



(E) TUĞAMİRAL PROF. DR. NURHAN KÂHYAOĞLU

'Preveze Deniz Zaferi ve Deniz Kuvvetleri Günü kutlu olsun' Sayfa 10

Marine Deal NEWS

Eylül 2020 Sayı: 153

Denizcilik & Ekonomi Gazetesi



Düşük faiz döneminin sonu

Her ne kadar bu durum ekonomi yönetiminin tercihi olmasa da piyasalarda son dönemde yaşanan gelişmelerin yanı sıra jeopolitik gerginliklerin de artması başta enflasyon, büyüme ve işsizlik gibi önemli makroekonomik sorunları da beraberinde getirdi. Bu sorunlar, yabancı para ihtiyacı gibi sorunlarla da başa çıkmaya çalışan Türkiye'nin para birimini birçok para birimi karşısında tarihi zayıf noktalara itti. Piyasalarındaki dalgalanmalar ve kurdaki artışın ardından Merkez Bankası'nın her ne kadar politika faizini sabit tutsa da örtülü faiz artışına gitmesi, piyasa faizlerinde de hızlı yükselişe neden oldu.

10 yıllık tahvil faizi çoktan yüzde 15'e dayandı. Mevduat faizleri yüzde 6'lardan yüzde 12'lere kadar yükseldi. Kredi faizlerinde de yaklaşık 2-3 puanlık artış söz konusu. Kurda gelinen 7,35-7,40 TL seviyeleri

Koronavirüs salgınının ekonomiye olan etkilerinin sınırlandırılması ile nisan ayı başında kamu bankaları öncülüğünde başlatılan düşük faiz döneminin sonuna gelindi

ise artık piyasalar tarafından yeni normal kabul edilir durumda.

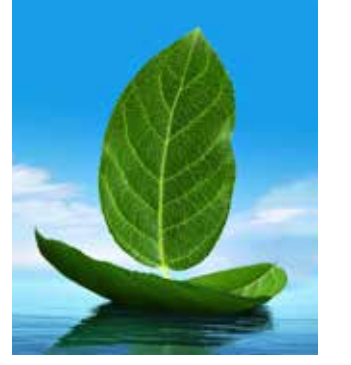
Merkez, fonlama maliyetini yükseltiyor

Gelinen bu noktada ise nisan ayında BDDK'nın Aktif Rasyosu adımı ve Merkez Bankası'nın bunu destekleyen hamleleri ile bankaların düşük faizle kredi vermeye zorlanma politikası da son bulmuş oldu. Ekonomi yönetiminin bankacılık sektörünün

geldiği zorlu durumu görmesinin ardından yapılan bu 'politika' değişikliği ile düşük faizli kredi dönemi de sonlandı. Ekonomistlere göre, önümüzdeki dönemde kredi faizlerindeki artış daha da sürecek ve piyasa normallerinin gerektirdiği seviyelere oturacak. Bilindiği gibi TCMB'nin piyasaya sağladığı ortalama fonlama maliyeti 16 Temmuz'da yüzde 7,34'e kadar gerilemişti. Bu tarihten itibaren yükselişe geçen fonlama maliyeti TCMB'nin son adımlarıyla (bu yazının kaleme alındığı tarih itibarıyla) yüzde 9,67'ye yükseldi. Yani 250 baz puana yaklaşmaya başlayan sıkılaştırma yapıldı. Uzmanlar, gelinen bu noktada bir yandan önümüzdeki dönemde şirketleri yeni ve zorlu bir dönemin daha beklediğini belirtiyor. Finansman maliyetleri yeniden yükselişe geçen şirketler, bir yandan da pandemide yaşanması beklenen ikinci dalga riski ile de karşı karşıya. **02 >>**

for the English edition 21 >>

DOSYA



Geleceğin yakıtı: Amonyak

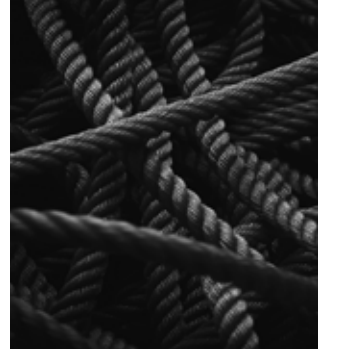
Türkiye'de amonyak/hidrojen deniz yakıtı üretim tesisi ve limanı kurulmasının eldeki imkânlarla mümkün olup olmadığını araştırdık. **12 >>**

RÖPORTAJ



'Çok başlı durum gelişime engel oluyor'
TÜRKLİM Başkanı Hakan Genç, limanlarımızın Covid-19 sürecindeki durumunu ve tehlikeli yüklerin limanlarda elleçlenmesini değerlendirdi. **18 >>**

JEOPOLİTİK



Jeopolitik karmaşa
Yerküre tek kutuplu düzenin sona ermesinin sancılarını şiddetle hissediyor bugünlerde. **06 >>**

GÖRÜŞ

Dün ve bugün

Sene 1971-1974, D. B. Deniz Nakliyat Şirketi, İspanya ve Japonya'dan sipariş ettiği yeni inşa dökme yük gemileri ve modern tankerler ile Türk denizciliğinde yeni bir çağ başlatıyordu.

Levent Akson

17 >>



TUGBOAT With Hydraulic Hybrid Propulsion System



Remote Operated Commercial Vessel



LNG Powered TUGBOATS

World Firsts BY SANMAR



sanmar.com.tr



Karadeniz'de 320 milyar m³ doğalgaz keşfedildi

Fatih Sondaj Gemisi, Karadeniz'de yürüttüğü çalışmalar neticesinde Türkiye tarihinin en büyük doğalgaz keşfini gerçekleştirdi. Cumhurbaşkanı Recep Tayyip Erdoğan düzenlediği basın toplantısında, "Türkiye, tarihinin en büyük doğalgaz keşfini Karadeniz'de gerçekleştirdi. Fatih Sondaj Gemimiz 20 Temmuz 2020 tarihinde başladığı Tuna-1 kuyusundaki sondajında 320 milyar metreküp doğalgaz rezervi keşfetmiş durumda. Daha önce Tuna-1 diye adlandırılan bu alanı Sakarya gaz sahası olarak isimlendirdik. Keşif alanında gereken tüm test, analiz ve mühendislik çalışmaları tamamlanmış durumda. Kuyudan elde edilen veriler aynı bölgede yeni doğalgaz keşiflerinin kuvvetle muhtemel olduğunu gösteriyor. Yapılan bu keşif çok daha zengin bir kaynağın ufak bir parçasıdır. İnşallah devamı da en kısa sürede gelecektir," dedi.

Türkiye'nin enerjide dışa bağımlı bir ülke olarak madde ve manevi sıkıntılar çektiğini belirten Erdoğan, "Artık geleceğe daha güvenle bakacağımıza inanıyoruz. Bu operasyon tamamen



milli imkânlarla gerçekleştirildi. Şimdiki safhada tespit kuyuları açmaya başlayacak, ardından üretim konseptini belirleyip inşaat ve yapım işlerine geçeceğiz. Doğalgazın yüzeye çıkarılması ve sisteme aktarılması işlemleri ile birlikte bu kaynaktan fiilen istifade etmeye başlayacağız. Hedefimiz 2023 yılında Karadeniz gazını milleti-

mizin kullanımına sunmak," şeklinde konuştu.

Benzer şekilde müjdeli bir haberin Akdeniz'de de beklenildiğini aktaran Erdoğan, "Kanuni Gemimiz de devreye girdiği zaman Karadeniz'de sadece Fatih'le değil Kanuni ile de yola devam edeceğiz. Belki yeri gelecek pas edeceğiz. Doğu Akdeniz'de farklı adımlar

atacağız, farklı çalışmalar yapacağız. Doğalgaz için de petrol için de 'varız' diyeceğiz," dedi.

Bir önceki kabinde Enerji ve Tabii Kaynaklar Bakanı olarak görev yapan Hazine ve Maliye Bakanı Berat Albayrak ise yapılan keşif ile birlikte cari açık konusunun ülkemizin gündeminden kalktığını belirterek, "Türkiye

yılda ortalama 40 milyar dolarlık enerji ithalatı yapan bir ülke. Bugünden itibaren ülkemizdeki cari açığı değil cari fazlasını konuşacağımız, döviz fazlasını konuşacağımız yeni bir dönemin de başladığını görmüş olduk. Türkiye artık yeni bir döneme giriyor," dedi.

Tuna-1 kuyusunda deniz seviyesinden 3 bin 500 metre aşağıya indiklerini aktaran Enerji ve Tabii Kaynaklar Bakanı Fatih Dönmez de, "Buradaki denizin derinliği 2 bin 100 metre. Yaklaşık bin 400 metre de karada ilerledik. 500 metrelik bu rezervde gazla buluştuk. Sondaja 1 hafta, 10 gün ar verdik ve testlerini gerçekleştirdik. Buradaki işlemimiz henüz bitmedi. Yaklaşık bin metre daha aşağıya ineceğiz. Elimizdeki veriler bize aşağıda benzer yapılarda iki katmanın daha bulunduğunu ve kuvvetle muhtemel oralarda da gaz kaynağına ulaşacağımızı gösteriyor. Şu anda içerisinde bulunduğumuz saha 250 km². Bu bölgede yeni tespit kuyularımızı açacağız ve Cumhuriyetimizin 100'üncü yılında vatandaşımızı kendi doğalgazımızla buluşturacağız," dedi.

01 » Öte yandan bireysel kredilerdeki faiz artışlarının kısa süreliğine canlanan konut piyasasını ve iç tüketimi yeniden frenleyeceğini belirten ekonomistler

bunun da şirketler için diğer bir sorun olduğunu ifade ediyor.

Reel sektör plan yapmakta zorlanıyor

Pandemi sebebiyle atılan genişletici adımlar, başta istenen etkiyi yapmış olsa da TL'nin görüldüğü zarar sebebiyle bilançoların

hırpaladığını kaydeden uzmanlar, özellikle döviz borcu olan şirketlerin yeniden mercek altına alınması gerektiğini belirtiyor. Bu konuda son olarak Ankara Sana-yi Odası (ASO) Başkanı Nurettin Özdebir'in, açık pozisyonun firmaların borç/özkaynak dengesini bozduğunu belirterek, "Kur

rejiminden vazgeçmeden reel sektörün yabancı para borçluluğuna tedbir alınmalı" açıklaması, reel sektör tarafındaki gerçekçi durumun önemini gösteriyor. Mevcut ortamda reel sektörün uzun vadeli planlama yapmakta zorlandığını ifade eden uzmanlar, risk algısının daha da yoğunlaştı-

ğı bir dönemden geçildiğini, salgının azalmamasının Türkiye'yi de etkilediğini belirtiyor. Piyasalarda bu gerçeklik yaşanırken, jeopolitik tarafta Akdeniz'de doğalgaz arama ve egemenlik sahası geriliminin sürekli gündemde olması ise özellikle kur tarafında baskıyı artırıyor.

MarineDeal^{NEWS}

İMTİYAZ SAHİBİ

Yeşim Yeliz Egeli

MDN Yayıncılık, Matbaa, Reklam,

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

Genel Yayın Yönetmeni

Yeşim Yeliz Egeli

yesimegeli@marinedealnews.com

Yazı İşleri Müdürü (Sorumlu)

Emel Dolukar Pehlivan

Haber Merkezi

Yüksel Tuğrul, Yüce Yöney

Reklam Rezervasyon & Abonelik

Tel: (0212) 343 2005

Bodrum Temsilcisi: Yiğit Uygur

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: 12 Sayı: 153 (Eylül 2020, İstanbul)

Yazı, fotoğraf ve illüstrasyonların

tüm hakları MarineDeal News

Gazetesine aittir.

Yazılı izin olmaksızın hiçbir

şekilde yazı, fotoğraf ve

illüstrasyonlardan

alıntı yapılamaz.

Yayınlanan yazıların sorumluluğu

yazarlara, yayınlanan ilanların

sorumluluğu ise ilan sahiplerine aittir.



200'DEN FAZLA
UZMAN

7,000'DEN FAZLA
GEMİ

66 YILLIK
TECRÜBE

100'DEN FAZLA
ÜLKE

1,000'DEN FAZLA
LİMAN

Hizmet Kalitemizle
Fark Yaratıyoruz

www.totallubmarine.com



TOTAL

Committed to Better Energy

Linter LLC, 40 gemisi için Yaf Diesel ile anlaştı

Tahıl kargo hizmetleri konusunda yükleme, depolama, acentelik, nakliye gibi işlemleri yöneten Linter LLC, filosundaki 40 gemisinin Balast Suyu İşletim Sistemi (BWMS-Ballast Water Management Systems) için Yaf Diesel ile anlaştı.

Anlaşma geçtiğimiz temmuz ayında Covid-19 tedbirleri kapsamında video konferans sistemiyle gerçekleşen görüşmeler neticesinde sonuçlandı ve farklı zamanlarda aynı yerlerde imzalandı. Linter LLC ile halihazırda yedek parça tedariki konusunda uzun süreli bir birliktelikleri olduğunu belirten Yaf Diesel Yönetim Kurulu Başkanı Yusuf Kanıcı, "BSKY markalı, filtresiz BWMS'ni tanıtmanın ardından, sistem firma tarafından çok uygun bulundu. Öncelikle 3 gemileri için BSKY900, BSKY1000 ve BSKY1500m sistemlerinin satışını gerçekleştirdik. Sistemlerimiz LLC Linter tarafından Akdeniz, Marmara ve Karadeniz sularında tecrübe edildi. Kurulumun ardından sistemlerin fiyatından, ödeme koşullarından, performansından ve satış sonrası teknik desteğimizden son derece memnun kaldıklarını belirterek bünyelerinde bulunan tüm gemileri için sipariş vermeye karar verdiler. Yaf Diesel olarak ana odaklarımız müşterilerimiz dünyanın

neresinde olursa olsun, ihtiyaçlarını en kısa sürede ve en uygun fiyatlar ile karşılamaktır. Halihazırda yedek parça ikmalleme ve bakım onarım konularında işbirliği içinde bulunduğumuz LLC Linter için, firmamızla yaşadığı önceki olumlu deneyimler elbet-

te önem arz ediyor. Ayrıca Yaf Diesel bünyesinde, sadece BWMS ile ilgilenen bir departmanımız bulunmaktadır," dedi.

BSKY BWMS'nin filtresiz bir sistem olduğunu belirten Kanıcı, "1995 yılında konusunda uzman mühendisler tarafından

Çin'in Wuxi eyaletinde kurulan BRIGHTSKY markası tarafından üretilen BSKY BWMS, pazardaki tek filtresiz UV Ballast Water Management Sistemi'dir. Sistemimizde filtre bulunmadığı için kullanıcılar tıkanma ve buna bağlı olarak filtre temizleme veya de-

tirme masrafı ile karşılaşmazlar. Sistem, tıkanma riski olmadan sürekli yüksek performansla çalışır. İlk arıtma aşamasında kullanılan Hydrocyclone çift katmanlı paslanmaz çelikten imal edilmiş olup, gemi ömrü boyunca garanti altındadır," şeklinde konuştu.

GEDEN LINE

A NEW SPIRIT IN WORLD SHIPPING

www.gedenlines.com

Tersan, serinin ikinci gemisini suya indirdi

Tersan Tersanesi NB1089 yeni inşa nolu, Nordlaks için inşa edilen Harald Martin isimli gemiyi törenle suya indirdi.

LNG hibrit tahrikli canlı balık taşıma gemisi bugüne dek Tersan Tersanesi'nde inşa edilen en büyük canlı balık gemisi serisinin ikincisi. 84 metre uzunluğunda ve 19 metre genişliğindeki gemi, üstün teknoloji ile donatılmış balık elleçleme sistemlerinin yanı sıra sevk sistemi ile de dikkat çekiyor. İki adet tank ve dört adet yakıt şartlandırma sistemleri ile tam yedekli LNG sevk sistemi, Harald Martin'i kendi sınıfı gemiler arasında yenilikçi bir dizayn olarak öne çıkıyor.

NSK Ship Design tarafından tasarlanan ve DNVGL sınıfı gözetiminde inşa edilen bu gemi, sınıfının en ileri seviye ve verimli gemilerinden biri olacak. İnşası Tersan Tersanesi'nde devam eden serinin ilk gemisi NB1088 Bjorg Paulin'in ise 2020 yılı içerisinde teslim edilmesi planlanıyor.



Bir insan Atatürk'ü niye sevmez?

Yeşim Yeliz Egeli

yesimegeli@marinedealnews.com

Milli Mücadele ve Türk İnkilâbı; memleket ve dünya gerçeklerini iyi bilen, akla değer veren, yürekleri vatan sevgisi ve millete güvenle dolu olduğu ölçüde kafaları da hurafelerden ve boş hayallerden sıyrılmış olan liderlerin eseridir. Bunun en kesin ifadesi büyük Atatürk'ün şu sözlerinde açık ve net ifade edilmiştir, "Dünyada her şey için, medeniyet için, hayat için, muvaffakiyet için en hakiki mürşit ilimdir, fendir."

Atatürk için medeniyetçilik savaşı, bağımsızlık savaşından sonra gelen en önemli dâva olmuştur. İşte bu konudaki kıvılcımlı ifadelerinden bir örnek, "Artık duramayız. Behemehal ileri gideceğiz. Medeniyet öyle kuvvetli bir ateştir ki, ona bigâne olanları yakar, mahveder". Bu konudaki fikirleri yazılı örneklerle çoğaltmak mümkündür. Bize Ana Vatanımızı tertemiz emanet eden o güzel insanın şu ifadelerinden bugün ibret alınmasını tavsiye etmemiz de oldukça ironiktir. Ve herkes bu konuda da şapkasını önüne alıp bir kere daha düşünmelidir. Der ki büyük Atatürk, "Büyük dinimiz, çalışmayanın insanlıkla alakası olmadığını bildiriyor. Bazı kimseler asrı olmayı kâfir olmak sanıyorlar.

Asıl küfür onların bu zannıdır. Bu yanlış tefsiri yapmalarının maksadı, İslâmın kâfirlere esir olmasını istemek değil de nedir?"

Ve o eşsiz Kahramanımız Mustafa Kemal Atatürk, Nutuk'ta çağdaş aklın ve ilmin insan yaşamı için ne kadar sağlıklı ve sürdürülebilir olduğunu kendi çağından onca tecrübesiyle bizlere ve geleceğe somut örneklerle nasihat ediyor; Ortaçağ zihniyetini ivedilikle silkip atmanın mecburiyetini belirtip, dinimizin milletimize hakir, miskin ve zelil olmayı tavsiye etmediğini işaret etmeyi de ihmal etmiyor. Atatürk'ün şu sorusunun 21'inci yüzyılda gündemini koruması oldukça dikkat çekici, "Bir takım şeyhlerin, dedelerin, seyidlerin, çebelerinin, babaların, dervişlerin arkasından sürüklenen ve falcılara, büyücülere, üfürükçülere, muskacılara, talih ve hayatlarını emniyet eden insanlardan mürekkep bir kütleye, medeni bir millet nazarı ile bakılabilir mi?"

Tarihte biz Türkler İstiklâl Savaşımızla (bir kere daha) destan yazmadan önce emperyal devletlerin komutanları kibirlerini birbirleriyle yarıştırdıkları, havanda su dövüklerinin henüz idrakinde değillerdi. O kibirleri

ve hayâlperest halleri onlara şu minvalde bir şeyler de söyletiyor olmalıydı; "Bu defa Türklerin icabına baktık, şimdi esas meselemiz; bu toprakları komşuya (Haçlılardan biri) kaptırmamak. Tabii ki (!) en büyük payı biz alacağız."

Aslında hiç kapanmayan iştahları ruhen obezleşmelerine delildi. Hep başkasının olana diktikleri aç gözleri hakça adil olmayan savaşlarını da erdemsiz kılıyordu. Öyle ki bu bitmek bilmez taleplerini içlerindeki en kullanışlı maşalarına yaptırıyorlardı. Bunun da büyük bir hata olduğunu göremeyen bu aciz hayâlperestlerin kendilerine olan zararlarından ziyade üzücü olan mazlum ve güçsüz halkların efendisimiş gibi davranmalarıydı. Diğer deyişle vasıfsız bazı liderlerin halkını diğerlerinin metazori kölesi, kulu yapacak hatalardan bir türlü dönmemesi halkının da bunu görememesi ya da görüp kayıtsız kalmalarıydı.

O, mazlum milletlerin kanını emen bu emperyalileri o kadar iyi analiz etmişti ki... Liderlerinin cahilliğine maruz kalan başka milletlerin yaşadığı zulüm de O'nun zihnini yoruyordu.

Ruhu obez bu emperyaliler Türkleri küçümseme yanılgısına düşmüşlerdi. Ancak büyük yanılgılarının idrakine, milletini çok-kun bir yüreğin heyecanı ile seven, yüksek karakterli Türk lideri Mustafa Kemal ile vardılar. Beyhude hayâlleri, her cephede O'nunla suya düştü.

Mustafa Kemal, milletini, dehası ve derin sezişiyi çok iyi tanıyan ve ona güvenen, üstün niteliklere, çok özel bir karaktere haiz bir liderdir. Dünyayı da çok iyi tanıyan bir devlet adamı olduğunu tüm dünya liderleri ve halkları gördüler ve söylediler. Ondan esinlendiler, yüreklendiler, örnek aldılar. Tarih bu ve benzeri sayısız övgülerle dolup taşı ve taşmaya devam edecek. Böyle bir lider dünyaya ne ondan önce ne ondan sonra gelmedi, gelmeyecek. Bu nedenle onun gerçeklerini yokmuş gibi gösterme çabası içinde olup buna kafa yoranların beyhude zaman harcadıkları konusunda onları temin edebiliriz.

Ancak anlamadığım, anlamlandıramadığım, mantıklı tek bir yanıt bulamadığım şu soru kafamda dönüp duruyor: Bir insan Atatürk'ü niye sevmez?

Bu ne cüret!

Bir konuda üzgünüz. Konu eminim çoğu Türk denizcisini de derinden yaraladı. Hatta özür dilenmeden geçirildiği için kızgınız. Samimi bir özür bekliyoruz. Tüm dualarda gür sesle adının anılmasını istiyoruz.

Günümüzün Diyanet İşleri Başkanı, dinimizin ve Kutsal Kitabımızın tefsirini bir müfessir olarak yapacağına, onun ilmini yaymayı amaç edineceğine, güzel ahlâkın irfanını toplumumuza doğru ve dürüst anlatacağına ne yapıyor, Devletimizin ve Diyanet İşleri Başkanlığının kurucusuna hakaret edenleri ziyarette ön saflarda yer alıyor, hızını alamayıp tarihi bir günde dünyanın gözü Türkiye'ye çevrilmişken canım Atatürk'e hakaret ediyor, her daim dualarla anıp örnek olacağına, kendini bilmez zibidilerce kötü söz edilmesini kinayacağına buna müsaade ediyor.

Biz Türkler beddua okumayı sevmeyiz. Zinhar doğru bulmayız. O kötü sözün bumerang gibi kişinin kendine zarar vereceğine inanır, kötücül ifadelerden uzak durur, nezaketten ödün vermez. Bu nedenle "Kötü söz sahibinindir" diyerek kendilerine hayatta başarılar diliyoruz.

Uluslararası denizcilikte geniş bir yelpazeye hitap eden bir yayıncı. Son yıllarda deniz kuvvetleri ve savunma sanayindeki gelişmeleri MDN bakışından nitelikli okuyucu kitlemizle tanıştırdık. Karadeniz, Adalar Denizi ve Akdeniz'in doğusundaki tüm jeopolitik gelişmelere odaklanıp bu konuda ürettiğimiz yeni bilgi ve bakış açımızla katkı sunduk, sunmaya devam edeceğiz.

Ancak ne devekuşuyuz ne de fanusta yaşıyoruz bu nedenle bir konuya değinmezsek olmaz.

İstanbul Sözleşmesi'nin kaldırılmasını isteyenlerin aslında kadınlar kadar insanca ve uygar bir yaşamı özlemeyen beyefendilere de büyük zarar vereceği nasıl görül-

müyor anlam veremiyorum. Bu nedenle bu konuya eşitliği savunan bir vatandaş olarak katkım beyefendilere yönelik olacaktır. Modernleşme çabanız ve bu konuda kat ettiğiniz mesafe ile kazanımlarınız insanlık adına çok değerli. Ve biz, hemcinslerinizin sizi o mağaraya geri gönderme gayretlerine müsaade etmeyeceğiz. Müsterih olunuz.

Akıl, bilim, güzel ahlâk, etik ve zarafet gibi temel değerleri önceleyip lüzumsuz bezeklerden kaçınıyorsa her meslek erbabı mutlaka değer bulur.

Bir arkeoloğun bir bilgi/olgu, bir ipucu ya da sezgisel bir dürtüyle toprağın onlarca metre altındaki tarihin derinliklerine yolculuğu, nasıl iğne ile kuyu kazarak, sabırla ve özenle oluyorsa... Ya da bir cerrahın insanüstü bir çabayla saatlerce süren ameliyatlarında o minicik cerrahi aletlerle o incecik damarların arasına saklanmış habis tümörü o kuytu yerde bulup çıkarmasıyla nasıl yaşamda devamlılığa derman oluyorsa...

Basının evrensel ilkelerinden, kendi örf ve adetlerinden zerre ödün vermeden, kamuya mâl olmuş tüm mesleklerden ne bir eksik ne bir fazla aynı hassasiyetle emek verip, haber ve analizlerle doğru bilgiyi ve gerçek olanı hazırlıyoruz. Bazen görülmeyeni, gözden kaçan esas detayı, sunulmayanın ardındaki gizi derin sezişle arayıp buluyoruz.

Nerden nereye...

Son günlerde neredeyse tüm basının birbirinden noktası virgüline kadar alıntılıyıp, kaynak olarak da "Dünya Gazetesi Muhabiri Aysel Yücel'in yabancı kaynaktan edindiğini" belirttikleri haberine yer vermiş ve çoğu yayın kuruluşu "Binali Yıldırım'ın oğlu gemilerini sattı" başlığını verip haberi de şöyle bitirmiş: "...Böylece Derin Denizcilik, filosundaki tüm gemileri satmış oldu."

Haberin içeriği doğru ancak "filosundaki tüm gemileri" ifadesi peşi sıra denizcilikten tamamen çıktığı algısıyla yanıltıcı ya da eksik olabilir mi? Doğrusu "Yıldırım'ın oğlu filosundaki Türk bayraklı gemileri sattı." olsa daha doğru olmaz mı?

Bundan ayrı olarak Sefine Tersanesi'nde hisse değişiklikleri de geçen ay çokça konuşulmuştu.

Yürekten teşekkür ederiz...

Devamlı olarak yazıyoruz. Siklet merkezimiz Akdeniz'in doğusu. Karadeniz'de veya tüm denizlerimizde çıkacak olan çeşitli enerji kaynakları elbette önemli ancak hepsinden daha önemlisi Egemenlik Haklarımız! Lütfen bunu konuştuğumuz her platformda daima önceleyelim.

Deniz Kuvvetlerimizi yürekten alkışlıyorum. Sizinle ne kadar iftihar etsek azdır.

Deniz Kuvvetleri Günümüz kutlu olsun. Sağolunuz ve varolunuz.

Kaynakça: Bu yazıda Atatürk'ten Düşünceler, Nutuk, Prof. Dr. Turhan Feyzioğlu'nun 'Devlet Adamı Atatürk' makalesinden istifade edilmiştir.

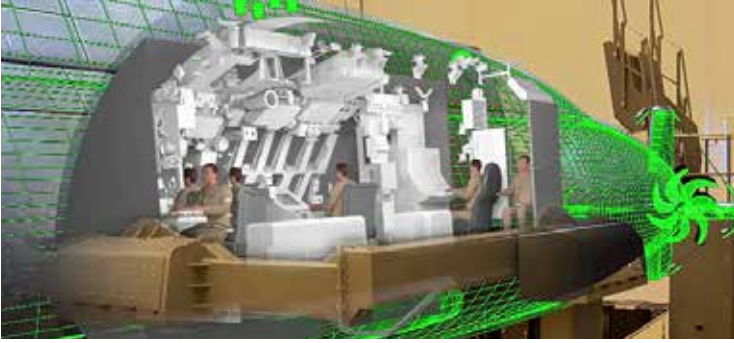


www.tktuzlashipyard.com
sales@tktuzlashipyard.com



"Quality & Punctuality"

Yerli ve milli Denizaltı Dalış Simülatörü: HAVELSAN DEDAS



Deniz muharebelerinden istihbarat görevlerine kadar birçok kritik operasyonda kullanılan ve potansiyelleri sebebiyle kuvvet çarpanı sayılan denizaltıların, hem görev yaptıkları ortam hem de çalışma prensipleri sebebiyle özel ve iyi eğitim görmüş personeller tarafından kullanılması görev ve operasyonların verimliliğini artıracak önemli bir konu olarak ön plana çıkmaktadır.

Türkiye'nin simülasyon teknolojilerinde lider kuruluşu HAVELSAN, her platforma özel simülasyon çözümleri geliştirip kullanıcılarına sunmaktadır. Deniz platformları alanında edindiği derin tecrübelerini ve simülasyon teknolojilerindeki yetkinliklerini sualtı sistemlerine aktaran HAVELSAN, güvenli, gerçekçi ve maliyet etkin simülasyon çözümü olan Türkiye'nin ilk yerli ve milli Denizaltı Dalış Simülatörünü (DEDAS) geliştirmiştir.

HAVELSAN DEDAS, T.C. Deniz Kuvvetleri Komutanlığı envanterinde bulunan PREVEZE/GÜR sınıfı denizaltıların dalış kabininde

görev yapan personellerin denizaltıyı kullanmasına gerek kalmadan hazırlık eğitimlerini tamamlaması ve periyodik eğitimlerini alması amacıyla tasarlanmış ve üretilmiştir.

HAVELSAN DEDAS, denizaltının sualtı ve üstündeki 6 eksenli hareketlerini gerçekçi olarak hesaplayıp simüle eden matematiksel model ile geliştirilmiştir. Yalpa/Trim eksenlerindeki hareket etkisini 45°'ye kadar sağlayan hareket sistemi denizaltının dinamik davranışını en iyi şekilde simüle etmektedir. HAVELSAN DEDAS ayrıca, operatörlerin ve eğitimcilerin muhaberesini sağlayan haberleşme sistemi; gerçek denizaltıdaki gibi yerleştirilmiş işlevsel paneller/göstergeler ve gemi içinden duyulan tüm seslerin üretildiği ses sistemiyle denizaltı personellerine gerçekçi bir eğitim ortamı sunmaktadır.

Eğitimlerin değerlendirilmesi amacıyla simülasyon verileri, personel görüntüleri ve sesleri ile birlikte kaydedilip yeniden oynatılabilir.

Bu sayede eğitimcilerin değerlendirme ve geri bildirim süreçleri kolaylaşmakta ve eğitimin verimliliği artmaktadır. HAVELSAN Denizaltı Dalış Simülatörü (DEDAS) ile;

- Denizaltının sualtı ve suüstündeki seyri,
- Seyirde kullanılan sistemlerin ve donanımların arıza durumları,
- Geminin olağan ve olağan üstü durumdaki davranışı ve
- Komuta kontrol eğitimleri dahil olmak üzere tüm eğitimlerin ilgili personellere simülatör ortamında

verilmesi sağlanır. DEDAS'ın sunduğu gerçekçi eğitim ortamı sayesinde;

- Personel ve donanımlara herhangi bir zarar gelmeden; personelin gemiyi sevk, idare ve kontrollerine yönelik standart/emercensi prosedürlerini öğrenmesi ve acil durumlara müdahale yeteneği kazanması sağlanır,
- Personelin operasyonel verimlilikleri artırılırken acil durum anlarında hızlı ve doğru karar verme reflekslerini geliştirmesi sağlanır,
- Gerçek eğitim ortamında mey-

dana gelebilecek operasyonel riskler/tehlikeler ortadan kaldırılmış olur,

- Personelin gelişimi için tekrarlı ve daha fazla eğitim alması sağlanırken eğitim maliyetleri minimize edilir,

HAVELSAN Denizaltı Dalış Simülatörü (DEDAS), operasyon ve görevlerin verimliliğini en üst seviyeye taşıyan, personellerin güvenli bir şekilde yeteneklerini geliştirmesine olanak veren, konusunda uzman ekiplerce geliştirilmiş bir HAVELSAN Simülasyon Teknolojisidir.

Jeopolitik karmaşa

Yerküre tek kutuplu düzenin sona ermesinin sancılarını şiddetle hissediyor bugünlerde. Tüm veçheleriyle diplomasi tıkanmış durumda ve küresel/bölgesel aktörler panik atak nöbeti geçiriyor gibi hareket ediyor, agresif ve manipülatif beyanatlar veriyor

MDN | Aslında herkes yeni **İSTANBUL** pozisyonunu belirleme telaşında... Kritik eşik ise muhtemelen yaklaşan ABD seçimleri... Bu süreç birçok jeopolitik sürprize gebe... Velhasıl çok iyi seviyede takip edilmeli ve zinhar hazırlıksız yakalanılmamalı.

Hibrit savaşların sonuna mı gelindi?

Son on yılda belleklerimizde kazanan hibrit yöntemler, usulca aşına olduğumuz konvansiyonel metotlara evriliyor ve aktörler askeri güçlerine dayanan hamlelere öncelik veriyor. Rusya'nın mucidi olduğu ve stratejik yönüyle öne çıkan hibrit savaş kavramı bilindiği üzere Gerasimov Doktrini üzerine inşa edildi.

NATO'yu uzun süre meşgul eden bu yeni tehdide mukabele edebilecek stratejiler üzerinde çalışmalar devam ederken, en etkili yöntemi uyguladığı "dron savaşı" ile Türkiye keşfetti. Türkiye, büyük bir beceri ve teknolojik üstünlük ile kullandığı Silahlı İnsansız Hava Araçları (SİHA) ile tabiri caizse oyunu değiştirdi. SİHA kullanımı Suriye, Irak ve son olarak Libya'da tüm örtülü faaliyetleri alt üst ettiği gibi Türkiye'ye stratejik üstünlük de sağladı.

SİHA'ların sağladığı asimetrik etkiyi iyi seviyede kullanan Türkiye, bu vesileyle çevresinde devam eden hibrit karakterli mücadelenin üzerindeki örtüyü kaldırdı. Hâl böyle olunca, ABD, Rusya ve Fransa başta olmak üzere AB'nin aleyhimize sürdürülen planları da açığa çıkmış oldu. Sonuçta ilgili tüm aktörler sert (askeri) güçlerine başvurmayı hatırladı.

Yunanistan'ın yeni hamisi Fransa

Son dönemde çevre denizlerimizde, bilhassa Doğu Akdeniz'de yaşanan askeri hareketlilik ve güç mücadelesine bu arka plan ışığında bakmak uygun olacaktır. Herkesin Yunanistan'a odaklandığı mevcut konjonktürde, ABD ve özellikle Fransa'nın artan askeri faaliyetlerini takip etmek durumundayız.

AB'nin içindeki kırılganlıklara ve derin görüş ayrılıklarına karşın, Türkiye ile Yunanistan arasındaki sorunlara doğrudan müdahil olan Fransa'nın tutumu dikkat çekici. Yunanistan'ın hamisi gibi davranan Fransa, bu ülkeyi Türkiye'ye karşı arkadan itiyor ve cesaretlendiriyor. Yunanistan'ın düşük devlet kapasitesi ve yetersiz askeri gücüne karşın Türkiye karşısında geri adım atmamasının başka izahı yok.

Yunanistan ile Doğu Akdeniz'de ortak tatbikat yapan Fransa, tercihen Türkiye'nin karşısına AB'yi yekpare olarak çıkarmak istiyor. Almanya, İspanya, İtalya ve Malta gibi aktörlerin tutumu nedeniyle bu stratejiyi hayata geçiremeyen Fransa, son kertede "Türkiye'nin egemenliklerini ihlali karşısında GKRY ve Yunanistan'ın tamamen arkasındayız" mesajını veriyor.

Fransa Cumhurbaşkanı Macron'un, ağustos ayı ortasında GKRY lideri Nikos Anastasiades'le görüşmesinden sonra yaptığı açıklamada, "Avrupa Birliği'nin Türkiye'nin Doğu Akdeniz'deki provokasyonlarına yanıt vermemesinin ciddi bir hata olacağı-

ni" ifade etmesi oldukça manidar.

Yunanistan ve GKRY'nin sözde kıta sahanlığı ihlalleri nedeniyle Türkiye'ye daha fazla yaptırım yapılması çağrısında bulunan Macron'un, "Akdeniz'in iki ülke için de yaşamsal önemdeki bu bölümünde enerji ve güvenlik meseleleri büyük önem taşıyor. Bir güç mücadelesi yaşanıyor ve AB'nin çok sessiz kaldığı bir dönemde özellikle Türkiye ve Rusya öne çıkmaya çalışıyor" açıklamasının altı çizilmeli.

AB sessiz kaldıkça Türkiye ve Rusya öne çıkıyor

AB'yi ikna etmeye ve kendi çizgisine çekmeye çalışan Macron, beyanatlarında Türkiye ile Rusya'yı sıklıkla aynı cümle içinde kullanıyor ve her iki ülkeyi jeopolitik hasım olarak konumlandırıyor. AB ülkelerini korkutmada her iki ülkeyi birer manivela olarak öne çıkaran Macron, "Akdeniz'de güvenliğimizi başka aktörlerin eline bırakmak ciddi bir hata olacak. Bu Avrupa için bir seçenek değildir ve Fransa buna izin vermeyecektir" görüşünü dile getiriyor.

Cüretini daha da zorlayan Macron, AB üyelerinin deniz alanlarının ihlâl edilmesi ve tehdit altında olmasının kabul edilemeyeceğini, bunları yapanların cezalandırılmaları gerektiğini vurguluyor.

