

Marine Deal

NEWS

EKim 2023 Yılı: 15 Sayı: 190

Denizcilik & Ekonomi Gazetesi



Yoğun veri akışı ve faiz kararları

Eylül ayındaki toplantıyı pas geçen Fed, faiz oranlarını yüzde 5,5 seviyesinde sabit bıraktı. Karar sonrası mikrofon karşısına geçen Powell şahin duruş sergileyerek dolan küresel bazda talep toplamasına zemin hazırladı. Fiyat istikrarı ve tam istihdam görevlerine tam olarak odaklı durumda olduklarını vurgulayan Powell, yüzde 2 enflasyon hedeflerine ulaşacaklarının altını çizdi. Gerekirse faiz artışlarına devam edeceklerini belirten usta isim, büyümenin beklenenden daha güçlü olduğunu ifade etti. Ortalama saatlik kazançlar verisi yüzde 0,2 ile hem beklentilerin hem de bir önceki seviyenin altında açıklandı. Tarım dışı istihdam verisi 187K ile beklentilerin üzerinde fakat bir önceki seviyesinin altında açıklandı. İşsizlik oranı hafif artış kaydederek yüzde 3,8 ile ekranlara yansıdı. ISM imalat satın alma müdürleri endeksi 47,6 ile genişleme kaydetti. Hizmet satın alma müdürleri endeksi ise 50,5 ile daralma gösterdi. ISM imalat dışı satın alma müdürleri endeksi ise 54,5 ile hem beklentilerin hem de bir önceki seviyenin üzerin-

Fed son toplantısında faiz oranlarında herhangi bir değişikliğe gitmedi

de açıklandı. Enflasyon tarafında ise yaşanan artış devam ederek yüzde 3,7 seviyesine ulaştı. Çekirdek perakende satışlar verisi yüzde 0,6 ile beklentilerin üzerinde açıklanırken bir önceki seviyenin altında kaldı.

Euro Bölgesi'nde yaşanan yoğun veri akışı küresel piyasaların odağında yer aldı.

ECB cephesinde Lagarde ve ekibi 25 baz puanlık faiz artışına giderek, politika faizini yüzde 4,5 seviyesine yükseltti. Bölge genelinde enflasyon hem bir önceki seviyeye hem de beklentilere göre daralma göstererek yüzde 5,2 olarak ekranlara yansıdı. Bölgenin lokomotif ülkesi olan Almanya'da ise enflasyon yüzde 6,1 ile beklentilere paralel fakat bir önceki seviyenin altında gerçekleşti. İngiltere'de Merkez Bankası

faiz oranında herhangi bir değişikliğe gitmeyecek 5,25 seviyesinde sabit bıraktı. İngiltere enflasyon verisi ise yüzde 6,7 ile hem beklentilerin hem de bir önceki seviyenin altında açıklandı. İngiltere işsizlik oranı yüzde 4,3 ile beklentilere paralel fakat bir önceki seviyenin üzerinde açıklandı. GSYİH verisi ise yüzde 0 ile daralma gösteren bir diğer önemli veri olarak dikkat çekti. Bölgenin en refah ülkesi İsviçre'de ise libor oranı 25 baz puan azalış ile bir önceki seviyeye çekilerek yüzde 1,75 olarak belirlendi.

Asya piyasalarında gözler USDJPY paritesinde

Japonya Merkez Bankası faiz oranında herhangi bir değişikliğe gitmeyerek politika faizini yüzde -0,1 seviyesinde sabit bıraktı. Japonya GSYİH verisi ise 2'nci çeyrekte çeyreklik bazda yüzde 1,2 ile bir önceki seviyenin fakat beklentilerin üzerinde açıklandı. USDJPY paritesi ise son dönemlerde güçlü duruş sergileyen dolan etkisi ile kritik 148,40 direncini denemeye devam ediyor. 02»

Türk Loydu Vakfı Yönetim Kurulu Başkanı Oral Erdoğan:

Devlet, denizcilik sektörünü millî bir ülkü olarak belirlemeli ve o yönde çok net adımlarla ilerlemeli. 18»

ARAŞTIRMA



29 Ekim 2023

Piri Reis Üniversitesi Denizcilik MYO Öğretim Üyesi Dr. Funda Songur, 100 yıl evvel bu ay Meclis'te neler tartışıldığını zabıt cerideleri etrafında inceleyerek, denizciliğe ilişkin atılan adımları ve değişimin nasıl başladığını yazdı. 08»

GÖRÜŞ

Özhan Bakkalbaşoğlu:

Türkiye 'denizcilik gücü' güçlü bir devlet olmalıdır. Bugün dünyaya hâkim ülkelerin gelişimi denizcilik güçlerinin oluşması ile olmuştur. 22»

JEOPOLİTİK

Kafkasya sarmalında grift ilişkiler

Stratejik körlük hâlindeki Ermenistan bu rolü bile isteyey oynuyor. Rusya ve Türkiye'nin ve zımnen İran'ın "Dağlık Karabağ Bölgesi Azerbaycan'a aittir" söylemine karşın, Ermenistan bölgenin bir gün geri alınabileceği hayaline inandırıldı ve bölgenin istikrarsızlaş-tırılmasında gönüllü kaldıraç görevi gördü. 06»

TUGBOAT With Hydraulic Hybrid Propulsion System

Remote Operated Commercial Vessel

LNG Powered TUGBOATS

World Firsts BY SANMAR

SANMAR
sanmar.com.tr



01 » En son 90'lı yıllarda bu seviyelerin üzerinde işlem gören paritede ise yön arayışı kritik seviyenin altında fiyatlanmasını sürdürdü. Avustralya Merkez Bankası da bu toplantıyı pas geçen merkez bankaların kervanına katılarak politika faizini yüzde 4,10 seviyesinde sabit bıraktı. Çin tarafında ise PBOC en düşük kredi faiz oranını yüzde 3,45 ile sabit bıraktı. Çin TÜFE verisi ise yüzde 0,1 ile beklentilere paralel açıklanırken bir önceki seviyenin üzerinde geldi. Caixin imalat satın alma müdürleri endeksi ise 51 ile hem beklentilerin hem de bir önceki seviyenin üzerinde açıklandı.

Yurtiçi piyasalarda sert faiz artışı fiyatlamalar üzerinde etkili olurken, rasyonel zemine olan dönüş karşılık bulmaya başladı

TCMB eylül ayındaki toplantısında 500 baz puan artışa giderek politika faizini yüzde 30 seviyesine yükseltti. Perakende satışlar verisi yüzde 31 ile bir önceki seviyenin üzerinde açıklandı. Sanayi üretiminde yaşanan gelişme yüzde 7,4 ile devam etti. İşsizlik oranında yaşanan gerileme umut vaat ederken yüzde 9,4 ile bir önceki seviyenin altına geriledi. Enflasyonda yaşanan yükseliş eylül ayında da devam etti. Enflasyon verisi yüzde 58,94 ile beklentilerin ve bir önceki seviyenin üzerinde açıklandı. İmalat PMI verisi ise 49 ile bir önceki seviyeye göre paralellik gösterdi.

