

MarineDeal

NEWS

Ocak 2024 Yılı: 16 Sayı: 193

Denizcilik & Ekonomi Gazetesi



Güvercin Fed doların baskıladı

Faiz oranını yüzde 5,50 oranında sabit bırakan Fed, enflasyon hedefi vurgusunu tazelese de noktasal grafiklerde faiz indirim sinyallerinin kuvvetlenmesi doların küresel bazda düşüş yaşamasını sağladı. ABD enflasyon verisi yıllık bazda yüzde 3,1 ile beklentilere paralel ve bir önceki seviyenin altında açıklandı. Aylık bazda ÜFE verisi ise yüzde 0,0 ile beklentilerin altında kalsa da bir önceki seviyeye göre artış gösterdi. Perakende satışlar verisi yüzde 0,3 ile hem beklentilerin hem de bir önceki seviyenin üzerinde açıklanarak sektörel bazlı pozitif bir sinyal üretti. Üretim satın alma müdürleri endeksi 49,4 ile beklentilere paralel fakat bir önceki seviyenin altında açıklandı. ISM imalat PMI verisi ise 46,7 ile önceki seviyeye paralellik gösterse de beklentileri karşılayamadı. Hizmet PMI verisi 50,8 ile beklentilere paralel ve kritik 50 seviyesinin üzerinde ekranlardaki yerini aldı. ISM imalat dışı satın alma müdür-

Fed son toplantısında faiz oranlarında herhangi bir değişikliğe gitmezken, Powell'ın güvercin tutumu ve olası gevşeme sinyali dolar endeksinin küresel bazda değer kaybı yaşamasına zemin hazırladı

leri endeksi güçlü yükseliş kaydederek 52,7 ile hem beklentilerin hem de bir önceki seviyenin üzerinde bir seyir kaydetti. İş imkânları ve personel değişim oranında (JOLTS) yaşanan daralma dikkat çekerken veri beklentilerin çok altında 8,733M olarak açıklandı. Küresel piyasaların ve karar mercilerinin odağında yer alan tarım dışı istihdam verisi 199K ile hem beklentilerin hem de bir önceki seviyenin üzerinde geldi. Ortalama saatlik kazançlarda yaşanan artış yüzde 0,4 ile umut vaat ederken,

işsizlik oranında yaşanan düşüş yüzde 3,7 ile ekonomik takvimde yerini aldı. ABD ekonomisi yüzde 4,9 ile beklentilerin altında daralma gösterdi.

Avrupa'nın genelinde merkez bankaların faiz oranlarında herhangi bir değişikliğe gitmezken enflasyon seviyelerinde yaşanan düşüş gelecek adına olumlu bir havanın oluşmasını sağladı

Avrupa Birliği Merkez Bankası faiz oranlarında herhangi bir değişikliğe gitmeyerek yüzde 4,50 oranında sabit bıraktı. Bölge genelinde enflasyon önceki seviyeye göre gerileme kaydederken, beklentilere paralel bir şekilde yüzde 2,4 oranında açıklandı. Bölgenin lokomotif ekonomisi olan Almanya'da ise enflasyon verisi yüzde 3,2 ile beklentilere paralel bir şekilde düşüş gösterdi. Avrupa Birliği'nde imalat PMI verisi 44,2 ile hem beklentilerin hem de bir önceki seviyenin üzerinde açıklandı. 02»

RÖPORTAJ



'İnsan faktörü hiçbir zaman harp komutasının dışında kalmayacaktır'

Toplum için yapay zekâ çalışmalarını için yatırımlar, iş dünyasının yapay zekâyâ bakışı, eğitim-öğretimde yapay zekâ hakkında "insan aklının ve zekâsının kolektif ürünü" sorularımızı Prof. Dr. Nurettin ACIR MarineDeal News okuyucuları için yanıtladı. 08»

GÖRÜŞ Banşcan Yücel: Altın rekor tazeledi doların düşüşü devam etti

Fed'in mart ayının sonundan itibaren faiz indirim sürecine başlayacağı ihtimalinin kuvvetlenmesi ile dolar endeksinde yaşanan düşüş derinleşti. 12»

RÖPORTAJ



Düzgüt Grup Yönetim Kurulu Başkanı Recep Düzgüt: En büyük örneğimiz, Atatürk'ümüz. 26»

JEOPOLİTİK 2024'e girerken: Jeopolitik öncelikler ve açmazlar

2024 yılının bu ilk yazısı aslında 2023 yılının son yazısı niteliği taşıyor. Küresel ölçekte devam eden dinamik gelişmeleri her ay sizlerle paylaşırken bu köşeye öne çıkan her konuyu sığdırmakta zorlanıyoruz. 06»



TUGBOAT With Hydraulic Hybrid Propulsion System



Remote Operated Commercial Vessel



LNG Powered TUGBOATS

World Firsts BY SANMAR



sanmar.com.tr

01» Bölge genelinde GSYİH verisi ise 3'üncü çeyrekte ve çeyreklik bazda yüzde -0,1 ile beklentilere paralel daralma gösterdi. İngiltere'de beklentilerin üzerinde düşüş gösteren enflasyon verisi yüzde 3,9 ile iyimser bir tablo çizerken, Merkez Bankası herhangi bir değişikliğe gitmeyerek politika faizini yüzde 5,25 oranında sabit bıraktı. İngiltere GSYİH verisi ise aylık bazda yüzde -0,3 ile daralma gösterdi. İsviçre Merkez Bankası 4'üncü çeyrek libor oranını beklentilere paralel bir şekilde yüzde 1,75 oranında sabit bıraktı. Çeyreklik bazda GSYİH verisine baktığımız zaman ise İsviçre ekonomisi yüzde 0,3 oranında genişleme kaydetti.

Asya piyasaları dalgalı seyrini sürdürdü

Çin caixin imalat PMI verisi 50,7 ile hem beklentilerin hem de bir önceki seviyenin altında açıklandı. Veri her ne kadar düşüş göstermiş olsa da kritik 50 seviyesinin üzerinde açıklanması pozitif karşılık buldu. Çin ekonomisinde TÜFE düşüş göstermeye devam etti. Yüzde -0,5 olarak açıklanan veri hem beklentilerin hem de bir önceki seviyenin üzerinde kalarak dezenflasyon

riskini artırdı. Çin'de işsizlik oranı yüzde 5 ile beklentilere paralel açıklanırken PBOC en düşük kredi faiz oranını yüzde 3,45 olarak belirledi. Avustralya Merkez Bankası faiz oranlarında herhangi bir değişikliğe gitmeyerek yüzde 4,35 ile sabit bıraktı. Ülke genelinde ekonomik büyüme verisi 3'üncü çeyrekte ve çeyreklik bazda yüzde 0,2 ile daralma gösterdi. Japonya GSYİH verisi ise çeyreklik bazda yüzde -0,7 ile sert daralma gösterdi.

Yurt içi piyasalarda TCMB faiz artışlarına hız kesmeden devam etti

TCMB gerçekleştirdiği son toplantıda 250 baz puan artışa giderek politika faizini yüzde 42,50 oranında belirledi. İşsizlik oranında yaşanan gerileme heyecan yaratırken veri yüzde 8,5 olarak ekonomik takvime yansıdı. Perakende satışlar verisi yıllık bazda yüzde 13,7 ile bir önceki seviyeye göre düşüş kaydetti. İmalat PMI verisi 47,5 ile düşüş gösteren bir diğer öncü makro ekonomik veri oldu. Sanayi üretiminde yaşanan yıllık bazdaki daralma yüzde 1,1 olarak kayıtlara geçti. Kritik enflasyon verisi ise yüzde 61,98 ile beklentilerin altında fakat bir önceki seviyenin üzerinde açıklandı.



Piri Reis Üniversitesi'nde iki etkinlik

Piri Reis Üniversitesi 24-27 Aralık tarihleri arasında 14'üncü Ekserji, Enerji ve Çevre Sempozyumu (IEEES-14) ve bu sene ilki gerçekleştirilen EGET 23 Denizcilikte Yeşil Enerji Teknolojileri Fuarı'na ev sahipliği yaptı

Bu yıl 14'üncüsü düzenlenen IEEES-14 kapsamında, temel yapılarda enerji teknolojileri ile birlikte bunun etkileri olan süreç yönetimi, çevre, sürdürülebilirlik

karbonsuzlaştırma gibi disiplinleriyle ilgili konuşmalar yapıldı.

Bilim insanları, araştırmacılar, akademisyenler ve sektörel paydaşların katıldığı sempozyumda, 6 uzman konuşmacı ve 6 davetli konuşmacı sunum yaparken, 239 bildiri ve 29 sunum katılımcılarla paylaşıldı.

Prof. İbrahim Dinçer'in Kurucu Başkanı olduğu ve 20'nin üzerinde farklı ülkeden gelen akademisyenleri bir araya getiren sempozyum, Rektör Nafiz Arca'nın önderliğinde, Prof. M. Ziya Söğüt'ün liderliğinde ve Piri Reis Üniversitesi personel, akademisyen ve öğrencilerinin gönüllü

desteğiyle hazırlandı. Sempozyuma ve Fuara; Deniz Ticaret Odası, Gemi Mühendisleri Odası, Türk Loydu ve GİSBİR, Hidrojen Teknolojileri Derneği, STM, THY ve Tuzla Belediyesi ile sektörde aktif özel şirketler sponsorluk desteği verdi.

Deniz Ticaret Odası'nın desteği ile Piri Reis Üniversitesi'nin ilkinin düzenlediği EGET 23 Denizcilikte Yeşil Enerji Teknolojileri Fuarı ise, sektör paydaşlarını akademik dünya ile bir araya getirerek; yeşil enerji teknolojilerinin sunulacağı, bilgi paylaşımının ve işbirliklerin destekleneceği çok katılımlı bir platform yarattı.

MarineDeal^{NEWS}

İMTİYAZ SAHİBİ

Yeşim Yeliz Egeli

MDN Yayıncılık, Matbaa, Reklam,

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

Genel Yayın Yönetmeni

Yeşim Yeliz Egeli

yesimegeli@marinedealnews.com

Yazı İşleri Müdürü (Sorumlu)

Z. Öznur Durukan

Editör

Defne Su Gökçeer

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: 16 Sayı: 193 (Ocak 2024, 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.

ABS

REGULATORY
Trends and Impact
2023

An overview
of upcoming
INTERNATIONAL
AND REGIONAL
regulatory
developments

www.eagle.org/regulatorytrends

DOWNLOAD
your copy today



ADEX ve Securex Caspian Eylül 2024'te Azerbaycan'da yapılacak

5'inci yılını kutlayacak olan Azerbaycan Uluslararası Savunma Fuarı ADEX ve 14'üncü Uluslararası İç Güvenlik, Koruma ve Kurtarma 'Securex Caspian' Fuarı, 24-26 Eylül 2024 tarihleri arasında Bakü Fuar Merkezi'nde düzenlenecek.

Azerbaycan Cumhuriyeti Savunma Sanayi Bakanlığı'nın girişimi ve organizasyonu olan ve Azerbaycan Cumhuriyeti Savunma Sanayi Bakanlığı'nın desteğiyle düzenlenen ADEX, uçak ve havacılık sistemleri, gemiler ve askerî deniz sistemleri, zırhlı muharebe araçları, askerî laboratuvarlar, askerî eğitim kurumları, lojistik hizmetler, radyo-elektronik sistemler, C4ISR, optik-elektronik ekipman ve sistemler, insansız sistemler, askerî üniforma ve malzemeler, silâh ve mühimmat, simülâtör ve eğitim sistemleri, radyasyon, kimyasal ve biyolojik savunma (CBM) ürünlerine ev sahipliği yapacak. Buna ek olarak, askerî kuruluşları ve diğer sektörler de temsil edilecek.

Ürünlerin bölge savunma sanayi pazarının gerekliliklerine uygun olarak modernizasyon

yonu için platform sağlayan ADEX'e, askerî-teknik alanda yerli ve yabancı uzmanlar ve sektör katılımcılarından oluşan ziyaretçiler katılacak.

Azerbaycan Cumhuriyeti Savunma Sanayi Bakanlığı, Azerbaycan Cumhuriyeti Devlet Güvenlik Servisi, Azerbaycan Cumhuriyeti Acil Durumlar Bakanlığı, Azerbaycan Cumhuriyeti İçişleri Bakanlığı ve Azerbaycan Cumhuriyeti Devlet Sınır Servisi tarafından desteklenen 14. Uluslararası İç Güvenlik, Koruma ve Kurtarma "Securex Caspian" sergisinde ise; kol

luk kuvvetleri, sınır, kurtarma, itfaiye ve özel hizmetler için malzemeleri, karmaşık savunma sistemleri ve silâhların yeni modelleri sergilenecek.

Uzman-kriminoloji araç ve sistemleri, operasyon-arama ekipmanları, erişim kontrol ve yönetim sistemleri, bilgi güvenliği, koruma hizmetleri, acil

kurtarma araç ve ekipmanları, güvenlik eğitimi ve video izleme sistemleri, özel kıyafet ve ekipmanlar ile yangın güvenlik ekipmanları gibi araçların sunulacağı sergi, katılımcılara sektörel deneyimin paylaşılacağı ve işbirliği geliştirilebilecek bir platform sunacak.



TKMS üçüncü MEKO A-200 fırkateynini Mısır'a teslim etti

Alman gemi inşa şirketi Thyssenkrupp Marine Systems (TKMS), üçüncü MEKO A-200 EN fırkateynini Mısır Arap Cumhuriyeti Donanması'na teslim etti.

Edinilen bilgiye göre Al-Qadeer fırkateyni 16 Aralık'ta teslim edildi. Gemi, TKMS'nin Mısır Donanması için inşa ettiği dört yeni MEKO fırkateyninden üçüncüsü. İkinci fırkateyn ise bu yılın mayıs ayında teslim edildi.

MEKO A-200 EN fırkateynleri 121 metreden uzun, 16 metre genişliğinde ve 29 deniz milinin üzerinde maksimum hıza sahip.

Gizli bir tasarım sahip olan fırkateynler, Mısır Donanması'nın yeni merkezi savaş platformu rolünü üstlenecek. Her gemi geniş bir yelpazede hem savunma hem de saldırı yeteneklerine sahip olacak.

Dördüncü gemi Mısır'daki İskenderiye Tersanesi'nde inşa edilecek.

YALTES, ana muharip suüstü platformları için yeni sistemini teslim etti

Deniz Kuvvetleri'nin ana muharip suüstü platformlarının ana tahrik dizellerinin test istasyonları için ihtiyaç duyulan sistem, YALTES tarafından tamamlanarak teslim edildi.

Deniz Kuvvetleri'nin ana muharip suüstü platformlarının ana tahrik dizellerinin testleri 2019 yılında İstanbul Tersanesi Komutanlığı'nda faaliyete geçen Motor Test İstasyonu'nda gerçekleştiriliyor. Bu imkânlarla yeni hizmete giren platformlardaki makinelerin test istasyonuna entegre edilmesi gibi önemli bir ihtiyacının karşılanması için İstanbul Tersanesi Komutanlığı tasarım ve performans sorumluluğunda gerekli modernizasyon, iyileştirme ve



entegrasyon faaliyetlerini kapsayan tedarik faaliyetleri YALTES ile projelendirilmiştir.

YALTES, test istasyonu için ihtiyaç duyulan sistemini, çevik proje yönetimi metodu

ile tasarım, üretim, kurulum, test ve entegrasyon süreçlerini planlanan takvim içerisinde tamamlayarak teslim etti.

YALTES'in konuyla ilgili paylaştığı basın duyurusunda entegre edilen sistemin; İstanbul Tersanesi Komutanlığı personeli ile birlikte geliştirilen kullanıcı dostu bir arayüze, gelişmiş otomasyon ve kontrol özelliklerine, iyileştirilmiş doğruluğa, verimlilik ve güvenilirliğe sahip olduğu bilgisi paylaşıldı.

Basın duyurusunda test sistemi ile, ihtiyaç duyulan parametrelerin izlenmesinin ve kayıtlarının alınmasının sağlanmış, müteakip dönemde ana tahrik sistemlerinin veri analitiği yöntemi ile kestirim-

ci bakımlarını yapan İstanbul Tersanesi Komutanlığı alan uzmanları ve mühendislerine hassas analiz için doğru veriler ve ileri analiz imkânı da kazandırıldığına değinildi.

Basın duyurusunda İstanbul Tersanesi Komutanı Tuğamiral Recep Erdinç Yetkin'in, altı ay gibi kısa bir sürede bu kabiliyetin kazandırılması ile mavi vatanı koruyan platformların performanslarında, kalite kontrol süreçlerinde iyileşmeler olacağı gibi, bugünden itibaren dizel makine kritik yedek malzemelerinin yerleştirilmesi için de güvenilir bir test altyapısına sahip olduğunun, bu sayede milli bütçe giderlerinin azaltılmasında önemli katma değer sağlandığının ve kaynak tasarrufu yaratıldığının altı çizilerek, yürütülen projenin ve tedarik modelinin başarısı için tüm paydaşları tebrik ettiği vurgulandı.

TK TUZLAshipyard

www.tktuzlashipyard.com
sales@tktuzlashipyard.com

"Quality & Punctuality"



DLSS yerli ve millî savunma sanayisini buluşturdu

Üçüncü Askerî Lojistik ve Destek Zirvesi - DLSS, 1400 ziyaretçiyi ve 70'in üzerinde standlı katılımcıyı ağırladı. Sektörün ihracat üssü olmayı hedefleyen DLSS'ye ABD, Almanya, Hollanda, Rusya, Brezilya, Pakistan ve Yemen'in askerî ve savunma ataşeleri katıldı.

Türkiye'nin askerî lojistik alanına odaklanmış tek ihtisas etkinliği olan Üçüncü Askerî Lojistik ve Destek Zirvesi-DLSS, yerli ve millî savunma sanayisini Ankara'da buluşturdu. Ankara Sanayi Odası (ASO) tarafından Millî Savunma Bakanlığı ve Cumhurbaşkanlığı Savunma Sanayii Başkanlığı'nın destekleriyle düzenlenen DLSS'ye Türk Silâhlı Kuvvetleri, Jandarma Genel Komutanlığı, Sahil Güvenlik Komutanlığı ve Emniyet Genel Müdürlüğü'nden önemli temsilciler katıldı.

Sektörün ihracat üssü olmayı hedefleyen DLSS'e birçok ülkenin askerî ve savunma ataşeleri katıldı. ABD, Almanya, Hollanda,

Rusya, Brezilya, Pakistan ve Yemen'den askerî ve savunma ataşeleri stand alanlarını gezerek yerli ve millî teknolojilerle tanıştı.

Askerî lojistik her boyutuyla ele alındı

DLSS'te Askerî Lojistiğin Geleceği, Askerî Tüm Alanlarda Lojistik Uygulamaları, Dijitalleşen Lojistik Destek Yönetimi, Askerî Alanda ve Savunma Sanayiinde Nakliyat Yönetiminin Önemi ve Özel Mühendislik Çalışmalarının konulu oturumlar düzenlendi. Oturumların yanı sıra askerî lojistik ve destek sistemleri alanındaki önemli gündem başlıklarına odaklanan dokuz önemli özel sunum gerçekleşti.

Yerli ve millî teknolojilerin sergilendiği DLSS'ye katılan firmalar arasında; ASELSAN, HAVELSAN, Roketsan, FNSS, Turkish Cargo, DASAL Havaçılık, MilSOFT, cargo-partner, KINAY ve ODS Lojistik gibi savunma sanayisinin güçlü temsilcileri bulunuyor.

SANCAR



DENİZ PLATFORMLARI: SANCAR, ÇAKA (KONSEPT)

HAVELSAN

2024'e girerken: Jeopolitik öncelikler ve açmazlar

2024 yılının bu ilk yazısı aslında 2023 yılının son yazısı niteliği de taşıyor. Küresel ölçekte devam eden dinamik gelişmeleri her ay sizlerle paylaşırken bu köşeye öne çıkan her konuyu sığdırmakta zorlanıyoruz. Sizleri sıkmadan, detaylarda boğmadan büyük resim sergilemeye çalışıyoruz. Zira küresel aktörlerin anlık ve tesadüfi olmayan etki ve sonuç odaklı hamleleri bir sistematiği takip ediyor. Strateji tesadüflerle açıklanmıyor.

Strateji ilmine ilgi duyanların büyük resmi zihinlerinde oturtmalarına koşut olarak bölgesel ve küresel gelişmeleri iyi okuyabilmeleri gerekiyor. Kimi zaman küçük gibi görünen detaylar büyük resimde yapbozunun önemli bir boşluğunu doldurabiliyor. Detayların atlanması hatalara hatalar da domino etkisine neden olabiliyor.

Ukrayna ve Gazze savaşları

2022 yılını Ukrayna savaşı ile kapamıştık. Her ne kadar Ukrayna hadisesi 2023 yılında süregelse de başlayan Gazze savaşının gölgesinde kaldığı görülüyor. Ukrayna'da sona yaklaşıldı-

ğını bir süredir dikkatinize sunuyoruz. Rusya'nın yıpratılmasını, kuşatılmasını ve baskılanmasını hedefleyen Ukrayna düğümü bu hedeflere ne kadar ulaştı tartışılır ama Rusya'nın gücünün beklendiği ölçüde örselenmediği, buna karşın Ukrayna'nın yıkıma uğrayıp fiilen bölünme durumuyla sonuçlandığı tespitinde bulunabiliriz.

2023 yılını ise İsrail'in bir cezalandırma savaşına evrilen ve hiçbir uluslararası hukuk normuna uymayan Gazze savaşı ile kapatıyoruz. Kuşkusuz Gazze savaşının yansımaları 2024 yılını meşgul etmeye devam edecek. İsrail'in hukuk tanımaz eylemlerinin tüm dünyada tepki çektiği mevcut konjunktürde İsrail adeta uluslararası düzlemde izole edilme noktasına geldi. Tuhaf olan ise İsrail'e koşulsuz destek veren ABD'nin söz konusu izolasyona ortak olma riskini gerek iç ve gerekse dış kamuoyunda yakından hissetmeye başlamış olması.

Uzlaşmaz çelişkiler ve jeopolitik yalnızlık

Çin'i bölgesinde izole etmeye çalış-



şan, Rusya'nın gücünü örselemeyi hedefleyen ABD, gelinen noktada İsrail ile birlikte uluslararası düzlemde tecrit edilme riskiyle karşılaşmış durumda. ABD'nin kurumsal devlet yapısının ve ABD kamuoyunun da bu duruma tepki göstermeye başladığı görülüyor. Kızıldeniz'e yönelik kurulması öngörülen Refah Muhafızı Operasyonu'na destek bulmakta zorlanan ABD'nin içine düştüğü durum zayıflayan eko-

lojik gücünü göstermesi bakımından dikkat çekiyor.

Kıssadan hisse 2024 yılının gerek ABD ve gerekse İsrail için parlak geçmeyeceğini öngörüyoruz. ABD'de yapılacak Başkanlık seçimi birçok hadiseye gebe olsa da Biden döneminin sonlanacağını görmek için parlak bir zekâyâ sahip olmak gerekmiyor. Yaygın endişe ise popülist Trump'ın bu boşluğu doldurma konusunda oldukça iştahlı

olması. Başkanlığının ilk döneminde tüm dünyayı kanıştırmayı ve şaşırtmayı beceren Trump'ın olası ikinci Başkanlık dönemi kuşkusuz jeopolitikte paradigma kaymasına neden olabilecektir.

Sürdürülebilir, rasyonel ve uygulanabilir olmak

Gelelim İsrail'e... Geline nokta İsrail'in izlediği stratejileri sürdürmesi, başarılı olması ve sonuç alabilmesi olası değil. Uluslararası diplomaside sıkışan, ekonomisi yıpranan, iç kamuoyunda ayrışan İsrail'in küresel yumuşak gücüne ve diasporasına yaslanarak ayakta kalması mümkün görünmüyor. Netanyahu ve izlediği politikalar İsrail bakımından iflas etmiş durumda ve sürdürülebilir, rasyonel ve uygulanabilir olmaktan çıkmış durumda.

İsrail'in bir tercih yapması gerekecek, ki bu tercih muhtemelen Netanyahu döneminin kapanması ile sona erecektir. Netanyahu'nun ilerleyen dönemde uluslararası mahkemelerde yargılanması da gündeme gelebilir. Filistin'in tanınmasını vesile olabilecek bu süreç bölgeye ne denli istikrar getirir bilinmez lâkin Netanyahu'nun gücünü konsolide edebilmek için çatışmaları bölgesel düzleme yaymaya çalışacağını, bölgedeki arogan ve beraberinde nefret tohumları eken stratejileri izlemeye devam edeceğini öngörebiliriz.

Türkiye ve açmazları

Okumalarımıza şunu da ilave edelim, Türkiye'nin birçok Arap ülkesinin aksine Filistin meselesine en sert tepkiyi göstermesi, ABD ve İsrail'e yönelik sert ve popülist söylemlerini yükseltmesi beraberinde Irak ve Suriye kuzeyinden şehit haberlerinin artarak gelmesine neden oluyor. Türkiye'nin bekasına alenen tehdit teşkil eden terör örgütlerini destekleyen sözde müttefiklerimizle denge politikası takip edemeyeceğimiz ayan beyan ortaya çıkmış durumda.

İsveç'in NATO üyeliğini bu ülkenin terör örgütlerine verdiği destek nedeniyle veto eden Türkiye, günün sonunda elindeki tüm taktik kozları kaybetmiş ve stratejisini salt F-16 satışına indirilmiş durumda. Altını net bir şekilde çizelim. Mehmetçiğimizin ayağına taş dahi değsin istemeyiz. Lâkin ülkemizin bekasının teminatı ordumuzun Atatürkçü çizgisinden saptığı, bir takım etki odaklarının hedefinde olduğu gerçeğinin kamuoyunda tartışılmaya başlandığı 2023 yılının son günlerinde herkesi aklını ve başını toplamaya davet ediyoruz.

Ordu siyaset üstü bir kurum olarak vatansever ve Atatürkçü yapısını idame etmelidir. Bir askerinin itaat edeceği yegâne makam onun komuta-

YONCA SHIPYARD

STATE OF THE ART BOATS



MRTP

A Turkish Concept,

A World Technology Leader

MULTI ROLE TACTICAL PLATFORM

nıdır. Emir ve komuta birliği bozulan bir ordunun bozguna uğraması kaçınılmazdır. Böylesine tehlikeli sularda seyredilmemesini tavsiye ediyor, bilmeyenleri tarih okuması yapmaya ve Osmanlı'nın son günlerine odaklanmaya davet ediyoruz. Ordudaki liyakatsizliğin, mektepli ve alaylı çatışmasının kocaman bir İmparatorluğu felakete sürüklediğini hatırlatalım. Ulu önder Atatürk'ün Bağımsızlık Savaşımız sonrası askerî politikadan ayırdığını, bizzat üniformasını çıkararak siyasete soyunduğunu ideolojik körlere hatırlatalım.

İskarça sularda seyretmek

Önce Ukrayna ve sonra Gazze ile hareketlenen jeopolitik düzlemde ABD'nin gemisini rotada tutmakta zorlandığı günlerden geçiyoruz. Oyunu kurmakta zorlanan ABD'nin uzlaşmaz çelişkileri her geçen gün ortaya çıkıyor. Ekolojik hâkimiyeti zayıflayan ABD aynı anda farklı kriz bölgelerinde kontrolü elinde tutabilir mi sorulan sıklıkla soruluyor.

Ukrayna'da istediği hedefe varmayan ABD, ansızın başlayan Gazze savaşını ve İsrail'i kontrol etmede zorlanıyor. Çıkarlarını bölgesel ortaklarla ya da taşeronlarla korumaya gayret eden ABD askerî gücünün, aynı anda dünyanın farklı bölgelerinde meydana gelen ya da gelebilecek krizleri kontrol etmede ne denli başarılı olacağını tartışıldığı günlerden geçiyoruz.

Vekalet savaşlarına öncelik veren ABD, kendisinin ve İsrail gibi müttefiklerinin çıkarlarını koruyabilmek için kaldıraç gibi kullanabileceği piyon ve vekil unsurlarla işbirliğine öncelik veriyor. Suriye'nin kuzeyinde beslenerek büyütülen PYD ve benzer organizmalar örnek verebiliriz. Kullanışlı aparat görevi gören bu unsurlar hedef bölgedeki istikrar bozmadaki rahatlıkla kullanılabilir. Hâl böyle olunca da müttefiklik argümanı sorgulanabiliyor.

İtalya, Çin'in Kuşak ve Yol Girişimi'nden çekildi

Yeni yıla yelken açarken aralık ayında sütte gerisinde kalan ancak

jeopolitik önemi büyük olan birkaç başlığı dikkatinize sunalım. Çin'in Kuşak ve Yol Girişimi'ne dâhil olan tek G7 ülkesi İtalya ezber bozdu. İtalya'nın 2019'da girdiği projeden çıkma kararı, Çin yönetimine resmî bir nota ile bildirildi. 2019'da imzalanan anlaşmanın Mart 2024'te kendiliğinden yenilenmesi öngörülüyordu. İtalya anlaşmayı yenilemeyecek "sessizce" ayrılmayı denediysen de Çin'in resmî bildirim talep etmesi üzerine çekilme kararını 3 Aralık'ta Pekin yönetimine fiilen ilettili.

İtalya'nın Çin ile yaptığı anlaşma, dönemin popüler, sistem karşıtı 5 Yıldız Hareketi iktidarında imzalanmıştı. ABD ve AB içinde, Kuşak ve Yol Girişimi ile Çin'in hassas teknoloji ve altyapı alanlarında kontrol sahibi olabileceği eleştirisi sıklıkla gündeme getiriliyordu. Batıda Çin'in diğer ülkelere sürdürülemez derecede büyük projeler sunarak bir "borç tuzağı diplomasisi" yürüttüğü eleştirilerinin altı çiziliyordu. İtalya Başbakanı Meloni ise seçim kampanyasında ülkesinin Kuşak ve Yol Girişimi'ne katılma kararını "büyük bir hata" olarak nitelendirmişti. Aşın sağcı İtalya'nın Kardeşleri Partisi'nin lideri Meloni, geçen yılki genel seçimleri kazanmasının ardından İtalya'nın Batı ve NATO'ya bağlılığını konsolide edici eylem ve söylemlerde bulunmaya özen gösteriyordu.

İtalya'nın aldığı kararın arka planı iki başlıkta özetlenebilir. İlki ekonomik zira Çin ile yapılan anlaşma beklenen faydaları sağlamadı. İkincisi siyasi. İtalya, Washington ve Brüksel'de epey endişe yaratan ve G7'deki tek vaka olan Çin'le böylesine bir yapısal bağın yarattığı anormalliği göğüsleyemedi ve ortadan kaldırmak istedi. Son kertede Atlantik bloktaki yerini ve safını temin etti. İtalya'nın kısa süre önce Çin stratejisine alternatif olarak ABD tarafından desteklenen Hindistan-Orta Doğu-Avrupa ekonomik koridoru (IMEC) projesine katıldığını dikkatinize sunalım.

BM Güvenlik Konseyi jeostratejik bölünmeler nedeniyle felç oldu

Aralık ayında Katar'da düzenlenen

Doha Forumu'nda konuşan BM Genel Sekreteri Guterres adeta ezber bozdu ve kral çıplak deyiverdi. Güvenlik Konseyi'nin jeostratejik bölünmeler yaşadığını belirten Genel Sekreter bu durumun Güvenlik Konseyi'nin savaşa çözüm bulma yeteneğini de tehlikeye attığını ifade ederek Gazze için önerdiği ateşkes karar tasansının ABD tarafından veto edilmesine ilişkin sert ifadeler kullandı. Hatırlatalım, Guterres görev süresi boyunca yetkisini ilk kez kullanarak Gazze'deki insani felaketin önlenmesi için BM Şartı'nın 99'uncu Maddesi'ni işletmiş ve 6 Aralık'ta BM Güvenlik Konseyi'ne mektup göndermişti.

Japonya-İtalya-İngiltere Ortak Savaş Uçağı Programı yeni antlaşmayla bir adım ileriye gidiyor

Çin'in Kuşak ve Yol projesinden çekilen İtalya'nın stratejik yönelimlerini gösteren jeopolitik tercihleri aralık ayında pik yaptı. İtalya, Japonya ve İngiltere ile yeni altıncı nesil savaş uçağı geliştirmek için kurulan ortak mekanizmada yerini aldı. 14 Aralık'ta Tokyo'da Japonya, İngiltere ve İtalya'nın savunma bakanları arasında imzalanan anlaşma jeopolitikte çığır açtı.

Eurofighter Typhoon jetlerinin İngiltere, Almanya, İtalya ve İspanya tarafından ortak olarak geliştirilmesini andıran inisiyatif yeni nesil savaş uçaklarının ortaklaşa tasarlanması, geliştirilmesi, üretilmesi ve konuşlandırılmasını öngörüyor. Bu dönüm noktası hadise ABD'nin Küresel Güney'de azalan nüfuzunun yanı sıra, Rusya'nın Ukrayna'yı işgal etmesi ve Çin'in askerî yeteneklerini hızla güçlendirmesi gibi güvenlik ortamında meydana gelen ciddi değişikliklere yanıt olarak okunabilir.

Filipinler, Japonya'ya askerî üslerine erişim verecek

Dönem içinde Asya-Pasifik Bölgesi'ne yönelik gelişmeler de gözleri bu bölgeye mimledi. Jeopolitik önemi her geçen gün artan Filipinler'in tercihleri bölgesel dinamikleri doğrudan etkili-

yor. Nitekim aralık ayında Filipinler ve Japonya, bölgedeki artan gerilimlerin ortasında askerî güçlerin birbirlerinin topraklarına konuşlandırılmasına izin verecek karşılıklı bir erişim anlaşması üzerinde görüşmelere başladıklarını duyurdu.

Filipin Devlet Başkanı Marcos, Güney Çin Denizi'ndeki gerilimlerin son aylarda azalmak bir yana arttığını ifade ederek daha iddialı bir Çin'in Asyalı komşuları için gerçek bir meydan okuma teşkil ettiği konusunda uyandı bulundu ve Çin'in yarattığı zorluğun "yeni çözümler" gerektirdiğini kaydetti. Japon medyasına verdiği bir röportajda Marcos, Filipinler, Japonya ve ABD arasındaki üçlü işbirliğine dikkat çekti. Hatırlatalım konu sadece Filipinler'den ibaret değil. ASEAN üyeleri Vietnam, Endonezya, Malezya ve Brunei, Güney Çin Denizi'nin Çin'in ihtilafı olduğu kısımlarında hak iddia ediyor. Bölgedeki deniz ticaret yollarının 3 trilyon dolarlık bir büyüklüğe tekabül ettiğini ve Çin için hayati önemde olduğunu hatırlatalım.