Fransa-Türkiye gerginliği

Fransa-Türkiye ilişkilerine bir süredir gerilim hâkim. İki ülke arasında Doğu Akdeniz'de doğalgaz aramaları, Suriye ve Libya sorunlarındaki zıt politikalar nedeniyle yaşanan gerilim haziran ayında Fransız ve Türk donanmalarına ait iki geminin karşı karşıya gelmesi nedeniyle iyice tırmanmıştı.

Fransa, Akdeniz'de NATO misyonunu çerçevesinde görev yapan Courbet isimli firkateyninin Libya'ya silah taşıdığından şüphelenilen Tanzanya bandıralı bir gemiyi denetlemeye

çalışırken bu gemiye eşlik eden Türk savaş gemileri tarafından taciz edildiğini öne sürerek Ankara'yı NATO'ya şikâyet etmişti. Türk ve Fransız savaş gemileri arasında yaşanan gerginlik, NATO içinde de tartışmalara yol açmış, ancak Türkiye Fransa'nın iddialarını "mesnetsiz" olarak nitelendirmişti.

Fransa, Libya meselesinin yanı sıra Doğu Akdeniz, Suriye, Irak ve Lübnan'da Türkiye aleyhine tutum sergiliyor ve Türkiye ile sorun yaşayan tüm aktörlerle işbirliği yapıyor, Türkiye'yi yalnızlaştırmaya ve bölgesinde izole etmeye çalışıyor. Türkiye'nin Afrika açılımından da rahatsız olan Fransa, manik depresif tutum sergiliyor. Son dönemde Ermenistan ile Azerbaycan arasında hortlatılan krizin arka plan izlerini sürdürülmüş, karşımıza yine Fransa çıkıyor. Fransa'nın Mısır, BAE ve Suudi Arabistan ile yarattığı sinerji de dikkat çekici.

Cüretini zorlayan Yunanistan

Doğu Akdeniz jeopolitiğinde cüretini fazlasıyla zorlayan Yunanistan'ın, Fransa başta olmak üzere bir kısım aktörden belirli güvenceleri aldığı görülüyor. Üst perde beyanatların ve sahada geri adım atmamasının nedeni alınan destek.

Ancak bu "dilemma" devam ederse, sahadaki unsurların gerginliği artabilir ve sıcak bir çatışma yaşanabilir ki, bu durum oldukça riskli... Yunanistan reel politikten uzak, hayâlcî ve fırsatçı bir tutum izliyor. Tarihi boyunca askeri başansı olmayan Yunanistan'ın geçmişten ders almadığı görülüyor.

Türkiye'nin jeopolitik önceliği: Doğu Akdeniz

Konuya Türkiye'nin milli çıkarları, öncelikleri ve hassasiyetleri bakımlarından yaklaştığımızda, yakın gelecekte Doğu Akdeniz'deki hegemonya mücadelesinin ana gündemi oluş-

turmaya devam edeceğini görüyoruz.

Altını çizmekte yarar var, basında NAVTEX savaşları olarak nitelendirilen gelişmeler, izlenen stratejiler ve sahadaki askeri hareketlilik göz önüne alındığında, Doğu Akdeniz'deki jeopolitik satrancın çok boyutlu ve uluslararası bir görünüm kazandığını ifade edebiliriz.

Başını Fransa'nın çektiği eksen Türkiye'yi oldukça sıkıştırıyor. AB Dönem Başkanı Almanya'nın tutumu önemli. Siyaset yorgunu Merkel, Macron'u frenlemeye çalışıyor. Dengeyi gözetken Almanya, tarafları itidale çağırarak diyalog kanallarının kullanılmasını öneriyor. Bu satırların yazıldığı günlerde Almanya Dışişleri Bakanı Maas, Yunanistan ve Türkiye'yi ziyaret ederek arabuluculuk yapma telaşındaydı.

Unutulan aktör İngiltere

Doğu Akdeniz denklemine nasıl çözüleceği şimdilik belirsiz görünüyor. Hegemonya tesis etme mücadelesi şüphesiz bir süre daha devam edecek. Bu noktada oyuna etki edebilecek önemli aktör ise gözlerden uzak duruyor. AB'den ayrıldıktan sonra düşük profil sergileyen İngiltere esasen sütre gerisinde önemli bir oyuncu ve dengeleri değiştirebilecek potansiyeli var. GKRY'de AB şemsiyesi altında daimî konuşlanma gayretlerini sürdüren Fransa'nın cüretkâr tutumuna İngiltere'nin sesini çıkarmaması olası değil. İngiltere'nin pozisyonu ve müteakip hamleleri belirleyici olabilir.

Son olarak, Türkiye'nin Karadeniz'de yaptığı doğalgaz keşfinin ilanı gündemi ansızın değiştirdi. Zamanlaması dikkat çeken bu hamle, Türkiye'nin Doğu Akdeniz'de yaşadığı sıkışıklığın aşılmasına vesile olabilir mi? Yaşayıp göreceğiz. Ancak Akdeniz'de süregelen gerilimin tam ortasında, Karadeniz'in ansızın gündeme getirilmesi yeni bir dönemin habercisi olabilir. Bizden söylemesi.

Demir-çelik sektörü Sanayi 4.0 ile yükseliyor

Ege Demir ve Demirdışı Metaller İhracatçıları Birliği demir çelik sektöründe Sanayi 4.0 odaklı yeni nesil çözümleri ve katma değerli üretimi Malzeme Test ve İnovasyon Laboratuvarları A.Ş. (MATİL A.Ş.) işbirliğinde düzenlediği "Mühendislik Çalışmalarında Çelik Seçimi ve Uygulamaları" webinârında ele aldı.

Ege Demir ve Demirdışı Metaller İhracatçıları Birliği Başkanı Yalçın Ertan, Sanayi 4.0'ı endüstriyel devrimin dördüncü büyük kolonunu yüksek verimlilik, az maliyet, az enerji, inovasyon, hız, akıllı işbirliği ve akıllı bütünlüçülük ile inşa edilecek bir strateji serisi olarak tanımladı.

Sektörde çeşitliliği ve modernizasyonu, akıllı uzmanlaşarak büyütmenin önemine değinen Ertan, "Yeni pazarlara, yeni imkânlarla ancak böyle ulaşabiliriz. Katma değerli üretim kolektif çaba gerektirir. Bunun teşvik edilmesi için kendi sektörümüze yenilik getirme adına birbirimize destek sağlamayı, bu dönüşümün eşliğinde oldukça önemli görüyoruz. Sanayi 4.0 vizyonunun gerçekleşmesi için kendi ekosistemimize bilgi beslemesi yapmamız ve süreci üretimden Ar-Ge'ye kadar detaylı şekilde yürütmemiz gerekiyor. Çelik kullanan sektörler için malzemenin doğru seçimi oldukça büyük öneme sahip. Özellikle son yıllarda katma değerli çelik üretimine yönelen Türk firmalarımız da artış gösteriyor ve bu konuda yeni

yatırımlar yapıyor. Kaliteli yani alaşımli çelik; üretici ve ihracatçı firmalar açısından yüksek satış fiyatlı olması, diğer yandan kullanıcı sektörler açısından da rakiplerinin bir adım önde olmaları avantajını da beraberinde getiriyor," dedi.

Kaliteli alaşımli veya vasıflı çelik üretiminin daha etkin olması gerektiğini söyleyen Yalçın Ertan, yerlilik oranının önemine ve hâlâ üretilmeyen katma değeri yüksek ürünlerin olduğuna vurgu yaptı.

Devletin üretimi desteklemesi gerektiğinin altını çizen Ertan, "1950'de 180 milyon ton ham çelik üretimi 2019'da 2 milyar seviyesine geldi. Pasta payını iyi yakalamak lazım. Ürünlerimizin katma değerinin yüksek olması gerekiyor. İmalat paralelinde çeliğin artması ya da azalması lazım. Ülkemizde lokomotif sektör inşaat. Katma değerli ürün üreten Almanya'da lokomotif sektörü sanayi. Savunma ve havacılık sektörlerimizdeki hareketlilik çok önemli. Bazı sektörlerde de çelik ambargosu yaşıyoruz," şeklinde konuştu.

Dünyada çelik sektörü ne durumda?

Çeliğin yüzde 70'i Asya tarafında üretiliyor. Çin, Hindistan, Japonya ve Kore ilk sıralarda. ABD'de üretim yüzde 9, Avrupa'da ise yüzde 13. Avrupa'da katma değeri yüksek üreten ülke; Almanya. Türkiye dünya çelik üretimi sıralamasında 8'inci sırada.

Çin, İran, Mısır, Vietnam pandemi sürecini kendi lehine çevirdi. Çin pandemide bile çelik üretimini artıran dört ülkeden birisi oldu.

2019'da dünya çelik üretiminde büyüyen ülkeler; İran, Vietnam, Mısır. Vietnam kalıp tarafında sıçramalar yaptı. Kaliteli kalıp üretme konusunda üst sıralarda. Pazarda dikkat edilmesi gereken ülkelerden biri.

Avrupa Birliği (AB) çelik üreticisi sektörlerde 2021 büyüme tahminleri şöyle: Yüzde 4 inşaat, yüzde 6,8 makine, yüzde 25,3 otomotiv, yüzde 5,7 ev aletleri, yüzde 7,4 diğer ulaşım, yüzde 9,8 boru, yüzde 7,8 metal eşya, yüzde 4,7 diğer sektörler.

Türk demir çelik sektöründe ilk 7 ay nasıl geçti?

Ocak-Temmuz döneminde Türkiye geneli ihracat tüm sektörlerde toplam 90 milyar dolar oldu.

Demir-çelik sektörü özelinde bakıldığında ise ihracat bir önceki yılın aynı dönemine göre Türkiye genelinde değer bazında yüzde 13 düşüş ile 11,5 milyar dolar ve miktar bazında yüzde 9 düşüş ile de 12,9 milyon ton seviyesinde gerçekleşti.

En fazla ihracatını gerçekleştirdiğimiz ürünler demir çelikten çubuk, yassı sıcak, inşaat aksamı ve boru oldu. En fazla ihracat yaptığımız ülkeler ise değer bazında ihracat üzerinden Almanya, İtalya, İsrail, Romanya ve Irak olarak sıralandı.



Limak, atık miktarında azalma sağladı

Limak Şirketler Grubu, 2018-2019 Sürdürülebilirlik Raporu'nda 2020-2030 dönemini kapsayan yeni sürdürülebilirlik politikasını ve sürdürülebilirlik hedeflerini yayımladı. Küresel Raporlama Girişimi Standartları'na (Global Reporting Initiative-GRI) uygun olarak yayımlanan raporda inşaat, turizm, çimento, altyapı, enerji ve gıda alanındaki şirketlerin ve Limak Vakfı'nın Ocak 2018-Aralık 2019 arasındaki iki yıllık sürece dair ekonomik, çevresel, sosyal, yönetsel faaliyetleri ile bu faaliyetlerin çıktılarını yer alıyor.

Büyüme performansını, Birleşmiş Milletler Sürdürülebilir Kalkınma Amaçları ile uyumlu olarak sürdürmeyi amaçlayan Limak Şirketler Grubu, belirlediği 12 stratejik hedefini 2023, 2026 ve 2030 olarak 3 dönemde değerlendirecek.

Limak Şirketler Grubu'nun önümüzdeki on yıl için belirlediği sürdürülebilirlik hedefleri arasında tüm sektörlerinde sürdürülebilirlik anlayışının geliştirilmesi yönünde çalışmalar gerçekleştirmek, 2026 yılına kadar kadın istihdamını grup bünyesinde

yüzde 40 artırmak, 2026 yılına kadar ortalama yüzde 25 enerji verimliliği ve yüzde 28 su verimliliği sağlamak, emisyon salınımını ortalama yüzde 27 azaltmak, tüm şirketlerinde "sıfır atık" hedefine ulaşmak, 2030 yılına kadar toplam enerji tüketiminde Yenilenebilir Enerji Kaynakları kullanımını en az yüzde 30'a çıkarmak ve tüm tedarikçilerinin sürdürülebilirlik eğitimlerini 2026 yılına kadar tamamlamak ve çalışan bağlılığını her yıl artırarak, güvenli bir çalışma ortamı sağlamak yer alıyor.

Limak'ın işletmesini sürdürdüğü Doğu ve Güneydoğu Anadolu'yla Orta Doğu'nun dünyaya açılan kapısı LimakPort İskenderun'da son bir yılda tehlikeli atık oluşumunu azaltma çalışmaları sonucunda ton başına tehlikeli atık miktarında yüzde 48, toplam tehlikeli atık miktarında yüzde 60 azalma sağlandı. Bölgenin en büyük "Atık Kabul Tesisi"ne sahip olan LimakPort'ta gerçekleştirilen İSG uygulamaları ve eğitimler neticesinde son iki yılda kaza sıklık oranında yüzde 38 azalma oldu.

Arkas'tan dijitalleşme hamlesi

Lojistik sektöründe "komple lojistik" hizmetleriyle öne çıkan ve bin 500'e yakın çalışanıyla deniz, hava, kara, demir yolu kombine taşımacılık, açık yük ve proje taşımacılık, forwarding ve depo hizmetleri veren Arkas Lojistik, dijitalleşme yatırımlarını sürdürüyor.

23 ülkede faaliyet gösteren Arkas Lojistik, tedarikçilerinden ve müşterilerinden kuruma iletilen faturaların sisteme giriş süreçlerini hızlandırmak, ilgili süreci tek merkezde toplayıp takibini yapmak ve insan hatasını

en aza indirmek amacıyla Arkas Holding çatısı altında faaliyet gösteren Bimar Bilgi İşlem ile ortak bir proje gerçekleştirdi. Arkas grubundaki şirketlere bilgi teknolojileri konularında çözümler sunan, sektöründe öncü teknoloji firması

Bimar Bilgi İşlem ile söz konusu ihtiyaçların nasıl giderilebileceğini araştıran Arkas Lojistik, Microsoft çözümlerini kullanmaya karar verdi. Tüm sunucularını ve veri merkezini 2019 yılında tamamen Microsoft Azure'a taşıyarak Türkiye'nin kurumsal çapta en kapsamlı bulut dönüşüm projesine imza atan Arkas Lojistik, mevcut Azure

entegrasyonu sayesinde ek lisans maliyeti gerekmeden kısa sürede Azure Form Recognizer uygulamasını muhasebe operasyonlarına entegre etti.

Arkas Lojistik'ten sonra, başta Arkas Denizcilik tarafı olmak üzere, holdingin diğer şirketlerine de benzer sistemlerin getirilmesi üzerinde çalışılıyor.

HOME PORT OF GLOBAL MAJORS

The state of art facilities, experienced team and high level of safety & quality has always been the passion within us.

As Beşiktaş Shipyard we are proud to be the most active ship repair yard of Europe with annually 180 ship repairing projects of most respectable ship owners and ship managers all around the world.

www.besiktasshipyard.com

BesiktasShipyard

**MILGEM
ADA SINIFI
KORVET**

**DENİZDE
İKMAL
GEMİSİ**

**DENİZALTI
MODERNİZASYONU**

Deniz Platformları

Askeri Gemi
Dizayn, İnşa ve
Modernizasyon



Türkiye Doğu Akdeniz'de üstünlüğünü sürdürüyor

Türk Deniz Kuvvetleri Seyir Hidrografi ve Oşinografi Daire Başkanlığı tarafından Oruç Reis Sismik Araştırma Gemisi'nin 21 Temmuz-2 Ağustos tarihleri arasında Yunan adası Kastellorizo'nun güneyinde ve doğusunda sismik araştırmalar yapacağını ilan etmesinin ardından, Kıbrıs'ın güneybatısındaki bir alana yönelik de 18 Ağustos-25 Eylül tarihleri arasında Navtex ilan edildi. Bölgede sismik çalışmalar sürdüreceği olan Yavuz Sondaj Gemisi'ne; Ertuğrul Bey, Osman Bey ve Orhan Bey gemilerinin eşlik edeceği belirtildi. Yayımlanan duyuruda, "Çalışma sahasına girilmemesi şiddetle tavsiye olunur" ibaresine yer verildi.

Türkiye'nin Navtex ilanı sonrası Güney Kıbrıs Rum Yönetimi (GKRY)de karşı Navtex yayımladı. Larnaka'daki Arama-Kurtarma Koordinas-



yon Merkezi tarafından yayımlanan karşı Navtex'te, Türkiye tarafından yayımlanan Navtex ilanının yetkisiz ve geçersiz olduğu, Yavuz ve beraberindeki gemilerin bölgedeki faali-

yetlerinin de yasa dışı olduğu iddia edildi.

Türkiye ise GKRY'nin gerçeği yansıtmayan açıklamasına navtex ilanı ile cevap verdi. Oruç Reis Sismik Araştırma

Gemisi'nin, Kıbrıs açıklarında hidrokarbon arama çalışmalarına 27 Ağustos'a kadar devam edeceğine ilişkin 23 Ağustos'ta Navtex ilan edildi. Akabinde 27 Ağustos'ta, 27 Ağustos-1

Eylül tarihleri için tekrar bir Navtex daha ilan edildi. Bu ilanla Oruç Reis; Ataman ve Cengiz Han isimli gemilerle birlikte Doğu Akdeniz'de Kıbrıs açıklarında daha önce ilan edilen bölgede sismik çalışmalarını yürütmeye devam etti.

Oruç Reis Sismik Araştırma Gemisi, kıta sahanlığı ve doğal kaynak aramaları başta olmak üzere her türlü jeolojik, jeofizik, hidrografik ve oşinografik araştırmaları gerçekleştirebiliyor.

Tam donanımlı ve çok amaçlı dünyadaki ender araştırma gemilerinden biri olan gemide, 2 ve 3 boyutlu sismik, gravite, manyetik olarak jeofizik araştırması yapılabiliyor. Gemi, 8 bin metre derinliğe kadar 3 boyutlu, 15 bin metre derinliğe kadar iki boyutlu sismik operasyonları gerçekleştirebiliyor.

Acil Müdahale ve Dalış Eğitim Botları envantere katıldı



Türk Silahlı Kuvvetleri, kendi sınıfının en yüksek yerlilik ve millik oranına sahip 2 adet Acil Müdahale ve Dalış Eğitim Botu'nu envanterine kattı. Desan Tersanesi'nde gerçekleşen Yeni Deniz Sistemleri Teslim Töreni'nde 2 adet Acil Müdahale ve Dalış Eğitim Botu ile birlikte 2 adet yeni SAT botu ve 8 adet süratli devriye botu da Deniz Kuvvetleri Komutanlığı'na teslim edildi.

Yüzde 71'lik yerlilik oranı ile inşa edilen botların kendi sınıfında bir ilk olan tüm yazılım ve programları tamamen Türk mühendisleri tarafından geliştirildi. Projede, şaft ve CU4 askeri standartlara uygun pervane, yüzde 100 yerli imkânlarla üretildi. Ayrıca böyle bir şaft ve pervane ilk kez Türk Loydu tarafından sertifikalandırıldı.

Acil Müdahale ve Dalış Eğitim Botları'nın her birinin içinde bulunan ve 4 artı 2 şeklinde tasarlanan modern ve donanımlı basınç odaları da tamamen Türk mühendisleri ve yerli firmalar tarafın-

dan tasarlandı. Proje; Türk askerî denizcilik projeleri arasında, tüm gemilerin aynı anda tamamlanarak teslim edildiği ilk proje olarak da kayıtlara geçmiş oldu. Tarihe geçen projenin şaft ve pervane sistemi, dümen sistemi, dizel jeneratörler, akustik izleme ve yakalama sistemi, gemi bilgi dağıtım sistemi, solunum hava kompresörleri, sabit basınç odası, dalış panelleri, ana tevzi tablosu, bot kontrol ve izleme sisteminin yanı sıra yangın algılama sistemi doğrudan, yüzde 100 yerli imkânlarla üretildi.

Acil Müdahale ve Dalış Eğitim Botları, olası kazalarda kurtarma dalgıçlığı ve acil müdahale operasyonlarını destekleyecek. Karadeniz, Akdeniz, Ege ve Marmara Denizi'nde yara alan, karaya oturan ve batan gemilerin yerlerinin belirlenmesinde görev alacak.

Acil Müdahale ve Dalış Eğitim Botları, dalgıç personelinin sığ ve derin su uygulamalı dalış eğitimlerinde de kullanılacak.



YANMAR



Ticari Marin



Yanmar Çözümleri Yanınızda

Yanmar ticari kullanım amacıyla orta ve yüksek devirli dizel motorlar üretir. Bu motorlar, gemi sahiplerinin işletme maliyetlerini tam olarak kontrol edebilmesini sağlamak için düşük yakıt tüketimi ve kolay bakım sunmak üzere

tasarlanmıştır. Ana tahrik ve elektrikli tahrik için 78mhp (57kW) ila 6090 mhp (4480kW) arasında değişen motorlar ve ayrıca gemideki tüm elektrik ihtiyaçları için marin jeneratör setleri sunuyoruz.

Prof. Dr. Nurhan Kâhyaoğlu / (E) Tuğamiral

Preveze Deniz Zaferi, Deniz Kuvvetleri Günü ve "Ordular ilk hedefiniz Akdeniz'dir, ileri !.."

Akdeniz'de ve tüm dünya denizlerinde, Türk sancağını şerefle dalgalandırmayı sürdürdüğünüz için bu millet size minnettardır. Çünkü yaptığınız bu görevin emri 1 Eylül 1922'de Gazi Mustafa Kemâl Atatürk tarafından verilmiştir



Anadolu'da yaşamış, yaşayan ve yaşayacak Türk insanı için çok özel bir ay olan Ağustos ayını geride bırakarak yine aynı önem ve güzellikteki Eylül ayını sürüyoruz.

Türlere Anadolu'nun kapısını açan 1071 Malazgirt Zaferi ve Ulu Önder Gazi Mustafa Kemâl Atatürk'ün başkomutanlığında, Dumlupınar Meydan Muharebesi sonunda işgalci güçlerin Anadolu'dan süpürülmesini sağlayan 30 Ağustos Zafer Bayramı. Her ikisi de kutlu olsun. Bu iki büyük zafer tarihlerinin hemen hemen ortasında bir tarihte 1538 yılında, bu kez denizde kazanılan bir büyük zafer daha var. Osmanlı Devleti'nin denizlerde giderek artan hakimiyetini önlemek amacıyla oluşturulan Haçlı Donanması'na karşı kazanılan Preveze Deniz Zaferi. Barbaros Hayrettin Paşa komutasındaki Osmanlı Donanması'nın, Haçlı Donanması'na karşı Preveze'de denizde kazanılmış bu zaferle; Türk İmparatorluğu, o zamanlar arciplago-adalar denizi olarak bilinen Ege Denizi'ni de kapsayan Akdeniz'i tamamen kontrol altına almış ve Akdeniz'de stratejik güç Osmanlı'nın eline geçmiş, bu zafer ile; Avrupalı hükümlerinin himayesinde sür-

dürülen deniz korsanlığının önü kesilmiş, Akdeniz'de deniz ticareti yolları kontrol altına alınarak bilhassa kıyılarda ve adalarda yaşayan halkın emniyeti ve huzuru sağlanmıştır. O zamana kadar genellikle karaya dönük bir devlet görünümünde olan Osmanlı bu zaferin sonucunda denizi daha fazla önemsemeye, deniz üzerinden siyaset geliştirmeye başlamıştır. Zaferin ardından daha da güçlendirilen Osmanlı Donanması 16'ncı yüzyıl sonlarına kadar Akdeniz'deki en güçlü donanma olmuştur.

Preveze Deniz Savaşı'nda Osmanlı Donanması'nın gemi sayısı Haçlı Donanması gemi sayısına nazaran çok daha az olmasına rağmen, savaşın Osmanlı Donanması'nın zaferiyle sonuçlanmasının önemli bir nedeni, savaşta çoğunlukla kürek ve yelkenle sevk edilebilen manevra kabiliyeti yüksek, tekne yapıları Akdeniz sularına çok uygun olan kadırgaların kullanılmasıdır. Ama hiç kuşkusuz bunlardan daha da önemli olanı; bu gemilere kumanda eden, bu gemileri kullanan ve denizin doğa şartlarına dayanıklı cesur ve kahraman denizcileridir.

Preveze Deniz Zaferi'nin kaza-

nılmasında, gemilere ve gemi gruplarına komuta eden amiral-lerin/savaşçıların hepsi kendilerinden önceki nesilde olduğu gibi yaşamlarını denize ve gemilerine adanmış denizcilerdi. Denize tutkun bu denizciler Preveze Zaferi'ne kadar, gençlik çağlarından beri birçok deniz seferine katılmış, denizlerde dolaşmışlardır.

Bunlardan Turgut Reis, çok genç yaşlarda reis unvanını almış ve kendinden daha yaşlı denizcilere kumanda etme yetkisini kazanmıştır. Bazıları, Tersane Kethüdalığı görevine de atanmıştır. Tersane demişken şunu da vurgulamak gerekir. Bu seçkin denizcilerimizin kullandığı gemilerin kendi tersanelerimizde yapılmış olması zaferin kazanılmasının diğer bir önemli etmenidir.

1527-1531 yılları arasında Tersane-i Amire'de, çeşitli sınıflarda 61 adet yeni gemi inşası, 146 adet gemi onarımı yapıldığı, yalnızca 1585 yılında 22 yeni gemi inşası ile 114 gemi onarımı yapıldığı çeşitli yazılı kaynaklarda belirtilmektedir. Aynı yüzyılda Osmanlı sınırları içerisinde farklı dönemlerde 86 adet tersanenin faaliyet gösterdiği bilinmektedir. İzmit, Trabzon, Batum, Gelibolu, İzmir, Birecik,

Alanya, Samsun, Sinop ve Kefken ile Rusçuk, Süveys, İskenderiye, Tunus, Basra tersaneleri bunlardan bazılarıdır.

Osmanlı Donanması'nın olgunluk ve en güçlü dönemi Barbaros Hayrettin Paşa'nın Kaptan-ı Derya olduğu dönemdir. Önceki dönemlerde Kemal Reis, Burak Reis'in yaptığı gibi o dönemin reisleri de İstanbul'a gelerek dönemin en iyi savaş gemilerinin inşasına önderlik etmişlerdir. Örneğin, gemilere uzun menzilli topları monte edilmesi Kemal Reis'in önerisiyle gerçekleşmiştir. Ayrıca, donanmanın eğitiminde Kemal Reis'in büyük katkısı olmuştur. Bu durum Kılıç Ali Paşa'nın ölümüne kadar (1587) devam etmiştir.

Bu dönem, Osmanlıların denizde sadece savaşarak değil, Akdeniz'de deniz ticaretinde de söz sahibi olarak önemli bir Denizcilik Gücü oluşturduğu dönemdir. Yavuz ve Kanunî dönemlerinde İstanbul Tersanesi'nin (Haliç) bir kış mevsiminde 200 parça gemi yapabildiği, bu kapasitenin diğer tersanelerin de katılımıyla 300 gemiye ulaştığı bilinmektedir. Sokullu Mehmet Paşa (1579) ve Kılıç (Uluç) Ali Paşa'nın (1587) ölümlerinin ardından Osman-

lı'nın denizlerdeki üstünlüğü de duraklamaya girmiş ve teknolojiye Avrupa'ya ayak uydurmakta zorlanacağı yeni bir dönem başlamıştır. Bu dönemlerde donanmaya denizcilikten yetişmemiş Kaptan Paşalar, gemilere ehil olmayan kişiler kumanda etmeye başlamışlardır. Hâlâ güç de olsa idame edilen bir donanma bulunmasına rağmen çağdaş denizcilik eğitimi almış tecrübeli ve işi bilen insan kaynağının hızla yok olması duraklamanın en önemli nedenlerini oluşturmuştur.

Benzer şekilde tersaneler de bir plan ve programa uygun olarak faaliyet göstermiyorlardı. Tersanelerin mutlak amiri padişahıydı. Osmanlı tersanelerinde her sene 40 gemi yapmak kanundu ancak padişahın iradesi olmadan hiç bir şey yapılamıyordu. Avrupa'daki sanayi devrimi ve kapitülasyonlar Osmanlı gemi endüstrisi üzerindeki olumsuz etkisini iyice artırmış, tersaneler ve tersanelere bağlı yan sanayi kolları yavaş yavaş zayıflamaya ya da yok olmaya başlamıştır.

Coğrafi keşiflerle paralel olarak hem gemi inşa endüstrisi ve teknolojisinde hem de deniz ticaretinde büyük atılımlar yapan Avrupa, Osmanlı'ya karşı denizcilik ve gemi inşa teknolojisinde büyük ilerlemeler kaydetmiştir. Osmanlı Donanması'nın ve gemi endüstrisinin geldiği bu durumun sonucu, Baltık Denizi'nden dolaşarak Akdeniz'e kadar gelen Rus Donanması Çeşme'de bir baskın düzenleyerek Osmanlı Donanması'nı hemen hemen yok etmiş ve Osmanlı tarihinde Çeşme baskını olarak tarihe geçen bu olay Osmanlı denizciliğinin ve gemi endüstrisinin çağdaş seviyeye getirilmesi gerekliliğini ağır bir şekilde ortaya koymuştur. Bunun üzerine dönemin Osmanlı padişahı III. Mustafa'nın emriyle Ceza-yirli Gazi Hasan Paşa'nın başlattığı

YAKAMOS 2020 YENİ NESİL KARINAYA MONTELİ SONAR SİSTEMİ

Geliştirilmiş Yetenekler, Yenilikçi Teknoloji

METEKSAN
SAVUNMA

meteksan.com |



Heybeliada Deniz Lisesi

çalışmalar sonunda 1773 yılında bugünkü Deniz Harp Okulu'nun ve İstanbul Teknik Üniversitesi'nin nüvesi olan *Mühendishane-i Bahri Hümayun Mühendislik Mektebi* açılmıştır. Ancak 18'inci yüzyılın sonlarına doğru İmparatorluğun içinde bulunduğu çaresizlikler, *liyâkatsiz ve beceriksiz denizciler ve tersaneciler* nedeniyle bu çabalarlar sınırlı kalmıştır.

Onsekizinci yüzyılın sonunda alınmaya başlayan bazı tedbirler ve girişimlerle Türk tersaneleri ve bahriyesi 19'uncu yüzyıla daha umutlu girmiştir. Ancak bu dönemlerde gemilerin dizaynı ve bilhassa inşaatlarında kullanılan kereste haricinde birçok malzeme, tezgah, makine ve donatım malzemesi ihtiyaçları Avrupa'dan temin ediliyordu. Abdülaziz devrinde Türk Donanması, Avrupa'nın ikinci büyük donanması olmasına rağmen gemi endüstrisi Avrupa'dan

gelen malzeme ve tezgahlara daha çok bağlanmış, 1800'lerin sonlarına doğru da İstanbul Tersanesi'nin (Haliç) muhtelif kısımlarında İngiliz uzmanlar ve ustalar çalışmıştır. Bu devirde yine de önemli işler yapılmaya çalışıldıysa da II. Abdülhamid'in 33 yıllık saltanatlık döneminde bu tersane ve donanma atıl durumda bırakılmıştır. Sonrası malûm; mütareke dönemi, İstanbul'un ve Anadolu'nun işgal edilmesi.

Ama yağma yok, daha bitmedi 'Geldikleri gibi giderler' inanç ve bilinciyle yola çıkan Mustafa Kemal'in, Kurtuluş Savaşı'nı taçlandırarak Başkomutanlık Meydan Muharebesi'nde, "Gözüm Sakarya'da Dumlupınar'da, kulağım İnebolu'da!" beklentisini boşa çıkartmayanlar da düşman donanma güçlerinin tüm engellemelerine rağmen, kırk dökük, savaşma özelliği olmayan tek-

nelerle, cephede ihtiyaç duyulan silâh, mühimmat ve cephaneyi denizden İnebolu'ya kaçırarak savaşın kaderini etkileyen, yürekleri sadece vatan sevgisiyle çarpan, çoğu mütareke sonucu görevlerinden el çektirilmiş bir avuç cesur denizcidir. Başkomutan Mustafa Kemal Paşa'nın 30 Ağustos 1922 Büyük Zaferinin hemen ardından 1 Eylül 1922'de verdiği "Ordular ilk hedefiniz Akdeniz'dir, ileri!" emri ise Preveze Deniz Zaferi ile elde edilmiş Ege denizini de kapsayan Akdeniz üzerindeki doğal kazanımlara yeniden kavuşulması için verilmiş bir emirdir. Ulu Önder Gazi Mustafa Kemal Atatürk'ün bu emri, Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi'nde belirtilmiş şartlara uygun olarak deniz ekonomik bölge sınırlarımızın netleştirilmesiyle yerine getirilmiş olacaktır. Bu günlerde, Akdeniz ve Ege'de

bu ekonomik deniz sınırlarımız içerisindeki ülke hak ve menfaatlerimizi kollayan Türk Deniz Kuvvetleri'nin sualtı, suüstü ve deniz-hava unsurlarıyla, bu platformlarda görev yapan amiralinin, erbaş ve erine kadar fedakâr personeli ve yine bu unsurlara hiç yılmadan, yorulmadan destek sağlayan rütbeli, rütbesiz, sivil, asker fedakâr teknik destek ve lojistik destek personelidir. Akdeniz'de ve tüm dünya denizlerinde, Türk sancağını şerefle dalgalandırmayı sürdürdüğünüz için bu millet size minnettardır. Çünkü yaptığınız bu görevin emri 1 Eylül 1922'de Gazi Mustafa Kemal Atatürk tarafından verilmiştir. Vatanın doğal sınırları bu emirle o gün çizilmiştir. Büyük sorumluluklar üstlenerek, vatani, milleti ve denizcilik ülküsü için üzerine düşen görevi bilgiye dayalı cesaret ve fedakârlıkla sürdüren siz-

lerin bu gün yapması gereken en önemli iş, bu güne kadar edindiğiniz bilgi ve tecrübeyle akıl ve bilimin yolunda fikri hür, irfanı hür, vicdanı hür gelecek nesiller yetiştirmenizdir.

Kıssadan hisse: bir an önce Deniz Lisesi açılmalı ve Deniz Harp Okulu mutlaka Deniz Kuvvetleri Komutanlığı'na bağlanmalıdır. Askeri Tersanelerin ve Milli Savunma Üniversitesi'nin durumu ise ayrıca irdelenmesi gereken diğer önemli iki konudur. Bu önerilerin gerekçeleri ise bu yazıda aşikârdır.

Preveze Deniz Zaferi ve Deniz Kuvvetleri Günü kahraman bahriyelilere ve milletimize kutlu olsun.

Kaynakça

H.Y. Şahsüvaroğlu, 1946

H. Tezel, 1973

İdris Bostan, 1992

M. Kadioğlu, 2016



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

Geleceğin yakıtı: Amonyak



Küresel ısınmanın etkilerinin giderek artması ve buzulların her geçen sene rekor seviyede azalması tüm dünyayı çevreyi koruma adına alarma geçirmiş durumda. Global çaptaki karbon salınımlarının yüzde 2'sinden sorumlu denizcilik sektörü de karbonsuz bir gelecek adına çeşitli uygulamalarla harekete geçti. Bu kapsamda Uluslararası Denizcilik Örgütü (International Maritime Organization-IMO), IMO 2020 düzenlemelerini getirdi ve 2050 yılına kadar karbon salınımlarının yarı yarıya indirilmesi hedefini açıkladı. IMO 2020 gereği, yüksek karbon salınımına neden olan yakıtların (HLSFO) kullanımını yasaklandı veya şartlara

bağlandı. Dünya çapında seyir yapan gemilerin 0,5 ve altında salınım yapan düşük sülfürlü yakıt (VLSFO) kullanmaları ya da HLSFO'yu tercih edenlerin gemilerini filtreleme yöntemi ile salınımı azaltacak olan scrubber'lar ile donatmaları zorunlu kılındı.

Karbon salınımını azaltmaya yönelik alınan kararlar ve uygulanan yaptırımların sonuçları olumlu olsa da temiz bir gelecek için yeterli gözüküyor. Bu nedenle dünya genelinde alternatif yeşil yakıtlar araştırılıyor ve ciddi yatırımlar yapılıyor. Özellikle, yakıt olarak kullanıldığında CO² salınımına neden olmayan amonyağı ticarileştirmek üzere pek çok çalışma da

bulunuluyor.

Dünyanın önde gelen denizcilik ülkeleri ve uluslararası şirketler araştırmalarını amonyağın deniz yakıtı olarak kullanımını hızlandırmak üzere yoğunlaşmış durumdadır. Teknoloji grubu Wärtsilä yakıt olarak kullanımı amacıyla amonyak üzerinde yanma denemelerine başlarken; MISC, Samsung Heavy Industries, Lloyd's Register ve MAN Energy gibi şirketler amonyağın yakıt olarak kullanımının araştırılacağı bir projede bir araya geldiler. Singapur Limanı'nda ise şimdiden amonyak yakıt zinciri oluşturulmasının altyapısını araştırmak adına Japon Itochu Corporation ve Hollandalı terminal

operatörü Vopak Terminals bir ortaklık anlaşması imzaladılar. Fosil yakıtlardan üretilen amonyağın tamamen karbon salınımsız bir yakıt haline gelebilmesi için elektrik kullanılarak üretilmesi gerekiyor. Karbonsuz ve temiz bir gelecek adına yeşil bir yakıt olarak öne çıkan amonyağın gelecekte, bu yakıtın üretimine yönelecek ülkelere çok ciddi gelirler sağlayacağı öngörülüyor. Bu kapsamda Çevre Savunma Fonu (Environmental Defense Fund-EDF) da Sailing Solar adında yenilenebilir enerji sağlayan rüzgâr türbinleri ve güneşten fotovoltaiik güç elde eden elektrik santalleri ile desteklenen amonyak/hidrojen üretim

tesisi limanı hakkında bilgiler içeren bir rapor yayımladı. Toplam maliyetinin 100 milyar doları bulabileceği aktarılan tesisin, gelişmekte olan ülkelerin ekonomilerine 1 trilyon dolar gelir sağlayabileceği belirtiliyor.