Roketsan, DSEI 2023'e katıldı

24 yıllık geçmişi ile Avrupa'nın en önemli savunma sanayi fuarlarından biri olan DSEI 2023'e katılan Roketsan, Londra'da ürünlerini sergiledi. İngiltere'nin başkenti Londra'da gerçekleştirilen DSEI 2023 Fuarı'na katılan Roketsan, 12-15 Eylül tarihleri arasında kapılarını açan fuarda birçok son teknoloji ürününü sergiledi. "Entegre Bir Güce Ulaşmak" temasıyla dünya devlerini bir çatı altında toplayan DSEI 2023'te Roketsan; TRLG-230 Füzesi'ni, SIHA'larla birlikte adını dünyaya duyuran Mini Akıllı Mühimmatlar MAM-C, MAM-T ve yeni geliştirilen MAM-L IIR'ı, CİRİT Lazer Güdümlü Füze'yi, HİSAR Hava Savunma Füzeleri'ni, SUNGUR

Hava Savunma Füze Sistemi'ni, Uzun ve Orta Menzilli Tanksavar Füze ve Silah Sistemleri UMTAS ve OMTAS'ı, KARAOK Kısa Menzilli Tanksavar Silahı'ni, ATMACA Gemisavar Füzesi'ni ve TEBER Güdüm Kiti'ni sergiledi. Roketsan Genel Müdürü Murat İkinci, DSEI 2023'e katılımları ile ilgili yaptığı açıklamada, "Son dönemde Türkiye ve Birleşik Krallık'ın savunma ve havacılık sanayisindeki işbirliğini artırmaya yönelik önemli adımlar atılıyor. Türkiye'nin roket, füze ve mühimmat geliştirme ve üretim merkezi olarak biz de NATO müttefikimiz Birleşik Krallık ile savunmadaki ortaklığımızı geliştirmek istiyoruz" ifadelerini kullandı.



Şehir Hatları'nın Vapur Kafe'si Kahve Festivali'nde

Şehir Hatları'nın İstanbullu kahve tutkunlarının yeni gözdesi hâline getirdiği Vapur Kafe, vapur bacası şeklinde tasarlanmış özel standıyla Tersane İstanbul'da düzenlenen İstanbul Coffee Festival (ICF)'de yerini aldı.

Şehir Hatları'nın İstanbul kent hayatına kazandırdığı Vapur Kafe, bu yıl 14-17 Eylül tarihleri arasında Tersane İstanbul'da düzenlenen İstanbul Coffee Festival (ICF)'de yer aldı. Kahveseverler, festival kapsamında ilk kez



Vapur Kafe'nin özel hazırlanmış çekirdeklerden öğütülen kahvelerini "vapur bacasında" tattı.

Vapur Kafe'nin mimarı Şehir Hatları ise, 14-15-16-17 Eylül tarihlerinde kahve tutkunları

için Üsküdar- Eyüp, Beşiktaş- Eyüp ve Kadıköy-Eyüp hatlarında ek seferler düzenledi. Festivalde deniz yoluyla ulaşmak isteyen katılımcılar, Şehir Hatları'nın deniz taksi hizmetinden faydalandı. Kısa süre önce eklenen "paylaşımlı yolculuk" özelliğiyle İBB Deniz Taksi uygulaması üzerinden aynı rotayı seçen yolcuların bir araya getiren deniz taksiler, Tersane İstanbul'a ulaşmak isteyen kahveseverlere de kolaylık sundu.

MarineDeal^{NEWS}

İMTİYAZ SAHİBİ

Yeşim Yeliz Egeli

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

Genel Yayın Yönetmeni

Yeşim Yeliz Egeli

yesimegeli@marinedealnews.com

Yazı İşleri Müdürü (Sorumlu)

Z. Öznur Durukan

Haber Merkezi

Yüce Yöney, Barış Özgür, Barışcan Yücel

Reklam Rezervasyon & Abonelik

Tel: (0212) 343 2005

reklam@marinedealnews.com

MDN Yayıncılık, Matbaa, Reklam,

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

Adres: Merkez Mah. Perihan Sk.

No.118/5 34360 Şişli, İstanbul, Türkiye

Tel: (0212) 343 2005

Faks: (0212) 231 8007

E-posta: info@marinedealnews.com

www.marinedealnews.com

Baskı: KUBAN Matbaacılık ve Yayıncılık

Adres: İvedik Organize Sanayi

Matbaacılar Sitesi 558. Sokak No: 20

Yenimahalle / ANKARA

Tel: (0312) 395 2070

Fax: (0312) 395 3723

kubanmatbaa@hotmail.com

ISSN 1307-9794

YAYGIN SÜRELİ YAYIN

Yıl: 15 Sayı: 190 (Ekim 2023, İstanbul)

Yazı, fotoğraf ve illüstrasyonların

tüm hakları MarineDeal News Gazetesi'ne

aittir. Yazılı izin olmaksızın hiçbir şekilde

yazı, fotoğraf ve illüstrasyonlardan alıntı

yapılamaz. Yayımlanan yazıların

sorumluluğu yazarlara,

yayımlanan ilanların sorumluluğu

ise ilan sahiplerine aittir.

INNOVATIVE SOLUTIONS

SUSTAINABLE RESULTS

By pairing our technical knowledge with the latest digital technologies, ABS leads the maritime industry in providing customers with innovative, tailored sustainability solutions that deliver results.

Learn more today at www.eagle.org/sustainability.

DenizTemiz Derneği / Turmepa Antalya Şubesi Başkanı istifa etti

DenizTemiz Derneği / Turmepa Antalya Şubesi Başkanı İzzet Ünlü, görevini bıraktığını açıkladı. Genel Kurul'da Yönetim Kurulu Başkanlığı'na aday olmayacağını da duyuran Ünlü'nün kamuoyu bilgilendirmesinde şu ifadeler yer aldı:

2014 yılında DenizTemiz Derneği / Turmepa Antalya Şubesi Yönetim Kurulu'nda Genel Sekreter olarak başladığım daha sonra Yönetim Kurulu Başkan Yardımcısı olarak devam ettiğim ve 2021 senesinde Yönetim Kurulu Başkanı olarak seçildiğim görevlerimi elimden geldiği kadar gönüllü olarak yerine getirmeye çalıştım. DenizTemiz Derneği / TURMEPA'nın tanınmasına katkı koymaya çalıştım. Görev süremiz boyunca beraber çalıştığım Yönetim Kurulu Başkanlarımıza, Yönetim Kurulu Üyelerimize ve

Proje Eğitim Koordinatörü mesai arkadaşlarıma çok teşekkür ediyorum.

Ayrıca bu süreçte her zaman yanımda olup desteklerini esirgemeyen sevgili eşime ve kızlarıma teşekkürü bir borç biliyorum. Tabii ki bir teşekkür de değerli basın mensupları ile ulusal ve yerel tele-

vizyonlardaki deniz dostlarıma...

10 yıllık süreçte beraber çalışma onuruna eriştiğim Turmepa Genel Merkez Yönetim Kurulu Başkanlarımıza, Yönetim Kurulu Üyelerine, Genel Müdürlerimize ve Yardımcılara ile değerli çalışma arkadaşlarıma en içten duygularla kutluyor ve teşekkür ediyorum.

2024 yılının Şubat ayında yapılacağını tahmin ettiğim Genel Kurul'da Yönetim Kurulu Başkanlığı'na aday olmayacağımı değerli kamuoyuna saygı ile duyurur sağlıklı günler dilerim. Maviye olan aşkımız deniz ve çevre dostu olarak ilgimiz, desteğimiz her zaman devam edecektir.



