

# Marine Deal NEWS

Mayıs 2023 Yılı: 15 Sayı: 185

Denizcilik &amp; Ekonomi Gazetesi



## Dolar endeksinde yön arayışı devam ediyor

Fed'in enflasyon ile mücadelesi devam ederken son dönemlerde dikkat ettiği iş imkânları ve personel değişim oranı (JOLTS) verisi 9,931M olarak daralma gösterdi. Tarım dışı istihdam verisinin de 236K ile beklentilerin altında kalması, faizlerin bu denli yüksek olduğu ABD cephesinde resesyon riskini tekrar gündeme taşıdı. ISM imalat satın alma müdürleri endeksinin (PMI) 46,3 ile beklentilerin altında kalması ve imalat dışı sektör PMI verisinin de 51,2 ile daralma göstermesi dolann küresel bazda değer kaybı yaşamasını hızlandırdı. Yapılan faiz artışlarının meyveleri toplanmaya devam ediyor. Enflasyon hem bir önceki seviyenin hem de beklentilerin altında kalarak yüzde 5 olarak açıklandı. Kritik bant olarak adlandırılan bu seviye altına yaşanacak gevşeme sinyali Fed'in galibiyet sevinci yaşamasını sağlar. İşsizlik oranının yüzde 3,5 ile gerileme gösterdiği ABD tarafında ilgili veri bazı olumlu haber akışı yaşanırken, perakende satışlar verisinin yüzde -0,1 ile genişleme göstermesi hizmet PMI verisinin ön yayında kuvvetli gelmesine neden oldu.

### FOMC toplantısının olmadığı nisan ayında ABD tarafında makroekonomik açıdan önem düzeyi yüksek olan veri akışı son çeyrek için resesyon endişelerini artırdı

**Euro Bölgesi'nde enflasyon verisi olumlu sinyal üretirken İngiltere tarafında sular durulmuyor**

Bölgenin en büyük ekonomisi Almanya'da enflasyon yıllık bazda yüzde 7,4 ile bir önceki seviyenin altında fakat beklentilere paralel açıklandı. Bölge genelinde ise yıllık enflasyon yüzde 6,9 ile gerileme kaydetti. ECB cephesinden gelen açıklamalarda ise faiz artışlarının devam edeceği fakat büyüklüğünün henüz belli olmadığı yönündeki vurgu dikkat çekti. İngiltere tarafında ise enflasyon verisi artış göstererek yüzde 10,1 ile çift hanelilerde kalmaya devam etti. İmalat üretimi yüzde 0,0 ile daralma gösterirken imalat satın alma müdürleri endeksi PMI 47,9 ile

beklentileri karşılayamadı. Hizmet satın alma müdürleri endeksi ise kritik 50 bandı üzerinde kalmaya devam etse de 52,9 ile önceki seviyenin altında fakat beklentilerin üzerinde açıklandı.

### Asya piyasalarında yaşanan yoğun veri akışı dinamiklerin artmasına neden oldu

Avustralya Merkez Bankası bu toplantıyı pas geçerek faiz oranını yüzde 3,6 oranında sabit bıraktı. Perakende satışlar verisi ise yüzde 0,2 ile beklentilerin üzerinde açıklansa da bir önceki seviyeyi geçemedi. Yeni Zelanda tarafında ise Merkez Bankası politika faizinde 25 baz puan artışa giderek yüzde 5,25 oranına yükseltti. Çin cephesi olumlu sinyaller üretmeye devam ediyor. Gayrisafi Yurtiçi Hasıla verisi yüzde 4,5 ile genişleme kaydederek ülke ekonomisi için pozitif rüzgâr estirdi. Enflasyonda yaşanan düşüş devam ederek, yıllık bazda yüzde 0,7 oranına geriledi. Sanayi üretimi beklentilerden az büyüme gösterse de bir önceki seviyenin üzerinde yüzde 3,9 olarak açıklandı. PBOC en düşük kredi faiz oranını yüzde 3,65 ile sabit bıraktı. 03»

## RÖPORTAJ



### Koramiral (E) Atilla Kıyat:

Yıllar önce Büyük Deha "Yurtta sulh cihanda sulh" demiş. Utanmadan yıllarca "bu bir pısnık politikadır" dediler. Halbuki bu, en dinamik politikadır. 20»

## RÖPORTAJ



### Zenith Genel Müdürü Enver Bilgi:

Gemi adamlarının eğitimlerinden, liman cüzdanlarına kadar çalışabilecekleri yapıya kadar geliştirilmesi gereken çok konu var. 08»

## DOSYA

### Denizciler mental sağlığını nasıl korur?

Denizcilik Psikolojisi Derneği, Denizcilikte Verimlilik ve İnsan Faktörü konulu Çalıştay'ı 12 Nisan 2023 tarihinde gerçekleştirdi. Kozyatağı Kültür Merkezi'nde düzenlenen Çalıştay, Çiğdem Ulukol'un açış konuşmasıyla başladı. 12»

## JEOPOLİTİK

### Hint-Pasifik Bölgesi'nde dinamik gelişmeler

Çok kutuplu yapıya doğru emin adımlarla ilerleyen yerküre, hipnotize olmuş gibi Çin ile ABD arasındaki çok katmanlı rekabeti izliyor. 06»

TUGBOAT With Hydraulic Hybrid Propulsion System

Remote Operated Commercial Vessel

LNG Powered TUGBOATS

## World Firsts BY SANMAR

sanmar.com.tr



**01** » Açıklanan verilere göre TÜFE yıllık bazda yüzde 50,51 ile gerileme kaydetti. İşsizlik oranında ise yaşanan artış ekonomik takvime yüzde 10 olarak yansdı. Sanayi üretiminde devam eden daralma yüzde -8,2 ile beklentilerin altında kalmaya devam etti. Perakende satışlar verisi ise yüzde 21,5 ile gerileme kaydeden diğer bir veri oldu. Borsa İstanbul'da testere piyasası devam ederken 4750 - 5135 bandı güncelliğini korumaya devam etti. Dolar tarafında ise diğer aylara nazaran daha fazla yaşanan artış oynaklığı beraberinde getirdi. Seçime günler kala devam eden belirsizlik ve yön arayışı gram gümüş ve gram altın gibi emtia yatırım araçlarının talep toplamasına zemin hazırladı.

#### Kripto tarafında ise BTC öncülüğünde yaşanan sert yükseliş hız keserek denge arayışına girdi

Bankacılık krizinin ardından Fed cephesinden gelen gevşeme sinyali ile güçlü yükseliş gösteren kripto paralar teknik seviyelerde kâr satışları ile karşılaşarak kısmi gerileme kaydedtiler. BTC 31000 üzerinde satıcılarla karşılaşarak kritik 27500 pivot bölgesinde konsolidasyon yaşadı. ETH ise 2100 üzerinde yeterli momentum yakalayamadı ve 300 doların üzerinde bir gevşeme kaydetti. Avax tarafında ise 17 dolar kritik pivot seviyesi güncelliğini korumaya devam ediyor.



## Titanic'in tarihi objesi Rahmi M. Koç Müzesi'nde

Atlantik Okyanusu'nda 1912 yılında buz dağna çarparak batan transatlantik gemisi Titanic'ten çıkan karaf, Türkiye'nin ulaşım, endüstri ve iletişim tarihindeki gelişmeleri yansıtan ilk ve tek sanayi müzesi Rahmi M. Koç Müzesi'nde sergileniyor

20'nci yüzyılın en büyük deniz kazalarından biri olarak tarihe geçen Titanic, 111 yıl önce battı. Transatlantik yolcu gemisi Titanic, 10 Nisan 1912'de ABD'nin New York kentine gitmek üzere İngiltere'nin Southampton kentinden yola çıktı. Ancak bu yolculuk geminin 15 Nisan 1912'de Kuzey Atlantik Okyanusu'nda buz dağna çarpmasının ardından trajik bir şekilde noktalandı. Yapımı tamamlandığında dünyanın en büyük buharlı yolcu gemisi olan Titanic, 269 metre uzunluk, 28 metre genişlik ve 52 bin ton ağırlığa sahipti.

Binlerce insanın hayatını kaybettiği Titanic'in enkazı 1985 yılında bulundu. Filmlere, kitaplara, şarkılara konu oldu ancak dünya çapında en büyük sesi, gemiyle aynı ismi taşıyan 1997 yapımı film getirdi. Titanic, dünya denizcilik tarihinde de önemli bir yer tutuyor.

Rahmi M. Koç Müzesi koleksiyonunda, ilk ve son yolculuğunu yapan Titanic'e ait karaf, nadide parçalardan biri olarak öne çıkıyor. John Grinell & Sons of Birmingham tarafından 20'nci yüzyılın başlarında üretilen karaf, Nisan 1912'de RMS Titanic'in sefer denemelerinin anısına White Star Line çalışanlarına takdim edilmişti. Ömer M. Koç tarafından müzenin Kurucusu Rahmi M. Koç'a hediye edilen karaf, 22 cm yüksekliğinde. Bu özel obje, gemideki hayatı merak edenleri bir asır önceye doğru yolculuğa çıkıyor.



## 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)

Öznur Durukan

Haber Merkezi

Yüce Yöney, Barış Özgür, Barışcan Yücel

Reklam Rezervasyon & Abonelik

Tel: (0212) 343 2005

reklam@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: 15 Sayı: 185 (Mayıs 2023, 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.

AN APPROACH TO

GREEN SHIPPING CORRIDOR  
MODELING AND OPTIMIZATION

Download the  
publication today!





# Kimyasal faciaya yol açan gemi için tazminat davası

Sri Lanka Başsavcılığı, iki yıl önce yaşanan kimyasal yüklü gemi faciası dolayısıyla, Singapur bandıralı "MV X-Press Pearl" gemisi sahiplerine karşı Singapur Ticaret Mahkemesi'nde tazminat davası açtı.

Asia News'un haberine göre, Sri Lanka Başsavcısı Sanjay Rajaratnam tarafından Singapur Mahkemesi'ne sunulan dava dilekçesinde, X-Press Pearl gemisinin yol açtığı çevre felaketinin tazmin edilmesi istendi.

Denizcilik hukuku uzmanlarının, davanın Sri Lanka mahkemelerinde açılması gerektiğine dair tavsiyelerine rağmen, Sri Lanka Başsavcılığı davayı Bakanlar Kurulu kararıyla Singapur'da açtı.

Sri Lanka Başsavcılığı tarafından yapılan açıklamada, "Geminin kayıtlı sahibi, işletmecisi ve yöneticilerinin Singapurlu olması ve dava sanıklarının muhtemelen Singapur'da faaliyet gösteren şirketler olması gerçeği göz önünde bulundurulduğunda, X-Press Pearl felaketiyle ilgili bir talep davası açmak için Singapur Ticaret Mahkemesi en uygun mercidir"

ifadelerine yer verildi.

Uzmanlara göre, gemi faciasının şu ana kadar Sri Lanka'da yol açtığı zarar 6 milyar 200 milyon doları aştı.

Sri Lanka'nın başkenti Kolombo'nun 18 kilometre açığında demirlenmiş Singapur bandıralı "MV X-Press Pearl" konteyner

gemisinde 20 Mayıs 2021'de yangın çıkmış, 5 gün sonra da patlama meydana gelmişti.

Patlamanın ardından batan gemide bulunan 25 tonluk nitrik asit ve diğer kimyasal maddeler, Sri Lanka tarihinin en büyük ekolojik felaketlerinden birine neden olmuştu.



# GEDEN LINE



## A NEW SPIRIT IN WORLD SHIPPING

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

### Rus denizaltıları Japonya Denizi tatbikatında yapay düşman hedefini imha etti

Rus Haber Ajansı Interfax'ın haberine göre Rusya Pasifik Filosu'na bağlı denizaltılar, Japonya Denizi'ndeki donanma tatbikatları kapsamında yapay düşman hedefini imha etti.

Filonun, iki dizel-elektrikli denizaltı ile maket düşman denizaltısını aramak ve yok etmek için Japonya Denizi'nde denizaltı karşıtı tatbikat yaptığı açıklandı. Denizaltılar hedefe saldırmak için "eğitim torpidosu" kullandı.

Tatbikatlarda kullanılan Proje 636 Varshavyanka Sınıfı Denizaltıları, Batı'da "geliştirilmiş Kilo sınıfı" olarak bilinen Rus sınıfı dizel-elektrik saldırı denizaltılarının bir parçası.

TASS Haber Ajansı, denizaltılardan altısının Rusya'nın Kuzey Kutbu'ndaki Kuzey Filosu için inşa edileceğini bildirdi. Kalibr-PL seyir füzesi taşıyan gemiler 74 metre (243 ft) uzunluğunda olup 7500 mile kadar seyrebiliyorlar.



# Türk Loydu Vakfı'nın yeni Başkanı Prof. Dr. Oral Erdoğan

**Türk Loydu Vakfı 68'inci seçimli Olağan Genel Kurulu 27 Nisan Perşembe günü Türk Loydu Vakfı Teoman Özalp Konferans salonunda yapıldı. Türk Loydu Vakfı Yönetim Kurulu'nun yeni Başkanı Prof. Dr. Oral Erdoğan oldu**

Genel Kurul ardından açıklama yapan Prof. Dr. Oral Erdoğan konuşmasında şu ifadelerle yer verdi:

Son yıllarda gördüğümüz en medeni, uzunca süren, canlı bir genel kurul oldu. Yönetim de geçmiş dönemlerin bilgilerini çok güzel aktardı. Geçmiş dönemlere nazaran tartışması çok daha az olan bir süreç de yaşandığı görünüyor. Böyle kurumlarda uzunca bir dönem görev yapabilmek çok zordur. Ben üniversitede de yaşadım bunu, o yüzden Cem Başkan'a birebir arkadaşım, dostum olduğum için de özellikle teşekkür ediyorum.

Tüm Yönetim Kurulu üyelerine ve görev alan tüm yöneticilere de tekrar teşekkür ediyorum.

Biz bir grup olarak hareket etmeye çalıştık ama bunu da yaparken yine grup değil, tüm delegelerle iletişim kurmaya çalışıldı. Gemi Mühendisleri Odası kendi içinde ciddi bir birliktelik oluşturdu. Geçmiş dönemlerden gerçekten farklı, burada bazıları da dâhildir, geçmişte Türk Loydu'ndaki basit şikayetlerden, itirazlardan mağdur gibi durumlara düşmeler yaşayanlar oldu. Belki ben de biraz kanşım o şeylerin içine. O yüzden önümüzdeki süreçte kimsenin kimseye içeride aile gibi olmanın dışında hesaplaşmamasının doğru olacağına inanıyorum. Bu anlamda da bizlere düşen geçmişte yapılmış olan ve önümüze yönelik projeksiyonların gerçekleştirmeye yönelik devam etmek. Bu anlamda ben 77 delegeyi gönderen kurumlara önem vermeye gerektiğini düşünüyorum. Her bir kurumla çok güçlü bir ilişkiyle devam edeceğiz. O anlamda da görünen o ki Senet yine değişmek zorunda. Senedi değiştirmiyoruz diye bir şey yok çünkü dünya değişiyor. Sayın Başkan da zaten bir son-



Prof. Dr. Oral Erdoğan

raki toplantıya bırakma konularında da ele aldılar senet değişikliğini. Denetim Kurulu'na seçilen özellikle Sayın Şevki Bakırcı'ya teşekkür ediyorum. Onun sayesinde şu hayata, şu denizcilik içinde devam ediyorum. Gemi Mühendisleri Odası seçiminde, benim haberim yok akşam telefonla arayıp "Gemi Mühendisleri Odası'na yönetim kurulu üyesi oldun" dedi. Yani aday olmuşum, seçilmişim... Loyd'da da arkadaşlar bir araya gelmişler, "Biz oylama yaptık Hocam. Gel sen de yönetim kurulu adayı ol" dedi. Öyle bir süreç yaşıyorum. Kendim şu an ailevi birtakım sıkıntılar da yaşıyorum annemin sağlığı ile ilgili; önümüzde anneler günü olduğu için de aklıma gelmişken, bu vesileyle herkesin annesine-babasına saygılar-



Cem Melikoğlu

mı sunuyorum. İnşallah Yönetim Kurulu başanlı bir hizmet verecektir. Bu süreçlerde, senette birinci ve son maddede bir kurum adı geçiyor: "Gemi Mühendisleri Odası... Kurucu tasfiye olursa kalan mallar oranındır" gibi. Bu kaliteli, bağımsız, şeffaf bir yönetime müdahale olarak algılanmamalı. Bunu tam anlamıyla başarmak gerekiyor. Gemi Mühendisleri Odası'nın güçlü bir şekilde destekçi kurum olması yönünde bizler çok ciddi görüş birliğindeyiz. O yüzden önümüzdeki süreç geçmiş dönemler gibi algılanmasın. Gemi Mühendisleri Odası başta olmak üzere diğer delegelerden kurumlar da elini taşın altına koymak zorunda. Buradaki 9 kişiyi riske atmamalı. Beraber yol almak gerekiyor. Tekrar teşekkürler, saygılar...

Genel Kurul sonrası Türk Loydu Vakfı eski Başkanı Cem Melikoğlu MarineDeal News'e özel açıklamalar yaptı.

Cem Melikoğlu, "Güzel bir Genel Kurul oldu. Türk Loydu Vakfı'nda 3 dönemdir, 8 yılı aşkın bir süredir yönetim kurulu başkanlığı yapmaktaydım, bu uzun zamandır görülmemiş bir şeydi. Bu süreçte oldukça önemli çalışmalara ve başarıya imza attığımızı inanıyorum. Yeni dönemde Genel Kurulumuz farklı bir karar verdi ve bir değişim istedi. Yönetime gelen arkadaşlarımızın da en iyisini yapacağından şüphem yok. Önemli olan Türk Loydu Vakfı için en iyisinin yapılması. Çünkü Türk denizciliğinin ufkunu açabilecek bir kurum Türk Loydu. Şu anda sürdürdüğü IACS üyeliği ve Avrupa Birliği tanınırlığı hamlelerinin mutlaka tamamlanması lâzım. Eğer bunlar yapılırsa Türk Loydu çok büyür, inanılmaz bir kuruluş olur. Bu bağlamda yeni yönetime başarılar diliyorum. Türk Loydu ve Türk denizciliği için hayırlısı olsun" dedi.

Melikoğlu bundan sonraki planları hakkındaki MarineDeal News'ün sorusu üzerine ise "Şu anda bir düşüncem yok. Bir süre dinlenmek istiyorum çünkü burada çok yoruldu. Biraz kendime bakacağım, ne yapacağıma karar vereceğim. Henüz bir şey yapmak için acelem yok." şeklinde yanıt verdi.

Türk Loydu Vakfı'nın yeni Başkanı Prof. Dr. Oral Erdoğan da seçimin ardından duygu ve düşünce-

lerini MarineDeal News ile paylaştı.

Erdoğan "Yönetim Kurulu 9 kişi seçildi, içerisinde önceki dönemlerden üye olanlar da mevcut. Bize düşen çok büyük bir sorumluluk var. Bu sorumluluğu bizlere emanet edenlere karşı sorumluluklarımız olduğu gibi Türk Loydu Vakfı'nın kurumsal mirasına sahip çıkmak ve hedeflerini tüm delegeleri adına layıkıyla yerine getirmek de önceliğimiz olacaktır. Bunu da yaparken tam şeffaf olmayı başarmamız gerekiyor. Hesap verilebilirlikten korkmuyoruz. Aksine hesap vermek istiyoruz. Bizi sürekli herkes sorgulasın; sadece kapı arkasından yapmasın. Direkt, basının yaptığı gibi, yüzümüze 'şöyle düşünülüyor...' denilsin. Bu arada ben özellikle şuna değinmek istiyorum. Denizcilik basınına çok az kişi yıllardır emek veriyor ve onlara çok görev düştüğüne inanıyorum. Türk denizcilik basını bizi yalnız bırakmasın. Biz de her an çalışmalarımız ve gelişmeler hakkında kamuoyunu tam şeffaf şekilde bilgilendirme fırsatı bulabilelim" dedi.

1962 yılında kurulan Türk Loydu, 1966 yılında yapılan yasal düzenleme ile Vakıf statüsünü almış, 1986 yılında yapılan senet değişikliği ile Vakıf organları yeniden düzenlenmiştir. Türk Loydu Vakfı Genel Kurulu her yıl Nisan ayında toplanır ve Genel Kurulda üç yılda bir Yönetim Kurulu ve Denetim Kurulu seçimleri yapılır. Bu düzenleme ile Vakıf Yönetim Kurulu ilgili sektörleri kapsayacak şekilde 9 üyeden oluşmaktadır. Yönetim Kurulu'nda TMMOB Gemi Mühendisleri Odası kontenjanından 5 üye, Sigortacılık Sektörü (Türkiye Sigorta ve Reasürans Şirketleri Birliği) kontenjanından 2 üye, Denizcilik Sektörü (İMEAK Deniz Ticaret Odası) kontenjanından 1 üye, Sanayi Sektörü (İstanbul Sanayi Odası) kontenjanından 1 üye yer almaktadır.

## Türk Loydu Vakfı Yönetim Kurulu

### Başkan:

■ Prof. Dr. Oral ERDOĞAN

### Başkan Vekili:

■ İsmail Cengiz ÜNLÜ

### Sayman Üye:

■ Atilla ÇİFTÇİGÜZELİ

### Üyeler:

■ Canan Ceyda ÇAPTUĞ

■ Osman KAHRAMAN

■ Yılmaz ONUR

■ Ufuk Remzi TEKER

■ Mustafa Özgür ÜSTÜNER

■ Gürsel YILDIZ

## Türk Loydu Vakfı Denetim Kurulu

■ Şevki BAKIRCI

■ Ahmet Yaşar CANCA

■ Mustafa ZORLU



www.tktuzlashipyard.com  
sales@tktuzlashipyard.com



"Quality & Punctuality"





 **HAVELSAN**

## **ADVENT MARTI** **Hava Komuta Kontrol Sistemi**

### **Güvenli Karasuları, Artan Durumsal Farkındalık**

ADVENT MARTI uçağın üzerinde bulunan sensör ve diğer algılayıcılardan gelen verileri analiz eder ve diğer istihbarat verileri ile karşılaştırır. Birleştirilen verilerle Harekât Sahası Resmî'ni oluşturur ve yüksek durumsal farkındalık sağlar.

- Yeni Nesil Ağ Destekli Harp Yeteneği
- İstihbarat Bilgilerini Hızla ve Yüksek Hassasiyetle Oluşturur

- Tehditleri Tanımlar
- Elektronik Destek Tedbirleri ile Donatılmıştır





# Hint-Pasifik Bölgesi'nde dinamik gelişmeler

Çok kutuplu yapıya doğru emin adımlarla ilerleyen yerküre, hipnotize olmuş gibi Çin ile ABD arasındaki çok katmanlı rekâbeti izliyor. Özellikle bölge içi ve dışı aktörlerin seri hamlelerine sahne olan Hint-Pasifik Bölgesi, yaşanan dinamik gelişmeler sonrası jeopolitik cazibe ve ilgi merkezine evrilmiş durumda. Satranç tahtasının kurulduğu bölgedeki resmi doğru okuyabilmek için konjonktürel gelişmeleri ıskalamamak gerekiyor. Zira Hint-Pasifik Bölgesi'ndeki gelişmeler global skalada domino etkisi yaratabiliyor. Bu nedenle stratejik öngörü konseptini gözeteerek bu köşede Hint-Pasifik Bölgesi'ni kadrajımızda tutmaya çalışıyoruz. Bu ay birbirini tamamlayan iki yazı ile bölgeyi irdelleyeceğiz. Başlayalım...

## Çin

Hint-Pasifik Bölgesi'nde gündemi belirleyen ve oyun kurmaya çalışan Çin, proaktif stratejiler uygulamaya çalışarak rakiplerini reaktif davranmaya zorluyor. Bölgedeki ayak izini her geçen gün konsolide eden Çin, son dönemde Tayvan üzerindeki baskısını ivmelendirmeye, askerî ve politik gücü ile Tayvan'ı bölgede izole etmeye çalışıyor. Nisan ayında Tayvan'a yönelik askerî faaliyetleri tavan yapan Çin, deniz boyunda düzenlediği uzun soluklu ve geniş katılımlı tatbikatlar ile bölgede gerilimin artmasına ve kontrollü kaosu yaşanmasına neden oluyor.

"Tek Çin" prensibini gözeterek Çin bakımından Tayvan stratejik bir kırmızı çizgi anlamına geliyor. Bu minvalde Çin belirlediği Hint-Pasifik stratejisinin merkezine Tayvan'ı konumlandırıyor. Tayvan



özelinde askerî ve siyasi boyutta hamlelerini senkronize bir şekilde sürdüren Çin, esasen bölgede ABD ile rekâbet ediyor. Bölgede hegemon güç olmanın gerek şartı rakibini kadük bırakmak, Çin bu koza oynuyor.

## Çin-Kamboçya

Kuşkusuz Çin'in Hint-Pasifik Bölgesi'ndeki agresif hamleleri Tayvan ile sınırlı değil. İlk askerî üssünü Cibuti'de aktive eden Çin'in son dönemde Kamboçya'ya artan ilgisi de dikkat çekiyor. Kamboçya nisan ayında ülkenin Ream Bölgesi'nde hava savunma istasyonunu ve radar sistemi inşa edeceğini açıkladı. Belirtilen mahal dikkat çekici, zira Sihanoukville eyaletinde Çin tarafından finan-

se edilen deniz tesisine mücavir bir bölgede yer alıyor. Hâl böyle olunca Çin'in Cibuti'den sonra Kamboçya'da da üs edebileceğine yönelik spekülasyonların ardı arkası kesilmiyor.

Kamboçya ile Çin Silâhlı Kuvvetleri arasında 5 Nisan'da Kampong Chhnang eyaletinde düzenlenen "Altın Ejderha" askerî tatbikatının zamanlaması bu anlamda önem arz ediyor. İlk 2016 yılında düzenlenen Altın Ejder tatbikatı iki ülke arasındaki işbirliğini geliştirmeyi, BM çerçevesinde insani yardım operasyonları, arama-kurtarma ve terörle mücadele alanlarında deneyim aktarmında bulunmayı ve kapasite artırmayı hedefliyor. Bu yıl iki hafta süren tatbikata

583 Kamboçya ve 257 Çin askerî tarafından katılım sağlandı. Tatbikatın kapanış törenine katılan Kamboçya Başbakan Yardımcısı ve Millî Savunma Bakanı Samdech Pichey Sena Tea Banh, tatbikatın iki ülke arasındaki "ayrılmaz dostluğa" katma değer sağladığını, iki ülke ortak kaderine yönelik kazan-kazan yaklaşımını teşvik ettiğini vurguladı.

Kamboçya özelinde Çin'in hamlelerinin takip edilmesini şiddetle öneriyoruz. Japonya'nın bölgede Bangladeş ve Filipinler ile yakınlaşmasına koşut olarak Çin'in de etki alanını artırma gayretinde olduğunu görüyoruz. Bu noktada Pakistan ile Çin arasındaki ilişkileri de optiğimizde tutuyoruz.

## Çin-Brezilya

Brezilya, Devlet Başkanı Lula da Silva'nın göreve gelmesi sonrası dış politikasında sergilediği radikal makas değişikliği ile tüm dünyayı şaşırtmaya devam ediyor. Son olarak nisan ayında Çin'e resmî ziyarette bulunan Lula, Asya ve Güney Amerika'nın başat iki ülkesi arasındaki ticari ve ekonomik bağları geliştireceklerini ilan etti. Dış politikada farklı bir ton gözeterek Lula'nın Çin ziyaretinin, şubat ayında ABD Başkanı Biden ile Beyaz Saray'da yaptığı görüşmenin ardından geldiğini hatırlatalım. Tecrübeli politikacı Lula dengeleri gözetip iletişim kanallarını açık tutuyor.

Brezilya ile Çin arasında çok boyutlu on beş anlaşmanın imza-



www.datahidrolik.com



"On Everything  
That's On Sea"

DATA Hidrolik Makina Sanayi A.Ş.  
Istanbul 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



landığı ziyarette Lula, Pekin'i ticaretin ötesinde daha geniş ölçekli bir partner olarak gördüğünü ifade etti. Hatırlatalım Çin, Brezilya'nın bir numaralı ticaret ortağı konumunda ve iki ülke arasındaki ticaret hacmi geçen yıl 150 milyar dolar büyüklüğüne ulaştı.

### Brezilya-Çin: Dünya jeopolitiğini dengeleme stratejisi

Lula ve Şi görüşmesinde taraflar karşılıklı fayda temelinde oldukça önemli kazanımlar elde etti. İkili, tanımdan teknolojiye her alanda işbirliğini geliştirme konusunda mutabık kaldıklarını açıklayarak, Çin-Brezilya kapsamlı stratejik ortaklığının daha da geliştirileceğinin altını çizdi. "Dünya jeopolitiğini dengeleme" prensibi üzerinde mutabık kalan Küresel Güney'in başat aktörleri, Ukrayna krizinde arabulucu olabileceklerini ve ABD hâkimiyetindeki uluslararası sisteme karşı BRICS mekanizmasını destekleyeceklerini duyurdu. Güneyin iki devinin yakaladıkları ortak sinerji dikkat çekiyor.

Yakın gelecekte Brezilya'nın dış politik yönelimlerinin Hint-Pasifik jeopolitiğine etki edebileceğini öngörebiliriz. Gerek ABD gerekse Çin ile fayda çıkar temelinde ilişki sistemi benimsen Brezilya, geleneksel ve müdahaleci olmayan stratejisini kararlılıkla sürdüreceğinin emarelerini veriyor. Lula sonrası Brezilya'nın Küresel Güney'de Çin ile işbirliğini geliştireceği, ABD'nin her talebine onay vermeyen, çıkarlarını gözeterek bağımsız politikalar izleyen ve küresel düzlemde bir nevi katalizör etkisi yapan ülke konumuna evrileceğini değerlendiriyoruz.

### Çin: Kuşak ve Yol Projesi

Çok boyutlu Çin stratejisinin en önemli halkasını kuşkusuz ekonomik güç oluşturuyor. Nitekim

Çin'in bu projeyi siyasi ve politik hedeflerine ulaşmada bir kaldıraç olarak kullandığı sır değil. Sert gücünden ziyade yumuşak gücünü önceleyen Çin, ekonomisi ile ülkeleri vakumlamaya çalışıyor. Bu strateji çerçevesinde Çin, 2008-2021 yılları arasında 22 gelişmekte olan ülkeye salt kurtarma fonu olarak 240 milyar dolar kaynak aktardı. Tahsis edilen finansmanın yüzde 80'i 2016 ile 2021 arasında kullanıldı. Ödemeler ağırlıklı olarak Arjantin, Moğolistan, Kenya, Türkiye ve Pakistan gibi orta gelir seviyesindeki ülkelere yapıldı.

Hatırlatalım, geçen süreçte Pekin yönetimi Kuşak ve Yol Projesi bağlamında gelişmekte olan ülkelerde yapılacak altyapı projeleri için 1 trilyon dolara ulaşan miktarda kredi kullandı. Ancak 2016'dan itibaren birçok ülke projedeki finansal yükümlülüklerini yerine getirmekte zorlanmaya başladı. Bunun üzerine Çin, kurtarma ödemelerini gündemine aldı. Ödemeler bazı ülkelere Çin devlet bankasının verdiği kredi şeklinde yapılırken, Türkiye'nin de içinde bulunduğu bir grup ülke Çin ile swap hattını kullanarak rezervlerini arturma yoluna gitti.

Kurtarma fon ödemelerinde Pekin'den 111,8 milyar dolar alan Arjantin listede ön sırada yer alırken, bu Latin Amerika ülkesini 48,5 milyar dolarla Pakistan ve 15,6 milyar dolarla Mısır takip etti. 9 ülke ise 1 milyar doların altında kurtarma ödemesi aldı. Türkiye ise Haziran 2021'de Çin ile swap hattını aktif hale getirerek döviz rezervlerini artırmak için yaklaşık 5,5 milyar dolar swap hattından kullandı. Çin'in izlediği stratejilerin arka planını çözebilmek için Kuşak ve Yol Projesi'nin kara ve deniz hatlarına bakmanızı öneriyoruz. Bu önerme rakiplerinin karşı hamlelerini anlamak için de geçerli...

### ABD

Pasifik Bölgesi'nde Çin'e karşı nüfuzunu artırmak isteyen ve hamlelerini diplomatik alanda yoğunlaştıran ABD, son olarak Vanuatu'da elçilik açacağını duyurdu. Dışişleri Bakanlığı'ndan yapılan açıklamada, ABD'nin Hint-Pasifik stratejisine uygun olarak Vanuatu'da daimi bir diplomatik misyon tesis edileceği, böylelikle Ada'nın yerlileriyle ilişkilerin derinleştirilmesinin hedeflendiği ifade edildi.

Bu karara dek ABD, Avustralya'nın 1750 kilometre doğusunda bulunan Vanuatu'yla diplomatik ilişkilerini Papua Yeni Gine üzerinden sürdürüyordu. Diğer taraftan ABD'nin geçtiğimiz şubat ayında Solomon Adaları'ndaki elçiliğini 30 yıl aradan sonra aktive ettiğini hatırlatalım.

ABD'nin Vanuatu'da elçilik açma kararı esasen Çin'in Solomon Adaları'yla 20 Nisan'da imzaladığı güvenlik anlaşmasına cevap niteliği taşıyor. Esasen bu anlaşma Çin savaş gemilerinin Vanuatu'ya liman ziyareti ve lojistik ikmal yapmasına da olanak sağlıyor. Bu anlaşmaya ABD'nin yanı sıra Avustralya ve Yeni Zelanda'dan da tepki gelmişti. Anılan ülkeler Çin'in Solomon Adası'na bir deniz üssü inşa etmesinden ve Ada'ya daimi olarak konuşlanmasından endişe ettiklerini açıklamıştı. ABD'nin izlediği Hint-Pasifik stratejisi çerçevesinde Solomon Adaları ve Vanuatu'ya ek olarak yakın gelecekte Kiribati ve Tonga'ya da diplomatik misyonlar açabileceğinin altını çizelim.

### Suudi Arabistan ve ŞİÖ

Nisan ayının başında gündemi belirleyen bir diğer hamle Suudi Arabistan cenahından geldi. ABD'nin itirazlarına ve güvenlik endişelerine karşın Çin ile uzun vadeli ortaklık kurma yolunda emin adımlarla ilerleyen Suudi

Arabistan, Şanghay İşbirliği Örgütü (ŞİÖ)'ne katılma istikametinde önemli bir adım atarak Diyalog Ortaklığı statüsünü onayladı.

ŞİÖ'nün 2021 yılı Duşanbe Zirvesi'nde Suudi Arabistan, Mısır ve Katar'a Diyalog Ortaklığı Statüsü verilmesi kararlaştırılmıştı. Suudi Arabistan'ın onayladığı Diyalog Ortaklığı, gözlemci statüsüne sahip olmayan üçüncü ülkelerin ŞİÖ ile belirli alanlarda sınırlı işbirliği yapmalarına olanak sağlıyor. Bu statü, kurumsal açıdan "gözlemci ülke" statüsünün altında, "misafir katılımcılar" statüsünün ise üzerinde yer alıyor.