Her biri alanında uzman değerli akademisyenler Türkiye'de rüzgâr ve güneş enerjisi ile desteklenmiş amonyak/hidrojen deniz yakıtı üretim tesisi ve limanı kurulmasının eldeki imkânlarla mümkün olup olmadığını MarineDeal News için değerlendirip, ülkemizin enerji sektöründeki teknik altyapısı hakkındaki bilgilerini okuyucularımıza özel paylaştılar.

Prof. Dr. Osman Azmi Özsoysal / İstanbul Teknik Üniversitesi Gemi İnşaatı ve Deniz Bilimleri Fakültesi

'Mühendislik altyapımız, amonyak yakıtlı gemiler inşa etmede zorluk yaşamayacaktır'

Bir yakıtın tercih edilebilirliğini ön plana çıkaran çok önemli üç unsur vardır. Bu unsurlar yakıtın enerji içeriğinin yüksekliği, yanma sonucu üretilen emisyonların az olması ve kaynağının ise bol olması yani kolay bulunulabilir olmasıdır. Sera gazı emisyonlarında deniz taşımacılığı ile oluşan karbon ayak izini azaltmak ve hatta sifira indirmek amacıyla amonyak alternatif bir gemi dizel motor yakıtı olarak karşımıza çıkmıştır. Amonyak, yakıt olarak kullanıldığında karbon emisyonuna yol açmayacaktır. Çünkü bünyesinde karbon olmadığı gibi yanma sonu ürünü olarak azot ve su açığa çıkması hedeflenmektedir. Ancak yanma mekanizmasının iyi ayarlanamaması halinde karbon emisyonundan kaçılırken

azotoksit emisyonlarına yakalanmak da söz konusu olabilir. Amonyakın tek yakıt olması yerine hidrojenle birlikte yakılmasının da etkili sonuçlar verdiği dair akademik araştırmalar mevcuttur. Motor üreticilerinin test merkezlerinde amonyağın tek yakıt olarak yakılmasına dayanan deneysel araştırmaların ilk işaretleri amonyağın mevcut motorlarda da sorunsuz kullanılabilceğini göstermektedir. Bununla birlikte testlerin değişik yük ve devirlerde, değişik sıkıştırma oranına sahip motorlar ile de yapılması, farklı nem içeren dolgu havası ile birlikte amonyak yakıtın performans deneyleri bir müddet sürdürülmeli, silindirde meydana gelen ısı yüklerinin değişimi gözlenmeli, motorların amonyak yakma-

sı halinde ekonomik ömür-yorulma grafiklerinin değişimi iyice incelenmelidir. Özellikle karbon emisyonlu gelecek için amonyak, günümüzde ön plana çıkarılmış alternatif deniz yakıtıdır. Karbon salınımını ortadan kaldırmak adına alternatif yakıt olarak ortaya çıkarılan amonyağın doğru tercih olup olmadığını söylemek için şu anda elimizde somut akademik araştırma verisi sayısı azdır. Bu konuda ümit var ancak kesinlikle doğru tercihtir demek için henüz vakit erkendir.

Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO)'nün kükürt emisyonunun sınırlandırılmasıyla ilgili tarihi düzenlemesi 1 Ocak 2020 tarihi itibarıyla hayata geçti ama denizcilik sektöründe hâlâ belirsizlik-

ler var. Benzer bir düzenleme karbon emisyonlarının sınırlandırılması için de söz konusu. Gemilerden kaynaklı sera gazı emisyonlarını azaltmak amacıyla karbon emisyonlarının 2050 yılından sonra tamamen sıfırlanması hedefleniyor. Hatta bu konuda Uluslararası Taşımacılık Forumu (OECD)'nin 27 Mart 2018 yılında yayımladığı "Decarbonising Maritime Transport" isimli raporunda karbon salınımının 2035 yılına kadar sıfırlanmasının mümkün olduğu ve bunun nasıl sağlanabileceği gündeme taşınmıştır. Fakat burada en önemli rol elbette ülke yönetimlerine düşmektedir. Özellikle deniz taşımacılığının karbon ayak izini ortadan kaldırmak birincil politika hedefi olmalı ve bunun için gereken



yasal mevzuat değişikliği bir an önce yapılmalı, ek olarak deniz taşımacılığının karbonsuzlaşması için donatan veya işleten lehine finansal teşvik sağlanmalıdır. Greenhouse Gas Emission dediğimiz sera gazı emisyonlarını azaltmak, küresel ısınmayı engellemek, buzulların erimesinin önüne

geçmek ve yaşadığımız yer-kürede varlığımızı çok uzun süreler boyunca gerçekleştirebilmek için bu gereklidir. Petrol kökenli yakıtlar yerine alternatif deniz yakıtları için belirlenen yeni çevresel kuralları, deniz taşımacılığına 50 milyar doların üstünde ekstra maliyet getireceği tahmin edilmektedir. Her ne kadar karbon salınımını sıfırlamanın maliyeti yüksek olsa da, çevre duyarlılığı ülke yönetimlerine baskı yapmaktadır ve bu baskıyı gelişmiş ülkelerde, denizcilik sektörünün önde gelen ülkelerinde daha fazla görüyoruz. Aksi takdirde tıpkı kükürt emisyonları için belirlenen SECA bölgelerinde olduğu gibi karbon için de CECA bölgeleri belirlenir. Karbon salınımı ile ilgili istekleri yerine getiremeyen şirketler için böyle bölgelerde yük almak ve boşaltmak mümkün olmayacağı için sadece o şirket değil, küresel ölçekte deniz taşımacılığı ve entegre olduğu kara taşımacılığı da şüphesiz olumsuz etkilenecektir.

Unutmamamız da gerekir ki IMO'nun 2050 yılından sonra karbon salınımına izin vermeyeceğini açıklaması, tüm denizcilik sektörü üzerinde bir nevi Demokles'in kılıcı gibi sallanmaya devam etmektedir. Amonyakın tek başına gemi dizel motoru yakıtı olması kısa vadede beklenmemelidir. Çünkü amonyağın alternatif yakıt olarak kullanımına kısa zamanda geçebilmek için öncelikle üretim ve dağıtım zincirinin de çok kısa zamanda gerçekleşmesi gerekir. Altyapı eksiklikleri ile planlamadan kaynaklanabilecek olası sıkıntılar nedeniyle amonyağın her limanda kolayca bulunur hale gelmesi aksayabilir. Yani motor üreticileri yarın açıklama yaparak "amonyak yakan motoru test ettik, sorunsuz çalışıyor, üretimine de geçtik, satışa hazırız" diye tanıtım yapsa dahi gemi donatanları ve işletmeciler "her yerden, her zaman kolaylıkla ve ucuza amonyak bulabilir miyim?" sorusuna tatminkâr cevap almadıkça, tereddüt yaşayacak ve yeni gemi inşa siparişlerinde amonyak yakan motorların satın alım emrini biraz zor verecektir. Benzer durum, çalışır durumdaki mevcut gemi dizel motorları için de söz konusudur. Eski motorların amonyak yakacak şekilde dönüştürülmesi kolay, hızlı ve ucuza dahi mâl olsa amonyağın yakıt olarak kolay bulunabilirliği daima cevabı aranacak soru olacaktır. Bu yüzden amonyağın tek yakıt olarak gemilerde kullanımının

biraz daha zaman alacağını, onun yerine yani kısa vadede düşük karbonlu dizel yakıtının amonyak ile değişik oranlarda karıştırılarak kullanımının gerçekleşeceğini tahmin ediyorum. Amonyak, tutuşma özelliklerini iyileştirmek için LNG veya dizel ile karıştırılabilir ve küçük motor modifikasyonları ile mevcut filoda kullanılmasına izin verilebilir. 2050 yılına uzun vade sınırı olarak kabul edersek, uzun vadede amonyağın bu defa hidrojen ile birlikte yakılmasının test edileceğini düşünüyorum. Çünkü hidrojenin tutuşabilirliği için gerekli hava fazlalık katsayısı 0,14 ile 4,35 arasında değişmektedir. Hidrojenin amonyak ile birlikte yakılması motordan alınan gücün ve yanma veriminin de artmasını sağlayacaktır diye düşünüyorum.

Konuyu toparlarsak, amonyağın gemilerde bunker yakıtı olarak ticari kullanımının küresel ölçekte 2025 yılından önce gerçekleşemeyeceğini düşünüyorum. Çünkü kükürt emisyonu sınırlamasıyla birlikte ağır yakıt yakan ve halen kullanımda olan gemi dizel motorlarının scrubber ile donatılması tüm ticaret filolarında yüzde 100 oranında gerçekleşmemiştir. Kükürt sınırlamasının yarattığı sorunlar henüz tam manasıyla çözülmemişken, karbon salınımı için amonyağın alternatif yakıt olarak kullanılabilmesi konusu deniz sektöründe

karışık olan kafaları daha da karıştıracaktır. Konunun mali finansman yönü ile siyasi politik makamlarca özümsemek amonyağın desteklenmesinin ve ticari kullanımının ancak 2025'ten sonra olacağını düşünüyorum.

Tersanelerimizdeki bilgi ve tecrübe birikimi ile ülkemizdeki mühendislik altyapısı, amonyak yakıtlı gemiler inşa etmede zorluk yaşamayacaktır. Teknolojik altyapı yeterlidir. Hidrojen ile birlikte amonyak kullanımı eğer gündeme gelirse hidrojen depolama ve aktarma hatlarındaki sızdırmazlık sorunu en önemli problem olur. Ama bu sorun da sadece Türk tersanelerinin değil, dünyadaki tüm tersanelerin sorunudur.

Amonyakı yakıt olarak kullanılan dizel motorların maliyetinin ve satış piyasasının ne olacağını bilemiyorum. Ama petrol bazlı yakıt yakan örneklerinin fiyatlarıyla aralarında uçurum olmaz ise gemilerin inşaat maliyetlerinde de çok önemli artışlar olmayacaktır. Maliyet analizinde getiriler ile götürüleri birlikte değerlendirmek gerekir. Unutmayınız ki amonyağın yakıt olarak gündeme gelmesi keyfiyetten değil, zorunluluktur. Çünkü küresel ısınma, eriyen buzular dünya ve üzerindeki yaşam için tehlike çanlarını çalmaya uzun zamandır devam etmektedir. Yaşamak için gidebileceğimiz başka bir gezegenimiz

yok. Sadece bunu bazı kulakların duymadığını fark edip üzülüyoruz. Dünya taşımacılığı ister istemez bir mutasyona uğrayacaktır. Bu değişim ve dönüşüm şüphesiz maliyetli de olacaktır. Amonyak yakıtın ticari kullanımını başladığında ülke yönetimlerinin de gecikmeksizin uygun fonlarla destek ve teşvikleri yürürlüğe koyması gerekir.

Dizel yakıtın alt ısıl değeri 2,77 MJ/kg olup, amonyağın alt ısıl değeri ise 2,64 MJ/kg'dır. Bu rakamlar ister yeni olsun, ister kullanımda olsun, eğer ihtiyaç duyduğunuz motor gücünü biliyorsanız, dizel yerine tüketmek üzere ne kadar amonyağa ihtiyacınız olduğunu belirlemek içindir. Öte yandan bir ton amonyak üretmek için tesislerde ihtiyaç duyulan ortalama enerji miktarı ise 27,6 GJ'dir. Dolayısıyla amonyak üretim tesisleri ister istemez devasa tesisler olacaktır. Fritz Haber-Carl Bosch tarafından 1913 yılında tanıtılan üretim yöntemi ile yüksek basınç ve yüksek sıcaklıklarda bir azot ve üç hidrojen molekülünü kimyasal tepkimeye soktuğunuzda amonyak elde edersiniz. Öte yandan amonyak üretmek için tercih edilen en yaygın yöntem ise doğalgazın yani hidrokarbonun ön ısıtmadan geçirildikten sonra yanma havası ile bir araya getirilmesi ve tepkimeye suyun da katılmasıdır. Fakat yanma sonunda azotoksit

oluşmaması için üretim çok sayıda kademe içermektedir. Günümüzde yeni kurulum bir amonyak tesisi günde ortalama 2 bin ton üretim kapasitesine sahiptir. Avrupa Birliği'nin 27 ülkesindeki 42 ayrı amonyak tesisinde, yılda ortalama 25 milyon ton amonyak üretilmektedir. Küresel ölçekte ise yaklaşık 200 milyon ton amonyak bir yılda tüketilmektedir. Amonyak üretiminde lider ülke Çin olup onu sırasıyla Hindistan, Rusya ve ABD izlemektedir. Amonyakın tonu uluslararası piyasalarda 500-600 ABD Doları arasında değer almaktadır. Doğalgazın hava ve su ile birlikte tepkimeye girmesiyle üretilen amonyağın ton maliyeti yaklaşık 180-200 ABD Doları arasında değişmektedir. Elbette bu değer doğalgaz fiyatlarına bağlıdır. Doğalgazın uluslararası fiyatı yıllara göre çok büyük oynamalar göstermektedir. Örneğin, 1 MMBTU yani yaklaşık 28,5 m³ hacmindeki doğalgazın piyasa fiyatı 2,4-2,5 ABD Doları civarındadır. Bu değer önümüzdeki yıllarda 2,8-3,0 bandına kadar çıksa dahi doğalgaz kullanılarak 1 ton amonyağın birim maliyeti 200 ABD Doları'nı geçemez. Bu yüzden amonyak tesislerine yatırım şu anda akılcı gözükmemektedir. Ekonomistler elbette ki daha iyi değerlendireceklerdir ama yatırımın geri dönüşünün sıkıntısız olacağını düşünüyorum.

REDUCE YOUR CYBER RISK

Offshore and marine assets increasingly rely on interconnected control systems—for propulsion, thrusting and ballast—which means increased vulnerability and potential operational and safety impacts. ABS' practical methodology quantifies marine and offshore Operational Technology (OT) cyber risk.

The ABS FCI Cyber Risk™ equation calculates a cyber risk index, giving owners and operators an actionable strategy to reduce cyber risk and target cyber security investments across their fleets to:

- Minimize productivity loss
- Lessen financial impact
- Optimize security budgets

Contact us today at cybersecurity@eagle.org to learn more about our practical approach to reduce your cyber risk.

www.eagle.org/cybersecurity

LEADING THE FUTURE

© Avigator Thailand/Shutterstock

Dr. Öğr. Üyesi Doruk Doğu / Atılım Üniversitesi Metalurji ve Malzeme Mühendisliği

'Türkiye'deki teknolojik altyapı tesisin kurulması için yeterli'

Amonyakın yakıt olarak en büyük avantajı karbon içermemesinden dolayı yanma sonucunda karbon dioksit salınımına neden olmaması, dolayısıyla yeşil bir yakıt olmasıdır.

Yeşil yakıtlar arasında günümüzde en popüler olanı hidrojendir. Ancak hidrojenin depolanması ve transferi oldukça zor ve maliyetlidir. Bunun yanında enerji yoğunluğunun da çok yüksek olmaması hidrojenin taşıtlarda kullanımını güçleştiriyor. Amonyak bu noktada avantajlı bir yakıt olabilir. Amonyakın depolanması hidrojene göre daha kolay ve hidrojenden daha yüksek enerji yoğunluğuna sahip. Bunun yanında amonyak üretimini konuştuğumuzda, amonyağı sadece bir yakıt olarak düşünmememiz gerekir.

Amonyak dünyada en çok

üretilen kimyasallardan biridir. Tarım, ilaç, tekstil, temizlik ürünleri, soğutma, enerji gibi birçok sektöre kullanılmaktadır. Günümüzde amonyak yaygın olarak Haber-Bosch ismi verilen bir yöntemle üretilmektedir. Güncel hidrojen üretiminde iki ana sorun mevcut. Birincisi bu proses için gereken hidrojenin çoğunlukla fosil yakıtlardan elde edilmesi. Hidrojen kaynağı olarak fosil yakıtların kullanılması üretim sürecinde karbon dioksit oluşması ve dolayısıyla amonyağın yeşil yakıt özelliğini kaybetmesi anlamına geliyor. Bu sorun rüzgâr ve güneş gibi yenilenebilir enerji kaynakları kullanılarak, hidrojenin suyun elektrolizi ile üretilmesi yöntemi ile aşılabılır. Bir diğer önemli sorun ise bu Haber-Bosch yönteminin yüksek basınca ihtiyaç duymasındır. Bu

hem enerji ve maliyet verimini azaltmakta hem de üretimde güvenlik sorunları getirmektedir. Biz amonyak üretimi için gelecekte en ideal yöntemin elektrokatalitik reaktörler olduğunu düşünüyoruz. Bu yöntem atmosferik basınçta çalışmakta ve yüksek basınç problemini tamamen ortadan kaldırmaktadır. Bunun yanında amonyak üretimi için gereken hidrojen aynı reaktör içerisinde sudan elde edilebilecek ve bu şekilde hem maliyeti düşürecek hem verimliliği artıracak hem de karbon salınımı olmadığı için tam anlamıyla yeşil bir üretim olacaktır. Ancak şimdilik elektrokatalitik yöntem konusundaki araştırmalar çok yeni ve bu yöntemin ticari olarak değerlendirilebilmesi için daha fazla gelişmeye ihtiyaç duyuluyor.

Amonyak saf haliyle yüksek hızlı motorlarda kullanılmaya uygun değildir. Bazı kimyasal katkılarla amonyağı bu motorlarla uyumlu hale getirmeye çalışan araştırmalar mevcut. Bunun yanında düşük hızlı motorlar ve yakıt pilleri gibi başka enerji dönüşüm cihazlarında amonyak rahatlıkla kullanılabilir. En önemli dezavantajlardan biri ise amonyak üretimi için gerekli olan enerji ve hidrojenin fosil kaynaklardan üretilmesi nedeniyle çevresel etkileri bulunması. Amonyak üretimi için gerekli olan hidrojen yenilenebilir enerji kaynakları ile desteklenen elektroliz ile sudan üretilir ve gerekli olan enerji de yine bu kaynaklardan sağlanırsa bu sorun kolaylıkla aşılabilecektir. Diğer bir sorun olan yüksek basınç gereksiniminin de önümüzdeki yıllarda şu an üzerinde çalışmakta olduğumuz elektrokatalitik yöntem sayesinde aşılabileceği inancındayım.

Ülkemizde halihazırda amonyak üretimi yapan firmalar mevcut. Türkiye'de amonyak çoğunlukla gübre amaçlı üretilmektedir. Yakıt olarak kullanılacak amonyak için tabii ki daha farklı standart ve kalite gereksinimleri olacaktır ancak bunların aşılması kolay olan sorunlar olduğunu düşünüyorum. Ben, Türkiye'deki teknolojik altyapının bu tarz bir tesis kurulması için yeterli olduğunu düşünüyorum. Rüzgâr ve güneş enerjisi konularında da birçok tecrübeli firma bulunmakta. Sudan elektroliz ile hidrojen üretimi kısmını gerçekleştirebilecek sistemi geliştirebilecek firmalar da mevcut. Bu üçünün birleştirilmesi, verimli ve uyumlu çalışabilmesini sağlamak tabii ki bir Ar-Ge gerektirecektir ancak ülkemizde bu donanımına sahip birçok araştırmacı bulunmakta. Ayrıca, üniversitelerimizde de bu araştırmaları destekleyecek kapasite ve tecrübe bulunmaktadır. Özetle, böyle bir tesisin kurulması doğru kurum ve kişileri bir araya getirip uyum içinde, işbirliği ile çalıştırarak mümkün olabilecektir.



Bu tarz bir tesisin maliyetini hassas olarak hesaplamak, detayları ortaya çıkmadan çok kolay değil. Bu hesaplar yapılabildiği takdirde tesisin kurulum maliyetlerinin yanında Ar-Ge maliyetlerini de düşünmek gerekir. İlk defa yapılacak bir tesis olarak düşünürsek maliyetinin yüksek olması kaçınılmaz olacaktır. Ancak, elde edilecek tecrübe ve bilgi birikimi ülkemiz için büyük bir kazanım olacaktır ve sonrasında kurulacak benzer tesislerin maliyeti daha da düşecektir.

Yürütmekte olduğumuz elektrokatalitik amonyak üretimi projemiz, TÜBİTAK 2232 Uluslararası Lider Araştırmacılar Programı tarafından desteklenmektedir. Altı yılını Amerika ve Kanada'da geçirdikten sonra 2019'un eylül ayında Atılım Üniversitesi'ne dönüş yaptım. TÜBİTAK'ın bu desteği, geri dönüşü çok kolaylaştırdı. Bu program sayesinde hızlıca bir laboratuvar kurarak araştırmalarımıza başlayabildik. Ayrıca TÜBİTAK bu program kapsamında çalışan doktora ve yüksek lisans öğrencisine de burs sağlamakta. Şu an bizim projemizde bir doktora öğrencisine burs veriyoruz, bir doktora ve iki yüksek lisans öğrencisi de eylül ayında aramıza katılacak. Ayrıca bir doktora öğrencisi de burs almadan projemize katkı sunmakta. Bu konu çok yeni olduğu için şimdilik özel sektörden elektrokatalitik amonyak üretimine çok ilgi yok ancak yaptığımız araştırmalarla bu sistemin avantajları daha çok ortaya çıktıkça özel sektörün ilgi ve desteğinin de artacağını düşünüyorum.

Bridge Shipping is a ship brokering company which is concentrating on the sale and purchase of ships, from new building contracting to second hand and demolition. The company is a well-known organization at local market also known by Continent and East Mediterranean shipowners, shipbrokers and bankers, providing such as pre-owned vessel sales, demolition and ship financing. The company has a strong recognition and reputation by its activities in Turkey, East Med and Continent region.

BRIDGE DENİZCİLİK SANAYİ VE TİCARET LTD. ŞTİ.
Malte Business Center
Atatürk Cd. Sakarya Sk. No: 35 Kat: 3/301, 34844 Maltepe/İstanbul, Turkey
T: +90 216 222 29 21 | F: +90 216 222 29 30
www.bridgeship.net | snp@bridgeship.net



Wärtsilä amonyak yakıt çalışmalarına başladı

Teknoloji grubu Wärtsilä, yakıt olarak kullanmak için amonyak üzerinde yanma denemelerine başladı.

Amonyakın, özelliklerini daha iyi anlamak için yanma araştırma ünitesine enjekte edildiğini duyuran Wärtsilä,

ilk sonuçlara göre hem çift yakıtlı hem de kıvılcımla ateşlenen gaz motorlarında testlere devam edileceğini belirtti. Saha denemelerine ise 2022 yılında armatörler ve potansiyel enerji müşterileri ile başlanacağı söylendi.

Dr. Öğr. Üyesi Mete Çubukçu / Ege Üniversitesi Güneş Enerjisi Enstitüsü

'Türkiye'nin yıl içinde güneşli 2,640 saati bulunmaktadır'

Güneş yerli bir enerji kaynağıdır. Türkiye'nin enerji üretiminde dışa bağımlılığını azaltmaktadır. Türkiye'nin güneş enerjisi verimliliği birçok ülkeye kıyasla oldukça yüksek değerlerdedir.

Güneşten elektrik elde etme yöntemi olan fotovoltaik güç sistemi (FVGS)'nin kurulum maliyetleri gün geçtikçe düşmektedir. En dikkat çekici fiyat düşüşü, fotovoltaik modülün birim Wp maliyetinde olmuştur. Beş yıl öncesinde 3 dolar/Wp olan birim maliyetler, bugün 0,3 dolar/Wp altına düşmüştür.

Fotovoltaik güç santrallerinin, küresel elektrik güç santrali ihtiyacının karşılanmasındaki payı yüzde 2,4'tür ve kullanım oranı her geçen yıl artmaktadır. 2008 yılında kümülatif 15 GWp olan pazar, 2019 yıl sonunda 630 GWp'a ulaşmıştır. IEA (Uluslararası Enerji Ajansı), öngörüsüne göre, 2019-2024 dönemini kapsayan beş yıllık süreçte, ilave yaklaşık 700 GWp'lık bir kapasite küresel ölçekte kurulacaktır.

FVGS'nin bakım gereksinimi çok düşüktür. Ürün tedarik zincirinde, küresel ölçekte birçok firma bulunmaktadır. FVGS kurulumları, açık arazide yapıla-

bileceği gibi âtıl durumda bulunan bina yüzeylerinin ve çatı alanlarının üzerinde de gerçekleştirilebilmektedir.

FVGS amortisman süreleri 4-5 yıldır ve FVGS ömrü 25-30 senedir. Sistemin ana bileşeni olan fotovoltaik modül için 25 yıl üretici garantisi verilmektedir.

FVGS enerji üretimi, karbon salınımını düşüren önemli bir parametredir. FVGS işletimi sırasında herhangi bir gürültü bulunmamaktadır.

FVGS kurulumlarında gölge alanlar kullanılamaz, ayrıca geceleri elektrik enerjisi üretimi gerçekleştirilemez. FVGS enerji üretiminin yetersiz olduğu saatlerde, şebeke elektriğinden yararlanılır.

Türkiye'de yıllık güneş ışı- nımından yararlanma süresi 2,640 saati bulunmaktadır ve yatay ekseninde yıllık güneş ışı- nımı 1,311 kWh/m²'dir. Avrupa Komisyonu-Ortak Araştırma Merkezi Fotovoltaik Coğrafi Bilgi Sistemi (PVGIS) tarafından sağlanan ışı- nım şiddeti verilerine, güvenilir veri kaynakları olarak sıkça başvurulmaktadır. Bu kaynağa göre, Türkiye'de yıllık ortalama

en iyi eğim açısında yerleştirilen FV güç sistemleri, 1,400-2,000 kWh/m² toplam ışı- tım ve 1,050-1,500 kWh/(kWanma.y) yıllık elektrik enerji hasadı potansiyeline sahiptir. Kuzey Avrupa ülkelerinde bu potansiyel, 700-800 (kWh/kWanma.y) değerindedir.

Fotovoltaik sektörü, Türkiye'de de, ekonomik zorluklara ve gerilemelere rağmen, son 5 yılda ciddi büyüme kaydetmiştir. 2015 yılında 2,5 MW olan kümülatif FVGS kapasitesi, 2019 yıl sonu itibarıyla 6,000 MW düzeyine ulaşmıştır.

Türkiye'nin 2019 yılsonu toplam kurulu güç kapasitesi 91,34 GW ve yıllık enerji üretimi 300,75 TWh değerindedir. 6 GW'lık FVGS kapasitesi yıllık toplamda 9,55 TWh enerji üretimi gerçekleştirmiştir. Fotovoltaik güneş enerjisinin üretimdeki

payı yüzde 3,18 olmuştur. 2018 yılında bu oran, yüzde 2,56 idi.

Türkiye'nin mevcut şebeke altyapısı ile bu kapasite 25-35 GW değerlerine rahatlıkla ulaşılabilir.

Türkiye'de son beş yılda gelişen fotovoltaik sektörüne paralel olarak, bu alanda yatırım yapan yatırımcıların sayısında ciddi bir artış olmuştur. Uygulama safhasında da ciddi bir bilgi birikimi edinmiştir. Benzer şekilde, rüzgâr enerjisi üretim santrallerinde de ciddi bir tecrübe kazanılmıştır. Dolayısıyla, kurulması planlanan tesisin enerji ihtiyacının güneş ve rüzgâr enerjisi ile karşılanmasında bir sıkıntı yaşanmayacaktır. Öte yandan, amonyak/hidrojen deniz yakıtı üretim tesisinin kendi bileşenleri ile ilgili daha dikkatli bir çalışma yapmak gerekecektir.



Projenin maliyeti hakkında doğru bir hesaplama yapabilmek için tesisin ve tüm bileşenlerinin enerji ihtiyacının net olarak bilinmesi gerekmektedir ve üretim tesisinin ihtiyaç duyduğu hammaddeye yakın, güneş ve rüzgâr enerjisi potansiyeli yüksek konumlar tercih edilmelidir.

Japonlar, emisjonsuz gelecek için amonyağı geliştiriyor

Japon nakliye şirketi NYK Line, Japan Marine United Corporation Tersanesi (JMU) ve klas kuruluşu ClassNK, amonyak yakıtla çalışan amonyak gazı taşıyıcısının (AFAGC) ticarileştirilmesi konusunda ortak Ar-Ge çalışmalarını yürütmek üzere sözleşme imzaladı. Şirketler ayrıca, amonyağı ana yakıt olarak kullanacak, yüzer amonyak depolama ve yeniden gazla dönüştürme barge'ının (A-FSRB) üretimi konusunda da ortak çalışacak.

AFAGC ve A-FSRB'nin ortak Ar-Ge çalışmasına başlamasının nedeni ise gelecekte alternatif gemi yakıtı olarak kullanılacağı düşünülen amonyak yakıtına olan talebin artmasının beklenmesi ve düzenli bir tedarik süreci için ulaşım altyapısı oluşturulma ihtiyacı duyulması olarak açıklandı.

Ar-Ge projesi ile amonyak, deniz yakıtı dışında enerji endüstrisi için de geliştirilecek. Ayrıca, Japon elektrik şirketleri için kömürle çalışan elektrik santrallerinde amonyak çözümleri üretme çalışmaları da yürütülecek.

Proje kapsamında, amonyağın taşınma ve tedarik süreçleri için de yöntemler geliştirilecek. Şu anda denizlerdeki büyük ölçekli amonyak taşımacılığı LPG gemileri ile gerçekleştiriliyor.

Amonyak yakıtlarda karbon dioksit (CO²) salınımı bulunmuyor ve ham madde olarak CO² içermeyen hidrojen tercih edildiği zaman emisjonsuz bir yolculuk sağlanabileceği öngörülüyor. Elektrik üretiminde ana yakıt olarak tercih edilen kömürün ve doğalgazın yerine amonyağın tercih edilmesiyle de karbon emisyonlarında önemli ölçüde azalmaya gidilebileceği düşünülüyor.

Japonya'da başarılı bir şekilde yüzde 100 amonyak yakıtlı bir gaz türbini kullanılarak elektrik üretimi sağlandı. Buna ek olarak CO² emisyonlarını azaltması adına yeni nesil termal enerji üretim teknolojileri geliştiriliyor. Bu teknolojilerle, kömürle çalışan elektrik santrallerinde amonyağı kömürle birlikte yakarak elektrik üretimi amaçlanıyor.



ALWAYS AT THE HELM WITH DNV GL

DNV GL's digital services are now available on Veracity, our open industry platform. Sign in to access a wealth of maritime applications and analytic services that can help you make better use of your data. So no matter where you are, or what you need to do, you are always in control.

Visit [Veracity.com](https://www.veracity.com)

SAFER. SMARTER. GREENER

DNV-GL

Prof. Dr. Emre Otay / Boğaziçi Üniversitesi (BÜ) İnşaat Mühendisliği Bölüm Başkanı ve BÜ Rüzgâr Enerji Santrali Proje Koordinatörü

'Gerekli enerjiyi sağlayacak altyapı ülkemizde mevcut'

Rüzgâr enerjisi eskiye dayanan, hem teorisi hem de pratiği son derece oturmuş basit ve güvenilir bir yenilenebilir enerji kaynağıdır. Dünyadaki üretim teknolojileri pazarı, servis sektörü, planlaması ve mühendisliği kısaca her şeyi şu anda doyumuna ulaşmış teknolojilerden bir tanesidir. Karada ve denizde pek çok yerde uygulanabilir bir teknoloji. Uzun vadede performans-maliyet oranları son derece iyi ve oldukça dayanıklı bir sistem. Ancak pek çok yenilenebilir enerji kaynağında olduğu gibi süreklilik problemi söz konusu. Rüzgâr olduğu sürece üretebiliyorsunuz, kesilince üretmiyorsunuz. İnişli çıkışlı bir yapısı bulunuyor. Bu aynı şekilde güneş enerjisinde de böyle. Jeotermal enerji gibi süreklilik sağlayan kaynaklar da var. Bir kez sıcak su kaynağını bulduğunuz zaman sürekli bir enerji sağlayabiliyorsunuz. Ancak bulması oldukça

zor ve maliyetli. Altın bulmakla eşdeğer. Güneş ve rüzgârda durum böyle değil. Ayrıca, jeotermal araştırmalarının sismik tetikleme gibi riskleri de bulunuyor.

Boğaziçi Üniversitesi'nin Kilyos'ta bulunan Santepe Kampüsü'nde rüzgâr enerji türbini kurduk. 2014 yılının aralık ayından beri bütün elektriğimizi buradan sağlıyoruz. Hatta ihtiyacımızdan fazlasını da elde ediyoruz. Son derece verimli bir enerji.

Rüzgâr enerjisinde üretim zaman eğrisi ve tüketim zaman eğrisi dengeli olmalı. İnsanlar günün belli saatlerinde elektriği daha yoğun kullanırlar, belirli saatlerde bu tüketim düşer. Bu iki eğrinin çakışması en verimli seçenek olur. Aksi durumlarda ise bunu çözmek için iki yolu var. Rüzgâr gece yansından sabaha kadar olmaz. Bu açıdan rüzgâr enerjisi, insan ile yatan insan ile

kalkan bir enerji kaynağıdır. Karbon salımsız bir enerji kaynağı için rüzgâr tek başına yetmiyor. Hatta, herhangi bir yenilenebilir enerji kaynağı tek başına yeterli olmuyor. Bu nedenle farklı kaynakları bir arada kullanmak gerekiyor. Örneğin, rüzgârın olmadığı sıcak yaz zamanlarında solar enerji devreye sokulabilir. Bu nedenle güneş ve rüzgâr enerjisi birbirini oldukça tamamlayan kaynaklardır. Bir diğer seçenek de enerjinin sağlanmadığı zamanlarda depolanmış elektriği kullanmak. Ancak bunun için gerekli olan elektrik depolama aküleri oldukça pahalı. Farklı depolama sistemleri de halihazırda mevcut. Depoladığımız enerji yenilenebilir enerji sistemlerine dayanıyorsa sonuç daha efektif oluyor. Hidrolik güçle bunu yapmaya çalışanlar var. Yani, üretilen elektriğin fazlasının bir pompa ile yukarı basılan suyun ihtiyaç

halinde bırakılarak elektrik enerjisine dönüştürülmesi sistemi. Buna "Hydro Power" destekli güneş veya rüzgâr sistemleri deniyor.

Bir diğer sistem de Yenilenebilir Enerji Destekli Desalinasyon (Deniz Suyu Arıtma Sistemi). Özellikle deniz kıyısında su sıkıntısı çeken yerleşimler için oldukça önemli. Türkiye'yi hatta Akdeniz'e kıyası olan bütün ülkeleri buna örnek gösterebiliriz. Susuzluk Akdeniz ülkelerini önümüzdeki 50 yıl içinde vuracak en büyük sorun olacak. Su sorunu, enerji darboğazından daha da büyük bir sorun. Biz araştırmalarımızda enerji ve suyu her zaman iç içe düşünüyoruz. Enerji ve su doğada dönüşüm çemberinde iç içeler. Termal hareketler, dünyada her zaman atmosfer ve okyanus ile birlikte gidiyor. Yani enerji ve su fizikte ayrılmaz iki parçadır. Rüzgârdan ürettiğimiz ve depoladığımız bu enerjiyi deniz suyunu tatlı suya çevirmek için kullanabiliriz. Tüm araştırmaları olumlu sonuçlanan bu çalışmanın uygulanması için finansman bulma sürecindeyiz. Benzer bir sistem amonyak/hidrojen üretiminde de kullanılabilir. Bu sistem ile enerjinizi farklı bir boyuta çevirip yakarak yine enerjiye dönüştürmüş oluyorsunuz.

Rüzgâr enerjisi basit bir sistem. Temel tasarım ve yapımdan oluşuyor. Buz dağı gibi düşünülebilir. Dışardan bakıldığı zaman 60-100 metre arası bir kule görülüyor. Onun altında da bir temel bulunuyor. Geoteknik kısım. Biz kendi türbinimizin geoteknik tasarımını kendimiz yaptık. Kule dediğimiz gövde kısmı çelikten veya betondan üretilebiliyor. Bu, Türkiye'de üretilebilen bir materyal. En üstte yer alan ve rüzgârın kanatları çevirdiği anda oluşan mekanik enerjiyi elektriğe dönüştüren nacelle denen kısım ise ülkemizde üretilemiyor. Son olarak uçak mühendisliği tasarımıyla üretilen kanat kısmı bulunuyor. Kanatlar da yurtdışı kaynaklı olmasına rağmen üreten firmanın Türkiye'de de fabrikası bulunuyor. Çünkü kanatlar çok büyük ve tek parça halinde üretilme gerekliliğinden dolayı türbinin kurulacağı bölgede üretilmesi gerekiyor. Bu konuda da Kuzey Avrupa ülkeleri öncü ancak son 10 yıldır Çin firmaları oldukça büyüdüler ve şu anda dünya pazarna hakimler.

Rüzgâr tesislerinde 1 MW'lık bir enerji yarım milyon dolarlık maliyetle üretiliyor. Rüzgâr enerji tesislerinde kapasite ve ürün kalitesi arttıkça maliyet düşebilir. Biz, kullandığımız 1MW'lık türbinin maliyetini (4 milyon lira) toplamda 8 senede çıkarmış olacağız. Bunun içinde ayrıca salınım yapmadığımız için karbon kazanımımız ve ithal etmediğimiz petrol kazanımımız da



var. Çünkü enerjimizi kendimiz üretiliyoruz ve doğayı kirletmiyoruz.

Rüzgâr türbini üretimi konusunda gerekli mühendislik, Ar-Ge ve bilgi birikimine sahip olmamıza rağmen yerli bir ürünü dünya pazarına sunabilmiş değiliz. Devletin bu konuda ciddi anlamda destek sağlaması gerekiyor.

Rüzgârın çok olduğu yerler deniz ve deniz kıyıları en elverişli yerlerdir. Yerel olarak doğru noktalara yönelmek çok daha doğru olur. İstanbul ve Çanakkale Boğazları bu konuda oldukça ideal yerler. Bölge tespiti için en az 1 yıllık ölçüm ve planlama yapmak gerekiyor.

