında daha fazla tecrübe kazanması için NATO'ya gönderiyorsunuz. Askerî Ateşe yapıyorsunuz. Sonra da onlardan bir kısmını amiral ve general yapıyorsunuz. Birileri de kalkıyor onların yansını hapse sokuyor. Şimdi bunların açıklaması var mı? Bunun açıklaması yok.

Bu insanların yapacakları bir şeyler vardı. Şimdi belediyede olur muydum, olmazdım. Görevime hâlâ devam ediyor olabiliyordum. Cem Amiral (Gürdeniz)'e de ayısını yaptılar. O da mesela hâlâ amirallik yapıyor olurdu ama şu anda yaptığının en az 10'da birini yapabiliirdi bence. Bize kumpas davalıyla bunları yapanlar amaçlarına ulaşamadılar. Aslında çuvalladılar. Bunlar bu kumpas davalıyla hata yaptılar. Bunu anlamadılarsa da anlayacaklar.

Daha sonra bir yıl kadar özel sektörde bir lojistik firmasında iş deneyimim oldu. Nihayetinde Piri Reis Üniversitesi'nde o dönem Lojistik Programı yeni açılmıştı. Meslek Yüksek Okulu'nda. Onun ilk hocasıyım. O programı yapan

ve düzenleyen ilk hocayım. 6 yıldır da devam ediyorum. Hâlâ derslere giriyorum. Bu konuda rektörümüze de teşekkür etmeliyim. Bana teklif geldiğinde bir İstanbullu olarak kendi şehrimde dokunma imkânı olarak gördüğüm bu görevimi yürütürken aynı zamanda ders vermeye de devam edebileceğime dair YÖK maddesini bana kendisi gösterdi. İstanbul Büyükşehir Belediyesi (İBB)'nde hâlihazırda İstanbul Teknik Üniversitesi (İTÜ) ve Boğaziçi Üniversitesi'nden de profesörlerimiz daire başkanlıklarını yürütüyorlar. Konusunda uzman akademisyenlerin bu görevlerde olması çok önemseniyor.

## Boğazlar herkesin!

1,5 senedir buradayım. Çok büyük bir yapı. Öncelikle öğrenmeye çalıştım. Yan odalarda, üst kattaki odalarda kimler var, onları öğrenmek bile bir süreç. Belediyelerin kanunları aynı, Büyükşehir farklı bir şey yapıyor, ilçeler farklı bir şey yapıyor, devlet kurumları farklı hareket ediyor. Yetki karmaşasına vurgu yapmak istiyorum. Bunun mutlaka düzeltilmesi gerekir. Türkiye'nin bir tane bütçesi var. Büyükşehir'e ayrı bölünüyor, ilçelere ayrı bölünüyor, kurumlara ayrı bölünüyor. Bunlar bazen çakışabiliyor. Bazı alanlar boşta kalabiliyor. Deniz konuları gibi. Mesela Boğaz kıyılarının yetkisi kimde tam

olarak bilemiyorum. Boşlukta kalan konular da dolduruluyor. Bugün gidin Bebek'e, Yeniköy'e tekneler dolmuş. Burada birileri bunu (gezi tekneleri) satıyor. Bu yetkiyi nereden almışlar? Boğazlar herkese ait. İstanbullulara, Türklere, tüm dünyaya ait bir yer. Bu yetkiyi kimden almışlar. İSPARK'tan önce Taksim'de, Şişli'de, Ortaköy'de arabaları park ettiğiniz zaman değnekçiler gelirdi, sizden para alırdı. Şimdi de Boğazlar bu durumda. Yani orası eğer herkese ait bir yere ilgili kurumlar İSTMARİN gibi işletmeler kurulabilir. Burada bir başıbozukluk var. Bunun sebebi işin içinde birçok kurumun olması. Yetki kimde belli değil. Dolayısıyla burada bir boşluk oluşuyor. Bu boşluk da bir şekilde dolduruluyor.

Benim bir buçuk yılda görmüş olduğum, bizim ülkemizin genelinde her yerde olan koordinasyon eksikliği problemi. Mesela bazı ilçe belediyeleri ile aramızda hiçbir iletişim yok. En ufak bir konuda dahi muhatap bulamıyoruz.

**Belediyede geçirdiğiniz süreçte hangi çalışmalarda bulundunuz, neleri değiştirdiniz, bir denizci olarak İBB'ye neler kattınız?**

Polonya'da bir şehirlik forumuna katıldım. İstanbul 36 mega şehirden bir tanesi. Mega şehir 10 milyon ve üstü nüfusu olan şehirlere söyleniyor. Biz de 15'inciyiz. Avrupa'da da 8'inci,



**Başta ABD olmak üzere dünya genelinde güçlenmeye devam eden resesyon endişeleri ve enflasyona ilişkin belirsizlikler enerji fiyatlarını ve petrolü etkilemeye devam ediyor. Rusya'nın Ukrayna'yı işgal etmesi petrol akışının bozulmasına neden olurken Avrupa Birliği önümüzdeki yıllar için Rusya'nın dışındaki ülkelerle dirsek temasını artırma yoluna gitmeye başladı. Visne Academy Finansal Danışmanlık Yönetim Kurulu Başkanı Barışcan Yücel'le MarineDeal News okurları için yılın ilk yarısında emtia piyasasında yaşanan sert hareketlerin görüldüğü dalgalı seyri ve enerji piyasasını konuştuk**

Eskiden ABD hapşırıldığında diğer ülkeler neyle olur diye bir söylem vardı. Şu anda ABD ekonomisi neyle olduğuna göre gelişmekte olan ülkeler baş-

# Dünya zatürre olma yolunda ilerliyor

ta olmak üzere küresel piyasaların zatürre olma riski var diyebiliriz. 2021 senesinin 4'üncü çeyreğinde yüzde 7 oranında büyüme kaydeden ABD ekonomisi sene başından bu yana kademe kademe daralma gösterdi. Son açıklanan büyüme verisinin de negatif olması ABD tarafında resesyon riskinin üst seviyeye çıkmasına zemin hazırlarken global bazda artan enflasyon oranları merkez bankalarının agresif para politikaları izlemesine ve şahin tonda açıklamalar yapmasına neden oldu. Yüzde 9,1 oranı ile rekor tazeleyen ABD enflasyon verisi sonrası tüketicilerin endişesi ise hat safhaya çıktı. ABD başta olmak üzere global bazda artan resesyon endişeleri ve faiz artışları ile uygulanan sıkı para politikaları bile enflasyonda yaşanan artış durduramazken Rusya'nın Ukrayna'yı işgal etmesi ile başlayan gaz akışındaki bozulma tabiri caizse enerji ve emtia piyasalarını allak bulak etti. Savaşın başlaması ile sert yükseliş gösteren WTI ham petrol, varil başına 125 dolara üzerini test ederek



Barışcan Yücel

global bazda kartların yeniden dağıtılmasını sağladı. Hâlihazırda savaşın en güçlü aktörü olan Rusya'nın ekmeğine yağ süren yüksek petrol fiyatları ABD tarafını rahatsız ederek Biden'in hamle yapmasını hızlandırdı. Petrol üreticilerine mektup yazarak arz artışı vurgusu yapan Biden, daha sonra Suudi Arabistan ile sıcak temas kurarak Orta Doğu ve petrol politikasını güçlendirme çabasına girdi. Venezüela limanlarından yaklaşık 2 yıl sonra petrol sevkiyatının yeniden faaliyete

geçmesi, ABD - İran arasında nükleer anlaşma zeminin kısmi de olsa güvenin bir tona evrilmesi ve teknik açıdan da aşırı alım bölgesindeki petrol fiyatlarının kâr satışı ile karşılaşmasına ve varil başına 90 dolar seviyesine kadar gerilemesine neden oldu.

**Rusya parlamentosunda konuşma yapan Vladimir Putin, Ukrayna Savaşı'nın yeni başladığını söyledi. 2022'de pandeminin izlerini silmeye hazırlanan küresel ekonomiler savaş ile birlikte birçok olumsuz etkiyi yeniden yaşarken Putin'in bu açıklaması enerji piyasalarını nasıl etkiler?**

Hem teknik hem de psikolojik açıdan önem düzeyi yüksek olan 95-100 dolar bandında denge arayışına giren ham petrol, Putin'in canını sıkımsı olacak ki Rusya Parlamentosu'nda savaş nağraları atmasına ve savaşın daha yeni başladığı vurgusunu yapmasına neden oldu. İşgalin ilk gününden itibaren 4 koldan saldıran Rusya, daha ilk haftadan Ukraynalı ordu komutanlarına, "darbe yapar yönetimi ele geçirirseniz sizinle anlaşmamız daha kolay olur" ifadeleri ile, 5 koldan saldırı mesajı yayımlamış olsa da bu denemesi başarısız oldu ve savaşın uzayacağı resmîye dökmüş oldu. Rusya Merkez Bankası'nın doğru bir politika ile gerçekleştirdiği sert faiz artışı, rublenin savaş öncesindeki seviyesine dönmelerini sağlarken tüm yaptırımlara rağmen Putin'in AB ülkelerine gaz satışını ruble ile yapacağını, aksi halde gaz akışını durduracağını vurgulaması jeopolitik risklerin hat safhaya çıkmasını sağladı. Savaş ekonomisinin beraberinde getirdiği artan savaş maliyet riskini artan petrol fiyatları ile hedge ederek viraj almaya çalışan Putin ve daralma gösteren ekonomide artan enflasyonla boğuşan Biden'in bundan sonraki hamleleri petrol fiyatları üzerinde etkili olmaya devam edecek.

**Bir de bu yıl karşılaştığımız, yüksek enflasyon riski nedeniyle şahin adımlar sergileyen merkez bankaları var. Başta Fed olmak üzere küresel merkez bankaları enflasyonla mücadeleyi birinci sıraya alırken politika faiz oranları ile sıkılaştırıcı adımlar atıyorlar. Öyle ki Fed'in agresif faiz artırımını ABD ekonomisinde resesyon endişelerini körükledi. Peki ABD ekonomisi resesyona girerse Fed, enflasyonla mücadelesinden vazgeçer mi?**

ABD enflasyon oranında sürekli gözlemlenen artış dindirmeye yönelik Fed'in faiz artırım süreci ve bu sürecin daha agresif bir şekilde devam edeceği vurgusu doların küresel bazda değer kazanmasını desteklerken emtia piyasasında satışların derinleşmesine sebebiyet verdi. Olası resesyon riski göz önünde bulunsa da enflasyon düşmediği sürece Fed şahin bir duruş sergilemeye devam edecek gibi görünüyor. OPEC toplantısından çıkan karar, dolar endeksinin rekor tazeleyerek yoluna devam etmesi

önümüzdeki günlerde küresel bazda dolar kıtlığının yaşanmasına sebebiyet verebilir. Daha önce de vurguladığımız gibi hem teknik hem de psikolojik açıdan önem düzeyi yüksek olan 95-100 dolar bant aralığının altında yaşanacak fiyatlamalar ham petrol cephesinde kâr satışlarının derinleşmesine sebebiyet verebilir. Olası geri çekilmelerde öncelikli olarak 85 dolar destek seviyesi dikkatle takip edilmelidir. Bu seviye altında ise 70 dolar ana destek seviyesi karşımıza çıkmaktadır. Fakat unutulmamalıdır ki bu seviyelere doğru yaşanacak olası bir dip arayışı piyasada tekrar alıcı bulacaktır ve uzun vadeli trend yukarı yönlü olarak devam etmektedir. Düşük petrol fiyatı isteyen Biden mi, yoksa yüksek petrol fiyatı isteyen Putin mi? Kimin kazanaacağı hep birlikte göreceğiz.

**Çin tarafına baktığımızda ise koronavirüs ile mücadele daha da sıkılaştırılarak devam ediyor. Ülkede koronavirüs dalgasının kontrol altına alınması için milyonlarca kişinin kitlesel bir aşılama kampanyasına dâhil edileceği belirtildi. Ayrıca Çin hükümeti, 25 milyon nüfuslu ve ticari önemi büyük olan Şanghay kentinde tekrar toplu test yapılması kararını aldı. Söz konusu adımların ekonomik toparlanmayı sektöre uğratabileceğinden endişe ediliyor. Bu gelişmeler piyasaları nasıl etkiler?**

Tam bitti bitiyor derken tekrar hayatımıza giren Corona salgınına karşı Çin hükümetinin attığı adımlar piyasadaki aleve hafif su serpmiş olsa da tedarik zincirindeki aksamalar ve yeni varyantların ortaya çıkma ihtimali, aşılama güncelliğini kaybetme riski, ABD endeksleri başta olmak üzere global bazda borsalarda yeni satış dalgalarının gelmesine zemin hazırlayabilir.

**Peki küresel bazda yaşanan bu siyasi politik gelişmelerin yanı sıra artan jeopolitik riskler ve yurt içi piyasalarda yaşanan gelişmeler, yaklaşan seçim ve dokunulsa yukarı patlamaya hazır dolar TL kuru, iç piyasa dinamiklerini nasıl etkileyecek?**

Hükümet her ne kadar faiz artışı yapmadan farklı yollarla ve enstrümanlarla kuru baskılamaya çalışsa da küresel bazda doların yaşadığı ciddi değer kazancı ve iç piyasa dinamiklerindeki çarpıklık kur cephesinde yukarı yönlü momentumun korunmasına neden oluyor. Daha önce de vurguladığımız gibi TCMB'nin minimum 300 baz puan artırması gerekiyor ki bu ateş kısa vadede kontrol altına alınabilsin. Çünkü 900 üstü görmüş bir CDS var avuçlarımızda. Uzun vadede ise reçete belli aslında; Güçler ayrılığı ilkesi, parlamenter sisteme dönüş, bağımsız yargı, millî kültürel aydınlanma, eğitim başta olmak üzere teknoloji ve tarım alanlarında reformlar ve yatırımlar. Bu yapısal reformlar gerçekleştiği anda bize de oturup dolar/TL kurunun düşmesini izlemek kalır.

## YÜKSEK TEHDİTLERE KARŞI

# YERLİ ve MİLLİ

## ZIRH ÇÖZÜMLERİ

**Personel Balistik Koruma Çözümleri**

**Araç Balistik Koruma Çözümleri**

**Yapısal Balistik Koruma Çözümleri**

**nuro**

TEKNOLOJİ

**INNOVATING**

PROTECTION

# MarineDeal

August 2022 Issue: 176

Turkish Shipping & Economy Newspaper



## When will the economy recover?

The entire world has come to accept inflation as a fact of life, and central banks across the world have swiftly put to work aggressive monetary policies to fight inflation, which many fears might become a permanent problem.

### Covid making a comeback

Meanwhile, the increasing numbers of Covid infections in China continue to add to worries already held by the markets. The likely negative effects from another potential round of lockdowns and the high rate of unemployment might have on economic activity and on supply chains in the coming fall are being closely observed by the markets. At the same time, it remains uncertain when the pandemic will end for good.

All viruses evolve into new variants, including the coronavirus, which causes Covid-19 infections. The latest Covid-19 variant B5 is spreading quickly. This variant, which can escape antibodies from vaccination, will likely cause a large number of new infections in the fall, and potential lockdowns and negative effects of the pandemic on tourism, travel and production are among the predictions for the period ahead.

### Is the Fed misunderstood?

Global markets are left hanging about what to anticipate as they closely follow the steps of the central bank of the US. The Fed in its public messages highlights that its first and foremost goal in monetary policy is fighting inflation, while markets interpret this as a sign that the bank will give up on higher rate hikes but keep the hikes limited to smaller increases. As global markets enter a bear market starting March 2022, the dollar, the EUR/USD exchange rate and gold have slipped owing to expectations of a high percentage rate hike from the Fed.

According to data from the United States ISM Purchasing Managers Index (PMI), purchasing managers expect a slowdown in the US economy, which

### The rise of the dollar against the lira in July, inflation growing further, high levels of foreign debt, erosion of consumers' purchasing power and increasing costs continue to have adverse effect on markets

is seen as a significant indicator signaling a recession. Markets have recovered slightly with the anticipation that the Fed, taking into account the PMI data, might bring down the percentage increase of the interest rate.

However, not all economists agree. Those who have differing views say that the Fed is being misunderstood and that the US central bank will not backtrack on its policy of high-rate hikes as part of its fight against inflation.