Kuzeyde neler oluyor?

Yeni yılın bu ilk yazısını Arktik jeopolitiğine yönelik kuzeyde meydana gelen gelişmelerle bitirelim. Son dönemde kuzeyde ve Asya-Pasifik Bölgesi'nde yaşanan gelişmeleri yakından takip ediyoruz zira birbirleriyle ilintili gelişmeler peşi sıra yaşanıyor. ABD ile Finlandiya arasında 18 Aralık'ta imzalanan anlaşma herhangi bir çatışma durumunda ABD askerlerinin Finlandiya'ya hızlı erişim ve yardım sağlanmasının önünü açtı.

Böylelikle ABD, Finlandiya'da aralarında dört hava üssü ve bir askerî limanın da bulunduğu 15 tesis ve alana engelsiz erişim sağlama ve askerî teçhizat ve mühimmat depolama yeteneklerine erişti. Bu anlaşmaya Rusya, üst perdeden tepki gösterdi. Rusya Dışişleri Bakanlığı, Finlandiya Büyükelçisi'ni Bakanlığa

çağırarak nota verdi. Sözcü Zaharova, Büyükelçi'ye Moskova'nın "Rusya Federasyonu'nun güvenliğini tehdit eden, sınırına NATO askerî potansiyeli yığınaklanmasına neden olan bu anlaşmayı cevapsız bırakmayacaklarını, Finlandiya ile NATO müttefiklerinin saldırgan kararlarına karşı gerekli önlemleri alacaklarını" aktardıklarını ifade etti.

Nordik denklemleri:

Danimarka da konvooya katıldı

Finlandiya merkezli gelişmenin mürekkebi kurumadan Danimarka Başbakanı Frederiksen, ABD ile Amerikan askerlerinin ve askerî teçhizatının Danimarka topraklarında konuşlanmasına izin verecek bir savunma anlaşmasına vardıklarını duyurdu. Süresi 10 yıl olacak anlaşma ABD'nin Finlandiya ve İsveç ile akdettiği benzer anlaşmaların ardından geldi.

Hatırlatalım, ilk olarak Norveç 2021 yılında ABD ile benzer anlaşmayı imzalamış, aralık ayı başında İsveç, devamında Finlandiya ve son olarak Danimarka benzer anlaşmayı ABD ile kotarmıştı. Geline aşamada ABD'nin Nordik ülkelerin tümüyle anlaşarak Rusya'yı kuzeyden çevreleme stratejisinde önemli bir kazanım elde ettiğini görüyoruz.

Yazımızı Genel Sekreter Stoltenberg'in NATO'nun misyonunu açıkladığı beyanıyla bitirelim. Ukrayna savaşıyla yıpransa da Rusya'nın hafife alınmaması gerektiğini söyleyen Stoltenberg, Rusya ile askerî gerilimi önlemenin NATO'nun birincil misyonu olduğunu dile getirdi. NATO'nun iki temel görevi olduğunu hatırlatan Genel Sekreter, ilkinin Ukrayna'yı desteklemek, diğerinin ise Rusya ile geniş çaplı bir savaşa dönüşebilecek gerilimin tırmanmasını önlemek olduğunu altını çizdi. ABD'nin, Kuzey bölgesinde önce Norveç, şimdi ise İsveç, Finlandiya ve Danimarka ile kotardığı anlaşmalara bu optikten yaklaşılmasını öneriyoruz. Mutlu yıllar.



www.datahidrolik.com



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

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

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

'İnsan faktörü hiçbir zaman harp komutasının dışında kalmayacaktır'

Hepimiz için önemli olduğunu saydığımız hedefler kapsamında savunma sanayide deniz-hava-kara temelli askerî unsurlarda yapay zekânın yeri, önemi, gelişim hızı, bilim ve inovasyon alanındaki çalışmalar, uygulamada uyumluluk ile iş geliştirme alanında toplumsal uyumluluk, toplum için yapay zekâ çalışmaları için yatırımlar, iş dünyasının yapay zekâyâ bakışı, eğitim-öğretimde yapay zekâ hakkında "insan aklının ve zekâsının kolektif ürünü" sorularımızı Prof. Dr. Nurettin ACIR MarineDeal News okuyucuları için yanıtladı



Prof. Dr. Nurettin Acir

Yeşim Yeliz Egeli
İSTANBUL

Kendinizi kısaca okuyucularımıza tanıtabilir misiniz?

Lisans eğitimimi Erciyes Üniversitesi, Elektronik Mühendisliği Bölümü'nde 1995 yılında tamamladım. Doktora eğitimimi Dokuz Eylül Üniversitesi/ University of Miami (ABD)'de TÜBİTAK eşgüdümlü doktora bursu kapsamında 2004 yılında tamamladım. Post-Doktora çalışmalarımı Imperial College London (İngiltere) Elektrik-Elektronik Mühendisliği'nde gerçekleştirdim. Tez ve araştırma çalışmalarımın tamamı yapay zekânın elektronik/endüstri uygulamaları alanındadır. Şu an MSÜ Hava Harp Okulu Dekanı ve Türk Silâhlı Kuvvetleri Güçlendirme Vakfı (TSKGV) kuruluşuna bağlı olan İŞBİR Elektrik A.Ş. savunma sanayi şirketinin Yönetim Kurulu Başkanı olarak görev yapıyorum.

Kısaca Yapay Zekâ (artificial intelligence) nedir? Yapay zekânın gelecek dönemde Türkiye'nin millî ve askerî stratejik vizyonunda nasıl bir rol oynaması beklenmektedir?

Yapay zekâ, tanımlanmış veya beklenen bir olayın/senar-

yonun matematiksel olarak modellenmesi ve bu modelden beklenen komutların çıktı olarak alınması neticesinde ilgili olaya ilişkin makine ya da eylemin harekete geçirilmesi işlemi gerçekleştirilen algoritmalar. Artık çok hızlı işlemcilerin ve çok büyük veri depolama imkânlarının olmasında dolayı birçok alanda yapay zekâ algoritmaları uygulanabilmektedir.

Bu bağlamda, yapay zekânın Türkiye'nin gelecek vizyonunda hem askerî hem de sivil endüstride çok geniş kullanım alanı bulacağını düşünüyorum. Yapay zekâ tabanlı sistemlerin üretimi artık bir tercih değil hem ihtiyaç hem de rekabet için bir mecburiyettir. Çünkü, yapay zekâ algoritmaları ile insanın ihtiyaç anlamında muhatap olduğu makinadan istediğini çok yüksek doğrulukta ve esneklikte yaptırabilme imkânı bulunmaktadır.

Yapay zekâ gelecek dönemde Türkiye'nin millî savunma sanayisinde daha iyi rekabet edebileceği ve kabiliyetleri çok yüksek ve uluslararası pazarda tercih edilir ürünler sunabilme imkânı sağlayacaktır. Tabii ki bunun olabilmesi için bütüncül

olarak yapay zekâ ekosisteminin (eğitim, ekonomi, teşvikler, insan kaynağı vb.) eksiksiz tamamlanması gerekmektedir. Bu süreç sadece sanayide değil insanların sosyal hayatları ve refah seviyelerini doğrudan etkileyen sonuçlar doğuracaktır. Şahsen, son dönemlerde hepimizi gururlandıran ileri teknoloji savunma sanayi ürünlerimizi gördükçe ve bunun mutfağında çalışan çok genç mühendisleri ve profesyonelleri tanıdıkça bunu başaracağımıza inanıyorum.

Savunma sanayinde yapay zekânın entegre edilebileceği çok sayıda alan var. Yapay zekâ ve buna bağlı olarak makine öğrenmesi teknolojilerinin (machine learning) gelecekte savunma sanayi sistemlerindeki potansiyeline yönelik genel değerlendirme-niz nedir? Savunma sanayide yapay zekâ Ar-Ge yatırımlarının öncelikle hangi alanlara yapılması gerektiğini düşünüyorsunuz?

Yapay zekâ ihtiyaç duyulan her alanda kullanılabilir. Ancak belirtmem gerekir ki her problemin çözümü yapay zekâ ile olmayabilir. Özellikle paramet-

rik ve sade problemleri çözmek yani gerçekleştirmek için bazen deterministik yöntemler yeterli olabilir. Bu şekilde daha pahalı olan yapay zekâ algoritmalarını kullanmanıza gerek olmayabilir. Yani gerçekten entegre edilmek istenen sistemde lineer olmayan, durağan olmayan ve özellikle büyük veriye dayalı bir alt sistem isteniyorsa o zaman yapay zekâ algoritmalarını kullanmakta fayda vardır. Diğer yandan savunma sanayide gerek sistemlerinde gerekse diğer platformlarda (hava, deniz, yer) yapılması istenen, gerçekleştirilmek istenen olayın modellenmesi sade ve kolay olmadığından yapay zekâ bu alanların hepsinde kullanılacaktır. Şunu belirtmekte fayda var. Yapay zekâ algoritmaları bütün bu sistemlerde bir şekilde alet (tool) olarak kullanılan yazılım/donanım elemanlarıdır. Türkiye'de hâlihazırda başarılı bir şekilde devam eden bir savunma sanayi politikası olduğunu düşünüyorum. Açık kaynaklardan da gördüğümüz gibi özellikle hava platformları ve silâh/mühimmat sistemlerinde (hava, kara, deniz) bu çalışmaların ve yatırımların yoğunlaştığı

düşünülürse doğru yolda ilerlediğimizi düşünüyorum. Yani şu andaki önceliklendirme yerindedir diyorum. Özellikle akıllı mühimmat ve uçan makineler bizim her zaman önceliğimiz olmalıdır. Çünkü bu alanlar hem kara hem deniz hem de hava kuvvetlerinin ortak ve entegre kullanabilecekleri sistemlerdir. Elbette gemiler için ayrı, kara silâh sistemleri için ayrı ve hava sistemleri için ayrı akıllı mühimmatlar da üretilmekte ve yenileri üretilmeye devam edecektir diye düşünüyorum. Örneğin bir MİLGEM/MİLDEN projelerinin yüksek teknoloji tamamlayıcı sistemleri yapay zekâ tabanlı silâh/harp sistemleri olacaktır. Sonuç olarak da yapay zekâ tabanlı sistemlerin yatırımında tamamlayıcı sistemlere öncelik verileceği beklenir.

Yapay zekâ temelli silâhlar için uluslararası hukuk normlarının tekrar gözden geçirilme ihtiyacı ortaya çıkacak mıdır? Yapay zekâ altyapısıyla çalışan "Tam Otonom" platform ve sistemlerin kullanımı ile gelecekte karşılaşılması olası etik ve hukuki sorunlar ile ilgili bir birim oluşturulmasına

yönelik ihtiyacı değerlendir misiniz?

Bugün bazı ülkelerin yapay zekânın kullanımına dönük aldığı sınırlandırma ve yasaklı bakış açıları göz önüne alındığında kesinlikle uluslararası hukuk normları yeniden gözden geçirilecektir. Çünkü, artık yapay zekâ sadece savunma sanayide değil, günlük hayatımızda bile, robot ev aletleri, robotik cerrahi ve sağlık sistemleri, eğlence sektörü, banka sistemleri, alışveriş platformları gibi birçok alanda bile karşımıza çıkmakta ve bu faaliyetlerin her birinin neticede insanların mahremiyeti, sağlığı, taahhüt edilen beklentilerin karşılanmaması, kazalar, dolandırıcılık vb. birçok hayati/adli sonuçları olabilecek olaylarla muhatap olması durumları olacaktır ve olmaktadır. Zaman zaman medyada da gördüğümüz gibi bu tür teknolojik hizmetlerin neticesinde yaşanan mağduriyetlerin karşılanması için bile hukukta yeterince bir altyapının olmadığı ya da yetersiz kaldığına şahit olunmaktadır. Bu konular özellikle gelişmiş ülkelerdeki sürekli yayınlarda artık yazılmakta ve tartışılmaktadır.

Bu bağlamda savunma ve muharebeye dönük yapay zekâ sistemlerin de tıpkı nükleer vb. silâh sistemlerinin kullanımına benzer bir takım kısıtlama ya da düzenlemelerin önümüzdeki zaman diliminde ihtiyaç duyulacağı bir gerçektir. Tabii ki bu durum birçok uluslararası anlaşmaların da güncellenmesi anlamına gelmekte ve diplomaside teknolojinin çok önemli bir çarpan olacağı gerçeğini de gözler önüne sermektedir. Burada önemli olan bu hukuk normlarının özellikle gelişmekte olan ülkelerin yaptığı çalışmalara sınır getirme durumunun olup olmaması durumudur. Bu sebeple çok başarılı bir şekilde devam eden Türk savunma sanayisinin yapay zekâ temelli akıllı yüksek teknoloji sistemlerde çok ileri gitmesi ve uluslararası hukukta alınabilecek üretim ve kullanım sınırlandırmalarının belirleneceği masada Türkiye'nin söz sahibi olmasıdır. Dünya ile yapay zekâ teknolojilerinde rekabet ederseniz muhakkak bunun kullanım/üretim hukuku ya da etiği ilkelere belirleyen masada olursunuz. Özellikle otonom sistemlerin ve akıllı mühimmatların çok hızla geliştiği ve kullanım alanlarının uzaya bile taşınacağı senaryolar düşünülürse herkes elbette bunların kullanım ve üretimine dönük bir hukuk sistemi isteyecektir. Aksi halde yaşanmaz bir dünya ile karşıya kalınabilir.

Yapay zekâ temelli silâhların kontrolünün kaybedilmesi hâlinde ortaya çıkabilecek riskler nelerdir? Risk kontrol mekanizmaları geliştirilmekte midir?

Yapay zekâ temelli silâh sistemlerinin taşıdığı risk tıpkı diğer silâh sistemleri gibi olacaktır. Ancak burada belirtmek isterim ki sonuçta yapay zekâ sihirli bir algoritma değildir. Sizin amacınıza uygun olarak tasarladığınız, ne yapması gerektiğini sizin öğrettiğiniz ve yapmasını istediklerinizle sınırladığınız sistemlerdir. Tam da burada eğer kullandığınız yöntemler problemi çözerken biricik (unique) dediğimiz çözüm noktasında çalışıyorsa, sistem sizin isteğiniz dışında bir davranış sergilemez. Ancak, bazen biricik çözüm noktalarında çalıştınlamayan birden fazla çözüm noktasına sahip algoritmaların elbette olağan dışı şartlarda farklı davranışlar sergilemesi söz konusu olabilir. Çünkü bu algoritmalarda kompleks, lineer olamayan çözümler olduğundan bazen biricik olmayan çözümlere başvurulabilir. Tabii ki bunun için de belli güvenlik kontrol sistemleri ile görev alanları netleştirilebilir/sınırlandırılabilir. Ama söylemek gerekir ki her şeye rağmen en önemlisi üretilen sistemlerin uluslararası bir standartla hukuki bağlayıcılığı da olacak şekilde testlerden geçirilerek satışa ya da kullanıma sunulması insanlık için bir zorunluluktur. Muhtemeldir ki böyle olacaktır. Yani bir teknik olarak alacağınız risk kontrol/güvenlik mekanizmaları ve bir de üretim kullanım aşamasında uluslararası standartlarla belirlenmiş bazı sınırlandırmalar olacaktır diye düşünüyorum.

Yapay zekâ temelli silâhların oluşturabileceği risklere yönelik farkındalığımız tam mıdır?

Yapay zekânın ve dolayısıyla zekâ tabanlı sistemlerin toplumlar tarafından tam olarak bilinmediğinden elbette farkındalığın istenilen boyutta olduğu söylenemez. Sadece bazı endişelerle sınırlı bir farkındalık olmakla birlikte insanlar bazen yapay zekâya daha çok bir bilim kurgu gibi yaklaşabilmektedir. Ancak bence asıl farkındalığın devletler ve uluslararası örgütlerde olması çok daha önemlidir.

Yapay zekâ temelli insan-sız silâh platformlarının (kara, deniz, hava) harp sahasında bilfiil yer alması sizce ne kadar bir süre alacaktır? Bu sistemlere tam olarak güven duyulabilir mi?

Şu anda üretilen ve kullanılan insansız silâh platformlarında yapay zekâ algoritmaları

kısmen de olsa zaten kullanılmaktadır. Beklenen o dur ki bu sistemlerin kabiliyetlerinin geliştirilmesinde muhakkak yeni yapay zekâ sistemleri kullanılması durumu olacaktır. Yani bunun bir süresi yoktur. Eğer sistem tasarımınız tamamsa, yeterli mali kaynağınız varsa ve en önemlisi insan kaynağınız hazır ise bunları yaparsınız. Bugün dünyada bunun yapılabildiği bilgi, beceri ve insan kaynağı mevcuttur. Türk savunma sanayi özellikle insan kaynağı anlamında bu alanda her geçen gün yeni kazanımlar sağlamaktadır.

Yapay zekâ temelli silâhların hedef ayırım ve seçim kriterlerinin meşruiyeti nasıl garanti edilebilir?

Yapay zekâ temelli silâhların hedef ayırım ve seçim kriterlerinin meşruiyeti elbette bugün mevcut sistemlerinkinden çok farklı olmayacaktır. Yani sivil insanlar, çevre vb. durumlar bu silâhlar içinde geçerli olacaktır diye düşünüyorum. Bunların ayırımı ve seçimi tamamen matematik olarak modellenmesi, tanımlanması ve hassas test süreçleri ile ilgilidir. Elbette bu sistemler üretilirken olağandışı şartlar da dikkate alınarak sistemlerin emniyetli ve gürbüz (robust) olmaları önem arz edecektir.

Yapay zekâ askerî karar verme süreçlerine ve istihbarat derleme/değerlendirme süreçlerine nasıl faydalar sağlayabilir?

Bu belki de akademilerde ve endüstride en yoğun çalışılan konulardır. Büyük veri işleme başlığı altında yapılan bütün çalışmalar aslında bir anlamda istihbarat derleme süreçlerinin bir parçasıdır. Bu verilerin ileri sinyal/veri işleme teknikleri kullanılarak veriler anlamlı hale getirilmekte ve elbette istihbari olarak kullanılabilirliği öngörülmektedir. Burada önemli olan verilerin ölçülebilmesi, toplanabilmesi ve yapay zekâ temelli algoritmalar ile değerlendirilmesidir. Yapay zekâ algoritmaları ile; ölçtüğünüz ve yeterli büyüklükte topladığınız bugünkü kabiliyetlerle yapabilmemiz mümkündür ve yapılmaktadır. Elbette her geçen gün daha gelişmiş sistemler üzerinde çalışmalar devam etmektedir.

Yapay zekâ temelli silâhların dost-ateşi zaiyatı oluşturma ihtimâli var mıdır? Bu silâhların hatalı angajman oranı hakkında yapılmış çalışmalar var mıdır?

Benim bir mühendis akademisyen olarak kanaatim her ne kadar bu sistemler akıllı sistemler olsa da diğer sistemler

gibi yeterli olamadığı ya da yanlış algıladığı ve bunun bilinen kabul edilebilir hata aralığına düştüğü durumlar olabilir. Bu algoritmaların hata analizleri elbette daha tasarım ve eğitim aşamasında yapılmakla birlikte gerçek dünya problemi olarak dost ateşi zaiyatı üzerine bir çalışmaya ben rastlamadım.

Saf değiştiren yapay zekâ temelli silâh platformları ihtimâl dâhilinde midir?

Bunun ancak siber saldırılarla mümkün olabileceğini değerlendiriyorum. Yani makinanin/sistemin düşman unsurun kontrolüne girmesi hâlinde karşı tarafta yer alabilecektir. O sebeple ayrı bir başlık olan ve yapay zekânın da aktif kullanıldığı elektronik harp ve siber güvenlik bu ileri yapay zekâ tabanlı silâh sistemleri ile birlikte düşünülmesi gereken bir konudur. Yani yapılan sistemlerin siber savunma ile senkronizasyonu burada çok önemli bir durum olarak karşımıza çıkmaktadır.

Uydu gözetleme sistemleri ile yapılan tespitlerin yapay zekâ ile teşhisine ve kimlendirilmesine yönelik hayata geçirilmiş proje var mı? Milli uydularımızın bu projelerde yeri ne olacaktır?

Elbette çok sayıda gerçekleştirilmiş projeler vardır. Özellikle sinyal ve görüntü işleme teknikleri yapay zekâ tabanlı olarak bu projelerde aktif olarak kullanılmışlardır ve kullanılmaktadırlar. Uydulardan alınan sinyal ya da görüntüleri analiz ederek anlamlandırılıp teşhis, tespit, sınıflandırma vb. birçok işlem yapılabilmektedir. TÜRKSAT serisi, GÖKTÜRK ve İMECE gibi millî uydularımız (üretim ve fırlatma sistemleri tam yerli olmamakla birlikte) elbette birtakım bilgileri almaya dönük haberleşme amaçlı kullanılmaktadır. Bunlardan doğrudan askerî amaçlı kullanılan Türk Hava Kuvvetleri'nin kontrolünde olan GÖKTÜRK uydusudur. Yukarıda bahsettiğimiz kabiliyetlerin bir kısmının bu uydularda olabileceği gibi önümüzdeki dönemde ileri teknoloji silâh sistemleri ile doğrudan haberleşebilen adaptif entegre sistemlerin de yapılıp kullanılması mümkün olacaktır. Ek olarak belirtmek gerekirse Türkiye Cumhuriyeti Devleti'nin uzay çalışmalarına ilişkin stratejik belgeleri göz önüne alındığında bu alanda önümüzdeki dönemde önemli gelişmelerin olması beklenmektedir. Bu konuların belli başlıklarla TÜBİTAK Uzay, Türk Uzay Ajansı ve SSB şirketleri, bazı üniversiteler ile büyük özel savunma sanayi şirketlerinin vizyon projeleri içerisinde

yer alması bu öngörümüzü desteklemektedir.

Yapay zekâ tabanlı simülasyonlar ile askerî personelin yetenek gelişimine yönelik uygulamalar mevcut mu? Bu uygulamalar ve gerçek dünya senaryoları ile ilgili değerlendirmeniz nedir?

Yapay zekâ tabanlı simülasyon dünyada askerî personelin eğitiminde yaygın olarak kullanılmaktadır. Bu konuda açık kaynaklarda da olduğu gibi HAVELSAN'ın ürettiği uçuş simülasyonları başta olmak üzere birçok simülasyonlar mevcuttur. Aynı zamanda elbette oyun teorisini temelli olarak harp oyunlarının şeklinde çok gelişmiş yapay zekâ tabanlı simülasyonlar vardır ve daha da geliştirilmektedir. Simülasyonlar eğitimde hem güvenli hem de daha ekonomik olması sebebiyle son derece kıymetlidir. Bu alanda sanal gerçeklik ya da artırılmış gerçeklik uygulamaları da çok yoğun kullanılmaktadır. Bu konuda yetenekli Türk şirketlerinin olması da bilahare değerlidir.

Yapay zekânın son tahlilde siber dünyanın bir parçası olduğu göz önüne alındığında yapay zekâ uygulamalarının korunması/etkisiz hale getirilmesi açısından siber harbe (taarruzi/savunma maksatlı) yönelik ilave yetenek ihtiyaçları olacak mıdır? Olacaksa millî olarak hangi siber harp yeteneklerimizin geliştirilmesinin faydalı olacağını değerlendiriyorsunuz?

Siber savunma ve taarruz olmazsa olmaz muhakkak ihtiyaçtır. Hem yapay zekâ tabanlı silâh sistemleri gibi bir silâh sistemi olarak hem de bütün sistemlerini korumak açısından savunma sistemi olarak geliştirilecek ve kullanılacaktır. Özellikle hava savunma sistemleri açısından gelişmiş modern sistemlere ihtiyaç acildir. Bu konuda önemli çalışmaların olduğu bilinmekte ve verildiği kadarıyla detayları açık kaynaklarda mevcuttur. Bu noktada yüzde yüz millî uydu ve GPS benzeri yer tespit ve izleme sistemlerinin yapılması kritik önemdedir.

Yapay zekâ uygulamalarının çalışabilmesi için eğitilmesi de gerekiyor. Savunma sanayi gibi hassas bir alanda kullanılacak yapay zekâ uygulamalarının eğitilmesinde kullanılacak verilerin internetten çekilmesi uygun olur mu? Bu güvenlik riski doğurur mu? İnternet ile veri alışverişi olmayan kapalı bir sistem geliştirilmesinin maliyeti daha mı yüksek olur? Bu maliyet-güvenlik ikilemi ile ilgili ne düşünüyorsunuz?

Yapay zekâ algoritmalarının

öğretilmesi denetimli (supervised) ve denetimsiz (unsupervised) olmak üzere ikiye ayrılır. Denetimli algoritmalar veri ihtiyacı vardır. Ancak denetimsiz algoritmaların daha önceden eğitilmelerine (çevrimdışı) gerek olmadığından eğitim seti ihtiyacı yoktur. Denetimsiz algoritmalar anlık aldığı verileri (çevrimiçi) kullanarak eğitilir ve karar verirler. Tabii ki probleme dayalıdır ve rastgele tercih edilmezler. Elbette internette veriler denetimli algoritmaların eğitilmesinde ya da denetimsiz algoritmaların tasarımında kullanılabilir. İnternet ortamındaki veriler daha çok algoritmaların geliştirilmesi ve eğitilmesinde kullanılır. Yani yapacağınız sistemin çalışabilirliğini/uygulanabilirliğini test edersiniz. Çünkü bu maliyetsizdir. Hazır verilerdir. Özellikle üniversite ve araştırma merkezlerinde bilim insanları/araştırmacılar bu açık kaynak verilerle önerdikleri algoritmaları yayınlarlar. Kullanıcılar bunların içinden en uygun olanı literatürden bulur ve kullanırlar. Elbette sizin sisteminize uygun veri setlerin internette her zaman bulamazsınız. Bunları bu durumda sizin üretmeniz gerekecektir. Açık kaynaktaki (internette) verilerin eğitimin dışında sistemle birlikte gerçek zaman (çevrimiçi) çalıştırılmadığı sürece bir güvenlik sorunu oluşturmayacağı kanaatindeyim. Ancak özel tasarım ve uygulama gerektiren durumlarda elbette maliyetli de olsa veri setinin özgün olarak önce simülasyon sonra gerçek sistemlerden çekilerek oluşturulması gerekir.

Harekât alanında yapay zekânın kullanılmasına yönelik görüşler içerisinde yapay zekânın komuta kontrol yaklaşımlarını da etkileyebileceği ifade edilmektedir. Bu kapsamda özellikle son dönemde hâlihazırda insanın merkezde olduğu komuta kontrol yaklaşımından daha çok "Beşerî Komuta Makine Kontrol (Human Command-Machine Control)" tarzı hibrit komuta kontrol yaklaşımlarının ön plana çıkmaya başladığı göz önüne alındığında yapay zekânın harbin komuta kontrolünde insanın yerine geçebileceğini düşünüyor musunuz? Harekâtın komuta kontrolü kapsamında yapay zekânın potansiyel kullanım alanlarına ilişkin görüşlerinizi paylaşır mısınız?

İnsan faktörü hiçbir zaman harp komutasının dışında kalmayacaktır. En başta bu sistemleri çalıştıracak olan insan olacaktır. Harekât senaryolarını



yapay zekâ algoritmaları ile bile yaparsanız tercihi yapacak olan insandır. Bu sebeple hibrit sistemler elbette çok kullanılan olacaktır. Şu anda bile yapılan modern silâh sistemlerini Türk Silâhlı Kuvvetleri çok başarılı olarak kullanmaktadır. Biz bunu hep savaş pilotlarımızla ilgili bilirdik. Ama gerçekten bizim ordumuz şu anda yeni sistemlere çok çabuk adapte olup ve en üst düzeyde kullanabilmektedir. Bunu en çok insansız hava araçlarının operasyonlarda kullanımında görüyoruz. Yani harekât senaryolarınızı sizin verdiğiniz verilerle yapay zekâ hazırlayabilir ama son tahlilde onu değerlendirip karar verecek olanın yine bir harekât komutanı olacağını düşünüyorum. Yani bu durumda çoklu komuta merkezleri yerine tek bir komuta merkezi, arazide ya da havada değil modern bir yer istasyonunda olabilir ama muhakkak bir harekât komutanı olacaktır diye düşünüyorum. Tabii ki bu da artık daha donanımlı (analitik düşünme yetisi/teknik bilgi/askerî bilgi) profesyonel harekât subaylarına ihtiyaç olacağını göstermektedir. Bu sebeple Türkiye'de, Milli Savunma Üniversitesi bünyesinde Harp Okullarının müfredatı bu minvalde sürekli güncellenmektedir.

Harekât alanında insansız sistemlerin yoğun bir şekilde kullanıldığı son dönem çatışmaları/savaşlarını göz önüne aldığınızda bu sistemlerin etkinliğini artırmak maksadıyla yapay zekâ hangi alanlarda kullanılabilir?

Bu sistemlerde zaten kısmi olarak yapay zekâ kullanılmakla birlikte özellikle tam hedef bulma, siber tabanlı görünmezlik ve diğer silâh sistemleri ile uyum yeteneğinin yükseltmesidir. Bu alanlarda da yoğun çalışılmaktadır. Diğer önemli bir durum özellikle kötü hava koşulları (sis, bulut vb.) gibi olağandışı durumlar için sistemin/makinenin görevini yerine getirebilmesidir ki bu da sistemin otonom olarak eski veri-

leri kullanıp doğru kestirimle verilen görevi tamamlayabilme yeteneğine kavuşturulmasıdır. Bu şu anda çok ihtiyaç olan bir alan olmakla birlikte gerek üniversitelerde gerekse savunma sanayi şirketlerinde Ar-Ge kapsamında çalışmaların devam ettiği bir alandır.

Yapay zekâ ve kuantum teknolojisinin NATO tarafından geliştirilen ve yıkıcı teknolojiler (Emerging and Disruptive Technologies) içerisinde gösterildikleri göz önüne alındığında önümüzdeki 20-30 yıl içerisinde kuantum teknolojisi ile beraber kullanılacak yapay zekâ uygulamalarının harekât sahasına ne tür değişiklikler veya üstünlükler getireceğini değerlendiriyor musunuz?

Ben bu konuda en önemli değişikliğin harekât konseptlerinde olacağını düşünüyorum. Bu yüksek teknoloji sistemlerin tamamının birbirleri ile haberleştirilerek elektronik harp ve siber tekniklerle birlikte önümüzdeki 15-20 yılda çok karmaşık harp konseptlerinin uygulanabileceğini düşünüyorum. O sebeple bu, askerî eğitimden tutun uluslararası diplomasiye kadar birçok kabulü değiştirecektir diye düşünüyorum.

Türkiye'nin savunma sanayinde artan payı düşünüldüğünde bir oyun değiştirici yetenek olarak değerlendirilebilecek yapay zekânın öncelikli olarak hangi savunma projelerinde ve nasıl kullanılabilirliğine yönelik görüşlerinizi paylaşır mısınız?

Bu aşikârdır ki, uçan platformlar öncelikli olmalıdır. Bunlar bilindiği gibi İHA/SİHA, Hürkuş, Hürjet ve MMU Kaan'dır. Bu projeler kesinlikle kesintiye uğramadan desteklenmeye devam edilmeli ve sonuçlandırılmalıdır. Elbette bunların tamamlayıcı diğer unsurları da aynı kapsamda değerlendirilmelidir.

Yetkin insan gücünün yetiştirilmesi önemi haiz. Toplum için yapay zekâ çalışmalarında donanmış yetkin

kişinin, eğitim-öğretim içeriğine etkisi ile nitel veya nicel anlamda topluma kazandıracakları neler olur, düşüncelerinizi kısaca paylaşabilir misiniz? İlköğretim-lise ve üniversitelerden beklentileriniz nelerdir?

Yetmişmiş insan kaynağı bütün yeniliklerin en temel gereksinimidir. Bu çerçevede yapay zekâ ekosisteminin en önemli bileşenlerinden biri tabii ki eğitimidir. Burada özellikle temel bilimler (matematik, fizik, biyoloji, kimya vb.) orta öğretimde çok iyi verilmesi gerekiyor. Elbette bunun pedagoji vb. birçok unsuru var bunu eğitimciler daha iyi bilirler. Ama temel bilimler çok önemli. Ancak maalesef son dönemlerde özellikle üniversite tercihlerinde temel bilimlere ilgi yeterli seviyede değildir. Bunun için bir takım özendirici tedbirler alınsa da yeterli gelmemiştir. Bu konu üzerinde çalışılmalıdır. Bir de yapay zekâ ekosisteminde çok ihtiyaç duyulacak yeni meslek alanları göz önüne alındığında meslek liselerinin iyileştirilmesi büyük öneme sahiptir. Bütün bunların yanında yüksek öğretimde klasik öğretimin dışında henüz okuldayken uzmanlaşma başlatılmalıdır diye düşünüyorum. Yani ihtiyaç duyulan alanda kişi paket bir programla mezun olabilmelidir. Bu eğitim sürecine büyük şirketlerde kendi bünyelerinde oluşturdukları akademilerle staj vb. yöntemlerle yapay zekâ alanında gençlerin hazırlanmasına önemli katkılar sunabilirler. Bunun güzel örnekleri de mevcuttur. TUSAŞ Akademi, SSB Akademi, Aselsan Akademi ve diğer büyük özel sektör savunma sanayi şirketleri.

Bilimsel, inovatif ve teknolojik yapay zekâ çalışmalarının iş dünyası için önemi, bu önem kapsamında liderlere düşen görevler, sivil/asker denizcilik ve havacılık alanında etkin iş dünyasından beklentiler nelerdir?