Amonyak deniz yakıtı üretmek için bir tesis düşünüldüğü zaman altyapının çok düzgün olması ve çevresel etkinin olmaması gerekiyor. Gölgeleme efekti ile gürültü etkisinin yerleşim yerleri açısından oldukça sıkıntı yaratacağını düşünerek, yerleşim yerlerinden uzak noktalara kurulması da gerekiyor. Kuşların göç yollarının da göz önünde bulundurulması gerekiyor. Liman yapımının oldukça zor olmasından dolayı rüzgâr çiftliği kurarken fizibilitesinin çok iyi ayarlanması mühim bir konu. Rüzgâr çiftlikleri ile desteklenen bir amonyak/hidrojen üretim limanının oluşumu için ciddi fizibilite çalışmalarının yapılması gerekiyor. Çünkü liman yapımı oldukça zor ve rüzgâr çiftliklerinin aksine esintisiz alanlara kurulması gerekiyor. Ancak liman ve rüzgâr çiftliklerinin bir arada yürütüldüğü Hollanda'daki Rotterdam Maasvlakte 2 projesinde 3-4 kat büyütülen Liman'ın tüm enerji ihtiyacı rüzgâr türbinlerinden sağlanacak olması bu tür bir sistemin kurulabileceğine bir örnek olarak gösterilebilir.

Sonuç olarak, hem teknoloji hem de çevresel faktörler göz önünde bulundurulduğunda, deniz üzerinde kurulacak bir amonyak deniz yakıtı tesisine gerekli enerjiyi rüzgâr ile verecek farklı boyutlardaki birçok altyapı ülkemizde mevcuttur. Üniversitemiz tarafından da rüzgâr enerjisinin üretimi ile ilgili yürütülen çalışmalar, hayata geçirilecek bir amonyak deniz yakıtı tesisinin enerjisini sağlamada kullanılabilir boyuttadır.



• İkmal öncesi, esnası ve sonrasında tüm operasyon detayları kayıt altına alınır.

• İkmal ile ilgili tüm raporlar ikmalden hemen sonra e-mail ile otomatik olarak size gönderilir.

• Eksiksiz yakıt teslim güvencesi için gemi ve barcın ikmal öncesi tank miktar ölçümleri yapılır.

• Gemi ve barge personeli gözetiminde bağımsız gözetmen tarafından numuneler alınır.

• Alınan sahit numuneler akredite laboratuvarlarda 3 ay süre ile muhafaza edilir.

• Güvenlik kontrolleri yapıldıktan sonra gözetmen denetiminde yakıt ikmaline başlanır.

• Gözetmen tarafından hazırlanan BDN'ler gemi ve barcın başmühendisleri ve kaptanları tarafından imzalanır.

Türkiye'de ilk ve tek

POMarine yanınızda, yakıtta kalite ve miktar güvende.

Türkiye'de ilk ve tek olan Denizcilik Yakıtları Kalite ve Miktar Güvence Sistemi ile tüm POMarine ikmalleri 365 gün, 7/24 bağımsız ve akredite gözetmenler eşliğinde yapılır.

POMarine

Petrol Ofisi

Tel: +90 216 275 3705 / +90 216 275 3719
e-posta: pobunker@petrolofisi.com.tr

Sene 1971-1974,

D. B. Deniz Nakliyat Şirketi, İspanya ve Japonya'dan sipariş ettiği yeni inşa dökme yük gemileri ve modern tankerler ile Türk denizciliğinde yeni bir çağ başlatıyordu.

Modern tankerler diyorum, çünkü o tarihe kadar bir elin parmakları kadar sayılı çağ dışında kalmış klasik tankerleri vardı bu ülkenin.

Bunlardan üçünde (Germik, Batman ve Sivas) zabıt olarak çalışmış, güvertesinden aleç (tanktaki petrolün üst güverteden mesafesi) alan, bir otomobil direksiyonuna benzeyen çelik dairesel simitle ve kol gücüyle tankın dibindeki valflere kumanda eden, ikide bir patlayan devrelere façuna yapan, tanktaki ham petrol ya da türevi azaldığında süzdürme pompası ile süzdürme yapan bir nesildik o dönemler (hey gidi günler hey)...

Türk Deniz Ticaret Filosunu yenileme ve geliştirme kararının altında imzası olan başta merhum Süleyman Demirel olmak üzere, bugün yerinde yeller esen Devlet Planma Teşkilatı, stratejik öneme sahip modern dökme yük gemileri ile tankerleri D.B. Deniz Nakliyat adına İspanya ve Japonya'da inşa ettirme kararı almışlardı.

Japonya'da inşa edilecek modern tankerler; Rauf Bey ve Gaziantep, klasik tankerlerden son derece farklıydı.

Her şeyden önce tüm operasyon 'Kargo Kontrol Odası'ndan yönetiliyordu.

Öyle güverteden aleç almak, valf açıp kapatmak yoktu. Bu operasyonlar mekanik ve hidrolik sistemlerle yönetiliyor ve değerler anında kargo kontrol odasına aktarılıyor, süzdürme; pompa önüne konan küçük bir tank içinde yaratılan ve tamamen fizik kurallarına dayalı vakum ile sağlanıyor, yükleme öncesi yükün gemi üzerinde yaratacağı bası bilgisayar ile önceden tespit ediliyor, yüklemenin her anında kana rakamları yine kargo kontrol odasında gözlemleniyordu.

Bunlara ilaveten tankerlerde yangın ve infilakı sıfıra indiren *inert gas* sistemi ile ilk defa karşılaşıyorduk...

İşte, o dönemin yöneticileri, bu karmaşık sistemi biz Türkler beceremeyiz demeyip, Türk Denizcisine güvenmiş ve inanmış, gemilerin siparişi verildiği gün kilit zabitan kadrosunu Japonya'ya bu gemilerin inşa edileceği tersanelere göndermişti.

Geminin inşasının başlaması ile teslimi arasında geçen süreye alışma/tanıma (familiarization) süresi denir ki, bu bilgi geminin o günden itibaren yaşam kalitesini de belirler.

Bu süreç, gemi işletmenin olmazsa olmazıdır.

Rauf Bey tankeri 1973, Gaziantep tankeri ise 1974 senesinde teslim alınıp Türk Deniz Ticaret Filosuna katılırlar.

Her iki gemide de önce üçüncü daha sonra 2'inci Kaptan olarak uzun yıllar görev yaptım.

Klasik bir tankerden modern bir tankere geçişte hiç zorlanmadysam bunu Japonya'da gemi inşasında görev almış, gemi ile ilgili tüm tecrübelerini bana aktaran ikinci kaptanlara, geminin 'ekipman kullanma talimatları (instruction book)'na ve Japonya'da geminin inşa süresince görev almış, yan gelip yatmamış, tüm talimat kitaplarını güzel Türkçemize çevirmiş kaptanlarımıza borçlu idim (Kaptan Mümtaz Diker ve Kaptan Vakkas Çeliker'i burada rahmetle anıyorum).

Gelelim günümüze...

Türkiye, geç de olsa 2013 yılında offshore enerji ile tanışır ve aynı yıl Barbaros Hayreddin Paşa sismik gemisini TPAO satın alır.

Dün ve bugün



"RAUF BEY" Delivery December 5, 1973 KAWASAKI Kobe Works

Bu bir milattır.

Sismik gemileri, bir sonraki etap olan sondaj gemilerinin takip edeceği bilinmektedir.

Offshore hizmet veren gemilerde, iki farklı grup personel bulunur; gemi işletme ve sismik personeli.

Gemi işletme personeli, dünya üzerinde gezen tüm gemi personelinden farklı değildir, başka bir deyişle uzaylı falan da değildir.

Ülkemizde offshore gemilerde çalışabilecek zabitan dâhil 40 bin Türk gemi adamı vardır.

Tek farkla; bu gemilerde DPO dediğimiz, Dynamic Positioning Officer (Dinamik Konumlandırma Zabiti) bulunmak zorundadır.

Bu sertifika ise kurs/staj/kurs/staj döneminden sonra İngiltere merkezli Nautical Institute tarafından verilmektedir.

Burada, DP sertifikasına sahip olabilecek Türk Denizcilerini yetiştirmek de TPAO'nun ulvi bir görevi olmalı iken Barbaros Hayreddin Paşa gemisi tam 5 yıllığına bir Norveç şirketi işletmesine verilmiş ve bu beş yıl kayıp zaman olarak Türk denizciliğinin zarar hanesine yazılmıştır.

Dün, 'Türk Gemi Adamına güvenen' neslin yerini bugün 'Türk Gemi Adamına güvenmeyen', Türk bayraklı sondaj gemimizde dahi yabancı uyruklu kaptan çalıştırarak bundan övünçle söz eden, yaptığı iş ile ülkenin geleceğini kurtardığını zanneden sahte kahramanların ülkesi haline gelindi ne yazık ki.

Bugün, taksi durağı bile işletme becerisinden yoksun kişiler, temsil ettikleri şirketin logosu altında bir sismik ve üç sondaj gemisi ile dünya offshore filusunda devlet gücü ve halkın parası ile dünyanın en zor işletmesi olan gemi işletme işine soyunmuşlar ve bir Allah'ın kulu bu insanlara "siz ne yapıyorsunuz?" diye soru soramamakta.

Gemilerde olan yolsuzluklar şu anda soruşturma aşamasındadır.

TPAO, offshore gemi filusunda bu aymazlık devam ederken daha büyük bir aymazlık BOTAŞ'ta yaşanmaktadır.

BOTAŞ, 2018 yılında Güney Kore'nin Hyundai Tersanesi'ne 160 bin metre küplük bir FSRU gemisi sipariş eder ve bu gemi Eylül 2020'de BOTAŞ'a teslim edilecektir.

Peki, bu geminin inşa süresince başında bir Türk var mıdır? Hayır.

Gemide bir Türk var mıdır? Hayır.

Gemi işletmecisi Türk müdür? Hayır.

Gemini bayrağı Türk müdür? Evet.

Bir Devlet Şirketi, 250 milyon dolar verip bir gemi yaptırıyor (ikincisi de şu an görüşülüyor aynı tersane ile), başına bir Türk Vatandaşı koymuyor (konsa milyonlarca dolarlık bir tasarruf sağlar inşa sürecinde), ekipman seçimi tamamen ve

gemi işletmeciliği süresi bilmediğimiz bir süreçte Japon MOL firmasının kontrolüne bırakılıyor.

Bu gemi Ekim 2020 tarihinde gelip, İskenderun, Dörtöyl'de operasyonlarına başlayacak.



Levent Akson

levent.akson@lodestarshipping.com

Geminin kıcında Türk bayrağı ve içinde tek Türk olmayan bir gemi Türk karasularında görev yapacak.

Şimdi sormazlar mı? Nerede sizin milliyetçiliğiniz? Nerede sizin vatanseverliğiniz, nerede sizin ülke insanı denizcilere güveniniz?

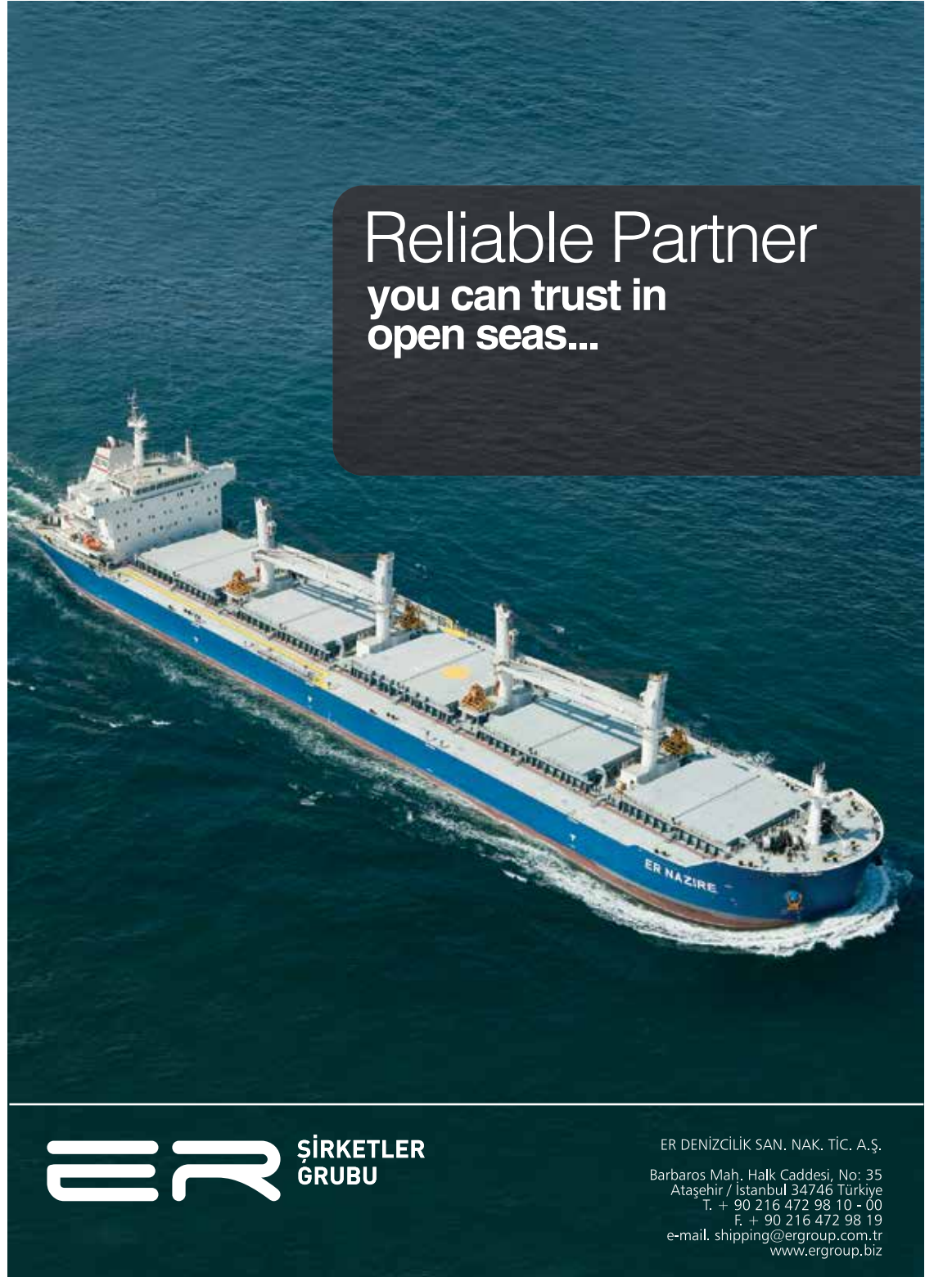
Yukarda uzun uzun dün'ü anlattım, bu ülkeyi idare edenlerin basiretini ve ülke insanına olan güvenini.

Bugün ne oldu da bu güven yitirildi?

Dünyanın en seçkin denizcilerine sahip bilgili, donanımlı yetkin denizcilerini çıkararak bu ülke denizcilerine neden sırtınızı dönüyorsunuz?

Yapmayın ağalar, beyler...

Gün gelir bunun hesabını verirsiniz ve vereceksiniz...



**Reliable Partner
you can trust in
open seas...**

ER ŞİRKETLER
GRUBU

ER DENİZCİLİK SAN. NAK. TİC. A.Ş.

Barbaros Mah. Halk Caddesi, No: 35
Ataşehir / İstanbul 34746 Türkiye
T. + 90 216 472 98 10 - 00
F. + 90 216 472 98 19
e-mail. shipping@ergroup.com.tr
www.ergroup.biz

'Sektörün çok başlı durumu liman gelişimine engel oluyor'

Türkiye Liman İşletmecileri Derneği (TÜRKLİM) Başkanı Hakan Genç, stratejik öneme sahip limanlarımızın Covid-19 sürecindeki durumunu ve Beyrut Limanı ile gündeme gelen 'tehlikeli yüklerin' limanlarda elleçlenmesini ile depolanmasını MarineDeal News'e özel değerlendirdi



Hakan Genç

Türk limanlarını dünya limanları ile karşılaştırdığımızda bizi ayıran temel farklılıklar nelerdir? Türkiye coğrafi konum itibarıyla Doğu-Batı yönlü "Uzak Doğu-Avrupa Ana

Deniz Ticaret Rotası" ve Kuzey-Güney yönlü "Karadeniz-Akdeniz Deniz Ticaret Rotası" üzerinde bulunmakta, özellikle sahip olduğu boğazlarıyla Karadeniz yönlü yükler için doğal aktarma noktası gö-

vini üstlenmektedir.

Üç deniz ve bir iç denizde gelişmiş limanlara sahip olan ülkemizde bu durum, dış ticaretçilerimiz için dış pazarlara ulaşma ve rekabetçi olma hususun-

da önemli bir avantaj teşkil etmektedir. Önemli denizcilik rotalarının üzerinde bulunmamız, limanlarımız için önemli bir yük potansiyeli oluşturmaktadır. Özellikle Orta Doğu, Orta Asya ve Uzak Doğu orijinli transit yükleri çekebildiğimiz ölçüde toplam yük hacminde önemli artışlar sağlanabilir. Diğer bir önemli avantajımız ise Türk limancılık sektörünün son derece dinamik olması ve gelişmelere hızlı tepki verebilmesidir. Limanlarımızda teknolojik yatırımlar artmış, gerek ekipman gerekse işletmecilik açısından modern liman işletmeçiliğine geçilmiştir.

Ülkemizde değişik formda ve özellikle (işkele, şamandra, dolfen, platform vb. dâhil) 197 adet kıyı tesisi bulunmaktadır. Söz konusu kıyı tesislerinin yüzde 45'ine karşılık gelen 89 adedi Marmara Bölgesi'nde, yüzde 23'üne karşılık gelen 45 adedi Akdeniz Bölgesi'nde, yüzde 18'ine karşılık gelen 35 adedi Karadeniz Bölgesi'nde ve yüzde 14'üne karşılık gelen 28 adedi ise Ege Bölgesi'ndedir.

Gerek Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO) tarafından düzenlenen kapsamlı faaliyetler gerekse de ISO 9001 Kalite Yönetim Sistemi, OHSAS 18001 İş Sağlığı ve İş Güvenliği Yönetim Sistemi, ISO 14001 Çevre Yönetim Sistemi, Uluslararası Gemi ve Liman Güvenlik Kodu (ISPS) ile liman işletim sistemine yönelik standartlarla belirlenen hizmetler açısından Türk Limanları ile dünya limanları arasında fark bulunmamaktadır.

Gelişmiş ülke limanları ile Türk Limanları arasındaki en önemli fark, limanların yatırım ve işletme aşamasında izin ve onay almak amacı ile muhatap olduğu yetkili kurum sayısının fazlalığı, kamu kurumlarında yetki karmaşasının bulunması, kurumların yasal mevzuatlarının bütünlük gösterememesi, limancılıkla ilgili tek bir mercinin bulunmaması nedeniyle sektörün çok başlı durumunun liman gelişimine engel olması, limancılıkla ilgili sorumluluğu olan farklı idare birimlerinin zaman zaman birbirleriyle çelişen uygulamalarının yarattığı çözümsüzlükler, çok başlılığın yarattığı bürokrasi ve yeni liman inşası ve/veya kapasite artışlarına ilişkin çok uzun süren süreçler, bürokratik sürecin son derece zorlu, kanışık ve zaman alıcı olmasıdır. Gelişmiş ülkelerde olduğu gibi bir liman otoritesinin bulunmaması her aşamada aynı konu için birden fazla kamu idaresi ile muhatap olunmasına, neden olmaktadır. Liman tesisinin en ufak bir kapasite artırma, nihai inşaat vb. projesinin onayı çok sıkı bir takip ile ortalama 3 sene sonuçlanmaktadır.

Covid-19 vaka sayıları tüm dünyada yeniden yükselişe geçti. Geçtiğimiz mart ayı itibarıyla Türk limanlarında alınan önlemlere ek olarak yeni önlemler alınacak mı, alınması gerekli mi?

Salgının başladığı tarihten bugüne kadar elde edilen veriler, salgının önüne geçilmesinin ancak getirilen tedbirlere gerek kurumsal gerek kişisel olarak titizlikle uygulanması ile mümkün olabileceğini göstermektedir. Bu dönemde Tür-

kiye limanları Covid-19 salgını karşısında başarılı bir kriz yönetimi uygulamış, alınması gereken tedbirleri zamanında almış ve uygulamıştır. Bunun sonucu olarak çalışanların sağlığını riske atmadan kesintisiz hizmet vermeye devam etmiştir. Covid-19 salgını limancılık sektörünün yaşanabilecek tüm olumsuzluklara karşı hazırlıklı olduğunu göstermiştir. Limancılık sektörü bu dönemde başarılı bir kriz yönetimi sergilemiş ve ulaştırma sektörüne kesintisiz hizmet vermiştir. Bu sayede dış ticaretimiz kesintiye uğramamış, limancılık sektörü her zaman olduğu gibi ülke ekonomisine destek olmuştur.

Başta Sağlık Bakanlığı, İçişleri Bakanlığı ve Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı'nın yayımladığı kurallar, önlemler ve protokoller olmak üzere limanlarımızın bulunduğu bölgelerdeki liman başkanlıklarıyla ildeki valiliklerde de konuyla ilgili olarak kurulan "Limanlar Koordinasyon Kurulları"nın Covid-19 ile ilgili yayımladığı tüm önlemler ve protokoller limanlarımızda harfiyen uygulanmaktadır. Ayrıca her bir limanımızın SEÇ-G ve İSG kuralları çerçevesinde kendi şirketiyle ilgili olarak aldığı önlemler de titiz bir şekilde hayata geçirilmektedir. Tüm bu uygulamalar ve protokoller limanlarımızın çalışmalarını aksatmayacak ama diğer yandan da çalışanlarımız ve bizler ile birlikte çalışan paydaşlarımızın sağlıklarını maksimum seviyede koruyacak şekilde hayata geçirilmektedir.

Türk limanları Covid-19'u nasıl geçirdi/geçiriyor?

Limanlar binlerce yıldır hayatın ve ticaretin merkezidir. Her yıl milyarlarca dolarlık ürünler limanlardan geçiyor ama bugün limanlardan geçen ürünlerin değerini değil, ülkemiz için önemini konuşmalıyız. Covid-19 salgını sürecinde limanlarımız, faaliyetlerine devam ederek ülkemizin dış ticaretine oldukça önemli ve etkili bir katkı sağlamıştır. Türkiye'nin dış ticareti, diğer ulaşım modlarının durduğu ya da kısıtlandığı noktada limanlar üzerinden devam etmiştir. Ancak Türkiye'deki kurvaziyer limanlarımıza da uğrak yapan uluslararası şirketlerin aldıkları kararlar sonucunda birçok ülkede olduğu gibi ülkemiz ve sektörümüz açısından son derece önemli olan yolcu limanlarımız geçici olarak kapalı hale gelmiştir.

Limanlarımız Covid-19'a karşı insan sağlığını önceliklendiren üst düzeyde sağlık ve hijyen önlemleri olarak çalışmaya devam etmiş ve diğer sektörler için örnek olmuşlardır. Bu dönemde özellikle ilaç, tıbbi malzeme ve gıda gibi hayati önemde olan ürünlerin limanlarımız vasıtasıyla insanımıza ulaştırılması sağlanmıştır.

Başta ülkemizin temel ihtiyaçlarının sağlanmasına ilave olarak ülke ekonomisinin, ihracatının ve ithalatının hiçbir şekilde kesintiye uğramaması adına limanlarımız gerekli olan tüm tedbirleri alarak çalışırken limanları kullanan müşterilerinin sorunlarına da çözüm bulmak adına birçok kolaylaştırıcı uygulamalar da yapmaya başlamış-

Proje Yük Elleçlemesinde Dünya'ya Açılan Pencere

www.portofbandirma.com.tr

CELEBI
PORT OF BANDIRMA

lardır. Bu konuda limanlarımız ile liman ekosisteminin paydaşlarıyla yani başta liman başkanlıklarımız olmak üzere ilgili kamu kurumlarıyla, müşterilerimizle, acentelerle, forwarder firmalarıyla, nakliyecilerle vb. her konuda işbirliği yapılmaktadır.

Kararlı adımlar atan liman yöneticileri ve ön saflarda yer alan liman çalışanları, ilgili Bakanlıkların ve Sahil Sağlık kurumunun belirlediği kurallara harfiyen uyarak görevlerini özveriyle sürdürüyor.

Beyrut Limanı'nda yaşanan patlamadan yola çıkarsak, liman idaresi tehlikeli bulduğu yükü kabul etmeme hakkına sahip midir? Limanın hukuki hakları nelerdir?

Denizyoluyla Taşınan Tehlikeli Yüklerle İlişkin faaliyetler Uluslararası Denizcilik Tehlikeli Yükler Kodu (IMDG Kod) kapsamında, İdare tarafından uluslararası mevzuata paralel olarak çıkarılmış tehlikeli yüklerin taşınması, elleçlenmesi, depolanması ve eğitimi konusundaki mevzuat kapsamında yürütülmektedir. Tabii ki limanın kendisini tehlikede hissettiği durumda operasyonu durdurma veya gemiyi kabul etmeme hakkı vardır. Ancak bu yola pek başvurulmaya gerek kalmaz.

Öncelikle ülkemizdeki her kıyı tesisi çalışabilmek için "İşletme İzin Belgesi" almak zorundadır. Yapılan denetimler ile kıyı tesisinin imkân ve kabiliyetine göre verilen bu belgede limanın hangi yükleri elleçleyebileceği belirtilir. Dolayısıyla tehlikeli yük taşıyan bir gemi istediği tesiste yükünü elleçleyemez.

Ayrıca limana gelecek tehlikeli yük taşıyan gemiler, liman idari sahasına girmeden en az 24 saat önce, taşıdıkları tehlikeli yüklerle ilişkin bildirimde bulunurlar, Liman başkanlığından gerekli yavaşma veya ayrılma iznini almayan tehlikeli yük taşıyan gemiler kıyı tesisine yanaşamaz veya kıyı tesisinden ayrılamaz. Liman başkanlığı, kıyı tesisine deniz yoluyla gelen tehlikeli yükün bildiriminde yer alan bilgilere göre değerlendirmesini yaparak yükün kıyı tesisine kabulüne karar verir.

Limana uğrayacak olan tehlikeli madde taşıyan bir geminin yavaşma ve tahliye işlemleri nasıl gerçekleştirilmeli? Limanlarda tehlikeli maddelerin istiflenmesi nasıl yapılmalıdır?

Sınıflandırma, ambalajlama, bilgi, istifleme ve ayrıştırma konularını içeren uluslararası kurallar, bu tür yüklerin naklinin, ulaşım zincirindeki elleçleme ve taşıma işlemlerini yapan personel için güvenli olmasını sağlamayı amaçlamaktadır. Beyrut Limanı'nda yaşanan kaza dahil, bu kapsamdaki kazaların incelenmesi ile ortaya çıkan sonuç ise, tüm bu olayların IMDG Kod'a aykırı hareket etmekten kaynaklandığıdır.

Sistem (IMDG Kodu da dahil) tehlikeli yükleri 9 genel sınıfa bölmektedir. Bu sınıflarda kendi içlerinde bölümlere veya alt sınıflara ayrılmışlardır. Deniz yolu ile taşınan bir tehlikeli yüke nakliye zincirinin her aşamasında yapılacak işlemler ve uyulması gereken kurallar

her yük için ayrı ayrı belirlenmiştir.

Limanın, tehlikeli yüklerin güvenli biçimde elleçlenmesi ve uygun önlemleri alarak yeterli düzeyde hazırlanması için tehlikeli yüklerle ilgili detaylı bilgi, ön uyarı olarak verilmektedir. Bu bilgilere göre liman planlayıcıları tehlikeli yüklere uygun ve güvenli depolama ve istifleme konularını tahsis etmektedirler. Bu aşamada; tehlikeli yükler için, sıcaklık ve sudan korunmanın yanı sıra ayrıştırma planları uygulanır. Yükler

kendi başlarına nispeten güvenli olmalarına rağmen diğer maddelerin yakınında istiflenme veya depolanmaları halinde oldukça tehlikeli olabilirler; bu nedenle tehlikeli yüklerin nerede istiflenmesi ve diğer yüklerden nasıl ayrıştırılması gerektiği artık limanlarımızda yazılım programları ile yapılmaktadır.

Beyrut kazasındaki patlamada adı geçen ürün olan amonyum nitrat kesinlikle kendi başına patlayıcı bir ürün değildir. Patlayacak forma gelmesi

için dışardan en az 400 derecelik bir ateşleyici ısı kaynağına maruz kalması lazımdır ki Beyrut Limanı'ndaki olayda da amonyum nitratın depolandığı yere bitişik olan bir depoda; bu depolara hiçbir şekilde konulmaması gereken havai fişeklerin bulunması ve bu havai fişek deposunda çıkan yangının söndürülemeyip daha da büyümesiyle beraber havai fişek deposundaki patlamanın amonyum nitratı da patlatacak bir ısı kaynağını oluşturmasıdır.

Böyle bir kaynak ortaya çıktığında bu ateşleyici kaynak ham petrolden tüm akaryakıt ürünlerine yanıcı ve patlayıcı olan tüm kimyasallara kadar birçok ürünü patlatan bir kaynak haline gelecektir. Demek ki Beyrut'a baktığımızda limanın depolarında neyin depolandığı, depolanan ürünlere göre diğer depolara hangi ürünlerin alınacağını belirleyen "Tehlikeli Madde Güvenlik ve Acil Durum Planları" olmadığı ve ayrıştırma kurallarına uyulmadığı görülmektedir.



YÜK TAŞIMA ESNEKLİĞİ İLE LİMANLARI FETHEDİN!

Maksimum Kargo Esnekliği

Tankguard Flexline, Flexforce teknolojisi sayesinde, agresif kargolar da dahil olmak üzere geminizde farklı sınıf yüklerin taşınabilirliğini sağlar:

Kargo çeşitliliği, minimum havalandırma süresi ve agresif kargolardan sonra kolay kargo değişikliği. Sonuç?

Kapasiteden bağımsız taşıma esnekliğiyle gemileriniz için tam bir kazanım!

Kargo çeşitliliği için doğru seçim : Tanguard Flexline

jotun.com.tr



Tankguard | FLEXLINE



A. Gökhan Esin

gesin@arpas-pilotaj.com.tr

Dövize olan talebi, yani piyasayı durdurmak zordur, bariyerler konulsa da oyuncular bir yolunu bulup istediklerini yapar. Nassim Nicholas Taleb'e göre, piyasa evcilleştirilemez ve siz onun içinde büyürsünüz. 1992 yılında Quantum fonunun öncüsü olduğu pound krizi, piyasanın evcilleşmeyeceğinin güzel bir örneğidir

1992 yılında Quantum fonu İngiltere Merkez Bankası'nın uyguladığı mevcut faiz oranı karşısında poundun aşırı değerli olduğunu hesapladı ve pound karşılığı pozisyonlar açtı. Akabinde, 10 milyar dolar değerinde pound satarak piyasayı tetikledi. Yurtiçinde pound satışlarının başlamasıyla pound hızlı bir şekilde değer kaybetmeye başladı.

İngiltere Merkez Bankası, poundun değer kaybetmesini engellemek için piyasadaki 25 milyar pounda yakın alım yaptı ama işe yaramadı! Neyse sözü uzatmadan hikâyenin sonuna gelelim; İngiltere Merkez Bankası pound satışlarından zarar etmesinin yanı sıra faizi de yüzde 10'dan 15'e

artırmak mecburiyetinde kaldı.

Eğer yurtiçindeki pound satışı başlamadan evvel faiz artışı yapılsaydı, faiz artışı daha düşük olabilirdi. Zira, faiz oranı artan para biriminin değeri de artar. Uzmanlara göre, erken faiz artışı halinde muhtemelen daha az faiz yükselişi ve minimum zarar yaşayacaktı.

Peki, İngiltere neden faizleri hemen yükseltmedi?

Ülkemizden farklı olarak -İngiltere'de- enflasyon oranı düşüktü, yani enflasyon korkusu yoktu. Sorun işsizlikti! Birçok analiste göre pounda karşı spekülasyon atak olmasının temel nedeni de; yüksek işsizlik oranıydı. Faizlerin art-

ması halinde yatırımlar duracak, haliyle işsizlik yükselecekti.

Piyasa, İngiltere Merkez Bankası'nın poundu (işsizlik oranını) korumak için faizleri artırmaya çağını düşünerek pound karşılığı atağını başlattı.

Bu kısa hikâyeden çıkan sonuç; zayıflıklar varsa, piyasa ile kavgaya etmek hata olabilir. Hele hele ki içinde bulunduğumuz pandemi döneminde! Değişen hayat rutini tüketimi, yatırımları, yabancı para akışını vb... tüm verileri etkiliyor. Dolayısıyla, yapısal zayıflıklar daha da belirginleşiyor!

İngiltere'nin zafiyeti işsizlikti, ülkemizinki ise...

İngiltere'de yaşanan kur atağı spekülasyondu. Ülkemiz ekonomisi ise yurtdışından atak yapılmasını engellemek için çokça adım attı. Adımların hedefi; yurtdışındaki TL hacmini eritmektir. Zira, TL'si olamayan yatırımcı, TL satarak dolar alamaz. Fakat yurtiçinde de adımlar atılsa dahi verim alınmadı.

Yukarıda yazdığım gibi İngiltere'nin zafiyeti işsizlik oranıydı. İngiltere ile kıyasladığımızda Türkiye'deki işsizlik ezelden beri yüksek. Hem işsizlik yüksek, hem de enflasyon. Ama zayıf noktalarımız biraz daha farklı! Sanırım işsizlik oranına bağlılık kazanılmış.

Şöyle ki, Merkez Bankası'nın 30 Ocak 2020 tarihinde yayımladığı Enflasyon Raporu'ndaki modelleme de 2019 sonuna doğru CDS primindeki düşüşün (tahminen); yüzde 57'sinin enflasyondaki inişten, yüzde 23'ünün büyüme oranındaki artıştan, yüzde 16'sının ise küresel risk istahındaki yükselişten kaynaklandığı ifade edilmektedir. Demek ki ülkemizdeki ana riskler enflasyon ve ani büyüme atakları...

Peki, mali politika hangi yolu tercih etti?

Kamu bankaları eli ile yüksek hacimde ucuz kredi verildi. Ekonomik büyümeye meydan okundu fakat cari açık da tetiklendi. Diğer taraftan, finansal piyasalara müdahale edilmesi, rezerv kayıpları neticesinde "fiyatlamalar yanlış seviyede" algısı oluştu. Örneğin, Merkez Bankası'nın -uzun bir dönem- politika faizinden düşük fonlama yapması, dolara müdahale edildiğine yönelik söylentiler, döviz alımındaki vergi artışı, BDDK'nın yeni aktif rasyosu bu müdahalelerden birkaçı...

Dövize olan talebi, yani piyasayı durdurmak zordur, bariyerler konulsa dahi piyasadaki oyuncular bir yol bulup istediğini yapar. Kaldı ki öyle de oldu ve dövize talep yükseldi. Nassim Nicholas Taleb'e göre, piyasa evcilleştirilemez ve siz onun içinde büyürsünüz. Quantum fonu ile başlayan pound krizi, piyasanın evcilleşmeyeceğinin güzel bir örneğidir.

Özetlersek; ekonomi kredi eli ile büyürken, kamu bankaları kuru basılamak istedi. Böylece ülke hem büyüyecek hem de enflasyon oluşmayacaktı. Açıkçası bu plan 2017-2018 yıllarında da tecrübe edildi, pandemi yokken dahi verimli olmamıştı.

Merkez Bankası'nın temel amacı fiyat istikrarını sağlamaktır

Merkez Bankası ve mali politikanın senkronize ilerlemesi önemli ve gereklidir. Ancak, Merkez Bankası'nın web sitesinde "Merkez Bankasının temel amacı fiyat istikrarını sağlamaktır." yazmaktadır. Yani enflasyonla mücadeledir. Şu sıralar Merkez Bankası büyümeye odaklanarak, enflasyon hedefinden vazgeçiyor algısı oluşuyor. Hâlbuki kendi raporunda bile risk priminin yüzde 57'sinin enflasyondan kaynaklı olduğunu yazmıştı.

Dolar kurunun her artışında piyasanın aklına şu soru geliyor "Merkez Bankası ve mali politika bu uygulamayı ne kadar sürdürebilir?" Bu sorunun cevabı kurdaki atakların yönünü belirleyecektir.

Burada yazılanlar yatırım tavsiyesi değildir.

Van'da yüzen otel projesi farklı imkânları bir arada sunuyor

Doğu Anadolu Kalkınma Ajansı (DAKA) tarafından 4 il adına sunulan 7 proje bakanlık tarafından başarılı bulunarak onaylandı. Projeler arasında yer alan Van'ın, Edremit Belediyesi'nin 'Edremit'te yüzen otel' projesine, 2 milyon liralık destek verilecek. Gemi üzerine 3 katlı inşa edilecek 'Yüzen Otel', özellikle bölgeye gelen turistlere hizmet verecek. Otelde, odaların yanı sıra restoran, kafe ve oturma salonları gibi bölümler olacak. Yüzen

otel ayrıca Denizcilik Lisesi'nde okuyan öğrencilerin staj yapabileceği bir proje olacak.

Yüzen Otel Projesi turizm, istihdam ve mesleki eğitim unsurlarını bir arada barındırıyor. Türkiye'de az örneği bulunan, bölgede ise hiç bulunmayan bir konsept olan proje sayesinde ülke genelinde eğitim gören denizcilik ve otelcilik öğrencileri farklı bir coğrafyada ve farklı bir konseptte staj imkânına sahip olabilecekler.



Hempaguard MaX
Hem havuzlama sürecinde hem de seyirde verimliliğin zirvesi.

Yeni, en gelişmiş karina boya sistemimiz sadece üç kat uygulanır: Kirlenmeyi önlemede eşi benzeri olmayan kanıtlanmış performans sunan patentli Actiguard teknolojisine sahip Hempaguard X8. Havuzda kalma süresini kısaltan Nexus II ve Hempaprime 900.