These economists note that the Fed will persistently continue to implement monetary tightening until it reaches the 2 percent inflation target, as inflation runs the risk of becoming permanent due to supply chain disruptions caused by China's Covid-19 infections, the ongoing war in Ukraine and the resulting increase in food and energy prices, higher wages that, over the long term, cause further increase in costs and inflation.

### Could a recession in the eurozone occur earlier?

The outlook of inflation as a problem that cannot be tackled in the short term is also impacting the monetary policies of the European Central Bank. ECB Governing Council member Martins Kazaks said in a recent interview that "the rate increase in September also needs to be

quite significant." Statements from the ECB note that the weakness of the Euro is a problem. The bank raised its main rates by half a percentage point in July after 11 years, as concerns about runaway inflation trumped worries about growth, and experts highlight those stronger rates are necessary for securing a lower inflation rate next year.

### Potential impact of a eurozone recession on Turkey

The impact of negative news from global markets is higher on countries with a high foreign debt volume and low amounts of reserves. The growing risk of a recession in Europe, Turkey's number one foreign trade partner, simply adds another alarming concern to Turkey's long list of worsening economic woes.

### Fragility in Turkish economy remains in place

Increasingly higher on the agenda are credit default swaps (CDS) - a type of insurance against default risk for the dollar-denominated Eurobonds issued by Turkey. A CDS rating above 300 denotes a risky and fragile economy for international finance sources. This fragility of Turkey's economy is actually signaling a risk that might be higher than what it seems, given the increasing expectations of a global recession. In terms of combating inflation, the monetary policy implemented by the Central Bank of Turkey is lagging significantly behind the policies of the central banks of other nations.

### Economies to face slowdown in 2023

Financial services companies in their reports are increasingly forecasting a sharp slowdown in global growth in 2023, due to the expected pressure on economic activity which will likely be brought along by aggressive monetary policies of central banks and the decreasing purchasing power of consumers.

**ALFATECHNIC**

**BEST SANDBLASTING AND PAINTING SOLUTIONS FOR BEST EFFICIENCY**

ALFATECHNIC

ALFATECH  
ALFA GLOBAL  
ALFA TECHNİK  
ALFA TECHNİK  
ALFA TECHNİK  
ALFA TECHNİK  
ALFA TECHNİK  
ALFA TECHNİK  
ALFA TECHNİK  
ALFA TECHNİK

**Tuna Ship Supply**

Alfa Laval® Genuine Parts

**Orijinal Yedek Parçaları Stoklarımızda!**

- ◆ Balast Suyu Arıtma Sistemi (BWTS)
- ◆ Seperatör Yedek Parçaları
- ◆ Eşanjör Yedek Parçaları

**Tuna Gemi İkmal San. Tic. Ltd. Şti.**  
Evliya Çelebi Mah. Genç Osman Cad. No:44 A/1 Tuzla/İstanbul/TURKEY  
Tel: +90 216 446 74 03 E-mail: alfalaval@tunashipping.com

www.tunashipping.com

## SANMAR-built SAAM CONDOR welcomed by sister tug at Lima Port



SAAM CONDOR, a tug built in 2022 by Turkish tugboat builder Sanmar Shipyards, has reached Peru where it was welcomed by its sister tug ALBATROS.

SAAM CONDOR reunited with its

sister vessel in Peruvian waters following its delivery to SAAM Towage.

Like its sister, SAAM CONDOR is based on the exclusive Sanmar RAm-parts 2400SX design from Canadian naval architects Robert Allan Ltd.

Both tugs will work out of the Port of Callao.

Pablo Caceres, Technical Director of SAAM Towage, said: "With great pleasure and expectations, we are delivering the SAAM CONDOR to

our operations in Peru. This is the sixth tugboat from SANMAR under an already proven energy-efficient design for our operational constraints design and high-quality construction."

Following the experience with our

previous acquisitions, SAAM Towage is certain that "we will not only exceed our clients' service expectations, but at the same time deliver our crews a seaworthy and safe vessel to operate."

## Gendarmerie General Command takes delivery of two more ASFAT boats

Turkey's Military Factory and Shipyard Management (ASFAT) has delivered two boats developed domestically to the Gendarmerie General Command.

An official statement from the Gendarmerie Command announced that delivery of two ASBOT KN-35 boats was completed at Levent Marina, located in İzmir's Balçova district. The

number of ASBOT KN-35 type boats delivered to the Gendarmerie General Command has reached seven with the latest delivery.

The boats were constructed using vacuum infusion technology from carbon-reinforced composites and have Türk Loydu class designation. The boat is powered by two 250 outboard motors and reaches a

top speed of 40 knots. The boat has a range of 80 miles at top speed and 120 nautical miles at optimum cruising speed. The KN-35 will be able to serve in rivers, lakes, and oceans as the Gendarmerie requires.

The two boats will serve in rivers and lakes in the provinces of Şanlıurfa and Konya, the announcement said.



# MENGI YAY

From row boats to superyachts.

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





# Shipping associations renew call for EU container line block exemption review

Ten associations in the ports, shipping and logistics sectors have called for an immediate review of the EU's block exemption rules for container lines.

In a joint letter to the European Commissioner for Competition Margrethe Vestager the signatories demanded an immediate review of the EU's Consortia Block Exemption Regulation for the container shipping industry.

The regulation allows for the sharing of commercially sensitive information between container lines to enable control of vessel supply, size, and route frequency-exempting lines from certain parts of EU com-

petition law.

The block exemption was last renewed in April 2020 and the signatories said supply chains have suffered huge disruption, blanked and diverted sailings, skipped calls and a quadrupling of freight rates on some routes.

The letter noted investigations in the US which led to the Ocean Shipping Reform Act. The signatories said OSRA "addressed many of the grievances of users and services suppliers to the container shipping lines", while others in the shipping industry say OSRA lays blame for complex logistical issues at the feet

of foreign container lines. Hong Kong recently renewed its block exemption rules for container vessel sharing agreements after a review of the market last year.

"The effects of lockdowns on the production of goods and the shifts in demand due to the effects of the Covid-19 pandemic were certainly significant. But the ability of the shipping industry to collectively manage these impacts, and at the same generate profits totalling over \$186 billion in 2021, at the expense of the rest of the supply chain, and ultimately Europe's consumers, demonstrate that something is wrong," said

the signatories.

A review of block exemption could address container lines' hoarding of the benefits of exemptions, and distribute it more fairly.

"The Regulation's review will allow all interested parties to submit evidence and arguments as to how the Commission should act to ensure the deep-sea container shipping market operates in a way that is fair and transparent to all parties in the maritime supply chain. This should include consideration of new measures and mechanisms and should allow sufficient time for these to be considered and implemented before

the expiry of the current regulation in April 2024," said signatories.

The letter to the Commissioner was signed by CLECAT (European Association for Forwarding, Transport, Logistics and Customs Services), FEPORT (The Federation of European Private Port Companies and Terminals), the European Shippers' Council, the European Barge Union (EBU), Global Shippers Forum, European Tugowners Association, International Union for Road-Rail Combined Transport (UIRR), the International Federation of Freight Forwarders (FIATA), International Association of Movers and FIDI Global Alliance.

## Tersan completes delivery of latest factory trawler

Tersan Shipyard has launched a new factory trawler -numbered NB 1102 and named Gadus- for the Faroese ship owner JFK Trol. The factory freezer trawler designed by Skipsteknisk of Norway was launched at a ceremony in Yalova. The DNV class trawler has a length of 88,1 meters and a breadth of 18,3 meters.

The vessels are a technologically sophisticated factory trawler with triple trawl winches. Equipped with an on-site shrimp factory, an advanced filet factory, and a fishmeal and fish oil factory, the ship will also have chiller holds for onboard freezing of pelagic species. Designed by Skipsteknisk, the ship has spacious and comfortable living spaces and accommodation for 43 people.

Tersan Chairman of the Board Osman Nurettin Paksu said, "We are happy and proud to have the chance to work with JFK on this important project. The effective date of the project was the beginning of the pandemic and this project provided us with a separate source of motivation, strength, and happiness. For this reason, the importance of the project is different".



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



## Wärtsilä officially exits Russian market

Finnish marine and energy technology group Wärtsilä has completed its orderly exit from the Russian market following its announcement of scaling down activities in April 2022.

On 21 July, Wärtsilä informed that it has officially exited the Russian market. All adjustments and closures of its operations were completed in accordance with local regulations. The

company stresses that its priority has been ensuring the safety of employees.

Wärtsilä continues to strongly condemn Russia's invasion of Ukraine. The company has fully committed to complying with all trade sanctions applicable to its operations from the beginning of the war, and it has now ceased all business operations in Russia across all business units.

As part of the exit, the Wärtsilä Digital Technologies (WDT) office in Saint Petersburg has been closed. A reduced team will conduct final procedures to complete the closure, however, all operations have ceased. Wärtsilä has built new R&D capabilities outside of Russia.

In May/June, the company signed agreements to sell the Transas Navigator business and Wärtsilä Vostok LLC to the local management of the companies. Transas Navigator will now operate as an independent company. Wärtsilä does not provide or deliver any services or parts to the Transas Navigator business following the divestment.

The team previously working for Wärtsilä Vostok continues under a newly established company, V-Vostok LLC, which will continue to provide marine equipment maintenance services locally. Following the divestment, Wärtsilä does not provide maintenance services in Russia.

The financial impact of these divestments is in line with the provisions taken in the first quarter of 2022 and therefore do not have a material impact on Wärtsilä's Q2 financials.

## 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

### Construction of first shore power station for boxships begins in Hamburg

The Hamburg Port Authority (HPA) has commissioned the construction of the first shore-side power stations for containerhips at Hamburger Hafen und Logistik AG (HHLA) Container Terminals Burchardkai and Tollerort in the Port of Hamburg.

For this project, HPA has contracted German technology giant Siemens AG to construct the corresponding systems that will deliver green electricity from the public grid to ships in an initial test phase, starting from 2023.

The power stations for container vessels at HHLA Container Terminals Burchardkai and Tollerort will be modeled after the first shore-side power station for cruise ships in Europe which began operations at the Cruise Center Altona in 2016.

To remind, the HPA was commissioned by the Hamburg City Council to install shore power systems at the Burchardkai, Tollerort and Eurogate container terminals at the end of 2021.

The project also included the installation of the shore power stations at the Steinwerder and HafenCity cruise terminals.

Said to be one of the measures implemented in line with the city of Hamburg's air purification plan starting in 2025, the construction of shore-side power stations is, at the same time, an important step for the HPA in the decarbonisation of the port and logistics chains.

In relation to the city's air purification plan, the Flotte Hamburg (FLH), a city-owned shipping company, and Hamburg University of Technology (TU Hamburg) recently joined forces to make a contribution to improving air quality in the Port of Hamburg.



**Dokuz Eylül Üniversitesi Deniz Bilimleri ve Teknolojisi Enstitüsü Öğretim Görevlisi Prof. Dr. Gökdeniz Neşer, Aliğa Gemi Geri Dönüşüm Bölgesi'ne geleceği kamuoyunda tepkiyle karşılanan, "eski Yugoslavya'ya düzenlenen operasyonlarda en önemli rolü üstlenen" NAel Sao Paulo gemisinin dünya donanma tarihindeki yeri ile uluslararası gemi söküm sektörü hakkında bilgilendirme ve değerlendirme-sini MarineDeal News okuyucularına özel kaleme aldı**

Biz insanlar, doğadan elde ettiğimiz hammaddeler ile yaptığımız ürünlerle gemilerimizi inşa ediyoruz ve uygarlığımızı bu gemilerin dünya denizlerinde yaptıkları seferlerle ayakta tutuyoruz. Bir zaman sonra (belki de inşa edilir edilmez), herhangi bir şekilde geminin sürdürülebilirliği ekonomik (navlun ve/veya çelik pazarı dalgalanmaları, başta enerji ve yakıt olmak üzere işletme maliyetlerindeki artış, vb.), çevresel (çift cidarlı tankerlerin kullanımı zorunluluğu, emisyon regülasyonlarındaki zorunluluklar gibi yerel veya küresel yasal düzenlemeler, vb.) veya sosyal (toplum belleğinde kötü anılar bırakan gemiler, vb.) gerekçelerle mümkün olmayacaktır. Böyle bir gemiyi yine ekonomik, çevresel ve sosyal anlamda sürdürülebilir yollarla 'geri dönüştürmek', hatta katma değeri daha yüksek bir ürüne 'ileri dönüştürmek' ve bu suretle doğadan aldığımız malzemeleri de 'beşikten beşiğe' bir döngüde tekrar kullanıma sokmak bizi bekleyen bir görev olmaktadır. Bu görev, bir bütün olarak denizcilik endüstrilerinin sürdürülebilirliğiyle doğrudan ilgilidir, yani deniz turizmi, limancılık, tersanecilik gibi hiçbir alt endüstri dalı bu son göreve bigâne kalamaz. Zira kendi sürdürülebilirlikleri de bundan bağımsız değildir. Yani gemi geri dönüşüm endüstrisi denizcilik faaliyetlerinin, dahası uygarlığı sürdüren etkinliklerin en sonunda değil, fakat temelinde yer almaktadır.

Gemileri inşa etmek için doğadan aldığımız bazı maddelerin insan sağlığına zararlı, çevre açısından giderilemez

# NAel Sao Paulo gemisi Türkiye'de sökülecek mi?



olumsuz etkileri belirlendikçe bu maddelerin kullanımına ilişkin yasaklar çok geçmeden uygulanmaya başlanmış, mevcutlarının ise giderilmeleri için prosedürler geliştirilerek yürürlüğe sokulmuştur. Bir geminin ömür döngüsünün (tasarımından ömür sonu alternatiflerine kadarki süreç burada kastedilmektedir) insan sağlığına ve çevreye etkilerinin giderilmele-ri konusu, ilgili uluslararası ve ulusal otoritelerin temel kaygılarını teşkil etmiş ve bu kaygılar diğer endüstri dallarıyla kıyaslanmayacak karmaşıklıkta mevzuata dönüşmüş olmasına rağmen bu mevzuatın gereklilikleri de başarıyla uygulanır hale gelmiştir.

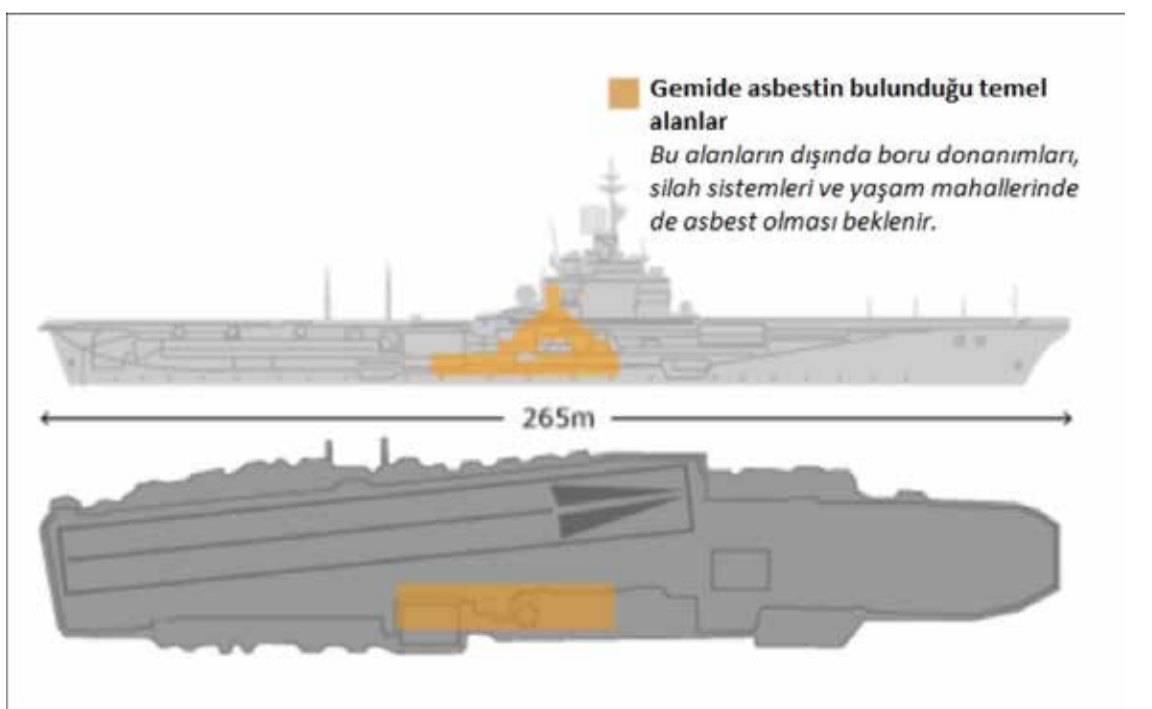
Aliğa Gemi Geri Dönüşüm Bölgesi'ne gelecek NAel Sao Paulo gemisi hakkında kısa bir bilgilendirme yararlı olacaktır. Gemi denize inerek Fransız Donanması'nın hizmetine girdiği 1963 yılından, artık yorulma emareleri gösterdiği, emeklilik düşleri kurduğu 2000 yılına dek Fransa için birçok önemli misyonda görev almıştır. İlk gençliğinde, 1966'da Polinezya'daki ilk nükleer denemeler bu gemiyle yapılmış, 1993-1999 yılları arasında eski Yugoslav-

ya'ya düzenlenen operasyonlarda bu gemi en önemli rolü üstlenmiştir. Fransız Donanması'nda görev yaparken adı Foch olan geminin bir de Clemenceau adlı ikizi vardır.