Anadolu Sigorta'nın Platin sponsoru olduğu Maximiles Black The Bodrum Cup başlıyor

Anadolu Sigorta'nın Platin sponsorları arasında yer aldığı Maximiles Black The Bodrum Cup, bu yıl 2 Ekim'de Selanik'te başlayacak. Dünya çapında yelken tutkunlarını Bodrum'da bir araya getiren ve bu yıl 35'inci yılını kutlayan Maximiles Black The Bodrum Cup'a, Cumhuriyetin 100'üncü yılı sebebiyle bu sene Selanik ve İstanbul rotaları da dâhil edildi.

Her yıl yerli ve yabancı binlerce deniz meraklısını Ekim ayında Bodrum'da bir araya getiren The Bodrum Cup'ta, Anadolu Sigorta etabı ise 20 Ekim'de Kisebüğü - Bodrum arasında yapılacak.

Diana Nakliyat'tan metanolle çalışan iki yük gemisi siparişi

Diana Nakliyat, iki 81,200 dwt'lik metanol çift yakıt sistemiyle çalışan kuru yük gemisi sipariş etti. Her biri 46 milyon dolar olan gemiler, Tsuneishi Group (Zhoushan) Tersanesi'nde inşa edilecek. Sipariş, Marubeni Şirketi vasıtasıyla verildi.

Diana Nakliyat, bu yatırımın sürdürülebilir taşımacılığa olan bağlılıklarının bir göstergesi olduğunun altını çizirken, karbon ayak izlerini azaltarak gelişen sektörün ihtiyaçlarını karşılayabilmelerini sağlayacağını söyledi.

Gemilerin sırasıyla, 2027'nin ikinci yarısı ve 2028'in ilk yarısı teslim edilmesi planlandı.

GEDEN LINE

A NEW SPIRIT IN WORLD SHIPPING

www.gedenlines.com

Su ürünlerinde Uzakdoğu ve Güneydoğu Asya'nın anahtarı Singapur

Ege Bölgesi'nde gıda ihracatının lideri olan, su ürünleri ve hayvansal mamuller sektöründe Türkiye ihracatının zirvesinde yer alan Ege Su Ürünleri ve Hayvansal Mamulleri İhracatçıları Birliği, ihracatta yeni rekorlar kırmak için 2023 yılında agresif bir tanıtım atağı sürdürüyor. Sektör, hedef pazarı olan Uzakdoğu ve Güneydoğu Asya'da Singapur üzerinden büyümeyi hedefliyor.

Geçen hafta Kenya'da Türk su ürünleri ve hayvansal mamullerinin tanıtımını gerçekleştiren Ege Su Ürünleri ve Hayvansal Mamulleri İhracatçıları Birliği'nin bu haftaki durağı dünyanın en önemli reexport merkezlerinden birisi, yaklaşık 500 milyonluk bir nüfusa ulaşan, dünyanın güçlü birliklerinden Güneydoğu Asya Uluslar Birliği (ASEAN)'nin kurucu ülkeleri arasındaki Singapur oldu.

Singapur'da 11-13 Eylül 2023 tarihlerinde gerçekleşen Seafood Expo Asia Fuarı'na katılarak levrek-çipura, Türk somonu,



nu, kaya levreği, füme alabalık, süt ürünleri ve sektörün işteğal sahasındaki diğer ürünlerin ihracatını artırmak için tanıtım yaptıklarını anlatan Türkiye Su Ürünleri ve Hayvansal Mamulleri İhracatçı Birlikleri Sektör Kurulu Başkanı Sinan Kızıltan, Singapur'un, büyük çoğunluğu Çin'den olmak üzere yıllık 1,3 milyar dolarlık su ürünleri ithal ettiğini bu ithalattan Türkiye olarak 50 milyon dolarlık pay almayı amaçladıklarını, Singapur'da dünyanın dört bir

tarafından gelen ithalatçılara Türk su ürünleri ve hayvansal mamullerini tanıtmak, ürünlerle ilgili bilgi verme fırsatı bulduklarını dile getirdi.

Singapur'un dünyanın en önemli reexport merkezlerinden biri olduğuna dikkat çeken Kızıltan, "Singapur yaklaşık 6 milyon nüfusa sahip küçük bir ülke gibi görünmekle birlikte açık bir ekonomiye sahip ve yıllık 800 milyar dolar dış ticaret hacmine ulaşıyor. Singapur'un bu özelliğinden yararlanmak istiyoruz. Sin-

gapur, Dünya Bankası'nın "İş Yapma Kolaylığı" endeksinde ikinci sırada yer alıyor. Güçlü bir hukuk devletine ve etkili bir düzenleyici sisteme sahip ihracatçılarımızın gönül rahatlığıyla ticaret yapabileceği bir pazar. 10 ülkenin üyesi olduğu yaklaşık 500 milyonluk bir nüfusa ulaşan, dünyanın güçlü birliklerinden Güneydoğu Asya Uluslar Birliği (ASEAN)'nin kurucu ülkeleri arasında. Bu özellikleriyle Singapur büyümek istediğimiz ülkeler arasında öne çıkıyor" şeklinde konuştu.


Türkiye 2022 yılında Singapur'a 800 milyon dolar ihracat yapmışken, 473 milyon dolar ithalat gerçekleştirdi.

Singapur'da 11-13 Eylül 2023 tarihlerinde gerçekleşen Seafood Expo Asia Fuarı'na Türkiye'den 4 firma katılırken, Ege Su Ürünleri ve Hayvansal Mamulleri İhracatçıları Birliği'ni; Türkiye Su Ürünleri ve Hayvansal Mamulleri İhracatçı Birlikleri Sektör Kurulu Başkanı Sinan Kızıltan, Ege Su Ürünleri ve Hayvansal Mamulleri İhracatçıları Birliği Yönetim Kurulu Üyeleri Mesut Ergül ve Keskin Keskinioğlu temsil etti. Fuarda 40 ülkeden 300'den fazla firma yer aldı.


Türkiye'nin Singapur Büyükelçisi Mehmet Burçin Gönemli ve Ticaret Müşaviri Mihriban Esin Arslan fuarda Ege Su Ürünleri ve Hayvansal Mamulleri İhracatçıları Birliği ve Türk firmalarını ziyaret ederek, Singapur ile ilgili bilgi ve deneyimlerini Türk ihracatçılarıyla paylaştılar.

KNOWLEDGE PROTECTS,
EXPERIENCE SAVES,
TEAMWORK DELIVERS

ALWAYS



KUZEYSIGORTA



www.kuzeybrokers.com

Kry Denizcilik Coating yurtdışına odaklandı

Kaptan Koray Karagöz tarafından kurulan ve kaplama ile boyama hizmeti veren Kry Denizcilik Coating, Avrupa'da da tesis kuracak.