SHAPE (Karina ve Pervane Verimliliği Sistemi) ile birlikte sistem, seyirde dünyadaki en yüksek yakıt tasarrufunu sunmaktadır. 2020 SOx kısıtlamaları ile birlikte, karina boya sisteminize sınıf atlatmak için bundan daha iyi bir zaman olamaz.



hempaguardmax.hempel.com

MarineDeal

September 2020 Issue: 153

Turkish Shipping & Economy Newspaper



End of the low interest rates period

Although this was not a policy of the country's economy management, a number of recent developments in the markets as well as increased geopolitical tension in the region, has brought about significant macroeconomic issues including slow growth and unemployment. These problems have pushed the lira down to historic lows, at a time when Turkey is also struggling with meeting its needs for cash from abroad. After market fluctuations and the lira plummeting to historic lows, the Central Bank still kept the benchmark rate unchanged. However, it took measures that amount to a covert "rate hike", which in turn led to rapid spikes in interest rates in the markets.

Yields on Turkey's benchmark 10-year lira bond jumped to 15 percent. Interest rates on bank deposits rose to 12 percent from levels of around 6 percent. Loan rates rose by about 2-3 base points. Meanwhile the current rate of the lira against the dollar at TL 7,35-7,40 has come to be accepted as the new normal.

CB making financing costlier

As such, the Banking Regulation and Supervision Agency's (BDDK) rule to require banks to maintain an asset ratio of at least 100 percent, which was announced in April in a move that was also backed by the Central Bank to force banks to issue loans at low

A period of low interest rates started by public banks in Turkey in early April, which was part of efforts to restrict the negative impact of the pandemic on the economy, has reached its end

rates, has officially come to an end. With this "policy" change that comes after the economy management's realization that the banking sector is in a tough situation, the banking sector has ended the period of loans at low interest rates. Economists mostly agree that the hikes in borrowing rates will continue until they reach a point in line with the market conditions. The average cost of funding provided by the Central Bank of Turkey had fallen to as low as 7,34 percent on 16 July. With the recent move of the Central Bank, the funding cost reached 9,67 as of 26 August; meaning that a tightening measure nearing 250 base points was introduced. Experts say that a more challenging period is ahead for companies. With financing costs on the rise again, companies are faced with the risk of having to struggle against the highly anticipated second wave of the pandemic. At the same

time, economists say that the loan rate increases will put the brakes on the short lived revival in the property market and domestic consumption, which is likely to be another problem for companies.

Real sector finding it hard to make plans

The expansion measures taken due to the pandemic have had the desired effect initially, experts say, but they also add that the damage the lira has received has taken a huge toll on companies' balance sheets. Experts warn that particularly those companies that have borrowed loans in foreign currency should once again be put in focus.

Most recently, head of the Ankara Chamber of Commerce (ASO) Nurettin Özdebir stated that the open position has distorted the debt/equity balance of companies calling for measures to address the foreign currency debt of the real sector, without abandoning the exchange rate regime. Experts say that the real sector is finding it hard to plan long-term under the existing conditions, adding that currently risk perceptions are increasing, and the course of the pandemic not slowing down is having an impact on Turkey. As such is the reality for the markets, recent tensions arising from Turkey searching for natural gas in the Mediterranean particularly increases the pressure on the lira.

Uğur Mumcu meets the sea

The Uğur Mumcu car ferry, which was recently built by the Çeliktrans Marine Company at Istanbul's Tuzla shipyard, was launched in mid-August. It will become part of the İzdeniz fleet of the İzmir Metropolitan Municipality.



The ferry is 74 meters long and 15,20 meters wide and can carry 51 cars, 12 bicycles and 15 motorbikes in addition to its passenger capacity of 322 people. The ferry also has wide glass windows, allowing passengers onboard to intake scenic panorama views during the trip. The ferry is expected to reach speeds of 12 knots per hour, once it is equipped with propulsion systems that allow for high maneuvering capability.

The port and starboard sides of the vessel have two elevators

for individuals with disabilities that secure access to the car deck from the passenger deck. The passenger hall, in addition to the wide-windows offering great views, have wi-fi, electric sockets for charging mobile devices, sections for moving pets, TV broadcasts in addition to a nursery room, signalization for the visually impaired, a climatization system and a play area for kids aged 2 to 5.

The delivery of the vessel is slated for late 2020, after it completes sailing and port trials throughout September.

Meeting Point of All Routes



Safety & Fire & Bridge

Your Safety Partner in TURKEY

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

TUNA GEMİ İKMAL SAN. TİC. LTD. ŞTİ.

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

Tuzla, 34944 Istanbul / TURKEY

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

supply@tunashipping.com / www.tunashipping.com

Yilport posts strong growth data in first half of 2020

Yilport Puerto Bolívar recorded 106,675 TEU containers in the first half of 2020, growing by 36% compared to H1 2019. In H1 of 2020, the terminal increased its banana exports by 10% compared to the same period of 2019.

Yilport Puerto Bolívar expects to end 2020 with stronger results not only in banana exports but also in diverse cargo volumes. As of August

2020, each of Maersk and MSC have two services, and CMA CGM and Hapag-Lloyd have one new service calling the terminal. Seatrade and Baltic Sea are increasing their volumes to meet the demand from different destinations.

Yilport Puerto Bolívar's growth has roots in huge projects in the last 3 years. The most significant ones are

dredging and the installation of 4 Gotwald mobile harbor cranes. The current draft reached -14,5 meters. Under Yilport Holding's administration, larger container vessels started to call Puerto Bolívar. The terminal will grow more in the coming years, after the construction of a new 450-meter quay, the arrival of 6 new STS cranes and 18 e-RTG cranes, deeper dredging, and additional

equipment. The dredging target is to reach -17,5 meters to accommodate +20,000 TEU and 200,000 dwt vessels. Cold storage warehouse is dedicated to the banana and shrimp industries, offering 700,000 tons of annual capacity. Stacking area, pavement, substation, gate, lane are various construction works within Phase 1 expansion.

Along with increasing banana

volumes, Yilport Puerto Bolívar also diversified cargo. The terminal started exporting copper concentrates from April 2020, and the port will move 33,000 tons copper concentrates per month from a single exporter. The terminal's hinterland provides shrimp exports, where volume is expected to grow in the near future in addition to project cargo for the mining industry.

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

Turkey's defense industry finds international attention

In a historic first, seven Turkish industry companies were listed on the Defense News Top 100 list, one of the most prestigious defense industry platforms in the world.

The Turkish companies ASELSAN, Turkish Aviation and Space Industry, BMC, Roketsan Rocket Industry and Trade, ALTD, STM, FNSS Defense Systems Inc and HAVELSAN were all included in the list and Turkey ranked 4th among the list of countries on the basis of the strength of their defense industries.

The US is represented with 41 companies, followed by the UK with 19 and China with 9 defense companies.

Other nations such as France, Germany, Netherlands, Italy, Russia, South Korea and Canada lagged behind Turkey in the ranking.

Blue II begins maiden voyage

Turquoise Yacht's all-new 56metre explorer yacht, Blue II has embarked on her maiden voyage in the Mediterranean.

The newly built superyacht sports a Hoek Design exterior and naval architecture reminiscent of classic steamships; but with a modern twist.

Designated ice-class 1B, she was made to explore Polar Regions and the Northwest Passage and is equipped with IMO Tier III diesel-electric propulsion. Special features on board the 785 GT vessel include generous under-deck storage for two tenders, four multifunctional decks and six staterooms including an owner's suite, main-deck VIP and four guest rooms.

Turquoise Yacht Blue II was launched in Istanbul's Pendik district. Vickers Studio and Dols Home, who worked with Hoek to provide the interior styling, saw to the decor of the yacht's main saloon and dining area, sky lounge and spa area – including the sauna, steam room, Turkish bath and gym.

Blue II was built with twin Diesel Electric 800kW e-motors driven by two Caterpillar main propulsion generators and a set of Naiad stabilisers to reach a top speed of 13 knots. Overseeing the build was Master Yachts, who worked as the owner's representatives.

ASELSAN announces 13 pct growth in H1

Turkey's leading defense firm ASELSAN registered its highest first-half profit in the first half of 2020, reaching TL 1.8 billion (\$285 million).

The company's revenues from January to June totaled TL 5.2 billion, growing by 13% compared with the same period last year, according to a statement the company sent to Public Disclosure Platform (KAP) Tuesday.

The gross profit of the company also surged 38% year-on-year in the first six months of this year, while earnings before interest, taxes, depreciation, and amortization (EBITDA) increased 35% to TL 1,3 billion.

The strong profitability of the defense giant continued to support its total equity growth, which surpassed TL 15 billion in the January-June period.

ASELSAN Chairman Haluk Görgün, whose views were included in the company statement, said that during the first half of 2020, a series of disruptions and contractions occurred in the production and sales volumes of companies, especially in the supply chains because of the pandemic.

Görgün also said that during the pandemic period, "companies were tested on how prepared they were for such a crisis. From the moment when the effects of the pandemic began to be seen, ASELSAN took effective steps toward the management of the process by making very fast decisions both within the company and for all external stakeholders and its suppliers."

He underlined that during that period they aimed for uninterrupted continuity of business activities by considering the health of the employees as the main priority.

"We have ensured this business continuity by strictly fulfilling all the directives given by the Ministry of Health and all related organizations regarding



the pandemic," he added.

Görgün stressed that ASELSAN became the very first defense industry company that was qualified for Covid-19 Safe Production/Secure Services Certification by fulfilling all the standards set by the Turkish Standards Institute (TSE).

Noting that Turkey is among the countries that have proven themselves at managing the pandemic successfully, Görgün noted that ASELSAN had also become one of the members of the consortium for national ventilator production initiated under the leadership of the Ministry of Industry and Technology.

"In the first stage, 5,000 devices were produced, and the needs of our country were met. The devices continue to be exported to various countries," he noted.

New orders worth \$511 million

Despite the pandemic, the company received \$511 million worth of new orders in the first half of this year, the statement also said.

Görgün stated that the fact that 10% of the orders originated from foreign customers is important in terms of continuity of international marketing activities without interruption and

showing the competitiveness of ASELSAN products.

ASELSAN's total balance orders were realized as \$9,5 billion by the end of the first half, and while 94% of the balance orders were made up of defense products, some 6% were non-defense orders.

Görgün underlined that ASELSAN will continue to increase its contributions to the Turkish defense industry and to transfer this experience to non-defense areas such as health, ener-

gy and finance in the upcoming period.

He emphasized that the sustainability of the defense industry ecosystem is one of the main priorities of ASELSAN.

The defense company continued to place new orders to its more than 5,000 suppliers during the pandemic period. Since the beginning of the year, more than TL 7 billion has been paid to supplier companies, ensuring the continuity of production.

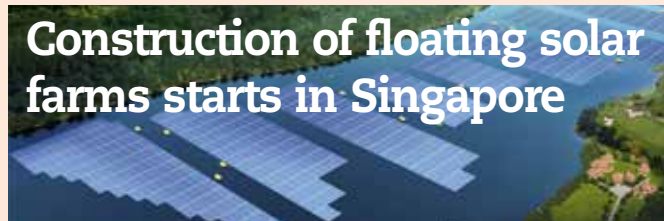
ASELSAN this year was ranked 48th

on the "Defense News Top 100," list which is regarded as one of the most prestigious defense industry lists in the world.

Having boosted its performance with the projects it has undertaken both at home and abroad, ASELSAN continued to rise on the list by increasing its defense revenue to \$2,1 billion last year from \$1,7 billion in 2018 with a 21% increase. The company first joined the list in 2006.

Stating that they see this as a result of a growth strategy spread over the long term, Görgün said that he is pleased to see that "ASELSAN's strong balance sheet structure, profitability and turnover development reached a level that could compete with the world's major companies."

ASELSAN also ranked 11 after jumping four spots on "Turkey's Top 500 Industrial Enterprises" list prepared by the Istanbul Chamber of Industry (ISO) and is Turkey's leader among defense industry firms and Ankara-based companies.



National Water Agency PUB and Sembcorp Floating Solar Singapore, a wholly-owned subsidiary of Sembcorp Industries, have started construction of the 60 megawatt-peak (MWp) floating solar photovoltaic (PV) system on Tengeh Reservoir.

This large-scale floating solar PV system at Tengeh Reservoir – the first of its kind in the region – will enable Singapore to be one of the few countries in the world to integrate green technology with water treatment.

When the project begins full commercial operations next year, the amount of clean energy generated will be sufficient to power PUB's local water treatment plants, offsetting 7% of PUB's annual energy needs.

The project will also incorporate new innovations in floating solar PV design and construc-

tion. These include double-glass PV modules instead of the single-glass variant commonly used for rooftops installations, to enhance durability in a wet and humid environment.

To optimise performance and reliability of operations, the system is backed by a digital monitoring platform which features safety cameras, 'live' video monitoring, dashboards and alerts that help to track environmental factors such as wind speed, solar irradiation and ambient temperature. The system also detects abnormalities that may indicate potential overheating and fire hazard for preemptive troubleshooting.

Staff will be able to monitor the system remotely via a mobile application which allows maintenance teams to be swiftly deployed when required.

Bureau Veritas your reliable partner for ships classification and certification

For further details please contact us:

Bureau Veritas

Bureau Veritas Deniz ve Gemi Sınıflandırma Hizmetleri Ltd. Şti.
Esas Maltepe Ofispark
Altayçeşme Mah.
Çamlı Sok. No: 21 Kat: 8 34843-Maltepe / İSTANBUL
Tel: +90 216 518 40 50
Fax: +90 216 518 39 05

Visit us at: www.bureauveritas.com.tr



Move Forward with Confidence

TSK gets locally built rescue and diving training boats

Two Rapid Intervention and Diving Training boats built at the Desan Shipyard - owned by the Kaptanoğlu Group - boasting a high local and national input rate of 71 percent, have joined the Turkish Armed Forces (TSK).

The first steel cutting ceremony for the boats had taken place in October 2018. They were delivered in an official ceremony to the Turkish Navy on 23 August 2020. 71 percent of all the resources employed in the project has been locally acquired or produced,

including the boats' software and tech systems. The shaft and propellers of the boats were 100% locally produced, which were also the first shaft and propeller systems to be classed by the Turkish LLOYD.

The pressure chambers in the rescue and diving training boats, designed in the format of 4+2 chambers, were completely developed and designed by Turkish engineers. The project is also historic in the sense that it has become the first project where all of the vessels

that were built as part of it were built and delivered at the same time.

The historical project's shaft and propeller systems, its rudder system, diesel generators, acoustic monitoring and capture system, ship information distribution system, air compressors, constant pressure chambers, diving panels, main distribution table, boat control and monitoring systems, as well as fire detection systems were produced with 100 percent domestic resources.



UZMAR to build four tugs for Pakistan

UZMAR has announced that it has signed a contract with Karachi Port Trust of Pakistan for the delivery of four newbuild RAstar 3200W class terminal escort tugboats.

The Karachi Port Trust has signed a contract with UZMAR Shipyard to purchase four 32 meters RAstar 3200W Class Terminal / Escort Tugboats over a video conference held on 18 August. The contract was signed between Admiral Jamil Akhtar HI, Chairman and Noyan Altuğ, UZMAR Chairman of Board.

Altuğ highlighted the importance of the relationship between UZMAR and Karachi Port Trust saying, "We are not only selling vessels but more importantly we are selling our know-how, our detail-focused engineering

and our expertise in building state-of-the-art vessels beyond established standards. Our after-sale services are among the qualities that make us different and better in the market. As UZMAR, we are very happy to meet with our friends in Karachi Port Trust and excited to be able to sign this contract during these challenging times of global pandemic."

The new UZMAR-built Robert Allan-design RAstar 3200W Class Terminal/Escort Tugs will be 32,0 meters in length, specially designed to meet the highest sea keeping capability, maximum stability for escort maneuvers at speeds up to 10 knots. The tugs will be able to operate with a bollard pull of 75 tonnes (ahead and astern) and will be able reach up to 13 knots speed.

The first two vessels will provide service for (Karachi Port Trust) in the 4th quarter of 2020 and remaining two vessels will be delivered to Karachi Port Trust in the 2nd quarter of 2021.

RAstar 3200W Class Terminal / Escort Tug designs are powered by Caterpillar main engines - Kongsberg Azimuth Stern Drive Propulsion Units and classified by Bureau Veritas for the following notations;

Bureau Veritas 1 Hull •Mach, Fire Fighting-1 with Water Spray, •AUT-UMS, Escort Tug, (design maximum steering force = 70 t, design maximum braking force = 120 t, design maximum escort speed = 10 kn), In Water Survey, Unrestricted Navigation, GMDSS Navigation Area A3

DESIGN: ROBERT ALLAN LTD.
MAIN ENGINE: Caterpillar 3516C, 2350 Kw, IMO Tier 2
THRUSTER: Kongsberg US 255 Azimuth Stern Drive Propulsions
GEN. SET.: Caterpillar, C 7.1
LENGTH: 32.00 M.
BOLLARD PULL: 75 TONNES Ahead and Astern
WINCH: DMT



KEEP YOUR ENGINE RUN UNTIL YOU STOP



TURKEY OFFICE
 info@yafdiesel.com.tr
 www.yafdiesel.com.tr

CHINA OFFICE
 monica@tmmarineparts.com
 www.yafdiesel.com.tr

KOREA OFFICE
 korea@yafdiesel.com.tr
 www.yafdiesel.co.kr





90 Years at sea

**Always the PIONEER...
Always the LEADER.**

www.zihni.com.tr

UZMAR, Pakistan'a 4 römorkör inşa edecek



UZMAR, 4 adet yeni inşa RAsar 3200W Sınıfı Terminal/Eskort Römkörleri için Karachi Port Trust, Pakistan ile sözleşme imzaladı.

Karachi Port Trust Yönetim Kurulu Üyesi Tuğamiral Jamil Akhtar HI ve UZMAR Yönetim Kurulu Başkanı A. Noyan Altuğ arasında 18 Ağustos'ta video konferansla gerçekleşen seramonide kontrat imzalandı.

UZMAR tarafından inşa edilecek olan 32,0 metre boya sahip Robert Allan dizaynı RAsar 3200W Sınıfı Terminal/Eskort Römkörleri, sponsonlu yenilenmiş RAsar hull formu ile 10 deniz miline kadar hızlarda escort manevralarında maksimum stabilite sağlayabilmek ve istenen yüksek denizcilik kabiliyetini karşılamak için özel olarak tasarlandı. Baş ve kıç taraftan 75 tonluk çekme

gücüne sahip olacak RAsar 3200W römkörler 13 knot hıza erişebilecek.

İmzalanan kontratın ardından ilk iki römkör Karachi Port Trust için 2020'nin 4'üncü çeyreğinde hizmet vermeye başlayacak. Kalan iki römkör ise 2021'in 2'nci çeyreğinde Karachi Port Trust'a teslim edilecek.

Karachi Port Trust ve UZMAR arasındaki ilişkinin önemini vurgulayan A. Noyan Altuğ, "Biz sadece deniz aracı, gemi veya römkör satmıyoruz. Bizim sattığımız en önemli unsurlar; teknik bilgimiz, detay mühendisliği anlayışımız ve standartların ötesinde teknoloji harikası gemiler inşa etme konusundaki uzmanlığımızdır. Satış sonrası hizmetlerimiz de bizi sektörde herkesten bir adım öne taşımaktadır.

UZMAR olarak, tüm dünyada yaşanan içinde bulunduğumuz pandemi koşullarında bu sözleşmeyi imzalamanın heyecanını ve KPT'deki dostlarımızla yeniden bir araya gelmenin mutluluğunu yaşıyoruz," dedi.

Bureau Veritas klaslı RAsar 3200W Sınıfı Terminal/Eskort Römkörlerinin ana makinaları Caterpillar, Azimuth Pervane Üniteleri ise Kongsberg'dir. Römkörler su püskürtme yöndemiyle yangın söndürme özelliğine sahip olacak. Römkörler şu notasyonlara sahip olacak:

Ana Motor: Caterpillar 3516C, 2350 Kw, IMO Tier 2

İtici: Kongsberg US 255 Azimuth Stern Drive Propulsions

Jeneratör Seti: Caterpillar, C 7.1

Vinç: DMT

Türk levreği 162 milyon dolar döviz kazandırdı



Su ürünleri ve hayvansal mamuller sektörü 2020 yılının ilk yansını 1 milyar 127 milyon dolar ihracatla kapattı. Sektör, 2019 yılı sonunda gerçekleştirdiği 2 milyar 514 milyon dolarlık ihracat tutarıyla 2023 yılı ihracat hedeflerine ulaşan ilk sektör oldu. Türkiye bu alanda, üretimde ve ihracatta dünya genelinde ilk 10 ülke arasında yer alıyor.

Türkiye su ürünleri ve hayvansal mamuller sektörüne son 20-25 yıllık bir dönemde dünyanın en modern ve entegre tesislerini kazandıran Türk girişimcileri, sektörü 150'den fazla ülkeye ihraç eder konuma getirdi.

Ihracatta en büyük katkısı 1 milyar 38 milyon dolarlık ihracat tutarıyla su ürünleri sektörü sağlarken, süt ürünlerinden 325 milyon dolar dolar döviz elde edildi.

2020 yılı performans kınımı göz önüne alındığında 459 milyon dolarlık döviz getirisiyle en yüksek katkı yine su ürünleri sektöründen geldi. Türk levreği 162 milyon dolar, çipura balığı 147 milyon dolar, alabalık 58 milyon dolar ve orkinos 26 milyon dolar ihracat getirisi sağladı. Son yıllarda yürütülen Ar-Ge çalışmaları sonrasında geliştirilen türlerden olan Karade-

niz Somonu 9,3 milyon dolarlık, kaya levreği ise 3,5 milyon dolarlık ihracat seviyesine ulaştı.

Ege Su Ürünleri ve Hayvansal Mamuller İhracatçıları Birliği ise 2019 yılında 957 milyon dolarlık ihracat getirdiği sağlayarak Türkiye'de bu alanda ilk sırada yer aldı.

Su ürünleri ve hayvansal mamuller sektörü ihracatı 2019 yılının ocak-haziran döneminde 1 milyar 284 milyon dolarlıkken, Covid-19 nedeniyle 2020 yılının ilk yansında yüzde 10'luk azalış yaşandı ve 1 milyar 127 milyon dolara geriledi.



İstanbul Boğazı'ndan geçen gemi sayısı arttı

Koronavirüsün etkisini en fazla gösterdiği mart, nisan ve mayıs aylarında İstanbul Boğazı'ndan geçen yük miktarında, geçtiğimiz yılın aynı dönemine göre artış yaşandı. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı'nın verilerine göre geçen yıl nisan ayında İstanbul Boğazı'ndan 3 bin 330 gemi geçişi olurken, bu sayı

bu yılın nisan ayında 3 bin 464 oldu. Geçen yıl nisan ayında 33 bin 952 ton yükün geçtiği Boğaz'dan bu yıl nisan ayında 40 bin 552 ton yük geçti. Bu yüklerin 14 bin 686 tonunu tehlikeli yükler oluşturdu. Mayıs ayındaysa Boğaz'dan 3 bin 224 gemi geçti ve bu gemiler 38 bin 798 ton yük taşıdı.

Emisyonuz gemi çalışmalarında lider Avrupa

Getting to Zero Coalition tarafından hazırlanan bir haritalama uygulaması denizcilik sektöründe sıfır emisyonla yönelik pilot ve demonstrasyon halinde 66 projenin olduğunu ortaya koydu. Projelere yönelik farkındalığın oluşmasını sağlamak amacıyla yürütülen çalışma; coğrafi seçim, proje odağı, proje türü, yakıt seçimi ve kamu finansmanlarının varlıklarına göre kategorilere ayrıldı.

Projelerin dağılımına bakıldığında 49 proje ile bu konu üzerine en çok yoğunlaşan bölge Avrupa. Devamında ise Japonya, Çin ve Güney Kore'nin ağırlıklı olduğu Asya ülkeleri yer alıyor.

Gemi teknolojilerini geliştirme veya yakıt üretimi üzerinde yoğunlaşmış olan çalışmalar çoğunlukla amonyak, metanol/etanol, hidrojen ve pil gücü ile çalışan gemilere odaklanmış durumda.

Haritalandırmada yer alan 66 projenin 32'si kamu finansmanları ile destekleniyor ve finansmanlarda en destekçi bölge 29 proje ile Avrupa oldu.

Haritalama, projelerde amonyak ve biyoyakıt kullanımının büyük deniz aşırı gemilerin kullanımını için uygun olduğunu vurguluyor. Biyoyakıtlarla çalışan gemilerin çalışır durumda olduğu, amonyak gemilerin ise konsept geliştirme aşamasında olduğu görülüyor.

Hidrojen yakıtlı gemi projelerinin ise genellikle 5,000 dwt altındaki gemiler üzerinde yürütüldüğünü gösteren çalışma bu yakıtın yakın gelecekte büyük gemilerde kullanımının zor olduğunu belirtiyor.

Projelerin büyük bir kısmının (47) demonstrasyon projesi olarak planlandığını gösteren çalışma, bunların gerçek dünyada uygulanabilirliğine dikkat çekiyor.

HAVELSAN, dünya devleriyle aynı listede yer aldı

HAVELSAN Telekom Bulut Platformu, Haziran ayında Avrupa Telekomünikasyon Standartları Enstitüsü'nün (ETSI) Ağ Fonksiyonlarını Sanallaştırma ve Mobil Kenar Bilişim Birlikte Çalışabilirlik testlerinden başarıyla geçmesinin ardından, şimdi de dünya devleri ile aynı listeye girdi.

Open Source NFV Management and Orchestration MANO (OSM) ekosistemi listesine girmeyi başaran HAVELSAN; bu listede Amazon, Red Hat, VMware, Whitestack ve Wind River gibi dünya devleri ile birlikte yer aldı.

HAVELSAN Telekom Bulut Platformu Nedir?

OpenStack ve Kubernetes altyapısını tek bir noktada birleştiren, hem buluta özgü ağ fonksiyonu (CNF) hem de sanal ağ fonksiyonunu (VNF) destekleyen bir sanallaştırma platformudur.

5G, Mobil Kenar Bilişim (MEC), Radyo Erişim Şebekesi (RAN), Araç-Her Şey Haberleşmesi (V2X), Yapay Zekâ, Endüstriyel Nesnelerin İnterneti (IoT), Otomasyon ve Robotik gibi teknolojilerin hayata geçebilmesi için bu platform büyük önem taşımaktadır.



Türk Loydu Vakfı'nda başkan değişmedi

Türk Loydu Vakfı'nın 64'üncü Olağan Genel Kurul toplantısı 20 Ağustos'ta Piri Reis Üniversitesi Konferans Salonu'nda gerçekleşti.

Genel kurul divan başkanı ve üyelerinin seçilmesi ile olağan genel kurul zabıtlarını imzalamaları için divana yetki verilmesinin ardından 2019 yılı çalışma raporu açıklandı, bilanço ve denetim raporu okundu.

2020 yılı bütçesinin takdimi, görüşülmesi ve onaylanmasının ardından Türk Loydu Vakfı Yönetim Kurulu ve Denetim Kurulu Üyelerinin seçimi gerçekleştirildi.

Seçim sonucunda; Cem Melikoğlu, Ferhat Acuner, Hakan Akyıldız, İlker Özyıldız ve Serdar Yaraş TMMOB GMO Yönetim Kurulu'na; Atilla Oksay ile Ufuk Teker, Sigortacılık Sektörü Yönetim Kurulu'na; Yılmaz Onur, Denizcilik Sektörü Yönetim Kurulu'na ve Atilla Çiftçigüzeli de Sanayi Sektörü Yönetim Kurulu'na



seçildiler.

Yılmaz Onur başkanlığında gerçekleşen ilk yönetim kurulu toplantısında Yönetim Kurulu Başkanlığı'na Cem Melikoğlu seçildi. Ufuk Teker Başkan Yardımcılığı görevine getiri-

lirken Ferhat Acuner ise Sayman Üye oldu.

Denetim Kurulu'na ise Ahmet Gökdağ, Derya Turgut ve Ahmet Yaşar Canca seçildiler.

Yeni döneminin ilk toplantısının

ardından bir dönem daha başkan seçilen Cem Melikoğlu, MarineDeal News'e konuştu. Seçimin keyifli bir ortamda gerçekleştiğini dile getiren Cem Melikoğlu, "Türk Loydu'na bir dönem daha hizmet etme şansını

verildiği için Türk Loydu Vakfı'na teşekkür ederim. 2023 hedeflerimizi maksimum seviyede gerçekleştireceğiz. Sanayinin içinde Türk denizciliğine hizmet vereceğiz. Hem Türkiye'yi hem de kendimizi geliştireceğiz," dedi.

İDO Genel Müdürlüğü görevine Murat Orhan atandı



İDO, Genel Müdürlük görevine Murat Orhan'ı getirdi. Orhan, 1 Ekim 2019 tarihinden itibaren vekaleten yürüttüğü İDO Genel Müdürlük pozisyonuna, 22 Temmuz 2020 tarihi itibarıyla asaleten atandı.

Murat Orhan lisans eğitimi aldığı Anadolu Üniversitesi İşletme ve Çalışma Ekonomisi ve Endüstri İlişkileri bölümlerinden mezun olduktan sonra, Marmara Üniversitesi'nde Çalışma Ekonomisi ve Endüstri İlişkileri alanında yüksek lisans programını tamamladı. Orhan'ın, İstanbul Üniversitesi'nde Çalışma Ekonomisi ve Endüstri İlişkileri alanında başladığı doktora eğitimi tez aşamasında devam ediyor.

Orhan, son olarak 1 Ekim 2019 tarihinden itibaren vekaleten yürüttüğü İDO Genel Müdürlük pozisyonuna, 22 Temmuz 2020 tarihi itibarıyla asaleten atandı. Deniz ulaşımı, lojistik ve insan kaynakları başta olmak üzere farklı disiplinlerde 20 yılı aşkın tecrübesi bulunan Orhan, çalışma hayatına 1987 yılında İstanbul Cam Sanayi'nde başladıktan sonra Toprakbank ve OYAK'ın

farklı şirketlerinde Personel ve İnsan Kaynakları alanında çeşitli görevlerde bulundu. 2004 yılında HAVAŞ Personel Müdürü olarak göreve başladıktan sonra bu görevi sırasında TAV Havalimanları Holding bünyesinde sırasıyla, Yurtdışı Projeler ve Ücretlendirme Müdürü, İnsan Kaynakları Müdürü ve İnsan Kaynakları Koordinatörlüğü görevlerini üstlendi.

Orhan, 2012 yılında İDO'ya atanmasının ardından, değişen organizasyon yapısına paralel olarak İnsan Kaynakları sürecine ilave olmak üzere Yapı İşleri, Kurumsal Satış, Demirbaş Yönetimi, Gelir Hat Yönetimi, Satın alma-Sigorta ve Bilim Sistemleri gibi farklı disiplinlerin yönetiminde görev aldı.

PERYÖN üyesi olan Orhan, çeşitli üniversitelerde Çalışma Ekonomisi ve Endüstri İlişkileri alanlarında ders vermeyi sürdürüyor. Evli ve 2 çocuk babası olan Orhan aynı zamanda Zeyport Liman İşletmeleri Yönetim Kurulu Başkan Yardımcısı ve Fenerbahçe Spor Kulübü Genel Kurul üyesidir.

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

Av. Ayhan Yıldız / (E) Dz. Kurmay Albay

Uluslararası deniz anlaşmazlıkları ve Doğu Akdeniz

Denizcilik camiasında en çok yakındığımız konulardan biri olan denize dönük bir ülke olmadığımız, halkın denizle ve denizcilikle ilgilenmediğine ilişkin savlarımız, farklılaşmaya başlamış gözüküyor



Bu konuda istatistiki bir bilgi mevcut olmasa da MAVİ VATAN kavramının toplumun en azından belirli kesimlerinde konuşulur hale gelmesinin yanında, son dönemde Doğu Akdeniz'de ortaya çıkan gelişmelerin, toplumda denizciliğe ilgi duyanların sayısında önemli bir artışa neden olduğu izleniyor.

Doğu Akdeniz'de karşı karşıya kaldığımız sorunlar, uluslararası niteliktedir ve sorunu çözmek için öncelikle kullanılacak araçların incelenmesi gerekir. Bu kapsamda konuya; uluslararası deniz anlaşmazlıkları nelerdir, bu anlaşmazlıklar hangi sorunlardan kaynaklanır, bunların çözüm yolları nelerdir ve

dünyanın diğer hangi bölgelerinde deniz yetki alanları uyuşmazlıkları vardır başlıklarından yaklaşıp yaklaşarak çözüm olacaktır.

1982 yılında imzalanan 3'üncü Deniz Hukuku Sözleşmesi, deniz hukukunun hemen tüm yönlerini kapsamlı şekilde açıklayıp esaslara bağlayan, ayrıca Karasuları, Bitişik Bölge, Münhasır Ekonomik Bölge (MEB), Kıta Sahaneliği gibi pek çok kavrama açıklık getiren, bu alandaki en önemli uluslararası sözleşmedir. BMDHS'yi aralarında Türkiye, ABD, İsrail, Venezuela'nın da olduğu 15 ülke imzalamamış, 168 ülke ise imzalamış durumdadır.

Sözleşmeye göre, devletler deniz yetki alanlarının paylaşımı konusunda makûl sürede anlaşmaya varamazlarsa, anlaşmazlığı Sözleşmenin 15. Kısımına göre çözeceklerdir. Her ne kadar Türkiye BMDHS'ye

taraf değilse de deniz yetki alanı uyuşmazlıklarının çözümü için en önemli yol gösterici yine de bu sözleşmedir ve Türkiye'nin sözleşmeye taraf olmaması burada belirtilen çözüm yollarını kullanmasına engel değildir.

Sözleşmenin 15'inci Kısmı anlaşmazlıkların çözümü için yeni bir yaklaşım getirmiştir. Birinci bölümde zorunlu olmayan uyuşmazlık çözüm yolları olan müzakere, uzlaşma, arabuluculuk, ikinci bölümde ise zorunlu uyuşmazlık çözüm yolları olan Uluslararası Deniz Hukuku Mahkemesi (UDHM), Uluslararası Adalet Divanı (UAD), Tahkim ve Özel Tahkim ile ayrıca danışma kurumu niteliğinde Kıta Sahaneliği Komisyonu yer almaktadır.

Buradaki yeni yaklaşım, tek bir anlaşmazlık çözüm yolunun belirlenmesi yerine taraflara anlaşma sağlayabilecekleri alternatif çözüm yollarının sunulmasıdır. Sözleşmeyi imzalayan veya yeni katılacak her devlet bu zorunlu yollarından bir veya daha fazlasını çözüm yolu olarak seçtiğini belirtmek zorundadır. Anlaşmazlığın tarafı iki devlet sorunlu alanda farklı çözüm yolunu seçmişlerse ve bir yol üzerinde mutabık kalamıyorsa tahkim yönteminin seçilmesi zorunludur.

BMDHS'nin yürürlüğe girdiği 1994 yılından beri yukarıda belirtilen yollarla pek çok deniz anlaşmazlığı çözüme kavuşturulmuştur.

Uluslararası Deniz Anlaşmazlıkları;

Hemen hemen dünyanın her bölgesinde farklı konularda çözülmeyi bekleyen deniz anlaşmazlıkları bulunmaktadır. 2008 yılında yapılan bir çalışma dünya üzerinde mevcut 417 ikili sınırdan yüzde 55'inin yani 262'sinin henüz çözümlenmemiş veya anlaşma yapılmamış durumda olduğunu ortaya koymaktadır.

Bu oran bile Türkiye'nin içinde bulunduğu durumun dünyanın neredeyse yarısı ile benzerlik gösterdiğini açıklıkla ortaya koymaktadır. Halen çözüme kavuşmamış anlaşmazlıklar arasında ülkelerin gündemini işgal eden, zaman zaman tarafları silahlı çatışmanın eşiğine getiren, dünya kamuoyunun da takip ettiği seçilmiş birkaç örnek aşağıdadır.

- Çin, Tayvan, Vietnam, Brunei, Filipinler, Malezya; Spratly ve Pratacel Adaları
- Çin, Japonya; Senkaku / Diaoyu Adaları
- İran, BAE; Abu Musa, Büyük ve Küçük Tunb Adaları
- Japonya, Rusya; Güney Kuril Adaları
- Güney Kore, Japonya; Tokda/

Takeshima Adaları

Dünyanın neredeyse yarısı deniz anlaşmazlıkları ile uğraşmakta ve çözüm bulmaya çalışıyor olmasına rağmen, uzun yıllar süren görüşmelerden sonuç almak kolay olmamaktadır. 2019 yılında kaleme alınmış bir çalışma uzun süreli Deniz Anlaşmazlıklarının çözüme ulaştırılmamasını iki ana nedene bağlamaktadır, ilki iktidarların isteksizliğidir. İktidarlar, ulusal çıkarları savunamadıkları görüntüsünü vermek istemedikleri için konuyu ele almak istememektedirler. İkincisi ise deniz hukuku konusunda yeterli bilgiye sahip kadroların eksikliğidir.

Bu iki ana nedenin yanında deniz alanlarındaki sorunların kamuoyunun gözünden kaçınılabiliyor olması da sorunların uzun vadeye yayılmasına kaynaklık etmektedir. Bir benzetme yaparsak, ülkenin kara sınırları içindeki bir coğrafi bölgenin yabancı güçler tarafından işgal edilmiş olması ile aynı büyüklükteki bir deniz alanında kaynakların başka bir ülke tarafından kullanılıyor olması toplum belleğinde aynı sarsıcı algıyı yaratmamaktadır. Bu da iktidarların denizler ile ilgili konuları gündemlerinin alt sıralarına itmelerine neden olmaktadır.