İş dünyası için çok önemlidir. Bu yeni teknolojiye ayak uyduramayan sanayi kuruluşlarının hayatını devam ettirebilmeleri mümkün değildir. Dolayısıyla şirketler bu yeni ekosistemin bir parçası olmalı ve yatırım yapmalıdırlar. Elbette yapanlar da vardır. Özellikle Ar-Ge kültürünün ülkemiz şirketlerinde yeni olduğunu ve henüz tam istenen seviyeye gelmediğini de bu arada belirtmekte fayda var. Tabii ki bunu çok iyi yapan az sayıda da olsa şirketlerimiz var. Burada üniversite-sanayi işbirliği kritik öneme sahip olup yapısal sorunlar başta olmak üzere halledilip daha da geliştirilmeli-

dir. Çok açık ve net her anlamda gelişmemizin temel şartı sürdürülebilir yüksek teknoloji ürün üretimi ve dünya ile rekabettir. Bu rekabetin en önemli parçası da yeni teknolojilere yatırım yapılması ve kullanılmasıdır.

Meslek yaşamı itibar yönetiminde, etik değerler oldukça önemlidir. Bu değerler çerçevesinde geleceği şekillendirecek olan genç bireylere tavsiye ve önerileriniz neler olur? Bugün ihtiyaç duyulanı yarınlar için yetiştirmede (insan gücü) ve üretimde sahip olduğumuz beyin gücünün idamesi için ne gibi planlamalar yapılmalı ve ne gibi planlamalar yapılmaktadır, sizce yeterli midir?

Etik değerler elbette çok önemli değerlendirecek bir kavramdır. Öncelikle etiklik kuru- munu; iyi insan olmak, yaşadığı dünyaya değer vermek ve insanlığa faydalı olmak gayesi üzerine kurulu bir kişilik kurulumu ve bu bağlamda sadakatle bağlı kalacağı değerler ve kurallar manzumesidir diye değerlendiriyorum. Ancak, birkaç noktaya değinmek gerekirse okumak, çalışmak ve her alandaki muhataplarının haklarına riayet etmek temel olması gereken bir durumdur. Gençler kariyer planlamalarını ne kadar erken yaparlarsa o kadar iyi olacaktır. Ama bu öncelikle kendilerini iyi tanımasını ile mümkündür. Güçlü ve zayıf taraflarını kabiliyetlerini keşfetmeleri oldukça önemlidir. İnsanın kariyer planlamasındaki en önemli faktör yapmayı düşündüğü işi sevmesi ve onu çok istemesidir. Öğrenmeye istekli ve meraklı olmak başlıca olmanın ilk adımıdır diye düşünüyorum. Çünkü istekli ve meraklı iseniz muhakkak diğer gereklilikleri kolayca öğrenir ve geliştirirsiniz.

Bizim sormadığımız ancak sizin değinmek istediğiniz görüşlerinizi paylaşır mısınız?

Türkiye Cumhuriyeti kuruluşundan itibaren hep önüne hedefler koymuş ve hep yukarıya doğru, iyiye doğru yükselmiştir. Bu yükselişin hızı ve büyüklüğü dönem dönem farklılık gösterse de hep yükselmiştir. Ben özellikle gençlerimizin son dönem dünyasını çok iyi okuduğunu ve taleplerinin bu yükselişi zorladığını düşünüyorum. Yani Türkiye'nin devlet olarak dünyada hakkettiği yere geleceğine inanmakla birlikte buna ulaşılmasının zamanın ihtiyaçlarına cevap verecek bir eğitim sistemi ve vatandaşlarının refah seviyesini istenilen noktaya taşıyacak güçlü bir ekonomi ve bunun da yüksek teknoloji üretime bağlı olduğunu düşünüyorum.

CESARETLE AÇILDIĞIMIZ YENİ UFUKLARA!

PRUVANIZ NETA, DÜMENİNİZ VİYA,
RÜZGÂRINIZ KOLAYINA OLSUN.





Barışcan Yücel

Visne Academy Finansal Danışmanlık Y.K.B

Fed'in mart ayının sonundan itibaren faiz indirim sürecine başlayacağı ihtimâlinin kuvvetlenmesi ile dolar endeksinde yaşanan düşüş derinleşti

ABD cephesinde önem düzeyi yüksek olan makroekonomik verilerin olumlu gelmesine rağmen Powell'in mikrofon karşısına geçtiğinde güvercin tonda konuşması ve 2024 yılında Fed'in faiz indirim sürecine başlayacak olması dolar endeksindeki satıcı seyrin hızlanmasına zemin hazırladı. Bollinger bandının ikinci standart sapması olan

101,70 seviyesinde hız kesen endeksin satıcı seyrini 200 haftalık üssel hareketli ortalama olan 100,10 seviyesine doğru derinleştireceğini düşünmekteyim. Böyle bir senaryoda EURO-USD paritesinde yukarı yönlü genişlemenin 1,1180 - 1,1270 bandına doğru devam etme ihtimâli kuvvetle muhtemeldir. Fakat paritede yaşanacak yükselişin ivme kazanabilmesi için hem teknik hem de psikolojik açıdan önem düzeyi yüksek olan 1,10 direncinin üzerinde haftalık kapanış yaşanması gerektiği unutulmamalıdır. Aksi takdirde 1,10 gibi kuvvetli bir dirençte satıcıların devreye girmesi senaryosunda ise 1,0850 - 1,0750 destek kademeleri güncelliğini korumaya devam etmektedir. Kısa vadede bu bant altında bir fiyatlama

beklememekle birlikte olası düşüşlerde bu bant aralığından alıcıların devreye girebileceği unutulmamalıdır. İngiliz sterlini ve dolar paritesine bakacak olursak; kritik 1,2735 seviyesinin hemen altında dengeli seyrini koruyan GBP - USD paritesinde yukarı yönlü ivmenin tekrar güçlenebilmesi için bu seviyenin aşılması ve üzerinde aylık kapanış yaşanması gerekmektedir. Böyle bir senaryoda alıcı seyrin 1,3275 seviyesine doğru genişleme kaydedebilir. Aksi takdirde hem teknik hem de psikolojik açıdan önem düzeyi yüksek olan 1,2735 direncinin aşılabilmesi durumunda ise paritede geri hareket tekrar tetiklenebilir. İkincil senaryo olan bu durumda ise düşüşlerin 1,2475 ile sınırlı kalacağını düşünmekteyim.

Artan jeopolitik riskler ve Fed'in faiz indirim ihtimâlinin güçlenmesi ile rekor tazeleyen altın ons 1130 dolar seviyesinin üzerini test ederek tüm zamanların en yüksek değerini gördü

Rekor tazeledikten hemen sonra tekrar satış baskına maruz kalan değerli metal, kısmi gevşeme göstererek 1975 seviyesinde destek buldu. Bu seviyede alıcıların devreye girmesi ile yönünü tekrar yukarı çeviren değerli metalde yukarı yönlü alginin korunduğunu hatırlatmak isterim. Kritik 2072 direncinin aşılması ve üzerinde kalıcılık sağlanması durumunda yukarı yönlü momentumun artış göstereceği unutulmamalıdır. Olası geri çekilmelerde ise 1975 desteği piyasayı kısa vadede aşağı yönlü olarak tutmaya devam edecektir. Gümüş tarafında ise yaşanan hareket daha kısıtlı olsa da yukarı yönlü potansiyelin gücünü koruduğunu vurgularsak hata etmiş olmayız. Fakat yeni bir rallinin başlayabilmesi için 27,50 direnci üzerinde fiyatlamaların kalıcılık sağlaması gerektiği unutulmamalıdır. Olası düşüşlerde ise 22,15 - 21,20 destek seviyeleri alıcılar için yeni fırsat doğuracaktır.

Kripto tarafı hareketlendi ve boğa piyasasının temelleri oluşmaya başladı

Blackrock şirketinin yaptığı BTC ETF başvurularının kabul görme olasılığının artması ve Fed'in geniş para politikasına geçme ihtimâlinin yükselmesi ile kısa vadeli ralli yaşan kriptoparalarda BTC kritik direnç seviyesinin altında denge arayışına girdi. 45000 dolar seviyesinin hemen altında hız kesen BTC için aşırı alım bölgesinde olduğunu hatırlatmakta fayda görüyorum. Kısa vadeli kâr satışlarının gelebileceğine yönelik dikkat etmekte fayda var diyebiliriz. Olası geri çekilmelerde 41000 - 37000 bandı dikkatle takip edilmelidir. Bu bant altında çok fazla bir fiyatlama beklememekle birlikte olası geri çekilmelerin tekrar alım fırsatı doğurabileceği unutulmamalıdır. Yükselişlerin tekrar

ivme kazanması için ise 45000 dolar seviyesi üzerinde aylık kapanışların yaşanması gerekmektedir. Böyle bir senaryoda 52000 dolar direnci piyasada telaffuz edilmeye başlanabilir. Hareketlerin daha sınırlı kaldığı ETH tarafında ise 2400 direnci test edilmeye devam ediyor. Bu seviye üzerinde yaşanacak fiyatlamalar yeni yükselişlerin habercisi olabilir ve 3050 direnci hedeflenebilir. AVAX tarafında ise yaşanan sert yükseliş yatırımcısının yüzünü güldürdü. 11 dolar seviyesinden başlattığı ralliye 45 dolar seviyesine kadar devam ettiren kripto para, alt koinler arasında en çok dikkat çeken ürün oldu. Her ne kadar AVAX, ciddi bir yükseliş göstermiş olsa da 54 dolar seviyesinin kısa vadede direnç oluşturacağı düşüncesindeyim. Geri çekilmelerde ise 37 dolar desteği güncelliğini korumaya devam etmektedir.

Yurt içi piyasalarda artan mevduat faiz oranları Borsa İstanbul'da baskı oluştur

Ortodoks para politikasına dönülmesi ve rasyonel zeminde hareket edilmesinin ardından politika faiz oranlarında yapılan artış mevduat faizlerine de yansdı. Bu durum konut sektörü başta olmak üzere ikinci el otomotiv sektörünün de daralmasına zemin hazırlarken, borsa tarafında da aşağı yönlü baskının artmasını sağladı. Borsa cephesinde 7525 seviyesi dikkatle takip edilmelidir. Bu seviyenin altına yaşanacak sarkmalarda 7200 psikolojik seviyesi karşımıza çıkabilir. Yabancı yatırımcının talebinde bir azalma olması durumunda ise bu desteğin kırılma ihtimâlinin olduğu unutulmamalıdır. Böyle bir senaryoda 6400 seviyesi piyasada güncelliğini korumaya devam etmektedir. Fakat düşen CDS ve uygulanan politikalar gereği yabancı yatırımcının ülkeye tekrar dönmesi durumunda Borsada yükselişler tekrar başlayabilir. 7830 direnci üzerinde yeni rekor seviyeler için zemin hazırlanırken bu seviye aşılabilmesi durumunda yükselişlerin sınırlı kalabileceğini hatırlatmakta fayda görüyorum.

TAMAY



WOODWARD

Authorized Independent Service



**SCHALLER
AUTOMATION**

Authorized Service & Sales Partner

The Only Address in Governor & Oil Mist Detector Services

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

TAMAY SHIPPING & ENGINEERING SERVICES INC.

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

www.tamayshipping.com

Advantage Tankers iki tanker siparişi verdi

Cenevre merkezli Advantage Tankers iki adet ürün tankeri için K-Shipbuilding Tersanesi ile anlaşma imzaladı.

Advantage Tankers, Kore merkezli K-Shipbuilding Tersanesi'ne iki adet LR1 ürün

tankeri siparişi verdi.

2025 yılının sonuna doğru ve 2026 yılının başlarında teslim edilmesi planlanan gemiler, 73.400 dwt. Her bir tankerin kontrat fiyatı ise, 59 milyon dolar.

Palmali Holding, yeni yıla ilklerle girecek

Yeni yılda filosuna 10 yeni gemi daha katarak, ayçiçek yağı taşımacılığının yanı sıra ürünün ticaretine de başlayacağını duyuran Palmali Holding, büyüme planlarının giderek artacağını belirtti.

Palmali Holding Yönetim Kurulu Başkanı Mübariz Gurbanoğlu Ocak 2024'ten itibaren yeni gemi alımlarının ve taşımacılığın yanı sıra ticarete de başlayacaklarını belirterek, Avrupa ve Asya bölgeleriyle de çalışacaklarını ifade etti.

Mansimov, Palmali Holding'in çoğu 6.000 ila 20.000 ton kapasitede 30'a yakın gemi işleten bir yapıya sahip olduğunu hem kuru hem de sıvı yükleri taşıyabilen 15.000 ton kapasiteye sahip "OBO" tankerlerden 10 adedini daha filolarına dâhil edeceklerini söyledi. Büyüme planlarının giderek artacağını belirten Mansimov, "Türkiye'deki ayçiçek yağı problemini çözen biziz. Gelecek yıl

da dünyada ayçiçek üretiminde dünya liderliğini sürdürmesi ön görülen Ukrayna'dan taşımacılık payımızı daha da artırarak, yüzde 90'a kadar çıkartacağız. Böylece Karadeniz'deki varlığımız daha da artarak en aktif gemi işletmesi olarak yolumuza devam edeceğiz" dedi.

Palmali Holding, şu anda içinde bulunduğu şartlar nedeniyle gemi taşımacılığı için 'tehlikeli bölge' ilan edilen Ukrayna'dan ülkemize ayçiçek yağı taşımacılığını gerçekleştirerek Türkiye'nin bu alandaki ihtiyacına cevap verdiğinin altını çizdi.



Mübariz Gurbanoğlu Mansimov

Our focus is to always exceed our clients expectations and deliver professional services with a personal touch.



YOUR NEEDS,
OUR FOCUS...

ALL PORTS OF TÜRKİYE

DUBAI	FUJAIRAH	RAS AL KHAIMAH	SHARJAH
ABU DHABI	SINGAPORE		
HOUSTON, USA	NETHERLANDS	BELGIUM	



focalshipping.com

- Ship Agency Services
- Logistics, Inland Transportation
- Custom Clearance & Supply Services
- Ship Broking/Chartering
- Vessel Inspections/Surveys



Halifax Tersanesi, Kanada'nın beşinci Arktik ve Açık Deniz Devriye Gemisi'ni suya indirdi

Kanada Kraliyet Donanması'nın beşinci Arktik ve Açık Deniz Devriye Gemisi (AOPS), geleceğin HMCS Frédéric Rolette'i, 9 Aralık 2023'te Halifax Tersanesi'nde suya indirildi.

Programın tam iki ay ilerisinde, 103 metrelik gelecekteki HMCS Frédéric Rolette, 8 Aralık'ta Halifax Tersanesi'nin kara seviyesindeki tesisinden dalgıç mavnaya geçiş yaptı ve 9 Aralık'ta Bedford Havzası'nda suya indirildi.

2400'den fazla gemi yapımcısı tarafından inşa edilen gemi Eylül 2024'te Kanada Kraliyet Donanması'na teslim edilecek.

STM'nin millî savaş yönetim sistemi MÜREN platformunu entegre ettiği TCG PREVEZE Denizaltısı harp atışında ilk millî torpido AKYA ile hedefi tam isabetle vurdu

Roketsan tarafından geliştirilen millî ağır torpido AKYA'nın harp başlıklı ilk atış testi, Doğu Akdeniz'deki TCG Preveze Denizaltısı'ndan başarıyla gerçekleştirildi.

Deniz Kuvvetleri Komutanı Oramiral Ercüment Tatlıoğlu, Savunma Sanayii Başkanı Haluk Görgün, Roketsan Genel Müdürü Murat İkinci ve askerî personel, AKYA ağır torpidosunun atışını TCG GÖKOVA'nın Komuta Merkezinden izledi.

Son hazırlıkların tamamlanmasının ardından Deniz Kuvvetleri Komutanı Oramiral Ercüment Tatlıoğlu'nun "Bismillah ateş serbest" komutuyla ateşlenen AKYA ağır torpidosu, hedef gemiyi tam isabetle vurarak batırdı.

AKYA'nın hedefi başarıyla vurduğu anlarda TCG Gökova Komuta Merkezinde büyük sevinç yaşandı.

Deniz Kuvvetleri Komutanı Oramiral Ercüment Tatlıoğlu, atış sonrası yaptığı değerlendirmede, "Bugün Türk Deniz Kuvvetleri için çok önemli bir gün. Yerli ve millî torpidomuz AKYA'nın çok başarılı bir atışını icra ettik ve AKYA torpidosunu Türk Deniz Kuvvetleri envanterine aldık" ifadesini kullandı.

Kısa bir süre önce millî ve yerli güdümlü mermisi Atmaca'nın

Tatlıoğlu: AKYA Torpidosu'nu Türk Deniz Kuvvetleri envanterine aldık



envantere alındığını anımsatan Tatlıoğlu, "Kısa süre sonra gemilerimizden hava hedeflerine karşı kullanacağımız Hisar deniz millî ve yerli güdümlü mermimizi hizmete alacağız. Aynı şekilde millî ve yerli mayınımız Malaman'ı kısa bir süre sonra envanterimize alacağız. Yerli ve millî atış kontrol sistemlerimizi kullanan gemilerimiz, yerli ve millî güdümlü mermileri ile yerli ve millî torpidoları kullanmaktadır. Hayırlı ve uğurlu olsun" diye konuştu.

"Dünyadaki 5-6 ülkeden biri olduk"

Savunma Sanayii Başkanı Görgün de bu atışla yüksek teknoloji içeren bir mühimmatın başarılı bir atışla Deniz Kuvvetleri'ne kazandığını belirterek, şunları kaydetti:

Bugün atışını yapmış olduğumuz ağır torpido özellikle denizaltı harbi için çok çok önemli, vazgeçilmez bir unsur. Hem zor tespit edilmesi ve hem de çok ciddi bir tahrip gücüne sahip olması sebebiyle yerli ve millî olması çok elzemdi. Bunu yapabildiğimiz dünyada 5-6 ülke var. Biz de bunlardan bir tanesi olduk. Allah'a çok şükür bugün başarılı atış sonucunda bunu envantere kazandırmış olduk. Bu, mavi vatanımızın korunmasında, bölgedeki haklarımızın korunmasında Deniz Kuvvetlerimiz için çok caydırıcı bir güç olacak.

Ben başta Sayın Cumhurbaşkanımız'a, Milli Savunma Bakanlığımıza'a, Deniz Kuvvetlerimiz'e ve bu projede emeği geçen tüm şirketlerimize, tabii ki Roketsan ve Savunma Sanayii Başkanlığı perso-

neline teşekkür ediyorum. Hayırlı, uğurlu olsun.

"Türkiye'nin mavi vatandaki çelik kılıcının ne kadar keskin olduğunu gösteriyor"

Roketsan Genel Müdürü Murat İkinci ise şu değerlendirmelerde bulundu: Gerçekten Türk Silahlı Kuvvetleri, Deniz Kuvvetleri, özellikle savunma sanayimiz için çok tarihi bir gün. Envantere giren yerli ve millî Atmaca Gemisavar füzesimizden AKYA torpidomuzun da Deniz Kuvvetlerimiz'in envanterinde olması gerçekten Türkiye'nin mavi vatandaki çelik kılıcının ne kadar keskin olduğunu gösteriyor. Bunu millî kabiliyetlerle gerçekleştirmiş olmanın haklı gururunu da burada hepimiz beraber yaşadık.

MILSOFT ve FNSS'TEN savunma alanında işbirliği

Askerî Lojistik ve Destek Zirvesi'nde MilSOFT Yazılım Teknolojileri ile FNSS Savunma Sistemleri arasında önemli bir işbirliği anlaşması imzalandı.

T.C. Milli Savunma Bakanlığı ve T.C. Cumhurbaşkanlığı Savunma Sanayii Başkanlığı'nın destekleriyle Ankara Sanayi Odası tarafından 12-13 Aralık 2023 tarihlerinde hayata geçirilen Askerî Lojistik ve Destek Zirvesi-DLSS, önemli bir işbirliği anlaşmasına ev sahipliği yaptı.

MilSOFT Yazılım Teknolojileri ile FNSS Savunma Sistemleri arasında entegre lojistik destek (ELD) ve ürün destek faaliyetlerini yönetmek ve geliştirmek amacıyla teknoloji ve yazılım geliştirme konularında birlikte çalışma niyetlerini ortaya koyan İyi Niyet Anlaşması (MoU) imzalandı.

İşbirliği anlaşmasını MilSOFT Genel Müdürü Mustafa Özçelik, MilSOFT ICT ve Yenilikçi Çözümler Direktörü Hüseyin Buğra Han Ayyıldız ile FNSS İş Geliştirme Direktörü H. Burak Sağ imzaladı.

İşbirliği anlaşmasıyla ilgili MilSOFT Genel Müdürü Mustafa Özçelik şunları söyledi:

Bu anlaşma ile uzun yıllardır Türk savunma sanayi sektörüne destek sunan iki kuruluş, FNSS'nin inovatif yaklaşımı ve ortak teknoloji geliştirme hedefi ile MilSOFT'un yazılım deneyimini birleştirerek sektöre katma değer sağlamak için daha güçlü bir şekilde ilerleyecektir.

Anlaşmanın önemi hakkında FNSS İş Geliştirme Direktörü H. Burak Sağ ise şunları paylaştı:

İmzaladığımız işbirliği anlaşması ile FNSS'nin entegre lojistik destek ve saha destek alanındaki tecrübelerini, MilSOFT'un yazılım alanındaki bilgi birikimi ile harmanlayarak hizmetlerimize teknolojik açıdan yüksek katma değer sağlayacak çözümler geliştirmeyi hedefliyoruz.

IT'S WHAT UNITES US

We share your drive to leave the maritime world in a better place than we found it.

It's what unites us; our passion for the oceans and our desire to not just protect our seas, but to shape a better maritime world for future generations.

Learn more at marine-offshore.bureauveritas.com

Shaping a better maritime world.



MarineDeal

January 2024 Year:16 Issue: 193

Turkish Shipping & Economy Newspaper



Federal Reserve's dovish stance pressures US dollar

The US inflation rate was reported at 3.1% annually, aligning with forecasts and marking a decrease from prior figures. The monthly Producer Price Index (PPI), though lower than anticipated at 0.0%, showed an uptick from previous levels. Retail sales exceeded both expectations and past data, registering at 0.3%, signaling a positive trend in the sector. The Manufacturing Purchasing Managers Index (PMI) was 49.4, meeting forecasts but falling short of past levels. The ISM Manufacturing PMI stood at 46.7, consistent with prior data but below projections. The Service PMI was 50.8, meeting expectations and surpassing the pivotal 50 mark. The ISM Non-Manufacturing PMI climbed significantly to 52.7, outperforming both forecasts and previous data. Job openings and staff turnover data (JOLTS) contracted notably, with figures significantly lower than expected at 8.733 million. Non-farm employment figures, vital to global markets and decision-makers, were 199,000, surpassing both forecasts and previous numbers. A promising rise in average hourly earnings at 0.4% was noted, while the unemployment rate dipped to 3.7%. The US economy contracted by 4.9%, below expectations.

At its recent meeting, the Fed maintained interest rates at 5.50% and reiterated its commitment to its current inflation target. However, the growing likelihood of rate cuts, as indicated in the latest dot plots, has led to a global decrease in the dollar's value

In Europe, central banks held interest rates steady amid declining inflation, fostering a positive outlook

The European Central Bank kept rates unchanged at 4.50%. Inflation in the region decreased, aligning with forecasts at 2.4%. German inflation fell to 3.2%, meeting expectations. The EU's manufacturing PMI was 44.2, surpassing both expectations and prior data. The region's GDP shrank by 0.1% in the 3rd quarter, as anticipated. In the UK, inflation dropped more than expected to 3.9%, while the Central Bank maintained its policy

rate at 5.25%. The UK GDP contracted by 0.3% monthly. The Swiss National Bank kept the 4th quarter Libor rate steady at 1.75%, as expected. Switzerland's economy grew by 0.3% quarterly.

Asian markets remained volatile

China's Caixin Manufacturing PMI was 50.7, below expectations and past data but still above the critical 50 level. China's CPI fell to -0.5%, exceeding expectations and prior figures, raising deflation concerns. The unemployment rate was 5%, as expected, and the PBOC set the lowest loan rate at 3.45%. The Australian Central Bank held rates at 4.35%. Australia's GDP contracted by 0.2% in the 3rd quarter. Japan's GDP shrank sharply by 0.7% quarterly.

In Turkey, the Central Bank continued aggressive interest rate hikes, raising the policy rate by 250 basis points to 42.50%. The unemployment rate declined to 8.5%. Retail sales fell by 13.7% annually. The Manufacturing PMI dropped to 47.5. Industrial production contracted by 1.1% annually. Inflation was reported at 61.98%, lower than expected but higher than previous levels.

Scandlines orders onshore charging solution for its electric ferries

Danish ferry operator Scandlines has contracted Norwegian Electric Systems AS (NES) to deliver an onshore charging system for its berth in Puttgarden, Germany.

The Norwegian maritime system integrator NES will deliver the land-based charging system to the Puttgarden ferry berth, and connect the equipment to the power grid of the regional grid operator, Schleswig-Holstein Netz AG. NES will also deliver additional equipment to the ferry.

The charging system is intended for the company's new fully electric ferry currently under construction in Turkey. The ship was launched at Cemre Shipyard at the end of November and is now undergoing final outfitting works.

Scandlines' new zero direct emissions ferry, Futura, will operate the Puttgarden-Rødby

route between Germany and Denmark.

Already in April 2022, Scandlines signed a contract to deliver the shore power solution in Rødby on the Danish side of the route.

Now, NES will also provide the charging solution for the German side of the ferry link.

In addition to Futura, the charging system will also supply power to the Fehmarn Belt hybrid ferries, which as of 2025 will operate at least 80 percent emission-free.

As disclosed earlier, the Danish ferry operator has decided to electrify two ferries on the Fehmarn Belt.

Two of the four passenger ferries operating the Puttgarden-Rødby route will be converted into plug-in ferries so that they can charge green power both in Puttgarden and Rødby.



QUALITY THROUGH EXPERIENCE

SOLUTION PARTNER OF
DEFENCE INDUSTRY



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



untel.com.tr



China begins sea trials for its first Ultra-Deep drilling ship

China has begun sea trials for its first domestically-built ultra-deep ocean drilling ship. Officials are boasting that it is one of the most sophisticated vessels in the world while reporting it will be used for oil and gas drilling as well as "scientific exploration."

The naming ceremony and dedication for the vessel named Meng Xiang (which means dream in Chinese) took place in December and the vessel was due to commence its sea trials. The ship, which is approximately 33,000 gross tons, was built by Huangpu Wencong, part of CSSC, which also oversaw its design with the 708 Research Institute. Only a few details were released about the vessel, including it has an overall length of approximately 590 feet (190 meters). Its maximum drilling depth is reported to be 11,000 meters (6.8 miles) below the surface.

The ship is said to have a



broad range of industry-leading characteristics. It was designed for extended time at sea with trips planned for up to 120 days.

It also has the ability to travel 15,000 nautical miles during each assignment and can withstand Category 16 typhoon sea condi-

tions (considered to be the highest measured category with wind speeds of 120 mph).

The vessel will be involved

in the controversial ultra-deep-sea exploration with Chinese officials saying it has the most advanced drilling system. It also has a unique system for deepwater riserless mud circulation and is equipped with what the Chinese report is the largest ocean-going laboratory. It is over 3,000 square meters. The ship is equipped with both magnetic shielding rooms and the first shipboard automatic core transmission and storage system. The vessel has over 20,000 monitoring points which are managed by an intelligence system to maximize the drilling and production operations.

Construction of the Meng Xiang began nearly two years ago in November 2021. The vessel was developed with a unique small tonnage, multi-function, and modularity design. It is also equipped with a 30 MW closed-loop power station and battery storage technology.

Saab to provide semi-autonomous Double Eagle undersea system to Kuwait

The US Navy has hired Saab to provide the Double Eagle undersea vehicle to Kuwait, according to a news release dated 11 December from the Swedish firm.

The Kuwait Naval Force is to receive the semi-autonomous, remotely operated system through the Pentagon's Foreign Military Sales program.

Asked about details, a Saab

spokesperson pointed to a Dec. 4 Navy contract award notice, which said the deal is worth almost \$16 million.

The Double Eagle can launch from several types of craft and from the shore to carry out mine countermeasure missions. Users can store the vehicle in standard containers. According to Saab, the system can both detect and dis-

pose of mines.

"We are excited to introduce the production of this undersea vehicle capability to the U.S.," Erik Smith, president and CEO of Saab's U.S. subsidiary, said in the release.

The company said its American division will produce system parts in collaboration with other production centers located in Sweden, the U.K. and Denmark.



X-Press Feeders reveals first green methanol-powered ship

Singapore-based X-Press Feeders has provided new details on its first dual-fuel vessels powered by green methanol. The company aims to create "green routes" to the Scandinavia-Baltic region of northern Europe starting in early next year.

With a fleet of over 100 vessels, X-Press Feeders ranks as the world's 14th largest ocean carrier by TEU capacity. The company has 14 dual-fuel ships on order, set to be delivered from the first quarter of next year until mid-2026. The 1,200 TEU capacity vessels will have a length overall (LOA) of 148 meters.

The inaugural voyage of the first dual-fuel vessel, named Eco Maestro, is scheduled for the first quarter of next year. Departing from Shanghai, where the ship is being built, it will make its way to the Port of Rotterdam via the Suez Canal.

Notably, Eco Maestro will be the first bio-methanol-powered ship constructed in China. Bio-methanol, a renewable energy source derived from organic matter decomposition, will be used for the voyage, contributing to the ship's "green" status.

While X-Press Feeders remains committed to using green methanol,



the availability and distribution of methanol at ports on a global scale pose significant challenges. The company is actively engaging with ports along the route to establish the necessary infrastructure for supplying methanol to ships.

"By embarking on this voyage, we are highlighting the need for collaboration among all industry stakeholders – shipping companies, regulators, port operators, fuel suppliers, logistics companies, freight-forwarders,

and beneficial cargo owners (BCOs) – to make sustainable shipping a reality," said Francis Goh, Chief Operating Officer of X-Press Feeders.

Following its maiden voyage, Eco Maestro will be based in the Port of Rotterdam, operating on a feeder network in Northern Europe. Starting in the second quarter of next year, the vessel will establish green routes connecting Rotterdam to ports in Scandinavia and the Baltic states.

With the Eco Maestro, X-Press

Feeders will become the world's first dedicated feeder carrier to operate a containership powered by green methanol. The company has already secured a firm contract with Dutch fuel supplier OCI Global for the supply of green methanol at the Port of Rotterdam, starting from 2024.

Goh acknowledges the challenges associated with using sustainable fuels, such as the relatively small supply of green methanol. However, he points out that as a feeder

operator primarily serving short-sea routes within a limited geographical area, the quantities of bio-methanol available are sufficient for their dual-fuel vessels to operate "closed loop" services. This means that approximately 95% of each round voyage can be powered by methanol, with refueling taking place at the bunkering port after every journey.

Using green methanol will significantly reduce CO₂e emissions. Eco Maestro, when deployed on a round voyage service, would save 268 kg of CO₂e emissions for every TEU carried compared to a similar capacity feeder vessel running on conventional marine fuel, according to the company. The decision to adopt dual-fuel vessels powered by green methanol aligns the company's target of achieving a 20% reduction in CO₂e emissions by 2035, a 50% reduction by 2040, and ultimately reaching net-zero emissions by 2050. "We understand that there is no single solution to reducing the maritime industry's greenhouse gas emissions. To achieve our long term goals, we need to start taking steps today and this involves implementing several initiatives to reduce greenhouse gas emissions," adds Goh.

China's naval expansion shows determination for regional hegemony

In a bold move reaffirming its commitment to regional naval dominance, China deploys its carrier strike group in the contested Taiwan Strait, revealing a strategic vision beyond recent diplomatic overtures. GlobalData's latest report sheds light on the Asian superpower's naval investment, signaling a pursuit of technological parity with the US and its allies.

China's push for naval supremacy took center stage as the aircraft carrier Shandong, flanked by an array of warships, navigated the Taiwan Strait. Despite trailing vessels from the US, Japan, and Taiwan, this assertive move underscores China's unwavering stance on territorial claims and its refusal to compromise regional dominance.

GlobalData, a leading data and analytics company, unveiled in its

recent report, "Naval Vessels and Surface Combatants Market Size and Trend Analysis by Segments, Programs, Competitive Landscape and Forecast to 2033," that China is set to invest a staggering \$51bn (362bn yuan) in procuring naval vessels and surface combatants over the next decade. Notably, 28% of this budget is earmarked for expanding its aircraft carrier fleet.

Rithik Rao, Aerospace and Defense Analyst at GlobalData emphasized China's broader vision: "China aims to operate a fleet of at least six aircraft carriers, with the upcoming Fujian carrier poised to be the most technologically advanced outside the US. Equipped with the Electromagnetic Aircraft Launch System, it signifies a significant stride in closing the technological gap with the US Navy."



Boeing delivers first Orca XLUUV to US Navy



Boeing has delivered the first Orca Extra Large Uncrewed Undersea Vehicle (XLUUV) to the US Navy following acceptance testing completion this month.

The XLUUV, designated by the Navy as "Orca," is a new class of autonomous submarine that can perform long duration critical missions to achieve undersea maritime dominance in changing environments and contested waters. "This is the culmination of more than a decade of pioneering work, developing a long-range, fully autonomous undersea vehicle with a large payload capacity that can operate completely independently of a host vehicle," said Ann Stevens, Boeing Maritime and Intelligence Systems Vice President.

"I've had the distinct pleasure of witnessing our team bring this first-of-its-kind capability to life, and I'm proud of their innovation, perseverance and unwavering commitment which has yielded the most advanced and capable UUV in the world. With the Navy's partnership, we look forward to continuing to deliver this game-changing vehicle to the fleet" said Ann Stevens, Boeing Maritime and Intelligence Systems Vice President.

With the partnership of the Navy, Orca has undergone several phases of at-sea testing, including above and below surface maneuvers to demonstrate the vehicles' unique capabilities.

ITIC suggests EU ETS will cost the shipping industry billions

The International Transport Intermediaries Club (ITIC) has predicted that the European Union's (EU's) new Emissions Trading Scheme (ETS) could result in significant costs for the shipping industry, potentially reaching into the billions.

The extended EU ETS, which will go into effect on January 1, 2024, imposes an annual absolute limit on greenhouse gas (GHG) emissions for vessels with a tonnage of 5,000 gt and above when calling at EU ports. However, the implementation of this scheme has led to tensions between shipowners and charterers, particularly concerning the lan-

guage within charter agreements to ensure an equitable distribution of costs and legal responsibilities.