Brest Tersanesi'nde inşa edilen gemi, 265 metre boyunda, 51,2 metre genişliğinde ve 8,6 metre su çekiminde olup yüksüz halde 22 bin ton ağırlığındadır.

2001'den beri Fransa'dan satın alınmak suretiyle Brezilya donanmasında görev yapmaya başlayan geminin 2020 yılı başında hurdaya ayrılması kararı, gerek bu gemide görev yapan, gazi olan, emekli olan veya hâlâ görevde bulunan personelinin, gerekse sivillerden oluşan büyük bir hayran kitle-sini son derece üzmüş, hatta isyana sürüklemiştir. Bu gemi-

nin bir şekilde, belki de bir kültür ve ticaret merkezi olarak yaşatılmasını isteyen bu insanların çağlarına Brezilya Hükümeti, gemideki asbest, PCB, ağır metaller gibi zararlı maddelerin bir listesini sunarak ve bunların özellikle denizel ekolojiye etkileriyle ilgili endişelerini dile getirerek karşı çıkmıştır, geminin geri dönüşümünde ısrarcı olmuştur. Gemideki asbestin



Şekil 1: NAel Sao Paulo gemisindeki asbestin bulunduğu temel alanlar

yerine ilişkin Şekil 1, bir fikir vermektedir.

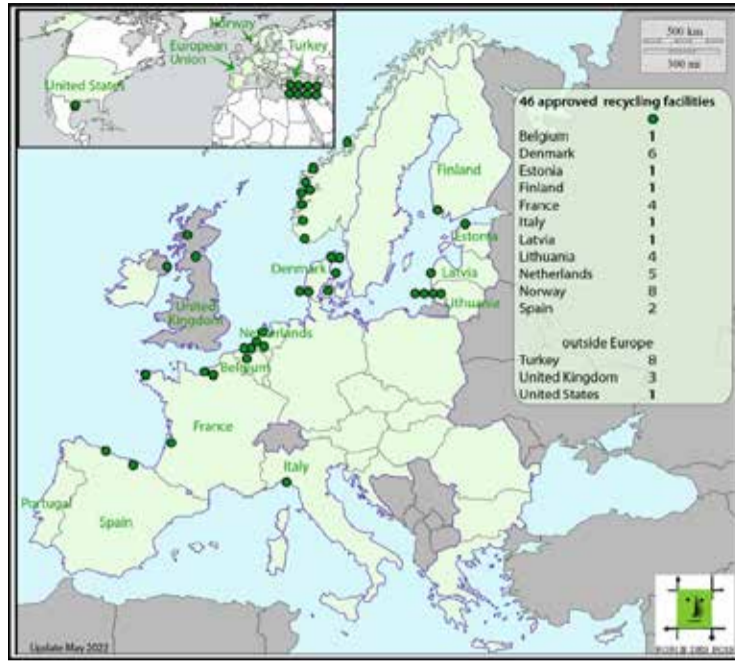
Bununla birlikte Güney Amerika'da gemi geri dönüştürecek tesis bulunmadığı için Brezilya'da tankerler, cevher gemileri, diğer uçak gemileri dâhil savaş gemileri için hep yapıldığı gibi bunların Hint alt kıtasına (Hindistan, Pakistan, Bangladeş başta olmak üzere) gönderilmesi çözümü üzerinde durulmaya başlanmıştır. Bu çözüme bir çok sivil toplum örgütü karşı çıkmış ve yalnız Brezilya Hükümeti'ne değil, gemiyi Brezilya'ya satan Fransız Hükümeti'ne de satış sözleşmesinde yer alan "geminin geri dönüştürüleceği yer konusunda son sözü söyleme hakkı" uyarınca sorumlu davranması yönünde çağrıda bulunmuşlardır.

Geminin geri dönüşümü için teklif verenler arasında, Türkiye'den çok daha yüksek, neredeyse iki katı fiyatla gemiyi satın alabilecek Hindistan şirketlerinin de olduğu biliniyor. Buna rağmen ihaleyi Avrupa Birliği tarafından onaylanmış geri dönüşüm izni olan bir Türk firmasının üstlenmiş olması Brezilya ve Fransa devletlerinin konuya özenle eğildiğinin, artık yeni bir zehirli baş ağrısı istemediklerinin bir kanıtı olarak görülmelidir.

Zira kıyılarına gelecek olan geminin ikizi Clemenceau'nun geri dönüşümü çok ciddi, çözümü yıllar süren bir krize yol açmıştı. Onun başına gelenler aslında San Paulo için yapılması gerekenlere de bir ışık tutmaktadır. Clemenceau 1997'de hurdaya ayrılmıştı. Daha sonra bir İspanyol şirketi geminin bünyesindeki asbesti gidermek işini üstlenmiş, fakat AB'deki iş sağlığı ve güvenliği kuralları gereğince bu taahhüdünü yerine getirememişti. Daha sonra Fransız donanması bu gemiyi Türkiye'ye göndermiş, fakat burada da tepkiler nedeniyle geri dönüşüm gerçekleştirilememişti. Gemi, Fransa'ya geri dönmüş ve bir süre sonra bir Alman

firması geminin asbestten arındırılarak sökülmesini Hindistan'da yapmak üzere üstlenmişti. Fakat gerek uluslararası, gerekse Hindistan'daki sivil toplum örgütlerinin öncülüğünde yürütülen kampanyalar sonuç vermiş, Hindistan Anayasa Mahkemesi geminin Hindistan karasularına girmesini yasaklamıştı. Fransız mahkemelerinden de sorumsuz geri dönüşümün durdurulması yönünde karar çıkmıştı. Buna paralel olarak Fransa Cumhurbaşkanı Jacques Chirac devreye girerek gemiyi Fransa'ya çağırması ve güvenli bir yol bulunana kadar geminin Brest Limanı'nda tutulacağını bildirmişti, yıl 2006'ya erdiğinde. Sonuç olarak gemi ancak, gerekli izinleri kendi çevre ajansından alabilen Able UK firması tarafından, İngiltere'de, Hartlepool yakınındaki Graythorpe'ta, Avrupa'nın en büyük kuru havuzlarından birinde ve ülkenin Çevre Ajansı'nın son derece sıkı gözetiminde, 2009-2010 tarihleri arasında yaklaşık bir yılda geri dönüştürülebilmişti. Bu olay Avrupa denizcilik tarihinde bir ilk olarak Avrupa tersanesinde icra edilen en büyük gemi geri dönüşüm projesi olarak geçmiştir.

Ülkemizde ise San Paulo'yu geri dönüştürecek olan firma, temeli Birleşmiş Milletler'in 2009'da yayımladığı Gemilerin Emniyetli ve Çevreye Duyarlı Geri Dönüşümü Hakkında Hong Kong Uluslararası Sözleşmesi'ne dayanan Avrupa Birliği Gemi Geri Dönüşüm Tüzüğü'nün gerek iş sağlığı ve güvenliği gerekse çevre koruma anlamında son derece ciddi ölçüt, kısıt ve denetimleri içeren kurallarına uygunluğuyla AB Komisyonu tarafından yaklaşık iki yıl önce onaylanmış, lisanslandırılmıştır. Yani yalnız kendi ulusal otoritelerimizin değil, Avrupa Birliği'nin denetiminde ve eminim ki geminin ilk ve ikinci sahibi ülkelerin, Fransa ile Brezilya'nın, hatta dünyadaki konuyla ilgili tüm sivil



Şekil 2: Mayıs 2022 itibarıyla onaylı tesisler

toplum örgütlerinin de gözü ve kulağının bu faaliyetin üzerinde olacağı bir şekilde hayata geçirilecek bir iş ile karşı karşıyayız. Yalnız biz değil, sorumluluk sahibi herkes de mesela Fransa da 50 yıl sonra yeni bir sınavda.

Sürecin son derece açık bir şekilde, kamu kurumlarının özenli denetimi altında, daha önce ikiz gemiyi söken İngiliz tersanesinden know-how almaktan, onların tecrübelerinden yararlanmaktan gocunmayacak bir tutumla yürütülmesi, gerektiğinde üniversitelerden destek alarak günümüz bilişim teknolojilerinin de yardımıyla (örneğin, geminin üç boyutlu modelinin çıkarılması ve sanal geri dönüşümün önce bilgisayar ortamında modellenerek yapılacak planlamaların hayata geçirilmesi, yapay zekâ olanaklarından yararlanılması, vb.) çalışılması yalnız iş sağlığı ve güvenliği ve çevrenin korunması anlamında değil, bununla birlikte günden güne itibarını yükselten gemi geri dönüşüm endüstrimizin sürdürülebilirliği için de yaşamsal bir öneme sahiptir. Böyle bir geminin başarılı geri dönüşümü ileri bir örnek olarak yalnız ülke-

mizin bu alandaki hâlihazırda oldukça güçlü olan varlığını pekiştirmekle kalmayacak, aynı zamanda gezegenimiz için önemli bir görevi ülkemiz üstlenmiş ve başarmış olarak tüm insanlığa bir katkı sunacaktır. Böylelikle, Birleşmiş Milletler'in güncel bir programının sloganı olan 'Tek Gezegen, Tek Deniz'in gereğini biz yerine getirmiş olacağız. Bu 'Benim ülkem çöplük değildir!' popülist/egoist söylemini aşan, tüm dünyayı, evreni bir bütün olarak algılayan, örnek bir uygulama sergileyerek dünyadaki mevcut kirliliğin giderilmesinde aktif rol alan sorumlu bir davranıştır. Ticari bir gemi olsa doğrudan Hint alt kıtasında vahşi bir şekilde sökülecek ve yaratacağı etkiler dönüp dolaşıp hepimizi etkileyecek bu geminin bizim elimize emanet edilmiş olması sorumluluğumuzu kat be kat artırmaktadır.

Ülkemizde gemi geri dönüşümünün gelişmiş ülkelerin kaçıdığı ve böylelikle kendi ülkelerinin ve vatandaşlarının sağlığının üzerinde titrediğini ortaya koyduğu, fakat ne yazık ki çevresiyle, insanıyla sahipsiz olan gelişmekte olan ülkelerin her türlü itirazlara rağmen üst-

lendiği bir iş olduğu yolunda yanlış bir algıyla ve tabii ki ciddi bir itibarsızlaşma vurgusuyla ifade edilir olması bence dünya gerçeklerinin farkında olmayan, hatta denizcilik endüstrisinin içinde olanlarca dahi bu alt endüstri dalını bir bütün olarak algılamaktan aciz bir bilgisizlik, dahası meraksızlık örneğidir.

Gelişmiş ülkelerde son yıllarda gemi geri dönüşümü endüstrisine ilişkin yatırımlarda başta daha az çevresel etki yaratarak hammadde temini yoluyla iklim değişikliğine uyarlanma kaygılarıyla, yani hem çevresel hem de ekonomik sürdürülebilirlik saikleriyle ve ilgili devletlerin destekleriyle artan bir ivme söz konusudur. Hemen pandemi öncesi, bir Amerika Birleşik Devletleri yatırımı olarak büyük bir geri dönüşüm tesisi Kuzey Denizi ile Baltık Denizi'nin kesiştiği noktada, Danimarka kıyılarındaki faaliyet geçmiştir ki bu bir tek tesisin kapasitesi bizdeki tüm tesislerin toplam kapasitesinin yüzde 20'si kadardır. Şekil 2'de AB Komisyonu tarafından lisanslanmış tesisler görülmektedir ki 46 onaylı tesisten sadece 12'si Avrupa dışındadır.

Ciddi bir küresel rekabetin yaşandığı, ülkemizin düşük maliyetleriyle değil fakat kalitesiyle ve uzun yıllara yayılı bir mücadeleyle eriştiği rekabetçi bir gemi geri dönüşüm ülkesi olma konumunu koruması çoklu disiplinli bir şekilde mühendislik dallarının yaratıcı katkılarıyla güvenli ve çevreci ileri teknolojik altyapıyla (örneğin insansız / robotik gemi geri dönüşümü, çevreci kesim teknolojileri, ileri antma teknolojileri, havuzda gemi geri dönüşümü, kirleticilerden arınma, vb.) sürdürülebilir kılınacaktır. Bunun için gerekli insan kaynağı, bilgi ve deneyim birikimi ve fiziksel altyapı olanakları bugünden hazır, yeter ki bu organizasyon etkin bir şekilde hayata geçirilebilsin.

## Prof. Dr. Gökdeniz Neşer

1965 yılında, İzmir'de doğan Neşer, ortaöğrenimini İzmir Atatürk Lisesi'nde tamamlamıştır. 1987 yılında, İstanbul Teknik Üniversitesi Gemi İnşaatı ve Deniz Bilimleri Fakültesi'nden Gemi İnşaatı ve Makinaları Mühendisi olarak mezun olmuş, lisansüstü çalışmalarını ise Dokuz Eylül Üniversitesi'nde (DEÜ) yapmıştır. Halen aynı üniversitenin Deniz Bilimleri ve Teknolojisi Enstitüsü'nde öğretim görevlisidir. 2005-2018 tarihleri arasında DEÜ Tekne Üretim Teknolojileri Araştırma ve Uygulama Merkezi'nde müdür olarak görev yapan Neşer, Japonya, Polonya, Birleşik Krallık, Amerika Birleşik Devletleri'nde konuk araştırmacı ve öğretim üyesi olarak çalışmıştır. Denizcilik faaliyetlerinin denizel çevreyle etkile-

şimleri, deniz teknolojileri ve çevresel yönetimleri, polimer temelli kompozitlerin denizel davranışları, yaşam döngüsü analizleri konularında araştırma ve uygulama projeleri olan ve yayınları olan Neşer, anılan konularla ilgili ulusal ve uluslararası sivil toplum örgütlerinde de görev yapmaktadır. Gemi geri dönüşümü alanında ikisi AB tarafından, biri BM, bir de Çevre ve Şehircilik Bakanlığı tarafından fonlanan dört araştırma projesinin ulusal koordinatörü ve araştırmacısı olarak görev yapmış olan Neşer, Türkiye, AB ve Bangladeş'teki gemi geri dönüşüm tesislerinde uygulamalı araştırmalar da gerçekleştirmektedir. Neşer'in bu alandaki bazı yayınları aşağıda sunulmaktadır:

■ Önal, M., Neşer, G. and Gürsel,

K.T. (2020). Environmental impacts of steel ship hulls building and recycling by Life Cycle Assessment (LCA). *Ship and Offshore Structures*, DOI: 10.1080/17445302.2020.1816706.

■ Eronat, A.H., Bengil, F. and Neşer, G. (2019). Shipping and ship recycling related oil pollution detection in Çandarlı Bay (Turkey) using satellite monitoring. *Ocean Engineering*, 1 (187).

■ Neşer, G., Konaş, A., Ünsalan, İ.D., Altay, A., Darılmaz, E., Uluturhan, E., Küçüksezgin, F., Tekoğul, N. and Yercan, F. (2012). Polycyclic aromatic and aliphatic hydrocarbons pollution at the coast of Aliğa (Turkey) ship recycling zone. *Marine Pollution Bulletin*, 64 (5): 1055-1059.

■ Neşer, G., Konaş, A., Ünsalan, İ.D., Uluturhan, E., Altay, A., Darılmaz, E., Küçüksezgin, F., Tekoğul, N. and Yercan, F. (2012). Heavy metals conta-

mination levels at the coast of Aliğa (Turkey) ship recycling zone. *Marine Pollution Bulletin*, 64: 882-887.