Türkiye'de MAVİ VATAN kavramının kullanılması ile paralel olarak dünya ülkeleri de Mavi Büyüme ve Mavi Ekonomi kavramını gündemlerine almaya başlamışlardır. Avrupa Birliği, 13 Eylül 2012 tarihinde yayımladığı Mavi Ekonomi direktifi ile üye ülkelere, denizlerdeki gıda ve enerji kaynaklarının kullanılmasını hedef olarak göstermiştir. Bu gelişmelerin insanlığın karadaki kaynakları bilinçsiz ve adaletten uzak bir şekilde tüketmesi sonucunda, alternatif kaynaklara duyulan ihtiyacın artmasından da kaynaklandığını gözden uzak tutmamak gerekmektedir. Ayrıca bilindiği üzere hâlihazırda dünyada doğalgazın yüzde 50'si, petrolün ise yüzde 30'a yakın kısmı denizlerden çıkarılmakta ve bu oran her geçen sürede denizler lehine artış göstermektedir.

Ne yapmalıyız;

Doğu Akdeniz'de, GKRY'nin 2003 yılında Mısır, 2007 yılında Lübnan ve 2010 yılında İsrail ile MEB anlaşmaları imzalaması, müteakiben 6 Ağustos 2020 tarihinde Yunanistan'ın Mısır ile MEB anlaşması imzalaması, buna mukabil Türkiye'nin 2011 yılında KKTC ve Kasım 2019'da Libya ile MEB anlaşmaları imzalaması konuyu bölgenin sıcak gündemi haline getirmiştir.

Dünyanın neredeyse yarısında deniz anlaşmazlıkları olsa bile Doğu Akdeniz deniz anlaşmazlığı sorunu

A | L
F | A
M İ M A R L I K



'KANITLANMIŞ MÜKEMMELLİK'

■ MİLGEM F511	TCG HEYBELİADA	■ MOSHIP A601	TCG ALEMDAR
■ MİLGEM F512	TCG BÜYÜKADA	■ LDG-1 A573	TCG YZB. GÜNGÖR DURMUŞ
■ MİLGEM F513	TCG BURGAZADA	■ LDG-2 A574	TCG ÜTGM. ARIF EKMEKÇİ
■ MİLGEM F514	TCG KINALIADA	■ ADR A590	TCG İNEBOLU
■ PAKİSTAN	NAVY FLEET TANKER	■ KATAR CTS PROJESİ	
■ TVEG A591	TCG UFUK	■ UMMAN ARES HERCULES 85 (14 ADET)	
■ MİLGEM-5	İ SINIFI FIRKATEYN	■ YÜZER HAVUZ 10.000 TON	
■ KURYED A582	TCG AKIN	■ TÜRKMENİSTAN KORVET PROJESİ	
■ KURYED A583	TCG İŞİN		

www.alfadecor.com

Türkiye için pek çok ülkeden daha fazla önem ve öncelik taşımaktadır. Bunun nedeni anlaşmazlığın söz konusu olduğu alanın başka anlaşmazlıklara göre çok büyük ve ülkenin yaşamsal çıkarları ile ilgili olmasıdır, yapılmak istenen Türkiye'nin kıyı uzunluğu ile kıyaslanamayacak büyüklükte bir deniz alanına hapsedilmek istenmesidir. Bu anlaşmazlığın taraflarının sadece Yunanistan, GKRY, Mısır ve bölge ülkeleri değil, ABD, AB, Batılı güçler ile uluslararası enerji şirketlerinin bölgedeki çıkarları olduğu bilinmektedir.

BMDHS Md. 74 ve 83 gereğince sahilleri bitişik veya karşı karşıya bulunan devletler arasındaki münhasır ekonomik bölgenin ve kıta sahanlığının sınırlandırılması; Uluslararası Adalet Divanı Statüsünün 38'inci maddesinde belirtildiği şekilde uluslararası hukuka uygun olarak anlaşma ile yapılmalıdır. Hâlihazırda bölgede bütün devletlerin üzerinde anlaşıldığı bir münhasır bölge ya da kıta sahanlığı alanı mevcut değildir. Bölgenin dünyanın başka deniz alanlarına göre bir başka farkı, çıkarları birbiriyle çelişen ve yaptıkları ikili anlaşma kombinasyonlarının değişmesi ile elde ettikleri kazanım değişecek olan 8 ülkenin bulunmasıdır. İkili çözümlerin herkes için hakkaniyete dayalı sonuç vermediğini gelişmeler açıklıkla göstermektedir. Bölgede en akılcı ve adilane çözüm ancak tüm paydaşların bir araya gelerek hakkaniyete dayalı bir ortak anlaşmaya varabilmeleri ile mümkün olabilecektir. Bu anlaşma süreci ise ancak bölgede en uzun kıyı şeridinde sahip ve en güçlü ülke olan Türkiye'nin öncülüğü ile başlatılabilir. Anlaşma görüşmelerinin başlaması en azından sorunların bu süreç boyunca dondurulmasını da sağlayacaktır.

Türkiye'nin Doğu Akdeniz'deki deniz ilişki ve çıkarları gündeme geldiğinden beri, toplumda bu hakların ele geçirilmesi ve elde tutulması sadece Türk Deniz Kuvvetleri ile ilişkililiymiş algısı pekiştirilmeye devam etmektedir. Burada gözden uzak tutulmaması gereken en önemli parametre, eğer bir dünya gücü değilseniz, uluslararası ilişkilerin sadece güç kullanımı ile sonuçlandırılmayacağı ya da sonuçlandırılmasına izin verilmeyeceğidir.

Öncelik tüm anlaşmazlıkların görüşmeler yoluyla çözülmesidir. Bu ise ancak konuyu yeteri seviyede bilen, deneyimli kadrolara ve kurumlara sahip olmakla elde edilebilir. Yani denizdeki hak ve çıkarlarımızın korunması deniz hukuku ile başlayıp, denizciliğin farklı alanlarında ihtisas sahibi personel ve hidrokarbon kaynaklarını kullanılır hale getirecek yetişmiş teknik personele dayanmaktadır. Ama çok kısa iki örnek bile bu konuda istenilen seviyede olmadığımızı açıklıkla göstermektedir. Türk üniversitele-

rinde 1970-1995 arasında yapılan bin 101 tez çalışmasından sadece 12'si, 2015-2020 arasında ise 57 tane deniz gücü ve deniz stratejisi ile ilgilidir. Ayrıca faaliyetlerini nerede ise saat başı izlediğimiz araştırma gemilerimizin personelinin önemli bir kısmının yabancı uyruklu olması ve gemilerin mülkiyeti TPAO'ya ait olmasına rağmen işletmelerinin yabancı şirketler tarafından yapılıyor olması da gözden uzak tutul-

maması gereken bir durumdur.

Sonuç olarak; kısa ve uzun vadede göz önünde tutmamız gereken iki önemli hedef olabileceğini düşünüyorum;

1. Türkiye en kısa sürede sadece bölge ülkelerine değil BM, ABD, AB ve diğer ilgili uluslararası kuruluşlara çağrı yaparak, bölge ülkeleri arasında "Doğu Akdeniz Deniz Yetki Alanları Sınırlandırılması Konferansı" toplanması için çağrı

yapmalı ve kıyıdaş devletler dışındaki tüm tarafların bu konuda ilgili ülkelere baskı yapmasını sağlama-ya çalışmalıdır.

2. En az Deniz Kuvvetlerimiz kadar dünya ölçeğinde rekabet edip haklarımızı savunabilecek, deniz hukuku, denizcilik ve hidrokarbon endüstrisinin ilgili alanlarında bilgiye ve deneyime sahip kişileri ve kurumları ortaya çıkarmak üzere bir mastur plan hazırlamalıdır.

Varlığı ile onur duyduğumuz şanlı Deniz Kuvvetlerimiz kadar bizleri gururlandıracak, uluslararası yayınları ile dünya ölçeğinde yer bulan deniz hukukçularına, deniz hukukunu kariyer odağı yapmış diplomatlara, oşinograflara, petrol mühendislerine, sismik arama, delme yapacak teknik personel ve gemi personeline de sahip olmaya ihtiyacımız yok mudur, ne dersiniz?





"Ingenuity that floats"

www.gemak.com



 @gemakgroup

 @GemakGroup

 @gemakgroup







Barbaros Büyüksağnak / (E) Dz. Kurmay Albay - Piri Reis Üniversitesi Öğr. Görevlisi

Dünyaya mavi gözlerle bakmak!

Okyanuslar ve denizlerin ön plana çıktığı bir yüzyılda yaşıyoruz. 510 milyon km² yüzölçümüne sahip yeryüzünün yüzde 71'i yani yaklaşık 361 milyon km²'si tuzlu sularla kaplı. Bu suların toplam hacmi 1,35 milyar km³



sahibiymiş gibi AB'ye üye kabul edilen GKRY'nin Mısır, Lübnan ve İsrail'le MEB anlaşmaları yaparak, Yunanistan ile birlikte ve AB'yi de arkalarına alarak 1,792 km kıyıya sahip Türkiye'yi dikkate almadan gerçekleştirdikleri oldubittiler bölgede herkesin kabul edebileceği sağlıklı bir çözüme ulaşılmasına, barış ve istikrarın sağlanmasına ne derece katkı yapabilir ki? Temel uluslararası hukuk kurallarına göre yapılan ikili anlaşmaların üçüncü tarafların hak ve çıkarlarını ihlâl etmemesi ve potansiyel iddiaları ile çakışmayacak bir noktada durması gerekir.

Yunanistan/GKRY ikilisi kendilerince çeşitli tasarruflarda bulunadursun, biz bu suları 'Mavi Vatan'ımızın bir parçası olarak görüyoruz. Türkiye, Anadolu ve Trakya'da sahip olduğu 780 bin km²'lik Ana Vatan'ına ilaveten Karadeniz'in neredeyse yarısını oluşturan kısmını 1986 yılında yapmış olduğu MEB ilanıyla "Mavi Vatan'ın bir parçası" olarak gördüğünü deklare etmiştir. Böylece, tıpkı Akdeniz'de olduğu gibi, Karadeniz'de de en uzun kıyılara sahip ülke olmanın avantajını kullanan Türkiye, muhataplarıyla diplomatik yollarla yapmış olduğu görüşmeler sonucunda hakkaniyetli ve adil bir çözüme ulaşabileceğini kanıtlamıştır. Bu başarının sonuçlarını geçtiğimiz günlerde Sakarya sahasında yapılan doğalgaz keşfiyle taçlandırıyoruz. Şimdi sırada Akdeniz ve Adalar Denizi var.

Adalar Denizi ile ilgili olarak bir hususu özellikle belirtmek isterim. Yunanistan ile Türkiye arasında sıkışmış muhtelif büyüklükteki koy ve körfez ile irili ufaklı 1,800 civarında adaya ev sahipliği yapan ve Akdeniz'in bir kolu olan Adalar Denizi, bu özellikleriyle dünyada eşi bulunmayan bir örnek oluşturmaktadır. Bu özelliklerin yanı sıra, Yunanistan'a ait çok sayıda adanın Türkiye anakarasının yakınında bulunması ve

bunlardan bazılarının ihtilafli durumda olması bu Denizi, iki kıyıdaş devlet arasında deniz yetki alanlarına ilişkin olarak uluslararası hukuka, hakkaniyet ilkesine ve nesafet kurallarına uygun, adil bir çözüm bulunması en zor denizlerden biri konumuna sokmaktadır. Bunun yanında, Osmanlı Dönemi ve Cumhuriyet'in kuruluş yıllarında Adalar Denizi veya Akdeniz olarak adlandırılan suların birdenbire kaynağı ve ileride neden olabileceği sonuçlar düşünülmeden tarafımızdan da "Ege" olarak adlandırılmış olması ne kadar doğru ve anlamlıdır?

Dünyaya mavi gözlerle yani denizci bir perspektiften bakamayan uluslar maalesef çok şey kaybetmiştir. Ümidim odur ki, en kısa sürede okullarımızın ders planlarına ilave edilecek "Mavi Vatan" derslerinde yer alacak bu konunun da tarihi gelişimiyle anlatımının sağlanması öğrencilerimizin bilinçlenmesine çok fayda sağlayacaktır. Mavi Vatan kavramının altında yatan derin anlamı her geçen gün daha fazla benimseyerek denizcileşen ve mavi bir vizyona sahip olmaya başlayan Türkiye'nin önümüzdeki dönemde atacağı adımlardan birinin de bu denizin adını, aslına dönerek değiştirmek olması gerektiğini değerlendiriyorum.

Dönelim tekrar deniz hukukuna. Deniz hukuku ile ilgili kuralları dünyada ilk kez derleyen ve formüle eden düzenlemeler 1958 tarihli Cenevre Deniz Hukuku Sözleşmeleri ile yapılmıştır. Kararlaştırılan dört temel konudan biri olan kıta sahanlığı aslında daha çok coğrafyacılar ve jeologlar tarafından tanımlanan bir terimdir. Kıyından itibaren deniz derinliği yavaş yavaş artar ve deniz yatağı genellikle kıyından itibaren 183 metre derinliğe ulaştığında derinlik artışı hızlanır. İşte coğrafyacılar ve jeologlar bu derinliğe kadar olan deniz yatağını kıta sahanlığı, aniden derinleşen yamacı ise kıta yamacı olarak adlandırmıştır. Kıta sahanlığı kavramı uluslararası alanda ilk kez, 2'nci Dünya Savaşı sonrasında 1945 yılında ABD Başkanı Harry Truman'ın yaptığı bildiride geçmiş ve 1958 Cenevre Kıta Sahanlığı Sözleşmesi ile uluslararası hukuktaki yerini almıştır. Burada alınan kararlarla kıta sahanlığı 200 metre derinlik kriteri ile belirlenmiştir.

Daha sonra 1973-1982 yılları arasında devam eden görüşmelerin ardından 10 Aralık 1982 tarihinde Jamaika'da imzalanan ve günümüzde "Okyanusların Anayasası" olarak görülen 3'üncü Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi (BMDHS)'nde derinlik kriteri bir tarafa bırakılarak genişlik kriteri kabul edilmiştir. Buna göre kıta sahanlığı; karasularının ölçülmesinde kullanılan esas hatlardan itibaren 200 deniz mili (370 km) mesafeye kadar olan deniz alanının deniz yatağı ve toprak altını araştırma ve canlı olmayan kaynaklarını işletme hakkı olan deniz kesimi olarak tanımlanmıştır. Bu alan özel durumlarda 350 deniz miline kadar uzatılabilmektedir. Bizim bugünlerde üzerinde çokça konuştuğumuz MEB kavramı ise 1982 yılında ortaya çıkmış bir kavramdır. Kıta sahanlığından farkları; en çok 200 deniz mili genişliğinde olması, deniz yatağı ve toprak altı ile üzerindeki su kesiminde bulunan canlı kaynakları da kapsamı ve ilan edilme zorunluluğudur.

Doğu Akdeniz'de hiçbir ülke arasında 400 deniz milinden fazla mesafe olmadığından taraflar arasında anlaşma yapmadan çözüme ulaşmak mümkün değildir. Örneğin, Türkiye ile Mısır arasındaki mesafe 280 deniz milidir. Denizin ortasında bir de Kıbrıs gibi ihtilafli bir adanın bulunduğu düşünüldüğünde çözüme ulaşmak öncelikle ilgili tüm tarafların bir araya gelerek anlaşması veya uluslararası mahkemelere başvurusu neticesinde mümkün olacaktır.

Türkiye, bölgedeki Suriye ve İsrail gibi BMDHS'ye taraf olmayan az sayıdaki devletlerden biri olsa da deniz hukukunun başlıca kaynaklarından biri sayılan teamül (örf ve adet) kurallarına göre çevre denizlerdeki haklarını kullanabilmektedir. Son yıllarda küresel ısınma ve insan kaynaklı iklim değişikliği nedeniyle deniz buzlarının erimesi sonucunda jeopolitik önemi giderek artan dünyanın bir diğer tartışmalı bölgesi Kuzey Kutup Bölgesi merkezinde yer alan Arktik Okyanusu'dur. Rusya, Kanada, Norveç, Danimarka ve ABD'nin kıyıdaş statüsünde olduğu Okyanus'ta karşılıklı kıyılar arasındaki mesafeler 400 deniz milinden fazla olduğu için ABD hariç tüm devletler kıta sahanlıklarını kıyından 350

deniz miline kadar uzatabilmek için Birleşmiş Milletler bünyesindeki Kıta Sahanlığı Sınırlarını Belirleme Komisyonu (CLCS)'na başvurmuştur. Özellikle kutup noktası altında okyanusun dibinde yer alan Lomonosov Sırtları'nın Rusya, Kanada ve Danimarka'dan hangisine ait olacağı merakla beklenmektedir. İlgili devletler ellerindeki tüm bilimsel verileri komisyona sunmakta ve verilecek kararı beklemektedir. ABD, BMDHS'yi imzalamış olsa da henüz onaylamadığından başvuruda bulunamamaktadır.

Tıpkı Doğu Akdeniz gibi Arktik Okyanusu'nu da son yıllarda bu derece önemli kılan nedenlerin başında ABD Jeoloji Araştırmaları Kurumu (USGS) tarafından 2008 yılında 33 farklı jeolojik bölgede yapılan ölçümler sonucunda çoğu Rusya kıyılarındaki üzere bölgede henüz keşfedilmemiş 90 milyar varil petrol, 47 trilyon m³ doğalgaz ve 44 milyar varil sıvı doğalgaz bulunduğu açıklanmıştır. Aynı ABD kurumu tarafından 2010 yılında Doğu Akdeniz'de İsrail açıklarında yapılan araştırmalar sonucunda Arktik Bölgesi'ndeki kadar olmasa da zengin hidrokarbon yatakları bulunduğu açıklanmıştır. Levanten sahasında 1,7 milyar varil petrol ve 3,45 trilyon m³ doğalgaz olduğu tahmin edilmektedir. Bunun dışında Kıbrıs'ın güneyi ile Mısır'ın kuzeyinde de zengin yataklar olduğu bilinmektedir. 50 yıl öncesinin ekonomik olarak Avrupa'nın mütevazı ülkesi Norveç'in, Kuzey Denizi'nde petrol üretimine başlamasıyla bugün eriştiği ekonomik güce baktığımızda okyanus ve denizlerin ulusların kaderinde ne kadar önemli olduğunu görebilmek mümkün.

Denizleri sadece enerji perspektifinden değil ama tüm boyutlarıyla kıymetlendirmek zorundayız. Bu coğrafyada uzun süre varolabilmek için denizci bir devlet anlayışına ve deniz kültürüne sahip olmak şart. Bu ivmenin yakalandığını ve artarak süreceğini düşünüyorum. Yeter ki çevremizdeki gelişmelere, Cumhuriyetimizin kurucusu değişmez liderimiz Mustafa Kemal Atatürk gibi denizcileşmeyi önemseyen ve hem ticari hem askeri gelişmeyi uluslararası anlamda doğru izleyebilen mavi gözlerle bakmaya devam edebilelim!

'Bunker'de Kalitenin Markası



www.cyepetrol.com.tr

TÜRKİYE
FORTUNE
500

260. Şirketi
ve
En verimli
21. Şirketi
CYE PETROL
TİCARET A.Ş.

Gemi yakıt ikmallerinde

2014 yılından bu yana 15,000 fazla ikmâlde, Coriolis Mass Flow Meter kullanan; 2005 yılından beri kesintisiz ve istisnasız MARPOL ANNEX VI bunker ikmâl prosedürü uygulayan; en az 90 gün kalite itiraz garantisi veren, ISO 8217:2017 ürün kalitesi ve daha fazlasını bir arada sunan dünyanın ilk ve tek Bunker Şirketi...



Bora Serdar / (E) Dz. Kurmay Albay

'MEB ilanı dünyaya duyurulmalı, taviz verilmemeli'

Deniz tarihimizin en önemli zaferi olan Preveze Deniz Savaşı'nın 27 Eylül 2020 tarihinde 482'nci yıldönümünü kutlayacağız. 27 Eylül günü aynı zamanda 1948 yılından itibaren her yıl "Deniz Kuvvetleri Günü" olarak da coşku ve heyecanla kutlanmaktadır



nin kullandığı üs, liman ve adaları ele geçirerek, hem Venedik'in Doğu Akdeniz ve Ege'deki deniz ticaretinden elde ettiği kazançları büyük ölçüde azalttı hem de önemli toprak kayıplarına uğrattı.

"Denizlerin Sultanı" olarak anılan Fatih'ten sonra Osmanlı deniz siyasetinin öncüsü II. Beyazıt oldu. Donanmanın gelişimi Yavuz Sultan Selim ve özellikle Kanuni Sultan Süleyman Dönemi'nde de devam etti. Artık durdurulamayan ve kendi güvenlikleri için tehdit olarak gördükleri Osmanlı Deniz Gücü, Avrupa için yok edilmesi gereken en hayati stratejik hedef haline geldi. Avrupa devletleri bu amaca ulaşmak için "Birleşik Haçlı Deniz Görev Kuvvetini" oluşturdu.

Yavuz Dönemi'nde Suriye ve Mısır'ın fethinden sonra, Kanuni Devri'nde 1553'de Barbaros Hayreddin Paşa'nın (Hızır Reis) Kaptan-ı Derya olması ve Cezayir'in Osmanlı Devleti'ne bağlanmasıyla Osmanlı'nın eli oldukça güçlendi.

Böylece Doğu Akdeniz'de yeni ve muazzam genişlikte bir siyasa teşekkül etmiş oldu. Barbaros zamanında Türk deniz siyasetinin temeli, "Türk Donanması dünyanın geri kalan donanmaların toplamından daha

güçlü olmalı ve daima aynı seviyede kalmalı" idi.

Donanma'nın başlıca görevi, İmparatorluğun merkezini oluşturan Doğu Akdeniz'de mutlak Osmanlı hâkimiyetini kurmaktır. 1522'de Rodos'un fethi sonrasında II. Selim'in 1571'de Kibris'i fethiyle birlikte bu hedefe ulaşıldı.

Bu süreçte Preveze Deniz Zaferi, Türk denizcilik tarihinin en önemli dönüm noktalarından birisini oluşturdu. Kaptan-ı Derya Barbaros Hayreddin Paşa komutasındaki Osmanlı Donanması 122 kadırgadan oluşuyordu. Cenevizli Amiral Andrea Doria komutasındaki Haçlı Donanması (Papalık, Ceneviz, Venedik, İspanya, Rodos ve çeşitli Avrupa devletleri) ise 140'ı kalyon ve 162'si kadırga olmak üzere toplam 302 yüksek nitelikli savaş gemisi ve 300 lojistik nakliyat gemisiyle Korfu Adası'nda birleşmeye başlamıştı. Narda Körfezi'ndeki Preveze önlerinde tertiplenen Barbaros Hayreddin Paşa, 27 Eylül sabahı Haçlı Donanması'na baskın şeklinde bir taarruz gerçekleştirdi. Barbaros Hayreddin Paşa, bu karşılaşmada üstün denizcilik bilgisinin yanı sıra, stratejist ve çok iyi bir taktisyen olduğunu da gösterdi. Haçlı Donanması geri çekilmek zorunda kalırken 128 kalyonunu kaybetti. 29 kalyon personeliyle beraber ele geçirildi. Osmanlı Donanması'nda gemi kaybı olmadı.

Bu zafer, Akdeniz'deki Türk hâkimiyetini uzun zaman tartışma konusu olmaktan çıkardı.

Ancak, son derece teknik bir kurum olan donanmalar, sürekli bir evrim ve değişim içindeydi. Osmanlı Donanması da bu gerçekle yüz yüze olduğu için yenilikleri sürekli bünyesine almak zorundaydı. 16'ncı yüzyılda donanma teknolojisi iki büyük

değişim geçirdi. İlki, 17'inci yüzyılda yelkenli kalyonun Akdeniz'de kadırgaların yerini alması, ikincisi ise buharlı ve zırhlı savaş gemisinin 1860 yılından itibaren ahşap kalyonu tamamen tarihten silmesi idi. Avrupa'dan çıkmış olan bu yenilikleri takip ve idame etme konusunda Osmanlı Devleti büyük güçlükler çekti. Ne yazık ki, Osmanlı'nın bilimsel ve teknolojik düzeyi bu yeni gelişmeleri takip etmeye yetersizdi.

Osmanlı 16'ncı yüzyılın başından beri Akdeniz'de ve Hint Okyanusu'nda takip etmekte olduğu büyük stratejiyi 1580'e doğru rafa kaldırırken, bu süreçte Haçlı Donanması doğru strateji ile Osmanlı Donanması'nın hiçbir zaman toparlanmasına fırsat vermedi.

Osmanlı Donanması 1571 İnebahtı'da, 1771'de Çeşme'de, 1827'de Navarin'de ve 1853-1856 Osmanlı-Rus savaşında Sinop'ta baskına uğradı. Böylece Avrupalılar ve Ruslar Akdeniz'de hem savaş hem de ticaret gemilerini serbestçe dolaştırmaya başladı. Donanmadan mahrum, üç kıtaya yayılmış deniz aşırı topraklara sahip Osmanlı İmparatorluğu'nun yaşaması, bu şartlar altında ancak bir yüzyıl kadar sürdü. Donanma kaybettikçe/zayıfladıkça Osmanlı da toprak kaybediyordu.

Donanma bakımından kısır bir döngüye giren Osmanlı Devleti, ilk kez 1854 yılında İngiltere ve Fransa'dan borçlanarak 1859'a kadar gemi siparişleri vermeye devam etti. 1861 yılında, aşırı ölçüde donanma tutkunu olan Sultan Abdülaziz'in tahta çıkışıyla birlikte borçlanma ve donanma işleri baş döndürücü bir hızda arttı. Abdülaziz'in devleti iflase sürüklemek pahasına 1861-1875 yılları arasında yaptırdığı donanma nihayetinde 130 parçaya ulaştı. Haliç'e tuka basa dol-

durulan bu donanma, tarihçilerimiz tarafından "dünya üçüncüsü" hatta "dünya ikincisi" olduğu öne sürülse de sayılı bir "deniz gücü" olmaktan uzaktı.

İngiltere ve Fransa'da inşa edilen Abdülaziz Donanması, Ege'de Yunan saldırganlığını önleyemediği gibi 1877-78 Osmanlı-Rus Savaşı'nda da başarılı olamadı. Tam bir hayâl kırıklığıydı. 1876'da tahta çıkan II. Abdülhamit, Osmanlı'nın kısa bir süre içerisinde yaşadığı bu yıkımın intikamını donanmadan aldı. Abdülaziz'in inşa ettirdiği donanmayı Haliç'te çürümeye mahkûm etti. Daha da önemlisi denizcilik kültürünü yok etti.

II. Abdülhamit'in, İngiltere ve Fransa ile Akdeniz'de bir deniz silahlanma mücadelesini başlatmak istememesi, Donanma'nın 1876-1909 yılları arasında küçülmesine ve pasifize edilmesine neden oldu. Haliç'e hapsettiği gemiler yirmi yıl boyunca burada bakımsız kalarak çürüdü. Donanma artık denize açılmaz, manevra yapamaz, deneme atışlarında bulunamaz oldu. Donanmaya, 1897 Osmanlı-Yunan Savaşı'nda Haliç'ten çıkma emri verilmişse de maalesef bu girişim tam bir başarısızlıkla sonuçlandı. Çanakale'ye dahi zar zor ve çok geç vanıldı.

Osmanlı İmparatorluğu 20'nci yüzyıla donanmasız girdi.

II. Abdülhamid, ufak da olsa yeni bir donanma inşası yoluna gitti. Birinci Dünya Savaşı'ndan önceki 15 yıl zarfında donanmadaki Batı nüfuzu katlanarak arttı. Aslında, hiçbir savaş kıymeti ve gücü olmayan bu donanma, Abdülaziz devrinden kalan donanmanın kalıntılarıydı. Daha önemlisi ise silah, cephane, teçhizat, personel, eğitim, harekât üssü, seferberlik planı gibi göze çarpan yetersiz-



• SPARE PARTS • SERVICE
• NEW BUILDING • DESIGN

www.entechsemar.com
spare@entechsemar.com
info@entechsemar.com



Office Adress:

Aydintepe Mah. Sahil Bulvarı Cad. No: 126,
Denizciler Ticaret Merkezi K: 2 No: 57
Tuzla, İstanbul / TURKEY
P. +90 216 330 74 80
F. +90 216 330 74 06



Workshop Adress:

Aydintepe Mah. Sahil Yolu Cad.
No: 124/1 34947
Tuzla, İstanbul / TURKEY
P. +90 216 494 16 11-12
F. +90 216 494 13 21

liklerinin mevcut olmasıydı.

1911-1918 yılları arasında Trablusgarp, Balkan Harpleri ve Birinci Dünya Savaşı süresince, Karadeniz ve Akdeniz'de var olma mücadelesi veren Osmanlı Donanması varlık gösteremedi.

Kıbrıs, Balkanlar, Ege Adaları, Oniki Ada, Girit ve Libya kaybedildi. Osmanlı denizden bakabilmeyi becerememişti. Birinci Dünya Savaşı'nda uğranılan yenilgi sonrası imzalanan 1920 Sevr Antlaşması, Osmanlı Donanması'nın sonunu getirdi.

Aşlında, Osmanlı Donanması'nın sonunu getiren sebepler; tarihsel süreç içerisinde Akdeniz'de yeterli ve stratejik seviyede yeterli üs kurması, çevre denizlerde sürekli faaliyet göstermemesi, deniz ticaretini tamamen yabancılara bırakması, 17'nci yüzyıldan itibaren eğitim ve teknolojik alanda geri kalması, donanmanın ordunun bir parçası olarak mütalaa edilmesi, devlet yönetimindeki kişilerin denizcilik vizyon ve bilgisine sahip olmaması ve yetenekli ve yeterli denizci personel yetiştirmemesiydi.

Tüm bu olumsuz tabloya rağmen Büyük Önder Gazi Mustafa Kemal Atatürk'ün liderliğinde Batı'ya karşı verilen ulusal Kurtuluş Savaşı sonrası imzalanan 1923 Lozan Barış Antlaşması'yla tam bağımsızlığımız tescillenirken bugünkü sınırlarımız Vatanımız olarak kabul edildi. 29 Ekim 1923'de Cumhuriyet'in ilanıyla birlikte Osmanlı Donanması "Cumhuriyet Donanması" adını aldı.

12 yıl aralıksız devam eden savaş sonrasında, ekonomik sıkıntıya, eğitim seviyesinin düşüklüğüne ve yetersiz insan kaynağına rağmen büyük uğraşlar ve özveriler neticesinde Almanya, İtalya ve İngiltere'den satın alınan gemiler ile Türkiye, 1945'lere geldiğinde, azından kendi bölgesinde hatırı sayılır modern bir donanma yeteneğine kavuştu.

20'nci yüzyıl başından itibaren yaşanan tecrübeler, Doğu Akdeniz'e hâkim olmadan Orta Doğu'ya hâkim olunamayacağını gösteriyordu. Bu bağlamda Doğu Akdeniz, gerek Birinci Dünya Savaşı'nda gerekse İkinci Dünya Savaşı'nda, "Hak, kuvvetler arasındaki farktır" anlayışına yakışır kıyıdaş olan ve olmayan ülkeler nezdinde egemenlik mücadelesine sahne olmaktan kurtulamadı. Savaş sonrası karada sınırlar çizilirken denizler belirsizliğini korudu.

Donanmasının gelişmesi konusunda Türkiye'nin Batı'ya olan bağımlılığı, İkinci Dünya Savaşı sonrası NATO'ya girdikten sonra da özellikle ABD nezdinde artarak devam etti. Bu durum millileşme sürecini uzattı.

İkinci Dünya Savaşı'nı izleyen yıllarda, deniz yetki alanlarının paylaşılmasına yönelik, kıta sahanlığı kavramının yanı sıra 12 deniz mili genişliğinde karasulan ve 200 deniz mili genişliğinde Münhasır Ekonomik Bölge (MEB) uygulamaları uluslararası hukukta yerini almaya başladı. Bu gelişme, Türkiye'nin Ege'deki komşusu Yunanistan ve Doğu Akdeniz'e

kıyıdaş ülkelerle olan siyasi/askeri/ekonomik ilişkilerini olumsuz yönde etkileyecekti.

1923 Lozan ve 1947 Paris Antlaşmaların hükümleri gereği Ege Denizi'ndeki ada varlığı Gökçeada, Bozcaada ve Tavşan Adaları ile sınırlı kalan Türkiye'nin, 1975'ten bu yana Ege'de karasulan genişliği, kıta sahanlığı, adaların silahlandırılması, egemenliği antlaşmalarla Yunanistan'a devredilmemiş 150'nin üzerinde ada, adacık ve kayalıkların varlığı, hava sahası genişliği, FIR sorunu, arama kurtarma bölge sınırları gibi temel meseleler nedeniyle Yunanistan'la ilişkileri sorunlar yumağına dönüştü. Bu sorunlara, 2004 yılından itibaren Ege'de tek yanlı girişimlerle dengeyi kendi yararına bozma gayretlerine devam eden Yunanistan'ın, egemenliği antlaşmalarla kendisine devredilmemiş ada, adacık ve kayalık statüsünde olan 18 ada ve bir kayalığı işgali eklendi.

1950'li yıllardan sonra Doğu Akdeniz'de ortaya çıkan Kıbrıs sorununa taraf olan Türkiye, 1983 yılında bağımsızlığını ilan eden yavru vatan Kuzey Kıbrıs Türk Cumhuriyeti ile Doğu Akdeniz'e tutunmayı başardı.

1960'lı yıllarda Deniz Kuvvetleri'nde kısmen başlayan millileşme süreci, biri Doğu Akdeniz'de diğeri Ege'de olmak üzere, 1974 Kıbrıs Barış Harekâtı ve 1996 Kardak Krizi sonrası ivme kazandı ve özellikle Soğuk Savaş sonrası gerçekleştirilen modernizasyonlarla birlikte Batı'ya olan bağımlılık belli bir oranda azaldı.

"Donanmasız Anadolu olmaz. Donanmadan yana kuvvetli olmak Türkiye'nin savunması için şarttır" diyen Mustafa Kemal Atatürk'ün yaklaşık 100 yıl önce temelini attığı Cumhuriyet Donanması, bugün gelişen savunma sanayisiyle birlikte; 25 fırkateyn ve korvet, 19 güdümlü mermili hücumbot, 12 denizaltı ve modern yardımcı sınıf gemilerle birlikte Doğu Akdeniz'in en güçlü donanması haline geldi.

Preveze Deniz Zaferi'ni referans alırsak yaklaşık 500 yıldır uluslararası ticaretin en önemli kavşaklarından biri olan ve 2000'li yıllarda hidrokarbon doğal kaynaklara yataklık ettiği ortaya çıkan Doğu Akdeniz, Batı için eylem alanına dönüştü.

Bu gelişmelerin sonucu bölgenin karmaşık fiziki ve siyasi coğrafyası, çatışan menfaatler, kıyı devletleri arasındaki mevcut ciddi uyuşmazlıklar ve özellikle bölgede bulunduğu söylenen petrol, Doğu Akdeniz deniz yetki alanları sınırlandırılmasını, taraflar arasında her an tırmanmaya açık ve uzun vadeli bir sorun haline getirdi.

Böylece ulus devletler arasında son üç yüzyıllık kara ülkesi için verilen mücadeleye benzer şekilde, bugün "Mavi Vatan" olarak tanımladığımız deniz ülkesi için egemenlik mücadelesi ortaya çıktı. Özellikle Arap Baharı ile birlikte bölge ülkelerinde yaşanan gelişmeler Doğu Akdeniz'de yeni bir güç dengesi oluşmasına neden olurken, buna uygun eksenler/ittifaklar

ortaya çıktı.

Libya-Kıbrıs-Suriye-Irak ekseninde yüksek yoğunlukta yaşanan siyasi ve askeri gelişmelere bağlı olarak şekillenen Doğu Akdeniz'de, Türkiye bir tek Libya ile MEB anlaşması imzalamak, GKRY, Mısır, İsrail ve Lübnan'la, Yunanistan ise Mısır'la MEB anlaşması imzaladı.

Doğu Akdeniz'de yaşanan tüm bu gelişmeler dikkate alındığında;

Mısır ve İsrail, Doğu Akdeniz'de adalar nedeniyle bir kıta sahanlığı sınırlandırılması iddiasında bulunan Yunanistan'ı desteklediklerini açıklasalar da, Türkiye, Doğu Akdeniz'e kıyıdaş tüm ülkelerle diplomatik girişimlerini sürdürmelidir.

ABD, AB ve NATO'yu arkasına almaya çalışan Yunanistan'ın GKRY, İsrail ve Mısır aracılığıyla Türkiye'yi Doğu Akdeniz'de yalnızlaştırma politikası gayretlerine, öncelikle "diplomasi" yöntemleri ile cevap aranmalıdır.

Gelişmelerin rotasının olumsuzlaşması ve diplomatik girişimlerin sonuç vermemesi durumunda

TBMM'nin toplanarak tüm siyasi partilerin, Kardak Krizi'nde olduğu gibi ortak bir irade beyanında bulunarak, haklarımızı yönelik her türlü tecavüzü eylemin ve girişimin savaş nedeni kabul edileceği ilanı ile kararlılığımız ortaya konulmalıdır.

Türkiye, Doğu Akdeniz'deki deniz yetki alanlarımıza yönelik Donanmamızın büyük bir özveriyle verdiği "egemenlik mücadelesinden", 21'inci yüzyıl jeopolitik gereksinimlerini karşılamak üzere asla geri adım atmamalıdır.

Türkiye'yi Doğu Akdeniz'de Antalya Körfezi'ne kapatacak AB menşeli Seville haritasının kabul edilemeyeceği, Mavi Vatan'dan bir kanş deniz dahi verilemeyeceği BM'ye deklare edilen kıta sahanlığı sınırları üzerinden tek taraflı "MEB ilanı" dünyaya duyurulmalı, bu konuda taviz verilmemelidir.

"Doğu Akdeniz Krizi", oluşturulacak bir "İstişare Kurulu" tarafından 7/24 izlenmeli ve yönetilmelidir.