Despite these challenges, Robert Hodge, the General Manager at ITIC, emphasized the importance of ship managers conducting thorough due diligence to mitigate potential risks. He stated, "Ship managers will play a crucial role in overseeing the scheme on behalf of their owners. Therefore, it is imperative that ship management agreements delineate the responsibilities and liabilities involved. The EU ETS is expected to result in substantial additional expenses for the industry, so ship

managers and charterers must assess all aspects of the associated costs and legal risks to safeguard against financial instability."

ITIC's cautionary advice follows discussions within BIMCO's documentary committee, which includes participation from ITIC and other key stakeholders in the shipping industry. During these discussions, BIMCO introduced a groundbreaking ETS allowances clause for its ship management agreement, SHIPMAN, along with three ETS clauses tailored for voyage charter parties. These provisions were designed to facilitate compliance with evolving

regulations and offer a strategic approach to navigating the evolving landscape of carbon emissions within the maritime sector.

In its capacity as an advisor within the BIMCO document committee, ITIC is scheduled to conduct a webinar to provide guidance and insights to its members, particularly ship managers. The webinar, titled 'EU ETS - Ship Managers, are you ready?' will be hosted by Robert Hodge and will cover a range of topics, including risks associated with the scheme, an overview of the ETS clause, and recommended actions for ship managers to protect their interests.



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

Island Offshore signs contract for vessel transformation

Norwegian offshore service provider Island Offshore has secured a significant contract for its vessel, Island Condor, set to begin in Fall 2024 after extensive shipyard conversion.

The vessel, previously used in the UK and Norwegian projects, will undergo modifications in Norway

to become an offshore construction7 platform. It will feature two ROVs, an offshore crane, helideck, and more.

The modifications that will take place at the Myklebust Yard in Norway. The project aims to enhance its capabilities for inspection, crane operations, and tasks in the oil,

gas, and renewable sectors. Delivery to the customer is expected in September 2024. Island Offshore expects a turnover of 2.3 billion Norwegian kroner (USD \$2.3 billion) in 2023, with a fleet utilization of approximately 93%. The company operates 21 vessels, most with contracts secured into 2024.



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 ANADOLU



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

Erik Thun Group uses Berg Propulsion's "Dynamic Drive" software on 10 newbuildings

Erik Thun Group, a prominent Swedish owner, has chosen Berg Propulsion's Dynamic Drive technology to enhance efficiency across all ten of its latest newbuildings. The decision was confirmed following successful pilot installations that exceeded expectations in terms of energy efficiency gains. The integrated drive solution has demonstrated the ability to save up to 10% of fuel consumption, and in specific operational conditions, this figure rises to an impressive 20%.

As part of Erik Thun's ongoing strategy for fleet renewal, the company has recently expanded its new-build program in collaboration with the Dutch shipyard, Shipyveerf Ferus Smit B.V. This expansion includes the construction of four 5,100 dwt 'Troll-Max' dry cargo vessels and six 7,999 dwt coastal 'Eco Tankers.' Tanker deliveries commenced earlier this year, with all ten vessels scheduled to be in service by 2026.

Each of these ten ships will be equipped with Berg's comprehensive main propulsion systems and energy-optimizing control technology, featuring the Dynamic Drive system. The decision to implement Dynamic Drive followed successful trials on vessels such as Snow Crystal, Nordic Crystal, and Baltic Crystal.

Ola Persson, Technical Project Manager at Erik Thun, stated, "The data indicated that, on average, Dynamic Drive functionality will help achieve a 10% saving in fuel consumption, while in some operational conditions that could increase to 20%."

Dynamic Drive is an adaptive thrust and fuel optimization software that can be integrated with the Berg Propulsion MPC 800 control system. This innovative software automatically and dynamically identifies the most energy-efficient settings for propeller pitch/RPM to ensure the necessary thrust for maintaining the desired speed.

Jorgen Karlsson, General Manager Europe & Americas at Berg Propulsion, emphasized, "Dynamic Drive provides a user-friendly interface which simplifies a key part of operations, allowing crew to set limits more easily to ensure consistent fuel-efficient vessel operation in all operational modes."

Egeli balıkçıların 11 aylık ihracatı 1 milyar doları aştı

Ege Su Ürünleri ve Hayvansal Mamuller İhracatçıları Birliği 2022 yılının 11 aylık diliminde 984 milyon dolar olan ihracatını 2023 yılının aynı döneminde yüzde 6'lık artışla 1 milyar 40 milyon dolara taşıdı.

Su ürünleri sektörü, Ege İhracatçı Birlikleri bünyesinde gıda ürünleri arasında 1 milyar dolar barajını geçen tek ürün grubu olurken, EİB'nin 2023 yılının 11 aylık döneminde gerçekleştirdiği 5 milyar 180 milyon dolarlık gıda ürünleri ihracatından yüzde 21 pay aldı.

Türkiye'nin ihraç ettiği her üç balıktan ikisini Egeli balıkçıları ihraç etti

Türkiye, 2023 yılının ocak - kasım döneminde 1 milyar 540 milyon dolarlık su ürünleri ihraç ederken, her üç balıktan ikisini Egeli balıkçıları yapma başarısını gösterdi.

Egeli su ürünleri yetiştiricilerinin son 25 yılda su ürünleri yetiştiriciliğine büyük yatırım yaptıklarını dile getiren Ege Su Ürünleri ve Hayvansal Mamuller İhracatçıları Birliği Başkanı Bedri Girit, 2000'li yılların başından itibaren artan kapasitesiyle birlikte ihracatta her yıl yeni rekorlar kırdıklarını, ihracatın yıldız sektörleri arasında yer aldıklarını kaydetti.

2000 yılında 59 milyon dolar olan su ürünleri ihracatlarının 2023 yılının ocak-kasım döneminde 1 milyar 40 milyon dolara ulaştığını aktaran Girit, 2023 yılını Ege Bölgesi'nde 1 milyar 150 milyon dolarlık su ürünleri ihracatıyla kapatmayı hedeflediklerini, Türkiye genelinde de 1,7 milyar dolar döviz Türkiye'ye kazandıracaklarını söyledi.

Su ürünleri ihracatında levreğin 445 milyon dolarla lider ürün olduğu bilgisini paylaşan Girit, "Çipura ihracatından 346 milyon dolar, Türk somonu ihracatından 149 milyon dolar, alabalık ihracatımız 60 milyon dolar, diğer su ürünleri ihra-

catımız 40 milyon dolar oldu" şeklinde konuştu.

İtalya, İngiltere ve Rusya ilk üç ülke oldu

Ege Su Ürünleri ve Hayvansal Mamuller İhracatçıları Birliği Başkanı Bedri Girit, su ürünleri ihracatlarında İtalya'nın

130 milyon dolarla birinci ülke olduğunu, İtalya'yı 128,6 milyon dolarla İngiltere ve 127 milyon dolarla Rusya Federasyonu'nun izlediğini paylaştı. Egeli balıkçıları Hollanda'ya 108 milyon dolarlık, Yunanistan'a 91 milyon dolarlık su ürünleri ihraç etme başarısını gösterdi.



HAYAT S10

HAVA ARACI YAKALAMA VE TRANSFER SİSTEMİ

Türkiye'nin En Güçlü Gemilerinde Yerli ve Milli Çözümümüzle SONİTUS İMZASI!



HAYAT S10

Türkiye'nin en güçlü gemilerinde SONİTUS İMZASI!
Helikopter Yakalama ve Transfer Sistemi HAYAT S10'u tüm bileşenleriyle Türkiye'de İLK ve TEK olarak üreten Türk firması olmanın gururunu yaşıyoruz!

0216 446 3366

info@sonitus.com.tr

sonitus.com.tr

sonitus
engineering solutions

Akmar Denizcilik'ten yeni sipariş

Türkiye merkezli Akmar Denizcilik, Çin'de bulunan Dalian Cosco Tersanesi'ne 3 adet ultramax gemi siparişi verdi.

Akmar Denizcilik, Dalian Cosco Tersanesi'ne 63,500 dwt'lik gemi siparişi verdi.

Kontrat fiyatı açıklanmayan gemilerin, 2026 yılında teslim edilmesi planlanıyor.

KURTARMA 17 ve KURTARMA 18 Römorkörleri hizmete girdi



Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü için inşa edilen 2 adet acil müdahale ve eskort römorkörlerinin hizmete alma töreni 29 Aralık 2023 Cuma günü, Sanmar Denizcilik Altınova Tersanesi'nde gerçekleşti.

Sanmar Denizcilik Altınova Tersanesi'nde inşa edilen KURTARMA 17 ve KURTARMA 18 isimli römorkörlerin hiz-

mete alma törenine Ulaştırma ve Altyapı Bakanı Abdulkadir Uraloğlu da katıldı.

Törende konuşma yapan Bakan Uraloğlu KURTARMA 17 ve KURTARMA 18'in acil müdahale ve kurtarma operasyon kabiliyetlerinin artırılmasında etkin bir rol oynayacağını ve deniz güvenliği ve çevre koruma çabalarına önemli katkı sağlayacağını belirtti. Sanmar Denizcilik Yönetim Kurulu Başkanı Ali Gürün, Uraloğlu'ya günün anlam ve önemi anısına plaket takdim etti.

Sanmar'ın BİGAÇAY serisine ait römorkörler; 29.40 metre uzunluğa, 13.30 metre enine, 5.50 metre derinliğe ve yaklaşık 90 ton çekme gücüne sahip.



Jotun Yapıları Korur

JOIN THE REVHULLUTION

Jotun Hull Skating Solutions
En zorlu operasyonlar için en temiz su altı



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

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

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

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

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

KONGSBERG

DNV-GL

Wallenius
Wilhelmsen

semcon

BERGEBULK
moving mountains

telenor

HSS Hull Skating Solutions

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

SANCAR'ın ADVENT ROTA Faz-1 Testi tamamlandı

Havelsan'ın Silâhlı İnsan-sız Suüstü Aracı SANCAR'ı farklı kılan "görev aklı" ADVENT ROTA'nın Faz-1 safhası fabrika kabul testleri sona erdi.

SANCAR SİDA; ROTA yeteneği sayesinde ADVENT Savaş Yönetim Sistemi'nin olduğu tüm platformlar ile birlikte ortak görev yapabilecek.

Ayrıca ADVENT C4ISR görev sistemine sahip kontrol istasyonunda yer alacak ADVENT KALYON Görev Sistemi de testleri başarıyla geçti. HAVELSAN ile Türk Deniz Kuvvetleri Araştırma Merkezi Komutanlığı tarafından geliştirilen Ağ Destekli Veri Entegre Savaş Yönetim Sistemi olan ADVENT; ortak angajman yeteneğine ve görev kuvveti odaklı hizmetlere sahip.

Donanma'da şu ana kadar; 33 farklı hava, suüstü ve sualtı platformu için ADVENT SYS teslimatı da gerçekleşti, planlandı ve ADVENT SYS'nin test faaliyetlerine devam ediliyor.

Ulusal Denizci Öğrenciler Derneği Zirvesi düzenlendi

Ulusal Denizci Öğrenciler Derneği Zirvesi 2000'den fazla denizci öğrenci ve protokolün katılımıyla, 9 Aralık Cumartesi günü Yıldız Teknik Üniversitesi Fuat Sezgin Kongre Salonu'nda gerçekleştirildi.

25'inci Dönem Denizci Öğrenciler Derneği Yönetim Kurulu Başkanı Açelya Kara'nın konuşması ile başlayan Açılış Paneli, geçmiş dönem başkanları ve Piri Reis Üniversitesi Rektörü Prof. Nafiz ARICA ile gerçekleştirildi.

Sözlerine on beş yıl aradan sonra Denizci Öğrenciler Derneği'nin üçüncü kadın başkanı olmanın verdiği mutluluğu paylaşarak başlayan Kara, erkek egemen olan denizcilik sektöründe kadınların rolünü ve önemini vurguladı. Kara, Denizci Öğrenciler Derneği'nin aslında bir dernekten daha öte 'Dostlar Meclisi' olduğunu ve samimiyet üzerine kurulu olduğunu aktararak konuşmasını sonlandırdı.

Prof. Nafiz Anca, kendisinin ilk zirvesi olduğunu söyledikten



sonra gösterilen birlik ve beraberlikten gurur duyduğunu ifade etti. Anca, "Deniz farklı bir şey ve hepimizi değiştiriyor. Denizcilik her sektörden daha farklı; bakış, vizyon, oturuş... Ayrıcalıklı olduğunuzu biliniz ve birlik beraberliğinizi büyüterek ilerleyiniz" diyerek sözlerini noktaladı.

Türkiye Denizci Öğrenciler Birliği Kurucu Başkanı Hakan Karaca konuşmasına, Türkiye'nin denizcilik misyonunu geliştirmeye katkıda bulunmak

için ellerinden geleni yaptıklarını belirten Karaca, sektörün geleceğini şekillendirecek olan denizci öğrenciler olduğunu ve bu önemli mirası taşıyacak olan kilit aktörün ise kendilerinin olduğunu söyledi.

Moderatör Teoman Mustafa Akyol'un yönettiği Türk Denizcilik Eğitiminin Pruvası konulu Panel'de, Kpt. Cihat Yavuz Güler ve Prof. Nafiz Anca görüşleriyle eğitimdeki eksiklikleri belirterek çözüm önerilerini sundular.

Uluslararası Denizcilik Üniversiteler Birliği Yönetim Kurulu Üyesi olarak konuşan Anca, Türkiye'deki denizcilik eğitiminin hâlihazırda iyi bir seviyede olduğunu ifade ederek, daha da ileriye götürmek için denizci akademisyenlerin önemine değindi. Akademisyenlerin sürekli kendilerini güncel tutmaları gerektiğini vurgulayan Anca, üniversitelerin sadece bir araç olduğunu ve bilgiye erişimde dünya çapında eğitim veren

üniversitelerle aynı seviyede olunabileceğini belirtti.

Panelistlerden Kpt. Cihat Yavuz Güler, denizcilik eğitime dair çarpıcı noktalara değindi. Denizci akademisyenlerde eğitimin temelden olması gerektiğini ve bu alana yönelmek isteyen öğrencilerin gerekli mental ve fiziksel yeterliliklere sahip olmaları gerektiğini vurguladı. Ayrıca, akademisyenlerin bilgi güncellemesi için sahada pratik deneyim kazanmalarının önemine dikkat çekti.

Çanakkale Savaşı'nın deniz cephesi ve atıklar hakkında araştırmalar yapan Araştırmacı Belgesel Yönetmeni Sibel Göloğlu, Türkiye Cumhuriyeti'nin ilk adımlarının Çanakkale Savaşıyla atıldığını ve eğer kazanılmasaydı tarihi sürecimizin böyle gelişmeyeceğinden söz etti ve ardından Çanakkale'de dalışlar yaptığını, Birinci Dünya Savaşı'ndan kalan savaş gemisi batıkları nedeniyle dünyadaki en iyi suüssü ve sualtı parkının Çanakkale'de olduğunu söyledi.

Sanmar'ın elektrikli iki römorkörü SAAM Towage Filosu'na katılmak üzere yola çıktı

İki adet emisyonuz elektrikli römorkör, Kanada'daki büyük operatörlerden SAAM Towage'in filosu katılmak üzere yola çıktı. Kardeş römorkörler, DYNAMO ve DYNAMO II, bu ayın başında BBC EMERALD kargo gemisiyle Tuzla Limanı'ndan Vancouver'a doğru yola çıktı. Bu römorkörler, SAAM Towage'in işleteceği ilk elektrikli römorkörler olacak. SAAM Towage iki kardeş römorköre "SAAM VOLTA" ve "CHIEF DAN GEORGE" isimlerini verdi.



Kuzey Amerika'da faaliyet gösteriyor. Panama Kanalı geçişlerinde uygulanan gemi sayısındaki kısıtlamalar nedeniyle BBC EMERALD yaklaşık 60 gün sürecek bir yolculukla Macellan Boğazı üzerinden Vancouver'a gidecek.

SAAM Towage Mühendislik ve Geliştirme Direktörü Pablo Cáceres, elektrikle çalışan römorkörler için, "Bu römorkörler daha sürdürülebilir operasyonlara doğru ilerlemenin ve işimizi geleceğe taşımamızın yolu temsil ediyor" dedi.

Sanmar Tersaneleri Ticaret Direktörü Rüçhan Çavgın ise şunları söyledi:


ElectRA Serisi, sektörümüzün çevre üzerindeki etkisini azaltma yolunda büyük bir ilerleme temsil ediyor. Sanmar'ın sürdürülebilir, çevreye duyarlı römorkörçülük sektörüne öncülük etmesinden gurur duyuyorum. Tahmin edeceğimiz gibi, gezegenimizi koruma ihtiyacının hem iş hem de günlük hayat gündemimizde giderek daha üst sıralarda yer almasıyla birlikte, 'geleceğin römorkörleri' dünya çapındaki operatörlerden büyük ilgi görüyor.

Denizcilik medyası tarafından 'Geleceğin Römorkörleri' olarak adlandırılan ve Robert Allan Ltd. tarafından Sanmar için özel olarak tasarlanan ElectRA 2300SX dizaynına dayanan bu römorkörler, DYNAMO ve DYNAMO II, iki Li-ion akü ünitesinden güç alıyor, Yüzde yüz elektrikli ve sıfır emisyonlu olan römorkörlerin toplam uzunluğu 23,4 metre olup, 11,85 metre genişlik ve 5,5 metre maksimum su çekimine sahip. Römorkörler, 70 tonluk çekiş gücüne ulaşabiliyor ve tam kapasitede yılda 2.600 metrik ton CO₂ emisyonunun önüne geçiyor. Britanya Kolombiyası elektrik şebekesinden gelen temiz enerji kullanılarak şarj edilecek römorkörler, bu hamleyle çevre dostu kimliklerini daha da artıracaklar.

SAAM Towage, Kanada British Columbia'daki dokuz liman da dâhil olmak üzere Güney, Orta ve

KNOWLEDGE PROTECTS, EXPERIENCE SAVES, TEAMWORK DELIVERS

ALWAYS



KUZEYSIGORTA

www.kuzeybrokers.com

Recep Düzgit:

'Türkiye'nin çok önemli bir potansiyeli var'

**Düzgit Grup
Yönetim Kurulu
Başkanı, İMEAK
Deniz Ticaret Odası
Yönetim Kurulu
Başkan Vekili,
Türkiye Odalar
ve Borsalar Birliği
Türkiye Denizcilik
Meclis Başkanı ve
Vapur Donatanları
Derneği Yönetim
Kurulu Başkanı
Recep Düzgit,
MarineDeal
News'a özel
röportaj verdi**

Yeşim Yeliz Egel
İSTANBUL

**Cumhuriyetimizin 100'üncü yılında-
yız. Bu anlamlı yıl
bitmeden bizi ağırladığınız için
teşekkür ederiz. Bu 100 yılın
kazanımları için neler söylemek
istersiniz? Gençlere ne gibi tavsiye-
lerde bulunursunuz?**

Öncelikle merhaba. Ben de sizin çalışmalarınızı yıllardır ilgiyle izleyen biriyim. Herhâlde 25-30 seneyi buldu. Sürekli gelişiminizden biz de mutluluk duyuyoruz. Bu röportaj talebiniz için ben de teşekkür ederim.

Geniş bir perspektiften sordunuz soruyu. Cevabı tüm röportajı alabilir. Yani ülkemiz tabii ki ilerliyor, dünya da ilerliyor. Bugünkünden daha iyi bir yerde olabilir miydik? Tabii ki olabiliriz. Türkiye'nin ne yazık ki çok iyi kazanımları varken, çok gereksiz patinajları da var. Bu patinajlar bizi üzüyor. Çünkü bunlar olmasa bugün Türkiye, dünyanın ilk 10 ekonomisinden biri kesinlikle olmuştu. Hatta 9 da olabiliriz. Bunlar şahsi görüşlerim. 2010'a kadar, 2002-2010 arası gayet iyi giden süreç, ne yazık ki birçok sebepten dolayı; işte kendi içimizde yarattığımız problemler, ülkenin yaşadıkları sonra da onların yarattığı travmalardan dolayı yapılması gerekenler konusunda doğru kararların alınmaması, yöneticilerin sık değişen kararları ve benzeri gibi bunlar ülkemize çok zaman kaybettirdi. Büyük ölçekte, yani uzun süreli şeylerde, hani bir 100 yılda 7-8 yıllık kayıp bazen dikkate alınmayabilir ama bunlar olmayabilirdi. Tedbirleri daha önceden alınabilirdi. Görünen şeyler vardı bariz, ama yaşandı. Bugünü toparlamak lâzım.



Bugün bu hep söyleniyor ama asla yapılmıyor.

İşte en büyük örneğimiz, Atatürk'ümüz. Bir insan her şeyi değiştirebiliyor. Günümüz için örnek de şu anki İçişleri Bakanı Ali Yerlikaya'nın icraatları ya da Mehmet Şimşek partisinden ayrıldı ya da görevden ayrıldı, geri geldi. Ona bel bağladık. Neden? Çünkü bir şeyleri doğru yapıyordu. Nitekim toparlanmalar var ama bunlara gerek de yoktu. Bunları yaşamayabilirdik de. Yani çok yanlış kararlar alan yöneticiler gördük. Bu süreçler de zaman kaybıydı. Bunu hepimiz biliyoruz. Şimdi ismen tek tek dile getirmeme gerek yok. Bütün kamuoyu bunu biliyor. İnşallah bugün başlayan, ekonomide gerek Merkez Bankası'nın gerek Maliye Bakanlığı'nın, aldığı tedbirleri bozmaması lâzım. Hükümet, eskiden asla seçim ekonomisi uygulamazdı, özellikle Cumhurbaşkanımız. Ne yazık ki özellikle son iki üç dönemde, seçim ekonomisi uygulandı ve bunun ülkeye zararı çok. Yani mesela bu ülkeye EYT gelmemeliydi. Bunun zararı çok fazla. Yani bir anlık bir fayda var gibi gözüküyor kişisel bazda ama topluma yansması kötü. Zaten bunun bedeli, yine toplum tarafından ödeniyor. İşte bir yağın vergiler çıkıyor, vergiler artıyor. Tabii şu da üzücü, mesela bir yağın vergi artıyorsun, oradan

geliyor 10 TL. Ama bir Kur Korumalı Mevduat (KKM)'in ülkeye maliyeti, oluyor o 100 TL. Ve o vergileri ödemeye hep devam edeceğiz. İşte bu kararlar böyle ani alınmamalı. Millî Eğitim'de her Bakan neredeyse aynı karar aldı. Türkiye'nin biraz daha planlı işler yapmaya ihtiyacı var, doğru, planlı ve acele olmayan. Yani bu demek değil ki süreçleri uzatalım, statükocu olalım. Ama bir kere de ortak akla artık değer vermek lâzım. O tecrübeler, işi bilen kişilere...

Mesela Boğaziçi Üniversitesi ülkenin değerli... Bu okulun sadece ideolojik birkaç şeyini değiştireceğiz diye okulun tüm değerini ortadan kaldırmamak lâzım. Bu bizim için çok üzücü. Boğaziçi bu ülkenin değerli. Bir rektör ataması, okulun değerini değiştirememeli. Bu kadar konu olmamalı. Biz burada okuduk. Her eğilimden insan vardı, gayet de güzel okuduk. Ben 1985'te girdim, 1988'de (mezun) çıktım. Ömrüm billah övüneceğim bir okuldur. Bunun kıymeti kalmayınca, kim neyi kazanmış olacak? Zaten ortada bir Boğaziçi değeri kalmayacak ve biz bunu ne uğruna yapıyoruz? Çok üzgünüm. Ben bunu bundan 3-4 yıl önce bir Bakana söyledim. "Efendim, bu kadar sorunumuz var ekonomide, niye biz bir de Boğaziçi sorunu yaratalım?" Kendileri

de "Senin yaşın kurtarı belki, Fatsa olaylarını hatırlar mısın? Fatsa kurtarılmış bölgeydi, Boğaziçi de kendini öyle sanıyor," dedi.

Şimdi Boğaziçi Üniversitesi'ni Fatsa'yla bir tutmak olur mu? Öyle bir durum yok. Hiçbir zaman öyle bir durum olmadı. Ben hacı bir anne babanın çocuğuyum. Arkadaşlarının arasında da dini vecibelerini yerine getirmede daha ilerdeyizdir genelde, gerek okuduğum lisede gerek üniversitede. Ben Boğaziçi'de hiç öyle bir eksiklik hissetmedim. Herkesin hoşgörüsü karşılandığı bir okuldu. Öyle belli bir grubun idaresinde diye bir şey yok. Bir de zaten okullara bunu sokmamak lâzım, bunun öbür türlü de zarar olur. Orada akademik olarak ne yapılıyor? Oradan çıkan insanlar ne düzeyde? Bugün Türkiye'nin en büyük şirketleri, uluslararası şirketleri ve dünyada birçok yerin çalışanları, üst düzey yöneticileri, CEO'ları Boğaziçi mezunu -idi tabii, bundan sonra artık olabilir mi? Pek sanmıyorum. Yurtdışına gidiş o kadar arttı ki...

Çok fazla üniversite açıldı. Bu binalarda açılan üniversiteler... Olacak gibi değil. Bu da ülkenin dengesini bozdu. İnsanlar şu an nitelikli, meslek sahibi insan bulamıyor. Ciddi düzeyde yok. Dün oto sanayi sitesinde bir dükkân sahi-

biyle görüştüm. Artık usta yok dedi, boyacı yok, kaportacı yok, mekanik yok. Biz yanlış yapıyoruz bir yerde. Galiba Avrupa'da en çok üniversite öğrencisi bizde. Üniversite sayısı olarak da galiba rekor bizde. Bunları görmek lâzım. Eskiden ülkenin akil adamlarının planlamaları vardı. Ben iki şey de kanışın istemem. Ben statükoya karşı bir insanım. Değişmezler, değişimlere karşı çıkan zihniyetlerle aynı düzlemde değilim. Ama bir anda, hep Türkçelere has bir yöntem vardır sanki biliyoruz, "kervan yolda düzülür". Kervan yolda düzülür ama öyle de sonuçlar alındığı vardır ki ekside çok büyük maliyetleri olur. Her yolda düzülen kervandan da doğru bir şey olmaz. Bu kaynakları boşuna harcamamız lâzım. O yüzden de değerli yetişmiş insanları görüşü ne olursa olsun, senden benden ayrımlı olmamalı.

İşte İstanbul Büyükşehir Belediyesi (İBB) başka partiye gitti. Gidebilir. Sanki başka bir ülkenin gibi davranmamalıyız. Onlar da davranmamalı. Yani partiler seçim döneminde devreye girsin ama sonra çıkmalı. Biz eskiden, bu kadar partileşmeleri yaşamazdık vatandaş olarak. Bu ayrışmalar olmamalı. Mesela İBB'de Ulaşım Koordinasyon Müdürlüğü (UKOME) karar alınmıyor, UKO-

ME yapısı değiştiriliyor. Fakat orada İstanbul halkı için karar çıkacak, dolayısıyla İstanbul halkı önemli artık... Mesela bir taksi sorunu çözülemedi. Ben bunu kabul edemiyorum ve yani bir taraf suçlu diye söylemiyorum. Sorun var. Bunu sorun yok gibi algılamak, kabul edilemez.

Bu arada Türkiye'de maddi imkânsızlık diye bir şey asla kabul etmiyorum, Türkiye inanılmaz kaynak haralayabilen bir ülke istediğinde. Zaten yaptığımız altyapı yatırımlarından belli. Yani Amerika'nın altyapısı eskimişken, Türkiye özellikle yollarda iyi ama işte Dubai falan kabul edelim etmeyelim Ataşehir'e 10-20 tane bina yaparak finans merkezi olamıyorsunuz. Mühim olan oradaki o ortamı yaratmak. Siz hukuk ile ilgili yapılması gereken adımları sürekli olarak sağlamazsanız bu ülkeye yabancı yatırımcılar gelip ofislerini açmazlar, zaten açmıyorlar. Yani bu gerçek, bunu şimdi söyleyince... Birçok insan da bunu konuşmuyor. Ben bunu da kabul edemiyorum. Biz bunları söyleyeceğiz ki yöneticilerimiz görecektir. Biz burada kimsenin kötülüğü için bir şey söylemiyoruz. Şahsi de bir konu değil bu. Ülkem için konuşuyorum, ülkemizin geleceğini istiyoruz. Örnek verdim. Yani 10 yıl önce o binaları yapıyorlardı. 2008 kriziyle bir durdular. Şimdi bitmiş o işler. Zaten etrafımızda, bildiğim birçok şirketin artık Dubai ofisi var. Bazıları merkezi oraya taşıdı. Bunu da gazetede okudum, İstanbul'un aldığı turist sayısı kadar turist almış. İstanbul'la Dubai bir olabilir mi! İstanbul'a bakınca 'iyi turist geldi' diyorsun ama Dubai kadarsan o zaman "dur bakalım!" diyeceksin. Tabii ki bunu geliştirmek gerek. Mesela; Turizm Bakanı düzgün işler yapıyor. Herhâlde zaten öyle olduğunu gördü de Cumhurbaşkanı ki birçok Bakan değişmişken sadece bir ya da iki Bakan devam etti.

Eski eserlerin, tarihi eserlerin kazı yerleri ve onların başkanları hep yabancıymış. Şimdi onların hepsinde kazı başkanı Türk oluyor. Ve 20 yılda yapılan şeyi şimdi 4'te 1 hıza indirmişler. Bakın bu güzel bir şey. Şimdi güzele güzel demek lâzım, kim yapıyorsa yapsın. Ama yanlışı da söylemeliyiz. Dolayısıyla burada da olabildiğince objektif olmak lâzım. Zaten ben bilmediğim konuya 'bilmiyorum' ya da 'az biliyorum' derim. O gözlemleri de söylüyoruz. Yani mesela dediğim gibi Ataşehir'e bina yaparak finans merkezi olamazsınız. Onun burada ortamını yaratmanız lâzım. Particilikten ayrı konuştuğumu söyleyeyim. Galataport bu ülkede son zamanlarda yapılan, İstanbul'a en çok değer katacak projelerden biridir. Yabancı yatırımcının kendisi de sermaye koyarak bir Peninsula Otel yapması dünyada sayılıdır, Peninsula otel yapıldı. Ama önünde şantiye var! Ne zaman kalkacağı belli değil.

Kat otoparkı vardı, yıkıldı. Yenisi hâlâ yapılacak mı yapılmayacak mı belli değil. Hâlbuki otoparkın sahibi bile Belediye. Bu görüntü kalkmalı. Karaköy Meydanı'nda konteynerler duruyor. Onun da etrafı şantiye. İnsanlar yürüyemiyor. Bakın böyle bir rahatsızlık var. Bir de üstünde "Verdiğimiz rahatsızlıktan dolayı özür dileriz" yazıyor. Yani rahatsızlıktan dolayı özür 10 sene dilenmez. Dünyanın hiçbir yerinde yapılmaz, 20 tane bankamatik denize sıfır noktaya kondu. Kim koyar tarihi İstanbul Yarımadası'na bakan yere? Hem yansından çoğu şantiye, kapalı hem de dörtte birlik alanında da bankamatikler var, 20 taneye yakın, çift yönlü 10'ar tane. Yani estetikten yoksunuz. Ben bundan dolayı üzgünüm. Mesela diyorlar ki Yunan Adası. Yunan Adası'nda sandalları rengine bile dikkat ediyorlar. Onlar bence rastgele değil. Orada maviye, kırmızıya boyuyorlar. Fotoğraf çektiğinde güzellik var. Bizde çekiyorsun, arkada tabelalar bozuk, çirkinleşme var. Zaten inanılmaz bir yapı çirkinliği var. Dolayısıyla bunlar insanı üzüyor. Hâlbuki olsa çok güzel olabilir, imkânlar var. Mesela hep söylerim, Levent İstanbul Golf Sahası İstanbul'un golf sahasıydı 1800'lü yıllardan bir şekilde Millî Savunma Bakanlığı'nınmış. "Biz hastane yapacağız" diye o 150 yıllık golf sahasını (MSB) istedi. Tahliye edildi. Hâlbuki şehrin içinde, bakın dünyanın en kolay şeyi golf sahasını Millet Bahçesi yapmaktır. Tabelasını değiştirirseniz, zaten yemyeşil alan, içinde sadece bir idari bina vardı küçük, gerisi komple yeşil alandı. Biz oraya ne yaptık biliyor musunuz? 30-40 tane blok yaptık, lojman oldu. Hastane de olmadı. Üzücü...

Ama Atatürk Havalimanı millî servet, Millet Bahçesi yaptık?

O da daha bahçe olmadı. O konuya zaten girmeyelim. O benim için büyük bir yaradır. Sadece oradaki pistlerin kınlanması dahi tek başına yazık. Orada çok büyük değer heba edildi. O havaalanı tekrar ihya edilir düşüncesiyle yapıldığını duyuyorum. Olmamalıydı. Dünyanın en güzel şehrinin bir 10 misli daha güzel olma ihtimali var. Ben bunu şimdiki İçişleri Bakanı İstanbul Valisi'ne söyledim, "Alnından öperim seni" dedi. Dedim ki, "İstanbul'a yeni tek bir bina daha yapılmamalı." Kamu binası ihtiyacı varsa o ayrı. O da düşünülmesi. Kamu binası derken, olmayan yeni bir çevre oluşturmaya gerek yok. Ama hani bir okul sadece yıkılırsa yapılmalı. Deprem için yıkılacak, yenisini yapacaksınız. O da dört katlıyı yıkıp, 14 katlı yapmayacaksınız. Bir kere İstanbul'un nüfusunu 1 kişi artıracak eylem içinde olmamalıyız. Asla bir kişi dahi artmamalı. Çünkü en büyük sorunlar orada oluyor.

Yani göç almamalı mı diyorsunuz?

Asla almamalı. Buna özendirilmeliyiz. Yeni konut alanı falan asla



yaratılmamalı. Biz bunları söylerken, Galatasaray Stadyumunun etrafı aşığandan Vadi İstanbul ve yeni havaalanına kadar konutlar başladı. Yani havaalanı devreye gireli kaç sene oldu bilmiyorum, 4 sene olmuştur herhâlde... İlk gittiğimizde yemyeşildi. Şimdi Göktürk'ün ilerisinden sonra yine inşaatlar başladı. Buralar daha önce yeşil alandı. Bu olmamalı artık. İstanbul'un yeni bu tip şeylere ihtiyacı yok.