Suudi Arabistan'ın son dönemde Çin'le ilişkilerini geliştirmesi küresel gündemi bir hayli meşgul ediyor. Bu konuya geçtiğimiz ay bu köşede etraflıca temas etmiştik.<sup>1</sup> Suudi Arabistan'ın jeopolitik önceliklerinin evrilmesi, stratejik tercih ve yönelimlerinin değişmesi şüphesiz ABD'de güvenlik endişelerine yol açıyor. Diğer taraftan Suudi Arabistan'ın yüzünü Çin'e ve Hint-Pasifik Bölgesi'ne dönmesini, Çin bakımından önemli bir kazanım olarak yorumlayabiliriz.

### Hindistan-Fransa-Almanya

Avrupa'nın başat aktörleri Almanya ve Fransa'nın son dönemde Hint-Pasifik Bölgesi'ne artan bir ilgiyle baktıklarını görüyoruz. Bölgenin ekonomik ve jeopolitik önemine kayıtsız kalmayan Avrupalı aktörler, ticari öncelikleri nedeniyle Batı Pasifik ve Hint Okyanusu'nu Avrupa'nın dış politika önceliği olarak değerlendiriyor, bu minvalde Hindistan ile yakınlaşmaya ve işbirliğini geliştirmeye çalışıyorlar.

Bu gayretler salt diplomatik ve ekonomik çabalarla sınırlı değil. Meselenin askerî boyuta yansımaları da dikkat çekiyor. Hatırlatalım Hindistan ile Fransa son dönemde hava boyutunda Garuda, deniz

boyutunda Varuna ve kara boyutunda Shakti müşterek tatbikatlarını icra etti. Benzer şekilde savaş gemisi FGS Bayern, Almanya'nın dış politika öncelikleri ve gambot diplomasisi bağlamında geçen yıl Bombay'e ziyaret icra etti.

Almanya ve Fransa'nın bölgeye artan ilgisine Hindistan'ın da kayıtsız kalmadığını ifade edelim. Nitekim Hindistan cenahı yakın gelecekte Hindistan ev sahipliğinde Almanya ve Fransa'nın katılımı ile üçlü deniz tatbikatları yapılacağını açıkladı. Hindistan ile Fransa arasındaki ilişki sistematığının köklü bir tarihi geçmişe sahip olduğunu biliyoruz. İki ülke arasında denizaltı inşası gibi yüksek bütçeli ve çok boyutlu savunma sanayi işbirliği çalışmalarını sürdürülüyor.

Almanya ise bölgeye nispeten yeni ilgi duyan ülke görüntüsü veriyor. Nitekim Almanya Büyükelçisi Phillip Ackermann'ın Hint basınına verdiği bir mülakatta ülkesinin Hint-Pasifik Bölgesi'ndeki deniz varlığını 2023 yılı sonuna kadar artıracığını belirtmesi<sup>2</sup> Almanya'nın bölgeye artan ilgisine örnek oluşturuyor. Çin ile ticari alanda işbirliğini sürdüren Almanya ve Fransa'nın Hindistan yönetimleri orta vadede bu ikiliyi Çin ile karşı karşıya getirebilir. Hint-Pasifik Bölgesi'nde Çin'i gözeterek reaktif tutum sergileyen bu ikilinin stratejik tercih ve yönelimleri kuşkusuz bölge jeopolitiğinde kartların yeniden kanılmasına neden olabilir.

<sup>1</sup>MDN Nisan 2023, Çok vektörlü Çin dış politikasının yansımaları: Suudi Arabistan-Iran Anlaşması

<sup>2</sup>"I think Indo-Pacific is a catchword that resonates very clearly for us. We will see in the months and years to come that Germany will be more active with its partners, including India. I think there is no doubt that the Indo-Pacific as an area that is not entirely free of tension will be on our agenda much more than it used to. We are planning for new ships to come to the Indo-Pacific"

## YONCA-ONUK JV

STATE OF THE ART BOATS

# MRTTP

MULTI ROLE TACTICAL PLATFORM

## A Turkish Concept

## A World Technology Leader





# 'Türkiye denizcilikte tamamen kapalı bir ülke haline gelebilir'

**Zenith Gemi İşletmeciliği Genel Müdürü Enver Bilgi ile denizci olmaya karar verme süreci, Dünya Denizcilik'te geçen yılları, Scorpio ile tanışması ve Zenith'in kuruluşu hakkında bir sohbet gerçekleştirdik ve Türkiye'nin denizleşme yolunda gördüğü eksikleri ve önerilerini konuştuk**

Yeşim Yeliz Egeli  
İSTANBUL

**Öncelikle sizi tanıyabilir miyiz?**

Ben 1983 yılında o zamanki adıyla

Yüksek Denizcilik Okulu şimdi ki adıyla İTÜ Denizcilik Fakültesi Güverte Bölümü'nden mezun oldum. Daha sonra 7-8 yıl kadar bir deniz hayatım oldu. Denizde çalıştığım bu süre içerisinde kaptanlığa kadar yükseldim. Daha sonra 2 yıl kadar Londra'da yaşadım ve 1 yıl Shipbroking eğitimi aldım. Bu süre içerisinde aynı zamanda da part time olarak ofiste çalıştım.

Buradaki eğitimim boyunca Londra'nın ünlü 'shipbroker'lik firmalarında 15-20 günlük stajlar görerek ihtisasımı tamamladım. Burada geçtiğim bir prodesten sonra shipbroking ve operasyon konusunda uzmanlaşmış bir şekilde Türkiye'ye dönerek Dünya Denizcilik'in ofisinde çalışmaya başladım.

Dünya Denizcilik'te enspektör olarak işe başladım ve çeşitli kademelerde ilerledikten sonra gemi operasyonları ve chartering (kiralama) üzerine çalıştım. In-House Broker olarak çalıştım. Sale and purchase, charter veya spot charter işlerinde görev aldım.

**Kaç gemilik bir filoyu yönetmişsiniz?**

Dünya Denizcilik o zamanlar 10-15 arası bir gemi filosuna sahipti. Hepsi tanker olmak üzere 13-15 arası geminin operasyonlarını yönettim. Türkiye'de chartering'e geçmem 2004 senesi ve sonrasında kapsar. Londra ofisi kapandıktan sonra chartering işleri de Türkiye'de devam etti. Dünya Denizci-



Fotoğraflar: Ekrem Şerif Egeli

lik'in kapandığı 2013 yılına kadar önce 4 yıl Genel Müdür Yardımcılığı yaptım. Daha sonrasında da Genel Müdür olarak çalıştım. Ama ana görevim hep sale and purchase, yeni inşa kontratı ve geminin dokümanter işlerinden contract operation'a kadar bütün aşamalarında tecrübe sahibi oldum.

**Nerede doğdunuz ve denizci olmaya nasıl karar verdiniz?**

Ankara. Ben denizci olmaya orta okul-lise çağında karar vermiştim. Orta okuldayken iki dersten ikmale kaldım ki o zamana kadar ikmale kalmayan bir öğrenciydim. Babam o dönemde Ulaştırma Bakanlığı'nda görevliydi. Ben babamın yanına gide gele Deniz Ulaştırması Genel Müdürlüğü'nde çalışan bir arkadaşıyla tanıştım. O bana ders konusunda yardımcı oldu. Onun sayesinde benim en iyi derslerim fizik ve matematik oldu. Derslerin sonrasında ise asıl güzel kısım başlıyordu. Eski denizciler ve eski kaptanlar bir araya gelip kendi aralarında sohbet ediyorlardı. O zamanlar demir perde döneminde yurtdışına çıkmak, pasaport almak bir yana yabancı dış macunu bulmanın bile zor olduğu bir dönemde benim için inanılmaz bir tecrübeydi. Romanya'da nasıl yaşadıklarını, Amerika'da neler yaptıklarını veya dünyanın herhangi bir yerine git-

tiklerinde oralarla ilgili konuştukların zaman ben ağzı açık dinliyordum. Herhalde bu sohbetler beni çok etkiledi ve denizci olmaya karar verdim.

**Her denizci birer kaşiftir değil mi?**

Eskiden diyebiliriz bunu. Şimdi denizciler teknolojinin bu işin içine tam anlamıyla girmesiyle birlikte mevcut şartlarda gerçek denizciliği yapma imkânı bulamıyorlar. Süreç otomasyona doğru gidiyor. Artık kaptanlar bazı limanlarda gemideki yüklerin elleçlenmesine dahi karışmıyorlar. Bu da denizciliğin geleneksel yapısının değişmesine yol açtı.

**O büyükleriniz sizin ilham kaynağınız mı oldular?**

Evet idolüm oldular. Hayran oldum. Böyle bir yaşantıya inanmadım. "Nasıl olabilir?" diye düşünüm. O dönemler yurt dışına gitmek bizim için bir hayaldti. Yurt dışına gitmeyi aklımızın ucundan geçiremezken, kimsenin pasaportla dahi gidemediği demir perde ülkelerine gidiyorlar. Üstelik Ankara'da yaşıyorsunuz. Lunaparktan başka suyu göremediğim bir ortam.

**Zenith nasıl kuruldu?**

Scorpio ile aramızda Dünya Denizcilik zamanında, 2009 senesine dayanan hem tanışıklığımız hem o zamanlar aldığımız yeni

gemileri kiraya vermek için görüşmelerimiz oluyordu. Bunların bir kısmını da Londra'da yapmıştık. O dönemden beri bir tanışıklığımız vardı. Sonrasında ben Posidonia Fuarı'nda tesadüf olarak Scorpio'nun şu anda şirket CEO'su ve en büyük ortağı olan Emanuele A. Lauro ile tanıştım. Bir broker tanışmamıza vesile oldu ve uzun uzun sohbet ettik. Bizim o sene gelecek bir gemimiz vardı. Hyundai Tersanesi'nde inşa edilmiş olan 50.000 tonluk bir MR tankeri kiraya vererek ilk iş ilişkimiz başlamış oldu. Gemiye 5 yıllık bir time charter'a bağladık. Bu o zaman için çok çok iyi bir rate aldı. 5 yıllık bir charter için piyasanın en iyi rate'lerinden biri diyebilirim.

Geminin tesliminden 3 ay sonra maalesef dünya denizcilik çalışmalarını durdurma kararı aldı. Suay Bey (Umut) devam edemeyeceğini söyledi. Bize de kendi yolumuzu çizebileceğimizi söyledi. O dönemde benim Scorpio ile olan ilişkim ve bir geminin de Scorpio'nun ticari işletmesinde olması nedeniyle yaptığımız görüşmeler sırasında Emanuele bana kendi gemilerinin management işlerini yapmamı teklif etti. Beni Monaco'daki ofise davet etti ve burada yaptığımız görüşmelerde Scorpio'ya Türkiye'de bir ofis açma kararı aldık.

Birkaç aylık çalışmanın ardından Zenith kuruldu. Bu röportajı da tam olarak Zenith'in 10'uncu yılında yapıyoruz.

**Dünya Denizcilik size neler kattı?**

Dünya Denizcilik'te edindiğim tecrübelerimin bana çok faydası oldu. Orada edindiğim çevre, Suay Bey'den öğrendiklerim. Suay Bey gerçekten de o dönem Türkiye'nin lokomotif denizcilik şirketinin sahibiydi. Türkiye'deki pek çok armatörün örnek aldığı, özellikle tanker armatörlerinin kendi şirketlerini büyütme için projelerini birebir kopyaladığı, Türkiye'de ilklerin adamıydı. Geçmişte hayatımda önemli yeri olan bir insandı. Allah rahmet eylesin.

Biz Zenith'i kurarken de Dünya Denizcilik'ten 10 çalışma arkadaşı olarak geldik. 3 gemiyle başladığımız süreçte pandemi öncesi 37 gemiye çıktık. Pandemi süresinde gemilerin 8 tanesi satılınca bu sayı azalsa da şu anda 28 geminin işletmesini üstleniyoruz.

**Hangi armatörlerle çalışıyorsunuz?**

Zenith'in yapısı Türkiye'deki işletme yapan şirketlerin çoğundan farklı. Zenith dünyanın genelindeki gemileri işleten bir firma değil idi ama sıradan 3rd party management'a da açıldık. Biz Scorpio'nun



gemilerini işletmek üzere kurulduk. Dünya Denizcilik ile Scorpio arasında oldukça benzerlikler var. Çalışma prensibi, çalışanlarla olan ilişkileri, aile yapısını.

Scorpio'nun filosunun yaş ortalaması kaç, yeni gemi almayı düşünüyorlar mı?

Yaş ortalamamız 6,3 ama dünyadaki tanker ortalaması 10 civarında. Scorpio'nun yeni gemi inşa projesi yok. Ancak ellerindeki bütün bulk gemileri sattılar. Bunların yerine offshore rüzgâr enerjisi çiftliklerindeki türbinleri monte eden gemilerden sipariş ettiler. Scorpio her zaman geleceğe yatırım yapan ve yenilikleri takip eden bir şirket. Bizim bütün gemilerimiz eko gemilerdir.

**Personellerinize ne gibi eğitimler veriyorsunuz, denizcilik öğrencilerine nasıl imkânlar sağlıyorsunuz?**

İşlettiğimiz ve management hizmetleri sunduğumuz gemilerin personellerini sürekli eğitiyoruz. Sürekli stajyerler alıyoruz. 37 gemiyken senede 100 stajyere kadar çıkmıştık. Gemilere 2'den fazla stajyer almamaya çalışıyoruz. Tankerler tehlikeli gemiler olabildikleri için gemiye çıkartacağımız stajyerleri ciddi bir eğitimden geçiriyoruz. Öncelikle bizi isteyen stajyerleri, başarılı olan öğrencileri tercih ediyoruz. Ana kaynağımız İTÜ. Ayrıca, YTÜ, KATÜ, Pfr Reis, ) Eylül Üniversitesi ve diğer üniversitelerden de başarılı öğrencilere kapımız açık.

Buraya gelen öğrenciler önce bir enspetörle görüşme yapıyorlar. Bu görüşmenin sonunda eğer kriterleri bizim için uygunsa hazırladığımız sınav sisteminden geçiyorlar. Sonrasında da gemilere çıkmadan önce son görüşmeyi ben yapıyorum.

Biz staj süresi olarak son 6 aylık süreleri kabul ediyoruz. Bizim teknik yönetimimizdeki gemilerin hepsi uzakta. Buradan bizim Japonya'ya, Amerika'ya gönderdiğimiz stajyerler var. Gemiler yıl içerisinde Türkiye'ye çok fazla gelmiyorlar. Senede en fazla 4-5 gemi geliyor. Bu nedenle stajyerlerimiz gemilere yurtdışından katılıp yine yurtdışından ayrılıyorlar. Ayrıca son senesinde şirketimizde başarılı olanlar bünyemizde devam edebiliyorlar.

**Gençlerle olan görüşmeleriniz nasıl geçiyor?**

Onları tanımaya çalışıyorum. Geçmişlerini, denizcilik nasıl baktıklarını, denizden beklentilerini, denizle ilgili düşüncelerini soruyorum. Nasıl bir yerdeler? Bunları öğrenmeye çalışıyorum.

Gemiye bindikten sonra eğitimler başlıyor. Gemide stajı bitirdikten sonra kendi hazırladığımız staj defterine bize özel ve okulun verdiği daha üzerinde belli kriterleri olan eğitimleri bulabilecekleri bir defter. Bu defteri tutmaları ve doldurmaları gerekiyor. Buraya her

şeyi yazmaları lâzım. En sonunda kaptanlarının ya da başmühendisinin önerileriyle tesise geliyorlar ve burada teste giriyorlar.

Zenith bütün ekibine dünyanın her yerinde eğitim veriyor. Hiçbir masraftan kaçınmıyoruz. Bünyemizde çalışan 55'e yakın arkadaşımız şirketimiz için gerekli bütün eğitimleri dünyanın neresinde olursa olsun alıyorlar. Kendi In-House eğitimlerimiz var, ortak grup seminerlerine katılıyor. Biz eğitime büyük bir bütçe ayırmış durumdayız. Ciddi bir çalışmamız var.

**Öğrencilerin İngilizce seviyelerine ne durumda?**

Bunu üzülerek söylüyorum. Teorik ve teknik olarak eğitimini alsalar da çoğunun pratikte İngilizce seviyeleri yeterli değil. Bu her okul için geçerli. Arada kendini yetiştiren ya da yabancı okullara gidip gelmiş öğrencilerin İngilizce seviyeleri iyi oluyor ama bu çok seyrek. Yüzde 10-15'i geçmez. Ayrıca bahsettiğim okullar dışında eğitim alan öğrenciler denizcilik kültürü açısından da yetersiz durumdadalar.

**İşlettiğiniz gemilerin tamir ve bakım süreçlerinde Türk tersanelerini tercih ediyor musunuz?**

Türkiye'deki tersaneler dünya ile rekabetçi düzeyde. Scorpio'nun gemilerini getirip tamir ettirdiğimiz de oldu ancak önemli olan geminin lokasyonu. Çin'den, Japonya'dan ya da ABD'den bir gemiyi alıp buraya getirirseniz 10-15 günlük balastlı ve 10-15 günlük bir yolculuk sonrası geminin buraya gelişi 500 bin dolar hatta 1 milyon dolar geçebiliyor. Bu nedenle pek fazla Türkiye'ye gelemiyoruz.

**Yeni yatırımlarınız var mı?**

Bu dönem gemi fiyatlarındaki aşırı artış nedeniyle yatırım için pek uygun bir zaman değil. Gemi fiyatları 2007'den beri ulaştığı en yüksek seviyelere geldi. Yatırım ve gemi satışı içinse doğru kararlar vermek gerekiyor.

**Scorpio'nun ve Zenith'in filo durumu nedir? Yeni yatırımlar nasıl planlıyorsunuz?**

Şu anda Scorpio'nun kendisine ait 120 küsür gemisi var. Toplam teknik management'te işlettiği 150 kadar gemi var. Ticari işletmesinde de 200'ün üzerinde gemi var. Bizim teknik yönetimimizde ise 1 milyon 360 bin dwt civarında bir tonajımız var.

Teknik yönetimimize gemi alma ve filoyu büyütme kararlarında genellikle piyasanın şartlarına göre hareket ediyoruz. Bugünkü talep nedir ve gelecekte nereye doğru gidiyor? Bir kere kaçınılmaz olarak dünya ticaret hacminin büyümesiyle birlikte gemi tonajı da her yıl ortalama yüzde 2-3 oranında büyüyor.

Pandemi sürecinde yaşanan konteyner gemileri ihtiyacı nedeniyle bütün piyasa Uzak Doğu'ya, Çin'e konteyner siparişi verdiği



için bize tanker inşa ettirecek alan kalmıyor.

Dünyada ticaret hacminin büyümesine bağlı olarak dünya petrol ihtiyacının 2032 yılına kadar büyümeye devam edeceği ön görülüyor. Biz de bu anlamda tanker taşımacılığını devam ettirmek istiyoruz.

IMO öncelikle Greenhouse Gas (GHG)'ın düşürülmesi için çaba gösteriyor. Bu süreç kademeli olacaktır zaman alabiliyor. Önümüzdeki süreçte amonyak, hidrojen ve LNG gibi yakıtlar piyasada yaygın olarak kullanılacak.

Şu anda bizim teknik yönetimimizdeki gemiler eko gemiler olduğundan biz bu nedenle yeni kurallara uymak için hiçbir çalışmada bulunmadık.

**Türkiye'nin denizcilik yolundaki eksikleri nelerdir? Yılları denizcilik adamı olarak nasıl önerilerde bulunursunuz?**

Her kürsüye çıktığımız "8592 km sahil şeridimiz var" gibi yaptığı konuşmalardan ziyade denizcilik gerçek anlamda yatırım yapıp gerçek denizcilik eğitiminin verilmesi gerekiyor. Danimarka'ya veya İsveç'e gittiğinizde bir asansöre bindiğiniz zaman bile oradaki ekranlarda deniz kazaları, yelkenlilerle ilgili haberler yani gittiğiniz her yerde denizle ilgili bir şey görüyorsunuz. Herkesin denizi, denizdeki yaşantıyı bilmesi sağlanıyor. Ama bizde gidin bugün üniversitede denizcilik okuyacak öğrencilere sorun kaç denizci gerçekten biliyor? Ancak tanıdığı olan varsa bu konudan haberdardır. Denizcilik maalesef bizim eğitim sistemimiz içinde yer almıyor. Eğitim sisteminin üzerinde idare ve baktığınız zaman bir denizcilik bakanlığımız yok. Tüm bunların olması gerekir. Regülasyonlarımız da uygun değil.

Türk gemi adamlarının Türk ve yabancı bayraklı gemilerde çalışırken rekabete girebilecek belli bir sisteme tabi olmaları gerekiyor. Türk bir gemi adamı yabancı bayraklı gemide çalıştığı zaman başta sigorta olmak üzere pek çok problemle karşılaşılıyor. Bunlara hiçbir şekilde önem verilmiyor. İngilizce yok olmayacak şeyler oluyor. Tür-

kiye'deki düzenlemeler maalesef Türk gemi adamlarının yabancı şirketlerde çalışması için çok uygun değil. Gelecekte de Türk gemi adamlarını tamamen iç piyasaya yüzde 75'i yabancı bayraklı olan Türk denizcilik filosunun küçük bir alanına kapatmış olacağız.

**'Neden kimse Türk bayrağında kalmak istemiyor?'**

Ayrıca sorgulamamız gereken bir diğer konu daha var. Neden filomuzun yüzde 75'i yabancı bayraklı? Neden kimse Türk bayrağında kalmak istemiyor? Demek ki burada bir sıkıntı, bir sorun var. Yapısal bir problem var. Uygulamalarda problem var. Eskiden bayrak şahadetnamesi için gümrük geminin 2 sene içerisinde Türkiye'ye gelmesini isterdi. Düşünün Japonya'da çalışan bir gemiyi sadece bunun için Türkiye'ye getirmeniz gerekiyor. Çağ dışı bir uygulama.

Eğitimlerle ilgili problemler var. Düzenlemelerle ilgili problemler var. Gemi adamlarının eğitimlerinden, liman cüzdanlarına kadar çalışabilecekleri yapıya ve birlikte yürüyebileceklerine kadar geliştirilmesi ve eğitim verilmesi gereken pek çok konu var. Yoksa biz Türkiye'yi özellikle denizcilikte tamamen kapalı bir ülke haline getirebiliriz. Her şeyden önce Türk gemi adamları yabancı bayraklı gemilerde çalışabilecek durumda değil. Bir kere dilleri yok. Okullarda denizcilikle ilgili bilgilendirme yok. Salt kariyer günlerine gitmekle, derslerde yarım yamalak anlatılmakla olmuyor.

**Bugün Filipinler, Yunanistan, Japonya, Güney Kore gibi pek çok ülke en büyük gelirini denizcilikten sağlarken Türkiye neden bu ligde yer alamıyor?**

**'Dünya ile rekabette çok geri kalmış bir durumdayız'**

Gemi adamlarında özellikle, Hindistan ve Filipinler'le rekabet etmek bir yana Litvanya, Letonya gibi ülkelerin bile gerisine düştük. Uluslararası piyasada sayı ve itibar anlamında geriledik. Oysa çok yetenekli zabitlerimiz var ve fitlerlerimiz dünyaca meşhur. Dünya üzerinde Türk gemi adamının çok ciddi bir yeri var ama tercih edilmiyor. Çünkü en başta dilleri yok.

Zabitan sınıfında dil problemi çok olmamasına rağmen başka problemler yaşanıyor. Ben bu sorunun 20-30 yıl önce çözülmüş olması gerektiğini düşünüyorum. Çok geri kalmış bir durumdayız ancak denizcilik Türkiye'ye çok büyük döviz girişi sağlayabilecek bir sektör. Bunun üzerine gidilir ve gerekli düzenlemeler yapılırsa eminim Türk gemi adamları dünyada söz sahibi olur.

**Peki, neler yapılmasını önerirsiniz?**

Özel sektör bu durumların düzeltilmesi adına elinden geleni yapıyor ve ciddi bir çaba gösteriyor. İdare tarafı ise gerekli düzenlemeleri, yasal altyapının düzenlenmesini bir an önce yapmalı. Gerekli düzenlemeler yapılırsa Türk denizcilik çok hızlı bir şekilde yükselecektir.

**Türk armatörlerin yabancı bayrak tercihi hakkındaki görüşleriniz nelerdir?**

Benim tercihim Türk sahipliye Türk bayraklı olması. Türk sahipli yabancı bayraklı olunca navlun başka ülkelere gidiyor. Türk personelin yabancı bayrakta çalışma probleminden dolayı yabancı personel tercih ediliyor. Bugün tankerler özelinde running cost'un yüzde 55-60'ını personel giderleri oluşturuyor. Siz bu giderlerin önemli bir kısmını yurtdışına yapmış oluyorsunuz. Türkiye'ye girebilecek ya da ülkede kalacak bir finanstan feragat etmiş oluyorsunuz.

**Cumhuriyetin 100'üncü yılında gençlere yönelik önerilerinizi alabilir miyiz?**

Ben gençlere mutlaka; çağdaş olmaları, zihinlerini açık tutmalarını, kendilerini bir dünya insanı olarak görmelerini ve dünyada kendilerine yer edinmelerini tavsiye ediyorum. Sadece bunu kariyer değil, kendilerini dünyanın herhangi bir yerinde görev alabilecek ve çalışabilecek kapasiteye getirmelerini tavsiye ediyorum. Denizcilik özelinde bugün baktığımızda Birleşik Arap Emirlikleri'nde, Hollanda'da, İngiltere'de, ABD'de ve Singapur'da binlerce Türk denizci var. Bu arkadaşlarımızın sayısı zamanla artıyor ve tercih ediliyorlar. Dünyanın önde gelen şirketlerinde çalışan Türk sayısı ne kadar artarsa denizcilikte o kadar söz sahibi oluruz diye düşünüyorum. Tabii bunun için çağdaş bir eğitim sistemi gerekiyor.

Gençlere özellikle denizci olmalarını çok öneriyorum. Dünya değişiyor, pek çok yeni sektör çıkıyor ama en eski mesleklerden olan denizcilik her zaman devam edecek. Bu mesleğin bir tarafında yer almalarını öneriyorum.

Son olarak armatörlere de bir öneride bulunmak istiyorum; eğitim ve yatırıma. İnsana yatırım bizim önceliğimiz. Tüm armatörlerin bunları yapmasını tavsiye ederim. İnsana yapılan yatırımın hiçbir zaman olumsuz dönüşü olmadığını görmedim.





## Barışcan Yücel

Visne Academy Finansal Danışmanlık Y.K.B

### Seçime sayılı günler kala artan siyasi politik belirsizlik ve devam eden jeopolitik risklerin etkisi ile Borsa İstanbul tarafında oynaklık artışı gösterirken dolar TL kurunda yukarı yönlü cılız denemeler gerçekleşti

Kritik seçim öncesinde hem teknik hem de psikolojik açıdan önem düzeyi yüksek olan 5350

- 5135 bandından aşağı yönlü baskılanmaya devam eden BIST 100 endeksi 4750 pivot seviyesinden destek bulmaya çalışıyor. Satıcılar seyrin bir süre daha devam etme ihtimâli yüksek olan endeks cephesinde 4250 ana destek seviyesi güncelliğini korumaya devam etmektedir. Bu destek seviyesinde kısa vadede bir kırılma olması ihtimâlinin düşük olduğu kanaatindeyim. Her ne kadar 4250 - 4750 bandında Borsa İstanbul alıcı balsa da aşılma güçlüğün çekilen 5135 - 5350 üst bandı piyasayı yukarı yönlü olarak tutmaya devam etmektedir. Dolar TL kuru TCMB ve Kapalı Çarşı arasında farklılık gösterirken 19 seviyesinin üzerindeki seyrini sürdürdü. Tether olarak bilinen

stabilcoin olarak geçen USDT - TRY paritesi ise 21,40 seviyesinin üzerini gördü.

#### Seçim senaryolarına kısaca değinecek olursak

Cumhur İttifakı'nın kazanması durumunda şu anda uygulanan mevcut para politikası ve makro iktisadi politikalar devam edeceği için enflasyonla mücadelede çok büyümeye yönelik olan faiz indirim politikası kurun daha yüksek seviyelere ulaşmasına zemin hazırlayacaktır. Faizlerin sabit bırakılması veya indirilmesi durumunda Borsa İstanbul içinde pozitif rüzgârların tekrar esmeye başlayabileceğini ve daha önce test edilen ve birincil rekor seviyesi olarak karşımıza çıkan 5700

puanın üzeri gündeme gelmeye başlayabilir. Dolar/TL kurunda ise 22-27 lira bandı güncelliğini korumaya devam etmektedir. Uzun vadeli olarak döviz girişi olmadığı sürece dolarda yukarı yönlü alginin korunduğunu hatırlatmakta fayda görüyorum.

Millet İttifakı'nın kazanması durumunda ise uygulanan politikaların değişeceğinden dolayı enflasyon ile mücadelede faiz artış sürecinin başlayacağını söylesek haksız sayılmayız. Faiz artışlarına gidilmesi durumunda ise kurun aşağı yönlü baskılanma ihtimâli artmaktadır. Fakat artan faiz ortamında kısa vadede BIST 100 endeksi içinde görünümün negatif olacağını ve faize yönelen yatırımcılardan dolayı endeksin bir süre düşüş göstereceğini düşünmekteyim. Bu anlatığım olay kısa vade için geçerli olacaktır. Orta ve uzun vade için ise uygulanacak makro iktisadi para politikalarının küresel piyasalarla aynı doğrultuda olması yabancı yatırımcının güvenini ve parasını ülkeye çekecektir. Millet İttifakı'nın kazanması senaryosunda kısa vadede gerileme yaşama ihtimâli yüksek olan borsanın orta ve uzun vadede 7200 puan bandına yükselmesi beklentilerim dâhilindedir. Daha önce de belirttiğim gibi parlamenter sisteme geçiş, bağımsız yargı, sıkı para politikası ve güçler ayrılığı ilkesi uygulandığı takdirde Borsa İstanbul'un dolar bazlı 600 USD seviyesinin üzerine çıkma ihtimâlini kuvvetli görüyorum. Dolar/TL tarafında ise 13-15 TL bandı orta vade için denge arayışının süreceği aralık olarak söylenebilir. Kısa vade için ise 17 lira seviyesi kritik

destek olarak güncelliğini korumaya devam etmektedir.

#### Kripto cephesi kendi hikâyesini yazmadığı sürece kaderi Fed'in ellerinde

Bankacılık sektörü krizi ardından Fed'in frene basma ihtimâlinin güçlenmesi ile yukarı yönlü güçlü yükseliş kaydeden BTC 31000 seviyesinde satıcılarla karşılaşarak 27500 seviyesinde denge arayışına girdi. Kendi dinamikleri içinde yaşanan haber akışı ile yükseliş göstermeyen ve rezerv para biriminin yönüne göre olumlu sinyaller üreten kripto cephesinde Fed tam olarak gevşek para politikasına geçmediği sürece kalıcı yükselişlerden bahsedemeyiz. Geri çekilmelerin ise 24000 ana destek seviyesi ile sınırlı kalacağı kanaatindeyim. 17 dolar seviyesinde denge arayışına giren Avax her ne kadar ekosistemi geliştirmeye devam ediyor olsa da düşük hacim sebebi ile yeterli yükseliş momentumu oluşturamıyor. Yükselişlerin 25 dolar ile sınırlı kalma ihtimâlinin ön planda olduğunu hatırlatmakta fayda görüyorum. Geri çekilmelerde ise 13 dolar desteği hem teknik hem de psikolojik açıdan dikkat çekmektedir. Gelecek açısından ise yapay zekâ ve web 3 projelerinde öne çıkan hacimli altcoinlerden yapılacak bir sepet gelecekte yaşanabilecek olası portföy riskini dağıtmak açısından değerlendirilebilir.

#### Altın ve gümüşte düzeltmeler olsa da yukarı yönlü algı devam ediyor

Küresel bazda yükselişine hız keserek hafif kâr satışlarına maruz kalan değerli metallerde yurtiçi dinamiklerin canlı olması ve kurun yukarı yönlü potansiyelini koruması etkisi ile gram bazlı yukarı yönlü alginin kuvvetli olduğunu hatırlatmakta fayda görüyorum. 15 dolar üzeri kalıcılık gram gümüşü orta vadede 27 dolar üzerine taşıyabilir. Altın tarafında ise 1720 direncinin üzerinde fiyatlamalar olası senaryolar dâhilinde diyebilirim.

### Suat Hayri Aka, Singapur Denizcilik Haftası'nda konuşma yaptı

ICAO nezdinde Türkiye Cumhuriyeti Daimi Temsilcisi ve IMO Genel Sekreteri Adayı Suat Hayri Aka, Singapur Denizcilik Haftası'nda 'Denizcilik Sektörünün Karbonsuzlaştırılması' başlıklı panele katıldı.

ICAO nezdinde Türkiye Cumhuriyeti Daimi Temsilcisi ve IMO Genel Sekreteri Adayı Suat Hayri Aka, "Denizcilik Sektörünün Karbonsuzlaştırılması" başlıklı panelde konuşma yaptı. Panelistler; IMO'nun stratejisi güçlü

ve kapsayıcı bir revizyonu teşvik etmede nasıl aktif bir rol oynayabilir yeşil nakliye koridorlarının inşasında ve ölçeğinin büyütülmesinde karşılaşılan zorluklardan ve fırsatlar, yeşil ve dijital nakliye koridorları, IMO ve endüstrinin sektörü karbonsuzlaştırmaya yönelik devam eden çabalarını nasıl tamamlayabilir ve Birleşmiş Milletler'in karbonsuzlaştırma ile ilgili yaptığı çalışmalar başlıklarında katılımcılar bilgilendirdi.

KNOWLEDGE PROTECTS, EXPERIENCE SAVES, TEAMWORK DELIVERS

**ALWAYS**

KUZEYSİGORTA

www.kuzeybrokers.com



**Herkesin para ve ekonomi hakkında bildikleri var. Mesela; Merkez Bankası para basar, bu enflasyonu körükler. Kamu harcamaları ekonomiyi büyütür ama enflasyonu da yükseltir. Bankalar elde ettiği mevduatı kredi olarak dağıtır, vs... Hepsini unutmun! Baştan başlayalım**

Reel ekonomi ile finansal piyasalar farklı kulvarlarda olsa da aynı oyun içindedir. Birbirlerini etkiler. Bu yazımızda bu iki grup arasındaki enteresan bir meseleyi anlatmaya çalışacağım. Kolay anlatabilmek adına reel ekonomiye "gerçek para" finansal piyasaları ise "finansal para" olarak ifade edelim.

Para ve ekonomi hakkında hepimizin bildikleri var. Mesela; Merkez Bankası para basar, bu enflasyonu körükler. Kamu harcamaları ekonomiyi büyütür ama enflasyonu da yükseltir. Bankalar elde ettiği mevduatı kredi olarak dağıtır, vs... Hepsini unutmun! Gelin şimdi yukarıdaki tanımladığımız iki tip paranın doğumunu ve gelişimini takip ederek aralarındaki farkı irdeleyelim.