Dün olduğu gibi bugün de **gücünü ve rotasını Mustafa Kemal Atatürk'ten alan Donanmamızın**, Karadeniz'de olduğu gibi Doğu Akdeniz ve Ege Denizi deniz yetki

alanlarına yönelik verdiği egemenlik mücadelesinde, Barbaros'un torunları olarak Preveze Deniz Zaferi'nin ruhuna uygun üzerine düşen vazifeleri yerine getireceğine inancım tamdır.

Denizci devlet olmanın güçlü bir deniz kuvvetine ve deniz bilincine sahip olmaktan geçtiği asla unutulmamalıdır.

Nice Preveze'lere ve Deniz Kuvvetleri Günlerine.

İstifade edilen kaynaklar:

Sertaç Hami Başeren, *Doğu Akdeniz'de Hukuk ve Siyaset*, AÜSBF Yayın No: 68, 2013.

Sertaç Hami Başeren, *Doğu Akdeniz Deniz Yetki Alanları Uyuşmazlığı*, TDAV, 2010.

Daniel Panzac, *Osmanlı Donanması (1572-1923)*, Türkiye İş Bankası Yayınları, 2018.

Nejat Tarakçı, *Sömürgecilikten 21. Yüzyıla Deniz Gücü Mücadelesi*, Deniz Basımevi, 2005.

Halil Özseraç, *Donanmanın Tarihsel Serüveni*, Doruk Yayınevi, 2020.

Bora Serdar, *Denize Bakma Denizden Bak Kardak*, Kırmızı Kedi Yayınevi, 2020.



TÜRK LOYDU



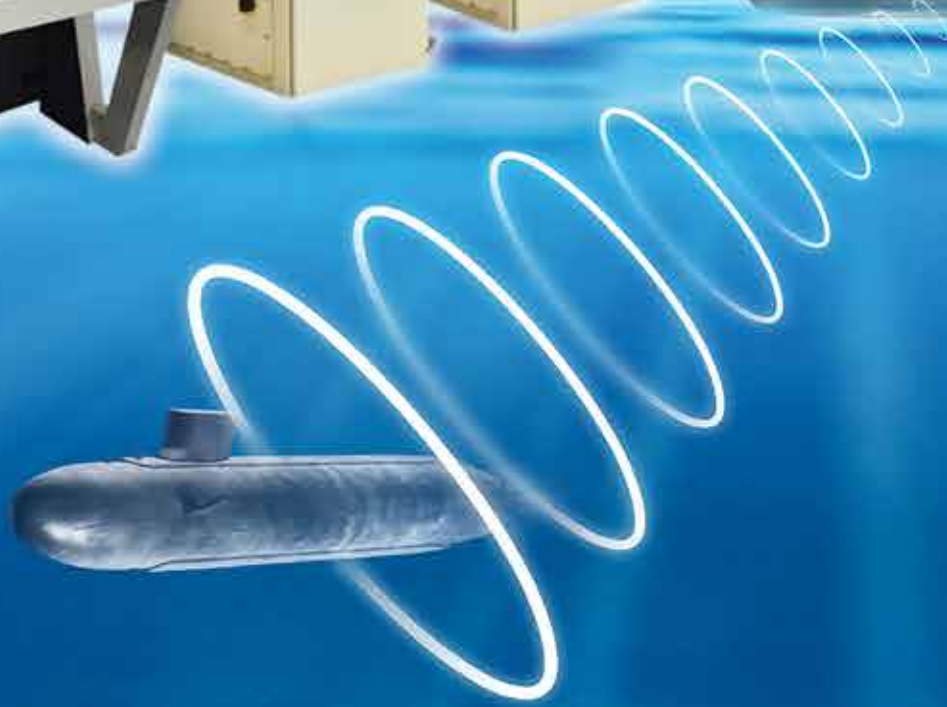
"TÜRKİYE'NİN KLAS KURULUŞU"

Teknolojide Öncü, Bağımsız, Uzman

www.turkloydu.org



aselsan
FERSAH



FERSAH

KARINAYA MONTELI
DENİZALTI SAVUNMA HARBİ SONARI



Güven Veren Teknoloji

aselsan



ASELSAN Türk Silahlı Kuvvetlerini Güçlendirme Vakfı'nın bir kuruluşudur.

Büyük Zafer'in 98'inci yıldönümünü yaşıyoruz. Kutlu olsun!

Yazıma başlamadan önce zaferi, bağımsızlığı, Türkiye Cumhuriyeti'ni bize hediye eden başta Başkomutan Atatürk'e, İnönü'ye, onların dava arkadaşlarına, şehitlerimize sonsuz şükranlarımı sunuyorum. Onları özlemle anıyorum.

Diğer taraftan Anadolu'ya Türkmen akışını sağlayan/kolaylaştıran Malazgirt Zaferi'ni de 949'uncu yıldönümünde saygıyla selamlıyorum.

Türkiye bugün Karadeniz'de, Ege'de, Libya'da, Doğu Akdeniz'de, Kıbrıs'ta, Suriye'de, Irak'ta ve Azerbaycan'da çok cepheli bir mücadelenin içerisinde. Önemli gelişmeler şöyle:

Karadeniz

Karadeniz'de Rusya'nın nükleer caydırıcılığını tehdit etmek isteyen ABD öncülüğündeki NATO'nun genişlemeci politikaları Gürcistan ve Ukrayna'nın toprak bütünlüklerinin bozulması, Rusya'nın denizaltılar, firkateynler, hava unsurları ve alan erişiminin engellenmesine (A2AD) yönelik sistemlerden oluşan önemli bir askeri gücü Karadeniz'de konuşlandırması ile sonuçlanmıştır.

Karadeniz'deki varlık ve görünürlüğü artırmak isteyen ABD ve NATO Romanya üzerinden bu gayretini sürdürüyor. ABD, İngiliz, Fransız ve hatta Polonya uçakları Karadeniz semalarında. NATO ve planlı NATO faaliyetleri dışında ABD ve İngiliz gemileri Karadeniz'de.

Deniz yetki alanı sınırlandırması bakımından herhangi bir sorun olmayan Karadeniz, güvenlik bağlamında istikrarsızlığa sürükleniyor.

Ege

Ege'de Yunanistan'dan kaynaklanan sorunlar devam ediyor.

Yunanistan'ın şiddetle karşı çıktığı, Egemenliği Anlaşmalarla Yunanistan'a Devredilmemiş Ada, Adacık, Kayalıklar (EGAAYDAK) meselesi ana sorun. Zira aidiyet konusu kıta sahanlığı ve hava sahası paylaşımını da etkileyecek. Bu statüde bulunan 152 ada, adacık, kayalık grubu bulunuyor.

Uluslararası anlaşmalara göre gayri askeri statüde bulunması gereken ancak Yunanistan tarafından askerleştirilen adalar, Yunanistan'ın karasularını bölgesel olarak veya tüm Ege'de 6 deniz milinin ötesine genişletme çabaları, 10 deniz mili hava sahasına sahip olduğu iddiaları, egemenlik alanı gibi gösterdiği uçurum malumat bölgesi diğer ana sorun alanları.

Buna rağmen Yunanistan, Türkiye ile arasındaki tek sorunun Ege Denizi ve Doğu Akdeniz'deki deniz yetki alanlarının sınırlandırılması olduğunu, Türkiye'nin bunu iki ülke arasındaki tek sorun olarak görmesi ve iki tarafın çözüm için Lahey'e başvurmayı kabul etmesi halinde, Lahey'den çıkacak kararı uygulayacağını belirtiyor.

ABD gemilerinin gayri askeri statüdeki adalara yönelik ziyaretlerde bulunduğu, son dönemde ABD askerinin Yunanistan'da ve GKRY'de konuşlandığı, ABD Kongresi'ne verilen yasa tasarılarında Yunanistan hava sahasının ihlâl sayılarının raporlanmasının

Çok Cepheli Mücadele

istendiği, Yunanistan ve GKRY'ye askeri yardım yapılmasının teklif edildiği, Fransa ve ABD askerinin Yunanistan ile Ege'de işgal edilmiş bir Ada'nın kurtarılması senaryosuna istinaden tatbikat yaptıkları biliniyor.

Yunanistan'ın üçüncü taraflar yolu ile Türkiye üzerinde etki yaratma politikasında ABD ve Fransa en önde koşuyor.

Libya

Libya'da yerel unsurların yanında temel aktörler Türkiye, Mısır, Rusya, BAE ve Fransa. ABD de bölgedeki etkinliğini artırma gayretinde. UMH'nin Hafter güçlerine yönelik ilerleyişi ardından Sirte ve Cufra'nın kim tarafından kontrol edileceğine yönelik gerginlik şimdilik beklemeye alınmış gibi görünüyor.

Rusya'nın medyada çok ön plana çıkmadığı Libya'da Mısır, Libya'ya asker gönderme konusunu gündeminde tutarken Fransa, dış güçlerin Libya'ya silah desteği vermesini yasaklayan ambargo kararına uyulmasının önemi ve ateşkesin sağlanması üzerinde duruyor. İrini Harekâtı'nın güçlendirilmesi ve ambargoyu delen ülkelerin cezalandırılması gerektiğini savunuyor.

Diğer gelişmeler, Libya'nın merkezinde askerden arındırılmış bir bölge oluşturulmasının, yabancı güçlerin ve paralı askerlerin tam ve karşılıklı olarak çekilmesinin ve Ulusal Petrol Şirketi'nin çalışmalarına yeniden başlamasının müzakere edildiğini gösteriyor.

Teklifin çıkış noktası Almanya olmakla birlikte ABD'nin bu yaklaşımı benimsediği ve taraflar ile bu eksende görüşmeler yürütüldüğü gözleniyor. UMH ve Tobruk Meclisi'nin aynı zamanda ateşkes çağrısında bulunmaları bu görüşün genel kabul gördüğünü gösteriyor.

Ortaya çıkan tablo Libya'nın doğu, merkez ve batı olarak üç egemenlik alanına bölünmesinin planlandığı izlenimini veriyor. Bu noktada en temel sorulardan biri askerden arındırılmış bölgenin kim tarafından ve nasıl kontrol edileceği. Libya'da yaşananlar bu anlamda Irak ve Suriye'de yaşananlara benziyor. Bölgedeki kontrolün AB (Fransa) ve/veya ABD tarafından gerçekleştirilmesi her iki gücün de Libya'ya yerleşmesi, Libya'nın fiili olarak bölünmesi anlamına gelecek.

Aktör sayısının daha da artması ve sorunun zamana yayılmasının yıpratıcı etkileri olacak.

Akdeniz

Akdeniz'de, Yunanistan ile Mısır arasındaki MEB Sınırlandırma Anlaşmasının imzalanmasının ardından artan gerginlik sürüyor. Anlaşmaya ilişkin olarak Türkiye'nin ertelediği hidrokarbon faaliyetlerini yeniden başlaması, bu faaliyetleri askeri unsurlar ile himaye etmesi sürpriz olmadı. Türkiye tarafından icra edilen faaliyetler aslında Yunanistan ve Mısır arasındaki anlaşmaya konu olan hattın daha doğusunda, Yunanistan'ın Meis Adası'nın deniz yetki alanı olduğunu iddia ettiği bölgelerde gerçekleşiyor.

Yunanistan'da ise imzalanan anlaşmanın Rodos-Meis hattını kapsamaması ve Adalara Yunanistan'ın iddia ettiği gibi tam etki tanınamaması nedeniyle Yunanistan'ın menfaatine olmadığına yönelik tartışmalar devam ediyor. Bu bakımdan eski Başbakan Çıpras'ın imzalanan anlaşmanın "Yunanistan için tehlikeli olduğu" açıklamaları önemli. Buna rağmen Mısır Meclisi'nde onaylanan anlaşmanın Yunanistan Meclisi'nde de onaylanması bekleniyor.

Anlaşma kapsamında Mısır'ın tavrı dikkat çekici. Mısır, Yunanistan ile yaptığı anlaşmayla Türkiye'ye Libya ile yaptığı MEB sınırlandırma anlaşmasını tanımadığı mesajını verirken, Yunanistan'a Meis ile bu aşamada ortay hat çizmeyeceğini ve Adaların sınırlandırılmadığı etkisinin kısıtlı olduğunu söylüyor. Mısır bu tutumunu Adaların sınırlandırmaya etkisi konusundaki tezlerinin Türkiye'ye daha yakın bir konumda bulunduğu, ayrıca Türkiye ile ilişkilerine önem atfettiğini gösteriyor. Libya meselesinde olduğu gibi MEB sınırlandırması bakımından da Mısır ile ilişkilerin önemi büyük.

Ege'de olduğu üzere Doğu Akdeniz'de de ABD ve Fransa'nın tavrı Yunanistan ve GKRY ikilisine müzahir. ABD askerleri GKRY'de konuşlanmış durumda. GKRY'ye yönelik silah ambargosunu da kaldıran ABD, 2021 yılında GKRY'nin silahlı güçlerinin eğitim faaliyetlerine başlayacağını açıklıyor.

Fransa'nın 2 savaş uçağını GKRY'ye itikal ettirmesi ve Doğu Akdeniz'deki askeri varlığını güçlendireceğini açıklaması, Türkiye'nin araştırma faaliyetlerine reaksiyon olarak Yunanistan'ın gerçekleştirdiği tatbikata savaş uçakları ve deniz unsurları ile iştirak etmesi bölgedeki gerginliği tırmandırıyor, Fransa ve Türkiye arasındaki ilişkileri zayıflatıyor.

AB Komisyonunun, "Sevilla Haritası"nın AB'nin resmî belgesi olmadığını açıklaması, Almanya'nın diyalog çağrılarını dikkate değer.

Suriye

Son dönemde Akdeniz'deki gelişmelerin gölgesinde kalan Suriye'de de hareketlilik artıyor.

Bölge aynı zamanda ABD ve Fransa'nın öne çıktıkları bir başka alan.

Haziran ayında Suriye'nin kuzeyindeki Kürt unsurların bir araya getirilmesi çabalarını anlaşma ile sonuçlandıran ve bu oluşumu Irak Bölgesel Kürt Yönetimi ile Barzani üzerinden irtibatlandıran ABD (ve Fransa) Ağustos ayında da SDG/PKK/YPG/PYD ile bir petrol anlaşması imzaladı.

Suriye'nin petrol ve doğalgaz rezervlerinin yaklaşık yüzde 70'inin SDG/PKK/YPG/PYD'nin kontrol ettiği bölgelerde olduğu, bu bölgelerden çıkarılan petrolün Irak ve dolaylı araçlar marifetiyle Suriye Devleti'ne satıldığı, elde edilen gelirlerin ise SDG/PKK/YPG/PYD'nin finansmanında kullanıldığı dikkate alındığında atılan adım basit bir petrol anlaşması olmadığı anlaşılıyor.

Bu adımın birlikte değerlendirilmesi gereken bir başka gelişme ise SDG/PKK/

YPG/PYD temsilcileri ve ABD kuvvetlerinden yetkililerin SDG/PKK/YPG/PYD kontrolü altındaki bölgelerde bulunan Arap aşiretlerini kendi taraflarında konumlandırmak üzere bu aşiretlerle görüşmeler yapması. Bölgede SDG/PKK/YPG/PYD kontrolünde bulunan ancak Arap aşiretlerin çoğunluğu oluşturduğu bölgelerin şekillendirilmesine çalışılıyor.

Irak ve Suriye'nin kuzeyindeki ABD senaryosu işlemeye devam ediyor. SDG/PKK/YPG/PYD meşrulaşıyor. Kendini finanse edebilen Suriye Kürt Bölgesel Yönetiminin kurulmasına yönelik çalışma ilerliyor. Sonraki adımda Irak Kürt Bölgesel Yönetimi ile birleşerek Akdeniz'e çıkışı olan bir Kürt devletinin kurulması için...

Irak

ABD, Türkiye'nin Irak kuzeyindeki operasyonları kapsamında, Irak'ın toprak bütünlüğüne saygı gösterilmesi gerektiği açıklamalarını yapıyor. Bu açıklamada ABD'li yetkilinin "Irak ve Türkiye'ye atfen" ... Her iki ülkeyle ilişkilerimiz olduğu için amacımız, sonuçların yumuşatılması için çalışma yapmak ve bir ülkenin, mevcut durumda Türkiye'nin bu şekilde davranmak zorunda hissettiği koşulları ortadan kaldırmak," cümlesi dikkat çekiyor. Bu açıklama ile ABD'li askerlerin Kandil ile görüşmeler yaptığı yönündeki açık kaynak haberleri birlikte mütalaa edildiğinde ABD'nin yakın zamanda SDG/PKK/YPG/PYD için Türkiye tarafından kabul edilmesini bekleyeceği bir plan üzerinde çalıştığı değerlendirilmesi yapmak güç olmuyor.

Fransa

Türkiye'nin bulunduğu neredeyse tüm alanlarda ABD'nin yanı sıra Fransa'nın artan varlığından söz etmek mümkün. ABD'nin temel hedeflerine yönelik değerlendirmelerimiz daha önce sunduğumuzdan burada Fransa'ya yönelik kısa bir kıymetlendirme yerinde olacaktır.

Fransa'nın Suriye, Lübnan ve Libya'ya yönelik ilgisi tarihsel özelliğe sahip.

1915 yılındaki Sykes-Picot Anlaşması ve Savaş sonrasında kurulan Fransa Suriye ve Lübnan Mandasının İkinci Dünya Savaşı sonuna kadar devam ettiği de hatırlanırken Fransa'nın Suriye ve Lübnan'ı nüfuz alanı olarak gördüğünü, tarihi emellerini muhafaza ettiğini söylemek mümkün.

Fransa, Libya'ya ise sahra altı ülkelerdeki stratejik çıkarları, bu çıkarların muhafazası için söz konusu ülkelerin güvenliği, Libya'daki petrol varlığının işletilmesi ve buradan ekonomik çıkar elde edilmesi, başta kendisi olmak üzere Avrupa'ya yönelik göç ve nüfuz alanı ekseninden bakıyor. Dolayısıyla Libya'daki etkinliğini sürdürmek istiyor. Bu maksatla desteklediği Hafter'in başarılı olması için mücadele ediyor.

Fransa için diğer konu AB liderliği mücadelesi. Fransa, son dönemdeki tavrı ile AB liderliği mücadelesini etkin şekilde sürdüreceğini ilan ediyor. Başta AB olmak üzere tüm dünyaya güçlü bir lider olduğu mesajını vermek istiyor. Bu maksatla müzakere

Serter Tuçaltan

Dz. Kurmay Albay (E)

ve diyalog yolunu öne çıkaran Almanya'ya nazaran daha sert bir tutum izliyor.

Bu anlamda Fransa, AB'nin bölgesel ve küresel sorunların çözümünde önem verilmesi ve saygı gösterilmesi gereken bir aktör olduğunu, bu maksatla gerekirse askeri gücünü de kullanabileceğini göstermeyi amaçlıyor.

Fransa'nın bir diğer meselesi ise enerji ve enerji nakil hatları. Girit ve Kıbrıs güneyinde Total ile varlığını sürdüren Fransa bölgedeki hidrokarbon varlığı, bu varlığın çıkarılması, işletilmesi ve nakli ile de ilgileniyor. Bölgedeki çıkarlarını korumak için siyasi ve askeri olarak pozisyon alıyor. Yunanistan ve GKRY'ye AB ekseninde bu nedenle de kuvvetli destek sağlıyor. Bölgeye savaş uçaklarını ve gemilerini göndererek kararlılık sinyali veriyor.

Sonuç

Başta da belirttiğimiz gibi Türkiye çok cepheli bir mücadelenin içerisinde.

Bu cephelerin neredeyse tümü birbirleriyle bağlantılı, başat aktörler aynı. Kısa vadede stratejik amaçlar değişmiyor, aktörler amaçlarına ulaşmak üzere taktik manevralar yapıyor, ancak aynı hedefe ilerliyor.

Gelişmeler yukarıdaki alanların tamamında Türkiye tarafından askeri faaliyetlerin yürütüldüğünü ancak diplomasi cephesinde yalnızca Azerbaycan ve UMH ile tam bir işbirliği içinde birlikte hareket edilebileceğini gösteriyor.

ABD ve Fransa'nın faaliyetleri için yapılabilecek en hafif tanımlama ise bu ülkeler ile çıkarlarımızın ciddi şekilde örtüşmediği yönünde. Üstelik ABD'de kasım ayında yapılacak seçimlerden sonra oluşabilecek tablonun da tüm yönleriyle çok iyi değerlendirilmesi gerekiyor.

Rusya ve İran ile yapılan işbirliği ile çeşitli alanlarda önemli manevra alanı elde edildiği açık.

İsrail-GKRY ve Yunanistan ekseninin kırılması, bu eksene Mısır gibi, Suriye gibi, BAE gibi yeni eklemeler yapılmasının önlenmesi gerekiyor.

Benzer şekilde Mısır-Suudi Arabistan-BAE ekseninde de bir kırılma yaratılması gerekiyor. Bu eksende bir genişlemenin de engellenmesi şart.

Mevcut durum Doğu Akdeniz ve Libya'da öncelikle Mısır ile Suriye'de ve Doğu Akdeniz'de ise Suriye Devleti ile diyalog kurulmasının faydalı olacağını gösteriyor.

Rusya ile işbirliği imkânlarının artırılması hem Libya'da hem Suriye'de hem Doğu Akdeniz'de hem de Irak'taki gelişmeler için belirleyici sonuçlar doğurabilme potansiyelini haiz.

Bu işbirliğinin Kuzey Kıbrıs Türk Cumhuriyeti ve Azerbaycan için de önemli sonuçlar doğurması ihtimali oldukça yüksek.

Dış politikanın milli gücün diğer unsurlarına katkı sağlarken bu hususları dikkate alması gerekiyor...

Türkiye savunma sanayi firmalarıyla dikkat çekti

Dünyanın en prestijli savunma sanayi platformlarından Defense News Top 100 listesinde bu yıl ilk kez 7 Türk savunma sanayi firması yer aldı. ASELSAN, Türk Havaçılık ve Uzay Sanayii, BMC, Roketsan Roket Sanayii ve Ticaret. A. Ş., STM, FNSS Savunma Sistemleri A.Ş. ve HAVELSAN'ın yer aldığı listede Türkiye 4'üncü ülke oldu. ABD'nin 41 şirketle yer aldığı listeye İngiltere 10, Çin de 9 şirket ile girdi.

Fransa, Almanya, Hollanda, Rusya, Güney Kore, Kanada, İtalya gibi ülkelerse sıralamada Türkiye'nin gerisinde kaldı.

HAVELSAN'ın ve diğer savunma sanayi firmalarının Defense News Top 100 listesinde yer almasına ilişkin görüşlerini MarineDeal News'e özel paylaşan HAVELSAN Genel Müdürü Dr. Mehmet Akif Nacar, "Defense News dergisi tarafından açık-



lanan dünyanın ilk 100 savunma şirketi listesinde şirketimiz HAVELSAN da bu yıl 99'uncu sıradan listeye giriş yaptı.

Birçok projede iş ortaklığı kurduğumuz ve ülkemizin savunma sanayisini güçlendirmek için birlikte çalıştığımız ASELSAN, TUSAŞ, ROKETSAN, STM, BMC ve FNSS ile birlikte bu listedeki varlığımız Türkiye'nin savunma sanayindeki gücünün

bir göstergesidir. Şirket sayısı bakımından listedeki ağırlığıyla ülkemiz, 7 savunma sanayi şirketiyle; ABD, İngiltere ve Çin'in ardından tüm dünyada oldukça prestijli ve yükselen bir aktör olduğunu kanıtlamış oldu.

Listede önümüzdeki yıllarda da kalabilmek önemli. Daha yüksek noktalara yavaş yavaş, hedeflerimizi ve ciromuzu büyütürük ulaşmak istiyoruz.



Dr. Mehmet Akif Nacar




Özgür Güteryüz

Listeye giren diğer 6 firmamızı da kutluyorum. Sayın Cumhurbaşkanlığımızın liderliğinde savunma sanayimiz için kritik kararlar alan Savunma Sanayi İcra Komitemizin, Savunma Sanayii Başkanlığımızın, Milli Savunma Bakanlığımızın, Türk Silahlı Kuvvetlerimizin, TSK Güçlendirme Vakfımızın bu önemli başarıda pay sahibi olduğunu biliyor ve onlara şükranlanmamızı arz ediyoruz," dedi STM Genel Müdürü Özgür Güteryüz ise konu ile ilgili yaptığı değerlendirmede, "Defense News Top 100 listesinde yer alan Türk şirket sayısının bu yıl 7'ye yükselmesi, savunma sanayimizin küresel pazarda yerini güçlendirmeye devam ettiğinin çok önemli bir göstergesi. Biz de ülkemizin bu alanda giderek artırdığı kabiliyetlerine kritik katkılar sunan yerli şirketler arasında yer almaktan gurur duyuyoruz. Yüksek nitelikli insan gücümüzle; askeri deniz platformları, otonom sistemler, siber güvenlik, uydu ve radar teknolojileri, komuta

kontrol sistemleri, sertifikasyon ve danışmanlık alanında üstlendiğimiz görev ve sorumluluğun yanı sıra geliştirdiğimiz yerli teknolojilerle, Türkiye'nin savunma sanayinde elde ettiği bu başarıya katkı sunmaya kararlılıkla devam edeceğiz. Türk savunma sanayinde ekosistemle birlikte büyüme odağıyla yol alan bir şirket olarak ilerleyen süreçte de merkezimize, KOBİ'ler başta olmak üzere ülkemizde savunma sanayine hizmet verebilecek şirketlerin daha etkin ve verimli hale gelebilmeleri ve teknik altyapılarının güçlendirilerek yurtdışına iş yapabilmeye kabiliyeti edinebilmelerini sağlayarak ilerlemeyi sürdüreceğiz. Türkiye Cumhuriyeti Cumhurbaşkanlığı'nın savunma sanayi için çizdiği 2023 vizyonu ve Savunma Sanayii Başkanlığı'nın bu vizyon doğrultusunda sürdürdüğü desteklerle, savunma sanayimizin küresel mânâda başarılarını artırarak devam ettireceğine ise inancımız tam," şeklinde konuştu.

KNOWLEDGE PROTECTS, EXPERIENCE SAVES, TEAMWORK DELIVERS

ALWAYS



KUZEYSİGORTA

www.kuzeyas.com

Doğu Akdeniz'de ABD ile ortak tatbikat



Deniz Kuvvetleri'ne bağlı TCG BARBAROS fırkateyni ve TCG BURGAZADA korveti ile ABD muhribi USS WINSTON S.CHURCHILL, Doğu Akdeniz'de ortak tatbikat düzenledi.

Milli Savunma Bakanlığı tarafından yapılan duyuruda, Türk Deniz Kuvvet-

leri'nin, Müttefik Deniz Kuvvetleri ile geçiş eğitimleri gerçekleştirdikleri; TCG BARBAROS fırkateyni ve TCG BURGAZADA korveti ile ABD muhribi USS WINSTON S.CHURCHILL tarafından 26 Ağustos 2020 günü, Doğu Akdeniz'de deniz eğitimleri icra ettikleri belirtildi.

ARES

SHIPYARD

NO OBSTACLE CAN
STAND AGAINST THE
POWER OF DREAMS

ARES 85 HERCULES



HYDRO MECHANICAL HYBRID TUGBOAT

CONCEPT BLOSSOMS
INTO REALITY



sanmar.com.tr

Sanmar Denizcilik A.Ş.
Aydıntepe Mh.
Güzin sok.
34947 İçmeler / Tuzla
İstanbul - TURKEY

Bilgin Yachts, Türkiye'de inşa edilmiş en uzun yatı tanıttı

Bilgin Yachts tarafından inşa edilen ve bir Türk Tersanesi'nde üretilen şimdiye kadarki en büyük mega yat olan 80 metrelik Tatiana görücüye çıktı.

Yapılan testlerde 19 knot hıza ulaşan Tatiana, Tersane'nin İstanbul'daki ana tesislerine inşa edildi. Bilgin 263 serisinin ilk örneği olan NB75 model numaralı çelik gövdeli Tatiana, 80 metre uzunluğa ve 1,696 groston ağırlığa sahip.

Bilgin 263 serisinin tasarımında keskin dış hat çizgileri ve şık iç mekân tercihleriyle güçlü ve modern bir görünüş tercih edildi. Makassar abanoz, okalipütis ve mermer ağırlıklı bir iç mekân tasarımının uygulandığı gemi oldukça lüks bir ortam sunuyor.

Tatiana'nın iç mekân tasarımı H2 Design'den Jonny Horsfield tarafından yapıldı. Tasarımcı tekne ile ilgili, "Tatiana'nın tasarımında öne çıkan kısımlar kıçta büyük bir



spa merkezinin ve plaj kulübünün bulunmasının yanı sıra son derece modern bir görünüm sağlanan cömert oturma alanları oldu. Renk tercihlerimizi zengin tutarak canlı

ve çağdaş bir görünüm kazandırmayı amaçladık. Dış güvertede de bu tasarım yaklaşımını tamamlayan bir tema düşünerek genel anlamda sıcak ve modern bir yaşam tarzını

ortaya çıkardık," bilgisini paylaştı.

Bilgin Yacht, şu ana kadar 80 metrelik Bilgin 263 serisinden 3 geminin inşasını tamamladı. Satın alınmış olan ikinci geminin 2021'de

ve 3'üncü geminin ise 2022'de sahiplerine teslim edilmeleri planlanıyor. Seri, yüzde 100 temiz emisyon yayan özel bir egzoz sistemine sahip ve tamamen çevre dostu. 2,560 kW'lık iki motoru ile 19 deniz miline kadar hızlanabilen Tatiana, 12 knotluk sabit hızla saatte 250 litre yakıt tüketiyor. IMO Tier III sertifikasına uygun üretilen gemi, sınıfındaki en çevre dostu yat olarak kabul ediliyor.

Serinin üçüncü gemisi olacak olan NB78 ise West İstanbul Marina'da tamamen yeni bir sistem ile üretildi. Şirket ayrıca, mayıs ayında 2024'te teslim edilmesi planlanan 85 metrelik yeni bir süper yat siparişi de aldı. Bilgin Yacht'ın, Unique Yacht Design tarafından tasarlanacak ve 2022 yılında teslim edileceği planlanan 74 metrelik bir süper yat siparişinin yanı sıra yine 2022 yılında tamamlanması planlanan 50 metrelik 500 GT süperyat siparişi de bulunuyor.



En büyük ve hızlı yat: Cosmos

Hollandalı süperyat tersanesi Heesen Yachts inşa ettiği 80,7 metre uzunluğundaki süper yat Cosmos'un gövdesini bir araya getirdi.

Kendi sınıfının en hızlısı olacak Cosmos, 30 mil deniz hızına ulaşacak. Cosmos'un yüksek hızlara ulaşabilmesi amacıyla inşasında alüminyum tercih edildi. Winch Design tarafından tasarlanan yat bu sayede çelik gövdelere nazaran çok daha hafif olacak.

Teknenin yüksek hıza ulaşması amacıyla tercih edilen alüminyum gövdenin hem esnemesini engellemek hem de uzunluğu nedeniyle yapısal sağlamlık kazanması amacıyla Heesen tarafından 15 aylık bir çalışma gerçekleştirildi. Çalışma sonrası özel olarak üretilen patentli backbone teknolojisi kullanıldı.

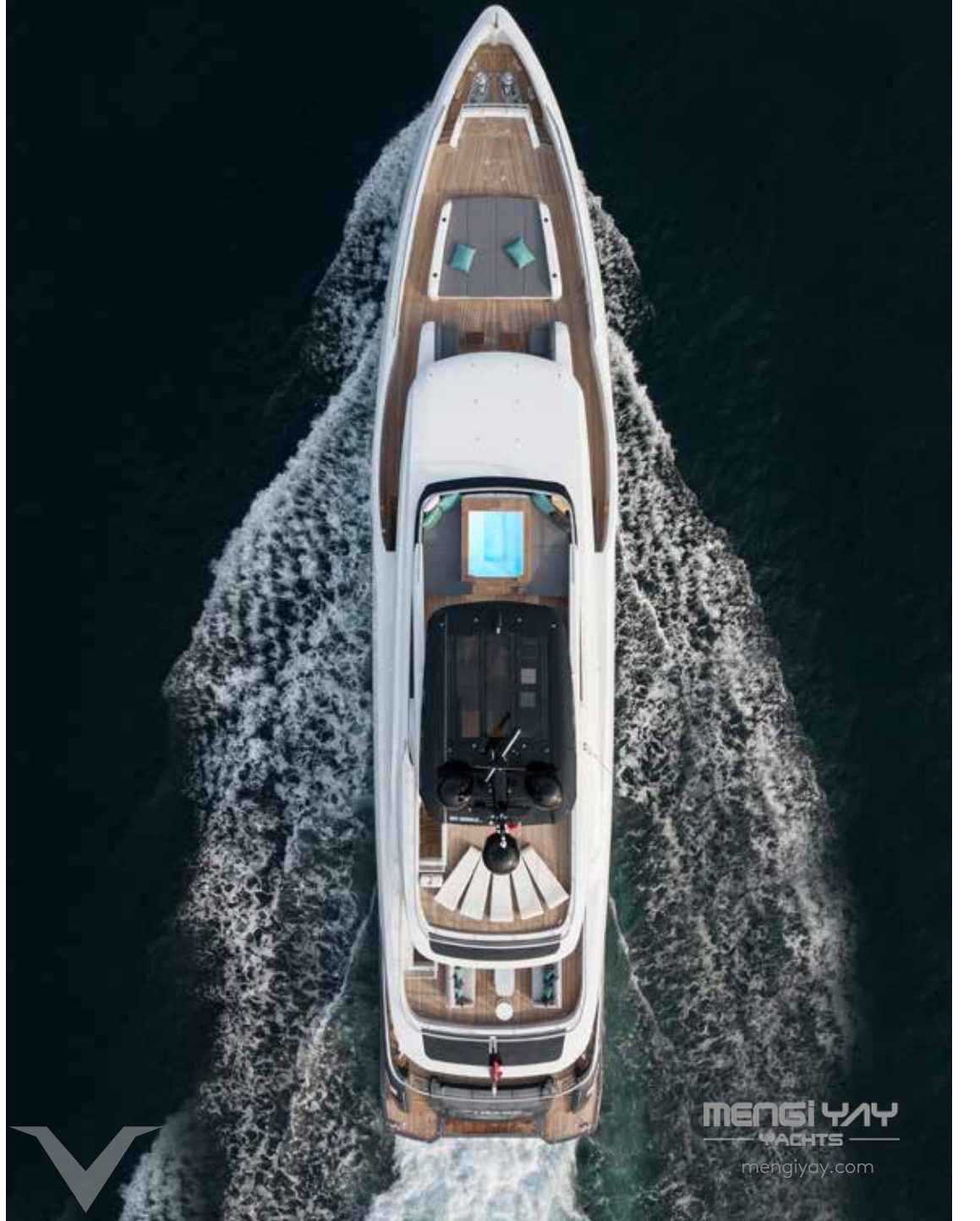
Cosmos'un yüksek hızlara ulaşmasını sağlamak amacıyla

19,000 beygir gücünde 4 adet devasa MTU motor bulunuyor.

Teknede, geniş bir güneşlenme güvertesi, bir helikopter pisti, içinde açık hava sineması bulunan bir ön güverte ve 7 metre uzunluğunda cam tabanlı bir havuz bulunacak. Üst güvertede ise bir şelale, plaj, oniks paneller ile vasistas'a sahip ve marina kenarı platformlarına açılan bir bar da mevcut olacak.

İç mekân tasarımı Hollandalı Sinot tarafından yapılacak olan yatın matematik ile doğadaki unsurların harmanlandığı bir iç mekân tasarımı bulunuyor. Cam, doğal ışık ve optimize edilmiş tavan yükseklikleri sayesinde dengeli, açık ve estetik bir görüntü sunan tekne, arkadan aydınlatmalı oniks, kristal cam paneller, hasır kakma, ahşap döşemeler, deri duvar panelleri ve paslanmaz çelik kullanılan dengeli bir tasarıma sahip.

RÜYA VİRTUS 47 İLE DEVAM EDİYOR...



MENGI YAY
YACHTS
mengiyay.com

Covid-19 sorun olmaya devam ediyor

Meltem Süloğlu

snp@pelikan.com.tr

Tankerlerin satış fiyatları düşmeye devam ediyor. 15 yaşındaki VLCC M/T "OTOWASAN" (302,477 dwt, Kawasaki, 2005 inşa) 27 milyon dolara satıldı. Nisan ayında benzer Japon VLCC gemileri 37,8/37,9 milyon dolar seviyelerinde satılıyordu.

Satın alım öncesi gemilerin inspection'ı, gemi teslimi sırasında alıcı ve satıcının gemi personellerinin değişimi ve satıcının personelinin geri gönderilmesi hâlâ oldukça sorun yaratıyor. Bu sebeple gemi alım ve satım sırasında bu büyük bir sorun olmaya devam ediyor. Yerel düzenlemeler bazen birçok limanda günlük olarak değişmekte ve bu da komplikasyonları artırıyor. Gemi personelinin uçak yolculuğu yapabilmeleri için geçerli negatif Covid-19 testlerine ihtiyaçları var. Birçok ülkede 14 gün karantina hala devam ediyor.

SK Shipping, 4 adet modern VLCC gemilerini (M/T "V. ADVANCE" (2019 inşa), "V. GLORY" (2019 inşa), "V. HARMONY" (2019 inşa) ve "V. PROSPERITY" (299,680 dwt, 2020 inşa) günlük 30 bin dolar kazancı olan 10+5

yıllığına GS Caltex'e kirası ile birlikte gemilerin her birini 90 milyon dolara satın aldı. Suudi Aramco Shipping Company, Kore'deki Hyundai Mipo Tersanesi'ne 10 adet 50,000 dwt'lik kimyasal MR tanker siparişi verdi. 2022 yılının ilk çeyreğinden itibaren teslim edilecek olan gemilerin 10 tanesinin toplam kontrat fiyatı 410 milyon dolar.