Sayın Cumhurbaşkanı da bu konuda aslında 'hata ettik yatay büyüme yapmamız gerekiyordu' dedi.

Cumhurbaşkanı diyor ama onun bu kadar detayın içinde uğraşacak vakti olduğunu sanmıyorum. Bu işin ciddi bir rantı var tabii, arsayı alan kişiler bir şekilde baskı yapıyor ve inşaatlar devam ediyor. Pek Cumhurbaşkanı'nın dediği gibi olmuyor. Herhâlde onu da yanıltıyorlar.

Cumhuriyetimizin 100'üncü yılıyla ben söze başlamıştım. Siz de çok geniş kapsamlı serzenişlerde bulunarak, Cumhuriyet'in 100'üncü yılına yakışmayanları sıraladınız. Cumhuriyetimizin 100'üncü yılında güzel bir haber verelim o zaman. Tersaneniz faaliyete geçti. Bununla ilgili hatırlarsanız 9 Eylül 2022 tarihinde MarineDeal News olarak haberini ilk biz yapmıştık. Sizden demeye yer alan Düzgüt Yalova Gemi İnşa A.Ş. ile Beşiktaş Tersane A.Ş. arasında bir eşit ortaklık anlaşması imzalanmıştı. Anlaşmaya göre Beşiktaş Tersanesi, Yalova'daki Düzgüt'e ait tersanenin eşit ortağı olmuştur. 18 Ağustos

2022 tarihinde ticaret sicilde tescil edildi. Yani bu ortaklık sonrası hedefinizde tersaneye yaklaşık 250 metre boyunda ve 16 metre eninde bir iskele inşa edileseydi, keza panamax gemilerin de havuzlanabileceği 227 metre boyunda mevcut yüzer havuzun da bu ortaklık yapısında işletilmesi planlanmıştı. O haberimizde tersanenin yeni hâlinin projelerini, 3D görüntülerini paylaşmıştık. 2023 yılında da tam faaliyete geçeceğini belirtmiştiniz. Şimdi şu an hem altyapı hem üstyapı olarak durum nasıl? Ayrıca şirketin ortaklık yapısından da kısaca bahsedebilir misiniz?

Sağ olun. Bir kere biz olumlu ya da olumsuz da söyledik. Öncelikle iyi giden birkaç şeyi söylemek istiyorum, sizin de çok ilgi duyduğunuz alan savunma sanayi. Mesela Türkiye Cumhuriyeti, Cumhurbaşkanı'nızın da bu konuya özellikle kendini adanmasıyla diyelim, savunma sanayisinde gerçekten çok önemli adımlar attı. Zaten benim üzüntüm bu. Buralarda böyle güzel adımlar atarken, ülkemiz savunma sanayide güçlenirken, ben ekonomide neden gol yiyeyim. Niye benim kişi başı millî gelirim, şu an 25 bin dolar değil? Çok kolaylıkla olabilirdi. Birkaç tane şey yapılmasaydı biz, 25 bin dolar geçmiştik. Bu kötü mü olacaktı? Çünkü bizi en ufak şeyde yine, ekonomiden vurmaya kalkıyorlar. Hâlbuki siz, kişi başı millî gelirden 25 bin dolara çıktığımızda, peşinden daha da artar. Öyle vurulmanız da kolay olmaz. Bunlar hep birbirine bağlı şeyler. Savunmanın da güçlü olacak, zaten ekonominin iyi

değilse savunmayı güçlendiremiyorsun. Ya da gereksiz borçlanırsan, işte o, ayağına çelme oluyor. Ama bir an için bunu bir kenara koyarsak evet, savunma sanayide bizlerin bildiği ya da bilmediği, çünkü biz mesela biraz daha denizi, deniz platformlarını MİLGEM'i biliyoruz ama Roketsan, Havelsan'da da bir şeyler oluyor, millî uçak çalışmalarımız da var. İHA'larda zaten dünyada öndeyiz dolayısıyla, bu çok önemli. Keşke hiç savunma harcaması ihtiyacı olmayan bir dünyada yaşasak, ama dünya öyle değil. İşte, görüyorsunuz İsrail gerçeğini, başka yerleri. Ne acı ki gücü olan konuşuyor. Gücün yoksa, topun tüfeğin yoksa, pek olmuyor bu iş. Keşke öyle olmasa ama böyle.

Peki bu jeopolitik çekişmeler hem global denizcilik sektörünü hem de Türk denizcilik sektörünü nasıl etkiliyor?

Yani, bu da biraz geniş bir konu. Mesela en basitinden söyleyeyim, bu Rusya-Ukrayna Savaşı, Rusya'ya olan yaptırımlar, Türkiye'de bir yığın teferruatını tam bilmediğim ama bir tonaj artışı var. Mesela geçenlerde duydum bir denizcilik şirketinin Rusya'dan gelip, Antalya'da bir otel binasını ya da iki binayı 300 çalışanla beraber tuttuğunu söylüyorlar. Bir binada çalışıyorlarmış, öbüründe de konaklıyorlarmış. Merkez olarak da Antalya'yı seçmişler ki işte, iklim olarak bir yandan da tatil ortamı gibi diye. Bunun gibi birçok böyle Antalya'ya yerleşen değil ama buraya gelen ve gemilerini buradan işleten firma var. Bu, herhâlde jeopolitik gelişmelerin sonuçlarından bir örnek. Başkaları da vardır. Türkiye dünyanın hararetli bir bölgesinde. Her zaman öyleymiş. Ama bu sebep değil. Biz buna rağmen daha da iyi olabiliriz. İnşallah da olacağız. Yeter ki biz tam böyle giderken, çelmelede düşmeyelim. Yanlış, alelacele kararlar alıp zaman kaybetmeyelim. Yoksa, Türkiye uçar gider. Çünkü Türkiye'nin çok önemli bir potansiyeli var.

Peki bu potansiyel içerisinde, siz sözü açtınız, ki yüksek lisansınızı da hukuk üzerine yaptınız, Boğaziçi'nden 15 yıl sonra Bilgi Üniversitesi'nde... Türkiye Cumhuriyeti Devleti içerisinde adalet sizce çok ciddi anlamda yaramadı mı hem kavramsal olarak hem de yaşamın içinde?

Aldı tabii ki. Bunun aksini söylemek mümkün değil. Bir kere bırakın başka uygulamaları 15 Temmuz'un tabii çok etkisi oldu. Yani onunla ilgili alınan refleksler, orada yaşanan tahribatlar, onun öncesi ve sonrası... Türkiye daha tam o işten sıyrılmadı. İnşallah tamamıyla biter. Ama daha başka şeyler de var. Mesela iyi niyetle yapılmış bir şey var. Bu İstinaf Mahkemeleri kuruldu. Neden? Yargı süreçleri hızlansın diye. Bunu en başta Cumhurbaşkanı'nızın böyle istediğini biliyorum. Kimsenin yargı sürecinin, 5-10 sene

sürmesini istediğini düşünmüyorum. Ama şimdi, tam tersi bir sonuç oldu. Dosya İstinaf'ta, Yargıtay'da beklediği kadar bekliyor. Bir de eğer dosya çok küçük değilse, bunun üzerine Yargıtay süreci ekleniyor. Yani biz bir şeyi kısaltalım diye yola çıktık, daha da uzadı. Bırakın adil yargılanmış kararlar. Oralarda değilim şimdi. Süreç de uzun. Şu an Türkiye enflasyonist bir ortama girdi. İnşallah düşecek. Bir de yargı 7-8 yılı buluyorsa bitti. O zaman sen ne bekleyeceksin? Ekonomik davalarda hele paranız çöp oluyor. Diğerinde de zaten, ceza yargılan ayn. Dolayısıyla mesela bu İstinaf ya da İdari Hukuk'ta da bölge dairesine süreçlerine tekrar bir düşünmek lâzım. Burada nerede hata var? Süre neden uzuyor? Mesela bazen istenirse, çok özel bir durum varsa, peş peşe davalarla yargılama bitebiliyor, istisna olarak bazen cezada yapılabiliyor. Sanıyorum terör örgütü lideri Abdullah Öcalan'da bile öyle yapıldı. Tak tak tak yargılandı, karar çıktı. Ondan sonra aslında ne güzel değil mi? 3 ayda karar çıkabiliyor. Herkes ister adaletin bir an önce tecelli etmesini. Buna mutlaka el atılması lâzım. Bunlar ülkenin başka açılardan gelişmesi için de çok elzem.

Şimdi dediğinize dönersek. Kendimize yaptığımız tekneler dışında ilk defa üçüncü bir gruba gemi inşa yolculuğumuza, 1997 yılında Bora Denizcilik'in sahibi Kaptan Alev Tunç'un bir gün bize gelip 'Bir millî savunma işi var. Ona beraber girelim' teklifiyle, Millî Savunma Bakanlığı Deniz Kuvvetleri Komutanlığı Subaylarının kullanacağı eğitim botları ihalesine, Aralık 1997'de girmemizle başladık. Biz 4 kardeşiz. Ben 1965 doğumluyum. Benim bir ufağım Ali Düzgüt 1966 doğumlu, İTÜ Gemi İnşaatı Mühendisliği mezunudur. Ben Boğaziçi Ekonomi mezunuyum. 1969 doğumlu, 3 numara Murat Düzgüt Yüksek Denizcilik Okulu mezunu, kaptan. En küçüğümüz de Metin Düzgüt, 1976 doğumlu, İstanbul Erkek mezunu. Boğaziçi'nde Matematik okurken rahmetli Coşkun Yurtkoru bana "Çocuğu neden burada tutuyorsun? Yolla İngiltere'ye" dedi. Ben de hemen aksiyon aldım. "Bak, Coşkun Kaptan böyle diyor" dedim. O da istiyormuş herhâlde, South Hampton'da okudu. Sonra City'de...

Coşkun Yurtkoru'yu da analım, Allah rahmet eylesin...

Tabii ki, Allah rahmet eylesin. Çok severiz. Adını da römorkörümüze verdik. Adı İzmit Körfez'de her gün anılıyor. Bir taneye rahmetli Metin Leblebicioğlu'nun adını verdik, bir taneye de Marin Römorkör ve Kılavuzluk A.Ş. Yönetim Kurulu Başkanı merhum sevgili Faruk Abimiz (Ürkmez)'in adını verdik. 3 römorkörümüzün adı, o büyükleminizin adını taşıyor. Bir tanesine de, pek kamuoyunda duyurmadık reklamı olmaz böyle şeyin zaten,



çok kötü bir şekilde gemide hunharca öldürülen Kaptan Bora Ekşi'nin adını verdik.

Siz ahde vefayı her zaman gözetiyorsunuz. Bilinmez bu tarafınız çok...

Bu sektörde, buna çok önem veren abilerimiz vardı. Yani, dolayısıyla, o 1997 eğitim botlarında Alev Kaptan ile yola çıktık ve 8 tane eğitim botunu, en çok da kardeşim Ali uğraştı, başlarıyla yaptık. Ondan sonra Faruk (Ürkmez) Abi'yle bir ortaklığımız oldu. Onlarla beraber gemiler yapıp ihraç ettik. O zaman, dünyada Türkiye'nin ihraç ettiği en büyük gemiyi yaptık, Castillo de Trujillo. 31 bin tonluk bir gemiydi. O gemiyi de ihraç ettikten sonra ortaklık bitti, 3 senenin sonunda. Sonra kendimiz de gemiler yapıp sattık. O ara bir kimyasal tanker furyası vardı. 2008 krizine kadar iyiydik bu konuda. Ondan sonra 2008'de, yaptığımız bazı gemileri satmayarak armatörü olduk. Çünkü fiyatlar düştü. Böylece, kimyasal tanker armatörlüğüne girdik. Onu da kardeşim Metin, başarılı bir şekilde yapıyor. Beraber çalışıyoruz ama esas operasyon onda. Yani biz, Faruk Abi'den ayrılmış, gemi yapıp ihraç etmeye başladığımızda tersaneler her geçen gün bir gemi yaparken kendine istediği meblağı artırdı. Dolayısıyla, artık tersaneniz sizin olmadan gemi yapıp satmanız zorlaştı. Yani çok ciddi bir kaynağı, tersanenin sahibine vermeniz gerekiyordu. O arada da Yalova da kurulmak üzere, biz bir yer aldık. Hissedarlardan biri olduk. İlk zamanlar, sektörün bir kısmı Yalova'ya karşıydı. "Burası tersane bölgesi olmaz, gerek yok" dediler. Biraz da Tuzla'nın alternatif olması diye de istenmemiş olabilir. Ama bugüne gelelim, bugün öyle bir sonuç olmadığı çıktı. Bugün Yalova'da, şu an gemi inşa ve tamirde rakamlar Tuzla'yı yakaladı. Hatta bazılarında geçti. Zaten bunları yarış gibi kabul etmemeli. Yani buralar ülkemizin. Yani İskenderun hepsini geçebilir.

Şimdi İzmir Bölgesi'nde de bir yer var. Yeter ki bunlar verimli kullanılsın, ülkeye katma değer kazandırsın, Türkiye gelişsin.

Velhasıl, burası da gelişti. Biz de orada iki tane gemi yaptık, biri 16 bin tonluk DUZGİT ENDEAVOUR diğeri de 8600 tonluk DUZGİT DIGNITY. O gemilerimizi yaptıktan sonra, gemi yapmanın cazip olmadığı bir dönem olduğu için yapmadık. O arada tabii bir karar vermemiz gerekiyordu. Gemi inşa yapmayacaksın, tamir mi yapacaksın? Tamir için de iskele yatırımı lâzım, havuz lâzım. Biz zaten 2008'den sonra uzun bir zaman, o yaptığımız 5 geminin finansmanı boğuştuk. Düşündük taşındık, bir anda da yıllar geçiyor. Bir de bizde Ali'dir esas gemi inşa ile uğraşacak, onun da biraz motivasyonu kırıldı. Dolayısıyla Metin gemileri çalıştırmaya başladı ben de diğer hizmet sektöründeki işlerimizle uğraşmaya başladım. Orası biraz öyle atıl durdu. Sonra bir ara Arkas Denizcilik ve Nakliyat ile görüştük. Onların da Yalova'da yeri vardı ama devretmişlerdi. Lucien Arkas düşünüyor gibiydi ama yöneticileri pek istememiş. Onlar, yatırımı gözlerinde çok büyüttü. Çok para harcayacaklarını düşünüp, 'bunun yerine 3 gemi daha alın' diye düşünmüşler. Hâlbuki o kadar büyük bir yatırıma ihtiyaç yoktu. Sonra başka bir grup vardı. Yabancılar geldi, 'yat yapalım' dediler. Bu tekliflerin arasından en cazibi, hem tanıdığımız için hem arkadaş, dost olduğumuz için Yavuz Kalkavan ve Servet Yardımcı'nın teklifi oldu. Servet Bey'in babası Şevket Yardımcı ile babam Salim Düzgüt çok severlerdi birbirlerini. Ailece görüşürüz yıllardır. Dedi ki "biz tamirde zaten Avrupa'da bir numara olduk" yeni bir havuz aldılar daha büyük, o yeni havuzu alınca ellerindeki eni 37 m boyu 227 m bir havuz boşa çıktı. "Bunu ne yapacağız, birine vereceğimize yine işin içinde olduğumuz bir şey yapalım" dediler. Biliyorlar, bizim zaten aramızda iki tersane

var. Detayları da çok çabuk aştık. Ben de pratiğimdi o işlerde. Formüle ettik, hemen çalışmalar başladı ve işin kâğıt üzerindeki ortaklık oldu. Sonra yatırım süreci oldu. 226 metre uzunluğundaki iskele inşası bitti. Aynı anda 5 gemiyi tamire alabiliyoruz. İskelemizin 16 metre eninde olmasının şu avantajı var, iskelenin ortasına giden vinç ileri geri giderken, gemilerin yanındaki gemi iskelesini sökmek zorunda kalmıyorsunuz. Mesela 8 ya da 12 metre olursa, sökmek zorunda kalıyorsunuz. Çok dar iskeleler var. O zaman geminin yanındaki iskeleyi kaldırıyorsunuz, bu da bir zaman kaybı ya da o vinç oraya gidemiyor. Dolayısıyla armatörler, operasyon olarak pek tercih etmiyorlar. Bu tip bir avantajı da var, tabii alanınız önemli. Biz de bir tane havuzun içine, iki tane havuzun yanına, iki tane de iskelenin yanına olunca 5 gemiyi aynı anda tamire alabiliyoruz. Zaten Beşiktaş Tersanesi'nin kendi pazarlama ekibi var. Tersane 50 bin metrekare, sahip olduğu 10 bin metrekare kapalı alanda çeşitli atölyeler mevcut. Dolayısıyla biz, 'bizim yatırım bitti' dedimiz günün ertesi günü bize gemi geldi.

Tersanenin ismi neden Park oldu?

Onları Beşiktaş, bizimkisi Düzgüt Yalova. Uluslararası olsun istedik. Tabii Beşiktaş'ın bu konuda tecrübesi de çok. Yabancıları yönelik yerler buralar, müşterilerinizin yüzde 95'e yakını yabancı. Bu nedenle, birkaç öneri arasından seçtik. Yavuz'dan geldi galiba Park, bizde ilk duyduğumuzda bayıldık. Güzel de bir logo seçtik. Şimdi firma adını bu şekilde değiştireceğiz.

Ortaklığınızın yüzdesel oranları nedir?

Yüzde 50 onlar. Beşiktaş Tersanesi A.Ş.'nin içinde, onların ortaklık yapısı yani Yavuz Bey, Servet (Yardımcı) Bey, Nazım Kalkavan, Hüseyin Yardımcı ve Yavuz Bey'in diğer ortakları var. Biz de Düzgüt Yalova A.Ş. olarak yüzde 50 hissenin sahibi-

yiz. Düzgüt Yalova'nın (hissedarları) içerisinde de bizim ailemiz var.

Peki, Park Tersanesi için 2023 yılı içerisinde hedeflediğiniz belirli bir iş oranı var mıydı, ulaşıldınız mı? Biraz da tersanenin altyapı ve üstyapı özelliklerinden bahsedebilir misiniz?

Tersane, eylül ayının sonuna doğru devreye girdi, yani gemi tamirine başladı. Ekim, kasım ve aralık ayında da faaliyetlerini sürdürdü. Tamire gelen gemilerde hafif bir azalma var. Çünkü (Ballast Water Treatment Sistemleri) Balast Suyu Antma Sistemleri yeteri kadar yapıldığı için o süreç biraz azaldı. Bir de sayı da artıyor tabii ki, dolayısıyla, bir işsizlik yok ama geçen yıllardaki yoğunluk da azaldı. Mesela geçen sene Tuzla'da ya da Yalova'da, yanaşacak iskele bulunamıyordu, havuza çıkacak sürelerde de bekleme süreleri vardı. Onlar biraz azaldı. Ama yine Allah'a şükür iş var. Bir de Türkiye'ye rağbet de var. Zaten alternatif de azaldı. Dolayısıyla ben de bu çanakta iyi olmaya devam edeceğiz.

İşletme politikanızdan kısaca bahsedebilir misiniz? Park Tersanesi olarak hangi pazarları hedefliyorsunuz? İlk etapta iletişimde olduğunuz müşterilerinizin Park Tersanesi yatırımlarına nasıl geri dönüşleri oldu? Bir de siz hangi işleri katma değerli buluyorsunuz?

Beşiktaş'ın bir de kendi bünyesinde bir alt tersanesi var, Tuzla'da. Park olarak biz de o altın bir farklı boyutu gibiyiz. Biz de Yalova'dayız. Katma değer açısından da çok ihtisasım olan bir konu değil, onu söyleyeyim. Ben gemi tamirci uzmanı değilim. Uzmanı olmadığım konuyla ilgili çok yorum yapmam. Burada know how'ı olan Beşiktaş Grubu ama onlar da her şeyini bizimle paylaşıyor. Sık sık toplantı yapıyoruz. İcra Kurulu Başkanı Yavuz Bey, ben Yönetim Kurulu Başkanım. Herkes kendi katkısını sağlıyor. Her şey çok keyifli geçiyor. Yavuz Bey söylüyor tabii ki neleri tercih ettiğimizi. Şimdi, 250 bin dolar için gelen gemi de var, 1,5 milyon dolar için gelen gemi de. Tabii ki büyük olan tercih ediliyor ama büyük olanı da verimli yapman lâzım. Sırf rakam büyük diye, sonucu da büyük olmayabilir. Onda çok fazla emek ve zaman da harcaabilirsiniz. Belli bir konu var ama esas iyi bildiğim yerden size söyleyeyim. Demin, baştan söylediğim acı gerçeklerden dolayı söyle bir realite doğdu. Burada sakın yanlış anlaşılma olmasın, çünkü yıllar önce de bir lafım yanlış anlaşıldı bugün bile internete girince 'Gemicilere yansı yeter' başlığı çıkar. Hâlbuki orada söylediğim, asla böyle bir şey değildi. Söylediğim şeydu, "gemicilikte, gemi adamı döviz kazanıyor. Gemiciler bile 2 bin dolar alıyor. 2 bin dolar, 12 ile çarparsanız 24 bin dolar. Ben az önce ne dedim, "Keşke Türkiye'nin kişi başı millî geliri 25

bin dolar olsa.” Türkiye’nin kişi başı millî geliri, bilmiyorum rakamları en fazla 10 bin dolar olmuştur tekrar. Şimdi 10 bin dolar nerede, 24 bin dolar nerede? Yani gemicilikte, istihdamda bizim gemilerin kapitanı maaş olarak aylık 14 bin dolar alıyor. 14 çarpı 12 nereye çıkıyor, 170 bin dolar. Dolayısıyla keşke bizim, Piri Reis Üniversitesi gibi çok daha okullarımız olsa, bunların meslek liseleri olsa, Ziya Kalkavan Mesleki ve Teknik Anadolu Lisesi gibi Beykoz gibi. Gemi adamı yetiştirsek, hatta onları ihraç etsek. Çünkü bugün üniversite mezununun, mühendisin alamadığı yüksek gelir imkânları var. Hepsi ehliyet sahibi oluyor. O zaman da söylediğim oydum. “Gemicilerin aldığı yansı alınsın” demedim. Yansıyı bile alsın, kişi başı millî gelirin üstünde demek istedim.

Şimdi, gemi tamiri ve gemi inşaa gelince de usta konularımızda ciddi bir sıkıntı yaşıyoruz. Mesela depremden etkilenmeler, başta inşaat sektörüne, turizme geçişler oldu. Şu an Tuzla’da, kaynakçı bile bulamıyorlar. Ben bunları daha yeni duyuyup, öğreniyorum. Dediğim gibi çok içinde değilim. Sonrası olacak mı da bir şey değil. Geçenlerde, İstanbul Ticaret Odası Başkanımıza da karşı olduğumu belirttim, umarım yanlış anlamamıştır beni. Bir toplantıda, İçişleri Bakanımızın özellikle, Türkiye’deki yabancılara karşı sert uygulamalarına “biraz dur diyelim” dedi, hani öyle bir havası vardı. “Çünkü çalışan bulamıyoruz” dedi. Ben de orada, “bir dakika duralım, gerekiyorsa çalışan bulamayalım ama biz onları istemiyoruz” dedim. Yani, Türkiye’de çalışan iş gücü olsun diye bize dışarıdan insan gelmesin. Bakın, fazla nüfusun hiçbir şeye faydası yok. Dünyada örnekleri de çok ortada. En azından, fazlalaşsın diye uğraşmayalım. Olanı koruyalım. İnsanlar daha müreffeh bir yaşam sürsün. Bu ayın. Burada yanlışlarımızı düzeltebiliriz. Eğitim sisteminde hata var işte. Bu üniversite sistemleri, bu kadar üniversite olması kesinlikle gereksiz. Bu çözülmeli. Meslek liseleri ve eğitimler, bunlar da olmalı. Herkes üniversite mezunu olmak istiyor.

Dünya Bankası (Türk) iş insanlarını bu anlamda eğer yabancı özellikle ‘Suriyeli’ işçi çalıştıranlara fonla hem maaşlarını ödüyor, birçok şeyden de muaf oluyorlar...

Vallahi ben onların detaylarını bilmiyorum. Öyle olsa da bunu onaylamıyorum. Dünya Bankası onları Türkiye’de dursun diye düşünmüşlerdir. Boş verin siz onu. Bir kere bizim 8 milyon değil ki nüfusumuz, 80 milyon. Zaten ülke olarak nüfusumuz çok. Yeteriz yani kendimize. İlâve 3-5 milyona ihtiyacımız yok. Ülkeye verilen zarar çok daha fazla. Biz buralara toplamda çok büyük kaynak ayırmış durumdayız. İnsani boyutunun dışındayım. Savaş olur, bomba atılır,

mesela Filistin’den getirdik, burada bakıyoruz. Buna kim karşı çıkabilir? Bunlardan yana bir sorun yok. Ama ben bütün kapıyı açacağım, içeriye milyonlar düzeyinde insanlar gelecek. Dünyada da zaten bunun bir örneği yok ve olmaması gerekiyor.

Velhasıl son iki, üç yıldır olan ekonomide, nasıl söyleyeyim, normalin dışındaki gelişmeler şöyle bir sonuç doğurdu; 400 dolara aldığı kişiye bugün 800 dolar veriyorsun, dolar karşılığı söylüyorum -yani aslında TL veriyoruz da- 800 dolara mutlu değil. Biz hiç böyle bir şey yaşamadık. Muhasebede eleman tutamıyoruz. Adamı 18 bin TL’ye alıyorsun, 25 bine çıkıyorsun ama internette 30 bini buluyor ve gidiyor. 30 bine çıkarsan içerdekini bozuyorsun. 30 bine çıkıyorsun yine başka bir şey çıkıyor. Herkes işe girdiği hâlde yüksek enflasyon sebebiyle, hâlâ iş aramaya devam ediyor. Bunun gemi inşaa ya da gemi tamirinde de örnekleri var. Maliyet yükseltiyoruz buna rağmen hâlâ yeterli eleman bulamıyoruz. İlk defa da gecikmeler yaşadıklarını söylüyor. Şimdi size net örnek söyleyeceğim. ÖTV’siz yakıt artış oranı yüzde 200 küsur. Ocak ayından alırsanız yüzde 700’e çıkıyor. Biz, böyle bir şey hiç yaşamadık daha önce. Yani döviz artardı, enflasyon da olurdu, el ele başa giderdi. Bu biraz döviz tutma çabaları. Fakat bu özellikle ihracattan- Mesela şimdi siz, Almanya’ya bir tekstil ürünü satıyorsunuz 22 Euro’ya, karşı tarafa “Türkiye’de işçilik arttı, bu 42 Euro oldu” diyezmezsin, almaz senden. Türkiye’de bir teklif alıyorsun 1 milyon dolar istiyorlar. 1 milyon dolara zaten Norveç’te de var. O da Norveç bot diye geçiyor. Bunlar nasıl düzelecek bilmiyorum. Tüm bunları konuşuyoruz. Bu arada kimse sakın Recep Düzgün çalışanların ücretleri çok diyor demesin, bunu demiyorum ben. Denge bozuldu diyorum. Çünkü onlar da geçinemiyor. Mesela bugün, çok doğru bir şey vardı bir

yerde. Bunu en fazla haksız fırsata çevirenler, İstanbul’daki restoranlar. İnanılmaz rakamlar oldu. Bir örnek, X’de okudum, bilindik bir restorandan dürüm döner almışlar iki tane, 500 TL ödediklerini, bu gibi olduğunu ve içinden döner çıkmadığını ve iade ettiklerini söylemişler. Tepki vermeye alışmalıyız diyor. İnsanlar bunu yapmıyor bu nedenle bu büyük bir fırsata çevildi. Enflasyon kaliteyi de düşürdü, bazılarına fırsatçılık yarattı.

Peki, kayıt dışıyı artırır mı bu?

Yani kayıt içi, kayıt dışı neticede böyle fuzuli bir gerçek var. Kesinlikle işçilerin aldığı maaştan yana bir derdim yok. Hayat da zor. Fakat şu realite var, bugün aralık ayının sonlarına geldik. Bugünlerde asgari ücret belli olacak, ocak ayının 1’i itibarıyla da yeni ücretler vereceğiz. Bu söylediğim maaş daha da artacak. Fakat sattığımız ürünlere bunu koyabilecek misiniz? Böyle bir şeyimiz yok. İhracatta bu pek mümkün değil. İhracatçılar konuşsun, Türkiye İhracatçılar Meclisi (TİM) anlatsın bunu.

Gelelim gemi tamirine. Mesela şimdi asgari ücret artacak. Çalışanlara yüzde 40 daha fazla vereceğiz misal. Ama 1 Ocak’ta ya da 31 Ocak’ta dolar yüzde 40 artmayacak. Siz 500 bin dolar çıkardığınız gemiye, “680 bin dolar oldu” diyebilecek misiniz? Hayır. Bunu bir cepten verirsiniz, iki cepten verirsiniz ama sonra... Gemi tamiri de yüzde 200 kârla yapılan bir şey değil. Şimdi, 30-35 olan bir marjda bunları verecek çok yerin yok.

Gemi inşaa sanayi döviz girdisi sağlayan, yan sanayiye sürükleyen, teknoloji transferini cezbeden, istihdam sağlayan, millî deniz ticari filosunu destekleyen ve ülkenin savunma ihtiyaçlarına katkıda bulunan bir sanayi kolu. Devlet Türkiye’ye gemi inşaa alanında hak ettiği desteği veriyor mu? Sektörün rekabet gücünün de bilinmesi ve bu perspektif-

ten değerlendirilmesi için işçilik ücretleri, yan sanayi girişimini ülkemizde göstermekle beraber yüzde kaç civarında bir yerli katkı kullanımını ile sınırlı kaldı, şu an ne durumda? Türk armatörlerinin tercihleri, örneğin Türk tersanelerine bakış açıları açısından özellikle büyük tonajlı gemilerde Türk armatörü tercihlerinde Japonya, Kore ya da Çin tersanelerine yönelik bir eğilimleri var. Bu yıllardır böyle biliyorsunuz. Türk armatörün ilgisini çekmek mümkün olur mu? “Türk armatörün dövizle imtihanını” esasen soru olarak hazırlamıştım. Dolan yüksek olduğu zamanda yapılan kontratlar veya yapılan satın almalar tersanelerimizi dolarda yaşanan düşüş veya bu baskılamayla birlikte olması gerektiği seviyenin altında seyretmesiyle zor durumda bırakmıştır diyebilir miyiz? Biraz önce ‘hiç böyle olmadı’ dediniz. Peki niye böyle oldu Recep Bey?

Bakın ekonomi gerçek olmayan hamlelere tepkisini acımasızca verir. Gerçek olmayan şeyler yaşadık. Yani piyasada faizler yüzde 30’ken, faiz oranını 8 yapıp sonra daha da aşağı çekersen olmaz. Hani biri bir hata yapar da bu süreçler 3-4 sene sürdürülmez. Mesela benim üzüldüğüm şu ki Türkiye ekonomisi, bunları yaşayacak bir durumda değildi. Hatta yöneticiler de aslında bunun şokunu yaşadı. Az çok verilere hâkimler, hepsi de bilmiyor değil bilenler tabii ki var. Diyorlardı ki “nasıl olsa istihdam var, şirketler çalışıyor” ve evet öyle. Ama ona rağmen yaptık. Olacak iş değil ki... Bunların hiçbirini yaşanmamalıydı. Bunlar üst üste yaşanınca bir yandan döviz tutuyorsun, bir yandan döviz satıyorsun, içeride seçimler var, üst üste zam yapıyorsun, EYT ödüyorsun. Bütün dengeler bozuldu. Bu dengeleri biraz açayım. Bir insan var ki fırsatını buluyor 100 TL’yi 500 TL yapıyor.

Bakın alınan tedbirlerin birçoğu işe yaramadı. Yok, ‘stokçuların üzerine gideceğiz’, ‘fiyat artırırların üzerine gideceğiz’... Bu işler öyle olmaz. Öyle Stalin uygulamaları falan da pek geçmez ekonomide. Ekonominin kendi dilinden yaparsan çalışır. Öbür türlü yürümez, yürümedi de. Bu sefer de şu oldu, mesela kirayı yüzde 25 ile dengeledin. Artıramayan artıramadı. Artıran da artırdı. Ya da tam tersi. Yani şimdi aynı binada 5000 TL kira veren insan da var, 25 bin TL kira veren de var. Böyle bir şey hiç yaşadınız mı siz? Benim kastettiğim bu.

Peki gemi inşaa sektörüne dönersek, bütüncül olarak denizcilikte bu anlamda Türk denizcisinin yani yatırımcısının, iş insanının, armatörünün, tersane işletmecisinin rekabet gücü var mı?

Bu dengeler elbet toparlanacaktır. Şu var ki dünyada da yüksek enflasyon olduğu bir dönemdeyiz. Orada da biraz düşüş oldu ama tabii onların oranları yüzde 3’e çıkınca enflasyon arttı deniyor. En yüksek olan da yüzde 10-11 oldu. Genel olarak her şeyi almasak da eskiden 300 dolara kaldığınız otel 600 dolar oldu. Bir acente botunun motoru diyelim 35 bin dolarsa 40-45 bin dolara çıktı. Döviz bazında artışlar var ama bizdeki boyutta değil. Dünyada genelde bir pahallaşma, enflasyonist ortam var. Ama asla bizim gibi değil, bu arada bazıları buna sığınıyor ki bunu asla kabul etmiyorum, Türkiye’de olanların gerçekleriyle dünyada ve Avrupa’da olanları aynı değil, zaten oranları da aynı değil.

O zaman bir ekonomist olarak bu ekonomik göstergeler ışığında ne gibi tedbirler alınmasını önerirsiniz?

Bence, biz de yaşadık o tecrübeleri, bir kere herkes ayağını yorganına göre uzatmalı. Türkiye’de, sermaye birikimi oluşması gerekiyor. Türkiye’de genelde firmalar çabuk büyümek istiyorlar, bu da sağlıksız yapılar oluyor. En ufak bir terslikte sorun yaşıyorlar. Ben şundan yana da değilim, “çok fazla şirket kuruldu, çok fazla girişimci oldu”, kaç tanesi sağlıklı? Mühim olan ayağı yere basan firmalar olsun. Türkiye’nin tabii ki KOBİ’leri, yeni girişimcileri olsun. Ama yeni kurulan 100 firmasının 90’ı, 2-3 sene sonra kapanıyorsa ve bir yığın da tahribat, takip altında borç yaratıyorsa, işçi alacağını alamıyorsa, başka sıkıntılar oluyorsa burada bir problem var.