■ Neşer, G., Ünsalan, D., Tekoğul, N. and Stuer-Lauridsen, F. (2008). The shipbreaking industry in Turkey: Environmental, safety and health issues. *Journal of Cleaner Production*, 16: 350-358.

■ Kaçar, A., Koçyiğit, A. ve Neşer, G. (2015). Impact of ship dismantling activity on the heavy metal resistance in sediment bacteria (Aliğa, Turkey). 1st International Conference on Pollutant Toxic Ions and Molecules, Lisbon.

■ Neşer, G. (2014). Ship recycling nations in the spotlight: Turkey. *The 9th Annual Ship Recycling Conference*, İngiltere.

■ Neşer, G. (2014). Turkey's development to a leading region of ship recycling. *The International Maritime*

*Conference and Exhibition*, İstanbul.

■ Neşer, G., Konaş, A., Süzer, E., Darılmaz, E. and Altay, O. (2013). Impact of ship recycling activities to marine environment: a comparative study in global scale. *International Conference on Ship Recycling*, Malmö.

■ Neşer, G. and Erdoğan, Ü.H. (2010). Engineering use of geosynthetics in ship dismantling facilities. *3th International Conference on Dismantling of Obsolete Vessels*, Glasgow.

■ Neşer, G. and Ünsalan, D. (2008). Amounts of wastes and their management in ship dismantling zone of Turkey", *2nd International Conference on Dismantling of Obsolete Vessels*, Glasgow.

■ Neşer, G. (1998). Current situation of shipbreaking industry of Turkey and propositions on its development (in Turkish). *II. National Conference on Coastal Zones of Turkey*, Ankara.

# Büyük Zafer'in 100'üncü yılı

**Tuğgeneral (E) Dr. Cihangir Dumanlı, 30 Ağustos Zafer Bayramımızın 100'üncü yılında ebedi Başkomutanımız Mustafa Kemal Atatürk'ün sarsılmaz iradesi ve Kuva-yı Millîye direnişi ile kazanılan Büyük Zaferimizi yazdı**

Kurtuluş Savaşımızın kesin sonuçlu muharebeleri olan Büyük Taarruz (26 Ağustos) ve Başkomutan Meydan Muharebesi'nin (30 Ağustos) 100'üncü

yılı kutluyoruz.

Mondros Ateşkes Antlaşması'nda kendilerine verilen "gerekli gördükleri yerleri işgal etme hakkını" kötüye kullanarak aralarındaki paylaşım anlaşmalarına göre yurdumuzu işgal eden emperyalistler, orduyu dağıtmış, silahları toplanmış bir ulusu kolayca parçalayabileceklerini düşünürken hiç beklemedikleri Kuva-yı Millîye direnişi ve Büyük Komutan Mustafa Kemal'in sarsılmaz iradesi ile karşılaşmışlardır.

Dört bir taraftan işgal altında olan vatan topraklarını işgalden kurtarmak için büyük önder "iç hat manevrası" denen bir strateji uygulamış, tehditleri teker teker ortadan kaldırmıştır.

Kurtuluş Savaşımız yalnız yurdu işgallerden kurtarmak amacı ile değil, eş zamanlı olarak egemenliği Osmanlı hanedanından alıp ulusa vermek amacıyla

da yapılmıştır. Ulusal egemenlik yolunda en köklü adım 23 Nisan 1920'de TBMM'nin açılmasıdır.

TBMM'nin ele aldığı öncelikli konu işgallerle karşı direnişin Kuva-yı Millîye ile değil, düzenli ordu ile yapılmasıdır. Bu nedenle düzenli ordu kurulmuş, Kuva-yı Millîye birlikleri bu orduya katılmışlardır.

Düzenli ordunun ilk zafere Doğu Anadolu'yu işgal eden Ermenilere karşı 1920 yılı sonunda yapılan harekâttir. Bu zaferin sonunda Ermeniler şimdiki sınırı kabul ederek işgal bölgelerinden kovulmuş, Sovyet Rusya ile kara bağlantısı kurulmuştur.

İngiltere'nin teşvik ve desteği ile Batı Anadolu'yu işgal eden Yunan ordusu Ocak 1921 ve Mart 1921'de iki kez İnönü mevzilerinde durdurulmuştur. İnönü'de TBMM ordusuna yenilen Yunan ordusu kuvvetini iki katına çıkartarak hedefi Ankara



Dr. Cihangir Dumanlı

olan büyük bir taarruz başlatmıştır. Mustafa Kemal ordusu Sakarya nehrine çekerek muharebeyi burada kabul etmiş ve Sakarya'da düşmanın taarruz gücünü kırmıştır. Sakarya zafere sonra Fransa ile yapılan antlaşma gereği Fransız ordusu ve beraberindeki Ermeniler güneydeki işgal bölgelerinden çekilmişler, böylece doğudan sonra güney bölgemiz de emniyet altına alınarak batıda Yunan ordusuna karşı sıklet merkezi yapma imkânı oluşmuştur.

Sakarya'dan sonra Eskişehir-Afyon-Uşak hattına çekilen Yunan ordusuna son ve kesin bir darbe vurmak maksadıyla bir yıl içerisinde tüm hazırlıklar tamamlanarak nihayet 26 Ağustos 1922'de Büyük Taarruz başlatılmıştır.

Harp tarihinde planlandığı şekilde icra edilen ender muharebelerden birisi olan Büyük Taarruz sonunda düşmanın ikmal ve çekilme yolları kesilmiş, düşman kolorduları birbirlerinden ayrılarak 30 Ağustos'ta Dumlupınar önünde Başkomutan Meydan Muharebesi'nde imha edilmişlerdir.

İmhadan kurtulabilen düşman askerleri dağınık bir şekilde kaçarlarken takip edilmiş ve 9 Eylül 1922'de İzmir işgalden kurtarılmıştır.

Büyük Zafer üzerine Mudanya'da yapılan ateşkes antlaşması ile Trakya da işgalden kurtarılmış, böylece savaşın başında hedeflenen Misak-ı Milli sınırları içerisinde ölenler ve esir alınanlar dışında tek bir düşman askeri bırakılmamıştır.

100'üncü yılını kutladığımız bu Büyük Zafer sonunda 24 Temmuz 1923'te Lozan'da imzalanan barış antlaşması ile ulusal sınırlarımız içerisinde tam bağımsızlığımız emperyalistlere kabul ettirilmiştir.

30 Ağustos Zaferi kazanılmayı Lozan Barış Antlaşması yapılamaz, cumhuriyet ilan edilemezdi. Bu nedenle 30 Ağustos Zaferi ve Silahlı Kuvvetler Günü önemine uygun çokkulu törenlerle kutlanmalıdır.



## Avusturya ve Yeni Zelanda'da konteyner fiyatları rekor kırdı

Yeni Zelanda ve Avustralya'ya nakliye konteynerlerinin uzun vadeli oranları ithalat rakamlarının azalmasına rağmen yükselişe devam etti ve rekor seviyelere ulaştı.

Xeneta'nın en son verileri, Avustralya'ya yapılan uzun vadeli deniz navlun oranlarının 2019'dan bu yana yüzde 400'ün üzerinde arttığını gösteriyor. Bu, Avustralya'ya giden uzun vadeli deniz taşımacılığının maliyetinde büyük bir artış ve tüm ana rotaların geçen yılkinin iki katından fazla olması anlamına geliyor.

En büyük artış oranı FEU konteyneri başına 6,300 dolar gibi bir rakamla Temmuz 2019'a göre yüzde 420'den fazla artan Güney Doğu Asya'dan gelen uzun vadeli sözleşmelerde yaşanıyor.

Böylece ortalama maliyet şu anda FEU başına 7,800 dolar olmuş durumda. Aynı dönemde Temmuz 2021'dekiyle aynı olan yıllık bazda yapılan en büyük ticaret oranı ise FEU başına ortalama sadece 2,900 ABD doları.

Yılın ilk beş ayında, Avustralya'ya konteynerlerle yapılan toplam ithalatın yüzde 41'i Çin'den gelirken onu toplam ithalatın yüzde 20'sinin geldiği Güney Doğu Asya izledi.

Toplamda, yılın ilk beş ayında Avustralya'ya yapılan konteynerli ithalatlar yüzde 7,6, Yeni Zelanda'ya yapılanlar ise yüzde 13,5 düştü.

Kuzey Avrupa'dan gelen uzun vadeli konteyner fiyatları ise bölge için en pahalı ticaret oranları olmaya devam ediyor.

KNOWLEDGE  
PROTECTS,  
EXPERIENCE  
SAVES,  
TEAMWORK  
DELIVERS

ALWAYS



KUZEYSIGORTA

www.kuzeyas.com



## Japonya'nın ilk biyoyakıt denemesi gerçekleştirildi

Japon nakliye şirketi Nippon Yusen Kabushiki Kaisha (NYK) ve NYK Group şirketi Shin-Nippon Kaiyosha Corporation, ülkedeki ilk yüzde 100 biyodizel konsantrasyon kullanımının test navigasyonuna başladı. İkmal işlemi Shin-Nippon Kaiyosha tarafından işletilen römorkörlerde gerçekleştirildi.

Deneme, Japon yakıt ürünleri distribütörü Itochu Enex tarafından sağlanan Neste yenilenebilir dizel yakıt kullanılarak gerçekleştirildi.

Kullanılan biyoyakıt, Itochu Corporation ile yenilenebilir yakıt üreticisi Neste OYJ Group arasında imzalanan sözleşme gereği Japonya'dan ithal ediliyor.

NYK ve Neste tarafından yapılan açıklamada yenilenebilir dizel yakıt olan Neste RD'nin atık yemeklik yağlar ve hayvansal yağlardan üretilen ve gıda endüstrisi tarafından kullanılmayan yüzde 100 yenilenebilir bir ürün olduğu belirtildi.

Yakıt, petrol türevi dizel yakıtlara kıyasla yaşam döngüsü değerlendirmesi temelinde sera gazı (GHG) emisyonlarını yaklaşık yüzde 90 oranında azaltabiliyor ve benzin veya dizel yakıt gibi "düşük yakıt" olarak adlandırılan yakıt olarak kullanılabilir. Mevcut altyapının değiştirilmesine ise gerek duymuyor.

Yeni nesil yenilenebilir bir yakıt olarak Neste yenilenebilir dizel, karbondan arındırma çalışmalarıyla ilgili çalışma maliyetini en aza indirirken sera gazı emisyonlarının azaltılmasına da katkıda bulunuyor. Yakıtın, gelecekte denizcilik endüstrisinde daha çok tercih edilmesi bekleniyor.

# Türk bayrağı Paris MoU Gemi Performans Listesi'nde yükseldi

Türk bayrağı, ülke bayrakları için prestij ve yüksek standart göstergesi olan Paris MoU Gemi Performans Listesi'nde, son üç yılda 24 sıra yükselerek ilk 10 ülke arasına yerleşti.

Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığından alınan bilgilere göre liman devletlerinin yabancı bayraklı gemilere yönelik kontrolleri, imzaladıkları liman devleti kontrolü mutabakat muhtıraları (MoU) kapsamında gerçekleştiriliyor.

Bu kapsamda dünya genelinde Birleşik Devletler Sahil Güvenliği ile 10 liman devleti kontrolü (PSC) rejimi bulunuyor. Paris MoU, bunlar arasında en çok dikkate alınan, prestijli muhtıra olarak kabul ediliyor.

Türk bayraklı gemilerin Paris MoU'daki denetim periyotları ve bu denetimler sonucu tespit edilen eksiklikleri gözetilerek liman başkanlıkları ile gerekli koordinasyon sağlanıp gemilere yönelik bayrak devleti denetimleri (ön sorvey) görevli uzmanlarca yapılıyor.

Geçen yıl yaklaşık 1750 ön sorvey gerçekleştirilerek Türk bayraklı gemilerin başta Paris MoU olmak üzere liman devleti kontrollerine hazırlıklı olması sağlandı. Bu çalışmaların sonucunda Türk bayrağı, Paris MoU



tarafından yayımlanan listede, en başarılı performans gösteren ilk 10 bayrak devleti arasına girerek 8'inci sırada kendisine yer buldu.

Geçen yıl sadece tek gemi tutulurken 100'ü bulan tutulma sayılarından bu seviyeye gelmesinde en önemli etkenlerden biri de gemi donatanlarının

işletmecilikte gösterdiği performans ve denizcilerin özverili çalışmaları oldu.

Paris MoU da beyaz listede bulunmak, ülke bayrakları için prestij ve yüksek standart göstergesi olmanın yanında bayrağı taşıyan gemiler için de daha düşük maliyetli sigorta, yük piyasasında daha kolay ve

uzun vadeli iş bulabilme, Avrupa limanlarıyla yapılan deniz ticaretinde kolaylık anlamına da geliyor.

Türkiye'nin deniz ticaretinin büyük bölümünün Avrupa limanlarıyla gerçekleştirildiği göz önüne alındığında beyaz listede olmanın önemi daha da artıyor.

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

**Marine Gearboxes**

**Marine Control Systems**

# Kurtuluş Savaşı'nın kazanılmasının unsuru olan ama unutulmuş: Karadeniz Sandallar ve Kağnılar Filosu

**Deniz Kurmay Yarbay (E) Özhan Bakkalbaşıoğlu, 30 Ağustos Zafer Bayramımızın 100'üncü yılında Büyük Zaferin kazanılmasında Mustafa Kemal Atatürk'ün dehasını, stratejik önemi haiz kahraman denizcilerimiz ile sandallar ve kağnıları MarineDeal News'e özel kaleme aldı**

Türk milletinin varoluş savaşı'nın en önemli bileşenlerinden birisi de Türk denizcileridir. İşgal sonrası Anadolu'ya kaçan bir avuç Türk denizcisinin toplam tonajı 7 bin ton olan derme çatma tekneler ile Rus limanlarından alınan askerî malzemeyi cephe hattına ulaştırmak için başta Kastamonu'nun İnebolu ilçesi olmak üzere Samsun, Trabzon, Rize limanlarına getirmeyi başarmışlardır.

Bu dönemde Bahriye subayları üç ayrı görev icra etmişlerdir.

Anadolu'ya kaçanların büyük kısmı Karadeniz nakliye filosu kurmuş diğer grup ise Pontus Rum çeteleri ile kara savaşlarına katılmıştır. İstanbul'da kalanlar ise Muavenet-i Bahriye Cemiyeti'ni kurarak personel, materyal, cephe ve istihbarat faaliyetlerini yürütmüşlerdir.

Atatürk'ün "Gözüm Sakarya'da kulağım İnebolu'da" sözü Bahriyenin Kurtuluş Savaşı'nda

ki önemini vurgulama yönünden dikkate değer bir ifadedir. Karadeniz'de görev yapan Bahriye personelinin yaşadıkları ayrı bir destan konusudur.

Kıbrıslı olan Bahriye subayımız Makine Yüzbaşı Arap Sudi görevi gereği Samsun'dan Trabzon'a Ümit vapuru ile giderken Yunanlar tarafından iş birliği Rum tercümanının ihbarı ile yakalanmış ve Harp esiri olarak Yunanistan'a gönderilmiştir. Burada kendisine "Sen Kıbrıslısın Türkiye'de işin ne?" diye sorduklarında "Vatanımı işgalcilerden kurtarmak için gitmişim" dedikten sonra dövülerek öldürülmüş ve Bahriyenin ilk şehidi olmuştur.

4 Kasım 1921 tarihi ve takip eden günlerde Samsun'da Sokrat adı verilen yerli Rumlardan oluşan ve vahşete varan kıyımlar yapan bu çetenin yok edilmesi için harekâta katılan Samsun Dereler Müfrezesi Komutanı Yarbay Pire Mehmet Bey'in birliğine takviye olarak Bahriye Müfrezesinden Yüzbaşı Şakir Bey komutasında 2 Bölük iştirak etmiştir.

İnebolu halkı, İstiklâl madalyası alacak kadar özveri ile açığa demirlenen gemilerden askerî malzemeyi sandallar filosu ile düşman bombardımanına rağmen sahile getirip buradan da kağnı filosu ile cepheye intikal ettirmiştir.

İnebolu'dan sandallar filosu ile çıkan malzeme yaklaşık 300 bin tondur. Tüm bu malzemeler kağnı filosu ile çoğunluğu kadınlarımızın gayreti ve azmiyle yapılmıştır. Kurtuluş Savaşı'nın kazanılması yüzlerce İnebolu sandal filosu 3-5 römorkör,



Özhan Bakkalbaşıoğlu

4-5 gambot ve 2318 kağnı, 3141 at arabası ve 1970 öküz arabası sayesinde olmuştur. Bir karşılaşma yaparsak Yunan nakliye filosu ise 4 bin 36 kamyondur.