Marineline Coating Türkiye Genel Müdürü Kapt. Koray Karagöz'ün kurduğu ve yine kaplama, boya ve çelik işçiliği alanında faaliyet gösteren Kry Denizcilik Coating yurtdışında büyümeye başladı. Türkiye'de iki yıldan bu yana 120'den fazla projeyi başarıyla tamamladıklarını belirten Kry Denizcilik Coating Kurucusu Kapt. Koray Karagöz, Türkiye'de de hem sahada hem de Gebze'de bulunan kendi uygulama merkezinde her türlü korozyona karşı çelik ve beton yüzeylerde kaplama hizmeti verdiklerini söyledi. Karagöz, önümüzdeki dönemde Avrupa'da bir ülkede tesis kurarak yurtdışı adımlarını daha kalıcı atmaya başlayacaklarını dile getirdi.

Hâlen Ceynak Limanı'nın 21 tankının dış izolasyonu ve iç chemline kaplama işlemi, Adana SaSa Gemont Projesi'nde 7 kimyasal depolama tankının iç ve dış kaplama çalışması ile Hektaş Fabrikası'nın yeni tank ve platform projelerinin bütün çelik ve borularına ile zemin aşamalarını proje ortaklarıyla beraber sürdüren Kry Denizcilik Coating, Eyyap Port'ta 1000 m³ tankın dış izolasyonunu ve Arsanmak Makine Projesi'nde ise Sodium Hypochlorite'ye kar-

şı dayanıklı ChemLine kaplama işlemini tamamladı. Kry Denizcilik Coating, Kry Akkim'in zemin kaplama ile Tio Lojistik'in 12 adet kara tankeri kaplama projesine de Eylül 2023 içerisinde başlayacak.

Alman firmasına 104 adet overfill tüp imal ve kaplaması

Türkiye içinde hızla büyüyen ve gözünü yurtdışına çeviren Kry, bir Alman firmasına 104 adet overfill tüp imal ve kaplamasını yapıp ihraç ederek portföyüne yeni bir ülke daha ekledi. Kry aktif olarak Belçika, Birleşik Arap Emirlikleri, Suudi Arabistan, İsrail, Irak, Gürcistan ve Türkmenistan'da da projeler yapıyor. Kry, Birleşik Arap Emirlikleri'ndeki Asia Petro Chemical'a ait depolama tanklarının ChemLine iç kaplama projesini de tamamladı.

Aşınma ve yenmeye karşı

Kry Denizcilik Coating'in tercih ettiği ChemLine, güçlü asitle, alkaliler, gazlar ve solventler dahil olmak üzere aşındırıcı kimyasal maddelere karşı dayanım sağlıyor. Aşınma, yenme ile darbeye karşı dayanıklılık ve esneklik sağlayan ChemLine buharla temizlenebiliyor ve sahada onarımı yapılabiliyor. FDA 21 CFR 175.300'e de uygun olan Chemline, 260 C'e kadar yüksek sıcaklık ve -40 C ila +400 C'ye kadar ısı şoka dayanabiliyor.

ÇAKA DAY-KIDA

DALIŞ YAPABİLEN KAMİKAZE İNSANSIZ DENİZ ARACI



Deniz
Ortamında 3
Boyutlu
Otonom Seyir
(DÇÖT
Uyumlu)

Yüksek İnfilaklı
Patlayıcı -
Çarpma Tipi
Tapa Mek.

Su Altında
Seyir - Sürpriz
Baskın Etkisi

Su Üstünde
Yüksek Süratli
Angajman

Mobil/Sahil
Kontrol
Merkezi

SYS, Data
Linkler ve C2
Sistemleri ile
Entegre
Harekât

Diğer İnsansız
Platformlar ile
Birlikte Harekât

ADVENT
Tabanlı Görev
Yönetimi



Kafkasya sarmalında grift ilişkiler

Dünyanın bazı bölgeleri sürekli istim üstünde ve jeopolitik kırılganlıklarıyla ön planda, bu bölgelerde sular nedense hiç durulmuyor. Kimi bölgelerin jeopolitik önemleri paha biçilmez, hâl böyle olunca küresel ve bölgesel oyuncuların da ilgi-si ve dahli kaçınılmaz oluyor.

Küresel güçlerin bilek güreşi yaptıkları bölgelerde istikrarın tesis edilmesi görece mümkün değil. "Coğrafya kaderdir" sözünün çıkış noktasıdır kadim kriz bölgeleri... Örnek mi? Bu yazıya konu olan Kafkasya Bölgesi... Eylül ayında yaşanan gelişmelerle yine ve yeniden gündemin ön sıralarına yükselen Kafkaslar'ın ateşi ve tansiyonu düşecek gibi görünmüyor.

Ermenistan'ın stratejik körlük dönemi

Paşinyan sonrası dönemde yönünü Batı'ya dönmeye çalışan, bu istikamette hamleler yapan Ermenistan, jeopolitik hatalarını ısrarla sürdürmeye devam ediyor. Rus hegemonyasına son vermek adına sıklıkla hesap hatası yapan, bölge dışı aktörlerin kurguladığı ve bölge dinamikleriyle uyumsuz stratejiler izleyen Ermenistan, geçmiş hatalarından da ders almıyor.

Dahası komşusu Gürcistan'ın geçmiş dönemde yaşadığı Rus askerî gücüyle hizaya sokulma tecrübesini okuma zafiyeti gösteriyor. İlginç, ama Ermenistan epeydir jeopolitik körlük dönemini yaşıyor. Rasyonel olmayan tercih, yönelim ve stratejileriyle sadece kendisinin değil bölgenin de istikrarını tehlikeye atıyor. Stratejik körlük hâlindeki Ermenistan bu rolü bilerek ve isteyerek oynuyor.

ABD'nin geleneksel Rusya politikası

Ukrayna savaşı bir bilinmeyen doğru ilerlerken paydaşların tümü farklı varyasyonlara ve açılımlara kafa yoruyor. Tıkanan bu süreçte çıkış arayışları hızlanmış durumda.¹ Sıklıkla temas ettik, Ukrayna savaşının uzaması bilinçli bir strateji olabilir, Rusya'nın yıpratılmasını hedeflese de gelinen noktada Ukrayna'nın tükenme noktasına geldiği, Avrupalı aktörlerin de yapılan hesap hatası nedeniyle kendilerinin yıprandıkları bir sürece giriyoruz. Uzayan sürece karşın Rusya umulandan daha mukavim bir görüntü veriyor.

ABD'nin Rusya politikası,

Rusya'nın sıkıştırılmasını ve güneyden kuşatılmasını öngörüyor. Dozajı artan ve agresifleşen bu strateji nedeniyle Ukrayna savaşı patlak verdi. Kırmızı çizgileri aşındırılan ve sinir uçları test edilen Rusya askerî harekâta başladı. Rusya'nın güneyden baskılanması stratejisinde NATO üyesi Romanya ve Bulgaristan dışında Moldova, Gürcistan ve Ermenistan'ın öne çıktığını sıklıkla vurguladık. Bu bölgeler mevcut konjonktürde yüksek gerilimli risk bölgeleri olarak öne çıkıyor. Üstelik ABD'nin Rusya'ya karşı Ukrayna dışında Kafkasya'dan da bir cephe açmak istemesi bir sır değil. ABD son kertede Karadeniz'i "NATO gölü" haline getirmeyi hedefliyor.