Alıyorsun İngiliz’in kalemini “Since 1756” yazıyor ya da başka bir ürünü 130 senelik bir firmanın. Bize daha güçlü ve oturaklı firmalar lâzım. Bunların yaptığı istihdam daha güçlü, ödediği ücretler daha yüksek, ödediği vergi de daha yüksek oluyor. Zaten o firmalar korkar bir şeyleri yanlış yapmaktan ve verimlilik esastır. Yani herkesin küçük olsun benim olsun. Her köşe başında bir girişim doğru bir şey değil.



Ama İngilizlere de bakarsak, tabii yüzyıllar boyunca gelişmiş halkları sömürdükleri için 130-150 yıllık şirketleri var. Neyse...

Peki o zaman en son olarak şu an moral vermek gerekirse... Bu küreselleşen dünyada Türkiye denizcileşmeyi gerçek anlamda sizce başarabilecek mi? Yere sağlam basacak projelerimiz ne olabilir? Mesela siz örnek veriyorum, Koster Projesi Deniz Ticaret Odası'nda değerlendirildi ama çok yol alamadı. Yıllardır esasen değerlendiriliyor(!). Devlet Planlama Teşkilatı'nın da oluşturduğu komisyonların içerisinde çok geçmişte de yer alan bir proje ama hiçbir iktidarın döneminde maalesef gerçekleşmedi. Keza armatörlerimizin "tonnage tax" dedikleri gemi işletmecilerine özel bir vergi muafiyeti dünyada var. Gelişmiş ülkeler, biraz önce bahsettiğiniz İngiltere'ninki en sert diye biliyorum, Hollanda'nın ki var, Yunanistan mesela Cunta döneminde bunu yapmış kendi armatörünü geri kazanabilmek için, Japonya bunu uyguluyor. Türkiye kendi armatörünü geliştirmek için stratejik yönde bu sektöre yaklaşıp neler yapmasını beklersiniz?

Tabii bunlar birbirinden ayrı konular. Önce Koster Projesi'yle başlayalım. Koster konusunda her zaman daha farklı bir duruşum ve görüşüm oldu. Çok da öne çıkmak istemedim, benim görüşüm en azından o projeyi destekleyenlerle örtüşmediği için.

Söylenen şeydu, "Türkiye kosterde Akdeniz'de öncü bir ülke ama kosterlerimiz eskidi. Bunları yenilemek lâzım ama... Koster sahiplerinin buna imkânı yok. Devlet desteğiyle bu iş gerçekleşsin." Böyle bir dünya yok. Adamın 30 sene önce gemisi varmış, gemi gelmiş 30 yaşına. O güne kadar da kazandığını harcamış ya da ailesini geçindirmiş. Aile büyümüş. Bir gemiden belki 15 kişi yararlanmış. Ortada birleşmiş sermaye de yok ama bu gemi eskimiş, yenisi olsun. Öyle bir dünya yok. Devlet senin gemini yaptıramaz. Bir daha söyleyeyim, bana bunu, Allah uzun ömür versin sektörde sağ olan bir abimiz söyledi, armatörlüğü konuşurken yani gemi tamirini değil, o ayrı, orada "emek yoğun" konusu var. Armatörlük emek yoğun bir iş değil, sermaye yoğun bir iş. 30 milyon dolar veriyorsun ve bir gemi alıyorsun. Gemide 15-16 kişi çalışıyor. Yunanlılar gibi çalıştırsan da ofiste 5 kişi çalışıyor. Bitti. Bir geminin yaratacağı istihdam bu. Bazı şeyleri de "out source" ediyorsunuz. Bu kötü bir şey de değil. Bazı işler sermaye yoğun işlerdir. Dolayısıyla sermaye yoğun işte sermayesiz iş yapılmaz. Herkes armatör olacak diye bir şey yok. Armatör olmak için bir kere finans argümanlarına sıcak ve yakın olman lâzım. Bulun-

duğün platformlarda, buna imkân tanımalı. Yani kosterde bu dediğim olmadığı için de gelişmedi. İyi ki de olmadı yani devlet bir ara işin içine ortak falan da edilecekti. Yanlış. Nitekim buna rağmen, kosteri yapma imkânı olan kişiler yaptı. Dolayısıyla zaten imkânı olan, yani bu döneme kadar getirmiş, belli bir sermayeyi de biriktirmiş kişiler yapabilir. Bakın bizim devletimizin, ben hep söylerim, biz hep böyle Ulaştırma Bakanlığı, yok Denizcilik Bakanlığı da bir ara isteniyordu vs. Aslında kamunun yapması gereken çok şey yok. Az ve öz şeyler var. Mesela 2581 Sayılı Kanun, Türkiye Cumhuriyeti Devleti cebinden bir lira vermedi. İthalatı kolaylaştırdı. Gemi ithal etmek zordu, bir de döviz bulmak zordu. Sana döviz tahsisi yapılması gerekiyordu vs. Bunların önünü bir açtılar, Türkiye bir anda bir yığın adım attı. Ama ondan sonraki adımlar, 2581 Sayılı Kanun'da yapıldığı kadar katkı sağlamadı. TUGS pek bekleneni veremedi. Şimdi tonaj vergisini açayım, o biraz eksik biliniyor. Tonaj vergisinde söylenen şu, TUGS da biliyorsunuz yine Türk Bayrağı'na geçiyorsunuz, sadece kurumlar vergisi ve gelir vergisinden istisnanız var. Ama bu yetmiyor. Bir kere en başta, gemi finansmanında yabancı bankalar Türk Bayrağı'na karşı hâlâ endişeli. Yıllar önce Alman bankasıyla yaşanan sorun, hâlâ o dava devam ediyor. Bizim armatör arkadaşımız hâlâ o bankadan tazminat istiyor. Dolayısıyla her ne kadar kanunda madde değiştirilmiş olsa da yani sicil terkininyle ilgili madde, onlar bu konuda çok rahat etmediler. Türk Bayrağı dışında bayrak istiyorlar. Türkiye'de, demin değindiniz, özellikle büyük tonajlı gemi siparişleri yurtdışına veriliyor. Zaten, o gemilerin neredeyse yüzde 99'u da yabancı bayraklı oluyor. Bir kere bunu da aşmalıyız. Bunu Türk kamusu da aşmalı, zaten gemi sahibi aşırıyor da. Yani geminin yabancı bayraklı olması, dünyanın sonu değildir. Kötü bir şey de değil. Biz şimdi Rusya'da fabrikamız olunca, Cezayir'de bir Türk, biliyorsunuz Tosyalı Grubu, yanlış hatırlamıyorsa 6 milyar dolarlık yatırımları var. Biz bununla övünüyoruz, kötü bir şey olsa övünür müyüz? Cumhurbaşkanımız dile getiriyor, övünç kaynağı olarak. Keşke daha çok yerde olsa, bu Türkiye'nin gücüdür. Yabancı bayraklı gemi de. Şimdi düşünün, Fransız Bayraklı geminiz var. Arjantin'den yük alıyor, Çin'e taşıyor. Bakın Türkiye'yle hiç ilgisi yok. Ama bir Türk'ün sahibi olduğu şirket 3'üncü dünya ülkeleri arasında mal taşıyor, geminin bayrağına gitmiyor ki o para. O Türk'ün şirketine gidiyor. O Türk'ün şirketi de ya yeni bir gemi alıyor ya da Türkiye'de başka bir yatırım yapıyor, kazandığıyla bir arsa alıyor. Mühim olan sahiplik. Bayrağın hiçbir şeyi yok, bir artısı yok. Bu tonajda da söylenen şu,



biliyorsunuz bu uluslararası para trafiği, kara para hikâyelerinden herkes istediği ülkede banka hesabı açamıyor. Müşteriyi tanıma, sorgulamalar var. Bizim armatörlerimiz de diyor ki "biz niye Singapur'da, Hollanda'da ofis kuralım, başka yerlere gidelim. Zaten Türkiye'de yaşıyoruz, gemimiz olsun. Panama veya Norveç bayraklı olabilir. Olsun. Ama bizim navlunumuz burada ki bankaya gelsin. Buradan gitsin. Ama bunlar için de biz korkmuyalım." Yani yarı ben yabancı bayraklı gemim için... Mesela şöyle bir şey var. Diyelim ki sizin, Altunizade'de Kırmızı A.Ş. isminde bir armatörlük firmanız var. Tabii ki geminiz Malta bayraklı olduğu için Kırmızı S.A. diye de Malta'da bir firmanız var. Aslında geminin sahibi, Kırmızı S.A. ama buradaki aslında gösteri firması. "Management" gibi. Burada gemi adamlarıyla görüşüyorsunuz, sonra geminize alıp gönderiyorsunuz. SGK bunu öğrenirse, -gizli de yapılmıyor bu arada bu işler diyor ki "sen Türkiye'de bir şirketle görüştün. Gemi yabancı bayraklı da olsa, sahibi yabancı da olsa, ben seni SGK'ya tabi tutarım." Ama düzen böyle değil. Yabancı bayraklı... Cezayir'deki fabrikayı tutabiliyor musun? Tutamıyorsun. İş görüşmesini Altunizade'de yaptınız diyorlar. Bunu önlemek için insanlar gidip Singapur'da, başka ülkelerde firma kuruyor. İş görüşmelerini de oradaki management firmalarına veriyorlar. Hâlbuki burada olması gereken bu işe ortamı hazırlamak. Buradan da o geminin net tonundan, dwt tonajından yıllık bir para alacaksınız. Türk Bayrağı çekmiş bir gemiye zaten kurumlar vergisi istisna verdiği için yabancından almayacağını beyan edeceksin. İnsanlar şu an ondan da korkuyor. 'Acaba alırlar mı' diye. Aslında, şu anki Gelir İdaresi Başkanımız bile bana "niye alalım, Türk'ten almıyoruz" dedi, ama bir garantisi yok. Yarı o gidecek, başkası gelecek. Bir de şu an 'nereden ne alacağız' diye bir ortam var. Bundan emin olmak istiyor bizim arkadaşlarımız ki son derece haklılar. "Ben başka ülkelere gitmeyeyim, Türkiye'de kurulum" diyor. Ama mesela bunu anlamayan bir tekstil fabrikatörü "ne biçim şey istiyor bunlar" diyebilir. Ama bu dünyada böyle. Yani Yunan'ın da böyle bir hakkı var, Fransız'ın da var. Zaten

zorlarsan da bir mecburiyeti yok. Zaten şimdi başka yerlere gitmesine gerek yok, Dubai var. Dubai öyle eskisi gibi de değil. Herkes memnun orada. Okullar iyi, çocuklar okula gidiyor, ortam iyi, eğlence var. Onlar da her yere uçabiliyor, oradan her yere gidiliyor. Dolayısıyla bunu direktersen, kimse gelmek zorunda değil. Biz bu ortamı hazırlarsak, başkaları için de yani nasıl "Dubai merkez oldu," diyoruz ya biz "Finans, iş merkezi olalım" işte bu ortamları yaratırsan insanlar geliyor. Anlatmak istediğimiz bu. Fakat bunu tam anlatamadık herhâlde. Mesela Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Denizcilik Genel Müdürlüğü diyor ki "bu galiba bizim konumuz değil".

Denizcilik bankası olmalı mı Türk armatörünün güvenebileceği?

Ona geleceğim. Burada tonaj vergisi, ya da adı ne çıkarsa, yabancı bayraklı gemilerin Türkiye merkezli olmasında armatörün ve yatırımcının ne ödeyeceğini baştan bilip, bunun da değişmeyeceği bir düzen kurulursa, Türkiye'ye buradan çok artı gelir. Bir kere bir yığın döviz gelecek. Türkiye'de pek bilinmez, en büyük armatörlerden biri, hatta belki 1'incisi Ciner Grubu'dur. O kadar gemi, milyar dolar tutar yıllık kiralanan var. Kötü mü olur, onların Türkiye'ye gelmesi? Pekâlâ İngiltere bankalarına da gidebilir. Tabii ki bir kısmı gelecek, bir kısmı gidecek. Ama Türkiye'de kalanlar olacak ya da bizim bankadaki dövizlere ihtiyacımız olduğu bir dönemde, o para Türkiye'deki bankalara gelsin. Bakın hiçbir şeyi Türkiye'ye getirmesiniz, hiçbir şeyiniz olmaz. Gelsin bir şeyler, artanlar da katma değer yaratır. Özetle bu.

Şeye gelirsek de bir kere devletler aslında armatöre çok bir şey yapamaz. Armatörün navlununu devlet belirlemez çünkü, uluslararası konjonktür belirler. Dolayısıyla biz Oda ya da Bakanlık olarak, ne kadar çok küçük sorunlar çözmekle uğraşsak da navlun çıktığına çıkmıştır, düştüyse düşmüştür. Armatörü esas orası etkiler. O da uluslararası piyasaların bir sonucu. Tek başına, bunu etkileyebilecek düzeyde bir armatör de yok. Dolayısıyla navlunlar iyi olduğunda, bu sektör iyidir. Bu sektör ne yazık ki arzı biraz fazla bir sektör, yani sürekli yeni gemi girişi var. Ona da engel olamazsınız.

Dolayısıyla da dünyanın ekonomisi belli bir oranda büyümese, gemi girişi olduğu için navlunlar düşer. Ekonomi birinci sınıf dersi, bunu hep söylüyorum bir daha söyleyeceğim, armatörlük tam rekabet piyasası işidir. Tam rekabet piyasasında kâr sıfırdır. Sebep; piyasaya giriş olur, kısa dönemde kâr edebilirsiniz, orta ve uzun dönemde edemezsiniz çünkü giriş olur. Mesela konteyner gemileri yükseldi. Hemen yeni konteyner gemileri gelir, çünkü piyasa serbest. Engel yok. Yeni konteyner gemisini yasaklayabiliyorsanız yasaklayın ama öyle bir şey yok.

Bir de internet çıktı, bu işler bozuldu. Eskiden insanlar gelen teleksi Rumca veya İngilizce bilen birkaç tane brokera ya da sektörde eski abiler var, onlara okuturdu, "navlun burada" diye. Karadeniz'de bir yükü, bu taraftaki 3-5 insan öğrenebilirdi. Şimdi ise öyle değil. Bir internete giriyorsun, senin gemin Polonya bayraklı, Kamboçya'daki yükü bile öğrenebiliyorsun ve gemin oralarda bir yerdeseyse ya da uygunsaydı, ona teklif veriyorsun. Tüm dünya bunu biliyor, bu bir şeffaflıktır. Bir de giriş serbestisi var. O zaman da uzun dönemde girenler olacağı için mutlaka fiyat düşer. Nitekim uzun bir dönem üstüne konteyner yükselmişti, girişler arttı, 24 bin TEU'luk gemiler yapıldı. Bir de limanlarda bekleme süreleri uzamıştı. Onlar da düzelinece, değişti. Şimdi, araba gemilerinde çok navlun yükselmesi var. Kira rate'leri çıktı çünkü elektrikli arabalara fazla bir arz var. Türkiye'de en büyük katkı, biz bunu hep söyledik, devletin bir ya da iki kamu bankasını denizcilikte ihtisas hâle getirmesi lâzım. En azından şube bazında. Bunlar birkaç kere denendi ama arkası getirilmedi. Yani bunlar, tam kanunla verilmiş görevler olmadı. Denizciliği bilmediği için denizci bir şirketin bilançosuyla normal bir şirketin bilançosu aynı değildir. Orada bir gemi alıyorsunuz 30 milyon dolar. Onun amortismanı var, sanki zarar gibi gözüküyor hâlbuki öyle değil. Nakit akışını iyi okumak lâzım. Gemi bir tamire giriyor, daha önce harcamadığın bir parayı harcıyorsun. Denizi bilen, deniz hukukunu bilen, deniz piyasasını bilen bankalara ihtiyaç var. Öyle olmayınca da özel bankalarda bazen talepkâr oluyor, bazen olmuyor. Mesela şimdi, birkaç bankanın ihtisas denizcilik şubesi var. Onlar iyi, kendilerini bu konuda eğittiler ama pek örnek kalmadı. Onların da imkânları sınırlı. Bir de şu an ülkemizde, döviz kredisi vermek pek cazip değil bankalar için. Dolayısıyla hepsi ondan kaçıyor çünkü ülkenin aldığı tedbirler, döviz kredisi verilmemesine yönelik. Ama bizim işimiz de dövizle. Bir ara, Türk Eximbank çok iyiydi. Fakat herkes Eximbank'a koşunca, imkânları yetmez oldu. Bunları geliştirmek lâzım.

Yazının devamı www.marinedealnews.com adresinden okunabilir.



Köprüüstü
Konsol Çözümleri



Operatör
Konsolu



Güçlendirilmiş
Kabinet

DENİZ PLATFORMLARI İÇİN YÜKSEK TEKNOLOJİ ÇÖZÜMLERİ

Risk yönetemeyen proje yönetemez

Değerli okurlarım, 2023 yılı içerisinde kaleme aldığım yazılarda genel itibarıyla ve çoğunlukla proje yönetim ilkelerinden, özellikle savaş gemisi proje süreçlerinde önemli kilometre taşlarından elimden geldiğince bilgi ve tecrübelerim ışığında haddimi aşmamaya da dikkat ederek bahsetmeye, meraklılarına ve konuyla ilgili bilgi edinmek isteyenlere faydalı makaleler çıkarmaya çalıştım.

Özellikle MİLGEM projesinde en başta belirlenen tedarik modeli ve tüm aşamalarında uygulanan proje yönetim esasları ana hatlarıyla kitaplarda yazılardan ziyade personelin yıllara sâri bilgi birikimlerinden ve tecrübelerinden kaynaklı idi ve ciddi anlamda da özveriyle uygulandı ve proje, emsallerinden ve belki de beklenenden çok daha başarılı bir şekilde tamamlandı.

Projenin başlangıçtaki amacı ve proje modeli esasen; "İlk geminin prototip olarak Türk Deniz Kuvvetleri tarafından tüm performans sorumluluğu üstlenilerek tasarlanması ve askeri tersanede inşa edilmesi, müteakip üç geminin ise özel sektöre devredilmesi, böylece ülke olarak

topyekûn bir muharip harp gemisi tasarlama ve inşa kabiliyetinin kazanılması" idi.

Ancak, ilk geminin başıyla tamamlanması ve Deniz Kuvvetleri Komutanlığına hizmete alınması sonrası projenin özel sektöre devir işi muhtelif sebeplerle gerçekleşmedi ve müteakip 3 gemi de Deniz Kuvvetleri tarafından tüm performans sorumluluğu ile askeri tersanede başıyla tamamlanarak hizmete alındı.

Hangi açıdan bakılırsa bakılınsın, kim ne eleştiri getirirse getirsin veya bu görüşüme katılınsın katılmasın, MİLGEM projesinin tarihi başansı bugün hepimizin gurur kaynağı olarak devam eden veya tamamlanan süre gelen projelerin de önünü açtı demek en doğru ifade olacaktır. Eğer ki MİLGEM projesi başarısızlıkla sonuçlansaydı, geçmişte olduğu gibi bugün de TCG ANADOLU dâhil olmak üzere yerli ve milli imkânlarla inşa edilen gemileri en az 3 katı fiyatla yurtdışından tedarik etmek durumunda kalacaktık.

Yukarıda da bahsettiğim üzere projenin yönetimi, tüm paydaşların etkin katılımı ile, doğru yaklaşımlarla yapıldı, ancak yine yukarıda belirttiğim gibi

bugün PMI (Project Management Institute) tarafından verilen PMP (Project Management Professional) belgesi veya diğer uluslararası akredite kurumlarca verilen Proje Yöneticisi belgelerine hazırlık kurslarında ve sınava hazırlık kitaplarında yazanlardan ve öğretilenlerden ziyade, projeyi 7/24 bilfiil yaşayarak, anında verilen kararlar ve neredeyse her aşamasında sayılan bir elin parmağını geçmeyenlerin taşın altına soktukları elleri ile geldi bu başarı.

Bu noktada asla yanlış anlaşılmak istemem, sonuçta günümüzde yayımlanan iş ilanlarına bakıldığında, proje yöneticisi arayan firmaların çok büyük bir çoğunluğu adaylardan yukarıda bahsettiğim belgeleri istiyorlar haklı olarak ve bu belgeler gerçekten de alınması öyle kolay olmayan kıymetli ve önemli belgeler ki ben de her ne kadar henüz sınavlarına girmemiş olsam da ders yükümlülüklerini tamamladım ve gerçekten sanıldandan daha zor olduğunu söylersem yalan olmaz.

Şimdi başlığımızın esas konusuna gelecek olursak; evet proje yönetiminin

vazgeçilmez bir gerçeğidir ki "Risk yönetemeyen proje yönetemez".

Risk yönetimi (Risk Management), proje yönetiminin en önemli kilit taşlarından birisidir. Boyutu her ne olursa olsun her proje içerisinde önceden öngörülebilir veya öngörülemeyen yüzlerce risk vardır. Projenin en başından ve hatta daha düşünce aşamasından itibaren proje boyunca karşılaşılabilecek ve risk teşkil etmesi muhtemel proje aşamalarının ortaya konulması, proje yönetimi ile birlikte bu risklerin yönetim metodolojisinin de belirlenmesi gerekir.

Kitabi olarak risk yönetimi tanımını yapacak olursak:

Risk Yönetimi; işletmelerin işlevleri sırasında ortaya çıkabilecek risklerin önceden dikkatli bir biçimde ve ayrıntılı ile tanımlanıp değerlendirilmesi ve bu riskleri minimize edecek veya tam olarak ortadan kaldıracak önlemlerin alınması.¹

Risk Yönetimi esasen dört aşamadan oluşur ki bunlar;

■ **Risklerin tespiti (tanımlama):** Riskin tanımlanması, riskin teşhisi anlamına gelmektedir. Risk tanımlama sürecinde elde edilen bilgiler sorunlara çözüm getirme sürecini kapsar. Konuyla ilgili çalışmalar yapan araştırmacılar bu sürecin teknolojik, sosyal, politik belirsizliklerin azaltılması ve olası kayıpların minimize edilmesi işlemini kapsadığını belirtmektedirler. Risk yöneticileri, risklerin göz ardı edilmesini engellemek için risk tanımında bazı sistematik yaklaşımlar kullanırlar. Bunlar; sigorta kontrol listeleri, risk analiz soruları, akış işlem kartları ve mali durum analizleridir. Risklerin analiz edilmesinde belirtilen tekniklere ek olarak simülasyon (Gerçeğin şekilsel veya sembolik olarak temsil edilmesi) tekniği de kullanılmaktadır.

■ **Risklerin değerlendirilmesi (ölçüm ve hesaplama):** Risk tanımlandığında, risk yöneticileri onu değerlendirmelidirler. Potansiyel kaybın ve gerçekleşme ihtimalinin ölçülmesi anlamına gelen bu işlem, değerlendirme önceliklerinin sıralanmasını gerektirir. Bu sıralama aşağıdaki gibi belirtilebilir:

■ Çok önemli riskler: İflasla sonuçlanabilecek önemli riskleri kapsar,

■ Önemli riskler: İflasla sonuçlanmayacak firmayı borca sokacak risklerdir,

■ Önemsiz riskler: Mülkiyeti veya günlük gelirleri etkileyen finansal risklerdir.

■ **Risklere cevap verilmesi (çözüm üretme):** Risk tanımlanıp değerlendirildikten sonraki basamak, riskle mücadelede kullanılacak yaklaşım yönteminin ve her biri için kullanılacak tekniğin kararlaştırılmasıdır. Riskten uzaklaşmak, riski almak, riski azaltmak ve riskten kaçınmak risk yönetim teknikleri arasındadır.

■ **Risklerin gözden geçirilmesi ve raporlanması:** Seçilen alternatif uygulanmaya konulduktan sonra seçilen çözüm tarzının işleyip işlemediği ve beklenen sonuçları verip vermediği izlenmelidir. Elde edilen çıktılar ve beklentileri sürekli olarak karşılaştıran karar alıcı, çözümün etkinliğini izler. Bu aynı zamanda sonraki kararlar için de bir temel oluşturur. Gerçekleşen sonuç ile beklenenler arasında anlamlı farklar çıktığında ise karar alıcı, hatalı bir çözüm tarzını seçerek, hatalı karar verdiğini anlayacak ve



Kerem Orçun Yüksekdağ

bu karan düzeltmeye veya değiştirmeye çaba gösterecektir.²

Bir projeye başlamadan önce veya proje süresince unutulmamalıdır ki;

■ Belirli bir zaman aralığında, hedeflenen bir sonuca ulaşmada sapma olasılığı vardır ve bu "risk"dir.

■ Riskler, projenin hedeflerini olumlu veya olumsuz etkileyen olayların yığılıdır.

■ Risk, çoğunlukla tam ve net olarak bilinemez ya da öngörülemez.

■ Her riskin bir nedeni ve eğer gerçekleşirse bir sonucu vardır.

■ Risk, YÖNETİLEBİLİR bir olgudur.

■ Risk, algıya bağlı bir anlam taşıyor. Bir kuruluş (veya kişi) tarafından yüksek olarak algılanan bir risk, bir başkası için düşük olabilir.

■ Yüksek maliyetli hizmet süreçlerinde riskin algıdan bağımsız kılınması, ortak bir kavramsal anlayışın ortaya konması zorunludur.

■ Süreç içerisinde diğer etkilere doğabilecek riskler, tüm katılımcılar tarafından izlenmeli, belirlenmiş bir organizasyon tarafından yönetilmelidir.

Tüm bu hususlar ve öngörüler çerçevesinde proje başlangıç aşamasında o projeye özgü bir risk yönetim planı hazırlanmalıdır. Risk yönetim planlaması; risk yönetim faaliyetlerine nasıl yaklaşılacağı ve bu faaliyetlerin nasıl yürütüleceğine karar verme sürecidir. Hazırlanacak plan en az aşağıdaki başlık/altbaşlıklar içermeli ve dinamik olarak takip edilecek yapılacak revizeler ile güncel tutulmalıdır.³

■ Yöntem: Yaklaşımlar, araçlar, veri kaynakları

■ Görev ve sorumluluklar: Tepki planlarının sorumluları

■ Bütçeleme: İhtiyat yedeğinin belirlenmesi, performans bazı içinde

■ Zamanlama: Risk yönetim süreçlerinin zamanlaması

■ Risk Sınıfları: Risk Dağılım Ağacı (RBS)

■ Risk olasılık ve etki tanımları: Hedefler üzerine etkiler

■ Olasılık ve etki matrisi: Nicel/nitel

■ Paydaş toleransları: Güncellenmiş

■ Raporlama formatları

■ İzleme

Yazımın sonunda konuyla ilgili Benjamin Disreali'ye ait, çok beğendiğim bir sözü sizlerle paylaşmak istiyorum. "Şiddetle beklemediklerimiz nadiren olur; fazla beklemediklerimiz ise sıklıkla gerçekleşir."³

Bu vesile ile tüm okurların yeni yılını kutluyorum, 2024'ün her şeyden önce sağlık, huzur ve mutluluk getirmesini diliyorum. Kalın sağlıklıca...

Kaynaklar:

¹ https://tr.wikipedia.org/wiki/Risk_y%C3%B6netimi

² https://turizm.subu.edu.tr/sites/turizm.subu.edu.tr/files/2022-04/14_risk_yonetimi.pdf

³ <https://gazi.edu.tr/posts/download?id=153625>

Proven
Perfection...



MİLGEM - PAKİSTAN PNFT
LDG - TVEG - MOSHIP
KURYED

www.alfadecor.com

A | L
F | A
M İ M A R L I K

Tarihi miraslarımızı geleceğe taşıyabiliyor muyuz?

Uluslar, gelecek nesillere geçmişte yaşanan olayları yazılı belge ve dokümanlarla ile verirler. Olanaklar içinde de oldukça somut örneklerini de bırakırlar. Bu somut kalıntıları yazılı kaynakların tamamlayıcısı olarak kullanırlar. Bugün bu örnekler Büyük Britanya Krallığı'nda, Portsmouth Deniz Müzesi'nde bulunan 1765 yapımı Amiral NELSON'un Trafalgar Deniz Savaşı'ndaki amiral gemisi HMS VICTORY kalyonunu, Rusya Federasyonu'nda, 1917 Bolşevik Devrimi'nin başlamasında öncülük eden AVRORA zırhlısını sayabiliriz. Keza Balkan Savaşı'nda Çanakkale önlerinde meydana gelen 2 Deniz savaşı'na katılan bir gemi olan AVEROF kruvazörü Yunanistan tarafından müze gemi olarak Pire Limanı'nda bulunmaktadır. Ancak ne yazık ki bu konuda tarihsel anıtları yok eden geleceğe pek bir şey bırakmayan bir ulus olarak bulunmaktayız. Nasıl ülkemizin bekası için silahlı kuvvetlere yoktan var edip kaynak yaratabiliyorsa, ulusumuzun tarihinde önemli harekâta katılan gemilerimize de aynı hassasiyeti göstererek kaynak yaratılması gerekirdi.

150 yıl geriye gittiğimizde bir HAMİDİYE Kruvazörü, dünyada ilk defa tek başına harekât yaparak Yunan donanmasının ablukasını yarmış, Yunan deniz ticaretine, limanlarına ve savaş gemilerine taarruz ederek yeni bir harekâtın (Akın Harekâtı) başlangıcı olmuştur. Bu harekâtı Almanlar Birinci Dünya Savaşı'nda EMDEN Kruvazörü ile Pasifik Okyanusu'nda yapmağa çalışmışlarsa da o, görevini tamamlamadan baştan kara olup imha olmuştur. Aynı şekilde İkinci Dünya Savaşı'nda GRAFF VON SPEE ve BISMARCK ile Akın Harekâtı denenmiş ancak aynı akıbete uğramış ve başarılı olamadan imha olmuşlardır. Bu harekât neviinde tek başına HAMİDİYE olmuştur. Ama hurdacıya satıldı. Bir başka örnek, Atatürk'ün 13 Kasım 1918 günü Haydarpaşa'dan bindiği KARTAL istimbotuyla Galata'ya seyrederken düşman donanmasına bakarak söylediği "Geldikleri gibi giderler" cümlesi kuruluş mücadelesini daha Samsun'a çıkmadan aklında başlattığının ilk işaretidir. KARTAL istimbotu 2014'te hizmet dışı kaldı. 2016'da yan batık hâlde bulundu. Asker ve sivil Bahriyelilerin önyak olması ile yeniden orijinal hâline getirildi. Hadi diyelim ki geçmişte bu konu anlaşılmasaydı ancak yıl 2016 hâlâ DZKK gemiyi envanterine alıp müze gemi olarak bir limana bağlayamıyor. Bu gecikmeyi anlamış değilim.

TCG SAVARONA, Atatürk'ün yadigarı olarak yıllarca okul gemisi olarak kullanıldı. Sonra maalesef yandı. Zamanın Cumhurbaşkanı S. Fahri Korutürk'ün himayesinde

orijinaline sadık kalınarak onarıldı. Sonra Deniz Kuvvetleri Komutanlığı (DzKK) envanterinden çıkarıldı. Neden? İşlevini yitirdiği masraflı olduğu gibi gerekçelerle ve özel sektöre satıldı. Anılarla dolu bu gemi orada burada çalıştı. Atatürk'ün mirası biz Bahriyelilerin okul gemisi, yıllar sonra tekrar DZKK'ya verildi. Peki o zaman ilkin ne demeye verdin? Demek ki amı gemilere ilgi artıyor. Şimdi onanılıyor zira çok bakımsız kalmış. Umarım eğitim gemisi yerine Dolmabahçe önünde müze olur.

Yukarıda isimlerini saydığım gemiler müze gemi olması gereken bakıyoruz TCG GAYRET muhribi Kocaeli'nde müze gemi olmuş. Ne özelliği var ne katmış Bahriyeye? Olacaksa TCG MF ÇAKMAK ve TCG ADATEPE'yi yapsalar daha iyi olurdu. İkisi de KIBRIS Barış Harekâtı'na katılmış gazi gemilerdi. İzmir'de EGE Fırkateyni müze gemi olmuş. Peki o ne yapmış? Sadece görev yapan bir gemi. Denebilir ki halkımıza Donanmayı tanıtmaya maksadıyla müze gemi oldular. Üstelik bizim malımız da değil. TCG BERK ve TCG PEYK millî gemi projesinin öncüleri. Ne yaptık hedef gemisi oldular ve batınlı. TCG YAVUZ ülkeyi savaşa sokan zihniyetin muharebe gemisi ama bir teknoloji harikası. Almanlar çok rica ettiler ama biz hizmet dışına ayırdık ve söktük.

Bu durum sadece Askerî bahriyede mi var? Hayır sivil bahriye de aynı durumda olup bir müzesi bile yok. Yunanistan'ı dünya deniz ticaretinde lider yapan İkinci Dünya Savaşı'nın efsane Liberty sınıfı ticaret gemisini Yunanlar müze yaptı.

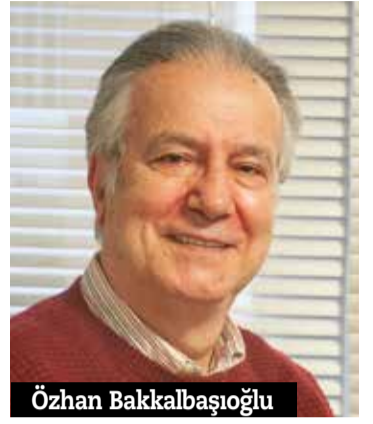
Görsel öğrenme teorik öğrenmeye nazaran çok daha aktif. İnsanlarımızda okuma alışkanlığı düşük olduğundan bilmediklerini önlerine konan doğrular üzerinden öğrenmeye çalışıyorlar. TV'lerdeki tarih dizileri gibi. Oysa bir HAMİDİYE müze gemi olsaydı gerçek mekânda tarihi olayları insanlarımız özellikle gençlerimiz çok daha iyi öğrenecekler ve denize olan ilgisi artabilecekti.