10 Temmuz 1920 tarihinde Karadeniz'de Umur-u Bahriye Müdürlüğü kuruldu. İlk defa Rusumat 4 isimli motor, Yüzbaşı Adil Bey komutasında 22 Eylül-4 Ekim 1920 tarihlerinde 2 alay donatacak miktarda silah ve cephaneyi Tuapse'den, Trabzon'a getirmiştir. Şahin gemisi 20 top, 405 sandık cephe; Rusumat 4 gemisi 10 top ve 2 bin piyade tüfeği ve cephanesini Anadolu'ya taşıdı ve Sakarya Meydan Muharebesi'nin (23 Ağustos- 13 Eylül 1921) kazanılmasında rol oynadı. Sonuç olarak 2 gambot ve sandallar filosundan başlayan bu kahraman filo 1923 yılında küçük tonajlı 26 gemiye ulaşmıştır.

Emperyalizme karşı yapılan Kurtuluş Savaşı Türk ulusunun Büyük Önderi Atatürk'ün dehası ile bir satranç oyununa dönüşmüştür. Atatürk'ün zamansal ve durumsal faktörleri hedefe ulaşmak için en iyi şekilde kullan-

masını bilen bir strateji ustası ve dehası olmasıdır savaşı kazandıran. Bu maksatla emperyalizme karşı mücadele ederek kurulan Bolşevik Rusya ile ilişkilerini geliştirmiştir. Henüz 1 buçuk yıllık bir devlet olan Bolşevik Rusya'nın, Türkiye'ye vereceği destek ile güçlü bir devlet haline gelmesi Rusya'nın güney sınırlarını emniyete alması yönünden önemli bir stratejik manevradır. Bu da Karadeniz'den yapılacak askerî yardımın önünü açmıştır. Buna karşın Atatürk'ün bir satranç ustası gibi yönettiği bu dış yardımların diyeti olabilecek Rusya'nın geleneksel hedefi olan sıcak denizlere ulaşmasını da engellemiştir. Rusya destekli Karadeniz nakliyatı Kurtuluş Savaşımızın kazanılmasındaki en önemli dış faktörlerden biridir.

Çanakkale'de düşmanı 18 Mart Deniz Zaferi ile denizden durduran, Kurtuluş Savaşımızın başlangıcı 19 Mayıs 1919 Samsun'a deniz yolu ile gidilerek başlaması, savaşın kazanılmasında Karadeniz filosunun silah ve cephe desteği ile büyük katkı sağlanması ve denizden başlayıp düşmanın İzmir'de denize dökülmesi ile biten bir destan...

Böyle bir savaş akışının dünyada bir benzeri yoktur.

Devletlerin yaşamı için deniz gücü şarttır. Deniz gücünü ve desteğini kaybeden hiçbir ulus ayakta kalmamıştır. Türk imparatorluğu tarihimiz için örnektir.

Bir ulusu yoktan var edebilecek destek sandallar ile yapılabiliyor ve kazanılıyorsa sandallar ve onun kara unsuru kağnılar

filomuzu bekamız için güçlendirmemiz ve Mavi Vatanı da benimsememiz gereklidir.

Sultan Abdülhamid döneminden itibaren karaya hapsedilen, deniz stratejisinin ne olduğunu bilmeden Yunan, Balkan ve 1'inci Dünya Savaşı'nda bir şeyler yapmaya çalışan ama aslında Bahriyenin imkân verildiği zaman neler yapacağını bilen subayların Kurtuluş Savaşı'nda derme çatma motor gambotlarla büyük donanmaların eşliğindeki nakliye gemilerinden çok daha büyük işler başardıklarını ve Kurtuluş Savaşı'nın kazanılmasında önemli rol oynadıklarını görmekteyiz.

Tarih yazan tarihçilerimizin Kurtuluş Savaşı'ndaki Türk Bahriye subay ve personelinin daha derinden araştırılmasını beklemekteyiz.

Sandallar filosunun 1920'de yaptığı işin tersini 2'nci Dünya Savaşı'nda Dunkerque'de İngilizler motor/yat filosu ile askerlerini anavatana tahliye etmişlerdir. Denizciliğin temel aracı sandaldır. Sandal motoru, motorlar gemiyi ve gemiler donanmayı ve ticaret filosunu meydana getirir.

50 yıl öncesinin sandal sayısına bugün sahip değilseniz temelde sıkıntı var demektir. Gençlerimizi kürek çekerek denizci yapmalıyız. Denizcilik merdiven basamakları gibidir ve tek tek çıkılması gerekir. Yorulmazsınız, hızlı ve basamak atlayarak çıkarsanız hazım edemezsiniz ve yorgunluktan çökersiniz Sultan Abdülaziz'in Donanması gibi...

Kıssadan hisse.

## Reşat altın 104 yıl sonra yeniden basıldı

Darphane ve Damga Matbaası Genel Müdürlüğü, vatandaşların yüksek ilgisi nedeniyle ve piyasadaki sahte basımların önüne geçebilmek amacıyla Reşat altın basımına yeniden başladı.

Reşat altının 104 yıl sonra yeniden basılmasına ilişkin Darphane'nin Beşiktaş'taki genel müdürlük binasında düzenlenen toplantıda konuşan Darphane ve Damga Matbaası Genel Müdürü Abdullah Yasir Şahin, Darphane'nin 1467'de İstanbul'un fethinden sonra hızla genişleyen imparatorluğun para ihtiyacını karşılamak amacıyla Fatih Sultan Mehmet tarafından kurulduğunu, 555 yıllık kadim bir devlet kurumu olduğunu söyledi.

Şahin, Reşat altının 1909-1918



yıllarında Osmanlı Devleti'nin padişahlık makamında bulunan Sultan Reşad'ın tahta çıkışı anısına Darphane tarafından 5 farklı gramaj değerine sahip olarak basıldığını anlattı ve vatandaşlar tarafından yoğun rağbet görmesi nedeniyle sarrafiye piyasasında da yüksek ilgi duyulan Reşat altınların tekrar basılması yönünde

gelen talepler doğrultusunda üretim sürecinin başladığını bildirdi.

**'Yoğun talep nedeniyle zaman zaman kaçak üretim yapıyor'**

Şahin, üretim hakkı sadece Darphanede olan bu ürünlerin kimliği belirsiz kişilerce yurt içi

ve yurt dışında üretilip kaçak olarak piyasaya sürüldüğünü belirterek "Güvenlik güçlerinin farklı zamanlarda yapmış olduğu operasyonlarda çok önemli miktarda Reşat altına el konulmaktadır. Usulsüz şekilde üretimi yapılan bu altınların ayar ve ağırlıkları standart dışı

olduğundan, vatandaşlar da bilmeyerek aldıkları için çok büyük zarar görmekte ve mağdur olmaktadır. Bu durum kamu ve toplum yararına da önemli ölçüde zarar vermektedir. Bununla birlikte ağırlığı ve ayarı standart olmayan bu imitasyon altınlarını yetkisiz şekilde üreten kişiler de bu işten haksız ve kayıt dışı kazançlar elde etmektedir." dedi.

**'Aslına uygun özelliklerde tekrar üretilmeye başlandı'**

Darphane ve Damga Matbaası Genel Müdürü Şahin, üretim hakkı sadece Darphane'de olan Reşat altınların, ayar, ağırlık ve güvenli bir standartla aslına uygun teknik özelliklerde, tekrar üretilmeye başlandığını söyledi.



# İkinci Arktik Seferi tamamlandı

İkinci Ulusal Arktik Bilimsel Araştırma Seferi'ne çıkan bilim heyeti 22 gün süren yolculuğun ardından Türkiye'ye döndü. Sefer katılımcıları, Barents Denizi'nde 24 farklı örnekleme noktasında 14 farklı proje için bilimsel araştırmalarını tamamladı. Heyet, 22 gün süren yolculuğun ardından Türkiye'ye döndü.

Sefer katılımcıları, Türkiye'den 40 derece kuzeye çevirdikleri rotaları üzerinde Barents Denizi'nde 24 farklı örnekleme noktasında zooplankton, fitoplankton örneklemleri, denizdeki kirleticilerin belirlenmesi, deniz suyu fiziksel parametrelerinin takibi, mikroplastik gibi konularda atmosferik kirlilik gözlemleri, meteorolojik gözlemler, gemi ticaret rotalarının çevreye etkileri, buzların gözlemlenmesi ve deniz memelilerinin takibi gibi 14 farklı proje için bilimsel araştırmalarını tamamladı.

9 kişilik bilim ekibi, 4 Temmuz'da çıktıkları yolculukta PolarXplorer isimli 42 metrelik araştırma gemisi ile Arktik Okyanusu'ndaki Barents Denizi'nde seyir gerçekleştirdi.

## "Seferimiz boyunca ölü dalgalar, fırtına gibi bazı olumsuz etkilere maruz kaldık"

İkinci Ulusal Arktik Bilimsel Araştırma Seferi Bilimden Sorumlu Sefer Lider Yardımcısı Prof. Dr. Ersan Başar, bir aylık süren çalışmanın sonuna geldiklerini ifade ederek "Barentz Denizi'ni geçerek Svalbard'da 82 derece kuzeye kadar yükseldikten sonra örneklemlerimizle beraber seferimizi tamamladık. PolarXplorer Araştırma gemisi deniz çalışmalarına çok uygun, tüm bilim insanları projelerini gemi üzerinde yürüttüler. Tromsø Limanı'ndan ayrıldıktan sonra 2,125 deniz mili kat ettik ve bu gerçekten bizim için çok önemli bir mesafe. Barentz Denizi'ni boydan boya geçtik ve istasyonlarımızı yaptık, daha sonrasında Svalbard Adası'na doğru yola çıktık. Burada 24 istasyonda bilimsel örneklemler yapıldı" dedi.

Deniz memelilerinin gözlenmesi projesinin önemli olduğuna dikkati çeken Başar, "Bu kapsamda farklı bir yöntem izledik. Geminin köprü üstünde tüm bilim insanları 4'er saat vardiya tutarak

memelileri gözlemlerken gördükleri yerde ilgili hocamıza bilgi verildi ve fotoğraflanması, sayımının yapılması sağlandı" dedi.

Türk bilim insanları, yaklaşık 4 bin kilometrelik seferleri boyunca, 82 derece kuzey enleminde başla-

yan deniz buzlarını, Svalbard takım adalarındaki buzulları ve seyir boyunca geçtikleri Barents Denizi'ndeki kambur balina, Minke balinası, beyaz balina, yunus türleri, fok türleri, mors, kutup ayısı ve onlarca kuş türünü de gözlemledi.





ozsatsatellite.com



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



Marlink Maritime Exclusive Partner in Turkey

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

GLOBAL & REGIONAL  
BROADBAND VSAT

37.21  
Megabits

INMARSAT FBB  
FLEETBROADBAND

LRIT TEST &  
CTR CERTIFICATION

CREW INTERNET  
PHONE SERVICES  
PREPAID VOUCHER CARDS

GMDSS  
INMARSAT-C ACTIVATION  
AAIC & PSA SERVICES

MARITIME E-MAIL  
ANTI-VIRUS  
CYBER SECURITY

COBHAM-SAILOR  
INTELLIAN VSAT & TVRO

VESSEL LOCAL  
PHONE LINES & SERVICES

IRIDIUM PILOT CERTUS  
ANTI-PIRACY SOLUTIONS

**FURUNO inmarsat Intellian iridium COBHAM**

# İkinci el gemilerin fiyatları artışta

Meltem Süloğlu

snp@pelikan.com.tr

Tanker günlük kira oranları Amerikan Dolanı cinsinden, MR tankerler için 27,000 gün/dolar, LR 1 tankerler için 20,250 dolar/gün, LR 2 tankerler için 30,000 dolar/gün, Aframax'lar için 26,000 dolar/gün dolar, Suezmax'lar için 20,000 dolar/gün ve VLCC'ler için 19,000 dolar/gün seviyelerindedir.

Son zamanlarda daha yaşlı ikinci el tanker satılırken bu gemilerin ise fiyatları artmaya devam ediyor. Fiyatların son 4-5 ayda nasıl arttığına bir örnek olarak bu hafta M/T "CHALLENGE PHOENIX" (47,786 DWT/ STX, Korea, 2007 inşa) BWTS donanımlı gemi 18 milyon dolara alıcı buldu. Kardeş gemisi M/T "CHALLENGE PEGASUS" geçtiğimiz mart ayında 12,4 milyon dolara satılmıştı.

## Kuru yükler:

Post Panamax "HUI XIN 8" (92,974 dwt, Cosco Dalian, 2012 inşa, 38m en) BWTS donanımlı gemi 22 milyon dolara alıcı buldu. Kardeş gemisi "CELINE OLDENDORFF" (93,018 dwt, Cosco Dalian, 2010 inşa, 38m en) ise 19 milyona Hintli alıcıya gitti.

Kamsarmax "THERESA SHANDONG" (82,000 dwt, Jiangsu Eastern, 2012 inşa) 21 milyon dolara Yunan alıcıya satıldı, "LILA TOKYO" (79,387 dwt, Jiangsu Eastern, 2010 inşa) 19.3 milyon dolara satıldı. "OCEAN SCALLION" (82,215 dwt, Dalian, 2013 inşa) 23,5 milyon dolara alıcı buldu.

Panamax "FORTUNE UNION" (73,729 dwt, Sumitomo, 1998 inşa) 8,5 milyon dolara satılırken, "FORTUNE TRA-

DER" (74,750 dwt, Hudong, 2001 inşa) 11,9 milyona, "DUX BENEFIT" (46,638 dwt, Mitsui, 1995 inşa) ve "TRUE FRIEND" (43,775 dwt, Daewoo, 1996 inşa) satıldı. Ancak satış fiyatları henüz rapor edilmedi.

HNA Technology, aşağıdaki 1 tane Panamax ve 5 tane Supramax gemiyi satın aldı.

"VAN CONTINENT" (74,475 dwt, Hudong-Zhonghua, 2007 inşa) 18,5 milyon, "VAN GENERAL" (57,346 dwt, STX Dalian, 2011 inşa) 19,2 milyon, "VAN AUSPICIOUS" (53,630 dwt, Yangzhou Dayang, 2006 inşa) 16 milyon, "VAN ETERNITY" (53,390 dwt, Chengxi Shipyard, 2007 inşa) 16,7 milyon, "VAN BONITA" (53,383 dwt, Chengxi Shipyard, 2008 inşa) 18,6 milyon ve "VAN DUFFY" (52,385 dwt, Tsuneishi Cebu, 2006 inşa) 17 milyon dolara satıldı.

Ultramax "GOLDEN CATHRINE" ve "GOLDEN CECILIE" (60,263 dwt, Japan Marine United, 2015 inşa) 31,5 milyon dolara Çinli alıcıya gitti. "DAYANG CONFIDENCE" (63,127 dwt, Yangzhou Dayang, 2017 inşa) ve "SOHO MANDATE" (61,436 dwt, Dacks, 2016 inşa) her biri 30 milyon dolara satıldı.

Supramax "NEUTRINO" (58,612 dwt, Kawasaki, 2012 inşa) 24 milyona, "OREO" (55,430 dwt, Kawasaki, 2008 inşa) 19,35 milyon dolara satıldı. "MEDI BANGKOK" (53,466 dwt, Imabari, 2006 inşa) 17,5 milyon dolara satıldı.

Handymax "SEA ROSA" (45,700 dwt, Hashihama, 1995 inşa) 6 milyon dolar civarında Çinli alıcıya satıldı.

Handies "VENTURE OCEAN" ve "VENTURE TEAM" (38,947 dwt, Jiangmen Nanyang, 2015 inşa) her biri 25 milyon dolara gitti. "ELEF THERIOS T" (33,789 dwt, Samho Shipbuilding Korea, 2013 inşa) 20 milyon dolara Yunan alıcıya satılırken, "SAN FORTUNE" (35,366 dwt, Kanasashi, 1999 inşa) 10 milyon dolara satıldı. "SUNRISE" (29,828 dwt, Shikoku, 2006 inşa) cranes 4 x 30 tons, MAN-B&W, satıldı ancak satış fiyatı henüz rapor edilmedi. "VANTAGE RIDER" (29,033 dwt, Nantong Nikka, 2011 inşa) 15 milyon dolara satılırken, "ZHE HAI 355" (26,750 dwt, Zhejiang Jiuzhou, 2010 inşa) 7,8 milyon dolara Çinli alıcıya satıldı. "INTERLINK ETERNITY" (39,094 dwt, Zhejiang Zengzhou, 2019 inşa)

29,6 milyon, "DORTHE OLDENDORFF" (37,873 dwt, Qingdao Beihai, 2019 inşa) 25 milyon dolara satıldı.