Bu noktada Rusya'nın gücünün örselenmesi, dikkatinin dağıtılması ve Ukrayna cephesinin askerî düzlemde olmasa da siyasi-politik marjda geniş bir alana yayılması bakımlarından Ermenistan önemli bir figür, adeta jeopolitik bir düğüm görünümü sergiliyor. Ermenistan üzerinden yapılan provokatif hamlelerle Rusya'nın ekolojik gücü test ediliyor, reaksiyonu ve kapasitesi ölçülmeye çalışılıyor. Tuhaf olan ise Ermenistan, senaryosu dışarıda yazılan bu oyunda sürekli ve gönüllü olarak yer alıyor, katma değer sağlıyor. Arka planda ise Ermeni diasporası Ermenistan'ı ateşe atıyor.

Küresel aktörler arasında sıkışan Ermenistan

Ermenistan 2020 yılının sonbaharında Azerbaycan karşısında uğradığı hezimetten hiç ama hiç ders almadı. Yüzünü Batı'ya dönmeye çalışan Ermenistan, Rusya'dan ilk kopma hamlesi sonrası Rusya-Türkiye-Azerbaycan aksında sıkıştı ve jeopolitik harakiri yaptı. Dağlık Karabağ'da bozguna uğrayan Ermenistan devam eden süreçte adeta komaya girdi. Gayrihukuki olarak onlarca yıldır işgal ettiği Azerbaycan topraklarını kısa sürede kaybeden Ermenistan esasen zayıf, korunmaya muhtaç bir uydu devlet olduğunu da gözler önüne serdi.

Uzun zamandır Rusya yörüngesinde hareket eden ilintili devlet görünümündeki Ermenistan, Batı'ya dümen kırıp yörünge değiştirmeye çalışınca Rusya tarafından Azerbaycan'a yol verilmek suretiyle cezalandırıldı. Bu noktada dost



Azerbaycan Ordusu'nun yıllarca Türkiye tarafından eğitilip donatıldığını ve uygun zamanın beklendiğini hatırlatalım.

Türkiye'nin Rusya ile bölgesel işbirliğini önceleyen ilişkilerinden yararlanarak ve Rusya'nın açmazlarından istifade ederek uygun konjonktürün oluştuğunu değerlendirmesi sonrası Azerbaycan'a yol vermesi sonucu 2020 sonbaharında yapılan askerî harekât ile Dağlık Karabağ Bölgesi kısa sürede kurtarıldı. Rusya-Türkiye-Azerbaycan aksı karşısında dayanamayan ve savaşı kaybeden Ermenistan'da iç karışıklık baş gösterdi. Buna karşın tuhaf bir şekilde Paşinyan koltuğunu korumayı başarabildi.

Ermenistan'ın Batı'ya penetre olma çabaları

Dağlık Karabağ Bölgesi'nin kaybı sonrası travma yaşayan Ermenistan için stratejik milât olan bu hadise Rusya karşıtlığını körükledi ve Batı'ya daha fazla angaje olma çabaları ile sonuçlandı. Türkiye, Rusya ve Azerbaycan'ın çağrılarına kulak tıkayan Ermenistan, Batılı ülkelerin telkin ve tavsiyesi ile geçen 3 yılda barış anlaşması akdetmeye yanaşmadı.

Dahası, Rusya ve Türkiye'nin ve zımnen İran'ın "Dağlık Karabağ Bölgesi Azerbaycan'a aittir" söylemine karşın, Ermenistan bölgenin bir gün geri alınabileceği hayaline inandırıldı ve bölgenin istikrarsızlaştırılma çabalarında gönüllü kaldıraç görevi gördü. Geçen süreçte Erivan, ABD desteğine güvenerek barış görüşmeleri sürecini bilerek çıkmaza soktu.

ABD-Ermenistan ortak tatbikatı:

Eagle Partner 2023

Ermenistan'ın ikircikli dış politikası 2020 sonbaharı son-

rası Ukrayna savaşı ile bağlantılı olarak ABD'ye yaklaşma, Rusya'dan uzaklaşma şeklinde seyretmeye başladı. Bir kısım odaklar Dağlık Karabağ travmasından Rusya'yı sorumlu tutarak, Rusya düşmanlığını körükleme çabalarını ivmelen-dirdi. Son olarak Ermenistan Savunma Bakanlığı tarafından eylül ayı başında yapılan bir açıklamayla, 11-20 Eylül tarihlerinde ABD ile ortak bir askerî tatbikat yapılacağı duyuruldu. Hâl böyle olunca tüm gözler yeniden Kafkasya'ya çevrildi.

Bakanlıktan yapılan açıklama ile tatbikatın "Uluslararası barış koruma misyonlarına katılım hazırlıkları çerçevesinde" gerçekleşeceği ve Ermenistan topraklarında yapılacak tatbikata "Eagle Partner 2023" ismi verildiği duyuruldu. ABD askerlerinin ilk defa katılacağı bu tatbikat bölge dinamikleri bakımından bir ilk olarak kayıtlara geçti.

Ermenistan tarafının açıklamasının mürekkebi kurumadan, NATO'nun Avrupa Genişleme Komitesi Başkanı Gunther Fehlinger, tatbikatın arka planını ifşa ediverdi. Fehlinger, Ermenistan'a Kuzey Atlantik İttifakı'na katılma çağrısı yaparak bölgedeki gerilimin daha da artmasına neden oldu. Bu hamle ile Ermenistan'ın cesaretlendirildiği, Rusya'nın ise yakın coğrafyasında rahatsız edilmek istendiği sonucuna varabiliriz.

Saldırgan bir NATO ülkesinin Güney Kafkasya'ya sızma çalışması

Tatbikatın gündeme gelmesiyle Kafkasya'da sular ısınmaya başladı. Bölgenin baş aktörleri Rusya, Türkiye, Azerbaycan ve İran süreci yakından takip etmeye koyuldu. Beklendiği gibi ilk tepki Rusya'dan

geldi. Kremlin Sözcüsü Dmitry Peskov, Ermenistan ve ABD arasındaki ortak askerî tatbikatı yararsız olarak nitelendirerek, "Bu koşullarda, söz konusu tatbikatın yapılması bölgenin istikrara kavuşturulmasına ve karşılıklı güven ortamının güçlendirilmesine katkıda bulunmayacaktır" açıklamasında bulundu.

Erivan'a "dost olmayan" politikası nedeniyle nota veren Moskova, Ermenistan'a güçlü bir uyarıda bulundu. Rusya, Azerbaycan'la ilişkilerin normalleşmesine yönelik Rusya ile varılan üçlü anlaşmaların geçerliliğinin sorgulanması, Uluslararası Ceza Mahkemesi Roma Statüsü'nün onaylanması ve Paşinyan'ın eşinin insani yardım ulaştırmak için Kiev'e gitmesi başlıklarından duyduğu hoşnutsuzlukları gündeme getiriverdi.

Peskov'un açıklamalarını Rusya Dışişleri Bakanı Lavrov detaylandırdı. Hindistan'ın başkenti Yeni Delhi'de düzenlenen G20 Zirvesi'nin ardından Ermenistan ve ABD'nin gerçekleştireceği ortak tatbikat ile ilgili değerlendirmede bulunan Lavrov, "Saldırgan bir NATO ülkesinin Güney Kafkasya'ya sızmaya çalışmasının hiçbir iyi yanını görmüyoruz. Bunun, Ermenistan dâhil olmak üzere hiç kimse için iyi olduğunu düşünmüyorum. Ermeni yönetiminin bu yöndeki eylemlerinden üzüntü duyuyoruz" açıklamasında bulundu.