Kuru yükler

Capesize "JUBILANT EXCELLENCE" (181,415 dwt, Koyo Dockyard, 2013 inşa), yakın zamanda dry dock tarihi olan ve scrubber ve BWTS donanımlı gemi 24,5 milyon dolara satıldı. "CHINA STEEL GROWTH" (175,775 dwt CSBC, 2002 inşa) 9 milyon dolara Çinli alıcıya satıldı. "LOWLANDS ERICA" (176,862 dwt, Namura, 2007 inşa) 15 milyon dolara satıldı. Karşılaştırma yapmamız gerekirse kardeş gemisi "NEW STAGE" (2008 inşa) geçen ay 16,3 milyon dolara satılmıştı.

Kamsarmax "GIOVANNI CORRADO" (81,994 dwt, Oshima, 2020 inşa), 30,5 mil-

yon dolara Çinli alıcıya satıldı. "SAKIZAYA JUSTICE" (81,691 dwt, Namura, 2017 inşa) yaklaşık 25 milyon dolara satıldı. "WESTERN MONACO" (81,112 dwt, Jiangsu New Hantong, 2016 inşa) 18,8 milyon dolara Çinli alıcıya satıldı. "IKAN BAGANG" (83,651 dwt, Sanoyas, 2009 inşa) 12,5 milyon dolara satıldı.

Panamax "V ECOMAR G.O." (75,093 dwt, Hudong-Zhonghua, 2008 inşa), 9,5 milyon dolara Yunan alıcıya satıldı. "TAI PROMOTION" (77,834 dwt, CSBC, Kaohsiung, 2004 inşa) 6,5 milyon dolara satıldı.

Ultramax "DEVONGATE" (61,517 tdw, Dacks, 2014 inşa), geçen yılın sonlarında başlayan bir satış çabasının ardından 16,2 milyon dolara Goldenport'a satıldı. "IKAN SALMON" (61,380 dwt, Iwagi Zosen, 2012 inşa) 13,75 milyon dolara satıldı.

Supramax, "DD EGE", "DD KARADENİZ" ve "DD MARMARA" (57,111 dwt, STX Jinhae, 2012 inşa), her biri 10 milyon dolara satıldı. "RAFFLES QUAY" (53,688 dwt, New Century, 2006 inşa) ise 5,25 milyon dolara satıldı.

di. "SAM HAWK" (57,200 dwt, STX Jinhae, 2013 inşa) Hindistan'da mahkeme kararıyla 10,65 milyon dolara Lavera Maritime şirketine satıldı. "SAM JAGUAR" (57,200 dwt, STX Jinhae, 2013 inşa) açık artırılmaya 10,65 milyon dolara Türk alıcıya satıldı.

Handymax "SIDERAKI" (46,673 dwt, Kanasashi, 2002 inşa) nin satış fiyatı henüz belli değil.

Handysize "KOZNITZA" (32,631 dwt, Liaoning Hongguan, 2010 inşa), 5 milyon dolara satıldı. "WESTGATE" (28,202 dwt, I-S Shipyard, 2011 inşa) 6,4 milyon dolara satıldı. "STAR AQUA" (28,225 dwt, Imabari, 2011 inşa) 6,9 milyon dolar civarında bir fiyata satıldı, satış fiyatı henüz belli olmayan "CRYSTALGATE" (28,183 dwt, Shimanami, 2010 inşa) ise Vietnamlı alıcıya satıldı. "IKAN JUBAL" (33,126 dwt, Kanda 2012 inşa) in satış fiyatı henüz belli değil. "SELINDA" (34,236 dwt, Yangfan, 2013 inşa), 8,85 milyon dolara satıldı. "MOONLIGHT SERENADE" (31,771 dwt, Saiki, 2008 inşa) 7,8 milyon dolara satıldı.

"EKARMA" (8,232 dwt, Zhejiang Tianshi, 2011 inşa) Güney Kore'deki açık artırılmaya 2,3 milyon dolara Türk alıcıya satıldı.

Tankerler

Suezmax "ADVANTAGE SKY" (156,658 dwt, Jiangsu Rongsheng, 2010 inşa), 25,25 milyon dolara açık artırmada Yunan alıcıya satıldı. "SONANGOL KIZOMBA" (159,165 dwt, Daewoo, 2001 inşa) 16/17 milyon dolar civarında bir fiyata Çinli alıcıya satıldı.

Aframax "MINERVA ASTRA" (105,946 dwt, Daewoo, 2001 inşa), 10 milyon dolara Vietnamlı alıcıya satıldı.

MR "GW FORTUNE" ve "GW DOLPHIN" (55,600 dwt, Chengxi, 2020 inşa) sırasıyla 34,35 milyon dolara ve 36,6 milyon dolara 10 yıllık BB back olarak CSSC Shipping şirketine satıldı. "TORM GERD" ve "TORM CAROLINE" (45,999 dwt, STX Jinhae 2002 inşa) her biri 9,5 milyon dolara Çinli alıcıya satıldı. Yaklaşık 3 ay önce kardeş gemiler "TORM MARY" ve "TORM GERD" her biri 10 milyon dolara yine Çinli alıcıya satılmıştı.

"OCEAN MOLA & OCEAN RAY" (11,000 dwt, Mawei, 2020 inşa) bir bütün olarak 24 milyon dolara Çinli alıcıya satıldı. Yeni inşa TAIXING GANGHUA GHY 1004 (7,500 dwt, 12/2020 inşa) 6,8 milyon dolara satıldı.

Gaz

Alıcısı henüz belli olmayan VLGC "AVANCE" (82,500 cbm, 2003 Kawasaki, 2003 inşa), 35 milyon dolara satıldı.

Konteyner

"YM ELIXIR", "YM EMINENCE" ve "YM ENHANCER" (4,252 TEU, 51,870 dwt, 2008 CSBC, 2008 inşa) gemilerinin her biri 8 milyon dolara satıldı. "PORT ADELAIDE" (2,553 TEU, 33,704 dwt, Naikai, 2007 inşa) 6 milyon dolara Japon alıcıya satıldı. "BOMAR AURORA" (2,702 TEU, 38,104 dwt, Nordse-erwerke, 2005 inşa) 6 milyon dolara satıldı. "NORDIC MACAU" (3,421 TEU, 45,651 dwt, Guangzhou Wenchong, 2014 inşa) 10,4 milyon dolara satıldı. "DOMINGO" (3,739 TEU, 51,087 dwt, Samsung, 2001 inşa) 5,6 milyon dolara satıldı. "ISOBEL" (1,740 TEU, 23,232

dwt, Guangzhou Wenchong, 2010 inşa) 5,75 milyon dolara satıldı.

Yeni inşalar

Ultramax: Densay, Nantong Xiangyu Tersanesi'ne 3 adet 63,500 dwt gemi siparişi verdi. 2021 yılının 4'üncü çeyreğinde ve 2022 yılının ilk çeyreğinde teslim edilecek olan gemilerin kontrat fiyatının 23 milyon dolar olduğu söylendi. Ocean Agencies, New Dayang Tersanesi'ne 2 adet 63,000 dwt'lik gemi siparişi verdi. 2021 yılında teslim edilecek olan gemilerin kontrat fiyatı henüz rapor edilmedi.

MR: Nisshin, Hyundai Mipo Tersanesi'ne 2 adet 50,000 dwt MR product gemi siparişi verdi. 2021 yılının sonlarında teslim edilecek olan gemilerin her birinin kontrat fiyatı 35-36 milyon dolar.

Hurdalar

Kuru yükler

"SURYAWATI" LDT 9,730, DWT 69,214, 1996 inşa 360 dolara Pakistan teslim satıldı. "GREEN WORLD" LDT 10,203, DWT 49,673, 1996 inşa 360 dolara Pakistan teslim satıldı. "BEST FUTURE" LDT 7,037, DWT 45,320, 1995 inşa 370 dolara Pakistan teslim satıldı. "HAMOUDI" LDT 3,581, DWT 11,702, 1982 inşa 355 dolara Pakistan teslim satıldı.

Tankerler:

"KUTCH BAY" LDT 16,700, DWT 107,176, 1997 inşa 358 dolara Pakistan teslim satıldı. "BAHIA DAMAS" LDT 7,306, DWT 35,652, 1991 inşa 354'e Pakistan teslim satıldı.

Konteynerler:

"EVER DELUXE" LDT 31,387, DWT 55,635, 1998 inşa, 4,211 TEU 310 dolara as is Kaohsiung teslim satıldı. "EVER DECENT" LDT 31,387, DWT 55,604, 1997 inşa, 4,211 TEU 310 dolara as is Kaohsiung teslim satıldı. "UNI-ARISE" LDT 7,016, DWT 15,477, 1997 inşa, 1,164 TEU 264 dolara as is Kaohsiung teslim satıldı. "SINGAPORE EXPRESS" LDT 20,053, DWT 66,793, 4,843 TEU, 2000 inşa 365 dolara as is HK teslim satıldı. "MELANESIAN CHIEF" LDT 5,704, DWT 13,387, 1990 inşa, 981 TEU 360 dolara Hindistan teslim satıldı. "ZAGORA" LDT 5,661, DWT 14,092, 1995 inşa, 1162 TEU 362 dolara Hindistan teslim satıldı.

PCC:

"ATLANTIC HIGHWAY" LDT 15,006, DWT 17,232, 2002 inşa 312 dolara Hindistan teslim satıldı. "CARIBBEAN HIGHWAY" LDT 13,188, DWT 17,866, 2002 inşa 321 dolara Hindistan teslim satıldı. "KAMI-KAWA HIGHWAY" LDT 7,327, DWT 6,500, 2002 inşa 232 dolara as is Japonya teslim satıldı. "COSMOS ACE" LDT 12,581, DWT 15,439, 1998 inşa 347 dolara Hindistan teslim satıldı. "LUMINOUS ACE" LDT 12,303, DWT 15,181, 1995 inşa 350 dolara Hindistan teslim satıldı.

MPP:

"HAN FENG" LDT 3,693, DWT 8,117, 1992 inşa 315 dolara Bangladeş teslim satıldı.



IT IS EASY TO WORK WITH US!



Tel : +90 (216) 701 15 00
Tel : +90 (216) 701 15 05
Gsm : +90 (535) 898 19 84

info@besiktasmarine.com
service@besiktasmarine.com
Skype: besiktasmarine

www.besiktasmarine.com



Fotoğraf: eskiistanbul.net

Kıyılara bakarken

Sahiller de sahil bürokrasisi de pek kalabalık, pek kanşık şu günlerde. Kıyılar üzerine yapılan planların neler getireceğinden ürküyor insan. Ne şen anılara, ne güzel seslere, ne ince zevklere mekân olup hayatımıza kattıklarını hatırlasak keşke...

Yüce Yöney
İSTANBUL

Geçen ay, Türkiye'nin çeşitli sahillerinin özel bir şirket ya da benzeri işlev gören bir kuruma verilmesiyle ilgili haberler pek sık çıktı. Kıyı Kanunu gereğince, sahillerin kamuya ait olduğundan hareketle çıkan tartışmaları okumuş, görmüşsünüzdür. Ben de gördüm. Görünce de aklıma Süreyya Paşa (İlmen) ve onun ismiyle anılan İstanbul Maltepe'deki eski plaj geldi.

Plaj ve paşa üzerine şu vurguyu yapıyordu Uğur Tanyeli, üç aylık İstanbul dergisindeki bir yazısında.

"Paşa'nın 1939'da Süreyya Plajı adlı Türkiye'nin ilk gerçek plaj tesisini kurmaya kalkışması da kazanç güdüsünden çok, kente Batılı bir tesis kazandırma kaygısıyla açıklanabilir. Anlaşılan, geleneksel Osmanlı hayırseverinin düşündüğü kentsel hizmetler yerine, bu kez Batılı kentsel hizmetler getirilmeye çalışılmakta ve onlar da yine geleneksel hayırseverin yaptığı biçimde, kişisel servet aracılığıyla gerçekleştirilmektedir. Kârlılığı çok kuşkulu bir işe, üstelik asıl iş alanı dokuma sanayii olan bir işadammın yatırımda bulunmasını başka bir biçimde yorumlamak zordur. Açıkçası, Paşa kâr edecek bir kuruluş yaratma-

yı değil, topluma Batılı bir hizmeti bir hayırseverin tavrıyla sunmayı düşünmüştür. İlginç olan şu ki, Süreyya Plajı hızla gerçek bir malî başanya da dönüşecektir."

Aynı yazıya eklenmiş çerçevede Gökhan Akçura'nın verdiği bilgilere göre, Süreyya Paşa Plajı'nda müdüriyet dairesi dışında 80 birinci mevkii, 200 de ikinci mevkii soyunma kabini vardır.

Bir de "mabed" bulunur plajda. Süreyya Paşa anılarını aktardığı Teşebbüslerim, Reisliklerim adlı kitapta plajın simgesi haline gelecek olan o mabedi şöyle anlatır.

"Eski Yunan tarihinde bir Bakireler Mabedi (Temple des Vierges) ve bu mabedi ziyaret ve tavaf eden genç ve gelinlik kızların çabuk koca buldukları efsanesinin mevcut olduğu cümle malumdur. Elyevm Avrupa parklarında, su kenarlarında ve sinema filmlerinde tesadüf edilmekte olan mabedin şekli hoşumuza gittiği cihetle, biz de sahiliden elli-altmış metre uzakta ve deniz altında mevcut üç-dört büyük kaya parçası üzerinde plajımızın sembolü olmak üzere bu mabet şeklinde altı direk ve bir kubbeden bir deniz mabedi inşa ettik, plajımızı süsledik."

Soruların dediği

Bu plaj konusu hoştur, kapılıp gider asıl sözümüzü unuturuz. O yüzden kıyılar üzerine aklıma gelenleri yazının şu noktasına bırakayım da sonra hafiflemiş halde plaj yolundan ilerleyelim keyfimizce...

Kamu ne zaman özgür ve yeterince yararlandı kıyılardan, kamu hizmeti gören kurumlar ne zaman ücretsiz biçimde bunun yolunu açtılar?

"Halk plajlara akın etti, vatandaş denize giremiyor" cümlesinin sarf edildiği topraklarda yaşıyoruz. O halde, kamudan ne anlıyoruz; biz kimiz, birbirimize ne anlatıyoruz?"

Sahillerde halkın yanı sıra deniz canlılarının da hakları olduğunu göz önüne alıyoruz mu?

Caddebostan Plajı

Plajlardan söz edince anılmayı hak eden birçok plaj varsa da İstanbul'un Caddebostan Plajı'na torpil geçmemiz, hazır Kadıköy tarafından garip kaçmaz sanırım.

Refik Halid Karay Üç Nesil Üç Hayat adlı eserinde Caddebostan Plajı'nı anlatırken bu yerin asıl adının Cadibostanı olduğunu söyler.

"Bostanın denize inen kısmı çoktan uydurma bir plaj haline getirilmiştir. Bir zamanlar sınık domatesi ve enginar yetiştirilen bu sahada artık sınık gibi delikanlılar dolaşmakta ve sakız kabaklarının çiçek açıp bezelyelerin çalılara sarılmalarına mukabil genç kızlar yerlere yatmakta ve birbirlerine dolanmaktadır."

Cadibostanı o derece değişmiştir ki, ismin başındaki 'Cadı' sabahlara kadar yollarda dolaşan yarı çıplak karaltı ve kafilerden dolayı âdeti 'Cin'e tahavvül etmiştir; 'Cin bostanı' ele avuca sığmaz, denize dalar, ağaca fırlar, bisikletten kayığa, kayıktan kotraya atlar, pür hareket mâhluqlar ülkesidir."

Karay, Cadibostanı'nın deniz yolcuları için bir alışveriş noktası olduğundan da söz eder.

"O tarihte, haftada bir kere İstanbul'dan kalkan, yandan çarklı, bir ufacık vapur, muayyen yerlere uğraya uğraya İzmit'e kadar gider. Fakat uğradığı yerlerde iskele, nh-

tım yoktur; açta durur, vapura kayıklar yanaşır ve müşterilerle eşya uzak bir yolculukta olduğu gibi zorlukla, bağnşa haykırışa çıkarılır. Cadibostanı bu duraklardan biridir ve hakikaten bir bostandan başka bir yer değildir. Etraf göz alabildiğine yalnız bağ ve bağlar ortasında tek tük köşkler. Köşkler ya aşiboyalı, yahut kaplamaları siyahlaşmış, boyasızdır. Biricik yol, yine Bağdat Caddesi'dir; ama eski usul, iri iri kaldırım taşlarıyla döşenmiş. Bugünkü çeşmeler yine yerli yerinde: Aynalık, Selami, Çatal ve Bostancı çeşmeleri..."

Plajın jönü

Bir döneme damga vuran spor yazıları kadar İstanbul aşkıyla da tanınan İslam Çupi zaman içinde plajla birlikte anılan kişileri de anlatır Hey Gidi İstanbul kitabında. "O tarihlerde Caddebostan Plajı ve gazinosunun kralı, beyazperdemizin en çarpıcı jönü Turan Seyfioğlu idi.

(...)Seyfioğlu plaja gelir gelmez, 'sanı çakar'a kadar giden ve uzun süren iki üç yüzme maratonu yapar, sonra badem yağı tentürdiyot kanşımı, kendi yapımı güneş losyonunu sürer, güneş göğün tavan ortasına gelinceye kadar 'çekek'in betonunda, boydan boya vücudunu uzatır. Saat 12.00 oldu mu Turan Seyfioğlu'nun kararına ve bronzlaşma seansı biter, bol buzlu bir bira bardağına koyduğu renksiz mayii etrafına doluşan arkadaş grubu ile şakalaşarak rahat bir tempoda içerdi.

Bazı günler Turan Seyfioğlu'nun yaz keyfine kendi meslek klanının hatunlarından Neriman Köksal, Şadman Şın, Pola Morelli gelir,

suda ağır şakalar yaptığını bildikleri için, melül bakışlı, fakat özel hayatında devirici yumukları olan bu romantik jönle denize girmezlerdi kesinlikle."

Çupi haklıdır plajla birlikte Seyfioğlu'nu yazmakta. Bir mekân kent yaşamında da hafızalarda da onu var eden kişilerin izleri olmadan silikleşir büyük ölçüde.

Denizden görünenler

Çupi'nin anlattığına göre, buzlu su görünümümlü iki büyük bardak votkayı bitirip rakıya giden Seyfioğlu'nu izlemeyi bırakıp biz sahilde kalalım. Hatta orada da kalmayıp denize açılalım; aklımızı temizlemek, bakışımızı değiştirmek için.

Sait Faik Abasıyanık'ın Papaz Efendi öyküsündeki sıra dışı papazın söylediklerini hatırlayalım...

Güzel sesli balıkçı Antimos'u dinleyip dinlemediğini sorar papaz.

"Dinlemişsindir, ama duymamışsındır. Balık ağı örerken, ağları tamir ederken okur o. Yakından dinlersen bu sesin güzelliğinin farkına varamazsın. Bir iniltiden başka bir şey değildir. Öyle hafif söyler ki, ancak işitilir. Onu dinlemek istiyor musun? O, deniz kenarındaki kulübesinde şarkı söylerken sen bir sandala bineceksin. Şöyle bir on dakika kürek çekeceksin. Denizin ortasında duracaksın. İşte o zaman balıkçının sesini duyabilirsin. Yanında iken duyulmayan bu ses denizin ne tarafına gitsen duyulur. Hem öylesine duyulur ki... Uzun uzun dinlemelisin."

Belki kıyılanımıza dair doğruyu görebilmek, doğru yerden bakabilmek için de papazın tavsiyesini dinlemeliyiz. "Denizin ortasında duracaksın."

Direniş aracı olarak 'güncel minyatür'

Minyatüre yeni bir bakış sunan eserleri bir araya getiren "Minyatür 2.0: Güncel Sanatta Minyatür" sergisi ziyarete açıldı. Farklı coğrafyalardan sanatçıların heykelden videoya, tekstilden yerleştirmeye çeşitli formlarla günümüze ait yaşayan bir sanat biçimine dönüştürdükleri 'güncel minyatür'ü ve onun dinamiklerini sorguluyor. Sömürgecilik, oryantalizm, ekonomik eşitsizlik, toplumsal cinsiyet, kimlik politikaları, ayrımcılık, toplumsal şiddet, zorunlu göç, temsiliyet gibi konuları sorunsallaştırarak yeniden ele alan "Minyatür 2.0" sergisi, 11 Ağustos 2020-17 Ocak 2021 tarihleri arasında Pera Müzesi'nde izlenebilir.

Azra Tüzünoğlu ve Gülce Özkarar'ın küratörlüğünde hazırlanan "Minyatür 2.0: Güncel Sanatta Minyatür" adlı sergi; Türkiye, İran, Pakistan, Hindistan, Suudi Arabistan, Azerbaycan gibi farklı coğrafyalardan 14 sanatçının 40'ı aşkın eserini bir araya getiriyor.

Serginin sanatçıları arasında; Hamra Abbas, Rashad Alakbarov, Halil Altındere, Dana Awartani, Fereydoun Ave, CANAN, Noor Ali Chagani, Cansu Çakar, Hayv Kahraman, Imran Qureshi, Nilima Sheikh, Shahpour Pouyan, Shahzia Sikander ve Saira Wasim gibi günümüz sanat dünyasında kendine yer edinmiş isimler yer alıyor.



Değişime ayak uyduramayan bir geleneğin yeniden doğuşu

Minyatür, sadece Osmanlı İmparatorluğu'nda değil, İran ve Hint imparatorluklarında da bir saray sanatıydı. 18'inci yüzyıla gelindiğinde ekonominin zayıflaması, matbaanın keşfi ve imparatorların

ilgisinin Batı sanatına kayması ile birlikte minyatür, saraydan ve hatıta kitaplardan çıkarak yeni bir araya girer. Nakkaşlar yeni konulara yönelir ve yeni denemeler (murakalar, duvar resimleri, tek sayfalık minyatürler vs.) yapar. Ancak minyatür, 18'inci yüzyılda bu değişim-

lerden geçmiş olsa da yaşadığı coğrafyalarda yoluna devam edemez ve yok olur.

Suna ve İnan Kırac Vakfı Pera Müzesi'nin yeni sergisi "Minyatür 2.0: Güncel Sanatta Minyatür", modernitenin içinden yeniden doğarak farklı bir biçime bürünen,

klasik tanımından uzaklaşmış, yaşayan, günümüze ait bir sanat formuna dönüşen 'güncel minyatür'ü ve onun dinamiklerini sorguluyor. Sergi, minyatürden yola çıkan eserleri yan yana getirerek bu geleneksel sanat türü aracılığıyla yeniden biçimlenen güncel yaklaşımları açığa çıkarmayı hedefliyor.

Sergi, güncel minyatüre bir toplumsal olgu ve direniş aracı olarak yaklaşıyor. Bilindik Doğu-Batı karşılaştırmalarının ötesine geçerek, sanat ve topluma ilişkin sorulara yanıt veren eserler, izleyiciye, başka yaşam ve düşünüş biçimlerinin mümkün olduğunu gösteriyor. Sömürgecilik, oryantalizm, ekonomik eşitsizlik, toplumsal cinsiyet, kimlik politikaları, ayrımcılık, toplumsal şiddet, zorunlu göç, temsiliyet gibi konuları sorunsallaştırarak yeniden ele alan "Minyatür 2.0" sergisi, toplumun değişen yapısını anlamamıza ve kültürel anlamları fark etmemize yarayan verimli bir zemin haline geliyor.

Sergideki sanatçılar minyatürü güncel sorunlar, olaylar ya da eğilimler hakkında yorum yapmak için kullanırken; geçmiş-şimdi, geleneksel-çağdaş, yerel-küresel gibi karşıtlıkların ötesine geçmeye ve sınırları aşmaya çalıştıkları görülüyor.

İstanbul Müzik Festivali dijital ortama taşındı

İstanbul Kültür Sanat Vakfı (İKSUV) tarafından düzenlenen 48'inci İstanbul Müzik Festivali, 18 Eylül-5 Ekim 2020 tarihleri arasında dijital ortamda müzikseverlerle buluşuyor. Beethoven'ın Aydınlık Dünyası teması etrafında şekillenen festival konserlerinin çekimleri İstanbul ve çeşitli Avrupa şehirlerindeki tarihi mekânlarda gerçekleştiriliyor.

48'inci İstanbul Müzik Festivali konserlerinin çekimleri, aralarında Wiener Akademie, Bilkent Senfoni Orkestrası, Kheops Ensemble, Philharmonix, Beethoven Trio Berlin, Borusan Quartet, Semplice Quartet gibi topluluklar ve Thomas Hampson, Bülent Evcil, Derya Türkan, Yurdal Tokcan, Gökhan Aybulus, Ezgi Karakaya gibi solistlerin de bulunduğu isimlerle, hem İstanbul'daki hem de Avrupa'nın çeşitli şehirlerindeki tarihi mekânlarda sürüyor. Kayıtlar, İstanbul'da Şerefiye Sarıncı, Tekfur Sarayı, Hıdiv Kasrı, Tophane-i Amire Kültür ve Sanat Merkezi, Harbiye Saint Esprit Katedrali, Surp Hovhan Vosgeperan Ermeni Katolik Kilisesi, Süreyya Operası gibi şehrin çok kültürlü kimliği ve tarihi kültürel hazinelerini ortaya koyan mekânlarda; Avrupa'da



ise Belçika, Almanya, Avusturya ve Hollanda'nın çeşitli şehirlerinde, Perchtoldsdorf Şatosu, Stavelot Manastırı gibi tarihi mekânlarda, profesyonel ekipler tarafından gerçekleştiriliyor.

Festival, programındaki konserleri yüksek görüntü ve ses kalitesiyle sanatseverlere ulaştırmayı hedefliyor.

Açılış konseri, Tekfen Filarmoni Orkestrası ve keman sanatçısı Emre Engin'den

48'inci İstanbul Müzik Festivali, festivalin 2019-2022 Açılış Konseri Orkestrası olan Tekfen Filarmoni Orkestrası ile açılıyor. Şef Aziz Shokhakov yönetimindeki Tekfen Filarmoni Orkestrası'nın sahnede keman

sanatçısı Emre Engin'e eşlik ettiği konserin kaydı Boğaziçi Üniversitesi Güney Kampüsü Meydanı'nda gerçekleşti. Covid-19 önlemleri altında, yalnızca sınırlı sayıda Lale Kart üyesinin katılımıyla gerçekleşen konserde Beethoven, Mozart, Prokofiev ve Bartok'tan eserler dinleyicilerle buluştu.

İstanbul Müzik Festivali 48'inci yılında bir ilki gerçekleştirecek

Pandemi dönemindeki fiziksel mesafelenme günlerinde tüm destekleriyle birlikte müziğin birleştirici gücüne inanmayı sürdüren İstanbul Müzik Festivali, 48'inci yılında bir ilki gerçekleştirerek Festival Orkestrası'nı kuruyor. Deneyimli şef Cem Mansur yönetiminde Türkiye'nin en yetenekli genç kuşak müzisyenlerinden oluşacak Festival Orkestrası, müzik yorumuna nitelikli olduğu kadar dinamik ve yenilikçi bir yaklaşım getirecek. Cem Mansur yönetimindeki Festival Orkestrası, 48'inci İstanbul Müzik Festivali dahilinde gerçekleşecek ilk konserinde farklı ülkelerden bestecilerin eserlerini içeren bir programla müzikseverlere ulaşacak.

Festival, Beethoven'ın 250'nci doğum yılını kutluyor

48'inci İstanbul Müzik Festivali, Beethoven'ın Aydınlık Dünyası temasıyla 2020 yılında tüm dünyada olduğu gibi Ludwig van Beethoven'ın 250'nci doğum yılını kutlayacak.

Antalya Altın Portakal Film Festivali perdelerini açıyor



Türkiye'nin en uzun soluklu festivali olan ve bu yıl 57'ncisi gerçekleştirilecek Altın Portakal Film Festivali, 3-10 Ekim tarihlerinde yapılacak. Festival Başkanı Ahmet Boyacıoğlu, sosyal mesafe kuralına dikkat edilerek, filmlerin açık

havada gösterime sunulacağını duyurdu. Boyacıoğlu, "Hem açık hava sinemalarını kullanarak, hem de internet olanaklarından yararlanarak, farklı bir festival gerçekleştireceğiz," dedi.

57'nci Altın Portakal Film Festivali,

bu yıl Antalya Büyükşehir Belediyesi'nin ev sahipliğinde 3-10 Ekim arasında Atatürk Kültür Merkezi'nde gerçekleştirilecek. Festival Başkanı Ahmet Boyacıoğlu, bu yıl koronavirüs önlemleri kapsamında film gösterimlerinin açık havada yapılacağını açıkladı. Film ekipleri ve jürilerin Antalya'ya davet edileceğini aktaran Boyacıoğlu, jürilerin filmleri seyircisiz izleyeceğini, film ekiplerinin ise açık hava gösterimleri öncesinde halkı selamlayacağını, ertesi gün de basın toplantılarının yapılacağını duyurdu.

Boyacıoğlu, koronavirüs nedeniyle dünyanın birçok ülkesinde kültürel etkinliklerin iptal edildiğini hatırlatarak, ülkemizde İstanbul ve Ankara film festivallerinin ertelendiğini belirtti. Bu yılın başında 57'nci Altın Portakal Film Festivali'nin 3-10 Ekim 2020 tarihinde yapacaklarını açıkladıklarını hatırlatan Boyacıoğlu, "Antalya Altın

Portakal Film Festivali'ni diğer festivallerden farklı kılan çok önemli bir özelliği, festivalin kendi mekânlarına sahip olması. Bu çok büyük bir avantaj. Atatürk Kültür Merkezi'ndeki Aspendos ve Perge salonları Antalya Büyükşehir Belediyesi'ne ait. Ayrıca Kültürpark'ın içinde açık hava sinemasına dönüştürülebilecek uygun alanlar mevcut," dedi.

Salgından en az şekilde etkilenecek bir strateji belirlendiğini anlatan Ahmet Boyacıoğlu, festivalde bu yıla özgü değişikliklerin yapıldığını aktardı. Festivalin en önemli ve en çok ilgi çeken bölümleri olan ulusal yarışmaların yanı sıra, uluslararası uzun metraj yarışması da gerçekleştirileceğini anlatan Boyacıoğlu, "Gösterimler sosyal mesafe gözetilerek ve salgın ile ilgili önlemler göz önüne alınarak açık hava sinemalarında yapılacaktır. Film ekipleri ve jüriler Antalya'ya davet edilecek. Jüriler filmleri

izleyicisiz olarak Aspendos ve Perge salonlarında seyredecek. Film ekipleri açık hava gösterimlerden önce sahneye çıkıp halkı selamlayacak, basın toplantıları ise bir gün sonra düzenlenecek. Antalya Film Forum ve geçen yıl çok ilgi çeken üniversite öğrencilerine yönelik Altın Portakal Sinema Okulu, çevrimiçi düzenlenecek. Sonuçta hem açık hava sinemalarını kullanarak, hem de internet olanaklarından yararlanarak, farklı bir festival gerçekleştireceğiz," diye konuştu.

Festival'de 3 ana hedef

Altın Portakal Film Festivali'nde üç ana hedefleri olduğunu açıklayan Ahmet Boyacıoğlu, "Ülkemizde üretilen filmlerin tanıtımını sağlamak, Antalya'yı herkesin film çekmek istediği bir merkez haline getirmek, ayrıca filmler ve konuklarla Antalyalıları sinema dolu bir hafta sunmayı amaçlıyoruz," dedi.

Cezaevinden kütüphaneye



Gaziantep'in İslahiye ilçesinde bulunan ve uzun süre cezaevi olarak kullanılan bina, Türkiye İş Bankası Genel Müdürü Adnan Bali ve Ailesinin katkısıyla, geçtiğimiz yıl vefat eden anneleri Sabiha Bali'nin anısını yaşatmak üzere halk kütüphanesine dönüştürüldü.

İslahiye Sabiha-Aziz Bali İlçe Halk Kütüphanesi'nin olduğu bina, 1958 yılında A-2 Tipi Kapalı Ceza İnfaz Kuru-

mu olarak 2 bin 400 metrekare alan üzerine kuruldu ve 40 kişi kapasiteli 4 koğuş olarak 61 yıl boyunca cezaevi olarak kullanıldı. Cezaevinin 2019 yılında kapatılmasının ardından bina, Adalet Bakanlığı ile Kültür ve Turizm Bakanlığı'nın destekleri, Kütüphaneler ve Yayınlar Genel Müdürlüğü'nün yönlendirmeleri, Bali Ailesinin katkılarıyla kütüphaneye dönüştürüldü. Binanın hafızasını koruya-

rak geleceğe taşıyabilmek için koğuşlardan birinin muhafaza edildiği kütüphane içerisinde okuma odaları, toplantı odaları ve bilgisayar odası bulunuyor.

Kütüphanenin onarım ve tefrişat sürecinde Hakkı Akşener, mimari tasarımı ve restorasyonunda Eren Gürsoy, görsel kimlik ve pano tasarımlarında Emre Senan ve yüklenicilik işlerinde Sami Arca katkıda bulundu.

KİTAP KÖŞESİ



Finansal Krizleri Yanlış Anlamak

Finansal Krizleri Yanlış Anlamak, krizlerin ne tür koşullarda patladığını ve birbiriyle ilişkisini ortaya koyuyor. Finansal krizlerin aslında finans sisteminin özünde bulunduğunu belirten Gorton, ekonomistlerin, sermaye piyasalarında ve bankacılık sisteminde yaşanan evrim, yeni finans enstrümanları, yeni para piyasalarının boyutu gibi önemli hususları ıskaladığını ileri sürüyor.

Sistemik krizlerin yaşanmadığı 1934-2007 arasındaki "Sakin Dönem"i "2007-2008 Paniği"yle kıyaslayan Gorton, banka borcu ve likidite, kredilerde ani artışlar, ahlaki tehlikeler ve kurumların batamayacak kadar büyük olması gibi kilit meseleleri, aralarındaki ilişkiyi göstererek değerlendiriyor.

1934'ten beri krizleri önleyen başarılı düzenlemelerin finans sektöründeki yeniliklere yeterince ayak uydurmadığını, bunun sebebinin de kısmen ekonomistlerin yanlış anlamaları olduğunu ileri süren Gorton, Finansal Krizleri Yanlış Anlamak'ta günümüz piyasalarını anlamamızı ve gelecekteki olası finansal felaketleri öngörmemizi sağlayacak taze bir bakış açısı sunuyor.

Yazar: Gary B. Gorton
Boğaziçi Üniversitesi Yayınevi



Beyninizi Hayatınızı Nasıl Şekillendirir?

"Biz beynimiziz" cümlesinden yola çıkarak zihni anlamayı ve güçlendirmeyi sağlayan bu bilimsel ve eğlenceli kitap, insan bilincinin gizemlerine ışık tutarak bizi anlatıyor.

Cerrahpaşa Tıp Fakültesi Çocuk ve Ergen Ruh Sağlığı ve Hastalıkları Ana Bilim Dalı Doç. Dr. M. Tayyip Kadak: İnsan doğasına ve beyninize sonsuza kadar farklı gözlerle bakmanızı sağlayacak bu kitap kesinlikle nörobilim alanında okuyacağınız en iyi, en dürüst ve en keyifli kitap. Öğrendiklerinizden çok etkileneceksiniz. Bir solukta okunuyor.

Okan Üniversitesi Nöroloji Anabilim Dalı Prof. Dr. Nihal Işık: Kafatasının içindeki karanlıkta yaşayan gizemli doku beyin, gerçekliğimizi nasıl belirler? Zihnin dünyasını gözler önüne seren nörobilimsel öykünün klinik anekdotlarla zenginleştirilerek bu kadar kolay anlaşılır bir üslupla yazılması çok etkileyici. Şaşırtıcı şekilde sürükleyici.

Doç. Dr. Semih Naci Balak: Bilimsel araştırma derin bir kültür birikimiyle sentezlenmiş. İnsan zihninin ufkunu açan, mutlaka okunması gereken, gelecek kuşaklara kalıcı bir eser.

Yazar: Ece Balkuv
Müptela Yayınları



Sağduyu

Hayatımızı değiştiren kararları alırken neleri önemseriz, neleri göz ardı ederiz? Doğru kararlar almak için geleceğe mi bakacağız, bilimin sunduğu teknikleri mi kullanacağız, yoksa kalbimizin sesini mi dinleyeceğiz?

Sağduyu, çağdaş dünyada akıl yürütme ve karar alma pratiklerimize yön veren sistemlere dair heyecan verici bir yolculuk vaat ederken zihnimizi kullanma sanatına yeni bir bakış açısı getiriyor.

Steven Johnson, dünya tarihindeki birçok önemli kararın nasıl alındığını açıklayıp anlatırken yaşadığımız çevrenin ve uygarlığın dönüşümüne yönelik adım atabilmemiz için iklim krizi, çevresel adalet gibi konularda karar alma becerilerimizi masaya yatırıyor, hatalarımızı deşifre ediyor.

Karar alma mekanizmalarını her yönüyle inceleyen, davranışsal psikolojinin araçlarıyla bizlere yepyeni yöntemler ve yaklaşımlar öneren, yaşamlarımızda yeni rotalar çizip yeni düşünme pratikleri geliştirebilmemiz için ipuçları veren ufuk açıcı bir inceleme.

Yazar: Steven Johnson
Aganta Kitap



UZMAR®

7/24
31 PILOT CAPTAINS
350 TEAM MEMBERS
30 VESSELS
MAXIMUM EFFICIENCY
ZERO RISK
ONE VISION
SAFETY FIRST
SINCE 1973

PILOTAGE
TOWAGE
EMERGENCY RESPONSE
SALVAGE

İZMİR • ÇANAĞKALE • İSTANBUL • İSKENDERUN

WWW.UZMAR.COM.TR