## Tankerler:

VLCC "ECO LEADER" (299,999 dwt, Daewoo, 2016 inşa) 82 milyon dolara alıcı buldu. "ELANDRA EVEREST" (299,999 dwt, Hyundai H.I. 2020, BWTS, scrubber donanımlı gemi) 95 milyon dolara Yunan alıcıya satıldı.

Suezmax "A SYMPHONY" (149,995 dwt, Sasebo, 2001 inşa) 12,8 milyon dolara Çinli alıcıya gitti.

Aframax "ELANDRA ANGEL" (115,949 dwt, Samsung, 2009 inşa) 33 milyon dolara satıldı. "SUPER SAPPHIRE" (99,876 dwt, Hyundai H.I., 2009 inşa) 26 milyon dolara Çinli alıcıya satıldı. "MATTERHORN SPIRIT" (114,834 dwt, Daewoo, 2005 inşa) 24 milyon dolara gitti. "GODAM" (113,553 dwt, Samsung, 2006 inşa), "MANDALA" (113,553 dwt, Samsung, 2006 inşa), "THUNDERBOLT" (108,817 dwt, SWS, 2008 inşa) "TIMBERWOLF" (109,647 dwt, Dalian, 2008 inşa) birlikte 79,5 milyon dolara alıcı buldu. "MAZA" (109,571 dwt, Dalian New, 2005 inşa) satıldı. Ancak satış fiyatı henüz rapor edilmedi.

LR1 "BW LARA" (73,495 dwt, New Century, 2004 inşa) 15 milyon dolara gitti. "GSS" (73,072 dwt, Samsung, 2000 inşa) satıldı ancak satış fiyatı henüz rapor edilmedi. "STENA PARIS" (65,125 dwt, Brodosplit 2005 inşa) 15,5 milyon dolara gitti.

MR "SUNNY BAY" (50,661 dwt, SPP, 2008 inşa) 17 milyon dolara Çinli alıcıya satılırken, "EASTERN KALMIA" (50,359 dwt, SLS, 2007 inşa) 14,8 milyon dolara satıldı. Satıcı, geçtiğimiz yıl sonunda gemiyi USD 10 milyon dolara satın almıştı. "SEA-EXPLORER" (39,975 dwt, Hyundai Mipo, 2003 inşa) 9 milyon dolara Beks şirketine satıldı. "ELANDRA BLU" (50,696 dwt, SPP, Korea, 2008 inşa) ve kardeş gemisi "ELANDRA CORALLO" (50,607 dwt, 2008 inşa) her biri 18 milyon dolara satıldı. "NEUTRON SONIC" (49,995 dwt, SPP Korea, 2007 inşa) USD 14 milyon dolara alıcı buldu. "GRAND" (50,129 dwt, SPP Plant & Shipbuilding, Korea, 2008 inşa) 19 milyon dolar civarında satıldı. "KIRANA SAPTA" (19,000 dwt, Naikai Zosen, 2016 inşa) 20 milyon dolara gitti.

"DH ADMIRAL" (8,714 dwt, Nantong Tongbao, 2018 inşa) ve "DH BLOSSOMING" (8,703

dwt, 2018 inşa) her biri 18,5 milyon dolara Çin'de açık artırmada satıldı.

## Gas:

LPG carrier "SONOMA SPIRIT" (8,556 cbm, Hudong-Zhonghua, 2003 inşa) satıldı. Ancak satış fiyatı henüz rapor edilmedi. "ECO NEBULA" (38,197 cbm, Daewoo, 2007 inşa) 27,75 milyon dolara Türk alıcıya satıldı.

## KONTEYNERLER:

"XIN FENG SHANG HAI" (4,992 TEU, 67,529 dwt, Hanjin Korea, 2005 inşa, 32,2m en) 60 milyon dolara alıcı buldu. Satıcı, gemiyi 2016 yılında 6,6 milyon dolara satın almıştı.

"GUENTHER SCHULTE" (3,534 TEU, 42,045 dwt, Shanghai Shipyard, 2008 inşa, 32,2m en) 55 milyon dolara alıcı buldu.

"AS SERAFINA" (1,713 TEU, 22,314 dwt, CSBC Taiwan, 2010 inşa) 33 milyon dolara satıldı. "CRYSTAL ARROW" (1,020 TEU, 12,310 dwt, Tsuneishi Zhoushan, 2017 inşa) 27 milyon dolara satıldı.

"X-PRESS NILE" (707-TEU, 8,691 dwt, Hegemann Berne, 2004 inşa) 8 milyon dolara gitti.

## Yeni inşalar:

LR2 tankers - C.M.Lemos, Hyundai Vietnam Tersanesi'ne 3 adet 115,000 dwt gemi siparişi verdi. 2025 yılının 2'nci yarısında teslim edilecek olan gemilerin her birinin kontrat fiyatı 65 milyon dolar.

Bulkcarriers - Golden Ocean, Dalian Shipbuilding Industry Co tersanesine 85,000 dwt gemi siparişi verdi. Teslim zamanı ve kontrat fiyatı henüz açıklanmadı.

LNG carriers - Knutsen OAS, Norway, Hyundai H.I. Tersanesi'ne 8 adet 174,000 cbm gemi siparişi verdi. 2026 yılının Kasım ayında teslim edilecek olan gemilerin her birinin kontrat fiyatı 215 milyon dolar.

LPG carriers - PascoGas, Hyundai Mipo Tersanesi'ne 1+1 opsiyonlu 40,000 cbm gemi siparişi verdi. 2025 yılının ilk yarısında teslim edilecek olan gemilerin her birinin kontrat fiyatı 64 milyon dolar.

## Hurdalar

### Tanker:

"TELLUS" LDT 19,511 DWT 109,390 2003 inşa 580 dolara Bangladesh teslim satıldı.

**datamarin**  
SHIPWIRING & MARINE CABLES

**BV approved,  
Data & Coaxial Cables  
for Shipbuilding Industry**



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





# Kirli uygarlığımızın mutsuz hâli

**“Güç uygun sınırlar içinde tutulduğu zaman, mutluluğa büyük bir katkıda bulunabilir ama yaşamdaki tek amaç haline gelirse dıştan belli olmasa bile, kişinin içinde yıkıma yol açar” diyor Russell. Kibirli bir uygarlıkla kirlettiğimiz havamız, topraklarımız, dünyamız tam da böyle bir yıkımı işaret etmiyor mu?**

**Yüce Öney** | Pandora'nın Kutusu açıldığında kötülüklerle birlikte umudun da dışarı mı çıktığı, yoksa kutuda mı kaldığı konusunda mitolojik bir tartışma var mı bilmiyorum. Ama varsa da artık bir sonuca bağlanmasının önemi kalmadığını söylemek isterim. Sanırım, umudu yok ettik, daha doğrusu, işlevsiz kılmayı başardık. Bunu anlamak için medeniyetimizin bizi getirdiği distopik noktada insanların kendini nasıl zehirlediğine göz atmak yeterli.

Geçenlerde The Lancet Planetary Health dergisinde sonuçları yayımlanan, 2019'a dair bir araştırma karşılaştırmaya hoş olmayan bilgiler içeriyor. Hava, su ve toprakta oluşan kirlilikten kaynaklanan hastalıkların yol açtığı ölümlerin incelendiği çalışmada, kirlilik kaynaklı hastalıkların 2019'da, dünya ölçeğinde, yaşlılık faktörünün etkisi olmadan, dokuz milyon kişinin ölümüne yol açtığı belirtiliyor.

## Şövalyevari ölümler

Dünyadaki kirlilikten kaynaklanan hastalıklar nedeniyle ölümler ani ölüm kategorisinde yer almıyor tabii. Basbayağı önlenebilir ölümlerden yani... Bunu tüm dünya bildiği halde nasıl oluyor da Yuvarlak Masa Şövalyeleri'nin dönemindeki gibi hiçbir şey yapmadan durup ölmeyi bekliyoruz, anlamak mümkün değil.

Benzetmemi eleştirip “Bu ne biçim şövalyelik” diye söylenmeyin lütfen; Philippe Ariès, Batılı'nın Ölüm Karşısında Tavırları adlı kitabında, Lancelot'u örnek verirken şöyle anlatır. “... ıssız bir ormanda yaralanıp kendinden geçtiğinde ‘vücudunun gücünü kaybettiğini’ hissetmiş ve ölmek üzere olduğuna inanmıştır. Bundan sonra ne yapmıştır? Birinin ölmek üzere olduğunda yapması gereken ayinsel hareketler eski örfler tarafından saptanmıştır. Silahlarını çıkartmış ve sükünle toprağa uzanmıştır, böylece son arzular ve vasiyetlerin yatağa yapılması kuralına uymaktadır...”

Alıntıyı uzatmıyorum, ölüm ritüelleri ilginç olsa da bu yazı aslında ölümlerle değil, dünyada yaşamı kendimize dar ettiğimizle ilgili. Araştırma sonuçlarını değerlendiren uzmanlar, kirliliğin savaşlardan, terörizmden, sıtmadan, AIDS'ten, veremden, uyuşturucu ve alkolden daha fazla ölüme sebep olduğunu vurguluyor: Kalp rahatsızlıkları, kanser, solunum problemleri, ishal, vs... Tanıdık geliyor değil mi? Ne yazık ki, günlük hayatımızın bir parçası haline gelen hastalıklar bunlar.

## Havası da suyu da...

Kirlilik kaynaklı hastalıklardan ölümlerin dörtte üçüne hava kirliliği neden oluyor. Bunun büyük bölümüne de kömürle çalışan elektrik santralleri ve çelik fabrikalarıyla taşıtların yol açtığı epeydir biliniyor. 2019 verilerine bakılırsa su kirliliği 1,4 milyon ölüme, kurşun kirliliği de 900 bin ölüme neden olmuş.

Bu yılın başlarında Birleşmiş Milletler Çevre Programı yayımladığı bir raporda, ülkelerin ve şirketlerin yarattığı çevre kirliliği nedeniyle bir yılda yaşanan can kaybı sayısının Covid-19 kaynaklı ölümlerden daha fazla olduğunu bildirmişti. Bir başka ifadeyle söylersek, çevre kirliliği Covid-19'dan daha ölümcül.

Dünyadaki hava kirliliği ve buna bağlı ölümleri araştıran, Chicago Üniversitesi'ne bağlı, Hava Kalitesi Hayat Göstergesi'ne göre, insan ömrü hava kirliliği sebebiyle ortalama, kişi başına 2,2 yıl azaldı. Hindistan gibi bazı ülkelerde bu rakam çok daha fazla. O halde tekrar hatırlatalım: Hava kirliliğine sebep olan önemli faktörlerin başında dünya genelindeki termik santrallerin yaktığı kömür, petrole dayalı endüstri ve ulaşım sektörü geliyor.

## Amaç güç ise sonuç yıkım

Zaten kirlilik üzerine şekillenmiş bir medeniyetimiz mi var, medeniyetimiz mi kirlilik üretiyor gibi bir yumurta tavuk ilişkisinde dönüp durmaya gerek yok. Sonuçta, dünyamızı neredeyse yaşanmaz hale getirirken kendimizi de sağlıksız bir yaşama ve mutsuzluğa mah-

kûm ediyoruz.

Çağımızda mutsuzluğun da kirlilik kadar yaygın olduğunu, hatta ikisinin birbirinden beslendiğini söylesek yanlış olmaz herhalde. Bertrand Russell “The Conquest of Happiness” isimli, Türkçeye Mutlu Olma Sanatı diye çevrilen kitabında, “Mutlu olarak doğmadım” der. “Çocukken en sevdiğim ilahi, ‘Dünyadan bezmiş, günahlarımla yüklüyüm’ ilahisiydi. Beş yaşındayken eğer yetmişime değin yaşarsam, daha tüm yaşamımın ancak on dörtte birini çekmişim diye düşünür ve önümde uzanıp giden sıkıntının neredeyse dayanılmaz bir şey olduğunu hissederdim.”

Galiba biraz da böyle bir nedenle görmemeye, düşünmemeye çalışıyoruz kirliliği; yüzleşsek katlanması zor olacağı için...

## Performans düşürücü etki

Henüz bilimsel olarak kesin kanıtlardan söz edilemeye de bilim insanları hava kirliliğiyle obezite, diyabet, doğurganlık ve son dönem çalışmalara bakılırsa sperm sayısı arasında bir bağ olabileceğini düşünüyor. Hatta geçen ay BBC'de yer verilen bir haberde, London School of Economics'ten bir araştırmacının hava kirliliğinin bilişsel performansını etkilediğine dair çalışmasından söz ediliyordu. Buna göre, farklı günlerde farklı hava kirliliği oranlarında sına-va giren öğrencilerin havanın temiz olduğu günlerde daha başarılı oldukları tespit edilmiş. Araştırmada en kötü sonuçların havanın en kirli olduğu sınav tarihlerine denk düştüğü görülüyor, kirlilik oranının yük-

sek olduğu günler öğrencilerin performansı düşüyor.

Daha önceleri yapılan bazı araştırmalarda da uzun süre kirliliğe maruz kalmanın insanların kavrama yeteneğini zayıflattığı belirlenmişti. Nitekim, hava kirliliğinin Alzheimer ve Demans'ın farklı türleri gibi dejeneratif hastalıklara yakalanma riskini de artırdığı yönünde uyarılar yapılmıştı.

## Türkiye'de durum kötü

Özellikle Türkiye'deki gibi hava kirliliğinin pek önemsenmediği, çarpık sanayileşmenin, plansız ekonomik yapılanmanın sonuçları altında yaşayan insanlar için tablo iç açıcı değil. Bu yıl yayımlanan, 117 ülke ve 6 bin 475 kentin hava kalitesinin ölçüldüğü 2021 Dünya Hava Kirliliği Raporu'na göre, Türkiye hava kirliliğinde dünyada 46'ncı, Avrupa'da 7'nci sırada. Avrupa Bölgesi'nin havası en kirli kenti Iğdır. Düzce de beşinci sırada yer alıyor. Keza, büyük kentlerde de durum açıkça kötü!

Tamam, kabul, sıkış tıkkış karmaşa içindeki büyük şehirlerimizde, ayakta kalma mücadelesi verirken dışarıdan bakmak, görmek kolay değil ama sisli, tehlikeli gazlarla dolu, gri bir gezegeni anlatan distopik filmlerdeki dünyanın gerçek olması da pek uzak değil.

Yine de havamızla birlikte ruhumuzu kirliletmemek, dünyamızdan önce içimizi karartmamak için Nazım Hikmet'in mısralarıyla bitirelim.

*“ve güneş batacak yavrum ve umuyorum, gecenin ötesinde*

*bekleyecek beni yeni bir mavinin tadı, umuyorum...”*



# Fiji'nin iki yüzü...

2015'te bir yıllık Avustralya A-600 turist vizesini almıştım ama 3 ayda bir ülkeden çıkmam gerekiyordu. Bunlardan birinde ufak bir volkanik ada ülkesi olan Fiji'yi seçtim. Yaklaşık bir haftada bir yandan tropik ada keyfini yaşarken diğer yandan ülkenin tarihi ve bugünü hakkında bilgi sahibi olma şansı buldum.

## Kısa kısa Fiji...

Fiji, Melanezya adı verilen Avustralya'nın kuzeydoğusu ile Endonezya'nın doğusundaki Pasifik bölgesinde yer alıyor. İrili ufaklı 500 kadar adadan oluşmakta. Günümüzde İngiliz Devletler Topluluğu (Commonwealth) üyesi devletlerinden biri. Ülkede genelde yerel Fiji dili yanında Hindu konuşulsa da büyük çoğunluk İngilizce biliyor. Fiji'ye Sidney'den 4 saat, Yeni Zelanda-Auckland'dan 3 saat civarında uçuşlarla ulaşıyor. Buraya ulaşmanın maceralı yollarından biri de 20 güne yakın okyanusta seyir deneyimi yaşayarak Yeni Zelanda'da veya Avustralya'dan tekne transferinde mürettebat (crew) olmak.