Ağzındaki baklayı çıkararak Lavrov devamla, Ermenistan'ın iki yıldır Kolektif Güvenlik Anlaşması Örgütü (KGAÖ)'nün tatbikatlarına katılmayı reddettiğini, bu nedenle Erivan'ın eylemlerinin özellikle tuhaf görüldüğünün altını çizdi. Esasen Lavrov, KGAÖ faaliyetlerini dışlayan ancak ABD ile tatbikat düzenleyen Ermenistan'ın tutum değişikliğinin Rusya bakımından kabul edilemez olduğunu, karşılık göreceğini ilan etti.

NATO Vilnius Zirvesi'nde verilen şifreler

Bu noktada bir parantez açalım. Geçtiğimiz yaz Vilnius'ta yapılan son NATO Liderler Zirvesi'nde NATO'nun yeni stratejik konsepti belirlendi.² Bu konsept ile NATO komutanlıklarının yeniden yapılandırılması, NATO planlarının revize edilmesi ve NATO kuvvet yapısının yeniden düzenlenmesi kararları alındı. Diğer taraftan Zirve

sonuçlarına yansıyan Rusya'ya yönelik yaklaşımlar ve Kafkasya Bölgesi'ne yapılan atıflar dikkat çekti. ABD öncülüğünde NATO, Rusya'nın kuşatılması bağlamında Karadeniz, Ukrayna, Gürcistan ve Kafkasya Bölgesi'ni optiğine aldığı gösterdi. Bu ilgi Zirve Sonuç Bildirgesi'nde adı zikredilmese de Ermenistan'ı da kapsadı. Ez cümle Ermenistan marjında birtakım hareketliliklerin olaçağı geçtiğimiz yazdan belliydi.

Ve Azerbaycan, Dağlık Karabağ'da antiterör operasyonu başlattı

Ermenistan'ın uzlaşmaz tavrıyla istem üstünde olan bölge, 19 Eylül'de Ermeni silâhli güçlerinin mayınlarıyla 7 Azerbaycan polisinin ölümü sonrası patladı. Azerbaycan, Karabağ'da antiterör harekâtına başladığını duyurdu. Azerbaycan'ın bu sürpriz hamlesi bölgede paradigma kaymasına neden oldu. Azerbaycan Savunma Bakanlığı tarafından yapılan açıklamada, "Karabağ'da anayasal yapının yeniden tesis edilmesi amacıyla terörle mücadele operasyonu başlatıldı" belirtildi, devamında Ermeni askerî hedeflerinin yok edildiği kaydedildi.

Bakanlığın açıklamasında, Dağlık Karabağ'a atıfla "Terörle mücadele operasyonları bağlamında Ermeni Silahlı Kuvvetleri'nin mevzileri cephe hattında ve derinlikte yüksek hassasiyetli silahlarla etkisiz hâle getiriliyor" ifadelerine yer verildi. Bu açıklamasıyla Azerbaycan derli toplu ve kararlı bir görüntü verdi.

Azerbaycan'ın askerî harekâtı sonrası Ermenistan'ın Avrupalı hamisi Fransa, Birleşmiş Milletler Güvenlik

Konseyi'ni acilen toplantıya çağırıldı. Ermenistan Başbakanı Paşinyan, Birleşmiş Milletler'e Rusya'ya karşı harekete geçme çağrısında bulundu. Fransa Dışişleri Bakanı, Azerbaycan'ın Karabağ'daki operasyonunu "yasa dışı, haksız ve kabul edilemez" olarak niteledi. Tüm bu mesnetsiz açıklamalara karşın Azerbaycan kararlılıkla ve sadece 20 saat sürdürdüğü harekât ile Ermeni ayrılıkçıları sürklase etti.

Ermenistan hazırlıksız yakalandı

Azerbaycan'ın hamlesi oyalama taktiği izleyen Paşinyan'ın beklediği bir hamle değildi, zira hazırlıksız yakalanan Ermenistan kısa süre içinde dağıldı ve ülke karıştı. Nitekim Paşinyan Ermenistan'ın askerî operasyonlara dâhil olmadığını, bazı iç ve dış güçlerin Ermenistan devletini saldırıya uğratmaya teşebbüs ettiğini ve Ermenistan'da farklı kesimlerin darbe çağrısında bulunduğunu açıklamak durumunda kaldı. Buna karşın Ermenistan kamuoyunu yatıştırmak mümkün olmadı.

Azerbaycan'ın antiterör harekâtı nedeniyle Rusya'yı örtülü hedef alan Paşinyan'a Moskova'nın cevabı sert oldu. Rusya Dışişleri Bakanlığı yaptığı açıklamada bölgede yaşanan gelişmelerin Ermenistan ile Batı'nın işbirliğinden kaynaklandığını ortaya koydu. "Dağlık Karabağ sorununun kaderi, Ekim 2022 ve Mayıs 2023'te AB himayesinde yapılan zirvelerde Erivan'ın Dağlık Karabağ'ı Azerbaycan topraklarının bir parçası olarak tanımasından dramatik bir şekilde etkilendi" argümanını kullanan Moskova, Ermenistan'ın Batı tarafından kışkırtıldığını ileri sürdü. Rusya,

"Azerbaycan kendi topraklarında meşru terörle mücadele operasyonu yapıyor" açıklamasıyla Paşinyan'ı iyice köşeye sıkıştırdı ve izole etti.

Ermeni ayrılıkçılar silâh bıraktı ve ateşkesi kabul etti

Azerbaycan'ın 20 saat süren dinamik ve etkili harekâtı kısa sürede sonuçlarını verdi. Kendini "Artsakh Cumhuriyeti" olarak adlandıran Dağlık Karabağ'daki Ermeni ayrılıkçılar, uluslararası kamuoyundan destek alamamaları üzerine Bakü'nün tüm şartlarını kabul ettiklerini açıkladı.

Ateşkes şartları gereğince Ermenistan ordu birlikleri ve yasadışı Ermeni silâhli örgütler; silâh bırakmayı, askerî mevkiileri terk etmeyi, Ermenistan ordu birlikleri Azerbaycan topraklarından çıkmayı, yasadışı Ermeni silâhli örgütleri feshetmeyi kabul etti. Gelişmeler üzerine Azerbaycan, Dağlık Karabağ'da başlattığı terörle mücadele harekâtını sonlandırdığını açıkladı.

Ermenistan Başbakanı Nikol Paşinyan, ülkesinin ayrılıkçı Dağlık Karabağ Bölgesi'ndeki çatışmaları sona erdirmek için ilan edilen ateşkes anlaşmasının hazırlanması sürecinde yer almadığını, ancak çatışmaların durmasının çok önemli olduğunu açıklayarak, "Askerî tırmanışın sona ermesi ve Rus barış gücü askerlerinin yükümlülüklerini tam olarak yerine getirmesini" umduğunu dile getirdi.

Günün sonunda ne oldu?