Gerçek paradan başlayalım. Gerçek para, pazarda alışveriş yapmamızı sağlayan, konut alımında, şirketlerin makine yatırımında kullandığı, kısacası daha fazla üretebilmek için harcanan paradır. İstisnalar haricinde, gerçek para arttıkça ekonomik büyüme de artar. Eğer mal ve hizmet üretim hacmi, gerçek paranın harcanma / oluşumundan süratli ise deflasyon, tam zitti durumda ise enflasyon olur. Finansal para ise biraz daha farklı, yatırım enstrümanlarına park edilen paradır.

#### Gerçek paranın kaynağı nedir?

Bir an için ekonomide gerçek para diye kullandıklarımızın kâğıt yerine altın sikke olduğunu düşünelim. Bu durumda daha fazla altın üretimi piyasadaki gerçek para miktarını artıracaktır. İyi de bu sırada reel ekonomideki üretim daha fazla yükselirse ne olur? Altın sikkenin alım gücü artar! Buna deflasyon diyebiliriz.

İşte bankalar da bu sahnede oyunumuza katılıyor. Bankalardaki mevduat artışı, kredi hacminde yükseliş sağlar. Demek ki, bankalara park edilen mevduat gerçek para hacmini artırır. Yeni

## Para hakkında bildiklerimiz?

mevduat, kredi demektir. Kredi de tekrar bankaya mevduat olarak girdiğine göre, sınırlı bir döngü şeklinde ilerler. Unutmayalım ki, bankalar elindeki rezervi kredi olarak dağıtamaz. Zira bankacılık sistemi bu esasa dayanır.

Kısacası bankalar gerçek para dağıtan kurumlardır. Dağıttıkları yeni gerçek parayla tüketim / yatırım yapılarak ekonominin büyümesine katkı sağlar. Hatırlamak isterim ki kredi ekonomik büyüme için çok kuvvetli bir araçtır. Herhangi bir ekonominin normalden daha fazla büyümesi için kredi olmazsa olmaz bir araçtır.

Gerçek para dağıtımını yapan diğer oyuncu ise kamudur. Eğer kamu vergi ile topladığından daha fazla harcarsa borçlanması gerekir. Bu durumda kamu da gerçek para dağıtan bir kurum hâline gelir. Kamunun borçlanarak yapacağı yatırım, ihaleyi alan şirketlerin değerini artırmaz mı? Ya da EYT ile dağıtılan maaşlar kişilerin daha fazla gerçek para harcamasına sebep olmaz mı? EYT ile oluşan paranın harcanması özel sektörün zenginleşmesine sebep olmaz mı? Kıssadan hisse, kamu borçlanması daha fazla gerçek paranın ekonomiye girmesidir.

Demek ki gerçek paranın kaynağı bankalar ile kamu sektörüdür ve gerçek para hacmi enflasyonu tetikleyebilir, büyümeyi artırabilir.

Meseleye tersten bakacak olursak, merkez bankalarının piyasaya dağıttığı para gerçek para hacmini etkilemez diyebiliriz. Gelin birazda finansal paradan bahsedelim.

#### Finansal paranın kaynağı merkez bankasıdır

Merkez bankası sadece ilişkili olduğu bankalar kanalı ile piyasaya para verebilir. Bunun için bankanın merkez bankasındaki hesabı olması gerekir. Para aktarımı bu hesaplar üzerinden gerçekleşir.

Merkez bankası parasal genişleme yaparken, bankalardan tahvil benzeri ürünleri alır bunun karşılığında para verir ya da swap yapar. Bu durumda bankaların elindeki tahvil azalır,

para artar. Aslında bilançoları açısından değişen bir şey olmaz, parasal hacim aynıdır. Sadece ürün tipi değişmiştir, tahvil yerine para gelmiştir. Bankanın mevcudundaki yatırım enstrümanının şekli değişmiştir.

Yukarıda bahsettiğim gibi bankalar rezervlerini kredi olarak veremez, yani bu parayı kredi olarak dağıtamaz. Zira bu paranın karşılığında tahvil bulunmaktadır. Az önce bahsettiğimiz gibi banka kendisine gelen yeni mevduatı kredi olarak

dağıtabilir.

Ne zaman ki bankalar bu parayı finansal enstrümanlara yatırırlar, işte o zaman bu gerçek para da finansal para olarak dolaşıma girer. Örneğin, bankalardan yatırım bankalarına aktarılan paralar. Bu halde, bankacılık sektörü dışında kullanılan paraya finansal para diyebiliriz. Örneğin yatırım fonları, hisseler, tahviller... Elbette bankaların yatırım yaptığı finansal enstrümanlar gün gelecek, satılacaktır. Belki de gerçek para olarak

piyasaya girecektir. Ama o güne kadar bankaların bünyesindeki finansal para, kredi olarak dağıtılmaz gibi...

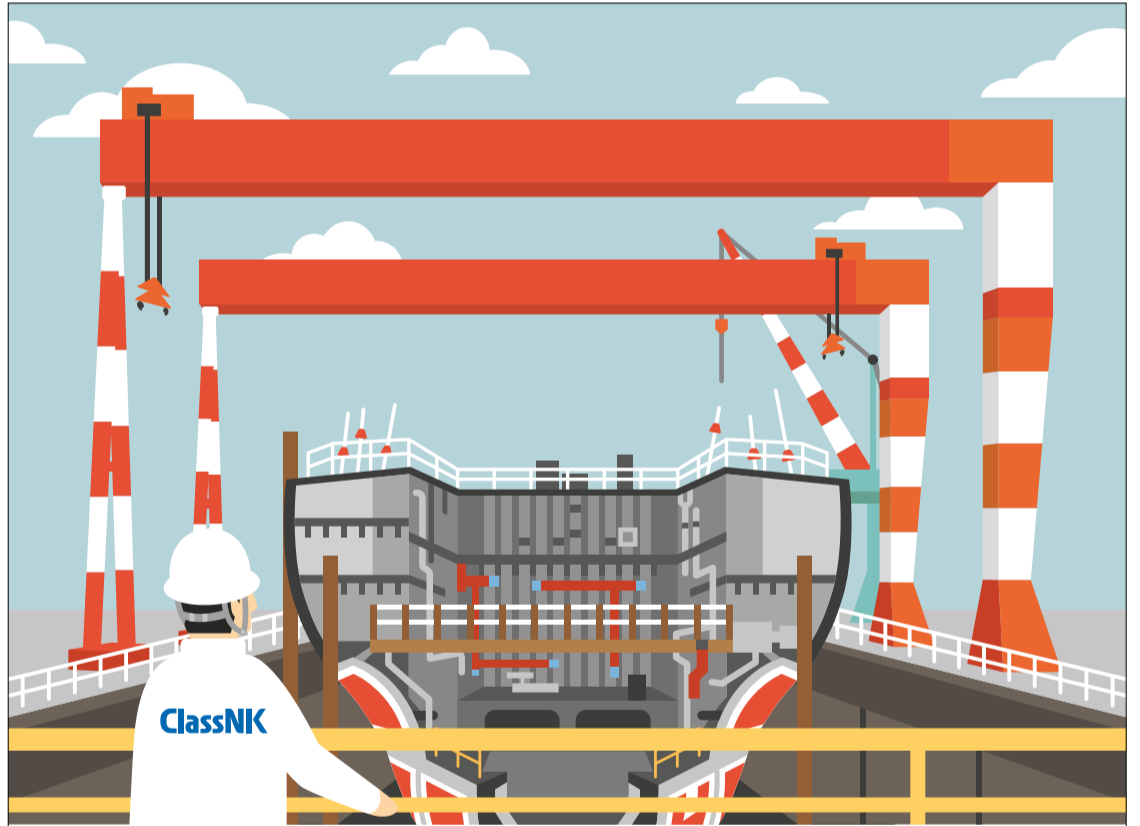
Eğer yukarıdaki anlatıma katılıyorsanız ortaya çıkan sonuç: Merkez bankalarının parasal genişlemesi piyasaya daha fazla finansal para dağıtımdır. Kredi hacmini etkileyen gerçek para ise bankalar ve kamu kanalı ile piyasaya sokulabilir.

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



**A. Gökhan Esin**

gesin@arpas-pilotaj.com.tr



## Certifying excellence since 1899

ClassNK is a ship classification society dedicated to safer, cleaner seas. We offer diverse technical services including the survey and classification of ships and marine structures, statutory surveys performed on behalf of more than 100 flag States, management system certifications based on ISO and other international standards to help our clients safeguard ships, their crews, and their cargo, while protecting the marine environment.

**ClassNK** CHARTING THE FUTURE

www.classnk.com



# Denizciler mental sağlığını nasıl korur?

**Denizcilik Psikolojisi Derneği, Denizcilikte Verimlilik ve İnsan Faktörü konulu Çalıştay'ı 12 Nisan 2023 tarihinde gerçekleştirdi. Kozyatağı Kültür Merkezi'nde düzenlenen Çalıştay, Çiğdem Ulukol'un açış konuşmasıyla başladı**

**Çiğdem Ulukol konuşmasında şu ifadelerle yer verdi:**

Denizciliğin paydaşı çoktur. Bu paydaşa psikologların ve psikiyatristlerin de eklenmesi gerektiğini düşündük. Denizcilik hayata dair herkesi ve her şeyi etkiler. Dökme-cisinden tankerine kadar bir hesap yapmaya çalıştığımızda sektörün günlük hayat üzerindeki etkilerini hayâl bile edemiyorsunuz. Tüm teknolojik ilerlemelere, insansız gemi çalışmalarna karşın insan faktörü hâlâ ve görünen o ki çok çok uzun bir süre daha önemli olacak. Denizcilik; hızlı, doğru ve etkili karar verme sanatıdır ve denizcilikte en kritik kararlar anlık kararlardır. Bu nedenle bir yapay zekânın ya da makinenin bu aşamada yer alması mümkün olmayacağı gibi bunlar aracılığıyla sonradan doğruluğunun kontrol edilmesinin bile çoğu zaman mümkün olmaz. Tam da bu nedenle insan gücü pek çok teknolojik yatırımdan bile daha önemli bu sektörde. Yetişmiş sağlıklı insan gücü sektörün en değerli ve maliyet kalemi de en yüksek sermayesi. Bugün burada başlayacak Çalıştay serimizde insan gücünün seçiminden çalışma hayatının devamlılığına herhangi bir insanın hayatı boyunca karşılaşması mümkün olmayacağı durumlarla karşılaştığında bunlara hazırlıklı olması, bunlarla baş edebilmesi ve devamlılığını sağlayabilmesi için bugüne kadar yapılanlar ve bundan sonra yapılması gerekenleri masaya yatıracağız. Herkes için verimli ve geliştirici bir çalıştay diliyorum.

Çiğdem Ulukol'un açış konuşmasının ardından Leyla Tabacıoğlu moderatörlüğünde ilk oturum başladı. Çalıştay'ın ilk oturumunda Türk P ve I Sigorta Hasar Müdürü Elif Kaçar ve Uzman Psikolog Batuhan Saç konuşmacı olarak yer aldı.

**"Travmaya duyarlı bir denizcilik mümkün"**

Denizci olmanın ne kadar meşakkatli olduğundan bahsederek sözlerine başlayan Elif Kaçar, "Bugünkü konumuz deniz kazalarına etki eden faktörler. Etki eden



faktörlerden en altta yer alan insan faktörünü değerlendirmeye çalışacağız. Araştırmalara göre kazalara insan faktörünün etkisi yüzde 70'le yüzde 90 arasında. Başlıca sebepler ise stres, yorgunluk, anksiyete, motivasyon ve adaptasyon problemleri" diyerek konuşmasına devam etti. Kaçar, "Bir kaza ihbarı sonrasında biz de olayı anlamaya çalışıyoruz. Hasar departmanı olarak bir takım belgeler istiyoruz. Bunlardan en önemlileri; kaptan ve işletme raporları ya da mürettebatın ifadelerine başvuruyoruz. Bir takım görsel kayıtlar, olayın nasıl gerçekleştiğine dair skeç dediğimiz çizimler, krokiler ve hava deniz raporları istiyoruz. Ancak biz bu evraklardan kazada insan faktörünün ne derece etkili olduğunu göremiyoruz. Çünkü bize iletilen evraklar yüzde yüz gerçekliği yansıtmıyor. Hiçbir kaptan raporunda 'Çok uykusuzdum. O yüzden nhtma çarptım' diye bir şey görmedim. Biz o yüzden sigorta şirketi olarak gerçeği göremeyiz. Bu ancak demek gibi çok kıymetli çalışmalarla, multidisipliner çalışmalarla gerçekleşir.

Titanic'in batmasında insan faktörünün etki ettiğine değinen Elif Kaçar kaptanın birçok talimata uymadığını, geminin asla batmayacağını düşünülmesi ve çok iyi bir gözcülük yapılamamasından ötürü Titanic'in buzullara çarptığını söyledi. Kaçar, "Bu faciadan sonra Denizde Can Emniyeti Sözleşmesi imzalandı. Deniz araçlarının inşası ve teçhizatı ile ilgili bazı düzenlemeler yapılmıştır. Özellikle filikalar çok yetersizmiş bu hadisede. Titanic gibi önemli dramatik olaylar

dan sonra bazı düzenlemeler yapılıyor. Günümüzde de Uluslararası Denizcilik Örgütü, deniz araçlarının emniyetini sağlamak için birtakım düzenlemeler yapıyor. Bunlarda en önemlisi MLC Konvansiyonu. Gemi adamlarının yaşam şartlarını standartize etmek için bazı düzenlemeler yapılmıştır. İstirahat saatleri, uyku saatlerinin düzenlenmesi, şikâyetlerin raporlandırılması gibi" diyerek konuşmasını sonlandırdı.

Uzman Psikolog Batuhan Saç ise konuşmasında bazı mesleklerin aile tarihini çok fazla ilgilendirdiğine ve denizciliğin de bu meslekler arasında olduğuna vurgu yaptı. Saç şöyle konuştu. "Dört yıldır Darüşşafaka'da çalışıyorum. İnsanlar bir ideal için oraya gelirler. Ailelerinden ayrılırlar. Kimse orada bugün için bulunmaz. En önemli arkadaşlar yatakhane veya okulda kazanılır. Duygudaş olurlar. Yakın bir gelecek için çekilmez oranın derdi ve bir hayâl vardır ama bazen gerçekleşmez, hayâl kınıklığı yaşanır. Geldikleri iklimden ötürü. Bunun denizcilik için de çok önemli olduğunu düşünüyorum. Okula gelirler veya gemiye çıkarlar. Paralel düşünüyorum. Geldikleri iklimden, kültürden, mahalleden uzaklaşırlar gittikçe ve döndüklerinde bir bakarlar o ev artık o eski ev değil. Bir yandan da şöyle bir sıkıntı var. Hem iş alanı hem yaşam alanı içindedirler. Böyle bir muallakta kalışın son derece yıpratıcı olduğu kanaatindeyim. Google'a denizciler ve aileleri diye yazarsanız "bir deniz ve bir kara var, insanlar sanlıyorlar" temalı fotoğraflar çıkar. Yani hep bir eşik hep bir kapıyla karşılaşırsınız. "Beklentisel yas" diye bir kavram var. Bu kavram,

kişinin aynlıktan önce aynlık sonrası tutulacak yasin tadını önceden alınmasını ifade eder. Bu, gemi kazalarını düşündüren bir kavramdır. Denizcilikte aynlığın değersizleştirilen bir tarafı vardır. Çünkü bu mesleğin rutini hâline gelmiştir. Bir aile şöyle demişti: Denize sağlık giren çatlak çıkar. Çatlak giren paramparça çıkar. Burada fiziksel dayanıklılık üzerine çalışma yapılması çok önemli. "Fiziksel hareket ruhsal harekete denk mi" diye bir soru üzerine düşünülmesi gerekiyor. Çünkü bu ikisinin denk olmadığı zamanlar kaza meydana oluyor. Sonuç olarak 'travmaya duyarlı bir denizcilik mümkün' diyerek sözlerini bitiriyorum."

**"Right Ship, denetleme kontrol listelerinde ruh sağlığı faktörüne yer vermeye başladı"**

Leyla Tabacıoğlu, moderatörlüğünde devam eden ikinci oturumda ise İK Direktörü Cemil Karadavut ve Uzman Psikolog İrem Çam konuşmacı olarak yer aldı.

Denizcilikte personel kaynaklı problemler hakkında sunum yapan Cemil Karadavut şöyle konuştu, "Kiraçılara hizmet veren gemilerinizi puanlayan böylece nasıl bir işletme olduğunuzu gösteren Right Ship kuruluşu artık denetleme kontrol listelerinde ruh sağlığı faktörüne yer vermeye başladı. Denetleyici, gemide tüm gerekli teknik kontrollerin yapılmasının yanı sıra şirketin mental sağlık noktasında ne takım uygulamalar yaptığını sorguluyor. Yönetimi, 'onboard olmadan önce çalışanımı mental sağlıkla ilgili eğitimin mi' diye sorguluyor. Denetimin ikinci ayağında da 'Gemide olası bir vaka ile karşılaştığın vakit bunu nasıl yönetiyorsunuz' sorusu oluyor."

**İrem Çam**

Uzman Psikolog İrem Çam ise işe alım süreçlerinde testlerin ve bu testlerin denizcilik sektöründe uygulanma hususunu tartışmaya açtı. Çam, "Psikometrik ve Psikoteknik testlerin denizcilik

sektöründe aktif uygulanması gerektiğini düşünüyorum. Psiko-patolojik testi olan MMPI kişilik envanterinin de denizcilik sektörü için gereği olduğunu düşünüyorum. Bu testleri uygulamak bazı sektörler için çok önemli. Denizcilik sektörü de bunu gerektiren bir sektör. Denizcilik sektörü 'high skill' dediğimiz uzmanlık becerilerini istiyor. Ama 'soft skill'ler buna yeterli değilse 'high skill'lerin boşa olduğunu görebiliyoruz. Her deniz mühendisi denize çıkmak istemiyor. Bunun nedenlerinden bir tanesi yeterli 'soft skill'lere sahip olamaması veya yetkinlikleri farklı yönde olduğu için. Çoğu broker olmayı veya liman tarafında kalmayı tercih ediyor. İletişim, liderlik, takım yönetimi, eleştirel düşünme, duygusal zekâ. Bunlar denizcilik sektörü için yapılmış ilk beş 'soft skill' arasında gösteriliyor" dedi.

**"Türkiye'nin bir denizcilik politikası yok"**

Çalıştay'ın ikinci oturumunun sona ermesinin ardından panel oturumu başladı. Çiğdem Ulukol'un moderatörlüğünde gerçekleşen panel oturumunda Kaptan Arif Bostan, Avukat Çağlar Coşkun, Başmühendis Feramuz Aşkın, Kaptan Ömer Asmalı, Kaptan Ufuk Teker konuşmacı olarak yer aldı.

Türk denizcilik politikasında yaşanan sorunlara değinen Feramuz Aşkın, konuşmasında şu ifadelerle yer verdi. "Hep şunu söyledim; 'Türkiye'nin bir denizcilik politikası yok' 50'nci yıla doğru gidiyoruz yavaş yavaş. Gördüğümüz nokta şu ki, geçen elli senenin içerisinde Türk hükümetlerinin hiçbir zaman bir denizcilik politikası olmadı. Günlük konjonktür içerisinde top çevirmeye başladık. Bizi bir yere attılar, oraya geldik, sonra buraya geldik. Geldiğimiz nokta da iç açıcı bir durum göremiyorsunuz. Gemi ve armatör sayımızda bir artış var ama limanlarımızın kapasitesine, Türk bayraklı gemilerin sayısına baktığınız zaman durumun çok vahim olduğunu görüyorsunuz. İnsan ve denizcilik konusuna gelirse Türkiye Bakanlığının 2-3 sene evvelki toplantılarda bizim gemi adamı sayımızın Filipinler'den sonra ikinci olduğunu söylüyordu. '180 bin' diyorlardı ancak gerçek rakamın 18 bin civarında olduğu ortaya çıktı. Uzak yol başmühendisliğinde yaklaşık 3 bin 500 kadar kişi var. Güvertede ortalama 10 bin gibi bir rakam çıkıyor. Türkiye'de 15'in üzerinde denizcilik fakültesi var. O denizcilik fakültelerinden her sene 200 kişi mezun olsa denizcilik sektörüne 2-3 bin kişi kadar yeni bir kan gelir. Ama sayılara baktığımızda ya denizden bir kaçış var ya da





bu mesleği yapmıyoruz. Burada bir kaynak israfımız var mı? Var. Biz büyük bir kaynak israfı yapıyoruz.”

Aşkın'dan sonra sözü alan Kaptan Arif Bostan ise denizden kaçışla ilgili sorunların denizde yapılan mobbing'den kaynaklandığına değinerek bu konuda Denizcilik Psikolojisi Demeği'nin yaptıklarını çok yararlı bulduğunu ifade etti. Bostan, "Gemi adamlarının psikolojisinin düzgün olması çok önemli bir nokta. Ayrıca Feramız Abi çok güzel bir şekilde ifade etti. Maalesef bir denizcilik politikamız yok. Bununla ilgili biz federasyon olarak İyi Parti, CHP ve AKP nezdinde girişimlerde bulduk. Maalesef gördüğümüz kadanyla denizcilikle ilgili sadece kafalarında "siz de limanlarda çok fazla kalıyorsunuz" minvalinde bir şey var. Günün sonunda 'Biz denizci bir millet yetiştirelim' diyoruz ama denizci bir milletin bırakın bakanlığı bir milletvekili bile yok. Orada kendimizi anlatamıyoruz" dedi.

Konuşmasında hazırladığı anket sorularına yer veren Kaptan Ömer Asmalı da "Eğitmen olmam sebebiyle bazı durumlara duygusal bakıyorum. Bundan iki üç sene önce arkadaşlarımla ve bazı öğrencilerimin kaza geçirmeleri beni son derece duygulandırdı. Kendi kapalı grubumuzda çözüm önerileri bulmaya çalıştık. Federasyonumuza da ilettik" ifadelerini kullandı. Konuşmasına yaptığı anket çalışmasıyla devam eden Asmalı'nın anket sorularından öne çıkanlar ve cevapları şu şekilde:

#### Soru: Denizciliğe niye girdiniz?

- Yüzde 39'u "maddi sebeplerden dolayı".
- Yüzde 33'ü "denizi sevmek".

#### Soru: Denizcilik mesleği size beklediğiniz imkânı verdi mi?

- Yüzde 55'i "evet".
- Yüzde 40'ı "kısmen".
- Yüzde 5'i "hayır".

#### Soru: Gençlere denizciliği tavsiye eder misiniz?

- Yüzde 70'i "evet".
- Yüzde 30'u "hayır".

#### Soru: Denizcilik mesleğinin hangi avantajı daha öndedir?

- Yüzde 35'i "çok para kazanılması".
- Yüzde 25'i "bağımsızlık hissi".
- Yüzde 15'i "işin garanti olması".

#### Denizcilik mesleğinin hangi dezavantajı daha öndedir?

- Yüzde 60'ı "aileden uzak kalınması".
- Yüzde 26'sı "sosyal yaşamın olmaması".

Kaptan Ömer Asmalı'nın ardından tekrar sözü devralan

Çiğdem Ulukol, "Bütün bu konuştuklarımızın sonunda görünen şu ki; "denizcilikte verimlilik" deyince psikoloji iki şekilde etkiliyordü. Birincisi; kazalar ve yanlış kişiler. Diğeri de devamlılık. Bir işletme bir armatör için devamlılık en önemli şeylerden biri. Çünkü o personelin; gemiyi, sizi ve şirket kültürünü tanıması önemli. Psikolojik etkiler nedeniyle devamlılığı kaybediyoruz" diyerek sözü Kaptan Ufuk Teker'e bıraktı.

Kaptan Ufuk Teker'in konuşmasından öne çıkanlar ise şunlardı, "Verimlilik" deyince bu kavramı basit anlatımıyla çıktı bölü girdi diye tarif edebiliriz. Denizcilikte verimliliği de 'geminin kıç karaya bağlı olmayacak, pervanesi dönmeli, seferi devam etmeli' şeklinde tarif edebiliriz. Sefere devam edebilmesi için de geminin aktif olması gerekiyor. Basit tabiriyle başına bir kaza bela gelmiş bir gemi verimli olamaz. Sigortaya yansıyan hasarların ise yüzde sekseni personel kaynaklı. Personel kaynaklı olmasının da ana nedenleri; dikkat bozukluğu, yorgunluk, uygun çalışma saatlerinin olmaması, sosyal ortamdan uzak kalma, konsantrasyon problemleri ve buna bağlı olarak ortaya çıkan depresyon, anksiyete, pasif ataklar, travma sonrası stres bozukluğu, öfke kontrol problemleri, alkol bağımlılığı, maddenin kötüye kullanılması, dürtüsellik, paronaya, takıntılar, intihar gibi sonuçlar ortaya çıkıyor. Sigorta tazminatına konu hasar miktarı yıllık olarak yarım milyon liranın üzerinde. ESG diye bir kavram var. Bundan sonraki süreçte çok fazla duyacağımız üç harften oluşuyor ESG, yani E; environment-çevre, S; social-sosyal durumlar, G; governance-yönetimsel konular. İnsani yaşamak için Birleşmiş Milletler'in deklare ettiği 14 kriteri biz sigortacılar artık deniz ortamlarında aramaya başlıyoruz. Sigortacıların gemilerde yapmış olduğu denetlerde cinsel eşitlik, çevre çalışma ortamlarının uygunluğundan başlayarak gemide çalışma etiğine kadar uzanan teftişler yaparak armatör ve gemileri skorlandırmaya başladık. Buna göre gemileri sigorta edip etmemeye karar verip elimizden geldiğince de bu konuda standartların yükselmesi için öncü olmaya gayret edeceğiz."

Konuşmasında çeşitli örneklerle yer vererek denizcilerin yaşadığı mağduriyetleri deniz hukuku disipliniyle ele alan Avukat Çağlar Coşkunsu, "Açık denizde seyreden bir geminin kasten öldürme veya öldürmeye teşebbüs fiilleriyle, gemi kaptanının hayatını kaybetmesi ve birçok personelinin yaralanması sonucu; kaptanın ailesi tarifsiz acılar yaşıyor, mağdur oluyor, yaralanan persone-

lin iş hayatı etkileniyor ve failer ağırlaştırılmış müebbet hapisle cezalandırılıyor. Şimdi başka bir senaryoya bakalım. Yabancı bir limanda yabancı bayraklı bir gemide kaptanın kalp krizi nedeniyle hayatını kaybetmesi sonucu ailesi mağdur oluyor. Yabancı bayraklı bir gemide çalışması nedeniyle merhum gemi kaptanı SGK kapsamında olmuyor. Eşine SGK kapsamında maaş bağlanmaması ve çocuklarının mağduriyetinin düşünülerek ivedilikle maddi manevi zararlarla ilgili işverenle sulh yapılmak zorunda kalınması. Yüksek gelir olmasına karşın yabancı bayraklı gemilerde yaşanan ölüm ve yaralanma hadiselerinde sonuçların öngörü-

lememesi. Bir gemi donatanının borçları nedeniyle gemisini terk etmesi, gemi personelinin maaşlarını alamaması, personelinin maddi ve manevi olarak zarar görmeleri.

Bir gemi personelinin ödenmeyen maaşları olduğu gerekçesiyle vekilleri vasıtasıyla bir gemi üzerinde ihtiyati haciz kararı alınması, daha sonra gemi personelinin aslında tüm alacaklarının ödenmediğinin anlaşılması ve kötü niyetli olarak iddialarını öne sürdüğünün anlaşılması...

Biz bu sonsuz sorunlarla ama aynı zamanda sonsuz çözümlerle bir aradayız. İnsan kaynaklı yüzde yüz diyebiliriz. Mekanik sorunlar da aslında insandan kaynakla-

nır. Her şeyin ucu insana uzanıyor. Ben, insanı kâr zarar oranlarında bir istatistik olarak görmeye her zaman karşıyım. Dolayısıyla burada sonuç mutluluğa, manevi zararlara bağlanmalı. Çünkü işini kaybeden kaptandan tutun da yanarak hayatını kaybeden insanların örneğini gösterdim. İnsanı ele alırken manevi değerleri ilk önce göz önünde bulundurmamız lâzım. İnsanlara bu mutluluğu vermemiz için 'Sen denizde çalışamazsın' demeliyiz. Bu kişiyi engellemek adına değil de o kişinin mutlu bir yaşam sürmesi için doğru tercihleri yapması adına bunu yapmalıyız" diyerek konuşmasını tamamladı. Çalıştay'ın sonuç bildirgesi gelecek günlerde yayımlanacak.

# DENİZ SUYUNDA KOROZYON

## NEDEN OLUŞUR?

Deniz seviyesinde, deniz suyuna maruz kalan yapılarda şiddetli bir korozif ortam oluşur. Özellikle demir ve yumuşak çelik bu ortamlarda süratle korozyona uğrar. Deniz suyunun yapısında bulunan klorür iyonu ve diğer halojenler çeliğin pasifleşmesini önleyerek, malzeme yüzeyinde koruyucu bir tabaka oluşmasını engeller.

**ALFATECHNIC**  
KUMLAMA & BOYAMA SİSTEMLERİ



**DOĞRU BİLGİ**



**GÜÇLÜ DENEYİM**



**PROFESYONEL  
TESİS TASARIMI  
& EKİPMAN SEÇİMİ**











[/alfatechmakina](#)

[@alfatech\\_makina](#)

[alfatechmakina.com](#)

[@alfatech\\_makina](#)

[alfatech.alfatechmakina](#)

[info@alfatech.com.tr](#)



# ENGINEERING THE NEXT





# MarineDeal

MAY 2023 Year:15 Issue: 185

Turkish Shipping & Economy Newspaper



## Dollar index continues to seek direction

As the Fed's fight against inflation continues, the recent Job Openings and Labor Turnover Survey (JOLTS) data showed a contraction at 9.931M. Non-farm payroll data also fell below expectations at 236K, raising concerns about a recession in the US, where interest rates are high.

The ISM Manufacturing Purchasing Managers Index (PMI) came in below expectations at 46.3, while the non-manufacturing PMI also contracted to 51.2, accelerating the dollar's global depreciation. The fruits of previous interest rate hikes continue to be reaped. Inflation remained below both the previous level and expectations at 5%. A relaxation below this critical level would signal a victory for the Fed. While the unemployment rate declined to 3.5% in the US, positive data-driven news flow occurred, but the retail sales data expanded by -0.1%, causing the services PMI to come in strong in the preliminary release.

### Inflation in Eurozone signals improvement; uncertainty persists UK

In Germany, the largest economy in the region, inflation was announced at 7.4% year-on-year, below the previous level but in line with expectations. Inflation across the region declined to 6.9% year-on-year. Statements from the ECB suggested that interest rate hikes would continue, but the magnitude

### In April, without a FOMC meeting, significant macroeconomic data from the US increased recession fears for the last quarter

was not yet clear.

In the UK, inflation increased to 10.1%, continuing in double digits. Manufacturing production contracted at 0.0%, while the Manufacturing PMI came in at 47.9, failing to meet expectations. The Services PMI remained above the critical 50 band at 52.9, below the previous level but above expectations.

### Busy data flow in Asian markets

The Reserve Bank of Australia held interest rates steady at 3.6% in April. Although retail sales data were announced above expectations at 0.2%, they failed to surpass the previous level.

In New Zealand, the Central Bank raised the policy interest rate by 25 basis points to 5.25%.

China continues to generate positive signals, with GDP data expanding at 4.5%, providing a positive boost for the country's economy. Inflation continued to decline, falling to 0.7% year-on-year. Industrial production growth came in above the previous level but below expectations at 3.9%.

The PBOC maintained its minimum loan interest rate at 3.65%.

### Mixed data and election certainty effect in Türkiye

According to recent data, the annual Consumer Price Index (CPI) recorded a decline at 50.51%. The unemployment rate increased, reflecting in the economic calendar at 10%. The ongoing contraction in industrial production remained below expectations at -8.2%. Retail sales data also recorded a decline at 21.5%. The sawtooth market continued on the Istanbul Stock Exchange, maintaining the 4750 - 5135 band. The dollar experienced higher volatility compared to previous months. The ongoing uncertainty and search for direction ahead of the elections paved the way for increased demand for commodity investment instruments such as silver and gold.

### Cryptos seek balance after BTC-led rally

Following the banking crisis and relaxation signals from the Fed, cryptocurrencies experienced a strong rally but faced partial declines due to profit-taking at technical levels.

In April, BTC encountered sellers above 31,000 and consolidated around the critical 27,500 pivot area. ETH failed to gain sufficient momentum above 2,100 and recorded a decline of over 300 dollars. Meanwhile, the critical pivot level for AVAX remains 17 dollars.

## Turkish Navy receives its largest ship ever: TCG Anadolu

The TCG Anadolu, Türkiye's largest warship and the world's first unmanned combat aerial vehicle (UCAV) carrier, was delivered to the country's navy in April.

Built at the Sedef Shipyard in Istanbul, the ship can carry helicopters, drones, land vehicles, light combat aircraft, and personnel.

Speaking at the delivery ceremony in Istanbul, President Recep Tayyip Erdogan said the TCG Anadolu, which can land and take off the largest and heaviest helicopters and drones, is the world's first warship of its kind.

Turkish UCAVs Bayraktar TB3 and Kizilelma drones and Hurjet light attack aircraft can land and take off from the ship, he added.

Türkiye will be able to carry out military and humanitarian operations around the world thanks to the ship, which can also carry armored vehicles, the president said.

The ship's weapon, battle management, electronic warfare, infrared search and tracking, electro-optical search, laser warning, torpedo defense systems, and radars have been developed domestically, he said.

As many as 131 subcontractors were involved in building the ship, Erdogan said, adding that it can carry a battalion to any crisis region in the Aegean, Mediterranean, and the Black Sea.

It also includes a full-fledged hospital facility and two operating theaters, the president said, adding that Türkiye will become a game-changer country by developing cutting-edge systems and products.

Weapons systems and sensors for the ships will be produced domestically, he said.

He said that powerful diplomacy is only possible with a strong defense industry, adding that Türkiye will launch more projects in the defense industry.

**datamarin**  
SHIPWIRING & MARINE CABLES

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

**ÜNTEL KABLO**



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





# India launches project to develop XL Unmanned Underwater Vehicles

India's Ministry of Defence (MoD) has launched an ambitious project to design and develop Extra Large Unmanned Underwater Vehicles (XLUUVs), according to a document released by the MoD in March.

According to the document, the Indian Navy plans to acquire up to 12 XLUUVs after a prototype has been constructed and successfully tested.

The document reveals that the XLUUV may have a maximum length with a payload of up to 50 meters, a width of up to 5 meters, a height of no more than 10 meters, and a gross weight without ballast under 300 tons. If built to these specifications, it would be among the largest submarine drones envisioned so far, comparable to Germany's Modifiable Underwater Mothership, the US

Navy's Orca XLUUV, and Russia's Sarma-D, which are all in their prototyping phases. China is also working on several XLUUV projects.

The project is still in its early stages, and specifications may change significantly as it progresses.

The XLUUV is intended for various roles, including intelligence, surveillance, and reconnaissance (ISR), anti-subma-

rine warfare, anti-surface warfare, and mine warfare. Autonomous capabilities are a crucial requirement for the vessel, which must be able to deploy from a pier, operate in shallow and restricted waters, and return to the harbor independently. The XLUUV must also be transportable by motherships and land-based trailers.