Uluslararası uçuşlara açık başkent Suva ve Nadi şehirleri yukarıdaki haritada güneyde yer alan büyük ada Vitu Levu üzerinde. Nadi ve Suva arası 200 km. Vitu Levu'nun güney sahili boyunca uzanan bölgeye "Coral Coast" (Mercan Sahili) deniyor. Bu rota üzerinde çok güzel uğrak noktaları var. Tabii ki büyüklü küçüklü diğer adalar da turistik başka seçenekler sunmakta.

Kıyı şeridinde uzanan turizme

uygun bu eğlence ve rahatlama ortamı maalesef ki ülkenin geneline refah getirmiş bir yapı oluşturmuyor. Yüzeysel gezi ve eğlence dışında biraz yerel halkın içine kanışmanız, gördüğünüz zenginlik ve eğlencenin aksine fakirlik ve sefaletle karşılaşabilirsiniz.

## Nadi'ye varış ve hostelde bir gece...

Nadi'ye gece vardığımdan, Suva'ya son otobüsü kaçırmıştım. Bu nedenle ilk geceyi Nadi'de geçirecektim. Nadi, turistik bir Fiji gezisi için çok doğru bir başlangıç noktası değil. Çoğu gezginin yaptığı gibi burada sadece gece konaklayıp ertesi gün Suva'ya olan ilk otobüsü yakalamak istiyordum.

Gezgin olunca turistik oteller yerine hosteller öncelikli adresiniz. Ben de gezginlerin yorumlarını okuyup ranzalarla dolu 4 kişilik bir odada misafir olduğum Smugglers Cove Hostel'de Fiji'ye güzel bir geceyle başlangıç yaptım. Smugglers Cove, temiz ve önündeki geniş plaja açılan ban ile güzel bir mekân. Gece yerel dansçıların ve bu bölgenin klasikleşmiş ateş çubuğu çeviren hünerli insanların gösterileri, nemli ve sıcak havada tropik bir keyif yaşattı.

Sabah yanı başımızdaki sahili gören ferah ortamında kahvaltımı edip tarihi başkent Suva'ya doğru yola çıkmak üzere hostelden ayrıldım. Bekleme noktasına gelirken yanları kazılmış yollar, bakımsız yapılar ve temizlikten uzaklaşan ortam dikkatimi çekti. Camları olmayan eski otobüslerde şehir içi ve köyler arası yol alan Fijilileri izlemeye başladım.

## "Fiji Time!"

3 Fiji Dolan verdiğim telefon kartıyla turist acentasını aradığımda "Saat 08.00'de Jet Point'te bekle, seni oradan alacaklar" demişlerdi. O zamana kadar "Fiji Time"dan haberim yoktu. Otobüsü kaçırmamak için bekleme noktasına biraz erken gittim. Yaklaşık bir saatlik bekleme sonunda otobüse 08.40 civarında binene kadar etraftakilerle konuştuğumda, beklediğim otobüsün tek seçeneği olmadığını, Suva'ya yerel otobüs ücretinin en fazla 9 Fiji Dolan olduğu halde benden 20 dolar istediklerini öğrenecektim. Bu gecikme sonrası, Suva'ya olan 200 km kadar yolu da dört saatte alınca, "Fiji Time!" ne demek öğrenmiş olacaktım.

## Suva'ya doğru...

Otobüsün camından izlediğim manzara bir film gibi akan, koloni döneminden kalma tek katlı teneke damlı bricketli, beton, ahşap veya bambudan evler, koloni okullarının bahçelerinde koşuşan esmer çocuklar, palmiye ağaçları, yemyeşil doğa ile birlikte uzanıp giden deniz görüntüleri. Otobüsün hoparlörlerinden yükselen hareketli yerel müzik ve birden başlayan yağmurla birlikte tropik tablo tamamlanmış oldu. Görüntüler



SEYYAH'IN  
SEYİR DEFTERİ

GÜRCAN ELBEK  
gurcan.elbek@gmail.com

www.gurcanelbek.com

bana Küba'yı hatırlatıyordu.

## "Ya tutarsa" tipi telaş turizmi...

Fiji'deki günler gezgin genlerimi harekete geçirdiği için hemen duruma adapte olsam da "tutarsa" veya "yerse" mantığıyla fiyatlandırılmış hizmetler diyarna hoşgelmişim. Bu tür ortamlarda yüzüzsüzleşmiş talepkârlardan uzaklaşp daha normal yaklaşımları olan insan ve hizmetleri seçebilirsiniz. Beş yıldız veya her şey içinde tatil yerlerini de bu yüzden tercih ediyor birçok kişi. Küba'da olduğu gibi burada da yalandan faaliyetlerle süslenmiş kapitalist konfor hizmet sağlayıcıları "ücreti mukabili" emrinize amade. Ama bütün bunlar Pasifik Adalarına ilişkin tatil ve gezi hevesinizi tıkmaz. Dünya genelinde neredeyse her yerde durum üç aşağı beş yukarı böyle.

## Suva...

Dilenci vapuru gibi dura kalka ilerleyen otobüs Suva'ya vardığında kalacağım yere gidene kadar burada geçirilecek 4 saatim vardı. Bu sürede Fiji Müzesi ile önündeki parkta ve şehrin içinde vakit geçirecektim. O günkü son noktam ise Mercan Sahili rotasında bulunan ve önümdeki iki gün kalacağım "Beachouse Resort" hostel olacaktı.

## Fiji Müzesi...

Gezilerde müzeler ilk adresim olduğundan ilk durak Fiji Müzesi oldu. Müze basit ve ferah yapıyla iki katlı eski bir binaydı. Alt kattaki salondan bu küçük ama zengin içerikli müzeyi gezmeye başladım.

Balina avcılığı ve yerel balıkçılıkta kullanılan tarihi kayıklar ilk dikkatimi çekenlerdi. Panolar bilgi doluydu. Sandal ağacı, Deniz Hıyan-Tavşanı ticaretinin 1800-1860 yıllarında ucuz işçilik nedeniyle buradan yapıldığını öğreniyordum. El işçilikleri, tarihi şeflerin, yerli grupların fotoğrafları ve hikâyeleri, ülkedeki yaygın inanışın eski yerel inanıştan Katolikliğe dönüştürülmesi, tarih boyunca üretilen mobilyalar, üzeri

yerel figürlerle işlenmiş kalın ahşap sütunlar, köpekbalığı dışından yapılmış mızrak türü silahlar, burada yerleşmiş Çin ve Hint topluluklara ait sergilemeler, Vanua Adası'na özel Masi adı verilen şile bezine benzer bir kumaş ve çeşitli tekstil ürünleri, şeker endüstrisinin etkileri derken okuya-seyrede müzede Fiji bilgilerine dalmıştım. İngiltere Kraliçesi Elizabeth'in son ziyaret fotoğrafları, envai çeşit böcek koleksiyonu, tarih öncesi dönemlere ait bulgular da vardı. "İnanış", "düşmanları üzerinde hâkimiyet kurma" gibi açıklamalarla gerekçelendirilen ve son vakası 120 yıl kadar önce yaşanmış olan yamyamlık ile ilgili bir bilgi ise yoktu müzede.

Fiji Müzesi'nin bahçesi kocaman yemyeşil ve bakımlı bir park olarak düzenlenmişti. Müze, park ve ardından yerel pazarı dolaşmak, ara sokaklardaki bir lokantada 10 Fiji Dolan'na (5 Amerikan Dolan) yediğim öğle yemeği vaktimi dolu dolu aldı. Burada da günlük yaşantıyı gözlemledim. Tarihle iç içe kentin parlamento binasını izleyip eski bir kütüphaneyi gezdim. Başkent Suva'da bana 4 saat yetmişti. Hatta Grand Pacific Hotel'de kahveni yudumlamak için bile vaktim vardı.

## "Grand Pacific Hotel"

10 Fiji Dolan üzerinde resmi olan Grand Pacific Hotel, 1914'te Pasifik ötesi seyahat edenlerin uğrak noktası olmak üzere kurulmuş, koloni dönemini hâlâ tam olarak yansıtan bir bina. Kraliçe Elizabeth'in daha 27 yaşında genç bir kadıncık Fiji'ye ilk gelişi olan 1953'te ziyaret ettiği bu otel neredeyse olduğu gibi muhafaza edilmiş. Lobi ve bahçede dolaşmak, duvarda asılı tarihi fotoğrafları izlemek bana büyük keyif verdi.

Akşam gideceğim harika tropik ortamdaki hostel ve bir gece evelden beri yaşadıklarım keyif verirken arka sokakların hali beni düşündürüyordu.

Sağlık ve esenlikle geçecek günler diliyorum.

Saygı ve sevgilerimle.

# 1929 Dünya Ekonomik Buhranı geri mi dönüyor?



Lütfen hemen endişelenmeyin.

Astroloji'nin amacı kişileri, toplumları ya da kitleleri ayağa kaldırmak değil, şimdide olanı net ortaya koyarak gelecek için önlem alınmasını sağlamaktır. Döngüsel Astroloji daha önceki yazılarımda da belirttiğim gibi, lineer sandığımız yaşam üzerinde öngörülerini istatistik ve matematik bilimi ile birleştirerek insanlara fayda sağlamayı amaçlar.

1929 senesi haritasına baktığımda, ekonomik buhran yaşanmıştı. Kuzey Amerika'da başlayıp etkisini Avrupa'ya kadar götürerek dünyanın geri kalanında da büyük yıkımlara sebep olmuştu. İş modelleri ve iş yapış biçimleri beklenilmeyen biçimde, aniden değişti. Buna sebep olan faktörler arasında; şirketlerin mali durumlarındaki dengesizlik, bankaların işleyişindeki yapısal sıkıntılar, dış ödemelerde dengesizlik, para politikalarında altın standardında ısrar edilmesi gibi konular içeriyordu.\*

Sene 2022 ve yine hem ülke hem global anlamda aynı tehditin içinden geçiyoruz. Şüphesiz 2020 Mayıs ile 2022 Aralık aylarında yaşanan pandemi, ekonomik olarak herkesi zorlayan bir süreçti.

Ancak o süreçten, yeni iş modelleri ve yeni iş yapış biçimleri ortaya çıktı. İnternet üzerinden direkt satış yapan firmalarda artışlar olduğu gibi, beslenme tedariki açısından farklı bir iş modelini deneyimledik. Ayrıca "home office" birçok firmanın tercih ettiği iş çalışma modelini daha net olarak ortaya koydu. Pandemi süreci yavaşlamış gibi gözükse bile, elektrik, su, ofis masrafları, kiralardan artışı nedeni ile birçok ulusal ve uluslararası firma artık home office çalışma biçimi ile işlerini devam ettiriyor.

Astroloji, tarihten ders almamızı ve değişimin geldi-



ğini haber vererek yıkımlardan bireysel ve toplumsal olarak uzak durmamızı ister.

Haziran ve Temmuz 2022 aylarında yaşanan Dolunay ve Yeni Ay'lar daha çok Kova burcu ile Boğa burcu temalarını ortaya çıkardı.

Daha önceki yazılarımda da belirttiğim gibi Kova çağının girişinde bulunuyoruz. Kova çağının en önemli konusu "insanlık"tır.

- Toplumla fayda sağlayacak keşifler,
- Özgürlük,
- Teknoloji,
- Bilimsel yaklaşımlar,
- Akıl,
- Eşit haklar,
- Dostluklar ve arkadaşlıklar,
- Sosyal gruplar, vakıflar,

dernekler, STK'lar, gruplar. Kısacası topluma fayda sağlayacak gruplar ve bağımsız olarak çalışarak insanlara yardım eden kararlı kuruluşlar,

■ Marjinal fikirler, insanlar ve gruplar demektir.

Bunların hepsi insanlık için ve insanlığın doğru bir şekilde yükselmesi için çalışacaktır.

Boğa temaları ise Kova burcunun yönetici klasik astrolojideki Satürn ve modern astrolojideki Uranüs ile çalışıyor.

- Ekonomi,
- Maddi değerler (para, altın vb.),
- Yatırım araçları (kripto, borsa, bahisler vb.),
- Toprak, arsa, arazi, konut,
- Beslenme (yiyeceklerin elde edilmesi süreci),

■ İklim,

■ Güven, sadakat, istikrar demektir.

Astroloji bu süreç içerisinde kendimizi ve toplumdaki yerimizi, yukarıda belirttiklerimi kullanarak sağlamlaştırabileceğimizi söylüyor.

Eğer bunları sağlayamazsak 1929 ile başlayan ve 1930 yılı sonlarında etkilerini yoğun hissettiren Büyük Buhran'ı tekrar yaşama olasılığımız çok yüksek.

Sistemsiz olarak yeni bir çağa hazırlanıyoruz. Eskinin yıkılması ve yerine yeni yapının inşa edilmesini izlediğimiz bir dönemin içindeyiz. Boğa toprak konuları ile beraber "inşa edilmeyi" de anlatır.

Bu dönemde sağlıklı adımlar

atmazsak 2023 senesi ve ondan sonraki seneler daha zorlu olacaktır. Elbette yerine gelecek olan yeni yapılara alışma sürecine uymayanlar elenecektir.

28 Temmuz 2022 günü gerçekleşecek Aslan burcundaki Yeni Ay, senenin 2'nci yarısı ve 2023 için büyük bir etki yapacak.

Bu etki ile beraber;

■ Merhametli, alçakgönüllü, koruyucu ve yanlışla karşı doğruyu gösterme cesaretini ortaya koymamızı istiyor. Gerçek bir lider gibi parlamamızı istiyor. Bu dönemde hobilerinizden kazançlar sağlayabilirsiniz.

Bu etkinin yanlış kullanımında ise;

■ Kibirli olmak, insanlara özensiz ve aşağılayıcı davranmak, saldırgan tavırlarda bulunmak, aşırı pohpohlanma arzusuna düşkün olmak ve gerçekleri görememek, sürekli ilgi merkezi olmak için egoistçe davranışlarda bulunmak.

Astroloji sistemi, her zaman aydınlık ya da pozitif etkilerin kullanılmasını önerir. Özellikle bu Yeni Ay ile beraber bireysel, kurumsal, ülkesel, global hataların ve yanlışların görünür olacağı bir etki yaşayacağız.

Kendinizi bu etkiler içinde kaybetmeden, belirttiğim pozitif etkilere doğru değerler oluşturmayı sağlayınız.

\*<https://ataturkansiklopedisi.gov.tr/bilgi/1929-ekonomik-buhran>



# Dünyada ada turizmi yükseliyor



Cunda'nın unutulmuş tarihi adalarından Tavuk Adası, kültür sanat turizminin dünyadaki yeni cazibe merkezi olmaya hazırlanıyor. Yapılan çalışmalarla Cunda'da bulunan Tavuk Adası'nda unutulmuş bir kültür mirası yeniden canlanmaya hazırlanıyor.

## Ayvalık Cunda'da "Tavuk Adası" turizm projesine 200 milyon TL'lik yatırım

Uzak Doğu'dan Amerika'ya, birbirinden güzel adalar dünyada turizmin en önemli merkezleri arasında yer almaya devam ediyor. Türkiye'de Bozcaada, Cunda gibi seçkin adalar iç turizmin gözdesi olurken Ayvalık Cunda'da bulunan Tavuk Adası, uluslararası sanat sergilerine ev sahipliği yapacak sanat alanı, kültür projeleri, Türk yemeklerinin tanıtılacağı gastronomi projeleri, görsel sanatlar ve gösteri sanatlarının yer alacağı dünya standartlarında bir keyif adası olarak geri dönmeye hazırlanıyor. Unutulmuş bir kültür mirasını aslına uygun olarak dünyanın en güzel kültür sanat alanı olarak kente kazandıracak olan proje, Cunda'nın yıldızı olmayı planlarken ekonomiyi canlandıracak bir çalışma olarak da dikkat çekiyor.



## Ada uluslararası sanat sergilerine ev sahipliği yapacak

Balıkesir'in Ayvalık ilçesi ile Cunda arasında yer alan Tavuk Adası, iş adamı Dikran Masis'in "Türkiye'nin kültür sanat gelişimine katkıda bulunacak mirasım" diyerek yaptığı yatırımla yepyeni bir kültür sanat ve keyif adasına dönüşecek. Şu anda çorak bir yapıya sahip olan Tavuk Adası'nın, bir yandan tarihi dokusu yeniden aslına uygun hayat bulurken diğer yandan uluslararası sanat sergilerine ev sahipliği yapacak ve önce Türkiye'yi, sonra Ayvalık ve Cunda'yı dünya kültür ve sanat turizminin sayılı merkezlerinden biri haline getirecek.