ABD, Ukrayna'da kilitlenen savaşı Kafkasya Bölgesi üzerinden yaptığı hamlelerle aşmayı deniyor. Bölgede cephe sayısını artırmayı hedefleyen

ABD, Gürcistan ve Ermenistan üzerinden de Rusya'yı sıkıştırmayı öngörüyor. Rusya ise yakın coğrafyasındaki gelişmelere kayıtsız kalmamak adına Azerbaycan orijinli hamlelerle muhatabına karşılık veriyor. Türkiye ve Rusya'nın desteğini alan Azerbaycan'ın 20 saat süren terörle mücadele harekâtı bölge dışı aktörlerin istikrarı bozma, bölgeye penetre olma planlarını kadük bıraktığı gibi jeopolitik kazanımları da beraberinde getiriyor.

Aktörlerin birbirlerini test ettiği son hadise Rusya bakımından hem Azerbaycan hem de Ermenistan'ı aynı anda idare etme döneminde sona gelindiğini göstermesi bakımından da önemli. Son dönemde Rusya tercihini Azerbaycan'dan yana kullanan stratejiler izleyerek Batı'ya yanaşmaya çalışan Ermenistan'ı cezalandırıyor.

Azerbaycan'ın Ermenistan'a karşı elde ettiği başarılarla kuşkusuz bölgesel işbirliği mekanizmaları belirleyici oluyor. Rusya ve Türkiye'nin bölge dışı aktörlerin bölgeye dahlini engellemeyi önceleyen tutumları Azerbaycan'a jeopolitik avantaj sağlıyor. Azerbaycan'ın Ukrayna bağlamında Rusya'yı rahatsız etmeyen bir politika izlediğinin de altını çizelim. Günün sonunda kaçınılmaz olarak kaybeden, Paşinyan sonrası dönemde Batı yanlısı politikalar izleyen ve bölgesel işbirliği mekanizmalarını askıya alan Ermenistan oluyor.

Ermenistan'ın tercihlerinin bölge jeopolitiğine yansımaları

Dağlık Karabağ'daki Ermeni azınlığı korumak adına Putin hakkında tutuklama kara-

rı çıkaran Uluslararası Ceza Mahkemesi'nin kuruluş anlaşmasını onaylayan dahası ABD ile ikili tatbikat yapan Ermenistan'ın Rusya'yı provoke eden ve bölgeyi istikrarsızlaştıran bu ve benzeri hamlelerinin karşılıksız kalması mümkün değil. Rasyonel olmayan tercih, yönelim ve stratejileriyle sadece kendisinin değil bölgenin de istikrarını tehlikeye atan Ermenistan stratejik körlük rolünü bilerek ve isteyerek oynuyor. Bölge dinamiklerine aykırı hamlelerine karşı "şimdilik" Azerbaycan üzerinden hizalanmaya çalışılan Ermenistan'ın, ders almaması durumunda Rusya tarafından cezalandırılması ihtimâl dâhilinde görünüyor.

Hatırlatalım, Paşinyan'ın sürdürdüğü ABD destekli stratejiler Dağlık Karabağ'daki tabloyu tamamen Ermenistan'ın aleyhine evirdi, üstelik ülke içinde istikrarsız bir iklimin oluşmasıyla sonuçlandı. Ermenistan'da yakın gelecekte siyasi istikrarsızlığın ivmelenmesi, halkın tepkisinin kontrolden çıkması ve Paşinyan'ın iktidarını kaybetmesi gibi olasılıklar gündeme gelebilir. Paşinyan'ın konumunu sürdürmesi durumunda ise Ermenistan marjinal stratejilerini sürdürebilir ancak bölgeden tecrit edilme riskiyle karşı karşıya kalabilir. Ermenistan'ın kısa vadede alacağı kararlar ve yapacağı tercihler bölge jeopolitiğine doğrudan etki edecektir.

¹Marine Deal News Eylül 2023 sayısı "Ukrayna ve Stratejik Hazımsızlık". <https://www.marinedealnews.com/ukrayna-ve-stratejik-hazimsizlik/>

²MarineDeal News Ağustos 2023 sayısı "Vilnius Zirvesi'nin ardından Hint Pasifik Bölgesi'ne yönelim". <https://www.marinedealnews.com/vilnius-zirvesinin-ardindan-hint-pasifik-bolgesine-yonelim/>



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

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

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

www.datahidrolik.com

29 Ekim 2023

Yüce Türk devletimiz kurulurken yazılan şanlı tarihin peşinden alınan yönetim biçimimizi belirlediğimiz kararın 100'üncü yılını doldurmak üzereyiz. Tarihimize ilişkin bilincin bilhassa gençlerimizde daim olması ümidiyle her alanda yaşanacak yeni gelişmelerin kapımızda olduğu ikinci asrımız başlıyor

Sadece bu yılın ekim ayı değil, yüz yıldır her geçen yılın ekim ayı ülkemiz için ulvi anlama sahip bir günü içinde barındırdığından oldukça önemlidir. Bu yıl ise, diğer yıllardan farklı olarak, kuruluşumuzun 100'üncü yılı olması hasebiyle anlamı daha yüksek bir yıl oldu.

Türlü zorluklar ve uzun yıllar süren savaşlar sırasında kurulan Birinci Meclis, bu topraklara yeni bir hayat vermek üzere siyasi alanda var gücüyle çalıştı ve tüm dünyaya Türk milletinin ne kadar vatanperver olduğunu gösterdi. İkinci Meclis ise Türk devletinin gelişmesi için hukuki zeminde ilerlemeleri sürdürdü. Bu devlete Cumhuriyet adını kazandırmak, mevzu bahis ilerlemelerin en önemlilerinden biri oldu. Her ne kadar yapılan hükümet şeklini belirlemek ve zaten mevcutta olan usulü isimlendirmek gibi görünse de bu adın Teşkilatı Esasiye'ye birinci madde fıkrası olarak eklenmesi çok değerlidir. Bir hakikatin dillendirilmesi olsa da bu oylama, bağımsızlığından ödün vermeyen ve özgür yaşamak isteyen bir ulusun ruhunu yansıtmış ve onu sonsuz kılmıştır.

Bu yazımda, aynı Meclis'te aynı ay içinde Türk denizciliği üzerine yapılan tartışmaları sizlere aktarmaya çalıştım.¹ Meclis'te ve daha sonra peşi sıra gelen hükümetlerde gerçekleştirilen denizcilik tartışmaları varlığını sürekli bir şekilde bugüne kadar korudu. Fakat 100 yıl evvel bu ay Meclis'te neler tartışıldığını zabit



Funda Songur

cerideleri etrafında incelemek, denizciliğe ilişkin atılan adımların yalnızca siyasi yönünü değil aynı zamanda değişimin nasıl başladığını görmemiz açısından anlamlıdır. Bu ayın anlam ve önemine istinaden ayrıca, kabul edilen yeni yönetim biçimi sonrasında seçilen ilk Cumhurbaşkanımız Mustafa Kemal Atatürk'ün 1923 yılında gerçekleştirdiği yasama yılı açış konuşmalarına yer verdim.

Açış konuşmaları üzerine

Bilindiği üzere 1923 yılında Meclis, I. Dönemin 4'üncü Yasama Yılı'na girmişti. Yeni yılın açış konuşması çerçevesinde denizcilik hakkında bilgi aktarmak istiyorum.