The MoD is considering an external payload of up to 10 tons of armament,

including the possibility of installing two 533 mm torpedo tubes and mine-laying capabilities for the XLUUV. The submerged maximum speed is specified as at least 8 knots, with a cruising speed of over 4 knots. Propulsion options could include integrated thrusters or propellers powered by electric motors. The XLUUV must have a maximum endurance of more than 45 days, using either Li-Po/Li-ion batteries or a fuel cell-based Air Independent Propulsion (AIP) system as its power source. A diesel generator might be used to recharge any batteries.

## 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

## The 'impossible' fish that broke two deep-sea records

A new world record for the deepest fish observed underwater has been set after a snailfish was filmed at 8,336 meters in the Izu-Ogasawara Trench by scientists from the Minderoo-University of Western Australia Deep Sea Research Centre and the Tokyo University of Marine Science and Technology, Japan.

The fish was spotted and captured during a deep-sea expedition to the Japan, Izu-Ogasawara, and Ryukyu oceanic trenches aboard the research vessel DSSV Pressure Drop in August and September 2022, as part of a 10-year mission to study deep-sea fish populations.

The record was set during a dive in the 9,780 m deep Izu-Ogasawara Trench when an unknown species of snailfish of the genus *Pseudoliparis* was filmed by an autonomous underwater vehicle (AUV).

Two days later, while exploring the 8,046 m deep Japan Trench, two snailfish of the species *Pseudoliparis belyaevi* were collected in baited traps for study.

Snailfish have tadpole-like bodies ranging from 5 to 80 cm in length and do not have scales but rather gelatinous skin. There are currently 410 known species of snailfish from 30 different genera, although it is believed that there are many more that have yet to be identified.

Snailfishes are found all over the world, but they are cold-water specialists, so while they are found in shallow waters near the poles, they are only found in the cooler waters of the deep sea near the tropics. As a result, they have a greater depth range than any other known family of fish.

Previous sightings of deep-sea snailfish have been recorded as deep as 8,178 meters in the Mariana Trench, although the species sighted then was never described. The previous record holder for the deepest living described species - *Pseudoliparis swirei* - was also sighted in the Mariana Trench.



# ZeroNorth partners with Global Maritime Forum and Mærsk Mc-Kinney Møller Center for zero-carbon shipping

Technology company ZeroNorth has announced that it is now a partner of the Global Maritime Forum and a Mission Ambassador for the Mærsk Mc-Kinney Møller Center for Zero Carbon Shipping.

These partnerships underline ZeroNorth's role as an active and collaborative organization committed to working with the wider industry to reduce barriers to immediate emissions reductions.

In its new role as a Global Maritime Forum partner, ZeroNorth is an active member of the organization's Short-Term Actions Taskforce, helping to define a new roadmap for immediate emissions reductions that can be adopted by shipping companies, including

helping to quantify the impact of speed and route optimization enabled by ZeroNorth's vast data ecosystem.

The membership also strengthens ZeroNorth's commitment to the Global Maritime Forum's Getting to Zero Coalition. We are committing more resources to this powerful alliance of organizations from the maritime, energy, infrastructure, and finance sectors, which is working to bring commercially viable, zero-emissions, deep-sea vessels powered by zero-emissions fuels into service by 2030, with the goal of full decarbonization by 2050.

ZeroNorth has also become a Mission Ambassador for the Mærsk Mc-Kin-

ney Møller Center for Zero Carbon Shipping. In this role, ZeroNorth will leverage its deep knowledge of working with data and technology at scale to drive immediate emissions reductions to enable the green transition.

ZeroNorth's work with the Global Maritime Forum and the Mærsk Mc-Kinney Møller Center for Zero Carbon Shipping builds on its existing partnership with EnergyLEAP to define a standard for mid-stream reporting, and the efforts of ZeroNorth's Impact Today working group to increase data standardization across the industry to address the fragmentation holding back shipping's green transition.

Commenting on the two new part-

nerships, Lora Jakobsen, Chief Purpose Activist, ZeroNorth, said: "These new partnerships with the Global Maritime Forum and the Mærsk Mc-Kinney Møller Center for Zero Carbon Shipping demonstrate ZeroNorth's commitment to driving real impact across the sector.

"The road to net zero may be paved with good intentions, but we have a shared responsibility to turn ambition into action. By forging partnerships, the shipping industry can work together to find solutions to the challenges holding back decarbonization and collaborate on initiatives that will accelerate the green transition."

In the spirit of partnership and bring-

ing the industry together, ZeroNorth is hosting a public event in Copenhagen to mark Earth Day. Participants are invited to form a "human chain" along the waterfront from Toldbolden down to Nyhavn with industry leaders such as Clipper, Ultrabulk, Navigator Gas, Women in Shipping-Worldwide, A.P. Moller Holding, Maersk Tankers, Danske Maritime and Lauritzen Bulkers A/S to signify a shared commitment to the maritime industry's green transition.

Earth Day is the world's largest environmental movement, with more than one billion people from 192 countries coming together to promote initiatives to protect the planet.

## Unions hail EU decision that saves 50,000 Filipino jobs

Unions are welcoming a decision by the EU's maritime watchdog that will prevent up to 50,000 Filipino-credentialed seafarers from being barred from working on European-owned ships.

The European Maritime Safety Agency (EMSA) announced that it would continue to recognize STCW (Standards of Training, Certification, and Watchkeeping) certificates issued by Philippines-based training providers, following moves by the country's president to address decades-long problems with his country's seafarer training systems.

The EU had been concerned for many years about both the quality and consistency of training, with some graduates equipped to operate modern ships and others requiring additional training from employers. As early as 2006, EMSA identified shortcomings and has continued to find problems in the 13 inspections it has conducted since then. The agency's recent audit, conducted last year, led to the country's final warning.

### ITF welcomes EMSA decision

"We are relieved that EMSA has stepped back from the brink with this decision and avoided the risk of losing 50,000 of the world's best maritime professionals from working on board European ships," said Stephen Cotton, General Secretary of the International Transport Workers' Federation (ITF).

"I am sure this will be welcomed by European shipowners, as well as by the Filipino crew, their families, and their unions," he said.

Cotton said if EMSA had stopped recognizing Philippine certificates, a ban would have sent economic shockwaves through the country's economy. In 2019 alone, \$6.54 billion in wages were sent home by Filipino crews working on international ships.

"There is no doubt that Filipino seafarers are valued in the industry for their skills, expertise, and professionalism: there is a good reason why they remain the world's number one source of seafarers."

"Unfortunately, the quality and certification systems that Philippine

seafarers need to be able to rely on have been lacking for some time," said the General Secretary.

### ITF advises the Marcos government to improve training

Decision-makers in Brussels are understood to have been persuaded by recent announcements by the administration of President Ferdinand Marcos Jr. to finally address the country's long-standing training problems.

Representatives from the ITF, the Shipowners' Association ICS, and other industry bodies will form the new International Advisory Committee on Global Maritime Affairs (IACGMA). While its first task will be to advise on necessary training and certification reforms, the committee's ability to work across a wide range of government departments and agencies on sensitive and complex maritime issues is a model that unions and shipowners' groups hope will unlock progress on climate and other pressing issues facing the nation's maritime sector.

Cotton said the advisory commit-

tee is just one example of how the sector has shown that the Philippines is now on the right track to deliver the improvements that industry, crew, and regulators have been calling for.

"I have every confidence that we can get to a place where a Philippine certificate is synonymous with being first-class and world-class. In many ways, Philippine crew already are," he said.

### Fair transition, apprenticeship overhaul

Barcellona said the ITF would raise both training and climate issues with government officials through the advisory committee because the issues were closely linked.

"Training has never been more important for people working at sea," said Fabrizio Barcellona, ITF Seafarers' Section coordinator. "Climate change means that 800,000 seafarers will need to be trained or retrained to handle new fuels and technologies by 2030."

"Countries with better training systems will be better able to respond to the changing needs of the global

maritime market. Their seafarers will be more attractive to "Countries with better training systems will be better able to respond to the changing needs of the global maritime market. Their seafarers will be more attractive to the growing number of shipowners who are already investing billions of dollars in new, next-generation ships."

Barcellona said more seafarers needed to spend more time on board early in their careers so they could become familiar with the rapidly changing technologies found on ships today.

That is why the ITF is proposing a major upgrade of the country's apprenticeship and cadet training systems for ratings and officers respectively. The Federation wants to see the Philippines move from a model of disorganized apprenticeship and cadetship arrangements, cobbled together on a temporary basis between individual employers and training providers, to a new, modern, and coordinated model with high-quality, permanent schemes backed by shipowners, unions and the government.

MENGIYAY

L'Aquila II

42 m | 138 ft

Delivered 2021

mengiyay.com



# Argentina might procure Scorpene-class submarine following minister visit

Argentina's Defense Minister Jorge Taiana recently visited the Itaguaí shipyard in Brazil, which specializes in the construction of submarines.

Taiana toured the Itaguaí Construções Navais (ICN) shipyard, a government-owned defense company that specializes in naval nuclear technology to build submarines in Itaguaí, Rio de Janeiro.

Together with the head of the Argentine Navy, Admiral Julio Guardia, and authorities from the Argentine shipyard company TANDANOR, he learned about the construction process of the Scorpene submarine, one of the models that Argentina is considering rebuilding its submarine capacity.

Argentina has only two diesel-electric submarines (SSK) in its inventory. The Salta-class was procured from Howaldtswerke-Deutsche Werft (HDW) in 1972, and the Santa Cruz-class from ThyssenKrupp Marine Systems in 1984, according to GlobalData.



At the end of the tour, Taiana said: "Currently, our country lacks the strategic capacity to have real control and surveillance over our waters under national jurisdiction, our continental platform, and our natural resources. For this reason, we continue to look for the

best supply of submarines, and the visit to the Itaguaí shipyard was very enlightening."

In July 2022, Taiana will lead a tour of France and Germany, visiting Naval Group and ThyssenKrupp shipyards to evaluate and learn about production pro-

cesses, financing conditions, and technology transfer with Argentine participation.

GlobalData Aerospace, Defense & Security analyst James Marques offered his perspective: "Argentina's current two German submarines are currently inactive, so they don't really have a force. They're also from the '80s, so the Scorpene would be a big leap in capability."

"They can carry a whole range of missiles, mines and torpedoes. But they would only be good for littoral-type missions. If they went ahead with the purchase, Brazil would benefit greatly, as would France, because it would be the variant that Brazil produces under license."

## All eyes on South American submarine success

Itaguaí was created in 2009 to consolidate the naval modernization of the Brazilian armed forces following the cooperation agreements signed by

Nicolas Sarkozy and Luiz Inácio Lula da Silva. These agreements covered the construction of four submarines and the transfer of French diesel-electric submarine technology.

Since 2010, the shipyard's personnel have been receiving theoretical and technical training in France, and the construction of the first of four Brazilian Scorpene-class submarines began that same year. The Brazilian Navy launched its first Scorpene-class attack submarine in late 2018, and the second two years later.

In 2012, the parts for the construction of the vessels were transferred from France and integrated with those built by ICN. In 2013, the design and manufacture of the parts began to be carried out entirely in Brazil, giving way to the construction of the second submarine.

In 2020, the ICN and the Brazilian Navy inaugurated the submarine base on the island of Madeira, with the aim of continuing the construction of Scorpene submarines, as well as the construction of the nuclear submarine fleet, starting with the Álvaro Alberto submarine, which will be the first nuclear-powered attack submarine in Brazil by 2029.

# US-Japan interoperability deters China and North Korea

The Japanese Maritime Self-Defense Force's (JMSDF) Hyuga-class destroyer destroyer (DDG) has conducted a bilateral maritime exercise with the United States Navy's (USN) Nimitz-class carrier strike group (NCST) to enhance interoperability between the two navies.

The carrier USS Nimitz and its accompanying DDGs USS Wayne E. Meyer and USS Decatur cooperated with JS Ise in anti-submarine drills, air defense exercises, helicopter cross-deck

landings, and integrated naval fires training. JMSDF personnel embarked on Nimitz to support integration and exercise execution, the USN announced on March 27.

Carrier Strike Group 11 Commander Rear Adm. Christopher Sweeney said: "Our partners in the Japan Self-Defense Forces are incredibly important allies, and it is imperative that we continue to integrate and train together to increase interoperability and strengthen our

capabilities.

"This alliance has never been stronger or more important as we remain determined to fly, sail and operate wherever international law allows."

The maritime exercise, which will take place between March 23 and 26, follows a long history of bilateral actions to cooperate with the USN and deter their regional adversaries: the People's Republic of China (PRC) and the Democratic People's Republic

of Korea (DPRK).

In January 2023, the U.S. and Japanese governments drafted a security of supply agreement to increase joint cooperation on new technologies to improve defense capabilities. In addition, on February 23, U.S. and Japanese forces conducted their annual Resilience Shield exercise, which focused on ballistic missile defense and ensured their proficiency in naval tactics, techniques, and procedures.

Kandlikar Venkatesh, Analyst at GlobalData, comments: "The maritime exercises with the Hyuga-class helicopter carrier will help the JMSDF prepare for the deployment of the F-35B on such ships, including the modified Izumo-class helicopter carrier, in the coming years."

"From the JMSDF's perspective, the bilateral exercises will enhance its maritime warfare capabilities and interoperability with partner navies such as the U.S. Navy, which operates the world's largest fleet of F-35Bs."

"These exercises are essential to Japan's intentions to strengthen its naval capabilities in the Indo-Pacific region amid threats from China and North Korea."

Japan has been strengthening its alliance with the U.S. to modernize its defense capabilities to better meet the security challenges posed by the PRC and the DPRK. It has prioritized space, cyberspace and the electromagnetic spectrum to create a multi-domain defense force.

Similarly, the President's FY 2024 budget expresses the need for the U.S. to place greater emphasis on its weapons systems capabilities. This is signaled by the fact that the USN weapons systems budget received an additional \$2 billion in the new budget. This is part of the US strategy to increase its research and development of emerging technologies to gain a competitive edge.

By coming together to integrate their military resources and platforms, the U.S. and Japanese navies will begin the process of realizing this much-needed military advantage at sea.



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





# Your partner in success in Türkiye



Polimar sets the bar for excellence in service and reliability. From ship repair to transit operations, we provide solutions to your needs.

**Yes, We are!**

Polimar proudly provides the best agency services in all Turkish shipyards.



İSTANBUL • TUZLA • ÇANAKKALE • BOURGAS • PIRAEUS



**polimar**  
Service First

[polimarshipping.com](http://polimarshipping.com)



# Koramiral (E) Atilla Kıyat: En dinamik politika: Yurtta sulh cihanda sulh

**Cumhuriyetimizin 100'üncü yılında Emekli Koramiral Atilla Kıyat ile çocukluk yıllarından aldığı eğitime, Deniz Kuvvetlerimize verdiği hizmetlerden özel hayatına, bütüncül denizcilliğimize katkılarında Türkiye'nin dış politikasına, ülkemizin bugüne ve geleceğine dair özel bir söyleşi gerçekleştirdik**

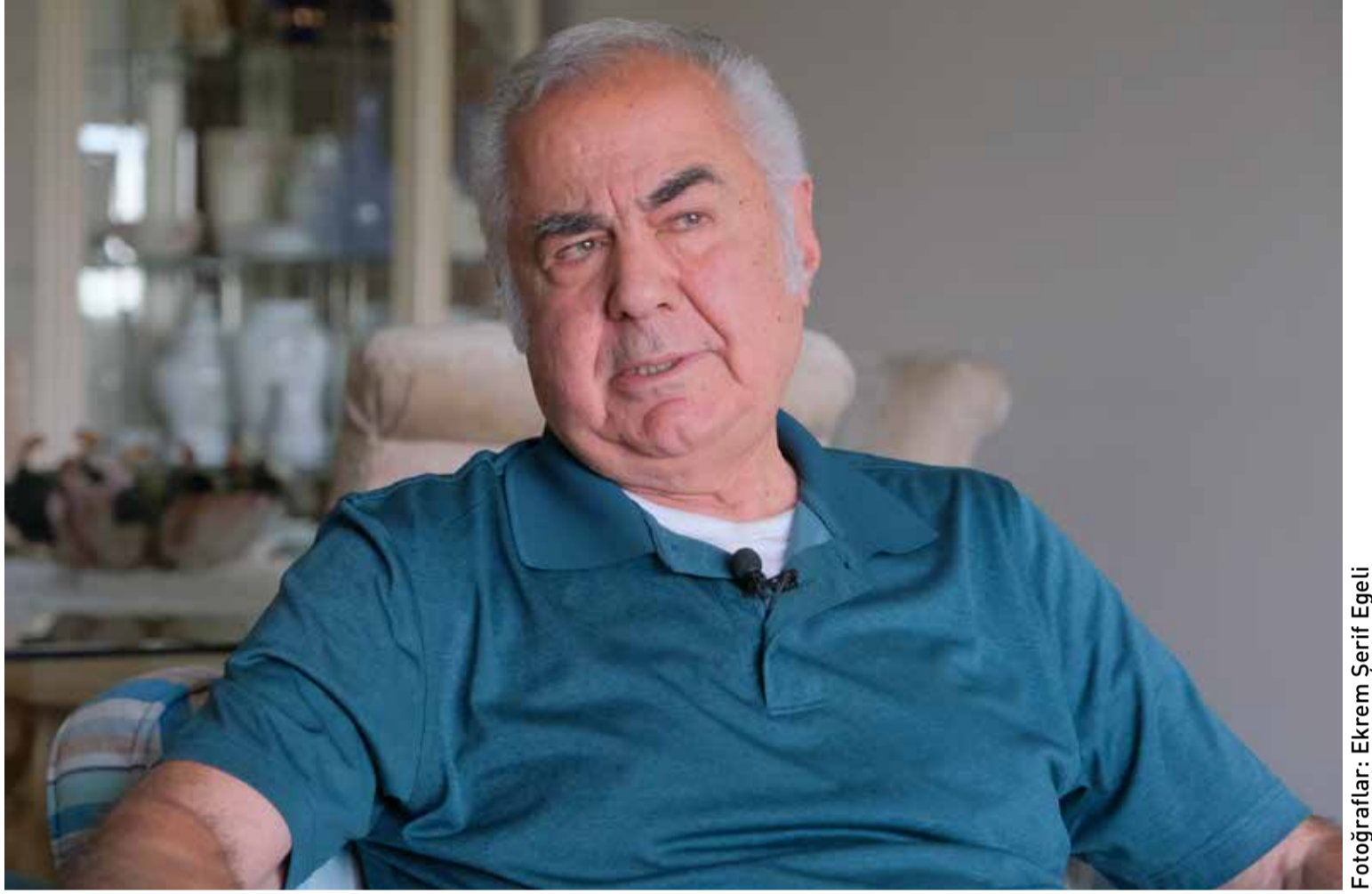
Yeşim Yeliz Egeli  
İSTANBUL

**Amiralim çocukluğunuzdan bahsedermisiniz?**

1941 yılı, 20 Aralık günü İzmir'de doğdum. Doğduğum yer, eski İzmir yani İzmir ilinin kuruluş yeri. İki katlı küçük bir evin içinde doğmuşum. Çok şanslıyım. O evin bulunduğu bölge sit alanı ilan edildiği için ev 1942'deki hâliyle duruyor. Sekiz yaşına kadar o evde kaldım. 4-5 yaşlanma dair hatırladığım şu an arabamın dahi zor geçtiği ama o zaman bana Şanzelize gibi görünen dar sokaklar. Evimize çok yakın bir yerde bayram yeri kurulurdu. Orada at binerdim. İzmir'de sıcak yaz akşamlarında bütün evlerin pencere-leri açıktır. Radyo dinlenirken tüm evler birbirlerinden radyo seslerini duyarlardı. Çocukluğumda radyolar da hatımda kalan iki şey var: Biri mevlitler, diğeri de ülkemizin dünyada bir numara olduğu güreş spor dalında yapılan müsabakalar. Sadece olimpiyatlarda veya dünya şampiyonalarında değil, şimdiki futbol maçları gibi ülkeler arasında da güreş müsabakaları yapılır. Biz kazandığımız zaman tüm pencerelerden alkışlar, tezahürat sesleri duyulurdu. Mevlitleri anımsamamın nedeni şu; Nusret Yeşilçay diye bir duahan vardır. O mevlit okunduktan sonra duaların tamamı Türkçe yapılırdı. Dolayısıyla neye "amin" diyor işek kelimesi kelimesine her şeyi anlardık. 1950 yılının haziran ayında İstanbul'a göçtük. Ben sekiz yaşındayken Erenköy'e geldik.

**Neden İstanbul'a geldiniz?**

Daha evvel babamın amcaları otururdu oralarda. Babam Erenköy'ü beğendi. Dört dönüm bahçe içerisinde bir evdi. Oradan arsa satın aldı. İlk hatırladığım şey, çocukların evin yakınındaki arsada oyun oynadığı idi.



Fotoğraflar: Ekrem Şerif Egeli

Zannedeceksiniz ki futbol oynuyorlardı. Hayır. Atletizm yapıyorlardı, çekiç atıyorlardı, gülle atıyorlardı, uzun atlıyorlardı... Çok çabuk aralarına kaşım ve ben de onlarla beraber atletizm yapmaya başladım. Tahmin ediyorum ki 1948 Olimpiyatları'nda ilk defa Ruhi Sarıalp'in bronz madalya almasının bir etkisiydi.

**Anne ve babanızın meşguliyetleri neydi?**

Annem, ilkökul ikiden babam da ilkökul üçten terkti. Babamın işi aynacılık ve camcılık idi. Kayseri'de bu işi birlikte yaptığı ustanın İzmir'de aynacılık ve camcılık zanaatının olmadığını söylemesi üzerine İzmir'e gidiyorlar. Daha sonra usta, babama bırakmış atölyeyi. İzmir'in tek cam ve ayna atölyesiydi. İzmir'in bütün meşhur mobilyacılarına cam ve ayna yapan, İzmir Fuarı kurulacağı zaman hemen bütün pavyonların cam işlerini yapan, havaalanı yapıldığı zaman kulenin camlarını yapan ve camları takan babam ve yanındaki kişilerdi. 1950 yılında da İstanbul'a geldiğinde bu işi yapmak isteyenlere danışmanlık hizmeti verdi. Şunu söylemek isterim. İlkokul terk olan annem ve babam beni ve ablamı, tiyatrolara, operalara götürdüler, canlı canlı bize Hamiyet Yüceses'i, Müzeyyen Senar'ı dinlettiler. Utanarak söylemeliyim ki; 19 yaşından bu yaşına kadar gittiğim opera sayısı onların beni çocukluğumda götürdüğü tiyatro sayısından daha az. Mahallemize dönersek benden iki yaş kadar büyük bir ağabeyi-

miz Deniz Lisesi'ne girmişti.

**Ben de bunu soracaktım. Bu aşk nereden geldi?**

Orta okuldaydım o sıralar. O kişiyi beyaz elbiseler içerisinde görmemden mi kızların ona olan ilgisinin daha fazla olmasından mı daha fazla etkilendim bilmiyorum ama ona özen-dim. Aslında babam bir askerî okula bilhassa deniz okuluna gitmemi daha fazla istedi. Babam ısrarcı olmasaydı belki ben "Deniz Lisesi'ne gideyim" diyemezdim.

**Aklınızda başka bir meslek, farklı bir hedefiniz var mıydı?**

Ortaokulda iken yoktu ama İzmir'deyken 5-6 yaşlanmda ayakka-bı boyacısı olmak isterdim. Rahmetli annem hiç istemezdi. Onun aklında da hep "büyükelçi olsun" fikri vardı. En nihayetinde ben 1956 yılında Deniz Lisesi'ne başladım. Üç sene Deniz Lisesi, dört sene Harp Okulu'ydu. Harp Okulu'nun ilk iki senesini öğrenci, son iki senesini ise subay olarak okurdum. Dolayısıyla ben 1961 yılında subay çıktım. 1963 yılında da Donanma'ya katıldım.

**Teğmen rütbesi ile değil mi?**

Evet, teğmen rütbesi ile katıldım. Okulun yedi senesi de Heybeliada'da geçti.

**"Günümüzde altı aylık kurslarla subay olunduğunu görünce de içim acıyor"**

**Eğitmenlerinizin ve komutanlarınızın donanımlarına, sizleri yetiştirirken vizyonlarına, bakışlarına,**

**azimleri ve çabalarına değinebilir misiniz? Nelere ihtimam gösterirdi?**

Her askerî okulda olduğu gibi birinci öncelik disiplindi. Biz o zaman-ki disiplinden zaman zaman şikâyet ederdik ama o disiplinin bizi neye hazırladığını Deniz Kuvvetleri'nde görevler aldığımız zaman kıymetini daha fazla anladık. İkinci öncelik ise mesleği sevdirmekti; askerliği, denizciliği, denizi sevdirmek. Eğitim hem bunun hem de eğitim yardımcısı olarak nitelendirilen yaz kursları kamp-ları, yazları gemi ile yapılan seyirler üzerine bina edilmişti. Zannederler ki askerî okullardaki müfredatlar sivil okullardakinden çok farklıdır ve bize eğitimden daha çok askerlik aşılar. Halbuki hiç de öyle değildir. Biz Millî Eğitim Bakanlığı'na bağlı tüm liseler hangi müfredatı takip ediyorsa aynı müfredatı takip eder, artı askerlikle ilgili dersleri alır. Yine Harp Okulu'nda herhangi bir branşın özelliğine göre o dersleri okur, onun dışında yaz aylarına serpiştirilen askerlikle ilgili eğitimleri görürdük. Örneğin bizim harp okulu müfredatlarımızın yüzde 65-70'i üniversite müfredatıyla, yüzde 30'u sadece denizcilikle, mesleğimizle ilgili derslerdi. Benim 1959-1963 arası okuduğum dersler arasında; küresel trigonometri, akışkanlar meka-niği, cisimlerin mukavemeti, fizik, ileri matematik, kimya vardı ve ileri görüşlü, İngilizce bilen, Amerika Harp Okulu müfredatlarını inceleyip onlarla işbirliği yapan komutanların viz-

yonuyla eğitim gördük. Ayrıca bizim dönemimizde 'layn subay' denilen bir sistemle mezun olurduk. Yani denizlere açıldığımız zaman makine subayı, topçu subayı ya da harekât subayı olabilirdik. Bunların tamamını yapabilecek bilgileri edinmiş olarak mezun olurduk. Gemiye çıktığımızda ilk iki senesinde stajlanmamızı yapardık. Ondan sonra Bahriye ve aldığımız eğitimler bizi nereye götürüyorsa oraya doğru giderdik. Bu yedi seneye de eğitimimiz bitmiyor. Verilen görevleri layıkıyla yapabilmek için 3 ay ile 1 sene içerisinde değişen aldığımız kurslar var. Tüm bu eğitimleri düşündüğümüz zaman 14 sene kadar okumuş oluyorum. Günümüzde altı aylık kurslarla subay ya da denizci olunduğunu görünce de içim acıyor. 14 yaşında teslim aldığımız bir çocuğu 20-21 yaşına gelene kadar gözünü hiç kırpmadan gerekirse vatani için canını verebilecek bir insan olarak donanmaya çıkıyorsunuz. Bu nosyonu vermek matematik, fizik öğretmekten çok farklı. Bütün mesele subaya bu vasfı kazandırmak.

**Aynı zaamanda okulu birincilikle bitirdiniz, değil mi?**

Harp Okulu'nu birincilikle bitirmedim. Deniz Lisesi'nde 2'den 3'e geçerken sınıf birincisiydim. Deniz Lisesi'nden üçüncülükle mezun oldum. Harp Okulu'nu on ikincilikle bitirdim. Denizcilik Akademisi'ni ikincilikle, Silâhlı Kuvvetler Akademisi'ni tarihinde ilk ve hâlâ da son olmak üzere birinci bitiren deniz subayım.



Çünkü Silâhlı Kuvvetler Akademisi; kara, deniz, hava subaylarının birlikte aldığı bir eğitim. Müfredatın yüzde 50'si, 60'ı kara kuvvetleri ağırlıklıydı. Ona rağmen ben tarihinde ilk defa deniz subayı olarak birinci oldum. Bundan ötürü de dönemin Deniz Kuvvetleri Komutanı Bülent Ulu-su'dan takdir belgesi almıştım. 1975-77 arasında hücum botlarında Grup Komutanı idim. İlk güdümlü mermili hücum botunu Almanya'dan alıp getiren Grup Komutanıyım. Hücum Grup Komutanı iken altı ay süreyle Silâhlı Kuvvetler Akademisi'ne gittim. Ondan sonra 1979 yılında TCG Gayret Komutanı oldum. 1980 yılında çok büyük onur ve gurur duyduğum komutanlıklardan biri olan Atatürk'ün yatı olan Savarona Komutanı oldum. Maalesef Savarona, 1979 yılında bir sabotaj sonucu yangına maruz kalmıştı. Yangından sonra tamir etmek için gemi Gölçük Tersanesi'ne çekildi. İçeriden birileri bunu yaptığı için kanıtlanamamıştı. Şüphelenilen bazı kişiler gemiden alınıp sürülmüştü. Fakat bu sefer tersanede geminin pervane ve shaft sistemine yönelik sabotajların devam ettiği görülünce Deniz Kuvvetleri, komutanından erine kadar tüm personelleri değiştirmeye karar aldı ve yeni personele komutan olarak da Kurmay Yarbay rütbesinde olan beni getirdiler. Böylece TCG Savarona'ya tarihinde Kemal Kayacan'dan sonra Yarbay rütbesiyle geminin komutanı olan ikinci kişi oldum. Atatürk'ün yatı ve Deniz Harp Okulu Eğitim Gemisi olduğu için albaylık sırasında kıdemli albaylar belirlenirdi. Mart ayında komutan olduktan sonra nisan ayında "İçeride beni dışarı çıkar" şeklinde gemiyle seyre çıktık. Gemi dışarıdan yine beyaz bir kuğu idi ama içinde yangının izleri hâlâ duruyordu. Fakat teröristlere karşı "İşte yakamadınız gemiyi, biz hâlâ dolaşıyoruz" mesajını verdik. Adalar civarında ilk seyrimizi yaptık.

### **"Savarona'yı müze olarak yaşatamadıkları için herkesi suçlu hissediyorum"**

**Neler hissettiniz seyrini yaparken?**  
İnanılmaz bir gurur! Savarona'da bir öğrenci olarak eğitim seyrine çıktıktan 18 sene sonra Savarona Komutanı oldum. Adalar arasına geldiğimiz zaman geminin düdüğünü çektiğimizde Ada halkının yokuştan yukarı doğru ve iskeleye koşuşu gözlerimin önünde ve mümkün olduğu kadar halkın heyecanına cevap verebileyim diye sanki bir şehir hatları (vapuru) gibi karaya çok yakın geçiyordum. Atatürk'ün yatında komuta etmek, böyle bir yangından sonra personelle beraber onu faaliyete geçirebilmek çok güzel bir şey. Eski gemilerde steam borularının üzeri asbestlerle kaplıdır. Gemide yangın çıkınca deniz suyuyla müdahale edilmiş, asbestler de suyu emmiş ve emdiği için özelliklerini kaybetmişler. Sıcak steam geçerken boruların içinden asbestler yanıyor. Yani biz o seyrinde en az on defa yangın tehlikesi geçirdik ama persone-

lim müdahale ediyordu. Personelime gerçekten bir teşekkür borçluyum. İki sene sonra görevimden ayrılırken de çok sevdiğim bir insandan ayrılmışçasına duygularla gemiyi yeni komutanına teslim ettim. Deniz Harp Okulu Komutanı iken Savarona Deniz Kuvvetleri'nden ayrılırken çok üzülünmüştüm. Savarona sivilere devredilmeye karar verilmişti. Eski komutanlar da Gölçük'e tören için davet edilmişlerdi. Hayattaki en yaşlı komutan geminin halatını çözdü. Römorkör gemiyi alırken ben de Tuzla'ya lojmanıma gittim. Gemi, Gölçük Körfezi'nden römorkör eşliğinde evimin önünden geçerken ağladığımı hatırlıyorum. Deniz Kuvvetleri özellikle de Hükümetler Atatürk'ün gemisini muhafaza etmek amacıyla Dolmabahçe'ye çekerek bir müze olarak yaşatmadıkları için herkesi suçlu hissediyorum. Şu anda gemi Cumhurbaşkanlığı'na bağlı.

### **İstanbul Tersanesi Komutanlığı'nda şu an hâlâ devam ediyor diye biliyorum bakımı...**

Sadıkoglu, gemiyi aldıktan sonra Deniz Kuvvetleri'ni suçlayıcı ifadelerde bulundu. Gemide sadece ne mutlu ki Atatürk'ün kamarası ve subay salonu sağlam kalmıştı. Cumhurbaşkanlığı, gemiyi Pendik'te tersaneye bağladı. Ne korku ise hâlâ iki pervanesini de sökmüşler ve karaya almışlar. Herhâlde birisi Savarona'yı kaçırmasın diye. Savarona Komutanı olduğumda oğlum Özgür doğmuştu. Daha çok küçükken Özgür'le Savarona'ya gitme şansım olmuştu. Bundan 3-4 sene önce de Pendik'te tekrar gemiyi ziyaret etme imkânım oldu. Şimdi torunum "dede beni Savarona'ya götür" diyor ama maalesef askerî birliklere girmem yasaklandığı için bunu yapamıyoruz ama çok şükür beni tanıyan seven sayan hâlâ görevde olan subaylar "Ne zaman emrederseniz torununuza alır, ona Savarona'yı gezdiririz" diyorlar. Çok şükür ki 104 onurlu Amiralin arasında ben de varım.

### **Siz Amirallerimizin "Montrö Bildirisi Davası"nda ifadeye çağrılanlar arasındaydınız. Nasıl gerçekleşmişti?**

5 Nisan sabahı eşim "Atilla polisler geldi" demişti. Dokuz tane terörlü mücadele polisiyle sabah saat 6'ya doğru kapının önünde karşılaştım. Eşim saatine baktı ve "Saat altı. Biz sizi daha erken bekliyorduk" dedi. Beş dakika geçtikten sonra oğlum geldi. Zaten beklediğimiz bir şeydi. Çünkü biz bildiri yayımladıktan sonra kıyamet kopmuştu. Vatan haini ilan edildik. Ankara Cumhuriyet Savcılığı soruşturma başlattı. Şunu söylemem lâzım; polisler son derece kibar. Ama yaptılar ama şefleri de dâhil her birinin yüzüne baktığımda "bizim bu evde ne işimiz var" der gibiydiler. Herhangi bir yeri dağıtmadan aradılar. Aldıkları talimat gereği cep telefonumu ve bilgisayarımı aldılar. "Geçmiş olsun" deyip gittiler. 14 kişinin evi sabah aranmıştı. 10 kişi gözaltına alındı. Biz; dört kişi için de gözaltı kararı vardı ama 75 yaş üstü olduğu-



muza için bir hafta sonra Ankara Terörle Mücadele Şube'ye ifadeye çağırıldılar.