MİLGEM Projesi kapsamında yapılan gemilerimizin bir yasa ile hizmet dışına ayındıklarında müze gemi olarak kalmasının sağlanması gerekebilir. Başta İngiltere olmak üzere birçok ülkede askerî müzeler ücretsiz. Burada görevliler öğrencilere o dönemin kıyafetlerini zaman zaman giyerek anlattıklarına tanık oldum. Müzeleri gezen öğrenci sayısı büyüklerden çok. Ben bizim Deniz Müzesi'nde öğrencilere öğretmenlerinin "hadi çabuk oyalanmayın" gibi sözlerle müze gezdirdiklerini ve hiçbir görevlinin anlatım için görevlendirilmediklerini gördüm. Denizi sevdirmek ve tanıtmak istiyorsak müzelerden başlayarak Donanma gemilerini daha sık aralıklarla genç-

lerin gezmesine açmalı ve onlara küçük hediye ve objeler ücretsiz olarak verilmelidir. Teknoloji gelişti maliyetler azaldı bu nedenle küçük gemi idare simülatörleri müzelerde kurulmalı, küçük ödüllü yarışmalarla teşvik edilmelidir. Deniz Kuvvetleri'nin himayesinde Bahriye Leventleri (izciye eşdeğer) oymakları kurulmalıdır. Gençlere Bahriye örf adetleri, Tekne kullanımı gibi konularda çalışma yapılmalı ve istekli emekli personelden yararlanması düşünülmelidir. Yeter ki düşünelim ve isteyelim. Bunlar zamanında düşünülmediği ve olmadığı için hâlâ yelkenli bir okul gemimiz yok ama en modern bahriyelerde var. Neden acaba?

Bahriye Leventlerinde, okullarda deniz konularını işleyen en azından seçmeli dersler konmalı, STK'ca özel sektörün girişimiyle başlangıçta deniz beldelerinde Levent kursları açmalı, ücretsiz

yelken kullanma, kürek çekme gibi temel işlevleri hayata geçirmeli ve bankalar amatör deniz vasıtalarına düşük faizli kredi vererek gençlerin tekne sahibi olmasının sağlanması gibi birçok konu işlenip teşvik edilebilir. Gençlerimize denizi sevdirmek deniz alaka ve menfaatlerimizi öğretmek için geç de olsa yeni bir başlangıç olabilir. Gençlerimizi mavi vatan kavramı içinde denizci bir ulus yapmak Atatürk'ün de vasiyetidir. Benim buradan çağrım, Bahriyeye gönül vermiş tüm asker ve sivil vatandaşlar bu konuda kamuoyu oluşturalım. Denizlere önem vermezsek bekamızı koruyamayız. İkinci Dünya Savaşı'nda Dunkirk'teki İngiliz ve Fransız birlikleri İngiltere'ye 3 binin üzerindeki amatör denizci ve onların tekneleri ile geçmişlerdir. Aynı sivil pilot yetiştirmek gibi sivil denizcilerimizi yetiştirmek ve çoğaltmak zorundayız. Yine bir çağrı yapıyo-



Özhan Bakkalbaşoğlu

rum Deniz Kuvvetleri Komutanlığı, armatörler, tersane sahipleri, emekli bahriyeliler, denizciler artık eylem zamanı... Ülkemize denizci nesiller yetiştirelim. Gençlerimize denizi sevdirelim. Bugüne kadar çok konuştuk şimdi eylem zamanı. Haydi artık açalım enginlere...

ALESTA, VİRA DEMİR, ROTA ATATÜRK YOLU, HEDEF MAVİ VATAN PRUVAMIZ NETA OLSUN!



TÜRK LOYDU

**we build future
with confidence**

We are an independent and impartial classification society and we are with you for the classification, conformity assessment and certification needs of your marine structures, naval platforms, ships and yachts of any type.

turkloydu.org

Modern Türk Bahriyesi'nde Eğitim-II

Bahriyede eğitimi konu alan bu yazı dizimin Osmanlı Dönemi üzerine odaklanan ilk bölümü bir önceki sayıda yayımlanmıştı. Yine aynı döneme farklı pencereden bakarak devam ettiğim bu bölüm ise daha çok eğitim süreçlerine odaklıdır. Üçüncü ve son bölüm ise Cumhuriyet Dönemi'nde denizcilik eğitimi üzerine olacak ve bir sonraki sayımızda yayımlanacaktır

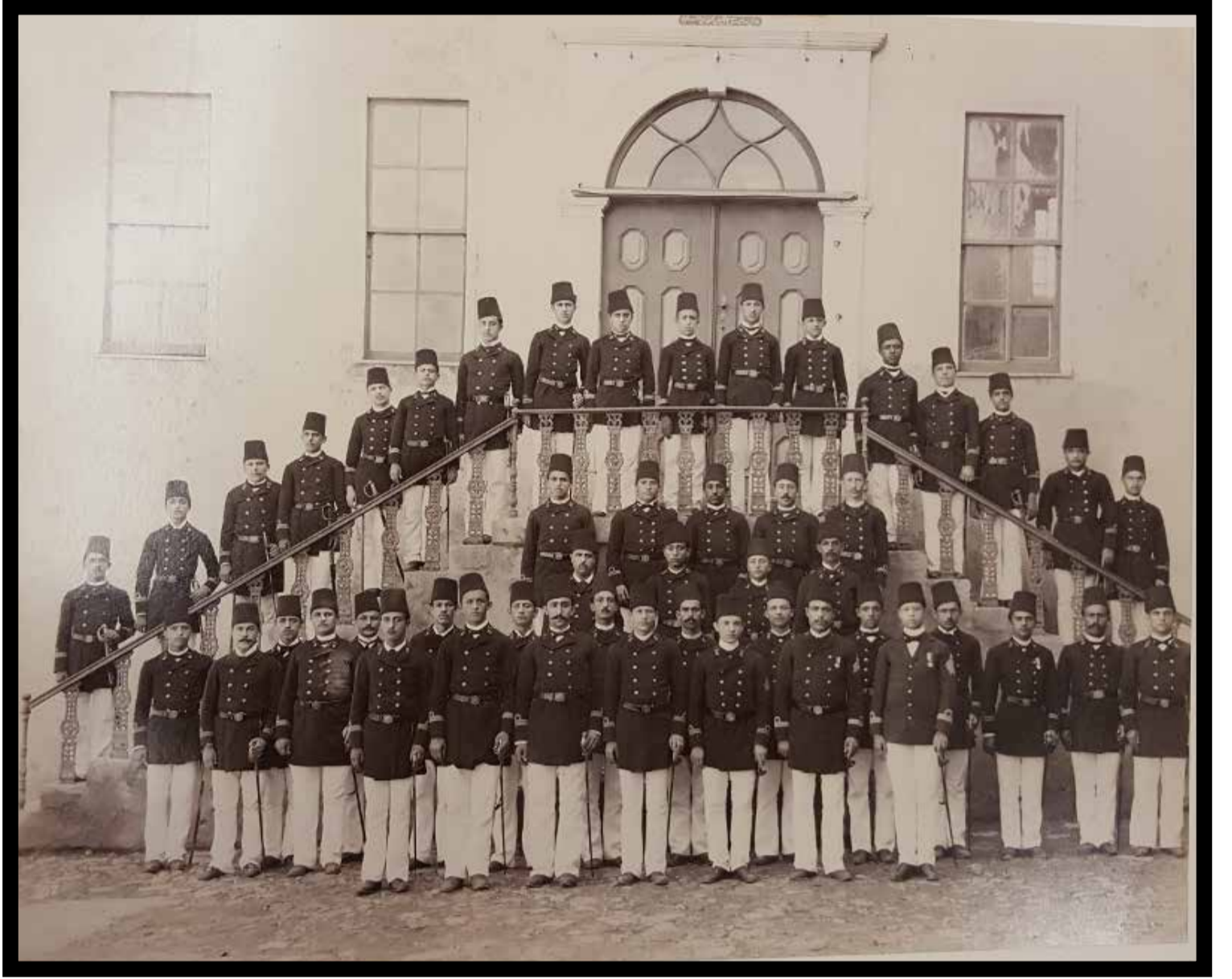
Osmanlı Dönemi II

Bahriye teşkilatının eğitim kurumları içinde en önemli kuruluş, Bahriye Mektebi'ydi. Değişik sayıda personelin görev aldığı okul, iki bölümde idare edilmişti. Mirlivâ komutasında bir grup çalışan, günlük işler ve düzenle ilgilenirken; diğer personel eğitim faaliyetlerini yürütmekteydi. II. Abdülhamid dönemindeki ilk yıllarda öğrenci sayısı Abdülaziz dönemiyle karşılaştırıldığında oldukça düşmüştü. 1890 yılını takip eden yıllarda denizciliğin dış meselelerde önem kazanması sonucu öğrenci sayısı yeniden yükselmeye başlarken öğrencilerin eğitim süreleri düşürüldü.¹

Bu dönemde yeni eğitim sınıfları açıldı. Bir Whitehead torpidosunu defalarca gizlice söküp yeniden monte eden Subay İdris Hilmi öncülüğünde torpido eğitim sınıfı bu yeni sınıflara bir örnek teşkil ederken artan elektrik kullanımı elektrik eğitimine ilişkin bir sınıfın açılmasını da gerektirdi. Bu yıllarda önem kazanan ve açılan bu yeni sınıfların yanında Bahriye Matbaası da kuruldu.

Bunun dışında 1890 yılında Şûrâ-yı Bahriye tarafından Deniz Gedikli Sınıfı Talimatı yayımlandı ve kurulan gedikli sınıf için İstanbul halkından gedikli talebeleri alındı. Gedikli sınıf gemide porsun ve serdümenlik başta olmak üzere işaretçilik gibi güverte işlerinden mesuldü. Gemilerde yabancıların ve sivil çalışanların önüne geçmek için makina sınıfına Sanayi ve İmâlât-ı Harbiye Sıbyan Taburlarından yıllık olarak yirmi kişi ayrılmaya başlandı.

Bahriyenin canlandırılma-



Funda Songur

si için ihtiyaç duyulan eğitim yalnızca sınıflarda gerçekleşmiyordu. Bugün de olduğu gibi teorik eğitimin uygulama eğitimi ile taçlandırılması gerekmektedir. Teorik eğitimden sonra okul gemilerinde verilen seyir eğitimleri işte bu uygulama eğitimleriydi. Okulda teorik eğitimi tamamlayan öğrenciler okul gemilerinde belirli sürelerde eğitim seyirlerine katılır ve Akdeniz'de seyir tecrübeleri elde ederlerdi.²

Bu seyir tecrübelerinin faydası, muhakkak ki deniz eğitimlerinin hakkıyla yapılmasına bağlıdır. Fakat Abdülhamid döneminde yapılan eğitim seyirlerinde hakiki mermi kullanılmadığı ve

genelde kısa mesafeli seyirlerin yapıldığı bilinmektedir.³ Dönemin en önemli subaylarından Nutkî Bey, günümüze ulaşan kaynaklarda gemilerin kapsül atıp torpido talimi yapmasının yasak olduğunu yazmıştır.⁴ Bu nedenle, teorik eğitimi tamamlayıp denize çıkan Türk subay adaylarının silah ve harp manevralarını içeren eğitimleri standart bir şekilde icra edilememiştir.

Özetle ifade etmek gerekirse, Modern Osmanlı Bahriye teşkilatına dâhil olan Bahriye Mektebi'nde verilen teorik ve pratik eğitim süreleri birbirinden farklıydı. Bu durum, her padişah döneminde geçerli bir standardın yakalanamadığını göstermektedir. Personel ihtiyacının yükseldiği durumlarda mezuniyete ilişkin eğitim sürelerinin düşürülmesi eğilimi ise hep var olmuştur. Günümüze gelen bir başka hatırat 20'nci yüzyılın erken dönemlerinde Bahriye mevcudunun çoğunun denize çıkmayan subaylardan oluştuğu ve karada bulunan personelin ise denizcilikten anlamayan kişiler olduğu belirtilmiştir. Bu durumun, standardın yakala-

namadığı eğitim kurumundan ve dönemin politikalarından kaynaklandığını ifade etmek yanlış olmayacaktır.

Eğitime ilişkin sorunlar ilgili dönemde görev alan yabancı danışmanlar tarafından da ifade edilmekteydi. Örneğin von Hofe Paşa 1893 yılında Bahriye subaylarını değerlendirmişti. Bu kapsamda hazırladığı raporda onların tecrübesizliğine ve bilgisizliğine vurgu yapmış, eğitim seyirlerinin oldukça eksik ve seyrek planlandığına atıfta bulunarak deniz eğitiminin sürekli şekilde yapılması gerektiğinin altını çizmiştir.⁶

Mektepte verilen teorik ve pratik bilgiler oldukça önemliydi ama aynı zamanda ilk görev yerleri de eğitimde önemli bir halkaydı. Bu durum 1880 yılı Bahriye Kanunnâmesi'nde açıkça ifade edilmişti. Seyr-i sefâin memurları yardımcılarını gemi sevk ve idaresi üzerinde eğitmeli, onların yeterliklerini artıracak bilgiler ile gemicilik fenni ve seyir usullerine ilişkin eğitim vermeliydi.⁷

Eğitim alanında geliştirilerek korunan bir diğer yöntem, Osmanlı subaylarının eğitim

amacıyla yurt dışına gönderilmesi idi. Deniz subaylarının Osmanlı Devleti'nin denge politikası kapsamında eğitim amacıyla yurt dışına gönderilmesi sırasında o ülkede görevli Osmanlı diplomatları da varlık göstermekteydi. Devlet seçimi denizcilik alanında ileride olan devletler üzerine odaklanıyordu ve bu ülkelerin başında İngiltere geliyordu.

Bahriye Mektebi mezunlarının çeşitli konularda eğitim almak için yurt dışına gönderildiklerini açıklayan pek çok arşiv belgesi bulunmaktadır. Bu arşiv belgeleri gidilen ülkeleri ve eğitim amaçları ile sürelerini açıkça ifade ederken aynı zamanda yabancı devletlerin bu ziyaretler hakkında düşüncelerini de vermektedir. Bir arşiv belgesine göre 19'uncu yüzyılın son çeyreğinde Fransa'ya eğitim için gönderilen bahriyeliler, Fransa tarafından mutlulukla karşılanmıştı. Zira Osmanlı'nın bahri modernleşmesinde özellikle İngiliz ve Alman etkisinde kaldıkları bu dönemde Fransa ile iletişimde olunması Fransa için birtakım endişelerin yok olması demektir.

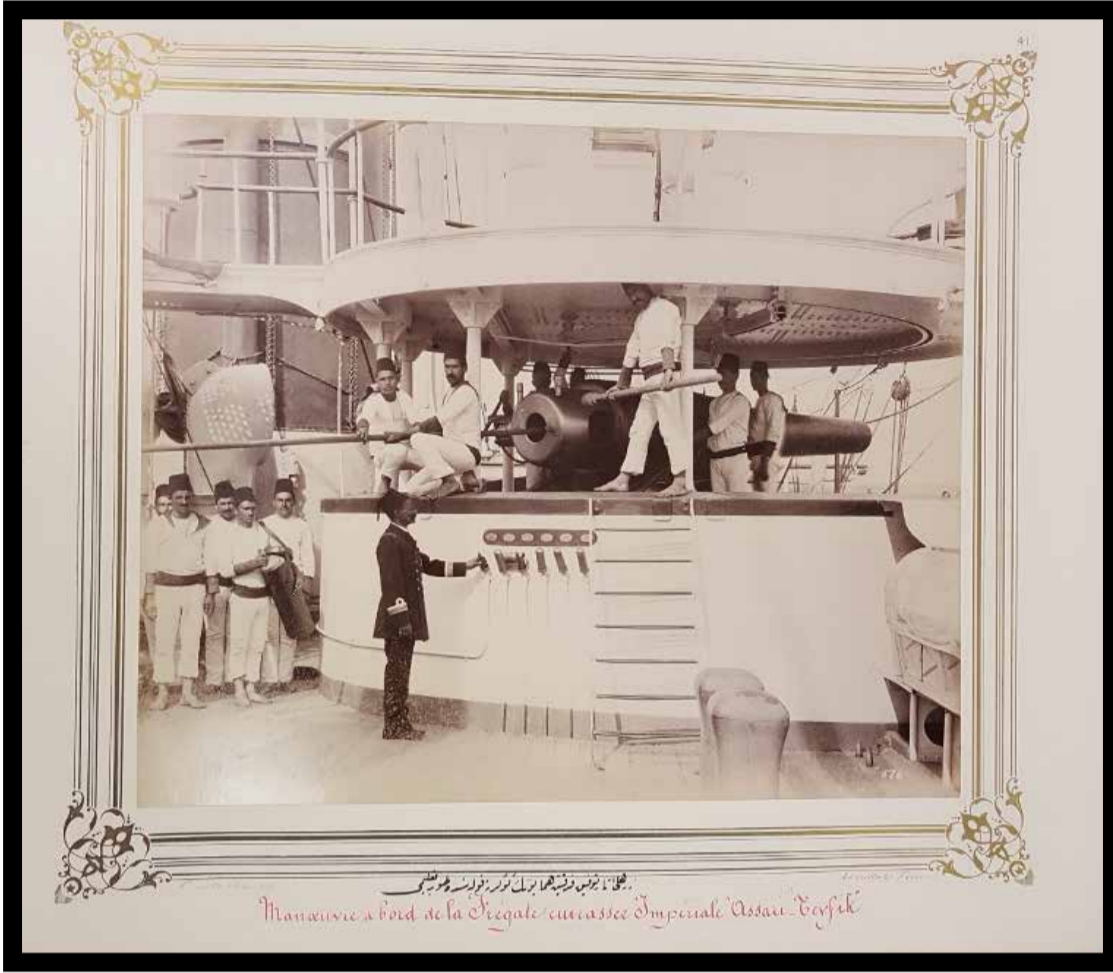
Eğitim vasıtasıyla siyasi ve ekonomik ilişkilerin düzeleceğine inanan Fransa, Osmanlı Hükümeti'nin kendilerine deniz harp malzeme siparişi vereceğini umut etmişti.

Hangi ülkede olduğuna bakılmaksızın eğitimlerini tamamlayıp yurda dönen subayların gerek eğitim sahasında gerek eğitim materyallerinin oluşturulması sırasında gerekse bahriye içi kurumsal değişim esnasında yurtdışında öğrendikleri bilgiyi aktardıkları görülmektedir. Bunlar arasında yabancı makalelerin Osmanlı Türkçesi'ne çevrilerek herkesin kullanımına sunulması, Mekteb-i Bahriye'de hocalık yapılarak yeni subayların yetiştirilmesi örnek olarak verilebilir. Yüzbaşı İbrahim Aşki Bey 1908 yılında Greenwich Bahriye Mektebi'ne gönderilmişti. Yurda döndüğünde eğitimde reform gerçekleştirmek üzere kurulan Tedrisat-ı Bahriye Müdürlüğü icraatlarını yürüttüğü görülmektedir.⁸

İleri derece seyir eğitimleri, kömür ikmal, elektrik ve torpido eğitiminin önem kazandığı 19'uncu yüzyılın son çeyreğinde Osmanlı Bahriyesi için yurtdışı eğitim oldukça önem kazanmıştı. Bu eğitimler için devletlerarası başvurular söz konusu oluyor eğitim onayına istinaden Osmanlı subayı o ülkeye gidiyordu. Bu eğitimlerde bazı dikkat çeken hususlar da söz konusu olabilmekteydi. Örneğin eğitim amacıyla yabancı tersanede ya da harp gemisinde bulunan Türk subaylar, eğitim konusu ile ilgili olsa dahi tersanede ya da gemide her alana rahatlıkla giremeye-biliyordu. Böyle bir yasak bölge varsa, o bölgeden hiçbir bilgi ve belge alınmazdı.

Bahriye teşkilat yapısında bulunan personel; güverte sınıfı, çarkçı sınıfı, inşaiye sınıfı ve sıhhiye sınıfı olmak üzere sınıflandırılmıştı. Bu sınıflarda Bahriye Mektebi mezunu olduğu kadar alaylılar da bulunmaktaydı. Bahriye Mektebi mezunları incelendiğinde inşaiye sınıfı ile çarkçı sınıfı mezunlar içerisinde sayısı az olan sınıfları gösteriyordu. Cerrah, tabip, eczacıların dâhil olduğu sıhhiye sınıfının çoğunluğu Tıbbiye Mektebi'nden mezun olmaktadır. Bahsi geçen sınıflarda alaylıların terfi etmesi için bir engel yoktu; mektepliler ise daha kolay rütbe yükseltebiliyordu.⁹

Osmanlı Dönemi'nde ticari gemi personeli için 1884 yılında Bahriye Mektebi içerisinde açılan Leyli Tüccar Kaptan Mektebi oldukça dikkate değer bir okul olmuştu. Bu okul 1908



Manœuvre à bord de la Regate cuirassée Impériale Ottoman. Çerçef



Clèves de l'École Impériale de la Marine

yılında kapatıldıysa da bir sene sonra Hamit Naci Öndeş öncülüğünde Millî ve Hususî Ticaret-i Bahriye Kaptan ve Çarkçı Mektebi adıyla yeniden açıldı. Okul, lise seviyesinde 4 yıl eğitim veren bir okul olarak faaliyetini sürdürüp Türkiye Cumhuriyeti'ne devredecek önemli eğitim kuruluşlarından biri oldu.¹⁰

II. Meşrutiyet Dönemi, eğitim sahasında değişimin sürdüğü bir dönem olarak kaldı. Topçuluk kursu, seyir ve torpido eğitimleri verilmekte; subaylar eğitim amacıyla devletin ilişkide olduğu Avrupa ülkelerine gönderilmekteydi.¹¹ Bu dönemde Birleşik Krallık Donanması mensubu Amiral

Gamble yönetiminde bir kurul İstanbul'a getirildi. Yeni oluşturulan kararlar neticesinde reform çalışmaları hızlandı; eğitim programı değiştirildi, seyir eğitimleri ile tatbikatlar yeniden başlatıldı. İngiltere'de görevli hocalardan Holland Bey, 1911 yılında yarbay rütbesiyle Bahriye Mektebi'ne ders nazırı olarak atandı. Dolayısıyla bu yıllar, Osmanlı Bahriye Mektebi'nin savaşın başlangıcına kadar sürecek Admiralty eğitim sistemine benzetilmeye çalışıldığı yıllar oldu.¹²

1773 yılından beri Osmanlı Bahriyesi'nde görev alan yabancı danışmanlar, politikalara ve uluslararası ilişkilere

göre değişiyordu. Osmanlı Bahriyesi'nin hangi dönem hangi bahri yapının çekim alanına girdiği bu değişimi vermektedir. Yabancı danışmanların rolü ve teşkilattaki sürekli varlığı, onların bahri modernizasyona katkısı bağlamında literatürde tartışma konusu olmuştur. Danışmanların etkili bir yürütme yetkisine sahip olmadığına ilişkin yaklaşımlar olduğu kadar onların hükümete sunduğu tavsiyelerin yeteri kadar dikkate alınmadığını belirten çalışmalar da vardır.

1773 yılında başlayan danışmanların etkisi ve sisteme faydası, Kırım Savaşı, 93 Harbi, Yunan Harbi, Trablusgarp ve

Balkan Savaşları alanlarında ya da modernizasyon bağlamında incelenebilir. Kırım Savaşı'nın başladığı ilk yılda Sinop Baskını ile yok edilen bir donanma, bu değişimin izlenebileceği bir tarihsel olay değildir. 93 Harbi, Osmanlı-Yunan Harbi, Trablusgarp ve Balkan Savaşları incelendiğinde bahriyenin tek başına büyük bir yarar elde ettiği bir durum bulunmamaktadır. Elbette ki her savaş tek tek kendi içerisinde incelenebilir ve müstakil faydalar çıkarılabilir. Fakat geneli itibarıyla bakıldığında bahriyeden tam olarak fayda sağlanamadığı ifade edilebilir. Bu sonuç için çok yönlü bakmak gereklilikten yalnızca danışmanları suçlu bulmak çok da gerçekçi değildir.

Osmanlı Devleti her ne kadar teknolojiyi takip etmeye çalıştıysa da gemilerin tedarik edilmesi ve her birinin idaresi bir taraftan mali kaynağa diğer taraftan yetişmiş insan gücüne ihtiyacı ortaya çıkarmaktadır. İhtiyacın kesintisiz devamı ise eğitim alanında alınan yolun planlanan ve arzu edilen seviyeye ulaşamadığını göstermektedir. Eğitimin denizcilikte ne kadar mühim olduğu hatırlanacak olursa bu alanda başarısızlığın modernleşmede de başarısızlığı getireceği oldukça açıktır. Tüm bu bilgilerden hareketle, Osmanlı'da bahri eğitimin olmadığı net olarak ifade edilemez fakat eğitim standartlaştırılmamış ve sürekli değişerek kurumsal bir yapıda yürütülememişti.

¹Daniel Panzac, Osmanlı Donanması 1572-1923, Çev. Ahmet Maden, Sertaç Canpolat, İstanbul: İş Bankası Kültür Yayınları, 2018, s. 393-4.

²Funda Songur, Osmanlı Bahriyesinde Lojistik - İmkânlar, Kabiliyetler ve Üslerin Durumu (1867-1914), İstanbul: Timaş Akademisi, 2022.

³II. Abdülhamid Devri Son Bahriye Nâzırı Hasan Rami Paşa ve Hatıratı, Haz. Osman Öndeş, İstanbul: Alfa Basım Yayın, 2013, s. 33.

⁴Süleyman Nutki Bey'in Hatıraları, Haz. Nurcan Bal, İstanbul: Deniz İkmal Grup Komutanlığı Basımevi, 2003, s. 95.

⁵Elveda: Balkan Harbi'nde Türk Kapudanı Ali Rıza Bey'in Hatıratı, Haz. Osman Öndeş, İstanbul: Alfa Basım Yayın, 2013, s. 362.

⁶Funda Songur, Osmanlı Bahriyesinde Lojistik - İmkânlar, Kabiliyetler ve Üslerin Durumu (1867-1914), İstanbul: Timaş Akademisi, 2022.

⁷Bahriye Kanunname-i Hümayunu, İstanbul: Matbaa-i Bahriye, 1297, 11. bâb.

⁸Fahri Çoker, Bahriyemizin Yakın Tarihinden Kesitler, Ankara: Deniz Kuvvetleri Komutanlığı Basımevi, 1994, s. 122.

⁹Daniel Panzac, Osmanlı Donanması 1572-1923, Çev. Ahmet Maden, Sertaç Canpolat, İstanbul: İş Bankası Kültür Yayınları, 2018, s. 388-9.

¹⁰Bu sahada önemli kaynaklardan biri Mutlu Karakaya tarafından yazılan Yüksek Denizcilik Okulu isimli kitaptır.

¹¹Eda Gülşen Gömleksiz, "II. Meşrutiyet'ten Kurtuluş Savaşına Osmanlı Denizciliği", Türk Denizcilik Tarihi 2: XVIII. Yüzyıl Başından XX. Yüzyıla Kadar, Ed. Zeki ve Lütfü Sancar, İstanbul: Boyut Yayıncılık, 2009, s. 177.

¹²Fahri Çoker, Deniz Harp Okulumuz 1773, İstanbul: Deniz Basımevi, 2007, s. 20.

Yeni inşa piyasası harekete geçti

Meltem Süloğlu

snp@pelikan.com.tr

Neredeyse iki yılını dolduran Ukrayna krizinin başlangıcından bu yana büyük ve istikrarlı bir tanker satışı gerçekleşti. Ancak bu dönemde çok sınırlı sayıda modern (5 yaş ve daha genç) ECO tankerlerinin satışı gerçekleşti. AISSOT, iki adet ECO VLCC'yi çok cazip fiyatlarla sattı. "DIYALA" (320.596 dwt/2019 inşa, Samsung Tersanesi, Kore, Scrubber/BWTS donanımlı) ve M/T "NINAWA" (320.596 dwt/ 2019 inşa, Samsung Tersanesi, Kore, Scrubber/BWTS donanımlı) her biri 114 milyon dolara satıldı. M/T "DELOS" (299.990 dwt, 2019 inşa, Daewoo Tersanesi, Kore, Scrubber/BWTS donanımlı) 116 milyon dolara alıcı buldu. Geminin 2017 yılındaki kontrat fiyatı 84 milyon dolar.

Aframax tonajında ise M/T "NAVIG8 PRESTIGE JKB" (109.995 dwt, 2019 inşa, New Times SB, Çin, Scrubber/BWTS donanımlı) satıldı. Ancak satış fiyatı rapor edilmedi.

İsrail-Hamas savaşı nedeniyle oluşan Panama Kanalı'ndaki gecikmeler ve Süveyş Kanalı'ndaki problemlerden dolayı deniz sefer mesafeleri artıyor ve bu da birçok destinasyondaki kira rakamlarına ciddi şekilde yukarı yönlü etki ediyor. S&P marketinde "aralık sonu" durağanlığına yaklaştığımız ve fiyatların pozitif bölgede kaldığı bir dönemde çok sayıda kuru yük gemisi satıldı.

Yeni inşa marketi oldukça hareketli ve TMS Dry (Economou Group), Çin'deki Nantong Xiangyu Shipbuilding & Offshore Engineering Tersanesi'ne 4 adet 82.000 dwt gemi siparişi verdi. 2026 yılında teslim edilecek olan gemilerin her birinin kontrat fiyatı 35 milyon dolar.

Tankerler:

VLCC "DIYALA" ve "NINAWA" (320.596 dwt, Samsung, 2019 inşa) her biri 114,5 milyon dolara alıcı buldu. "DELOS" (299.990 dwt, Daewoo 2021 inşa) 116 milyon dolara satıldı. "ATHENIAN FREEDOM" (299.991 dwt, Hyundai H.I., 2013 inşa) 73,5 milyon dolara Yunan alıcıya gitti. "KIRKUK" (320.596 dwt, Samsung, 2019 inşa) 114 milyon dolara alıcı buldu.

Suezmax "SERENEA" (158.583 dwt, Samsung, 2009 inşa) yaklaşık 46 milyona satıldı.

Aframax "AEGEAN POWER" (115.754 dwt, Samsung, 2007 inşa) 42 milyona alıcı buldu. "S-TRUST" (106.094 dwt, Hyundai Samho, 2005 inşa) 32 milyona satıldı. Armatör gemiyi 2 sene önce 14,5 milyon dolara satın almıştı.

LR2 "ALPINE AQUALINA" (105.304 dwt, Hyundai H.I., 2011 inşa) 44,5 milyona alıcı buldu.

LR1 "LEON APOLLON" (74.999 dwt, Hyundai Mipo, 2009 inşa) 28,5 milyona satıldı. Armatör gemiyi

2019 yılında 17,8 milyon dolara satın almıştı. "TTC VIDYUT" (73.948 dwt, New Century, 2008 inşa) 24 milyona gitti. "ALPINE PIONEER" (74.552 dwt, Hyundai Mipo, 2011 inşa) ve kardeş gemisi "ALPINE PEMBROKE" (74.602 dwt, Hyundai Mipo, 2010 inşa) birlikte 65 milyona satıldı. "CHEMTRANS MOON" ve "CHEMTRANS SEA" (72.365 dwt, Hudong-Zhonghua, 2004 inşa) her biri 17 milyon dolara gitti.

MR "NORD SUSTAINABLE" (49.579 dwt, STX Jinhae, 2015 inşa) ve kardeş gemisi "NORD SUPREME" (2015 inşa) her biri 39,5 milyona satıldı. "TRADEWIND ENERGY" (47.128 dwt, Hyundai Mipo, 2009 inşa) 24,1 milyona gitti. "CENTENNIAL MATSUYAMA" (47.165 dwt, Onomichi, 2008 inşa) 23 milyon dolara, "BLUE TRADER" (37.270 dwt, Hyundai Mipo, 2005 inşa) 17,8 milyon dolara Türk alıcıya satıldı. "BAHRI ROSE" (49.631 dwt, Daewoo, 2006 inşa) 18 milyon dolara, "JAG PRABHA" (47.999 dwt, Iwagi Zosen, 2004 inşa) 15 milyona, "HANA" (47.198 dwt, Onomichi Tersanesi, 1997 inşa) 6,5 milyon dolara gitti. "ALICUDI M" (40.083 dwt, Shina Shipbuilding, 2004 inşa) 14,5 milyon dolara Türk alıcıya satıldı.

Paşlanmaz çelik kimyasal tanker "RUNDEMANEN" (34.614 dwt, Kitanihon, 2004 inşa) 20,5 milyona alıcı buldu. Armatör gemiyi 2021 yılı Ekim ayında 9 milyon dolara satın almıştı.

"XING HAI HUA 728" (17.204 dwt, Zhejiang Zhenxing, 2009 inşa) 8,25 milyona, "HZ SINGAPURA" (13.899 dwt, Ningde Shengfan, 2022 inşa) 21,5 milyon dolara Türk alıcıya satıldı. Geminin yeni adı "T.BALAT" olarak değişti.

Gaz:

LPG/etilen tanker "SEAPEAK CAMILLA" (9.500 cbm, Taizhou Wuzhou, 2010 inşa) 6,8 / 6,9 milyon dolar civarında alıcı buldu.

Kuru yükler:

Newcastlemax "BEKS BROWN" (206.204 dwt, Imabari, 2005 inşa) 16,5 milyona alıcı buldu.

Capesize "MINERAL BRUGGE" (175.155 dwt, New Times Shipbuilding, 2011 inşa) ve "MINERAL DESTELBERGEN" (2010 inşa) birlikte 65,5 milyon dolara alıcı buldu. "IRON MIRACLE" (180.643 dwt, Tsuneishi Cebu, 2011 inşa) 27 milyona Yunan alıcıya satıldı. "MAGIC ORION" (180.200 dwt, Imabari, 2006 inşa) 17,8 milyona, "THE MOTHERSHIP" (177.544 dwt, Mitsui, 2006 inşa) 17,4 milyona gitti. "MINERAL NINGBO" (178.120 dwt, SWS, 2009 inşa) 20 milyona, "MINERAL TEMSE" (175.401 dwt, New Times, 2010 inşa)

20,32 milyon dolara satıldı.

Post Panamax "DOUBLE MIRACLE" (95.444 dwt, Imabari, 2014 inşa, 38m en) 24,9 milyona Yunan alıcıya gitti.

Kamsarmax "PEAK DAWN" (81.902 dwt, Tsuneishi Zhoushan, 2013 inşa) 23 milyon dolara, "IC HARVEST" (83.476 dwt, Sanoyas, 2010 inşa) 17 milyona Çinli alıcıya satıldı. "PRESINGE TRADER" (81.115 dwt, Jiangsu New Hantong, 2016 inşa) 25,5 milyona, "MELODIA" (80.554 dwt, Japan Marine United, 2013 inşa) 22 milyona satıldı. "ULTRA TIGER" (83.611 dwt, Sanoyas, 2009 inşa) 16,2 milyona Hintli alıcıya gitti.