## Ayvalık'ın Tavuk Adası, yepyeni bir kültür alanı olarak kente değer katacak

Toplam 22,000 metrekareye yayılan Tavuk Adası için alanında uzman mimarlar, tasarımcılar, sanat ve kültür yöneticileri bir arada çalışıyor. Projenin temel hedefi kente marka değeri katarak bölgeyi ekonomik ve kültürel açıdan kalkındırmak. Çalışmalar kapsamında adanın ortasında bulunan 450 yıllık Ay Yoannu Tou Prodromou Manastırı'nın bir kültürel miras değeri olarak aslına uygun şekilde bölgeye yeniden kazandırılması için rekonstrüksiyon faaliyetleri yürütülüyor. Ada üzerindeki uygulamalar için resmî ve hukuki tüm onayları alınmış

olan Manastır ve Tarihi Taş Rıhtım projeleri, bilim insanları tarafından titizlikle gerçekleştirilen uzun süreli kara ve su altı çalışmaları sonucu ortaya konan ve arşivlerden elde edilen veriler ışığında hazırlanmış olup ada üzerinde devam eden çalışmaların 3 yıl içinde tamamlanması bekleniyor.

Mülkiyeti Dikran Masis'e ait olan Tavuk Adası üzerinde yürütülen tüm faaliyetler yasal zeminde ve tabiat parkı koruma kriterlerine uygun olarak gerçekleştiriliyor. Hâlihazırda çorak bir yapıya sahip olan ada, yeşillendirme çalışmalarıyla Ayvalık doğasına uyumlu hale getirilecek. Manastırın çevreleyen alan ise Nitelikli Koruma Alanı statüsünde olup yasalarca izin verilen fonksiyon ve faaliyetlere uygun olarak hazırlanacak.

## Tek bir metrekarede bile otel veya konut olmayacak

Tavuk Adası üzerinde tek bir metrekare bile otel veya konut olarak kullanılmayacak. Bir bölümü manastırın içindeki kapalı alanlarda, bir bölümü açık alanlarda olmak üzere toplam 5 bin metrekarelik alan tamamen kültür sanata ayrılacak. Yılın 6

ayı açık olması planlanan adada kültür sanata ayrılan bu alanlarda sürekli olarak görsel sanatlar ve gösteri sanatları alanlarında faaliyetler ve etkinlikler devam edecek. Tavuk Adası, ressamların, heykeltıraşların çalışmaları, birbirinden farklı müzik türlerinde konserler, dans ve tiyatro gösterilerinin yanı sıra, modern bir kültür sanat buluşma noktası olarak çalıştay, söyleşi, atölye gibi etkinliklere de ev sahipliği yapacak.

## Bölgede ekonomi canlanacak

Tavuk Adası üzerinde ayrı bir alanda yer alacak olan plaj alanı, Cunda'da şu anda çok kısıtlı olan denize girme imkânını artırmış olacak. Plaj alanına ek olarak ada üzerinde çeşitli restoran, kafeler ve seyir terasları ile bölge esnafının kiralararak yeme-içme, zanaat eserleri, hediyeelik eşya gibi ürünleri satabilecekleri çadır alanları bulunacak. Projeye Tavuk Adası üzerinde yaratılan yeni istihdam olanaklarına ek olarak, adanın oluşturacağı marka değeri tüm Ayvalık esnafının gelirlerinin artmasına yol açacak. Tavuk Adası'na geçişler Ayvalık ve Cunda tur tekneleriyle sağlanacak.

# Kadınlar 7'nci kez iyiliğe yelken açıyor

Türkiye'de sadece kadınların yarıştığı tek organizasyon olan "Deniz Kızı Kadın Yelken Kupası" 3-4 Eylül 2022 tarihlerinde 7'nci kez düzenlenecek.

Kurumsal ve bireysel takımların yanı sıra üniversite takımlarının da katılacağı kupa, kadınların yelken spo-

runa olan ilgisini desteklemeyi ve geliştirmeyi, yeni sporcular yetiştirmeyi ve kamuoyunda yelkene olan ilgiyi artırmayı hedefliyor.

Türkiye Yelken Federasyonu'nun himayesinde, İstanbul Yelken Kulübü'nün iş birliği ile organize edilen "7. Deniz Kızı

Kadın Yelken Kupası" bu sene 3-4 Eylül tarihinde yapılacak.

Kupa bu sene de Fenerbahçe-Adalar-Caddebostan parkurunda 1 gün coğrafi, 1 gün şamandıra yarışları olarak düzenlenecek.

IRC ve Gezgin grubu teknelerin katılımıyla yapılacak

yaşlara kurumsal, bireysel ve üniversite takımları olmak üzere üç farklı kategoride katılım sağlanabiliyor.

Her yıl kupa gelirinin bir bölümü ile kadınlara ya da çocuklara yönelik çalışmalar yapan bir sivil toplum kuruluşu destekleniyor. Bu yıl da

kupadan elde edilen gelirin bir kısmı ile Toplum Gönüllüleri Vakfı (TOG) ve Anne Çocuk Eğitim Vakfı'na (AÇEV) destek olunacak.

Bu sene 7'nci kez düzenlenen kupada bu güne kadar 50'den fazla kadın yelken takımı olmak üzere yüzde 80'i ilk kez yelkenle tanışan 500'den fazla kadın sporcu yarıştı.

# İstanbul Festivali, 1 milyondan fazla ziyaretçiyi ağırlayacak

"İstanbul Çok Büyük, Sen Bi'de İstanbul'un Festivalini Gör!" sloganıyla şehrin kültür, sanat ve eğlence dünyasına yeni bir soluk getirecek olan 'İstanbul Festivali', 23 Temmuz Cumartesi günü başladı. 14 Ağustos'a dek sürecek olan Türkiye'nin en uzun ve kapsamlı festivali erişilebilir bilet fiyatlarıyla 7'den 70'e herkesi kültür, sanat ve eğlenceye buluşmaya davet ediyor.

Festival Park Yenikapı'da, Focus İstanbul Etkinlik Yönetimi tarafından ilk kez düzenlenen İstanbul Festivali; konserlerden tiyatroya, çocuk atölyelerinden e-spor etkinliklerine, gastronomiden sanata birçok aktiviteyi bir arada sunuyor.

23 gün boyunca 1 milyondan fazla ziyaretçiyi ağırlamayı hedefleyen İstanbul Festivali'nin sözcülerinden Focus İstanbul Etkinlik Yönetimi Kurumsal İletişim Direktörü Aybike Ercan Kabasakal; "İstanbul Festivali'ni kapsayıcılığı



ve içeriğiyle, eşsiz güzellikleriyle, tarihi ve kültürel zenginlikleriyle dünyanın en büyük şehirlerinden birisi olan İstanbul'u yansıtan ve yaşatan bir etkinlik olarak tasarladık. İstanbul Festivali'nin, İstanbul'un simge etkinliği olarak markalaşmasını hedefliyoruz. 23 gün sürecek festivalin her gününü,

özenle, en ince ayrıntısına kadar ele alarak planladık. 23 Temmuz-14 Ağustos tarihleri arasında her gün 16.00 itibarıyla başlayan etkinliklerimizle, 7'den 70'e herkese keyif dolu anlar sunuyoruz. Festival boyunca konserler, gösteri sahnesi, sanat alanları kapsamında 100'ün üzerinde sanatçı

İstanbulullarla buluşacak. Festivali tasarlarırken ve planlarırken en önemli kriterlerimizden biri de erişilebilir fiyatlardı. Günlük festival giriş ücretimizi 30 TL'den başlayan fiyatla sunuyoruz." dedi.

İstanbul Şarkı Yarışması, Benim İstanbul'um Fotoğraf Yarışması gibi önemli etkinliklere de ev sahipliği yapan İstanbul Festivali, çağdaş sanatın önemli temsilcilerinin eserlerini de Heykel-park ve Yeni Medya: NFT sergilerinde sanatseverlerle buluşturuyor.

İstanbul Festivali etkinlik boyunca tam 47 konsere ev sahipliği yapacak. 23 Temmuz Cumartesi gecesi Kenan Doğulu ve Burak Yeter ile açılışını yapan konser serisi birçok ünlü ve popüler sanatçıyı bir araya getiriyor.

İstanbul Festivali, çocukların eğlenirken öğrenecekleri birçok ücretsiz atölye ve oyun alanları da sunuyor. Lunaparktan eğlenceli ip

parkurlarına, mini tiyatro oyunlarından kukla gösterilerine, dans şovlarından illüzyon gösterilerine, kayak ve grafiti şovlardan canlı heykel ve pandomim gösterilerine birçok keyifli etkinlik çocukları bekliyor.

## İstanbul Festivali e-spor turnuvalarını unutmuyor

İstanbul Festivali bir ilke imza atarak İstanbul'da ilk kez bir festival kapsamında özel olarak konumlandırılacak gençlik bölümünde e-spor turnuva alanları da sunuyor. Gençlik bölümünde ayrıca; simulator alanı, VR alanı ve keyifli kutu oyunları alanları da gençleri bekliyor.

## İstanbul Festivali'nde lezzet sokağı

İstanbul'un tatları ve bilinen markaları İstanbul Festivali'nde lezzet sokağında gün boyu soğuk ve sıcak servislerle ziyaretçilerin mola noktası oluyor.

## Bodrumlular sanata doycak

Bodrum Bodrum Kıyı Evleri projesine yaz sezonu boyunca Öktem Aykut sanat galerisi tarafından düzenlenen "Açık Labirent" isimli grup sergisi konuk oluyor.

Şık ve özgün mimari tasarımı ile Yalıkavak Tilkicik koyunda

doğa ile bütünleşen Bodrum Bodrum Kıyı Evleri; Bodrum'a yeni bir soluk katmasının yanı sıra özellikle genç kuşak galerici ve sanatçılara kapılarını açıyor.

Açık Labirent sergisinde 7 sanatçının eserleri Bodrumlu

sanatseverlere sunuluyor.

Türkiye'nin en önde gelen galerileri arasında yer alan hem uluslararası hem de yurt içinde yaptıkları sergi ve projeler ile ciddi anlamda Türkiye sanat ve sergi kültürüne yeni bir ivme kazandıran "Öktem Aykut" üstlerdeki genç kuşak

galerici ve sanatçılar olarak Bodrum Bodrum Kıyı Evleri'nde yaptıkları projeye de ev sahipliği yapıyor.

Öktem Aykut sanat galerisi sanatçıları Eymen Aktel, Stijn Ank, Koray Arış, Ceylan Dökmen, Yasemin Öncü, Mesut Öztürk ve Begüm Yaman-

lar'ın yer aldığı sergideki eserlerin bir çoğu da Bodrum Bodrum Kıyı Evleri'nin alanlarına özel üretildi.

Açık Labirent 1 Ekim 2022 tarihine kadar Bodrum Bodrum Kıyı Evleri'nde ziyaret edilebilir.

## KİTAP KÖŞESİ

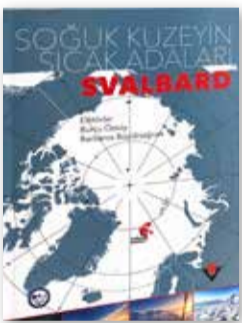


### Soğuk Kuzeyin Sıcak Adaları Svalbard

Birçok açıdan özgünlük taşıyan ve konunun çeşitli boyutlarına yönelik birbirinden farklı bakış açılarına yer verilen bu kitap çalışmasının amacı Türkiye'nin Svalbard Antlaşması'na taraf olduğunda elde edeceği kazanımları farklı perspektiflerden irdeleyerek ortaya koymaktır. Kitap çalışmasının "Antlaşmanın 100. Yılında Svalbard Adaları ve Değişen Kutup Bölgesi" başlıklı ilk bölümünde Sayın Barbaros Büyüksağnak ve Sayın Burcu Özsoy, takımadalarının önemini tarihsel bir perspektifle ele almakta; insan kaynaklı küresel iklim değişikliği paradigmasının olumsuz sonuçlarını dün, bugün ve konuya yönelik gelecek öngörülerini detaylı bir biçimde tartışırken antlaşmaya taraf olan devletlerin adalarda yürüttüğü bilimsel araştırmalara dikkat çekmektedir.

Titiz bir araştırma sürecinin sonucunda ortaya çıkan bu kapsamlı çalışma Kuzey Kutup Bölgesi ve özelde Svalbard Takımadaları'na yönelik Türkiye'nin belirleyeceği politikalarda yol haritasının oluşturulmasında okuyucuya bilgiler sunuyor.

**Editörler:** Burcu Özsoy, Barbaros Büyüksağnak  
**Nobel Bilimsel Eserler**



### Bir Gemi ve Tekne Koleksiyonu

Rahmi M. Koç Müzesi, zengin koleksiyonunda özel yere sahip deniz vasıtalarını "Bir Gemi ve Tekne Koleksiyonu" isimli kitapta bir araya getirdi. Yapı Kredi Kültür Sanat Yayınları tarafından tasarımı yapılan kitapta, tarihte iz bırakan ve önemli olaylara tanıklık eden objeler genişçe anlatılıyor. Kitapta; Savarona'nın filikasından Fenerbahçe vapuruna, dünyayı dolaşan ilk Türk yelkenlisi Kismet'ten İngiliz amiral teknesi Maid of Honour'a, dünyanın bilinen en eski buharlı römorkörlerinden biri olan Rosalie'den Gonca ve Ysolt gibi buharlı teknelere ve Uluçalireis Denizaltısı'na kadar uzanan çok özel bir seçki sunuluyor. Deniz vasıtalarının farklı açılardan çekilmiş fotoğraf karelerindeki detaylar da kitaba ayrı bir görsel zenginlik katıyor.

Rahmi M. Koç Müzeleri'nin yanı sıra Yapı Kredi Yayınları Kitabevleri, Arter Kitabevi ve East Marine Mağazaları'nda okurla buluşan kitabın önsözünü ise müzenin kurucusu Rahmi M. Koç kaleme aldı. Denize ve deniz vasıtalarına hayranlığının 6 yaşındayken başladığını aktaran Koç, özel koleksiyonundaki tekne ve yelkenlilerden her birinin hikâyesini içten bir dille okura aktarıyor.

**Önsöz:** Rahmi M. Koç  
**Rahmi M. Koç Müzesi**

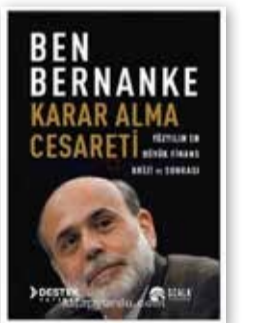


### Karar Alma Cesareti - Yüzyılın En Büyük Finans Krizi ve Sonrası

"Soruların hızı kesilmeye başladığında Senatör Reid'e baktım, iki eliyle yüzünü ovuşturuyordu. Sonunda konuştu: "Sayın Başkan, Sayın Bakan. Bu gece buraya geldiğiniz ve durumu bizlere anlatarak sorularımızı yanıtladığınız için teşekkür ediyorum. Faydalı oldu. Bizim getirdiğimiz yorumları ve tepkilerimizi dinlediniz. Fakat kimse yanılmıyın."

Burada size söylenenler, kesinlikle Kongre'nin bu girişiminin destek verdiği anlamına gelmez. Ben bu noktayı bütün açıklığıyla netleştirmek istiyorum. Bu sizin kararınız ve sizin sorunuzdur." Her krizde eyleme geçenler ve bunu yapmaktan korkanlar olur. Günümüzde az bilinen 1907 Paniği'nden doğmuş olan ABD Merkez Bankası Federal Reserve (Fed) 1930'larda ilk büyük sınavından geçememişti. Fed'in ve dünyadaki diğer merkez bankalarının önderleri, yıkıcı deflasyon ve ekonomik çöküntü karşısında pasif kalmışlardı. Bunun sonucunda küresel Büyük Bunalım yaşanmış, ekmek kuyrukları oluşmuş, ABD nüfusunun yüzde 25'i işsiz kalmış ve yurt dışında Faşist diktatörlükler başa geçmişti. Tam 75 yıl sonra, yetişkinlik dönemimin önemli bölümünü hizmete ve incelemeye adanmış Federal Reserve, 2007-2009 krizlerinde ve sonrasında benzer durumlarla karşılaştı. Bu defa eyleme geçtik."

Ben Bernanke  
**Scala Yayıncılık**



“ L A B O R ”