### **Savarona, neden Sadıkoglu'na satılma ihtiyacı hissedildi? O kararın alınma sürecine şahitlik ettiniz mi?**

Madde bir: Dediler ki, "Bu geminin idamesi çok pahalı". İkincisi; zihinlerinde "yeni bir sabotaj daha olursa biz bunu kaldıramayız" endişesi vardı. Gerekli tedbirleri aldığı zaman böyle bir endişe olmazdı. "Topu, tüfeği yok. Beyaz gemiden Deniz Harp Okulu Gemisi olur mu" düşüncesi de vardı. Olur, neden olmasın? Çünkü neticede öğrencileri gemiye bindirdiğimizde bir ay süreyle dolaşacağız. Uçak gemisine de bindirsen bir ay süreyle denizci olmaz. Ama ne demiştin denizi sevdimme tarafı gerçekleşir. Bir uçak gemisiyle ya da fırkateynle bir ay dolaştırmak yerine Savarona ile dolaştırdığımızda öğrenci limana gittiğinde Savarona önünde kuyruklanır. Valiler ve bakanlar seviyesinde, garnizon komutanları seviyesinde yabancılarla öğrenciler bir araya getirilip kaynaştırılır. Savarona'da disiplini de öğrenirsiniz. Disiplinde önemli olan şekil disiplininin ziyade görev disiplini (diğer kuvvetler alınmaması) çok daha fazladır. Biz "başüstüne" deyip döndüksek o iş mutlaka yapılır. Biz de yapılmadığı takdirde çok büyük riski vardır. Çünkü komutanından erine kadar aynı geminin içinde yaşıyorsunuz. Deniz, disiplinsiz insanı affetmez. Bunu sandalda kürek çeken kişiden tutun bir motoryatta keyif çatan birine kadar düşünebilirsiniz. O keyfin altında bir disiplin yok ise deniz bunu affetmez.

### **"Türkiye'de darbelerin en büyük zaran Silâhlı Kuvvetler'e olmuştur"**

### **Neden Türk Silâhlı Kuvvetleri'nin Genel Kurmay Başkanı denizcilerden seçilmiyor? Bu konu hakkında sizin bir yorumunuz var mı?**

Geleneksel olarak hep karacılardan seçiliyor. Türk Silâhlı Kuvvetleri'ne de hep Kara Kuvvetleri hâkim olmuş. Yoksa yasal olarak bir manâ yok. Çünkü Genelkurmay Başkanı olmanın şartları içinde kuvvet komutanlığı yapmış olmak var. Ama gerek Genelkurmay Başkanları'nın hep karacı olması gerek Askeri

Şura'nın 13-14 üyesinden sadece ikisinin oramiral, iki kişinin havacı, geri kalanın da karacı olması, karacıların da bu postu kendilerinden başka kimseye kaptırmamasından dolayı bu böyle devam etti. Rahmetli İsmail Hakkı Karadayı'yla çok yakın olduğum dönemlerde rahmetli lisan bilmediği için uluslararası yemeklerde ve kokteyllerde ona tercüme yaptım. Böyle bir davette Oramiral yani denizci olan Portekiz Genelkurmay Başkanı beni övdü. İsmail Hakkı Karadayı da aynı şekilde buna karşılık verdi ve bu sefer Portekiz Genelkurmay Başkanı "O zaman Atilla, Genelkurmay Başkanı olur" dedi. Bunu tercüme etmek çok zordu. Ben yine de aktardım. İsmail Hakkı Karadayı hemen ciddileşti. "Yok yok bizde Kara Kuvvetleri çok önemlidir" dedi. Şimdi Deniz Kuvvetleri Komutanlarının gözlerimin önünden geçiyor. İçlerinden bir tanesi Genelkurmay Başkanı olsaydı herhâlde çok değişik bir Silâhlı Kuvvetler ve esasında çok değişik bir Silâhlı Kuvvetler-siyasetçi ilişkisi olurdu.

### **Sizin döneminize denk gelen komutan Saim Dervişoğlu diye söyleyebiliriz, değil mi?**

"Deniz Kuvvetleri Komutanlarının gözlerimin önünden geçiyor" deyince yeniler değil de eskiler aklıma geldi. Kemal Kayacan, Celal Eyiceoğlu, Emin Göksan, Güven Erkaya'yı düşündüm. İsmi anımsayamadıklarımla da olabilir. Onlardan herhangi bir tanesi olsaydı çok değişik bir Silâhlı Kuvvetler olurdu diye düşünüyorum. Türkiye'de darbelerin en büyük zaran Silâhlı Kuvvetler'e olmuştur. Bu darbeler bile demokratik yapının Türkiye'de gelişmesinde denizci bir genelkurmay başkanının çok büyük bir rolü olabileceğini göstermiştir. O zamanki genelkurmay başkanlarını kastediyorum. Bazılarını bu kategorinin içine alamam ama şu anda adı 'genelkurmay başkanı' olup komutanları Millî Savunma Bakanlığı'na bağlandığı için emrinde hiçbir komutan olmayan ve Cumhurbaşkanı'nın "askerî danışmanı" gibi davranan genelkurmay başkanlarını kastedmiyorum.

### **Cumhuriyetin yüzüncü yılında Cumhuriyet'in bir subayı olarak ülkemizin kurucusu Ulu Önder Mustafa Kemal Atatürk için neler**

### **söylersiniz? "Atatürk İhtilâli başına ulaşmıştır. Atatürk'ün birçok alanda ettiği kutsal ata tohumu o köhnemiş eskiliğin yerini aldı" diyebilir miyiz bugün? Komutan Atatürk, Devlet adamı Atatürk, Sanatçı Atatürk...**

Neticede Atatürk. Saydığımız bütün vasıfları üstünde toplayabilen, üstünde topladığı gibi hayatın her aşamasında tatbik edebilen, bunu bazen iyilikle, bazen güç kullanarak idare ettiği topluma da kabul ettirebilen, hatta sadece idare ettiği topluma değil, yedi düvele kabul ettirebilen, sadece Türk toplumuna değil, Türk toplumundan ziyade yabancı toplumların hayran kaldığı ve o toplumlara 'niçin böyle bir liderimiz yok' kıskançlığını yaşatan bir lider. Tabii ki çok fazla Atatürk düşmanı da var. Düşmanlıklarını açık açık söyleyebilen çok az kişi olmakla birlikte düşmanlığını gizleyen sayısı biraz fazla ama Atatürk'e sahip çıkılmıyorken bilmeden Atatürk'e kötülük eden, kendini Atatürkçü zanneden bir zümre de var. Atatürk'ün Türkiye'ye kazandırmak istediklerinin Atatürk'ün ölümüyle beraber yok olduğunu söyleyenler var. Doğruluk payı var mı? Var ama bunu söylerken şöyle bir eleştirimiz de oluyor: Demek ki Atatürk sadece kişiliğinden kaynaklanan bir düzen kurmuş ve bu sistematik bir düzen olmadığı için kendisinin gitmesiyle beraber yok bozuldu. Halbuki böyle değil. Bu, Atatürk'ten sonra gelen neslin tembelliğinden kaynaklanıyor. Atatürk'ün ne şartlar altında, nasıl, kimlere karşı bu düzeni kurduğunun farkında olmayıp zengin mirasçılar gibi hazıra konup ama "bu mirası benden sonrakilere de bırakayım, geliştireyim" diye değil de "mirası nasıl çarçur ederim" diye düşünen bir neslin gelmesinden kaynaklanıyor. Ben, Deniz Harp Okulu Komutanı iken Atatürk'ü anlamak, Atatürk'ü tanımak gibi 1988 yılında seminerler verildirdi. Seminerlere de üniversitelerin inkılap fakültelerinin dekanları gelirdi. İki gün seminer yapıldı. En son Deniz Harp Okulu Komutanı olarak kapanış konuşması yaparken şunu söyledim: Sayın Hocalar, Profesörler, bu konuda sizler kadar bilgili olmadığım kesindir. Her birinizin tarih ve Atatürk konusunda çok büyük bir geçmişi var. Bu konuşmayı yapmamın nedeni, protokol gereği size ev sahipliği yapmamdan ötürü ama şunu söyledim için de beni mazur görün. Hepiniz çok güzel anlattınız. Ancak burada oturan 850 öğrenciye hakiki hayattan bir örnek gösteremediğimiz müddetçe onlardan bir tanesi 25 sene sonra benim gibi Deniz Harp Okulu Komutanı olduğu zaman yine Atatürk'ü anlamak için yine seminerler yapılıyor olur. Maalesef Türkiye'nin hâlâ yine böyle. 88'in üzerinden 35 sene geçti. Hâlâ Atatürk'ü anlamak, anlatmak, tartışmak faaliyetleri içindeyiz. Halbuki onun kurduğu düzeni devam ettirebildik mi? Hakiki hayatta onun gibi davranabilen var mı, yok mu? Bunların hiçbirini tartışmıyoruz ve devamlı kolaycılığa kaçıyoruz. "Atatürk olsaydı



şunu yapardı" diyoruz ama bunu derken Atatürk'ün 1920'li yılların şartları içerisinde yaptıklarını örnek gösteriyoruz. Hayır, Atatürk bugün olsaydı bu yılların şartları içerisinde olan şeyleri yapardı. 1920'li yıllarda yapılanları gördüğün için deneyimli olamazsın. Onlar senin anın. Sen onları yenileştirebileceğin müddetçe onları deneyime döner. Atatürk'ün o gün yaptığı, bugün başarıya ulaşmayabilir. Atatürk bırakın günün şartlarıyla hareket etmeyi on beş sene sonrasını, ileriye görüp hareket edebilen bir lider.

1789'da Fransızlar eklemek için bir ihtilâl gerçekleştirmiş. Osmanlı Devleti'nin çöküş döneminde ise Atatürk dağılmış bir devletten koskoca bir ulus yarattı ama bizim verdiğimiz savaş efendi olmak içindi. Bağımsızlık içindi. Cumhuriyetin yüzüncü yılında bunu koruyabiliyor çok değerli. Bizim de gençlere bırakacağımız miras. Esasen yüzyıl sonrasını görmüş...

Tabii ki. On beş sene sonrası için; ölümünden sonra İkinci Dünya Savaşı'nın çıkacağını, kimin galip geleceğini bilmiş mesela. Yüzyıl sonrası için de eğer gerekli tedbirler alınmazsa, benim mirasım çarçur edilirse ola-

caklan, bugün yaşadıklarımızın her birini de söylemiş.

**"Bir vefasızlığa isyan ediyorum"**  
**Bilgi çağındayız. Peki Türkiye'ye dair Deniz Kuvvetleri özelinde temel gecikmeler nelerdir? Ticarî bahriye ve askerî bahriyeyi ilgilendiren dış politikamız açısından nelerde üstün geldik, nelerde hata yaptık? Bunları nasıl düzeltebiliriz?**

Bir ülkenin 'deniz gücü' denilince insanların aklına sadece 'Deniz Kuvvetleri' geliyor. Hâlbuki deniz gücü sadece Deniz Kuvvetleri değildir. Biraz önce bahsettiğiniz ticaret bahriyemiz, balıkçılık, deniz âlaka ve menfaatleri, deniz dibi zenginlikleri gibi denizle ilgili ne varsa bir ülkenin deniz gücüdür. Bugün savunma sanayide çok büyük gelişmeler olduğu ve bu gelişmelerin de son yirmi senenin eseri olduğu, daha evvel hiçbir şeyin olmadığı, ne yapıldı ise mevcut hükümet zamanında yapıldığı söyleniyor. Tabii ki emekli de olsam bir asker olarak savunma sanayideki gelişmeler, Türk Silahlı Kuvvetleri'nin özellikle Deniz Kuvvetleri'nin güçlenmesi beni son derece mutlu eder ama aynı zamanda bir vefasızlığa isyan etmeme

neden olur. Çünkü 2002 yılında bu vefasızlar hükümete geldiği zaman tablo şuydu: Birleşmiş Milletler'e kayıtlı ülkelerden 164 ülkenin Deniz Kuvvetleri vardı ve bu ülkelerin 41 tanesinin Deniz Kuvvetleri dünyanın güçlü Deniz Kuvvetleri kabul ediliyordu. Türkiye, 2000'li yılların başında dünyanın 11'inci deniz kuvvetiydi, gemi adedi bakımından da dünyanın 5'inci sırasındaydı. Yine Türkiye 2000'li yılların başında kendi gemisini kendisi yapan 20 ülkeden bir tanesi, kendi gemisini kendi dizayn eden 10 ülkeden bir tanesiydi. Türk deniz subaylarının tamamı lisans eğitilmiş ama yüzde 41'i yüksek lisans eğitilmiş, yüzde üçü doktora eğitilmişti. Tamamı İngilizce konuşuyordu. Yüzde 30-40 kadan hem İngilizce hem Almanca'yı konuşabiliyordu. Böyle bir personel ve böyle bir kuvveti teslim aldılar. Deniz Kuvvetleri'nin böyle bir altyapısı olmasaydı bugün ne MİLGEM ne TCG Anadolu olurdu fakat maalesef hepimizin yaşadığı Balyoz, Ergenekon, 15 Temmuz FETÖ Darbe girişimi gibi olaylarla Deniz Kuvvetleri çok büyük hasar aldı. Bu çok büyük hasan personel açısından aldı. Çünkü

hangi gemiyi, hangi uçağı yaparsanız yapın bu neticede bir çelik yığını. O silâhın değeri, onu kullanan personelle ölçülür. Dolayısıyla bir ülkenin Deniz Kuvvetleri'ni çöktürmek istiyorsanız bu işe önce personelden başlarsınız. Bir taraftan gemi yapmalarını teşvik ederseniz gemi yapılır ama bir taraftan da o gemiyi kullanacak olan kaynağı yavaş yavaş hissettirmeden yok etmeye çalışırsınız. Maalesef böyle bir dönem geçirdik. Askerler sınırsız güce sahip olabilirler, dünyanın en güçlü silâhlı kuvvetlerine komuta etmek isteyebilirler ama aklı başında askerler ve siyasetler güvenlikle refahı dengeleyemedikleri, ikisinden birinin lehine bu dengeyi bozdukları takdirde esas o zaman ülkenin bekasının tehlikeye düşürdüklerini bilmeleri lâzım. Dünyada bunun çok fazla örnekleri var. Güvenliğe para ayırmayıp refah içinde yaşayan ülkelerin de geleceği yok. Tamamen güvenliğe yüklenmiş, refahı halka yayamamış ülkelerin de geleceği yok. Yakın tarihten bunun en büyük örneği, Sovyetler Birliği. Sovyetler Birliği, ekonomik olarak çöktüldükten sonra dağıldı. Halbuki ekonomik olarak çöktüğü zamanlarda dünyanın en büyük iki gücünden bir tanesiydi. Amerika ve Batı dünyası, SSCB'yi bilinçli olarak silâhlanmaya teşvik etti. Yani "Ben uydu yaptım, sen de yap. Benim attığım füze sen de karşılık ver. Ben bu denizaltıyı yaptım, sen de yap" gibi bir yarış içine soktu. Bu yarış ABD ekonomik açıdan da götürebilecek durumdaydı. Çünkü zaten bütün dünyaya silâh satıyordu. Silâh sanayi üzerine kurulu bir ülkeydi ama SSCB'nin Karadeniz Donanması olsun Kuzey Donanması olsun gemilere koyacak mazotu alabilecek ekonomik durumda olmadığı için gemiler limanda çürüdü. O bakımdan savunma sanayideki gelişmeler tabii ki sevindirir. Türk Silahlı Kuvvetleri'nin kendi kendine yetmesi tabii ki güzeldir ama bunun sihrine kapılıp, bunu abartıp iç politikada kullanıp, hırsa dönüştürdüğünüz zaman bu uzun vadede Türkiye'nin bekasını tehlikeye atan bir durum yaratır.

**"TCG Anadolu seçim yatırımı olarak kullanılıyor"**

TCG Anadolu'ya gelirken maalesef bugün hayretler içinde okudum. "İnşallah yanlıştır" dedim ama Millî Savunma Bakanlığı'nın resmî sitesine konmuş, "Bugün TCG Anadolu, Marmara Denizi'nden kalkarken üstünden F16'larla birlikte gelecektmiş" yazık. Dünyayı güldürsünüz kendinize. TCG Anadolu hava vasıtalarının, üstüne dikey iniş ve kalkış yapabileceği bir pisti olan çok amaçlı amfibi destek gemisidir. TCG Anadolu, "SIHA gemisi" değildir. TCG Anadolu, "İHA gemisi" değildir. TCG Anadolu, "uçak gemisi" hiç değildir. TCG Anadolu, "helikopter gemisi" değildir. Yani bir gemi üzerine helikopter kondu diye helikopter gemisi olmaz. Bu mantıkla o geminin üzerine bir kuş konsa dünyanın ilk kuş gemisi mi olacak? Dolayısıyla TCG Anadolu çok amaçlı, çok maksatlı amfibi hücum gemisidir. Faydalı mıdır?

Faydalıdır. Türk Deniz Kuvvetleri'ne güç katmış mıdır? Katmıştır. Harpte ya da kriz anında kullanılabilir mi? Kullanılır. Sulh şartlarında kullanılabilir mi? Kullanılır. Deprem felaketi yaşadığımızda gemi imkânlarıyla bölgeye gidebilir, binin üzerinde misafir edilebilir, hastanesinde sağlık bakımları, ameliyatlar gerçekleştirilebilir veya herhangi bir ülkede kanışıklık çıktığı zaman o ülkede yaşayan Türk vatandaşlarını tahliye etmek için kullanılabilir. Bu amaç için hava vasıtaları devreye girer. TCG Anadolu, Japonya'ya, ABD'ye gider. Teknik olarak gidebilir, tatbik kabiliyeti de vardır. Doldurursunuz akaryakıtı. O akaryakıt bitinceye kadar dünyanın her yerine gidebilir. Peki bu kabul edilebilir bir şey midir? Dost bir ülke ziyareti olarak yollayabilirsiniz ama günün birinde Japon Denizi'nde "harpedeyim" diye yollayamazsınız. TCG Anadolu'nun hareket sahaları Akdeniz Havzası'dır.

**TCG Anadolu'da görev alacak Kızıllema, Hürjet, Bayraktar TB-3 gibi platformlarla ilgili yapılacak çalışmalar konuşuluyor. Bu platformların gemiye nasıl iniş/kalkış yapacağı, hangi harici sistemlere ihtiyaç duyacakları ve geminin tasarımını hususlar merak konusu. Siz neler söylemek istersiniz?**

Evet, konuşuyorlar ama maalesef bunların hepsini seçim yatırımı olarak konuşuyorlar. Esasında çok büyük riskleri göze alıyorlar. Geminin bugün Sirkeci'ye gelip halkın ziyaretine açılması da yanlış, 23 Nisan'da Boğaz'dan geçip denize açılması da yanlış. Neden yanlış? Gemi personeli, gemisini bugün gemiyi ziyaret eden halkla beraber öğreniyor. İki gün önce çıktılar gemiye. Herhangi yeni bir gemiyi Deniz Kuvvetleri teslim aldığı zaman 4 ila 6 hafta süreli, dallarında karadan bir ekip personeli gemisine oryante eder, görevlerini öğretir ve bu eğitim sonunda harekâta hazırlık denetlemesi yapılır. Bir heyet gemiyi denetler. "Personel gemiyi öğrenmiş, herkes gemiyi biliyor ve bu gemi artık emniyetle göreve başlayabilir" der. ABD'den Akın Gemisi'ni aldık. Amerikalı personel bize bu tip bir eğitim vermeye başladı. Bir iki seyirden sonra yeterli olduğumuzu ve Türkiye'ye gidebileceğimizi söylediler ama yolda yangın çıkmazsa... "Çünkü yangın eğitiminiz son derece zayıf" dediler. Şunu kastediyor: Mesela Amerikalı ekip bir yerde kâğıt yakıyor. Gemiye yeni geldiğiniz için siz o yeri bulana kadar gemi yanar gider. Allah kazadan beladan korusun; bir gemi çarpıştığı zaman ne yapılacağı ile ilgili her şey bu eğitimlerde verilir. Umanın TCG Anadolu'yu terk etmek hiçbir zaman yaşanmaz ama olduğu zaman "hangi personel kaç numaralı filikaya gidecek ve hangi personeller gemide kalacak" gibi ayrıntıların öğrenilmesi gerekiyor. Bunlar gösterilmeden sırf seçim yaklaşıyor diye bu gemiyi seçim yatırımı olarak kullanmak, "dünyanın ilk SIHA gemisi" demek olmaz.

Röportajın tamamı için  
[www.marinedealnews.com](http://www.marinedealnews.com)'u ziyaret edebilirsiniz.



**TCG Anadolu için Mühendislik Çözümlerimiz**

Helikopter Kurtarma Balonları  
Helikopter Starter Cihazı  
270V DC Elektrik Servis Cihazı  
Skidli Helikopterler İçin Taşıma Tekerlekleri  
Hidrolik Sistem Test ve Kontrol Cihazları  
Hidrolik İkmal Cihazı  
NWC-4 Tip Helikopter Tekerlek Takozları  
Nitrojen Servis Aracı  
Helikopter Topraklama Seti  
Yakıt Test Kitleri

**Deniz Hava Savunma**



**Deniz ve Hava Teknolojileri**

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



# Siyasi gelişmelerin dünya ve Türkiye üzerindeki etkileri: Hedefteki ülke Türkiye

**Deniz Kurmay Yarbay (E) Özhan Bakkalbaşıoğlu, son siyasi gelişmelerin dünya ve Türkiye üzerindeki etkilerinin siyasi, askerî ve ekonomik yönleri üzerine değerlendirmesini MarineDeal News'e özel kaleme aldı**

19 Mayıs 1919'da Ulu Önderimiz Mustafa Kemal Atatürk tarafından başlatılan Kurtuluş Savaşımızın sonunda kurulan Türkiye Cumhuriyeti'nin mevcut jeopolitik konumu 100'üncü yılda da artan bir ivme ile önemini daha da artırmaktadır.

Özellikle Karadeniz'in Baltık Denizi gibi bir NATO denizi olması istenmektedir. ABD'nin Ukrayna üzerinden NATO'ya baskı yapması Rusya Federasyonu (RF) ve Türkiye'yi oldukça tedirgin etmektedir. RF Dışişleri Bakanı Peskov açıkça "Karadeniz hiçbir zaman NATO denizi olmayacaktır" demiştir. Gürcistan üzerindeki oyunun benzeri Ukrayna'da da oynanmış ve iki ülke RF işgaline uğramıştır. Türkiye elindeki en önemli olan kozu olan Montrö Anlaşması'nı NATO ülkeleri üzerinde güncel tutması gereklidir. Türkiye Boğazlar nedeniyle NATO anlaşmasında kendine özgü isteklerde bulunmalıdır. Zaten ABD Karadeniz alanında NATO planlarını Ege alanına attığını Yunanistan'a yaptığı yığınaktan biliyoruz. Türkiye Kanat ülke olarak aslında NATO içinde yalnızlığa itilmektedir. Kanımca Karadeniz'deki bu statükoyu bozma uğraşı, RF ile Türkiye'yi karşı karşıya getirmek ve ülkemizi siyasi istikrarsızlığa sokarak BOP'u bir başka şekilde gerçekleştirmek. Karadeniz'de çıkan doğalgazın Norveç ve ABD mühendislik hizmetlerinin TPOA eşgüdümünde çıkarılması ve ortalama 15 yıl içinde ihtiyacımızın yüzde 25'ini karşılaması Karadeniz'in askerî değil banş ve ekonomi denizi olmasını gerektirmektedir. Karadeniz'in banş ortamında sahilgar ülkelerce ekonomik paylaşımı, enerji kaynaklarımızın güvenliği açısından önemlidir.

Bölgemizi oldukça ilgilendiren bir konu da TCG ANADOLU LHD gemisinin hizmete alınmasıdır. Türkiye'nin Mavi Vatan korumasının yanı sıra uluslararası ve okyanuslarda gambot diplomasi için önemlidir. Amfibi hücum gemisi olan TCG ANADOLU'nun üzerinde konuşlan-

mış uçakların olmayışı önemli bir zafiyettir. SİHA'ların imkân kabiliyetlerini, böyle farklı maksat için dizayn edilen bir gemideki başansını ancak zaman içindeki eğitim ve gerçek harekâta test edebileceğiz. Bu nedenle geminin hava savunması için uçak talebi Anavatandan uzaklaştıkça zor görünmektedir. Acilen uçak konuşlandırılması yapılmalıdır. Bu yapıldığında özellikle Yunanistan dâhil Doğu Akdeniz'de dengeleri değiştirerek büyük bir tehdit teşkil eder. Ege Harekât alanında artık büyük suüstü gemileri yerine denizaltı gemileri ve insansız deniz araçlarına (İDA) suüstü ve sualtında ihtiyaç vardır. LHD ve fırkateynler Güney Ege ve Doğu Akdeniz harekât alanında kullanılmalıdır. Eğer Yunanistan gerçekten Türkiye'yi siyasi malzeme olarak kullanmasa Ege bir banş denizi olabilir ve ekonomik çıkarlar paylaşılabilir. Aksi takdirde bu turmanış devam ederse Yunanistan coğrafyası değişebilir. Olası bir savaşta "ABD Yunanistan'ın 3000 kûsur adasını nasıl koruyacak?" Yunanistan bunu çok iyi düşünmelidir.

Dünya yeniden çok kutuplu bir arayış içine giriyor. ABD dünya üzerinde ve özellikle Pasifik'teki hegemonyasını koruyamama sıkıntısını RF'yi çok cepheli bir savaşa sokarak ateşi Avrasya'ya yayabilir. Finlandiya'nın NATO'ya girmesi ile Arktik Denizi'ni tamamen kontrol altına almaya çalışması, Karadeniz'i bir NATO denizine dönüştürme çabası RF'yi sıkıştırmak ve özellikle Türkiye üzerinden savaşa zorlamaktır.

ABD için Türkiye yükselen ve güçlenen bir ülkedir. Orta Doğu, Ege ve Doğu Akdeniz'e hâkim olmak için ABD'ye "zayıf ve söz dinleyen bir Türkiye" gereklidir. Ancak unutulmamalıdır, Devletlerin yaşamları ilk 100 yıl kuruluş ve sonraki yıllar doğru siyaset izlemek ile yükseliş dönemidir. Türkiye 1974 Kıbrıs Banş Harekâtı'ndan sonra savunma sanayi ve altyapısını önemli ölçüde millileştirmiştir. Türkiye bunun için hedefteki ülkedir de. Çin ile bir savaş olasılığı ABD'nin sonunu hazırlar. Er veya geç Pasifik Çin'in hegemonyasına girecek ve uzun yıllar yeni bir kutup olarak dünyayı şekillendirecektir. Bir öngörü olarak RF ile Çin'in birleşmesi ABD ve Batı dünyasının sonu demektir. Bu maksatla Ukrayna, Gürcistan ve hatta Suriye'de oynanan senaryo RF'nin zayıflatılması, parçalanması yönünde olduğunu değerlendiriyorum.

Yunanistan'ın ABD destekli hasmane tutumunu ise bu senaryo içinde bakıldığında iç ve dış olaylarla bunaltılan bir Türkiye'nin merkez ülke konumundan çıkartılıp zayıf hâle gelmesi de bir ABD planıdır.

Çin'in Orta Doğu ve Afrika'da yaptığı yatırım ve askerî destek gelecekte Çin askerî gücünün bu bölgedeki haklarını korumak için konuşlanabileceği yönündedir. Bölgede liman kiralama ve işletme için kiralama dikkate alınmalıdır. Çin'den Afrika'ya kadar uzanan Çin yatırımları Batı emperyalizmine vurulacak en büyük darbe olacaktır. Bunu, bir kehanet değil ama bir öngörü olarak değerlendirmekteyim. Türkiye bu öngörü içinde Türk devletleri teşkilatı ile siyasi ekonomik ve askerî işbirliğini sağlamlaştırmalı bölgesel tampon bir bölge oluşturmalıdır. Çünkü bu teşkilat Türkiye'nin merkez ülke olarak Orta Asya Türk devletleriyle oluşacak bir güç olmasıdır. Bu güç Çin ile RF arasında ve de Türk dünyası ile Avrupa arasında jeopolitiği



Özhan Bakkalbaşıoğlu

değiştirecek bir konumdadır. Tüm bu olasılık düşünceler siyasi olarak değişen ve yeniden yapılanan dünya jeopolitiğinde olabirliği yüksek olarak görülmektedir.

Sonuç olarak, ABD ve Atlantik dünyası sonun başlangıcındadır. Dünyayı ateşe sokarak küllerinden yeniden yaratmak istemektedirler. Aksi takdirde bu olasılık ABD'nin bir kıta devleti olarak kalmasına yol açar.

bilir. Güçsüz Avrupa RF ile ekonomik ilişkilerini geliştirerek onun toprak isteklerine göz yumabilir. Türkiye bu boşlukta güçlü bir merkez ülke olarak tarihsel geçmişi ile Orta Doğu ve Kafkasya'da ön alabilir. Çin'in bu yükselişi güçlü bir kutup ülke olma olasılığı ile Hint ve Pasifik Bölgesi'ni kontrol altına alabilmesiyle sanayi ve teknoloji lider ülke olması olasıdır. Bir başka deyişle yakın gelecek Atlantik dünyasının değil Hint/Pasifik dünyasınındır.

Türkiye gerçekten Türk yüzyılına yaşamak istiyorsa öncelikle iç cephesini banş içinde kapatmalı dış cephesinde ise ulusal menfaatleri doğrultusunda bağımsız bir siyaset izlemelidir. NATO ve diğer uluslararası siyasi ve askerî anlaşmaları jeopolitik konumunun ağırlığı ile yeniden düzenlemelidir şeklinde değerlendirmekteyim.

Atatürk'ün "Yurtta sulh, cihanda sulh" özdeyişi bir defa daha tüm siyasi otoritelerce iyi anlaşılmalıdır.

## DENİZ KUVVETLERİMİZİN

### YENİLİKÇİ ÇÖZÜM ORTAĞI

NAZAR Lazer Elektronik Harp Sistemi

ALACA Ka Bant Radar Kesit Alanı Ölçüm Sistemi

Sualtı Güvenliği İçin Akustik Sensörler

Deniz Üstlerinin Savunması İçin KAPAN Dron Savunma Sistemi

DUNKER Denize Düşen Helikopterden / Mecburi İniş Yapan Uçaktan Kaçma Kurulum Eğitim Simülasyonu

PELİKAN RF Gökümlü Mermi Simülasyonu

ULAQ Silahlı İnsansız Deniz Aracı

MILSAR SAR/MTI Radar

Denizaltı Sonar Sistemleri

YAKAMOS 2020 Karınaya Monteli Sonar Sistemi

DCSIM Yara Savunma Simülasyonu

YES Yangın Eğitim Simülasyonu

**METESAN** SAVUNMA

www.metesansavunma.com



# Geçmişi ve bugünüyle Çok Maksatlı Amfibi Hücüm Gemisi TCG ANADOLU (L-400)

**Kıymetli MarineDeal News okurları, malumlarınız olduğu üzere geride bıraktığımız nisan ayının en çok ses getiren konularından biri 10 Nisan günü gerçekleştirilen hizmete giriş töreni ile Türk Deniz Kuvvetleri'nin envanterine alınan, diğer bir deyişle Komutanı'na teslim edilen ve flandra-sı toka edilerek artık bir vatan toprağı vasfı alan TCG ANADOLU (L-400) Çok Maksatlı Amfibi Hücüm Gemisi'ydi**

Teslim töreninin duyurulması ile birlikte, tören günü ve hitamında tüm ay boyunca gerek yazılı ve görsel basın ve gerekse sosyal medyada gemi ile ilgili olumlu/olumsuz onlarca şey söylendi, yüzlerce yazılıp çizildi. Ben de 2019-2021 arası TCG ANADOLU'nun proje üst yönetiminde bulunan emekli bir Deniz Kuvvetleri mensubu olarak bu proje ve gemi ile ilgili bir yazı kaleme alma ihtiyacı duydum hâliyle.

Öncelikle projenin gelişim sürecinden biraz bahsetmek, sonrasında da elbette ki sadece teknik düzeyde irdelemek koşuluyla: bu gemi bir uçak gemisi midir, SİHA gemisi midir, yoksa amfibi hücüm gemisi midir sorularına gerekçeleri ile birlikte yanıt aramak, son olarak ise çoğunlukla sosyal medyada

ve bazı köşe yazılarında gündeme getirilen TCG ANADOLU'nun eş gemileri İspanyol Juan Carlos 1 ve Avustralya Donanmasına ait Canberra Sınıfı LHD'lerde meydana gelen kronik ana tahrik sistemi arızalarından bahsederek yazımı tamamlamak isterim.

Başlamadan önce; konuyla yakından ilgilenen veya merak edenlerin çoğunun aklındaki "bu gemiye ne ihtiyaç vardı ki?" sorusuna her zaman verdiğim iki cevabı yazayım. Birincisi: Onlarca savaş gemisini ve içerisinde görev yapan binlerce personelini her türlü hava şartında ve 7 gün 24 saat esasına göre mavi vatan savunmasında görevlendiren, klişe tabiriyle bizler sıcak yataklarımızda yatarken neredeyse her gün Ege'de veya Doğu Akdeniz'de Yunan'la burun

buruna gelen Türk Deniz Kuvvetleri tarafından belirlenen bir hareket ihtiyacını sorgulamak haddimize değildir. İkincisi: Evet böyle bir gemiye Türk Deniz Kuvvetleri'nin şiddetle ihtiyacı vardı.

Kuvvet hareket ihtiyacı demişken bu yıl yayımlanan diğer yazıların da bir gemi projesinin hangi aşamalarda hayata geçirildiğinden bahsetmişim. İşte 2023 yılında hizmete alınan TCG ANADOLU projesinin de çok uzun yıllara dayanan bir geçmişi var. Projenin ilk tohumları 90'lı yılların ilk yarısında o zamanki Deniz Kuvvetleri Komutanı ve ilgili personelin Deniz Kuvvetleri'nin 30-40 senelik geleceği kapsamındaki vizyoner bakış açılarının sonucu olarak ortaya konulan bir doktrinle atılmıştır.

Türk Silahlı Kuvvetleri'nin sistematik proje planlama süreçleri kapsamında bu tohum 2000'li yıllarla birlikte filizlenmiş, 2010'lara gelindiğinde de artık teknik gerekliliklerinin de net olarak ortaya konulması ve onaylanması ile 2015 yılında sözleşmesi imzalanarak 2016 yılında inşa faaliyetleri başlamıştır. Yani aynı MİLGEM'ler gibi, aynı TF 2000 Hava Savunma Harbi Muhribi gibi, TCG ANADOLU da 1990'lı yılların komuta kademesinin ve ilgili personelin bu günleri gören vizyonu, peşinden gelenlerin de 2000'lerin başlarından itibaren gösterdikleri irade ile gerçekleşmiş bir projedir.

Geminin teknik özellikleri ve sınıfı ile ilgili konuya geçmeden önce, siz değerli okurların da sabrına sığınarak, öğrencilik yıllarımdan bir hatıramdan bahsetmek istiyorum ki yukarıda bahsettiğim vizyoner bakış açısının bir bahriye subayının mesleki paternini ve gelişimini nasıl yönlendirdiğine de bir örnek olsun.