Panamax "KING COAL" (76.361 dwt, Oshima, 2010 inşa) 15,9 milyona, "NAVIOS HYPERION" (75.707 dwt, Sanoyas, 2004 inşa) 9 milyon dolara Yunan alıcıya satıldı. "TOPAZ" (75.499 dwt, Sanoyas, 2004 inşa) 10,5 milyona satıldı.

Ultramax "XING XI HAI" (60.498 dwt, Mitsui, 2017 inşa) 29 milyona İskandinav alıcıya gitti. "PORTO LEONE" (63.756 dwt, Cosco Zhoushan, 2014 inşa) 21,75 milyona, "UNITY ENDEAVOUR" (61.617 dwt, Nantong Cosco, 2014 inşa) 23 milyona satıldı. "STAR BOVARIUS" (61.602 dwt, Dalian Cosco KHI, 2015 inşa) 25 milyona Yunan alıcıya satıldı.

Supramax "SUPRA ONIKI" (57.022 dwt, Qingshan, 2010 inşa) 11 milyon civarında, "JIN SHENG" (52.050 dwt, IHI Marine United, 2006 inşa) 10,43 milyona, "MERLIN" (50.296 dwt, Mitsui, 2001 inşa) 6 milyona Çinli alıcıya satıldı. "DESERT RHAPSODY" (53.820 dwt, Taizhou Kouan, 2007 inşa) 9,2 milyona, "TR CROWN" (53.474 dwt, Imabari, 2005 inşa) 10,3 milyon dolara Koreli alıcıya gitti.

Handysize "GLOBAL HERO" (34.481 dwt, Hakodate, 2015 inşa) 17,2 milyona satılırken, "SHINSUNG CLEVER" (37.084 dwt, Saiki, 2014 inşa) 18,2 milyona gitti. "CLIPPER COPENHAGEN" (37.852 dwt, Jiangsu Eastern, 2010 inşa) 11,2 milyona satıldı. "AGALI" (28.202 dwt, Imabari, 2013 inşa) 13,1 milyon dolar civarında alıcı buldu.

Konteynerler:

"ZHONG GU FU JIAN" (4.963 TEU, 63.271 dwt, Daewoo-Mangalia, 2010 inşa, 32.2m en) 18 milyona alıcı buldu. "ROTTERDAM BRIDGE" (4.253 TEU, 50.985 dwt, Samsung, 2001 inşa, 32.2m en) 12,5 milyona alıcı buldu.

Yeni inşalar:

Gaz:

VLEC - Mitsui OSK, Hyundai H.I Tersanesi'ne 3 adet 98.000 cbm dual fuel VLEC siparişi verdi. 2027 yılının ikinci yansında teslim edilecek olan gemilerin her birinin kontrat fiyatı 167 milyon dolar.

LPG - Bangladeshi, Japonya'da bir tersaneye 11.000 cbm LPG taşıyan tanker siparişi verdi. 2026 yılında teslim edilecek olan geminin kontrat fiyatı 32,5 milyon dolar.

Tankerler:

Suezmax - TMS Cardiff, Jiangsu Hantong Tersanesi'ne 2 adet 157.000 dwt gemi siparişi verdi. 2026 yılının ortalarında teslim edilecek olan gemilerin her birinin kontrat fiyatı 85 milyon dolar civarında.

LR2 - Arcadia Shipmanagement, Dalian Shipbuilding Tersanesi'ne 2+2 opsiyonlu 115.000 dwt LR2 gemi siparişi verdi. 2026 yılının sonlarında teslim edilecek olan gemilerin her birinin kontrat fiyatı 63 milyon dolar. Kurow Shipping, Zhoushan Changhong Tersanesi'ne 4 adet 115.000 dwt gemi siparişi verdi. 2 tanesi 2026 yılında, diğer ikisi ise 2027 yılında teslim edilecek.

LR1 - Advantage Tankers, K-Shipbuilding Tersanesi'ne 2 adet 73.400 dwt gemi siparişi verdi. 2025 yılının sonlarında ve 2026 yılının başlarında teslim edilecek olan gemilerin her birinin kontrat fiyatı 59 milyon dolar.

Chemical carriers - Alita China, New Jiangzhou Tersanesi'ne 2+2 opsiyonlu 13.800 dwt stainless steel chemical carriers siparişi verdi. 2025 yılında teslim edilecek olan gemilerin kontrat fiyatı açıklanmadı.

Kuru yükler:

Newcastlemax - Mitsui OSK, Qingdao Beihai Çin Tersanesi'ne 3 adet 210.000 dwt, 2 adet ise 209.000 dwt Nihon Shipyard, Japon tersanesine toplam 5 adet Newcastlemax siparişi verdi. 2026/2027 yıllarında teslim edilecek olan Çin inşa gemilerin her birinin kontrat fiyatı 85 milyon dolar. Japon inşa gemilerin kontrat fiyatı açıklanmadı.

Post Panamax - Fujian Guohan, Wuhu Tersanesi'ne 4+6 opsiyonlu 89.000 dwt gemi siparişi verdi. Teslim tarihleri açıklanmayan gemilerin her birinin kontrat fiyatı 37 milyon dolar.

Kamsarmax - TMS Cardiff, Nantong Xiangyu Tersanesi'ne 4 adet 82.000 dwt gemi siparişi verdi. 2026 yılında teslim edilecek olan gemilerin her birinin kontrat fiyatı yaklaşık 35-36 milyon dolar. Safe Bulkers, Japonya'da bir tersaneye 82.000 dwt gemi siparişi verdi. 2026

yılının ilk yansında teslim edilecek olan geminin kontrat fiyatı yaklaşık 40 milyon dolar.

Ultramax - Eastern Mediterranean, Nantong Xianyu Tersanesi'ne 4 adet 63.500 dwt gemi siparişi verdi. 2026 yılının 2'nci ve 3'üncü çeyreğinde teslim edilecek olan gemilerin her birinin kontrat fiyatı 34 milyon dolar. Akmar Shipping, Türkiye, Dalian Cosco Tersanesi'ne 3 adet 63.500 dwt gemi siparişi verdi. 2026 yılında teslim edilecek olan gemilerin kontrat fiyatı açıklanmadı.

Konteynerler:

Regional Container Lines, CSSC Huangpu Wenchong Tersanesi'ne 4 adet 4.832 TEU gemi siparişi verdi. 2027 yılının ilk yansında teslim edilecek olan gemilerin her birinin kontrat fiyatı 56,6 milyon dolar.

Gaz:

LNG bunkering - Scale Gas, İspanya, Nantong CIMC Sino-pacific Tersanesi'ne 12.500 cbm LNG bunkering gemi siparişi verdi. 2026 yılında teslim edilecek olan geminin kontrat fiyatı açıklanmadı.

Hurdalar:

Kuru yük:

"ONE STORY" 7.775 LDT, 45.506 dwt, 1995 inşa 530 dolara Hindistan teslim satıldı. "JIN HAI XI" 5.937 LDT, 28.615 dwt, 1995 inşa 506 dolara Hindistan teslim satıldı.

Konteyner:

"SSL DELHI" 10.669 LDT, 33.912 dwt, 2000 inşa 532 dolara as is (abt 100 tons bunkers included) Jebel Ali, "TJ ORHAN" 7.360 LDT, 20.631 dwt, 1998 inşa 560 dolara Hindistan, "SILK" 7.036 LDT, 26.813 dwt, 1996 inşa 545 dolara Hindistan teslim satıldı. "SOL VALOUR" 3.827 LDT, 10.323 dwt, 1997 inşa as is Colombo teslim satıldı.

MPP:

"YI CHENG 58" 4.301 LDT, 1985 inşa, 490 dolara Bangladeş teslim satıldı. "AT MIDDLE BRIDGE" 3.434 LDT, 8.212 dwt, 1989 inşa 504 dolara Hindistan teslim satıldı.

Tweendecker:

"STAR 1" 1.960 LDT, 7.120 dwt, 1985 inşa 450 dolara as is BAE teslim satıldı.

Tanker:

"SEAS" 10.061 LDT, 41.315 dwt, 1992 inşa Hindistan teslim satıldı.

2024 yılının bu ilk sayısında geçtiğimiz yılın önemli olay ve gelişmelerini kısaca hatırlatmak yerinde olacaktır

2023'ü geride bıraktık



Dr. Cihangir Dumanlı

Dışında:

2023 bölgemizde ulusal güvenliğimizi yakından ilgilendiren olaylarla dolu geçti.

Şubat 2022'de başlayan Rusya-Ukrayna Savaşı devam ediyor. Rus ordusunun "manevra savaşı" olarak başlattığı harekât Ukrayna halkının direnişi ve Batı'nın Ukrayna'ya desteği sonunda uzadı ve "yıpratma savaşı"na dönüştü. Bu coğrafyada yapılan diğer savaşlar gibi kış döneminde durağan hâle gelen savaş ilkbaharda Ukrayna ordusunun kaybedilen toprakları geri almak amacıyla başlattığı karşı taarruzlarla yeniden hareketlendi. Her iki taraf da henüz askerî ve siyasi hedeflerine ulaşmış değil. Esas mücadele Rusya sınırlarına doğru yayılmak isteyen ABD ile bunu kendisine yönelik güvenlik tehdidi olarak gören Rusya arasında. İki büyük güç arasındaki mücadelenin ne kadar süreceğini kestirmek zor.

Türkiye'nin ulusal çıkarı Karadeniz'in bir "barış denizi" olmasını gerektirmektedir. Bu nedenle savaşın mümkün olan kısa zamanda sona ermesi ve bölgeye istikrarın gelmesi için diplomatik çabalarımız devam etmektedir.

Öte yandan güneyimizde ülke bütünlüğümüzü tehdit eden bir Kürt devleti kurulmasına engel olmak amacıyla Suriye'de Barış Pınarı, kuzey Irak'ta Pençe operasyonları da devam etmekte, bölgeden şehit haberleri gelmektedir. Ayrılıklı güçlere

ABD'nin açıkça silah desteği vermesi bu mücadeleyi çok boyutlu hâle getirmekte ve zamana yaymaktadır. Bu operasyonlar yeni yıla sarkmıştır.

Batımızda Yunanistan'ın, tarihi "Türkiye aleyhine yayılma" politikası geçen yıl da devam etti. Lozan Antlaşması'na göre karasularımız içindeki adalar bizim olmasına rağmen geçen yıl Muğla açıklarındaki Limoniye Adası'nı işgal etti. Bu işgal edilen 21'inci adamızdır. Bunun yanında yine Lozan'a göre askersiz olması gereken adalara asker konuşlandırmaya devam ediyor. 2023'te yeniden seçim kazanan Başbakan Mitsotakis mayıs ayında ABD'ye yaptığı resmî ziyareti Türkiye aleyhine bir kampanyaya dönüştürmüş ve ABD'den destek istemiştir. Bu ziyaretin ardından yenilenen Yunanistan-ABD askerî işbirliği anlaşması gereği bu ülkedeki Amerikan askerî varlığı artırılmış, Türk- Yunan kuvvet dengesi ABD tarafından Yunanistan lehine değiştirilmeye çalışılmıştır.

Cumhurbaşkanı'nın aralık ayında Atina'yı ziyareti yumuşama havası estirmesine rağmen bu ziyaret ülke ile çok yönlü köklü sorunlarımızın çözümüne yol açmaktan uzaktır.

Bölgemizdeki diğer bir istikrarsızlık kaynağı ekim ayında Hamas kontrolündeki Filistin

topraklarından İsrail'e füze atılması ile başlayan İsrail-Filistin çatışmasıdır. Asimetrik güçler arasındaki bu savaşın en dikkat çekici niteliği İsrail'in Filistin topraklarında orantısız güç kullanması ve Uluslararası Ceza Mahkemesi (ICC)'nin Roma statüsüne göre "saldırı", "insanlığa karşı suç", "savaş suçu" ve "soykırım suçu" tanımına giren eylemleridir. Burada da İsrail, arkasındaki ABD desteğinden güç almakta ve insanlık trajedisi niteliğindeki eylemleri sürdürmektedir. Bin yıllık geçmişi olan Arap-İsrail çatışmasının kısa sürede kalıcı bir çözüme ulaşması olası görülmemektedir.

Değerlendirme:

Etrafımızdaki güvenlik ortamının aleyhimize şekillenmesine neden olan tüm çatışmalarda istikrar bozucu (revizyonist) güçlerin ABD tarafından desteklendiği açıkça görülmektedir, bu ülke ile aramızdaki S-400/F-35 sorunu, F-16 ve modernizasyon kitleri sorunu, Ege'deki güç dengesinin ABD tarafından Yunanistan lehine değiştirilmesi, GKRY'ye ABD askerî ambargosunun kaldırılması FETÖ terör örgütünün himaye edilmesi gibi sorunlar da eklendiğinde ulusal güvenliğimize yönelik asıl tehdidin ABD kaynaklı olduğunu söylemek doğru olacaktır.

İçeride:

2023 ekonomik bakımdan verimli geçmedi. Dış kaynaklara bağlı tüketim ekonomisinin beklenen sonucu olarak TL'nin değer kaybı, kronik hâle gelen yüksek enflasyon, bütçe açığı ve cari açık, işsizlik ve gelir dağılımı göstergeleri olumsuz yönde seyretti. Alınan palyatif tedbirler ise istenen sonuçları vermedi.

Geçen yılın iç siyasette en önemli olayı 14 Mayıs'taki cumhurbaşkanlığı ve milletvekili seçimleri idi. Milletvekili seçimlerinde AKP yüzde 36 oyla 268 milletvekili çıkartarak TBMM'de en çok milletvekiline sahip parti oldu. 14 Mayıs'taki cumhurbaşkanlığı seçiminde hiçbir aday yüzde 50+1 oy alamadığı için 28 Mayıs'ta ikinci tur seçimi yapılmış ve en fazla oyu (yüzde 52) alan Erdoğan yeniden cumhurbaşkanı seçilmiştir.

Geçen yılın en acı olayı 6 Şubat'ta 50 bin kişinin ölümü ile sonuçlanan Kahramanmaraş merkezli iki depremdir. Deprem insani trajedi yanında ekonomimize ağır bir yük de getirmiştir. Ekim ayında Marmara fay hatında İstanbul'u tehdit eden depremler, depreme karşı önlem alınması yönünde uyarıcı etki yapmıştır. Bu konuda alınması gereken önlemler uzun vadeli, bilimsel esaslı projeleri gerektirmektedir.

Geçtiğimiz yıl kurucu ortağı olduğumuz Avrupa Konseyi (AK) Avrupa İnsan Hakları Mahkemesi (AİHM) kararlarına uymadığı gerekçesi ile ülkemize ciddi yaptırımlar uygulamayı gündemine almıştır. Konunun bu yıl içinde netleşmesi olasıdır.

Spor:

2023'de sporda ulusça yüzümüzü güldüren olaylar yaşadık.

Haziran'da Tekvando Millî takımımız dünya şampiyonu oldu.

Temmuz'da Bayan Voleybol Millî takımımız (nam-ı diğer Atatürk'ün kızları) milletler ligi şampiyonu oldu.

Aynı takım Eylül'de dünya şampiyonu oldu. Kızlarımız Atatürk'ün esareten kurtardığı Türk kadınının neler yapabileceğini dünyaya gösterdiler.

Okçulukta Mete Gazoz dünya şampiyonu oldu.

Daha birçok dalda çok ciddi derecelerle başarı elde eden sporcularımızla ulusça gurur duyduk. Başarılarının devamını diliyoruz.

Bu yazının sınırlı kapsamı içerisinde 2023'ün önemli olaylarını gözden geçirdik. Görüldüğü gibi sadece takvimlerdeki rakamlar değişiyor fakat olaylar bu rakamlara bakmaksızın akıp gidiyor. Yukarıda değinilen olay ve gelişmelerin bu yıla da sarkacağı hatta bazılarının daha uzun yıllar gündemde kalacağı kesin.

Yeni yılın tüm ulusumuza ve MDN Ailesi'ne daha güzel günler getirmesi dileği ile.

MENGI YAY

Gisa | 43.5m | 142'9"

info@mengiyay.com





Patagonya ve değişen dünya

Her geçen gün, geçmişe özlemimin hızla arttığını duyumsuyorum. Bir yıl öncesini mumla arar hâle geldim. 2013 yılında yaptığım dört aylık Güney Amerika gezisinde çok değişik yapıdaki yerleri görmüştüm. Buzullar, çöller, nehirler, göller, şehirler, kasabalar, köyler, milli parklar, dağlar... Patagonya, gezdiğim yerlerin birçoğundan farklıydı; az kirlenmiş doğal yapısı ile en bakir bölgelerden biriydi

Buzullar hakkında...

Buzulları, su içindeki buz dağlarıyla karıştırmayın diyordu rehber. Tamamen farklı yapılar. Wikipedia "Buzul, dağ zirvelerinde yaz kış erimeyen ve yer çekiminin etkisiyle yer değiştiren büyük kar ve buz kütesidir. Eğimli arazilerde yıllar boyunca biriken bu kar kütesinin önce "buz-kar", sonra da buza dönüşmesiyle oluşur" diyerek açıklıyor.

Buzullar, okyanuslardan sonra dünya üzerindeki ikinci büyük su kütesini barındıran yapılar. Dünyadaki tatlı suyun yüzde 98.5'ini oluşturuyorlarmış. Hemen hemen her kıtada buzullara rastlanıyor. Kesinlikle doğanın gücünü, sabrını, bizim küçüklüğümüzü hatırlatan muhteşem yapılar. Buzullar karada oluşuyor ve hareket ediyorlar. 100 yılda 50 km gibi bir hızda akan buz nehirleri onlar.

Perito Moreno Buzulu...

El Calafate kasabasından ulaşılan Perito Moreno Buzulu bölgedeki en turistik buzullardan biri. Tekne gezisi ile buzulun göle en yakın noktasına kadar gitmek de mümkün, benim yaptığım

gibi seyir teraslarında muhteşem buzulu saatlerce izlemek de. El Calafate'den yapılan günlük turlar bence oldukça yeterli.

Perito Moreno Buzul Gezi Paketinde neler var?...

- Otobüsle El Calafate'den göl kenarındaki tekneye geliş,
- Tekneyle buzul duvarının önünde bir buçuk saatlik tur ve geri dönüş,
- Otobüsle milli parka devam ediş,
- Gün boyu parkurları dolaşarak seyir noktalarından buzulu seyir ve fotoğrafı,
- Akşamüzeri ve aynı otobüsle El Calafate'ye geri dönüş.

Gezilerde ayrı olarak fiyatlanmamış ilave etkinlikler de var. Buzul üzerinde kramponlarla yürüyüş de bunlardan biri. Buzul yürüyüşünü burada veya benim gibi El Chaltén yakınındaki Viedma Buzulu'nda da yapabilirsiniz.

Pınl pınl nehirler, göller...

Tertemiz akan nehirleri, buz gibi gölleri ve bakir toprakları ile Patagonya çok güzel bir doğaya sahip. Böyle pınl pınl akan nehirleri bir de Slovenya'da Socha Vadisi'nde görmüştüm. Bu el değmemişlik geniş tanımlanan anlamına da geliyor. Patagonya, bir milli parklar cenneti. El Chaltén'e dünyanın trekking merkezi diyorlar ki, harika günler geçirdim orada da. Ben gitmemiş olsam da diğer gezginlerden öğrendiğim kadıyla, Şili'de yer alan "Torres del Paine" Milli parkı da mutlaka görmeniz gerekenler listenizde yerini almalı.

Patagonya'da sık sık değişen sınırlar...

Patagonya'da sınırlar Afrika ve Orta Doğu'da olduğu gibi cetvelle çizilmiş çizgilerden oluşuyor. Yeryüzünün hem denizde hem de karada dantel gibi işlediği doğal sınırlarının olduğu bu bölgede düz çizgiyle çizilmiş bu resmi

sınırlar nedeniyle ülkeler birbirinin içine geçmiş durumda. Dünyanın başka bölgesinde bu kadar sınır geçişi var mıdır bilemiyorum, ancak seçtiğiniz rotaya göre sıklıkla Arjantin ve Şili sınır kapılarından geçildiği oluyor. İki ülkenin Malvinas Adaları Savaşı'ndan kalan husumetleri nedeniyle de gümrük kontrolleri stresli bir hâl alabiliyor. Sokulmaması gereken yiyecekler, didik didik aranan çantalar konusunda uyanılmıştım. Bu yüzden çantamı rahat açılıp kontrol edilebilen hâlde seçmiştim. Aşırı bir denetleme veya zorlukla karşılaşmasam da bölgede böyle bir potansiyel var.

"Cama, Semi Cama" otobüsler ve uzun yolculuklar...

Benim seyahatim biraz genç işi bir gezi olduğundan Patagonya'daki yolculuklar dâhil birçok ulaşım işimi otobüslerle yaptım. Güney Amerika'da otobüsler genelde bize yakın standartta. Patagonya dâhil bazı bölgelerde de 18 saati aşan otobüs yolculukları oluyor. Bu da konforlu bir koltuk gereksinimi demek. İşte bunun için "Cama" yani yatak ve "Semi Cama" yani yarı yatan koltuklu otobüsler mevcut. Gerçekten kaliteli bir "Cama" veya "Semi cama" otobüs güzel bir uyku imkânı sağlayabiliyor. Ama ben ilk uzun yolculuğumdan sonra daha kısa bacaklı rotalar seçmiştim.

Eskinin sürgün noktası Ushuaia'dan Antarktika'ya...

Ushuaia 70-80 yıl öncesine, yani 1950'lere kadar karadan ulaşımı olmayan bir sürgün noktasıydı. Suçlular gemilerle getiriliyordu Ushuaia'ya. Eskiden azılı haydutlar ve siyasi hükümlülerin tutulduğu bir tarihi hapishane de burada müze olarak yer alıyor.

Patagonya'nın bu el değmemişliği bölgeye bilimsel incele-



me yapılması için araştırmacıları çekmiş. İngiliz araştırma gemisi HMS Beagle, Yüzbaşı Fitz Roy'un kumandasında Charles Darwin'i buraya taşımış. "Türlerin Kökeni" eserinde yer alan örneklerin bir bölümü Darwin tarafından burada toplanıp incelenmiş.

Ushuaia, Patagonya gezilerinin başlangıç noktası olurken aynı zamanda Antarktika kıtasına yapılan turistik gemi yolculuklarının da başlangıç noktası. Turistik hâle gelse de konum itibarıyla çok özel bir bölgede gerçekleştirilen bu pahalı yolculuğu dünyanın dört bir köşesinden gezginleri kendine çekiyor. Standart gezgin bütçesinin çok üzerinde olan bu seferler hayat boyunca bir defa olacak deneyimler arasında. Bu seferlere Ushuaia'dan katılmanız mümkün.

Buzullar erirken...

Buzullar (Los Glaciares) Milli Parkı içinde yer alan Viedma Buzulu'na yapılan bir turistik geziye de katılmıştım.

Gezi tekneleriyle gölden sahile yanaşarak ulaştığımız buzul alanlarında kısa bir bilgilendirme sonrası yürüyüşe başlayacaktık. Sahilden 200-250 metreye kadar buzlar çekilmiş, yüzyıllardır üzerinde aktığı, traşlanmış dümdüz, kaygan kayalar ortaya çıkmıştı. Bu alanın çok değil, daha 5-10 yıl evvel buzulun bir parçası olduğu söyleniyordu. Buzulun aktığı Viedma Gölü kıyısında küresel ısınma etkisinin son derece

yoğun hissedildiğini anlamak zor değildi. Buzul buzunu ile içkilerimizi yudumlarken anlatılanları hayretle dinliyordum.

Bilinmeze doğru bir değişim...

Her şey büyük bir hızla değişiyor. Dünyamızda oldukça acayip olaylar gerçekleşiyor. Bunların sadece benim hislerim olduğunu sanmıyorum. Bunun yanında belirgin biçimde değişen iklim yapısı, depremler, sel felaketleri gibi doğal olaylar da değişime somut kanıtlar.

Bununla birlikte ekonomi ve kültürel yapıdaki değişikliklerin insanların psikolojileri üzerinde de yoğun etkisi olan bir dönemden geçiyoruz bence. Astroloji ile ilgili olanlar veya kadim bilgi ile uğraşanların söyledikleri de bu algıyı destekler nitelikte.

Dünyanın henüz çok kirlenmemiş bölgelerinden biri olan Patagonya'ya yolculuğumun üzerinden on yıl geçti. Büyük bir hızla değişen dünyanın etkilerinin farkını görebileceğim bir gezi daha yapar mıyım bilemiyorum. Ancak görece el değmemiş ve az değişen Patagonya, doğa tutkunu iseniz ve imkân bulabilirsiniz mutlaka gezi listenizde olmalı.

Sağlıklı, huzurlu seneler...

2024 yılında kendi küçük kozalarımızda değişim rüzgârlarının hoyratça savuramadığı huzurlu zamanlar diliyorum. Hepinize iyi seneler.

Sağlık, mutluluk ve sevgiyle kalın.



Karşık duygulara oyunbozan bakışlar

Mutlu yıllar, iyi dilekler, hoş laflar, boş umutlar... Beklentilerimizi ilahi makamlara ilettik rüya formatında geri döndü, hayal kırıklıklarını toprağa gömdük zombileşip karşımıza çıktı, iyi dileklerimiz paylaştık kırıntıları kimseyi doyurmadı. Mutsuz ama umut dolu, kararlı ama kaygı doluyuz; peki bu duygularla ne yapacağız?

Yüce Yöney | Ocak ayı... Yeni bir yılın ilk günleri... İçimiz kıpır kıpır, sağımız solumuz sabır ama aslında ufukta heyecan bile yok. Yine de herkesin içinde bir umut. Dayanağı yok ama bir umut işte: Her şey daha güzel olacak. Neden? Kısa süre önce hepimiz birbirimize iyi yıllar diledik diye mi? Doğruları konuşalım. Gerçekleşen dileklerden çok hayal kırıklıklarıyla dolu hayatlarımız. Ama olsun, yine de duygularımıza bir şans tanyalım.

Hayaller nasıl kırılır

Hayal kırıklığı planlanan, gerçekleşeceğine inandığımız bir şeyin olmaması demek gibi gözükse de kabul edelim ki, aslında daha hüznü dolu bir içerik taşıyor. Tiffany Watt *Duygular Sözlüğü*'nde, bunu beklenmedik bir örnekle anlatıyor.

Hayal kırıklığını en iyi köpek sahiplerinin anlayacağını yazıp Charles Darwin'in köpeğini örnek veriyor.

Bob adındaki bu labrador, her köpek gibi yürüyüşe çıkartılmayı severmiş, Darwin ne zaman Down House bahçelerine doğru yola çıksa uzun bir yürüyüş beklentisiyle takılmış onun peşine. Ancak Darwin bazen sadece deneysel bitkilerine bakmaya gittiği için seranın kapısında boşa umutlandığını anlar, hayal kırıklığı içinde kulaklarını devirir, vücudu çöker, başı aşağı iner. Darwin Ailesi Bob'un bu haline "sera yüzü" adını koymuş. Darwin'e bakılırsa Bob'un hayal kırıklığı büyük ölçüde kafa karışıklığından kaynaklanıyormuş, yani yürümeye devam edip etmeyeceğini bilmemesinden...

Watt Smith de kafa karışıklığı konusunda aynı fikirde. "Hayal kırıklığı sadece üzüntü izleri bırakmıyor" diyor. "Kafa karışıklığı hissettiriyor ve hayatın baştan şekillendirilmesini gerektirecek yorucu bir ihtimal ortaya çıkıyor." Ancak ne yazık ki biz, genellikle hayatımızı yeniden şekillendirmek yerine, hayal kırıklığımızı sırtımıza alıp onunla yaşamayı seçiyoruz.

Tam bu nedenle umut da hayal kırıklığı ile birlikte anılacak duygulardan biri herhalde. Özellikle yetersizlik ve çaresizlik anlarında ortaya çıkıyor. Bir de geçmişteki tatminsizlikleri telafi etme isteğinin yoğunlaştığı zamanlarda elbette. Yeni yılda, yıldönümlerinde, sonrası belirsiz dönemlerin başlangıçlarında mutluluk dileklerimiz bu nedenle biraz da.

Mutluluk bir his mi, bir hâl mi?

Emile Durkheim "Hep bütün umudunu geleceğe bağlayan ve gözlerini geleceğe dikerek yaşayan insanın geçmişinde şimdinin üzüntülerine karşı onu rahatlatarak hiçbir şey yoktur" diyor. "Çünkü geçmiş onun için alelacele deneyimlenmiş aşamalardan başka bir şey değildir. Onu kendine kör eden, şimdiye kadar kaçırdığı mutluluğu daha ileride bulma beklentisidir." Durkheim'in sözlerinin benim zihnimdeki devamı, mutluluğu geleceğe havale etmememiz gerektiği yönünde. Eğer mutluluğu geleceğe dair bir beklenti olarak görürsek bu, ona hiç ulaşamayabileceğimiz anlamına geliyor. Zaten mutlu olmak mevcut dünya düzeninde o kadar zor ki... Mutluluğun peşinden koşup yakalanacak bir şey olmadığını düşünen John Stuart Mill'in sözünü hatırlayalım: Kendinize mutlu olup olmadığınızı sorun; mutlu olmayı bırakırsınız.

Ancak yanlış anlaşılmasın; söylemek istediğimiz bugün mutlu olmak adına geleceği umursamamak değil. Bugün de mutlu olmanın yollarını bulmak zorunda oluşumuzdan bahsediyorum sadece. Mutluluk sadece gelecekte beklenen bir şey olmamalı.

Sara Ahmed'in *Mutluluk Vaadi* adlı kitabında söylediklerini anmak lüzum burada. Ahmed, P. D. James'in romanından uyarlanan, 2006 yapımı meşhur bir filmin, Türkiye'de *Son Umut* adıyla oynayan *Children of Men*'in analizini yaparken şöyle diyordu. "Film... bize hem geleceğin kaybedilebileceğini hem de geleceğin

kaybedilecek bir şey olduğunu düşünmezsek geleceği kaybedebileceğimizi gösteriyor." O halde gelecek için bugün savaşımalıyız. Umudumuz yama dair olmamalı, bugünü kapsamalı.

Tiffany Watt Smith'e bakarsak, mutluluk, son 200 yılda, diğer duygular gibi, bazen hissedilen bazen hissedilmeyen bir durum ya da hâl anlamında kullanılıyor. Hatta her zaman tercih edilmediğini de söylemek mümkün. *Duygular Sözlüğü*'nde "Journal of Happiness" a referans veriliyor. Araştırmacıların her kültürün mutluluğu kayıtsız şartsız tercih etmediğini belirlediği anlatılıyor. Mesela, Yeni Zelandalıların her çıkışın bir inişi vardır ilkesi nedeniyle mutluluğa dair "gergin" olmaları bu yüzden. O halde kendimiz ve sevdiğimiz, halkımız ve diğer toplumlar için temenilerimize dikkat edelim. Hiç olmazsa Yeni Zelanda için dileklerimiz dile getirilmeden önce gözden geçirelim.

Kaygılıym, demek ki vanm

İlk bakışta Woody Allen filmlelerinden fırlamış bir karakterle aynı histeri olmak keyifli gözükabilir ama biliyoruz ki daimi kaygı içinde yaşamak hiç de hoş değil. Geleceğe baktığında sürekli en kötü senaryoyu görüp karanlıkta kaybolmaktansa olası güzellikleri görmek daha iyi. Fakat günümüzün dünyasında sürdürdüğümüz hayat bir kaygı fabrikası sanki, üretiyor da üretiyor. Psikiyatrinin tanı koymaya yarayan kutsal kitabı *DSM V*'te 12 farklı kaygı biçiminden söz ediliyor. Kaygı bozukluğu günümüzde en fazla koyulan psikolojik teşhislerden biri.

İnsanı içten içe yiyen bu meseleye filozof Soren Kierkegaard'ın gözünden bakmak durumu ne kadar kurtarı bilmez ama denemekten zarar çıkmaz. Yine de bu önerimizi Watt Smith duymasın. Ona bakılırsa, Kierkegaard'ın Türkçeye *Kayı Kavramı* adıyla çevrilen kitabı "o kadar labirent gibi ki okumaya çalışmak bile insanda kaygı yaratıyor".

Bununla birlikte "Sadece en ruhsuzlar kaygısız yaşar" diyen Kierkegaard'ı görmezden gelmiyor. Ona göre bu ünlü filozof kaygının "seçimlerimizde tamamen özgür, sonuçlardan da tamamen sorumlu olduğumuzu fark edince gösterilmesi uygun olan tepki olduğunu" savunuyordu. "O nedenle muhtemelen, bugün özgürlüğün kanıtı olarak görmek yerine, kaygıyla, kurtulunması gereken bir şey olarak başlattığımızı görse endişelenirdi."

Duygular gelecekte önce gelir

Tarih duygularımızı yorumlayan, tanımlayan filozoflar, bilim insanlarıyla dolu. İstedimize göz kırpmak, istediğimizin düşünceleriyle yolumuzu açmak elimizde. Sonuçta mutluluk, hayal kırıklığı, kaygı hep hayatımızın içinde olacak elbette. Ama işte, onları bize dayatılan biçimiyle kavramak, yaşamak zorunda değiliz.

İşin doğrusu şu ki, hayallerimizin neresinden kırıldığını tespit etmezsek, kaygılarımızı dönüştürmezsek, mutluluğu beklemekten yaşamaya fırsat bulamazsak o çok istediğimiz "umut dolu geleceğimiz" gelse ne olur gelme ne olur!



BEŞİKTAŞ TERSANESİ: DÜNYA DENİZCİLİĞİNİN ANA TAMİR LİMANI

Son teknoloji tesislerimiz, başarılı ekibimiz ve yüksek kalite tutkumuz sayesinde müşterilerimizden aldığımız takdir ve teşekkür her zaman onur kaynağımız oldu.

Beşiktaş Tersanesi olarak Avrupa'nın en aktif gemi tamir tersanesi olmaktan ve dünyanın en saygın armatörleri ve gemi yöneticileriyle çalışmaktan gurur duyuyoruz.

 **Beşiktaş Tersane**

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)