Bizler Deniz Lisesi'ni bitirip Deniz Harp Okulu'na geçtiğimizde ilk seneyi mesleki ve akademik ortak dersler olarak bitirirdik (şimdi uygulama nasıl en ufak bir fikrim olmadığından -di'li geçmiş zaman kullanmak durumundayım!). Harbiye 2'nci sınıfa başlamadan önce ise yaptığımız tercihler ve kontenjanlar çerçevesinde kura çekerek mühendislik dallarımız belirlenir, son üç seneyi uzmanlaşarak okur, mezuniyetimizde de hem subay diploması hem de mühendis diploması olmak üzere iki diploma alırdık. (Harp Okulları'nın YÖK Kanunu kapsamında değerlendirilmesi ile bu iki diploma ile mezun olan ilk sınıf 1994 mezunlarıdır, ben 1997 mezunuyum.) Mühendislik dallarının belirlendiği bu süreçte



Kerem Orçun Yüksekdağ

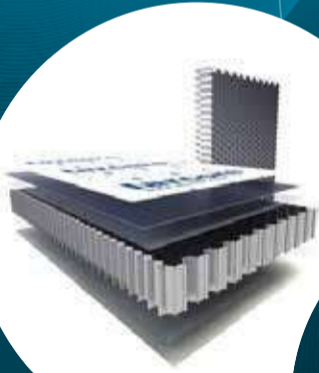
birinci sınıf not ortalamaları da önemli kriter olurdu, yüksek not ortalaması olanlar, büyük çoğunlukla, mezuniyet sonrası gemilerde suüstü branş subaylığı ve bölüm amirliği yapmak istediklerinden Endüstri Mühendisliği, Elektronik Mühendisliği gibi Bölümlerde okumak isterler, daha düşük not ortalamasında olanlar ise bizim "çarkçılık" olarak tabir ettiğimiz makine branş subaylığı ve bölüm amirliği yapmak maksadıyla ya Makine ya da Gemi İnşa Mühendisliği'ne kaydolmak isterlerdi.

Ben Harbiye 1'nci sınıfı dereceliyle bitirmiştim ancak aklımdan asla gemilerde suüstü subaylığı yapacağım mühendislik dallarında okumak geçmemişti, bunun sebebi ise işte yukarıda bahsettiğim, başlangıcı o yıllara denk gelen ve gerek mesleki derslerimize giren subaylardan adı sık sık duyduğum MİLGEM, TF2000 gibi projelerde bir gün bir gemi inşa mühendisi olarak görev alma arzumdur. Bu kapsamda da Harbiye 2'nci sınıfa geçtiğim 1994 yılı yazında kuraya dahi girmeden doğrudan Gemi İnşa Mühendisliği Bölümü'ne kaydoldum. Meslekten Deniz Kuvvetlerimiz nam ve hesabına yaptığım yüksek lisans sonrasında da Tann'ya şükür en büyük hayalim gerçek oldu. 6 senesi MİLGEM Proje ofisinde olmak üzere yaklaşık 17 sene MİLGEM, TF2000, TCG ANADOLU gibi projelerin muhtelif proje aşamalarında görev aldım. Bir daha dünyaya gelsem yine gemi inşa mühendisi bir bahriye subayı olurum. O zaman bu vizyonu ortaya koyan tüm Komutanlarımı saygıyla yâd ediyorum, aralarından ebediyete intikal edenlerin ruhları şâd olsun.

Umarım sizleri sıkımsamışım; haydi şimdi dönelim konumuza; TCG ANADOLU teslim töreni ile birlikte gündemde uzun süre yer eden bir konu da bu geminin hangi sınıf gemi statüsünde olduğuydu. Yazılı ve sözlü basında "SİHA" gemisi TCG ANADOLU olarak yer alan bu gemi tasarım olarak esasen bir LHD (Landing Helicopter Dock-Havuzlu Helikopter Gemisi)'dir. Tanım olarak kabaca; uçuş güvertesinde yer alan 6 adet iniş kalkış spotuna uygun boyut ve ağırlıktaki helikopterlerin iniş kalkış yapabileceği, uçuş hangarı



## Marin Endüstrisinde Hafif ve Sağlam Çözümler



Alucoil® Larcore®  
HONEYCOMB PANEL

Alucoil® Larson®  
KOMPOZİT PANEL

### Larcore® panellerin özellikleri:

- :: Rijit
- :: Hafif
- :: Yangına karşı dayanımlı
- :: IMO Sertifikalı

### Panel İşleme



" STOKTAN TESLİM "

10-15-20mm

www.alkonal.com





ve bu hangara inen asansörleri ile bu helikopterlerin aynı zamanda konuşlanabileceği, bununla birlikte gemi kıç tarafının adeta bir yüzer havuz gibi suya dalış çıkış özelliği sayesinde yine muhtelif boyutta ve ağırlıkta küçük deniz araçları ile çıkarma gemilerinin gemi bünyesine alınabileceği, yapısında bulunan ağır araç ve hafif araç güverteleri ve bu güvertelerden dışarı açılan hidrolik kapak ve rampaları vasıtasıyla zırhlı amfibi hücum araçları, altay tankı, taktik tekerlekli araçlar vb. envanterin taşıyıcılığını yapabilecek bir gemi diyebiliriz. Tüm bu özellikleri kapsamında da Deniz Kuvvetleri Komutanlığı bu gemiye "Çok Maksatlı Amfibi Hücum Gemisi" olarak sınıflandırmış, gemi bu şekilde projelendirilmiş ve borda numarası olarak L-400 belirlenmiştir.

Harp gemilerinin borda numaralarında yer alan harflerin, geminin sınıfını ifade ettiğini, uluslararası anlamı olduğunu, dünya bahriyelerinin hemen hepsinde benzer mantıkla kullanıldığını burada belirtmek isterim. (Örnek vermek gerekirse; L: Landing-Çıkarma Gemisi, F: Frigate-Fırkateyn, D: Destroyer-Muhrip, P: Patrol-Karakol Gemisi, M: Mine-Mayın Gemisi, S: Submarine-Denizaltı, A: Auxiliary-Yardımcı Sınıf Gemi, CVN: Carrier Vessel Nuclear-Nükleer Uçak Gemisi vb.)

TCG ANADOLU'nun ilave bir özelliği ise, STOVL (Short Take Off-Vertical Landing) yani kısa mesafede kalkış yapabilme ve dikey iniş yapabilme kabiliyetine ve yüksek faydalı yük (payload) taşıma kapasitesine sahip ana vurucu muharip uçakların (F35B, AV-8 Harrier vb.) inişi için özel olarak tasarlanmış, uçuş güvertesi buna uygun mukavemette inşa edilmiş, çok yüksek egzoz sıcaklıklarına dayanıklı özel boyalarla boyanmış ve bu tip uçakların kısa mesafede kalkabilmesine yarayan ve uçuş güvertesinin baş tarafına entegre edilen ski-jump'a sahip olmasıdır. Gemi; kısa pistlerden kalkışı ve inişi ancak özel fırlatma ve yakalama sistemleri ile yapabilen CATOBAR (Catapult Assisted Take-Off But Arrested Recovery-Katapult Destekli Kalkış Ancak Yakalamalı İniş) özellikli uçaklar için ise uygun yapıda değildir ve günümüz şartlarında pist genişliği açısından böyle bir tadilata da müsait değildir.

Buna rağmen bu gemi için "Uçak Gemisi" tabiri neden tam doğru bir anlam ifade etmiyor? Çünkü uçak gemileri gerek boyut ve gerekse yapısal özellikleri ile çok sayıda ve tipte muharip uçağın iniş kalkışı ve konuşlanması maksatlı, bunun yanı sıra bu uçakların parkı ve her türlü bakım/ onarımı için gerekli büyüklükte hangar, asansör sistemleri vb. altyapılar ile yeterli insan kaynağına ve çoğunluğu



yukarıda bahsettiğim CATOBAR sistemine sahip özel gemilerdir.

SIHA'lara gelecek olursak, yapılan ve boyutları sebebiyle muharip uçaklara nazaran daha düşük miktarda faydalı yük taşıyabilmekte ancak önemli bir avantaj olarak çok daha yüksek irtifalarda çok uzun süre uçuş gerçekleştirebilmektedirler. Yine SIHA'lar boyutları ve ağırlıkları göz önünde tutulduğunda kısa uzunluktaki düz alanlara iniş kalkış kabiliyetine de sahiptirler. (Açık kaynaklardan ulaşılabilen bilgiler kapsamında İran hâlihazırda ticari bir konteyner gemisini, Shaded-136 model kamikaze dronlarını da fırlatabilecek insansız hava aracı ve helikopter taşıyıcı gemiye dönüştürmektedir.1)

Evet, bu geminin pistine SIHA'ların da inip kalkmasının planlandığı, buna yönelik tasarım ve üretim çalışmalarına ilgili üretici firması tarafından başarıyla devam edildiği, yakın bir zamanda gemiye iniş kalkış testlerine başlanmasının hedeflendiği bilinmektedir. Ama dünya üzerinde tüm örnekleri ve teknik detayları göz önüne alındığında gemiyi salt bir "SIHA Gemisi" olarak tanımlamak ona kısıtlı kabiliyete sahip bir gemi rolü biçmek olacaktır. Gemiye SIHA inip kalkabilecek olmasının geminin çok önemli bir özelliği olarak değerlendirilmesi, "Çok Maksatlı Amfibi Hücum Gemisi" tanımının ise kullanılmaya devam edilmesi uluslararası sahada da daha uygun bir hâl tarzı olacaktır.

Şimdi kısaca gemi hakkında sosyal medyada ve bazı basın yayımlarında çıkan yazılarda bahsedilen ana tahrik sistemi ile ilgili bir sıkıntı olup olmadığı konusunda bahisle yazımı tamamlamaya çalışacağım.

Öncelikle; tasarım ve inşa olarak birbirlerine çok benzeyen ve kardeş gemi olarak tabir edebileceğimiz İspanyol Juan Carlos-1 LHD gemisi, Avustralya donanmasına ait Canberra sınıfı LHD gemileri ve TCG ANADOLU arasında gerek tasarım gerek donatım ve inşa ve gerekse konfigürasyon açısından farklılıklar bulunmaktadır. Açık kaynaklardan araştırıldığında görülmektedir ki Juan Carlos-1'de ana tahrik sistemi kaynaklı titreşim ve kronikleşen muhtelif anızalar mevcuttur. Benzer anızalar Canberra sınıfı LHD'lerde de olmuş, ancak konfigürasyonda

yapılan azimut thruster değişikliği ile problem giderilmiştir.

Zamanında ulusal ve yabancı savunma basınının da ilgisini çeken ve sektörde ses getiren bu konu ile ilgili olarak Deniz Kuvvetleri Komutanlığımız tarafından yanlış hatırlamıyorsam 2019-2020 yıllarında TCG ANADOLU projesinin yüklenicisine gerekli bildirim yapılmış, konu sorgulanmıştır.

Ancak yukarıda da bahsettiğim gibi gemiler arasında özellikle de ana tahrik sistemi konfigürasyonu ve makine dairesi yerleşiminde farklılıklar olması nedeniyle (İspanyol ve Avustralya gemilerinin

de 2 Dizel Makine+1 LM 2500 Gaz Türbini+2 POD sistemi varken TCG ANADOLU'da 5 Dizel Makine+2 POD vardır ve makine dairesi yerleşimleri doğal olarak farklıdır.) böyle bir sorun beklenmemiştir.

Mevcut durumda gemi, Deniz Kabul Testlerini başarıyla tamamlamış olmalı ki Deniz Kuvvetleri Komutanlığı tarafından teslim alınabilsin. Eski bir Deniz Kuvvetleri mensubu ve defaatle gemi teslim almış biri olarak ben kıymetli okuyucuların şundan emin olmalarını isterim ki, benim de geçmişte oturduğum o koltuklarda oturan ilgili ve sorumlu Türk Deniz Kuv-

vetleri personeli asla bir gemiyi bu boyutta bir sorunla teslim almaz, o teslim protokolüne imza atmaz.

Tüm bu bilgiler ışığında toparlayacak olursak, Çok Maksatlı Amfibi Hücum Gemisi TCG ANADOLU (L-400), 30 yıl öncesi Deniz Kuvvetlerinin bugünleri gören vizyonuyla, Ulu Önder Mustafa Kemal Atatürk'ün bizlere hedef olarak koyduğu "Mükemmel ve kaadir bir Türk Donanmasına malik olmak" gayesinden hareketle, "Cebelitank dışına çıkan, okyanuslar ve hatta kutuplar dâhil tüm dünya denizlerinde görev yapacak bir Donanmaya sahip olma" doktrininden ortaya çıkmış, Deniz Kuvvetleri Komutanlığı'ndan tedarik makamına, ana yüklenicisi ve inşa tersanesinden tüm altyüklenicilerine kadar verilen yoğun emekler, dökülen terler ile vücut bulmuş ve Türk Donanmasına lig atlatan bir gemi olmuştur. Pruvası neta, rüzgârları kolayına olsun...

**Kaynak**

<sup>1</sup><https://www.marineinsight.com/shipping-news/iran-can-turn-cargo-vessels-into-uav-aircraft-carriers/>

**nuro** | INNOVATING PROTECTION  
TEKNOLOJİ

**MUHAREBE ŞARTLARINDA KENDİNİ KANITLAMIS BALİSTİK SERAMİKLER VE KOMPOZİT ZİRH ÇÖZÜMLERİ**

nuroteknoloji.com

nuro teknoloji | nuroteknoloji | nuroteknoloji



# Japonya'nın jeopolitik arayışları ve Bangladeş

Hint-Pasifik Bölgesi'ndeki dinamik gelişmeler Çin ve ABD merkezli takip edilse de bölgenin önemli oyuncularının da kurulan denkleminde yerlerini almaya başladıklarını görüyoruz. Nitekim son dönemde ayak sesleri giderek artan ve izlediği agresif dış politikasıyla dikkat çeken Japonya'nın küresel sorunlara ilgisi her geçen gün artıyor.

## Jeopolitik mıknaat: Hindistan

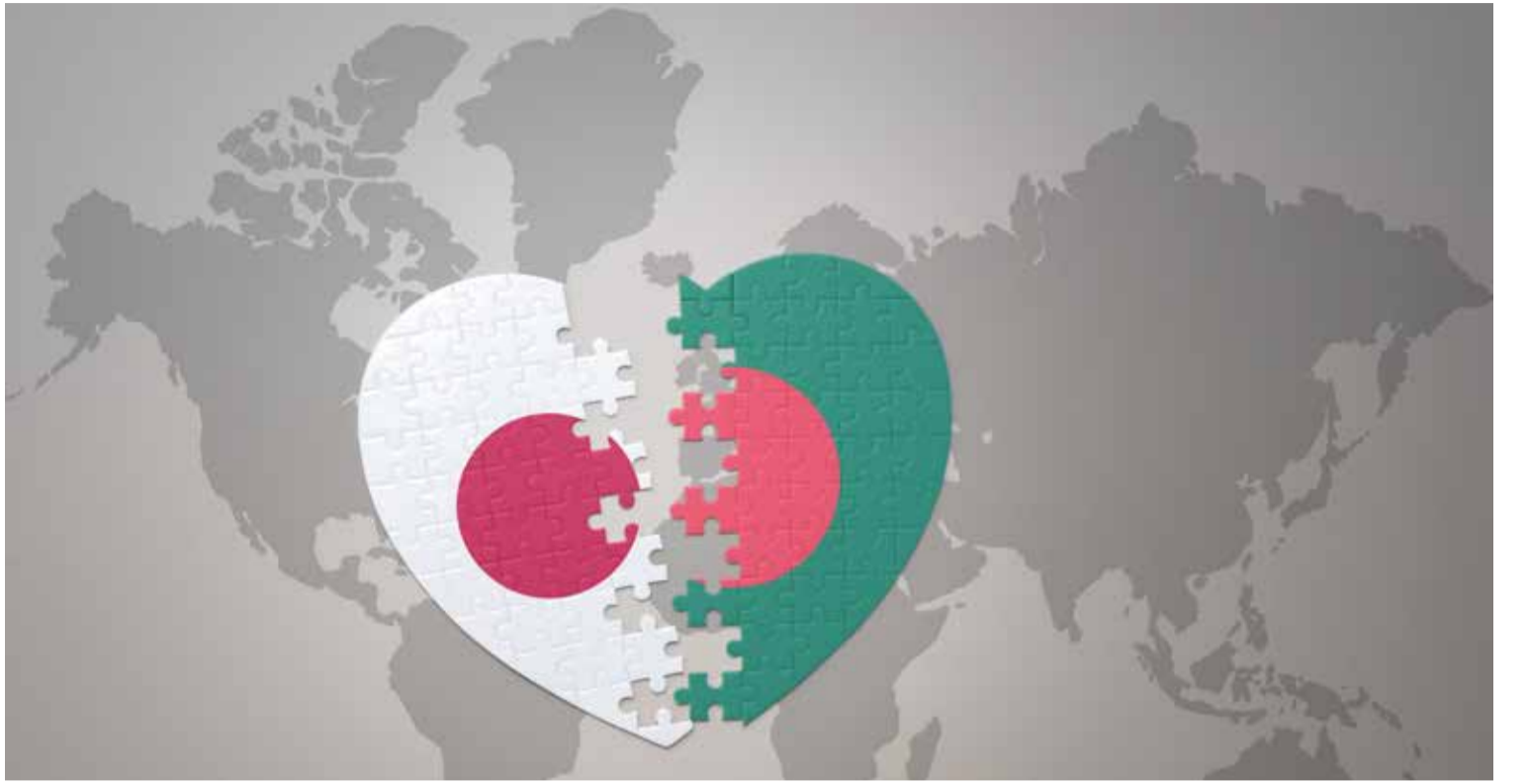
Çin'e karşı tesis edilmek istenen eksenin önemli bir halkasını oluşturan Japonya'da Başbakan Kişida'nın nisan ayında yaptığı Hindistan ziyareti konuya örnek oluşturuyor. Bölgenin etkin aktörü ve önemli oyuncusu olan Hindistan özgül ağırlığını her geçen gün artırıyor. Ekonomik, siyasi ve askerî gücü ile bölgede Çin'i dengeleyebilecek yegâne güç olan Hindistan adeta bir miktans gibi tüm aktörleri kendisine çekiyor. Bu minvalde tüm aktörlerin Hindistan ile ilişkilerini geliştirmek için sıraya girdiğini görüyoruz. Almanya ve Fransa gibi Avrupalı aktörlerin yanı sıra bu zincirin son halkasına Japonya eklendi.

Hindistan ziyaretinde muhatapını motive etmeye çalışan Kişida, "Özgür ve Açık bir Hint-Pasifik" açılımını bağlamında yeni bir yol haritası önerdi. Rusya'nın Ukrayna'yı işgali sonrası farklı eksenlere kayan Hindistan ile Japonya ilişkileri durağan bir yapıya evrilmişti. Hindistan'ın Rusya konusundaki tutumu ile Japonya'nın pozisyonun örtüşmesi, iki ülke ilişki sistematüğünün merkezinde Çin olmasına karşın, ilişkilerin motivasyonunu yitirmesine neden olmuştu. Bu nedenle Kişida ziyareti esnasında iki ülke arasındaki işbirliğinde görülen motivasyon eksikliğini gidermeye çalıştı.

## Küresel güney

Kişida'nın Hindistan ziyaretinde gündeme getirdiği plan Küresel Güney'in nüfuzunu artırmayı ve Hindistan'ı Çin'den ayrıştırarak karşıt bloğa çekmeyi hedefliyor. Bilindiği üzere bu yıl Japonya G-7'ye, Hindistan ise G-20'ye başkanlık ediyor. Japonya her iki ülkenin bu başat rolünü ilişki sistematüğünü geliştirmede kullanmak istiyor. G-7 ile G-20'yi birbirine bağlayarak Küresel Güney sistemini yeniden inşa etmek isteyen Japonya son kertede Hindistan ile karşılıklı çalışabilirlik seviyesini artırmak istiyor.

Hint-Pasifik Bölgesi'nde Japonya ve Hindistan arasındaki işbirliğinin ivmelenmesi ilerleyen dönemde ezber bozabilir. Dahası kategorik olarak farklı eksenlerde yer alan iki bölgesel gücün çok boyutlu işbirliği ile sonuçlanabilir. Çin'in çevrelenmesi ve bölgede baskılanması ile taçlanabilecek bu birliktelik komplo teorisi olmaktan çıkıp rasyonel bir



yapıya evrilirse, Hint-Pasifik denklemini kökten değiştirebilir.

## Japonya ve Bangladeş

Japonya'nın Hint-Pasifik Bölgesi'ne yönelik hamleleri Hindistan ile sınırlı değil. Geçtiğimiz ay Filipinler'e yönelik dış politikasını irdelediğimiz Japonya'nın bölgenin jeopolitik konumu itibarıyla bir başka önemli oyuncusu olan Bangladeş ile ilişkisi ve bu ülkeye atfettiği önem de dikkat çekiyor. Esasen bölgenin jeopolitik durumu bağlamında güvenlik marjında işbirliğini artıran Bangladeş-Japonya ikilisinin, ilişkinin stratejik yönüne odaklanıldıkları tespitinde bulunabiliriz.

Tarihsel sürece baktığımızda Japonya, Bangladeş'in bağımsızlığı sonrası kalkınmasına destek sağlayan aktörlerin başında geliyor. Bu zaviyeden bakıldığında iki ülke ilişki sistematüğü köklü ve tarihi bir perspektife sahip. Japonya, kategorik olarak Bangladeş'in kadim destekçisi olmuş ve bu ülkeyle her ahvalde dost kalmayı başarabilmiştir. Bu nedenle Bangladeş ile Japonya arasındaki birlikteliğin stratejik ortaklık seviyesine yükseltilmesi şaşırtıcı olmayacaktır.

Nitekim 25-28 Nisan tarihlerinde Japonya'ya yaptığı ziyaret öncesinde açıklamalarda bulunan Bangladeş Başbakanı Şeyh Hasina, Bangladeş ile Japonya arasındaki "kapsamlı ortaklığı" artık "stratejik ortaklığa" yükseltmeye hazır olduklarını ifade ederek, Bangladeş'in Japonya Başbakanı Kişida tarafından gündeme getirilen "Özgür ve Açık Hint-Pasifik Planı"nın bir parçası olmaya hazır olduğunu vurguladı.

## Japonya'nın Hint-Pasifik Bölgesi'nde ivmelenen güvenlik arayışı

Eski Başbakan Abe yönetiminden bu yana güvenlik ve savunma konularındaki reaktif duruşu radi-

kal bir değişim sergileyen Japonya, pasifist anayasasını değiştirdi ve silahlanma gayretlerini artırdı. Son dönemde ABD ve NATO ile işbirliğini de ivmeleniren Japonya, Güney Kore ile birlikte, Rusya-Çin ikilisi karşısında oluşturulan bloğun odağında konumlandı.

Hammadde ihtiyacının önemli bir kısmını yurtdışından ithal eden Japonya bakımından deniz ticaretinin kesintisiz idamesi hayati önem taşıyor. Gelecekte Hint Pasifik Bölgesi'nde meydana gelebilecek olası bir istikrarsızlıktan en çok etkilenecek ülkelerin başında geleceği aşikâr Japonya, bu nedenle dış politika önceliklerini Hint Okyanusu devletleriyle stratejik bağların geliştirilmesi olarak belirlemiş görünüyor.

Çin'in Hint-Pasifik Bölgesi'ndeki Kuşak ve Yol Girişimi'ne karşı koymak, devamında deniz iletişim hatlarına kesintisiz erişimini sürdürmek isteyen Japonya, Avustralya, Hindistan ve ABD ile işbirliğine dayalı bir güvenlik girişimi olan Quad'ı önemsemekte, ayrıca Hint Okyanusu'ndaki güvenlik arayışına yönelik bir dizi ikili ve üçlü anlaşma zemini üzerinde durmaktadır. Bu nedenle son dönemde Hindistan başta olmak üzere Filipinler ve Bangladeş ile ilişkilerine özel önem atfeden Japonya, etkin bir dış politika izlemeye çalışmaktadır. Japonya Başbakanı Kişida'nın nisan ayında icra ettiği Ukrayna ziyareti bu zaviyeden bakılması isabetli olacaktır.

## Özgür ve Açık Hint-Pasifik (Free and Open Indo-Pacific (FOIP)) stratejisi

Mevcut konjonktürde Çin'in başta Bangladeş olmak üzere Güney Asya ülkeleri ile genişleyen ve tek taraflı bağımlılığa evrilme temayülü sergileyen ticari bağlantılarından rahatsızlık duyan Japonya, Özgür

ve Açık Hint-Pasifik (Free and Open Indo-Pacific (FOIP)) stratejisini uygulamakta, bu bağlamda Bengal Körfezi Sınai Kalkınma Kuşağı (BIG-B) girişimini desteklemektedir. Bu noktada Bangladeş'i yanında tutmaya çalışan Japonya, bu ülkeye beş yıl boyunca 4-5 milyar dolar arasında borç vermeyi önermiştir. Kuşkusuz bu yardımın stratejik sonuçları olacaktır.

BIG-B inisiyatifi bağlamında Bangladeş'i Güney Asya ile Güneydoğu Asya arasında bir köprü olarak gören Japonya, Hindistan ve Bangladeş ile işbirliği içinde Bengal Körfezi'nin Çin'den bağımsız olarak büyümesini teşvik etmektedir. Bangladeş'in paha biçilmez coğrafi konumu bölgeler arası ticari faaliyetlerde hem bir düğüm noktası hem de merkez görevi görmesine olanak sağlamaktadır.

Japonya bakımından meselenin jeopolitik boyutu oldukça berrak bir görüntü vermektedir. Hint Okyanusu bölgesinde kendi etki alanını oluşturmaya çalışan Japonya, bölgeye yönelik artan jeostratejik talebin bir sonucu olarak Güney Asya'yı diplomatik gündeminin kilit noktası olarak görmektedir. Esasen bu yaklaşım Japonya'nın emperyal genleriyle de ilintilidir.

## Güney Asya'nın kilidi: Bangladeş

Gelinen noktada Hint-Pasifik Bölgesi'nde barış ve istikrar koruma bağlamında savunma ve güvenlik alanlarında işbirliğinin geliştirilmesi, Bangladeş-Japonya ilişki sistematüğünün önemli sac ayaklarından birisini oluşturmaktadır. Japon perspektifi bakımından son dönemde Bangladeş ile savunma sanayinde olası işbirliğinin geliştirilmesi öne çıkmaktadır. Nitekim Hasina Hükümeti tarafından 2009 yılında Bangladeş Kara, Deniz ve Hava Kuvvetleri'nin

modernize edilmesine yönelik açıklanan "Kuvvet Hedefi 2030" planı sonrası Bangladeş, belirlediği hedeflere ulaşmak için Japonya ile işbirliğini geliştirmeyi hedeflemektedir. Bu minvalde Japonya ziyareti esnasında Hasina'nın, ikili savunma işbirliğinin geliştirilmesinin çerçevesini hazırlayacak bir "niyet mektubu" imzalaması olası görülmektedir.

Bangladeş'in Japonya'nın Güney Asya'daki stratejisinin kilit bir bileşeni olduğunun altını çizelim. Japonya'nın stratejik önceliklerinde Bangladeş, yalnızca Güney Asya ile Güneydoğu Asya arasındaki eşsiz konumu ve Hint Okyanusu'na doğrudan erişimi nedeniyle değil, aynı zamanda küresel ölçekte artan ekonomik ve siyasi önemi nedeniyle de öne çıkmaktadır.

## Yükselen trend: Japonya-Bangladeş birlikteliği

Özetle Japonya, bölgedeki stratejik vizyonunu realize etmek üzere Bangladeş'e özel önem atfetmektedir. Meseleye karşılıklı fayda-çıkartemeline yaklaşan Bangladeş de bölgede artan Çin baskısını gözeterek Japonya ile güçlü diplomatik bağlara sahip olmaya sıcak yaklaşmaktadır. Hint-Pasifik Bölgesi'nde değişen jeopolitik öncelikler ve Çin'in izlediği vakum stratejisi göz önüne alındığında, Bangladeş ve Japonya arasındaki işbirliğinin güçlenmesi yüksek olasılık olarak görülmektedir.

İlerleyen dönemde Japonya'nın Bangladeş ve Filipinler başta olmak üzere bölge ülkeleri ile ilişkilerini çok boyutlu geliştirmesi, bu işbirliğinin savunma ve güvenlik boyutlarına da taşınması şaşırtıcı olmayacaktır. Bu noktada Çin'in karşı hamlelerini Pakistan, Kamboçya, Vietnam ve görece küçük ada devletleri üzerinden yapması şaşırtıcı olmayacaktır.



104 yıl önce 19 Mayıs'ta Bandırma Vapuru, Kurtuluş Savaşı'nı başlatmak üzere yola çıkan Mustafa Kemal'i 19 kişilik karargâhı ile İstanbul'dan Samsun'a salimen ulaştırarak tarihi bir görevi başarı ile yerine getirmiştir.

#### Öncesi:

Mustafa Kemal Mondros Ateşkesi'nin uygulanması konusunda Hükümet ile anlaşmazlığa düşmüş ve Yıldırım Orduları Grup Komutanlığı'ndan istifa ederek 13 Kasım 1918'de İstanbul'a dönmüştür.

Mustafa Kemal bu tarihten Samsun'a gitmek üzere yola çıktığı 16 Mayıs 1919'a kadar İstanbul'daki 6 ayını Kurtuluş Savaşı'nın zihni hazırlıklarını (durum muhakemesini) yapmakla, yakın silâh arkadaşları ile savaşın ana kadrosunu oluşturmakla ve Anadolu'ya gidiş yollarını araştırmakla geçirmiştir.

Mustafa Kemal'in aradığı fırsat İngiliz yüksek komiseri Amiral Caltrophe'un 21 Nisan 1919'da Osmanlı Hükümeti'ne verdiği nota ile gelmiştir. Amiral bu notada Samsun dolaylarında güvenliğin bozulduğunu, Rum köylerinin devamlı olarak Türklerin saldırılarına uğradığını, Osmanlı yönetimi burada güvenliği sağlayamazsa kendilerinin müdahale edeceğini bildirmiştir.

Amiral Caltrophe'un notası üzerine Padişah Vahdettin ve Sadrazam Damat Ferit Paşa Karadeniz Bölgesi'ndeki İtilaf Devletleri'nin şikâyetlerini yerinde incelemek ve gereken önlemleri almak amacıyla bölgeye dirayetli bir komutanın gönderilmesine karar verdiler. Bu görev için Çanakkale'de askerî yeteneğini ispatlamış olan ve Vahdettin'in veliaht iken Almanya gezisinde yakından tanıdığı Mustafa Kemal'i görevlendirdiler.

Mustafa Kemal kendi istediği geniş yetkileri almış, karargâhını kurmuş veda ziyaretlerini tamamlamıştır. Seyahat için Bandırma Vapuru görevlendirilmiştir.

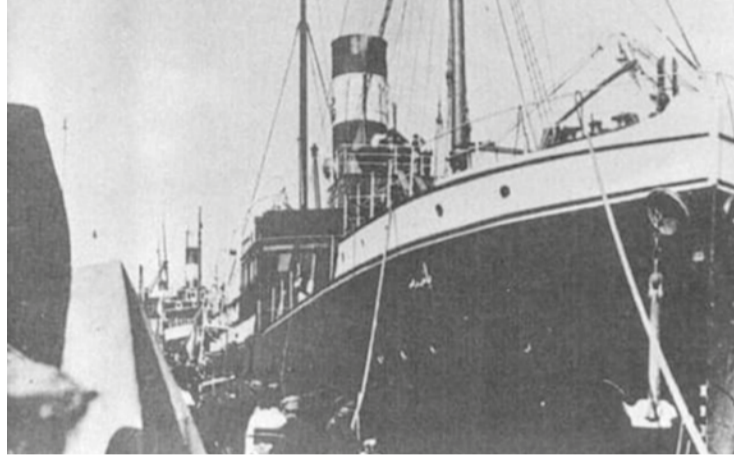
#### Yolculuk

Bandırma 1878 yapımı (41 yaşında), 279 grostonluk, 48 metre boyunda, 7 mil hız yapabilen bir gemidir. Makineleri laçkadır. Marmara'da görev yapmaktadır. Karadeniz'in dalgalı havası için küçük ve eski bir gemidir. Kaptan İsmail Hakkı Durusu'dur. Geminin 20 mürettebatı vardır.

Bazı kaynaklarda kaptanın acemi olduğu ve geminin pusulasının bozuk olduğu belirtilmektedir.

Bandırma'nın 1'inci Kamarotu gemiyi ve kaptanı çok iyi tanıyan Tevfik Ulusu'dur. Tevfik Ulusu'nun oğlu Atatürk'ün kütüphanecisi Nuri Ulusu hatıralarında İsmail

## Bandırma Vapuru'nun tarihi yolculuğu



Hakkı Durusu'nun tecrübeli bir kaptan olduğunu, Karadeniz'de 5 yıl görev yaptığını, geminin iki pusulasının ve pareketesinin sağlam olduğunu vurgulamıştır.<sup>1</sup> Kaptan İsmail Hakkı Durusu bu hususları 1930 yılında yaptığı bir açıklamada belirtmiştir.

İngilizler Mustafa Kemal'in Anadolu'ya gönderilmesinden kuşkulandı. Çanakkale'de kendilerini yenen, Mondros hükümlerinin uygulanmasına karşı çıkan bir generalin Anadolu'da kendi aleyhlerine çalışacağından endişelenmişlerdir. 16 Mayıs akşamı İngiliz askerî ataşesi sadrazama endişelerini bildirir sadrazam "Kuş uçtu bile" der.

İngilizler Bandırma'yı batırmak veya durdurup yolcularını tutuklamak üzere Karadeniz'de zırlı bir savaş gemisi görevlendirmişlerdir.

Bandırma 16 Mayıs, 14.50'de Samsun için demir alır, Kızkulesi açıklarında İngilizlerin aramasını müteakip yola çıkar. Karadeniz'e çıktığında şiddetli bir rüzgârla karşılaşır. Mustafa Kemal dışın-da tüm yolcuları deniz tutmuştur.

Yola çıkarken Mustafa Kemal kulak enfeksiyonu geçirmektedir, böbrek rahatsızlığı da henüz tam geçmemiştir.

Osmanlı Donanması Mondros Antlaşması ile teslim edildiğinden ve savaşta yaralanan gemiler onarım için Almanya'ya gönderildiğinden Bandırma'yı bu kritik seferinde himaye edecek savaş gemisi tahsis edilememiştir.

Uğurlamada Rauf Orbay Mustafa Kemal'e; İngilizlerin vapuru Karadeniz'de batıracakları konusundaki duyumunu iletir. Mustafa Kemal kararlıdır, "İstanbul'da kalıp tutuklanmaktansa Karadeniz'de batıp boğulmayı tercih ederim" der.

İngiliz zırlısının tehdidine karşı Mustafa Kemal kaptana kıyıya yakın gitmesini, tehlikeli bir durumda

baştan kara etmesini söyler. Diğer bir tedbir de Sinop'ta inerek tehditten kurtulmak ve Samsun'a karayolundan devam etmektir.

Bandırma, 18 Mayıs'ta Sinop Limanı'na yanaşır fakat Sinop'tan Samsun'a karayolu olmadığı için denizden devam edilir.

Bandırma, beklenmedik bir şekilde kıyıya yakın bir rotada gittiğinden İngiliz zırlısının takibinden kurtulmuş ve 19 Mayıs sabahı şafak sökerken Samsun Limanı'na varmıştır. Bugünden itibaren Mustafa Kemal hükümetin verdiği vazifeyi değil, durumdan çıkardığı vazifeyi yerine getirerek Kurtuluş Savaşı'nı başlatacaktır.

#### Sonuç:

İngiliz savaş gemisinin tehdidine rağmen himayesiz sefere çıkan eski ve küçük Bandırma Vapuru Karadeniz'in dalgalı havasında her türlü tehlikeyi göze alan Mustafa Kemal ve karargâhını emniyetle Samsun'a ulaştırarak tarihimizi değiştirecek bir seferi başarı ile tamamlamıştır.

19 Mayıslar'da Bandırma'nın kahraman kaptanı İsmail Hakkı Durusu ve 20 kişilik mürettebatı da saygı ile anılmalıdır.

<sup>1</sup>Mustafa Kemal Ulusu, Atatürk'ün Yanı Başında, İstek Yayınları, İstanbul, 2017, S.22



Dr. Cihangir Dumanlı

Köprüüstü Konsol Çözümleri

Operatör Konsolu

Güçlendirilmiş Kabinet

DENİZ PLATFORMLARI İÇİN YÜKSEK TEKNOLOJİ ÇÖZÜMLERİ

yaltes.com

YALTES





## Fransa Cumhurbaşkanı'nın ve AB Komisyonu Başkanı'nın Çin ziyareti

### Serter Tuçaltan

Dz. Kurmay Albay (E)

Fransa Cumhurbaşkanı Macron ve AB Komisyonu Başkanı Von der Leyen 5-8 Nisan 2023 tarihleri arasında Çin'i ziyaret etti. Ziyaretler, AB ve Çin arasındaki ilişkilerin neredeyse en düşük seviyede seyrettiği bir dönemde gerçekleşti.

■ Çin liderinin geçtiğimiz haftalarda gerçekleştiği Rusya ziyaretinin, Çin'in Rusya ile Ukrayna arasında devam eden çatışmaların sona erdirilmesi kapsamında bir "Barış Planı" yayınlamasının ve

■ İran ve Suudi Arabistan arasındaki barış sürecine katkı sağlayarak Ortadoğu'daki etkinliğini artırmaya başlamasının ardından gelen ziyaretler, gerek Fransa'nın gerekse AB'nin Çin ile ilişkilerini nasıl bir düzlemde sürdürecekleri bağlamında vereceği mesajlar itibarıyla önem taşıyordu.

#### Tarafların açıklamaları

Fransa Cumhurbaşkanı'nın büyük ilgi gördüğü bildirilen ziyaret kapsamında Çin lideri Şi Cinping;

■ Rusya ve Ukrayna arasındaki barış görüşmelerinin en kısa sürede yeniden başlaması,

■ Dengeli ve sürdürülebilir bir Avrupa güvenlik mimarisinin yaratılabilmesi için Birleşmiş Milletler Şartı'nın amaç ve ilkelerine uyulması,

■ Tüm tarafların meşru güvenlik kaygılarına saygı gösterilmesi,

■ Avrupa-Çin ilişkilerinin üçüncü taraflardan bağımsız olarak yürütülmesi gerektiğini vurguladı. Avrupa'yı stratejik özerklik elde etmesi konusunda desteklediğini dile getirdi.

Fransa Cumhurbaşkanı Macron;

■ Çin'in, Ukrayna'da barışın sağlanması için Rusya üzerindeki etkisini kullanmasını isterken Ukrayna'da kalıcı barışın sağlanması,

■ Böyle bir barış için uluslararası kabul edilmiş sınırlara saygı gösterilmesi ve gerilimi artıracak adımlardan kaçınılması gerektiğini ifade etti.

Avrupa Komisyonu Başkanı Ursula Von der Leyen ise;

■ Çin liderini Ukrayna Devlet Başkanı

Zelenskiy ile görüşmeye teşvik ettiğini,

■ Şi Cinping'in koşulları ve zamanı uygun olduğunda konuşmaya hazır olduğu yanıtını verdiğini,

■ Çin'i, Rusya'ya silâh ve mühimmat sağlamanın sakıncaları konusunda uyardığını,

■ Böyle bir adımı AB-Çin ilişkilerine ciddi zarar vereceğini,

■ Tayvan konusunda bölgede hiç kimsenin tek taraflı olarak statükoyu zorla değiştirmemesi gerektiğini,

■ Çin'in Tayvan politikası çerçevesinde statükoyu değiştirmek için güç kullanma tehdidinin kabul edilemeyeceğini söyledi.

#### Fransa Cumhurbaşkanı Macron'un verdiği mülakat

Ziyaret sürecinde Fransa Cumhurbaşkanı Macron'un Pekin ile Guangzhou arasındaki seyahati esnasında Tayvan gündemine ilişkin olarak yaptığı açıklamalar öne çıktı.

Açıklama kapsamında Macron;

■ Avrupa'nın karşı karşıya olduğu "en büyük risk"i, "Avrupa'nın olmayan ve Avrupa'nın stratejik özerkliğini inşa etmesini engelleyen krizlere yakalanması" olduğunu söyledi.

■ Avrupa'nın çatışmayı hızlandırmaması,

■ Çin ile ABD arasında üçüncü bir kutup olarak konumunu oluşturmaya zaman ayırması gerektiğini söylerken, "En kötüsü biz Avrupalıların bu konunun takipçisi olmamız ve Amerikan ritmine veya Çin'in aşırı tepkisine uyum sağlamamız gerektiğini düşünmektir" ifadelerini kullandı.

Macron ayrıca;

■ Avrupa'nın savunma sanayisini daha iyi finanse etmesi,

■ Nükleer ve yenilenebilir enerjiyi geliştirmesi,

■ ABD'ye bağımlılığını sınırlamak için ABD Doları'na bağımlılığını azaltması gerektiğini ifade etti.

Macron açıklamasında ayrıca, iki süper güç arasındaki gerilimin tırmanması halinde AB'nin stratejik özerkliğini

finanse edecek zamanı ve kaynağı olmayacağını ve vasal haline geleceğini belirtti.

Macron'un dolar konusundaki açıklamasının, 28 Mart 2023 tarihinde Çin Ulusal Açık Deniz Petrol Şirketi (CNOOC)'nin, uluslararası ticarete ilk kez yuan kullanılarak Fransız Total Energies şirketi ile sınırlanmış doğalgaz (LNG) ticareti gerçekleştirmesi ve bu ticaretin BAE'den ithal edilen yaklaşık 65 bin ton LNG'yi içerdiği haberlerinin açık kaynaklara yansımalarının ardından yapılması dikkat çekti.

Fransa Cumhurbaşkanı Macron'un verdiği mülakatın yansımaları

#### Almanya

Macron'un açıklamalarının Almanya'daki yansımaları, Almanya'nın Çin politikasının henüz netlik kazanmadığının bir göstergesi oldu.

Ana muhalefetin dış politika alanındaki etkili isimleri Avrupa ve Almanya'nın, ABD'nin yanında Çin'e karşı birlikte hareket etmesi gerektiğini söylerken, Çin'e karşı sert politikalar izlenmesini savunan koalisyon ortakları da benzer açıklamalar yaptı.

Buna mukabil Başbakan Scholz'un partisinin Meclis Grubu Başkanı ABD ve Çin arasındaki büyük çatışmada bir taraf olmamaya dikkat edilmesi gerektiğini söyledi.

#### ABD

ABD yönetimi, Fransa ve ABD arasındaki mükemmel ikili ilişkilerden ve Biden ile Macron arasındaki şahsi ilişkiden duyulan memnuniyeti ve güveni dile getirirken Cumhuriyetçi Senatör Rubio, Biden yönetimini önceliklerini yeniden gözden geçirmeye çağırdı.

Senatör açıklamalarında "Macron Avrupa adına konuşuyorsa ve eğer Avrupa'nın tutumu ABD ile Çin arasında Tayvan konusunda tarafsız kalmaktan yanaysa, o zaman belki de Avrupalıları Ukrayna'daki savaşla ilgilenmeleri için yalnız bırakmalıyız" ifadelerini kullandı.

#### Çin

Çin, Tayvan çevresindeki üç günlük askerî tatbikatını tamamlarken, genellikle Çin Hükümeti'nin resmî tutumunu dile

getiren Global Times gazetesi, Macron'un açıklamalarının "ABD'nin, Avrupa'yı, Çin'i kontrol altına almaya ikna etme stratejisinin çıkmaza ulaştığının bir göstergesi olduğunu" yazdı.

#### Avrupa Birliği

AB Komisyonu sözcülerinden Eric Mamer konuya ilişkin olarak yaptığı ilk resmî açıklamada "Çin ile ilişkilere yönelik ortak yaklaşımda gözle görülür bir zıtlık söz konusu. Ancak herkes bu yaklaşımın genel çerçevesini ve "tek Çin" politikasını desteklerken, aynı zamanda Tayvan'daki statükonun, özellikle güç yoluyla, tek taraflı olarak değiştirilmesine karşı çıkmaktadır" ifadelerini kullandı.

#### Ziyaretlerin ekonomik boyutu

Fransa Cumhurbaşkanı'nın yaklaşık 50 kadar iş insanı ile yaptığı ziyarette Çin ile Fransa arasında, havacılıktan tarıma kadar muhtelif alanları kapsayan yaklaşık 20 kadar anlaşma imzalandığı açık kaynaklara yansdı.

Ziyaretin ekonomik yönü itibarıyla; Fransa'nın Çin ile arasındaki takriben 40 milyar Euro'yu bulan ticaret açığını kapatmayı hedeflediği, Çin'in ise ABD tarafından sürdürülen yaptırımlara karşı ekonomik ortaklıklarını çeşitlendirmeye çalıştığı yorumları yapıldı.

#### Değerlendirme

Görüşmeler sonunda verilen ilk mesajlar tarafların daha önce gündeme getirdikleri, bilinen tutumlarının ve söylemlerinin bir tekrarı oldu.

Bununla birlikte, başlangıçta gerek Fransa'nın, gerekse AB'nin Çin ile ilişkilerini nasıl bir düzlemde sürdürecekleri bağlamında vereceği mesajlar itibarıyla önem taşıyacağı düşünülen ziyaret, Macron'un açıklamaları ile daha farklı bir düzleme oturdu.

Almanya'nın Çin'e yönelik politikasını oluşturmada güçlük çektiği, ABD'yi takip eden bir dış siyaset izlediği mevcut durumda Macron'un, Avrupa'nın üçüncü bir süper güç olması için Fransa liderli-

ğinde, stratejik otonomiye sahip olmasına ilişkin teorisi ile Avrupa'nın bu stratejik otonomiye engelleyebileceği, kendisine ait olmayan çatışmalara katılmaması gerektiği açıklamaları ön plana çıktı.

#### Açıklamalar;

■ AB içindeki tek nükleer silahlı güç olan Fransa'nın bu yaklaşımı, ABD'ye Çin'e yönelik askerî bir destek sağlamanın güç olacağını da habercisi oldu.

■ ABD'nin, en azından bütüncül olarak, ABD'nin Çin ile mücadelesinin bir parçası olmaması ihtimali bulunduğunu ortaya koydu.

■ AB içindeki tek nükleer silahlı güç olan Fransa'nın bu yaklaşımı, ABD'ye Çin'e yönelik askerî bir destek sağlamanın güç olacağını da habercisi oldu.

■ Rusya'ya karşı gücü bir araya getirebilen ABD'nin, Çin ile mücadelesinde bu amacına kolay ulaşamayacağını teyit etti.

■ ABD'ye bağımlılığı sınırlamak için ABD Doları'na bağımlılığın azaltılması görüşü dolarsızlaştırma (de-dolarizasyon) konusunda Macron'un, Rusya ve Çin ile benzer düşüncede olduğunu ortaya çıkardı.

Fransa Cumhurbaşkanı'nın bu yaklaşımları geçtiğimiz haftalarda Çin'in, İran ve Suudi Arabistan arasındaki diplomatik ilişkilerin yeniden başlatılması, büyükelçiliklerin ve temsilciliklerin karşılıklı olarak yeniden açılması konusunda anlaşmalarını sağlayarak dikkat çeken bir diplomatik başarı yakalamasının ardından, ABD tarafında Çin'e yönelik endişeyi artıran bir diğer gelişme oldu.

Gelişmeler ABD'nin Çin konusunda önümüzdeki günlerde AB ve özellikle Fransa üzerindeki baskısını yoğunlaştıracığının bir göstergesi olurken Çin tarafından 24 Şubat 2023 tarihinde yayımlanan "Çin'in Ukrayna Krizinin Politik Çözümüne İlişkin Duruşu-China's Position on the Political Settlement of the Ukraine Crisis" başlıklı "Barış Planı"nın da gündeme gelme ve destek bulma ihtimalini artırdı.

<sup>1</sup> <https://haber.sol.org.tr/haber/macron-cin-ziyaretinde-siden-istedigi-aciklamayi-alamadi-370980>

<sup>2</sup> <https://haber.sol.org.tr/haber/macron-avrupa-tayvan-konusunda-abd-veya-cin-politikasini-izlememeli-371191>

<sup>3</sup> <https://www.politico.eu/article/emmanuel-macron-china-america-pressure-interview/>

<sup>4</sup> <https://www.aa.com.tr/tr/dunya/baenin-gazi-cin-yuaniyla-fiyatlandir-masi-dolar-uzerindeki-baskiyi-artiriyor/2865407>

<sup>5</sup> <https://www.evrensel.net/haber/487355/almanya-macronun-cin-politikasini-tartisiyor>

## 'Marmara Gölü yanlış su ve tarım politikalarıyla kurutulmuştur'

Manisa Marmara Gölü'nde, yasalara aykırı olarak Tarım İşletmeleri Genel Müdürlüğü (TİGEM) tarafından yapılan tarımsal üretim faaliyetleri kapsamında arazi yapılandırma projesi için Manisa Valiliği'nce 'Çevresel Etki Değerlendirmesi (ÇED) Gerekli Değildir' kararı çıktı. Kararı, yürütmesinin durdurulması için dava açıldı.

**Gölü tarım alanına çevirecek projeye "ÇED Gerekli Değildir" Kararı**

Doğa Derneği, WWF-Türkiye (Doğal Hayatı Koruma Vakfı), Salihli Çevre Derneği, Akhisar Çevre Derneği, Manisa Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma ve Çevre Derneği ve göl çevresinde yaşayan kişilerle "ÇED Gerekli Değildir" kararının, öncelikle yürütmesinin durdurulmasına, yargılama sonunda iptaline karar verilmesi istemiyle dava açtı.

Davaçılar Göle var olan su kaynaklarından su verilmesini talep ediyor. Gölün ana kaynağı olan Gördes Çayı'nın suyu, Gördes Barajı'nda tutuluyor. Marmara Gölü'nün yüzey sulayla beslenmesi amacıyla açılan Kumçayı Derivasyon Kanalı, Adala Besleme Kanalı ve Marmara Gölü Besleme Kanalı'ndan su basılmıyor. Gölün hızla yeniden oluşabilmesi için Gördes Barajı ve Ahmetli Regülatörü'nden göle su verilmesi yeterli.

**Marmara Gölü'ndeki hukuksuz uygulamalara karşı ikinci dava**

Doğa Derneği Yönetim Kurulu

Başkanı Dicle Tuba Kılıç konuya ilişkin yaptığı açıklamada, "Marmara Gölü yanlış su ve tarım politikalarıyla kurutulmuştur. Yaşanan kuraklık iklim değişikliğinin bir sonucu gibi gösterilemez. Biyolojik çeşitlilik açısından dünya ölçeğinde öneme sahip bu gölün resmî kurumlar tarafından tarım alanına dönüştürülmesi kabul edilemez. Marmara Gölü'nde yapılmak istenen tarımsal faaliyetler ulusal ve uluslararası mevzuata aykırı. Marmara Gölü Sulak Alanı Rehabilitasyonu

adı altında gölün TİGEM tarafından tarım alanı olarak kullanılmasına karar verildi. Bu protokole açtığımız davanın ardından göldeki tarım faaliyetleri için ÇED gerekli değildir kararı alındı. Bu karara da dava açtık. Sivil toplum kuruluşları ve bölge insanıyla birlikte Marmara Gölü'ndeki yaşamın hakkını savunmaya devam edeceğiz. Marmara Gölü'nün yok edilmesi sadece buradaki biyolojik çeşitliliği değil gölün sağladığı ekosistemi ve tarımsal ürünleri de olumsuz etkileyecek" dedi.



# ARES

SHIPYARD

## ARES 85 BOLD



“  
STRIVE NOT TO BE A  
**SUCCESS**  
BUT RATHER TO BE OF  
**VALUE**  
Albert EINSTEIN  
”



# TCG Anadolu, Deniz Kuvvetleri Komutanlığı'na teslim edildi



Cumhurbaşkanı Recep Tayyip Erdoğan

Çok maksatlı amfibi hücum gemisi TCG Anadolu, 10 Nisan 2023 tarihinde Cumhurbaşkanı Erdoğan'ın katıldığı törenle Deniz Kuvvetleri Komutanlığı'nın hizmetine sunuldu. Törende, Erdoğan'ın yanı sıra Millî Savunma Bakanı Hulusi Akar, Deniz Kuvvetleri Komutanı Ercüment Tatlıoğlu, Savunma Sanayii Başkanı İsmail Demir, Sedef Tersanesi İcra Kurulu Başkanı ve TAİS Yönetim Kurulu Başkanı Metin Kalkavan söz aldı

Cumhurbaşkanı Erdoğan, Tuzla TCG Anadolu Gemisi Teslim Töreni ve Yeni MİLGEM Fırkateynleri Sac Kesme Töreni'nde yaptığı konuşmada, "Aradan geçen 7 yılın ardından TCG Anadolu gemimizi hizmete alıyoruz. Mutluyuz ve gururluyuz. Bu gemiyi Türkiye Yüzyılı'nda bir sembol olarak görüyoruz. Mavi Vatan'a kazandıracığımız Yeni MİLGEM Fırkateynleri sac kesimini de gerçekleştireceğiz. TCG Anadolu'yu

buradan Sirkeci'ye çekeceğiz. Gemi-mizi halkımıza açacağız. İstiyoruz ki halkımız gemimizi gezsin, dolaşsın bu gururu hep birlikte yaşayalım" ifadelerini kullandı. Erdoğan'ın konuşmasından öne çıkan diğer satırbaşları ise şöyle:

### "İkinci etabımız uçak gemimizin tamamını inşa etmek"

Ülkemizin en büyük askerî gemisi olan TCG Anadolu gemimizin, kahraman ordumuza hayırlı olmasını diliyorum. Tabii bu bizim için yeterli değil. İnşallah ikinci etabımız uçak gemimizin tamamını inşa etmek. Onun da görüşmelerini birçok ülkeyle yaptık, yapıyoruz ve bunu da başaracağız.

Hizmete aldığımız TCG Anadolu İHA'ların iniş kalkış yapabileceği, kendi alanında dünyanın ilk savaş gemisidir. Bir başka ifadeyle TCG Anadolu, dünyanın ilk SİHA gemisidir. Bu gemimize KIZILELMA, Hürjet,

Bayraktar TB2 gibi araçlarımız iniş ve kalkış yapabilecek. Dünyanın her köşesinde askerî operasyon yapabilecek özelliklere sahip.

Yerlilik oranı yüzde 70 oranına sahip bu gemiyle kriz bölgelerine kolayca intikal edebileceğiz. Yerli ve milliliği daha fazla olan daha gelişmiş teknolojileri ülkemize kazandırmaya devam edeceğiz. Millî uçak gemimizi de layıkıyla yaptık ve yapacağız.

Şimdi ihale süreci devam eden projelerle birlikte savunma sanayi bütçemizi 75 milyar dolara yükseltiyoruz. Elbette sektör bu noktaya gelene kadar çok gayret gösterdi. Sektörün ihracatının 4 milyar 400 milyon dolar rekor seviyeye ulaşması başarının işaretidir. Dışa bağımlılığımızı azaltmada iyi bir seviyeye geldik. Yerlilik oranımızın yüzde 20'den yüzde 80'e çıkması tarihi bir başarıdır.

Güvenlik güçlerimizin kullandığı ürünlerimizin dost ülkelerin envanterinde de yer almasından mutluluk duyuyoruz. Güvenlik güçlerimizin ihtiyaçlarını karşılamak için daha çok çalışacağız.

### Akar: Denizleriniz sakin, pruvanız neta, yolunuz bahtınız açık olsun

Törende hazır bulunan Bakan Akar, konuşmasına Türk Silahlı Kuvvetleri'nin etkin, caydırıcı ve saygın niteliklerini artırmaya yönelik savunma sanayi projelerine azim ve kararlılıkla devam ettiklerini belirterek başladı. Hizmete giren TCG Anadolu gemisini Türk mühendisliğinin, işçiliğinin, müteşebbisinin, askerinin, Türk Deniz Kuvvetleri'nin büyük bir başansı, iftihar ve gurur tablosu olarak nitelendiren Bakan

Akar şöyle konuştu:

Rusya-Ukrayna arasındaki savaş başta olmak üzere dünyada ve bölgemizde yaşanan gelişmeler ile bulunduğumuz coğrafya, kritik ürün ve hizmetlerin yerli sanayimiz tarafından ve milli kaynaklarla karşılanmasının ne kadar stratejik önemi haiz, hatta vazgeçilmez olduğunu ortaya koymaktadır. Bu açıdan yerli ve millî savunma sanayimizi geliştirmek bizler için millî istikbâl mücadelesidir.

Yüksek teknoloji ürünü sistemlerle teçhiz edilmiş TCG Anadolu, sahip olduğu kapasite ve nitelikli özellikleriyle Deniz Kuvvetlerimizin amiral gemisi, Donanmamızın göz bebeği olacak, şanlı ordumuzun ve bahriyemizin gücüne güç katacaktır. Taşıyacağı TB-3 Bayraktar İHA'ları ve Zırhlı Amfibi Hücum Araçları ile emsallerine göre farklı ve çığır açan bir konseptte sahip TCG Anadolu, yerli ve millî savunma sanayimizin üretim kapasitesi ve yeteneğinin ulaştığı seviyeyi de en açık şekilde ortaya koymaktadır.

Bu dönemde TSK bir yandan hepimizi derinden etkileyen büyük doğal afetler ve deprem felaketinin yaralarını sarmak için devletimizin tüm kurumlarıyla birlikte omuz omuza çalışırken, diğer yandan da egemenlik ve bağımsızlığımız için Mehmetçik, sıralı amir ve komutanlarının emir ve komutasında her türlü arazi ve iklim şartlarında 'Hudut namustur!' anlayışıyla hudutlarımızın güvenliğini sağlamakta, terörü kaynağında yok etme stratejisi ile yurt içinde ve sınır ötesinde başta PKK/PYD/YPG, DEAŞ ve FETÖ olmak üzere tüm terör örgütlerine karşı mücadele etmekte, denizlerimizde



İsmail Demir

ve semalarımızdaki hak ve menfaatlerimizi korumakta, bunlara ilaveten başta KKTC, Azerbaycan ve Libya olmak üzere dost, kardeş ve müttefiklerimizin haklı davasını sonuna kadar desteklemekte, onlarla birlikte olmakta, aynı zamanda yedi iklim üç kıtaya baş, huzur ve adaleti götüren atalarımızdan aldığı ilhamla, bölge ve dünya barışına da katkı sağlamaktadır. Bakan Akar, konuşmasını, "Denizleriniz sakin, pruvanız neta, yolunuz bahtınız açık olsun" diye denizcilere seslenerek bitirdi.

Törende konuşma yapan T.C. Cumhurbaşkanlığı Savunma Sanayii Başkanı Demir, TCG Anadolu'nun Deniz Kuvvetleri Komutanlığı envanterinde yer alan gemiler içinde bir ilk niteliği taşıdığını belirtti. TCG Anadolu'nun Türk Silahlı Kuvvetleri için çok önemli bir güç olduğuna da değinen Demir, "Güvertelerinde çok sayıda tank, zırhlı amfibi hücum aracı, helikopter ve insansız hava aracı taşıyabilmesi ve geminin havuz bölmesinde konuşlanabilen çıkarma gemileri sayesinde ülkemiz küresel güç aktarma kabiliyetini elde etmiş bulunmaktadır" açıklamalarında bulundu.





**Ercüment Tatlıoğlu**

### “Denizlere hâkim olan cihana hâkim olur”

Deniz Kuvvetleri Komutanı Oramiral Ercüment Tatlıoğlu "Yaklaşık 1000 yıllık köklü bir geçmişe sahip Türk Deniz Kuvvetleri, bulunduğu coğrafyada daima caydırıcı ve güçlü olmak mecburiyetinde olmuştur. Osmanlı İmparatorluğu Dönemi'nde de Donanma'nın en güçlü olduğu yıllarda İmparatorluk sınırlarımız en geniş hâline ulaşmış, Donanma'nın güçsüz olduğu dönemlerde ise büyük toprak kayıpları yaşanmıştır. Kaptan-ı Derya Bar-

baros Hayreddin Paşa'nın, 'Denizlere hâkim olan cihana hâkim olur' sözü bu gerçeği tarihsel süreçlerle teyit etmektedir. Atalarımızdan aldığımız dersler sonucunda denizlerde uluslararası hukuktan kaynaklanan hak ve menfaatlerimizi korumak için her daim göreve hazır, modern, eğitim seviyesi yüksek, yerli ve millî deniz kuvvetleri tesis etmek her zaman öncelikli hedefimiz olmuştur. İçinde bulunduğumuz yüzyılda klasik güvenlik anlayışı yerini güvenliğin ülke sınırlarının ötesinde sağlanması anlayışına bırakmıştır. 21'inci yüzyılda stratejik noktasını 'Anavatanından açık denizlere' olarak belirleyen Türk Deniz Kuvvetleri'nin vazifesi Türkiye Cumhuriyeti'ni ve Türk milletini denizlerden gelebilecek risk ve tehditlerden korumak, etki ve ilgi alanlarında ülkenin ve vatandaşlarının hak ve menfaatlerini savunmak maksadıyla deniz kuvveti geliştirmek, idame etmek ve kullanmaktır. TCG ANADOLU gemimiz, ülkemizin her geçen gün genişleyen etki ve ilgi alanlarında Deniz Kuvvetlerimize tevdi edilen

vazifenin yerine getirilmesi için ihtiyaç duyulan kritik bir yetenektir. Türkiye Cumhuriyeti, TCG Anadolu'nun sahip olduğu yeteneklerle denizden hava harekâtı ve güç aktarım yapabildiği sınırlı sayıda ülkeler arasında dâhil olmuştur. TCG ANADOLU; başlıca olarak ağır ve orta sınıf olarak millî ve uluslararası tatbikat ve eğitimler, sancak ve varlık gösterme, caydırıcılık, arama kurtarma, insani yardım harekâtı ile afet ve acil durum faaliyetlerinde görevlendirilecektir. Kriz ve harp durumlarında görevleri ise amfibi harekât, hava harekâtı, güç aktarım, tahliye harekâtı, denizde denetim harekâtı, komuta kontrol gemisi görevleri ve üzerinde konuşlandırılacağı hava vasıtalarının yetenekleri nispetinde suüstü harbi, hava savunma harbi, elektronik harp ve denizaltı savunma harbidir."

### “Gemi inşa sanayi olarak yapamayacağımız gemi yok”

TCG Anadolu'nun, kendi sınıfının dünyada en iyisi olduğunu vurgulayan Metin Kalkavan, "TCG



**Metin Kalkavan**

Anadolu, en büyük sanayi ürünü, en karmaşık, yapımı en uzun süren tek parçalı, ülkemizin ürettiği en değerli sanayi ürünüdür. Cumhurbaşkanımız, Milli Savunma Bakanımız, Savunma Sanayii Başkanlığımız, Deniz Kuvvetleri Komutanlığımız ASEL SAN'ımız, HAVEL SAN'ımız, işçilerimiz, mühendislerimizle tarih yazıyoruz. Bu gemi yüzde yüz millî gemidir. Bu gemiyi bizler yaptık. Gemi inşa sanayi olarak yapamayacağımız gemi yok. Uluslararası uzmanların söylemiyle artık şampiyonlar ligindeyiz" dedi.

TCG ANADOLU; Ege, Akdeniz ve Karadeniz'de asgari 1 tabur büyüklüğündeki bir kuvveti ana üs desteği gerektirmeksizin, kendi lojistik desteği ile kriz bölgesine intikal ettirebilecek kapasitede. Gemide yer alan; Silah sistemleri, Savaş yönetim sistemi, Elektronik harp sistemleri, Kızılötesi Arama ve Takip Sistemi, Elektro-optik Arama Sistemi, Lazer İkaz Sistemi, Torpido Savunma Sistemi, Radarlar, Muhabere Sistemleri, Seyir Sistemleri, Bilgi Dağıtım Sistemleri yerli ve millî sanayi tarafından geliştirildi. Gemi; gerektiğinde Doğal Afet Yardım (DAFYAR) görevleri çerçevesinde de kullanılabilir. Bünyesinde yer alan tam teşekküllü hastane ve ameliyathane imkânları sayesinde doğal afet yardımı, insani yardım ve mülteci tahliye harekâtları kapsamında tıbbî destek için kullanılabilir.

## TCG ANADOLU temel teknik özellikler:

- Gemi 231 metre uzunluğa ve 32 metre genişliğe sahip.
- Geminin tam yük deplasmanı en fazla 27.436 ton.
- Gemi tam yük deplasmanında en az 20,5 knot azami sürate ve 16 knot ekonomik sürate sahip.
- Gemi ekonomik sürati ile tam yükte en az 9.000 deniz mili seyir hızına sahip.
- Geminin içindeki su alabilen havuza; her biri 1 adet tank taşıyan 4 adet LCM gemisi (Mekanize çıkarma gemisi) girebilmektedir.
- Araç güvertelerinde; 13 adet Tank, 27 adet Zırhlı Amfibi Hücum Aracı (ZAHA), 6 adet Zırhlı Personel Taşıyıcı-ZPT, 33 adet Muhtelif Araç, 15 adet Römork olmak üzere toplamda 94 adet araç taşıyabilmektedir.
- Uçuş güvertesinde; Toplam 10 helikopter veya 11 adet SİHA konuşlandırılabilir, hangarında ise 19 helikopter veya 30 SİHA taşıyabilmektedir.
- Gemi, 1.223 personel taşıma kapasitesine sahiptir.
- Gemide, tam teşekküllü hastane imkânı ve 2 adet ameliyathane mevcuttur.



## Projede önemli tarihler

- |                          |                |
|--------------------------|----------------|
| ■ Sözleşme tarihi,       | 1 Haziran 2015 |
| ■ Sac kesim başlangıç,   | 30 Nisan 2016  |
| ■ İlk blok kızağa koyuş, | 5 Şubat 2018   |
| ■ Suya İniş,             | 4 Mayıs 2019   |
| ■ Geçici kabul,          | 14 Aralık 2022 |
| ■ Geçici teslim          | 21 Ocak 2023   |

T.C. MİLLİ SAVUNMA BAKANLIĞI  
Ev Sahipliğinde

TÜRKİYE CUMHURİYETİ  
CUMHURBAŞKANLIĞI  
Kıymetlerinde

T.C. CUMHURBAŞKANLIĞI  
SAVUNMA SANAYİİ BAŞKANLIĞI  
Katkılarıyla

TÜRK SİLAHLI KUVVETLERİNİ  
GÜÇLENDİRME VAKFI  
Yönetim ve Sorumluluğunda

# 30<sup>YIL</sup> IDEF'23

16'ncı Uluslararası  
Savunma Sanayii Fuarı

## 25-28 Temmuz 2023

BÜYÜKÇEKMECE - İSTANBUL - TÜRKİYE

Avrasya Buluşması

www.idef.com.tr

**TÜYAP**  
organizatörlüğünde

**TÜYAP İSTANBUL**

TÜYAP FAIR CONVENTION AND CONGRESS CENTER  
Büyükkçekmece, İstanbul / Türkiye

BU FUAR 5174 SAYILI KANUN GEREĞİNCE TOBB (TÜRKİYE ODALAR VE BORSALAR BİRLİĞİ) DENETİMİNDE DÜZENLENMEKTEDİR.



# Capesize faaliyetleri yükselişe geçti

Meltem Süloğlu

snp@pelikan.com.tr

S&P marketinde, Capesize tonajının mart ayında faaliyetleri arttı. 2022 Aralık ayından 2023 Şubat ayına kadar (Goodbulk'in satışları hariç) yaklaşık 5 adet Capesize satışı gerçekleşmişti. Mart ayı boyunca aşağıdaki 13 adet Capesize geminin satışı bildirildi.

M/V STAR BOREALIS ve STAR POLARIS (179,678 dwt/2011 inşa Hanjin, Filipinler - DD due 2+6/2024 - BWTS + Scrubber donanımlı) her biri 32.5 milyon dolara, M/V ROSEBANK (177,029 dwt/ 2010 inşa New Times, Çin - DD due 9/2023 - BWTS donanımlı) 23 milyon dolara, M/V MULAN (176,279 dwt/ 2005 inşa, Universale, Japonya - BWTS donanımlı) 16.2 milyon dolara (Eylül/ Ekim 2023 teslim), M/V CHS SPLENDOR (170,000 dwt/ 2006 inşa IHI Marine Japon Tersanesi) yaklaşık 18 milyon dolara, M/V MARAN PIONEER (171,681 dwt, 2004 inşa, Daewoo Kore - SS due 8/2024 - BWTS + Scrubber donanımlı) 16.5/17 milyon dolar civarında, M/V HUANG SHAN (175,980 dwt/inşa 2003 CSBC Tayvan) 14 milyon dolara, M/V XIN JIN HAI (180,406 dwt/inşa 2009 Dalian, Çin - SS/DD due 11/2024 - BWTS donanımlı) 23 milyon dolara alıcı buldular.

Goodbulk, 10 yaşlı Capesize gemisini satıp filo-

sunu yenilemek için inşası devam eden capesize'ların kızaktan satın alınmaya başladığı.

Kuru yük gemilerin yeni inşa siparişleri oldukça az. O sebeple, şimdilik navlunlar düşük gidiyor olsa da önümüzdeki zamanlarda yeniden yükselen kuru yük marketine tanklık edeceğimizi düşünüyoruz.

BDI, haftayı yüzde 8.3'lük yükselişle 1504 seviyelerinde kapattı. Capesize tonajı yüzde 5.7'lik yükselirken 16270 dolar seviyelerine, Panamax tonajı yüzde 1'lik düşüşle 15225 dolar seviyelerinde geriledi. Supramax tonajı yüzde 9.5'lük yükselişle 13211 dolar seviyelerine, Handy tonajı ise yüzde 5'lik yükselişle 11876 dolar seviyelerine yükseldi.

Tankerlerde ise Dirty tankerler yüzde 8.7'lik düşüşle 1146 dolar seviyelerine, Clean tankerler ise yüzde 7.9'lük yükselişle 1014 dolar seviyelerine gelmiştir.

Çinli alıcılar yaşlı ikinci el VLCC'lere hâkim olmaya devam ediyorlar. Son 7-8 ay içinde satın aldıkları bazı VLCC gemiler:

Nisan: MARY (306.600 DWT/2004 inşa, Mitsubishi, Japon) 51 milyon dolara satılırken, M/T NEW GLOBAL (305.704 DWT/2001 inşa, Daewoo, Kore) şubat ayında satılan

geminin fiyatı açıklanmadı.

Ekim: M/T SHIBLAH (316.476 DWT/2003 inşa, Hyundai, Kore) 42,5 milyon dolara alıcı buldu. M/T TEMA (311.620 DWT, Japon, 2005 inşa) 33,5 milyon dolara, M/T MARIDAKI (299.990 DWT/2005 inşa, IHI, Japon) 35 milyon dolara temmuz ayında satıldı.

## Kuru yükler

Capesize "AQUAEXPLORER" (178,929 dwt, Sungdong, 2012 inşa) 28,5 milyon dolara ve "AQUAVICTORY" (182,060 dwt, Oden- se, 2010 inşa) 26,5 milyon dolara alıcı buldu. "STELLA ADA" (180,223 dwt, Dalian Shipbuilding, 2011 inşa) 25 milyon dolara satıldı, "MARAN PIONEER" (171,681 dwt, Daewoo, 2004 inşa) 17 milyon dolara alıcı buldu. "STELLA CHERISE" (177,832 dwt, SWS Çin, 2010 inşa) satıldı. Satış fiyatı açıklanmadı.

Kamsarmax "VALIANT SPRING" (81,920 dwt, Tsuneishi Zhoushan, 2015 inşa) 28,2 milyon dolara Yunan alıcıya satıldı.

Panamax "YING HAO 03" (76,037 dwt, Hudong-Zhonghua, 2012 inşa) 18 milyon dolara satıldı.

Ultramax "GLOBAL ROYAL" (61,211 dwt, Dalian Cosco KHI, 2022 inşa) 34,17 milyon

dolara, "ALL STAR ATLAS" (63,250 dwt, Yangzhou Dayang, 2014 inşa) 24,5 milyon dolara, "DIOMIDIS" (63,167 dwt, Jiangsu Jinling, 2015 inşa) 25,5 milyon dolara Alman alıcıya satıldı.

Supramax "ASIAN TRIUMPH" (56,536 dwt, Cosco Zhoushan, 2012 inşa) 14,8 milyon dolara, "SANIA" (57,011 dwt, Qingshan Shipyard, 2010 inşa) 14 milyon dolara alıcı buldu. "AMIS LEADER" (58,107 dwt, Tsuneishi Zhoushan, 2010 inşa) 18 milyon dolara, "HAUT BRION" (57,075 dwt, Taizhou Sanfu, 2011 inşa) 14/3/14.4 milyon dolar civarında satıldı.

Handy "LADY LAURA" (31,945 dwt, Hakodate Dock, 2008 inşa) 12 milyon dolara, "BLACK FOREST" (32,751 dwt, Kanda, 2003 inşa) 8,8 milyon dolara, "HONG KONG SPIRIT" (32,491 dwt, Taizhou Maple Leaf, 2011 inşa) 11 milyon dolara, "PACIFIC SPIRIT" (35,283 dwt, Nantong Changqingsha, 2009 inşa) satıldı. Ancak satış fiyatı açıklanmadı.

## Tankerler

VLCC "COSBRIGHT LAKE" (299,079 dwt, Nantong Cosco, 2003 inşa) 34 milyon dolara, "PRINCESS MARY" (306,206 dwt, Mitsubishi, 2004 inşa) 51 milyon dolara alıcı buldu. "ACE PORTER" (301,021 dwt, Daewoo, 2008 inşa) satıldı. Ancak satış fiyatı rapor edilmedi.

Suezmax "RIDGEBURY LESSLEY B" (158,319 dwt, Samsung, 2013 inşa) 54,5 milyon dolara ve "RIDGEBURY ELIZABETH B" (158,574 dwt, Hyundai H.I., 2011 inşa) 47 milyon dolara satıldı.

LR 2 "NECTAR SEA" (105,370 dwt, Sumitomo, 2008 inşa) 37 milyon dolara alıcı buldu. "ARISTOKLIS" (113,838 dwt, Daehan, 2017 inşa) 68,5 milyon dolara gitti.

LR1 "PIKE" (73,723 dwt, New Times, 2008 inşa) 22 milyon dolara satılırken, "SAUGER" (72,652 dwt, Samsung, 2004 inşa) 18,6 milyon dolara satıldı. "NAUTICAL SARAH" (75,144 dwt, Jiangsu Hantong, 2019 inşa) ve kardeş gemileri "NAUTICAL JANINE" (2019 inşa) ve "NAUTICAL DEBORAH" (2018 inşa) her biri 51 milyon dolara gitti, "HAFNIA RHINE" (76,578 dwt, Dalian Shipbuilding, 2008 inşa) 26,5 milyon dolara satıldı.

MR "KIRIBORA" (50,044 dwt, SPP, 2013 inşa) 33,5 milyon dolara satılırken, "DI MATTEO" (46,592 dwt, Naikai Zosen, 2009 inşa) 24 milyon dolara alıcı buldu. "ODORI" (45,897 dwt, Shin Kurushima, 2005 inşa) 20 milyon dolara ve "BAHRI IRIS" (49,000 dwt, Daewoo, 2005 inşa) 17 milyon dolara satıldı.

## Konteynerler

"MAERSK SURABAYA" (8,401 TEU, 108,350 dwt, Daewoo, 2006 inşa) 40,25 milyon dolara satıldı.

"ANL WANDIN" (6,078 TEU, 67,979 dwt, Hanjin H.I., 2003 inşa) 22,5 milyon dolara alıcı buldu. "MAERSK YAMUNA" (5,928 TEU, 67,009 dwt, Koyo, 2004 inşa), "EVER UNIFIC" (5,652 TEU, 63,216 dwt, Mitsubishi, 1999 inşa) ve kardeş gemisi "EVER UBERTY" satıldı. Ancak satış fiyatı henüz rapor edilmedi.

"SPIRIT OF LISBON" (50,249 dwt, Jiangsu Newyangzi, 2010 inşa, 32,25 en) 24 milyon dolara, "POHORJE" (4,043 TEU, 52,683 dwt, CSBC, 2006 inşa, 32,2 en) 21 milyon dolara satıldı.

## Yeni inşalar

Yeni inşa fiyatları genel olarak artıyor ve ana makina/yakıt türüyle ilgili kararlarda hâlâ belirsizlik hâkim, ancak bu hafta suezmax tanker yeni inşalar için birden fazla gelen siparişlerde ciddi bir artış görüldü.

Suezmax - Maran Tankers ve Capital Maritime, New Times SB, Çin tersanesine 4+4 opsiyonlu 158 bin dwt (çift yakıtlı LNG) siparişi verdiler. 2026/2027 yıllarında teslim edilecek olan gemilerin her birinin kontrat fiyatı 87 milyon dolar, Seatankers Management ve Euronav Shipping, Shanghai Waigaoqiao SB (SWS) Tersanesi'ne 2 adet 150 bin dwt (Scrubber donanımlı) gemi siparişi verdiler. 2025 yılında teslim edilecek olan gemilerin her birinin kontrat fiyatı 73 milyon dolar, Evalend Shipping, Hyundai Samho Kore Tersanesi'ne 2 adet 158 bin dwt (Çift yakıt seçeneği) gemi siparişi verdi. 2025 yılında teslim edilecek olan gemilerin her birinin kontrat fiyatı 85,25 milyon dolar.

LNG - K-Line, Samsung Tersanesi'ne 2 adet 174 bin cbm gemi siparişi verdi. 2026 ikinci yansında teslim edilecek olan gemilerin her birinin kontrat fiyatı 258,7 milyon dolar.

Ultramax - Emarat Maritime UAE, New Dayang Tersanesi'ne 4+4 opsiyonlu 63 bin 500 dwt gemi siparişi verdi. 2025 yılında teslim edilecek olan gemilerin her birinin kontrat fiyatı 32 milyon dolar.

Handysize - Wisdom Marine, Japon Saiki Tersanesi'ne 3 adet 40,000 dwt gemi siparişi verdi. 2026 yılında teslim edilecek olan gemilerin her birinin kontrat fiyatı 32 milyon dolar, Wisdom Marine, Nihon Shipyard Tersanesi'ne 2 adet 40 bin dwt gemi siparişi verdi. 2026 yılında teslim edilecek olan gemilerin her birinin kontrat fiyatı 33 milyon dolar.

MR tankerler - Nissen Kaiun, Hyundai Mipo Tersanesi'ne 4 adet 50 bin dwt gemi siparişi verdi. 2025 yılının ikinci yansında teslim edilecek olan gemilerin her birinin kontrat fiyatı 46,25 milyon dolar. UAE merkezli Global Feeder Shipping, Hyundai Mipo Tersanesi'ne 2 adet 50 bin dwt gemi siparişi verdi. 2025 yılında teslim edilecek olan gemilerin her birinin kontrat fiyat 46,4 milyon dolar.

Asfalt tankerler - Japon armatör Kurniai Senpaku, Chengxi Tersanesi'ne 1 adet 17 bin 500 dwt gemi siparişi verdi. 2026 yılında teslim edilecek geminin kontrat fiyatı açıklanmadı.

## Hurdalar

### Tankerler:

"LILY BREEZE" 9,898 LDT 74,744 dwt 1998 inşa p&c Banglaदेश, "CHEM P" 12,269 LDT 35,489 dwt, 1968 inşa 440 dolara Malta teslim satıldı.

### Kuru yükler:

"HL POWER" 18, 147 LDT 149,322 dwt 1998 inşa 500 dolara Güney Kore, "OCEAN GREAT" 6,311 LDT 28,499 dwt 1993 inşa 575 dolara Banglaदेश teslim satıldı.

### LPG:

"APOLLO PACIFIC" 2,189 LDT, 2,995 dwt 1988 650 dolara Hindistan teslim satıldı.

### Konteynerler:

"LEONARD" 7,852 LDT 22,983 dwt, 1998 inşa P&C Hindistan, "MERATUS MALINO" 5,455 LDT 14,464 dwt 1995 inşa Banglaदेश teslim satıldı.

### MPP:

"Z STAR" 6,537 LDT 22,318 dwt 1999 inşa 560 dolara Banglaदेश teslim satıldı. "ATLANTIC RAY" 2,461 LDT 4,706 dwt 1991 inşa 620 dolara Banglaदेश teslim satıldı.

### Reefer:

"YONG DA FA 102" 1,736 LDT 3,984 dwt, 1984 inşa 573 dolara Banglaदेश, "WIN SHUN SHING" 2,197 LDT 3,742 dwt 1973 inşa 390 dolara Kaohsiung'a satıldı.

# 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.

Evlıya 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



# 'Yeşil Nobel' ilk kez bir Türk'e verildi

Deniz koruma alanlarında yaptığı çalışmalarla, "Yeşil Nobel" olarak adlandırılan "Goldman Çevre Ödülü"nü kazanan Zafer Kızılkaya bu ödüle layık görülen ilk Türk oldu.

Goldman Environmental Foundation (Goldman Çevre Vakfı) tarafından, her yıl dünyanın altı bölgesinden çevrenin korunması için çalışmalar yürüten isimlere verilen Goldman Environmental Prize (Goldman Çevre Ödülü) bu yılki sahiplerini buldu.

Akdeniz Koruma Demeği Yönetim Kurulu Başkanı Zafer Kızılkaya, başta Gökova olmak üzere özel çevre koruma bölgelerindeki koruculuk sistemi ile denizde kaçak avlanmaya karşı verdiği mücadele, ekosistemin korunması ve izlenmesine dair çabalarıyla ödül aldı.

"Türkiye'nin deniz koruma alanlarında Avrupa lideri olmaması için hiçbir sebep yok"

Kızılkaya, bunun büyük bir gurur olduğunu söyleyerek, şöyle konuştu:

Bu büyük bir gurur, Türkiye ilk kez bu ödülü alıyor. Belli bilgiler toplanarak ödülün, Akdeniz Koruma Demeği adına bana verilmesine karar vermişler. Bu ödülü Türkiye olarak alıyoruz. Demek ki bugüne kadar sivil toplum kuruluşu olarak yanımızda duran diğer paydaşlar ve devlet kurumlarıyla güzel bir iş ortaya çıkarmışız, başkalarından daha ileriye gitmişiz. Bu başarının daha katlanarak gitmesi için hiçbir sebep yok, aslında ödülün bizim için en büyük anlamı bu. Bunun bir fırsat olarak kullanılıp Türkiye'nin deniz koruma alanlarında Avrupa lideri olmaması için hiçbir sebep yok, zaten çok iyi gidiyoruz, küçük şeyler yapmamız gerekiyor.

## "Türkiye ekosistemi en fazla tahrip olan yer Gökova"

Çevrenin korunmasına ilişkin faaliyetlerinden bahseden Kızılkaya, koruma alanlarıyla ilgili yaklaşık 10 yıl boyunca Uzak Doğu'da çalışmalar yürüttüğünü ve 2007'de Türkiye'ye döndüğünü anlattı.

Kızılkaya, "Yıllar sonra su altına bakma şansım olunca sanki nükleer savaş olmuş ve Türkiye'nin Akdeniz sularının altında hiçbir şey kalmamış gibiydi. Bütün Akdeniz'de bir araştırma yaptık ve gördük ki Gökova en az balık olan yer ve Türkiye ekosistemi en fazla tahrip olan yer. Türkiye'de balıkçılığa kapalı alanların yaratılması gerekiyordu, bu dünyada yapılan bir şey, inanılmaz başarılı örnekleri var. 'Niye Türkiye'de olmasın?' diye başladığımız mücadele, Gökova'daki alanların 2013'te ilan edilmesiyle sürdü" diye konuştu.

## "Gökova Körfezi'nde 2 ayın noktada üssümüz var"

Sadece koruma çalışmaları yürütmediklerine, 2015'ten bu yana her yıl su sıcaklıklarını düzenli olarak izlediklerine değinen Kızılkaya şunları söyledi:

"Koruculardan, saha yöneticilerinden, akademisyenlerden oluşan toplamda 30 kişilik ekibimiz var. Gökova Körfezi'nde 2 ayın noktada üssümüz var. Kum köpek balıklarını, Akdeniz foklarını özellikle izliyoruz. Onun dışında Bozburun ve Hisarönü Körfezleri'nde izleme çalışmalarımız başladı, koruculuk sistemimiz de başlamak üzere. Orada geçen sene büyük bir su altı temizliği yaptık, eski balık

çiftliklerinden kalma yaklaşık 15 ton ağ çıkardık."

Kızılkaya, çalışanların eğitimlerinin her 3 ayda bir yenilediği, ekiplerinin teknolojik sistemlerle donatıldığı ve özel bir yazılım sayesinde gördükleri her şeyi kaydedebildikleri bilgisini verdi.

Bazı istilacı balık türlerini balıkçılardan satın alarak restoranlara verdiklerini böylece hem deniz-

deki sayıların azaldığını hem de balıkçıların buradan para kazandığını söyleyen Kızılkaya, "İklim değişikliğine karşı istilacı türlerin tüketilmesi, bir şekilde kullanılması, ekosistemden çekilmesi ve koruma alanlarının artırılarak denizin bağlılığının da artırılması şimdiki çalışmalarımızın en büyük odak noktası" diyerek sözlerini tamamladı.



Zafer Kızılkaya



Jotun Yapıları Korur

JOIN THE

# REVVHULLUTION

Jotun Hull Skating Solutions

En zorlu operasyonlar için en temiz su altı



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

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

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

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

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



Jotun Hull Skating Solutions ile ilgili daha fazla bilgi edinmek için [jointherevhullution.com](http://jointherevhullution.com)





# Dünya değişirken Küba'da Bir Mayıs

İnsanın yaşamı zorlaştıran şursuz yolculuğu tam gaz devam ediyor. Bunu dünyanın her köşesinde görmek mümkün. Emegün sömürsünün az, sosyal paylaşımın çok olmasını beklediğim Küba gezisi bu umutla başlamıştı. Ancak 2015 yılında ziyaret ettiğim Küba'da da durum hiç iç açıcı değildi.

Fidel Castro hayattaydı ama pek kendinde değildi. Zaten klasik 1 Mayıs kutlamalarına katılıp o ateşli konuşmasını da yapamadı o yıl. Bir de onun ateşinin yokluğuna inat Havana'da yağmur yağıyordu.

Kardeşi Raul tarafından yönetilmeye başlayan ülkede köşe başlarını emperyalist ve kapitalist fırsatçılar doldurmaya başlamıştı bile. Venezuela üzerinden sağlanan internet çok yavaş ve kısıtlı olsa da postanelerden, otellerden alınan kartlarla bağlanılan sayısal dünya, ülkeyi zehirlemeye başlamıştı. Yeni otel, restoran ve tatil köyü projelerinin, otel lobilerinde, lüks restoranlarda, gece kulüplerinde, kafelerde konuşulmaya başlandığı günlerdi.

Ulusal, sosyal devlet yaklaşımı ve politikaların bir lütf gibi kalıyor bugünün şartları düşünülürken. Yine de bir umut Küba'da göreceklemin içime su serpeceğini düşünüyordum.

## İstanbul, Moskova, Havana uçuşu...

Küba'ya Rus Havayolları Aeroflot'un İstanbul-Moskova-Havana seferi ile gidecektim. 700 Euro'luk gidiş-dönüş bileti, gidişte sekiz saat Moskova duraklaması sonrası bizi Havana'ya ulaştıracaktı. Bu sekiz saat tren-metro bileşimi ile Kızıl Meydan'da ve yakınındaki Puşkin Kafe'de bir kahve molasına ve tekrar havaalanına dönmeye yetecekti.

## Kısa bir Moskova molası...

Nisan sonu Moskova'da serin oluyormuş. Karayiplerin nemli ve sıcak havası için yazlık kıyafetlerim ve san-

daletime ek olarak sadece bu kısa aralıkta kullandığım polar ve bir gezgin pantolonundan başka beni koruyacak eşyama yoktu yanımda. Gezginin çantası ufak ama yeterli olmalı. Hayatta da yolda da gereksiz yük taşımamak gerek. Durum böyle olunca 25 Nisan 2015 tarihinde gideceğim sıcak Küba öncesi kısa Moskova duraklamasındaki kaçamak üşütme riski taşıyordu. Zemheri zürefası kıvamında kendimi biraz korumaya yönelik ek kıyafetlerle o tarihte Moskova'da olmak bir miktar zorlu bir deneyim oldu.

Kızıl Meydan sonrası Puşkin Kafe'de bir kahve ile taçlanan ve göz açıp kapama süresince hızlıca doluştığım kısa molada, tarihi Moskova metrosunu görmek de kısmet olmuştu. Havaalanına dönerek Havana uçağına yetişmek tatlı bir telaşla başarılı olduğunda artık Küba için hazırdım. Rus Havayolları'nda içki olmamasına hayret ettim. Ülkenin diğer alanlarında da alışıldığını tahmin ettiğim yan çözümler devredeydi ama. 11 saati aşan uçuş sırasında herkesin koltuk altından kendine servis yaptığı bir ortamda uçağın yansından fazlası sarhoş olmuş biçimde Havana'ya indik.

## Havana, 2015 Nisan sonu...

Havana'ya attığım ilk adımdan itibaren her şeyin para için yapıldığı bir mücadele ortamı içine düştüğümü anlamam çok zor olmadı. Gezin olarak Küba'yı dolaşma deneyimi, turistik turlardan biraz farklı oluyor. Her işinizi kendinizin ayarlayacağı bir gayret gerekiyor. İspanyolcamın olması ve kıdemli bir gezgin olmak nasıl bir yerde bulunduğumu bana hemen anlattı. Önce sezgilerime rağmen daha önce duyduğum Küba güzelliklerine inanmak istedim. Ancak hislerimin doğru çıkacağını kısa sürede anlatabaktım.

## Fırsatçılara çabuk bir elveda...

Beni havaalanından alan arkadaş-

lar taksi parasından fazla para talep etmiş, üzerine bir de beni uzun süre kafeslemek ister bir hale girmişlerdi. İlk gece bana ayarlanan odanın bulunduğu kolonyel misafirhaneden (casa particular) ertesi gün ayrıldım.

Sokakları sabahın köründe dolaşmaya başladığımda son derece güvenli bir ülkede olduğumu hissetmek zor olmadı. Eski Havana sokaklarını merak ve heyecanla dolaşırken gördüğüm düşkün hâller beni biraz üzdü. Yerleri süpüren bir adamın sohbeti nitelikli dilencililiğe dönüştürmesi ve sonrasında konuştuğum iki üç kişinin kendilerini sürekli acındırması kötü hissettirdi. Onlara ismarladığım yemekler sonrası bana anlattıkları acındırma öyküleri ile hep birşeyler talep eden hallerini görünce içim burkuldu. Biraz da Rom etkisiyle duygusallaşmış bu insanların hâllerine ağladığım ilk gece sonunda Küba'da geçireceğim bir ayın böyle devam edemeyeceğini anlayıp, fırsatçı arkadaşları terk edip planlanımı kendi başıma uyguladım.

1 Mayıs sonrasında Havana'da kalınamaya karar verdim, o güne kadar iki kez yer değiştirdim ama günü geldiğinde coşkulu kutlamayı izlemeye erkenden hazırdım.

## Yağmurlu bir "Bir Mayıs"...

Devrim Meydanı'nda dünyanın birçok ülkesinden gelen gruplar arasında oldukça kalabalık bir Türk topluluğu vardı. İstanbul Erkek Lise-lerinden tutun, Beşiktaş pankartı açan genç gezgin grubuna kadar çok kişiydik.

Üniformalarıyla Küba ordusunun genç mensupları, sosyal hizmet grupları ve akla gelebilecek her topluluk meydana doğru akıyordu. Etrafta seyyar satıcılar vardı. Marşlar söylenip, konuşmalar yapılıyordu ama kapalı hava, yağmur ve Fidel Castro'nun yokluğu kutlamaların eski coşku ve inancında yapılmadı-



ğımı hissettirdi bana.

## Camilo Cienfuegos...

Devrim Meydanı'nın çevresindeki bina yüzeylerine resmedilmiş Che Guevara'nın suretini tanıdım ama onun yanındaki sakallı ilk defa görüyorum ve dikkat ediyordum. Küba'nın her yerinde bu ince yüzlü, sakallı adamın fotoğrafları, graffitileri, büstlerini daha sonraki haftalarda hep görecektim. Camilo Cienfuegos'u ilk defa orada sorduğum Kübalılardan öğrendim. Che zaten dünyaca meşhur ama daha devrimin ilk ayında şaibeli bir uçak kazasında ölen (!) ve uçağının düştüğü yer bulunamayan Camilo Cienfuegos hala halkın kalbinde hem de büyük bir sevgiyle yaşıyor. Eğer ilginiz varsa ve bu ismi daha önce duymadıysanız Küba Devrimi'nin önde gelen isimlerden olan Cienfuegos'u bir incelemenizi öneriyorum.

## Havana harici Küba...

Havana başka bir öykü, Küba'nın turistik rotası dışında kalan Küba başka bir öykü. Turistik rota deyince: Havana, Pinar del Rio ve Trinidad hemen öne çıkıyor. Biraz daha ayrıntılı turlar Cienfuegos kenti ve Varadero'da deniz sefasını içerebilir. Ancak bunların hepsi turistik. Gerçek Kübalılar bu yerlerin dışında ve turist rotasında hissedilen sahtelik, diğer yerlerde zor şartlarda da olsa yerini doğal bir hayata bırakıyor.

Fidel'in ABD'nin Küba'nın içine soktuğu hançer diye nitelediği Guantanamo, dünya güzeli Santiago de Cuba, Holguin, Camaguey, Baracoa ve daha başka yerler benim beklentimi karşılayan daha homonsuz Küba idi.

Viazul şirketi otobüsleriyle geziyor turistler. Kübalıların parasının buna

yetmesi mümkün değil. Onlar kamyon arkalarında ve benzer şartlarda balık istifi yolculuk yapıyorlar. Çoğu yürüyor, bisiklete biniyor. Ülke içinde at arabaları görünüyor. Karne sistemine girmeye ise bu yazda yer yetmez ama anlatılan Küba güzelliklerine pek inanmayın derim.

Küba'nın kuzey sahilindeki 'her şey dâhil' tesislere uçakla gelip, sadece burada keyif yapıp dönenler de var. Buraların gerçek Küba ile hiçbir alakası yok. Turkuaz denizler ve ipek gibi kumlan olan plajlar halkın ulaşamayacağı lüksler. Yıllardır ambargo altında inleyen ülkede halktan kopuk bir elit sınıfta var. Ama yine de Küba bir Karayip Adası güzelliklerine sahip. Santiago de Cuba ise görece mutlu bir yer...

## Gezinler için pahalı Küba...

Gezinler için pahalı bir ülke Küba. Casa Particular fiyatları gecelik 15-30 Euro arasında değişiyor. Onlar da tuttukları deftere bu parayı az yazarak vergiden kaçırarak kâr etmek peşinde.

## Değişen dünya ve Küba...

Sonuçta dünya nereye gidiyor, Küba da oraya gidiyor. Dünya ile birlikte onlar da dönüşüyor. Benim ziyaretimden bu yana geçen sekiz yılda işleyiş daha da kapitalizme dönmüştür sanırım. Eğer turizm pazarlamasına bakarsanız durum hârika, ama Küba bu değil. Yaşasın emek ve dayanışma günü de o kadar yani.

Halâ sosyal devlet olduğu kadar varken kıymetini bilelim. Dünya değişmeye devam ederken de uyum yerine daha da tükenmeden varlıklarımızı ve umudumuzu muhafaza edelim yeter.

Sağlık ve sevgiyle kalın.





# Drakula'nın kokteyli, hardalın hikmeti ve diğerleri

**Bu ay Türkiye ya sevinçten ya kederden içecek. Tabii herkesin içeceği kendine göre; kimine bir bardak soğuk su, kimine kızılık şerbeti, kimine neşe takviyesi. Öyleyse buyrun kadim sofralara...**

**Yüce Yöney** | Mayıs seçim zamanı. İSTANBUL

Mayıs seçim zamanı. Öyle ya da böyle, toplumun bir kısmı için hazırlanan zor bir süreç yaşanacak sanki... Ancak her hâlükârda gülmeyi becermek gerek. Zaten Antik Roma'nın önde gelen doktorlarından Galen ta ne zaman, çok sayıda hastalığı tanımlayıp çareler geliştirdikten sonra söylememiş miydi insanlığa: Kahkaha dan daha iyi bir ilaç yoktur.

Doris Lessing ise İçinde Yaşamayı Seçtiğimiz Hapishaneler'de, beyin yıkama ve telkin üzerine araştırmalarda ortaya çıkan sonuçlara göre en iyi direnenlerin gülmeyi bilen insanlar olduğunu söylüyor ve ekliyor: Örneğin Türkler...

Aynı kitapta şu tespit de yer alıyor. "Fanatikler kendilerine gülmezler; gülmek, acımasızca, dışa vurarak bir rakibe ya da bir düşmana karşı kullanılmadığı takdirde, tanımı gereği kabul edilmiş doktrinlere karşı bir davranıştır. Bağnazlar gülemezler."

Madem durum bu, biraz gülüp tebessüm ederek geçmiş zamanların kutlama anlarında, içki sofralarında, yemek masalarında bir dolanalım izninizle. Ama yeme içme faslını abartmadan, oburluğa vurmadan, sağlıklı...

Reşat Ekrem Koçu Tarihimizde Garip Vakalar adlı kitabında,

bilinen en müthiş oburlardan birinin, "münevver ve inkılapçı III. Selim'in düşmanlarından Aygır İmam lakabıyla meşhur Derviş Efendi isminde bir softa" olduğunu yazar. "Bu adam, bir sefer, iki okka pastırmanın üzerine kırk yumurta kırılarak bir lenger pastırmalı yumurta yemiş, fakat koca lengeri sıyrdıktan sonra dili şişmiş ve dili ağzına sığmayarak ölmüştü."

O hâlde, denetimli bir kutlama sofrasına yumurtadan başlayalım...

## Tavukların kaderi

Eduardo Galeano tavuğun ortaya çıkışını anlatırken yumurtaların lezzetine de değinir. Firavun Tutmosis'in zaferlerle dolu seferlerinden birinden dönüşünde gemilerinin tamamının ganimetler ve armağanlarla ağzına kadar dolu olduğunu anlatır. İşte yumurta da tam burada kıymete biner.

"Armağanlar arasında daha önce hiç görülmemiş, şişman ve çirkin bir kuş da vardı. Onu veren kişi bu gösterişsiz armağanı takdim ederken zorlanmıştı:

Evet, evet -demişti yere bakarak-. Bu kuş güzel değil. Şakımayı da bilmez. Kısa bir gagası, aptalca bir ibiği ve salakça bakan gözleri vardır. Ve zavallı tüylerden oluşan kanatları uçmayı unutturmuştur.

Sonra tükürüğünü yuttu ve devam etti: Ama her gün bir yavru verir.

Ve içinde yedi tane yumurta olan bir kutuyu açtı: Geçtiğimiz hafta doğurduğu yavruları işte burada.

Yumurtalar kaynayan suyun içine atıldı. Kabukları soyulup üzerlerine biraz tuz serpildikten sonra onların tadına bizzat Firavun baktı.

Kuş dönüş yolculuğunu onun kamarasında ve onun hemen yanı başında yaptı."

## Yahni üzeri ne gider?

İlhan Eksen, Çokkültürlü İstanbul Mutfağı kitabında kente sinmiş çoğulcu yapıyı çok iyi yansıtan papaz yahnisinden şöyle söz eder. "Papaz yahnisi yemeğini, adı başka bir dini çağnırsa da sevip benimseyen İstanbul'un Müslüman halkı, yemeğin pişirme tarzını kendi inancına uygun olarak değiştirip şarap yerine sirke ile yıllardır pişiriyor."

Eksen, "bizim ortak İstanbul yemeğimiz" diye tanımladığı bu nefis lezzetin eski tariflere göre hem balık hem dana hem de sığır etiyle yapılarak elde edildiğini anlatıyor. Üstüne ne içmek istediğiniz size kalmış.

Bir dönemin Tekel Genel Müdürlüğü Müskirat Fabrikası Şube Müdürü Saim Tanlak, 1973 tarihli bir gazetede, yemeklerden sonra "kendi hararetinde tatlı likör şarabı" ya da "meyve veya domates suyu kanştınlarak votka" gibi içkiler öneriyor.

## Bir tür kırmızı kokteyl

Alberto Manguel ise Hayali Yerlerden Yemek Tarifleri kitabında Kont Dracula'nın misafirperverliğini anarken konuklarına votkayla yapılmış özel yapım kokteylini yemeklerden önce sunduğunu söyler. Taze kandan yapılmış bu içki tarifinde eğer elinizde bu madde yoksa yerine pancar da kullanılabilir. Belirtilir.

## "Taze Kan Kokteyli

Gerekli malzeme: 50 ml. votka, 50 ml. pancar suyu, 50 ml. domates suyu, 50 ml. ananas suyu, 1 çorba kaşığı limon suyu, garnitür

olarak turp dilimleri."

Hazırlanışı ise çok basit: "Malzemeyi buzun üstüne döküp kanştınl ve siyah turp dilimleriyle ikram edin."

Alkolün karaciğer üzerindeki etkisinden kaygı duyanlar için Galeano'dan ilgili dipnotu da şöyle aktaralım:

"Geçmiş zamanlarda, kardiyologların ve bolerolarn söz yazarlarının doğmasından çok önce, duygulara ev sahipliğini kalbin yerine pekâlâ karaciğer yapabiliyordu. Karaciğer her şeyin merkeziydi. Çin geleneğine göre karaciğer ruhun uyuduğu ve düş gördüğü mekândı. Mısır'da karaciğerin korunup gözetilmesinden sorumlu olan Tanrı Horus'un oğlu Amset'ti. Roma'da bu işle ilgilenense tanrıların babası Jüpiter'den başkası değildi."

## Yemek çeşidi yasağı

Yeniden bu topraklara dönersek... İster kutlama ister rahatlatma amacıyla olsun içkinin yasak olduğu dönemler bilinir; az bilinen ise yemeklere de yasak geldiği bir dönemin olduğu...

Koçu, 1821 yılındaki yemek çeşidi yasağından söz ederken özellikle devlet erkânı arasında lüks merakının başını alıp gittiğini belirtir. "...büyüklerin konak ve yalılarında mutfak masrafları da akıl durduracak derecedeydi; her gün, adeta ziyafet sofraları kurulur, nam için, şan için bu sofraların başına yüzlerce yâran, bendegân, dalkavuk oturtulurdu; çorbası, eti, böreği, pilavı, zerdesi, tatlısı ve hoşafı; envai meyve, dondurma, şekerleme, reçeller, çerezlerle sofralara kırk elli kap şey taşınırdı." Koçu bu israfı, ne kadar dolgun olursa olsun, hiçbir maaşın yeterli olmayacağını belirttiğinden ve bunun yol açtığı

şüphe kapılanna değindikten sonra çıkarılan yemek yasağının kısaltılmış halini şöyle aktarır:

"...İsraf günahıdır, bundan böyle evlerde nihayet beş türlüden yedi türlüye kadar yemek pişirilebilir, yedi türlüden fazla yemek pişirtilmeyecektir."

Söylemeye gerek yok, yasak Koçu'nun ifadesiyle, gereği gibi tatbik edilememiş tabii.

## Şeytan işi yiyecekler

Galeano ise Aynalar kitabında, mısır ve patatesin Avrupa'da gördüğü muameleden söz açtığına, mısırın buğdaya nazaran daha dayanıklı, daha verimli, besin değeri yüksek bir ürün olmasına rağmen kökeni itibarıyla "Hıristiyan ağızlarına layık" görülmediğinden bahseder. Keza patatesin macerası da pek farklı değil, ona göre.

"Patates de Avrupa'da bir dönem yasak meyve oldu. Onu mahkûm ettiren, mısırdaki olduğu gibi, Amerikan kökeniydi. Daha da kötüsü, patatesin yerin altında, cehennemden mağaralarının bulunduğu yerde büyüyen bir kök olmasıydı. (...) On sekizinci yüzyılın sonlarına kadar patatesi yiyenler mahpuslar, deliler ve ölümcül hastalardı. İlerleyen yıllarda bu lanetli kök Avrupalıların açlıktan kurtaracaktı. Ama buna rağmen insanlar şu soruyu kendilerine sormaktan vazgeçmediler: Şayet patates ve mısır Şeytan işi değillerse, İncil neden onların adını hiç anmıyor?"

Patates deyip de hardalı anmamak olmaz. O halde Orhan Veli'nin mısralarıyla herkesi kendi sofrasına, hardalı da ortaya bırakalım.

"Biliyorum, lazım değil ama hardal

Allah kimseyi hardaldan etmesin."





# 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.

 **BesiktasShipyard**

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

[f/besiktasshipyard](https://www.facebook.com/besiktasshipyard) [@/besiktasshipyard](https://www.instagram.com/besiktasshipyard) [in/besiktas-shipyard](https://www.linkedin.com/company/besiktas-shipyard)