I. Dönem IV. Yasama Yılı Açış Konuşması, 1 Mart 1923 tarihinde gerçekleştirilmiştir. Ulu Önderimiz, her geçen yılın ilerleme amacı taşıdığını görmekten mutluluk duyduğunu belirterek başladığı konuşmasında, 1922 yılının vatan kurtarma gayesi ile geçtiğine fakat yine de askerî alandan ayrılabilen bir miktar kaynak ile ekonominin yükseltilmeye çalışıldığını vurgu yapmıştır. 1923 yılı için ise barış kadar savaş ihtimâli olduğunun altını çizmiş görece geniş planları belirtmekten kaçınmıştır. Buna rağmen, 1923 yılının bir barış yılı olması durumunda iç kalkınmanın öncelik olacağını belirtmiştir.

1922 yılına ilişkin olarak, örneğin kıyılarda ve ülkenin iç kesimlerinde güvenliği sarsan çetelerin neredeyse tamamının yok edilerek düzen ve asayişin sağlandığını, yeni okullar açılarak eğitimin güçlendirildiğini, kurumsal alanda çabaların sürdürüldüğünü ifade etmiş ve yeni yıla ilgili planları aktarmıştır. 1923 yılında askerî kurumların geliştirilmesi, ülke içindeki iletişim kanallarının kuvvetlendirilmesi, sağlık sahasında salgın ve bulaşıcı hastalıklara iliş-

kin önlemlerin alınması başta olmak üzere hukuki, idari, siyasi ve toplumsal gelişmelerin devam edeceğini ifade etmiştir. Henüz kurulmakta olan devletin eğitim eksikliklerini ve ne yapılması gerektiğini şu şekilde açıklayarak eğitimin önemine vurgu yapmıştır.

"Eğitim ve öğretimde uygulanacak kuralların amacı, bilgiyi insan için fazla bir süs, bir hükmetme aracı veya medeni bir zevk olmaktan çıkarıp, maddi hayatta başarılı olmayı sağlayan pratik ve kullanılabilir bir araç haline getirmektir... Pratik ve her konuyu kapsayan bir eğitim için vatan sınırlarını içinde önemli merkezlerde modern kütüphaneler, bitki ve hayvanat bahçeleri, konservatuarlar, atölyeler, müzeler ve güzel sanatlar sergileri kurulması gerektiği gibi, özellikle şimdiki mülki taksimata göre ilçe merkezlerine kadar bütün ülkenin basımevleriyle donatılması gerekmektedir."

Günümüzde dahi kaygıların hâlâ devam ettiği sağlık sahasının önemi hiçbir zaman geriplanda kalmamış, denizcilikte de dikkate alınmıştır. Kapitülasyonların kaldırılmasıyla birlikte doğrudan Türk kurumlarının yönetimine geçen karantina sağlık işleri ve harabe hâlinde olan ilgili karantina yerlerinin yeniden çalışır hâle olması için planların sürmekte olduğu ifade edilmiştir. 1923 yılı içinde adalet işlerinin düzen çerçevesinde ele alınacağı ve Mecelle'nin kara ve deniz ticaret kanunları değişikliklerine ilişkin komisyonların kurularak bu sahanın geliştirileceği belirtilmiştir. Gazi Mustafa Kemal Paşa, limancılık faaliyetlerine de değinmiştir. Zira o sıralarda İzmir Limanı, imtiyazlı şirket tarafından yönetilmeye devam ederken İstanbul Limanı'nda denetim kurulu görevlendirilmişti. Mersin'de bir liman inşa edilmesi için girişimcilerle görüşmelerin yapıldığı ve taslak sözleşmenin Meclis'e sunulacağı da eklenmişti.

"Demiryolu ve limanlar ve buna benzeyen ihtiyaçlarımız arasında bulunan büyük kuruluşların yeniden yapılması ve işletilmeleri konusundaki siyasetimiz, şimdiki ve gelecekte oluşacak kanunlarımızı uymak ve bu konularda kabul ettiğimiz milli prensiplere uygunluk sağlamak şartları ile, başvuracak yabancı ser-



mayeleri memnuniyetle kabul etmektir. Mevcut kuruluşların sözleşme ve şartnamelerine karşılıklı olarak uymak, gerek bu kuruluşların gerek ülkemizin yararı için gereklidir."

Meclis'in 4'üncü Yasama Yılı'nın ilk kısmında, çeşitli sahalarda tartışmalar devam etmekteyse de Lozan Antlaşması henüz imzalanmamıştı. Buna rağmen büyük önderin dış politikası, yeni kurulan bu devletin savaşmadan barışı elde etme gayesinin ana çizgisini oluşturuyordu.

"Bildiğiniz gibi, uyguladığımız politika, barışsever bir politikadır. Ülkemizi hiçbir hak ve hukuka dayanmadan çiğnemek ve çiğnetmek girişimi, muzaffer Ordumuzun önemli ve cansiperane çabaları ile layık olduğu başarısızlığa uğratılmış ve ulusumuz tarihin çok az kaydettiği bir zafer kazanarak sevgili yurdumuzu kurtarmıştır. Barışın sağlanması

için her fırsattan yararlanan hükümetimiz, büyük zaferimizden sonra da hareketi durdurarak ateşkesi sağlamış ve uzun gecikme ve zorluklarla ancak 20 Kasım'da açılan Lozan Konferansına gerçek bir uyuma arzusu ile katılmıştır. Konferanstaki delegelerimiz, bütün konferans boyunca Türk ulusunun her medeni ve yetenekli millet gibi yaşamaktan başka bir amacı olmadığını sürekli biçimde, sabırla açıkladılar. Konferanstan kesin sonuç alınmadı."

Lozan Barış Antlaşması, ilerleyen aylarda imzalanacaktı. Bu sahada gösterilen sabır ve titiz çalışmalar, Meclis'e Antlaşma'yı onaylama gururunu yaşatacaktı. Bu başarının elde edilmesinde pay sahibi olan kahraman ordunun deniz gücü, Mustafa Kemal tarafından hiç unutulmadı. Her fırsatta söz ettiği Türk deniz gücüne, bu açış konuşmasında da yer verdi.

“Zamanında bütün deniz kuruluşlarının ve mühimmat depoları ile gemi inşa tezgahlarımızın İstanbul’a toplanmasındaki sakinca, bu savaş sırasında tamamen açığa çıkmıştır. Düşmanın kuşatmasına ve sahip olduğu deniz kuvvetlerine karşın, deniz kuvvetleri mensuplarımız birkaç gemi ile harikalar yaratarak hiçbir şey kaybetmeden deniz ulaştırmasını sağlamış, değerli görevler yapmışlardır.”

Mustafa Kemal Paşa'nın ifadede ettiği gibi, 1923 yılı barış yerine savaş yılı olabilirdi. Bu durumda dahi önderin aklından geçen ulusun kendini yönetme hakkını ona teslim etmek ve milletin bu hakkına sahip çıkmasını sağlamaktı. 8 ay sonra gerçekleşecek olan Cumhuriyetin ilanında bu inanç ve millete olan bağlılık önemli bir pay sahibiydi.

“Bu gün geçmiştekinden güçlüyüz. (Çok şükür sesleri) Bu gün geçmişe oranla daha büyük bir yetenek ve hayati güce sahibiz. (Tabii, tabii sesleri)” “Bu üstünlüğü sağlayan nedir? Bunu kesin ve açık olarak tekrar tekrar söylemek zorunluluğundayız. Bunun gerçek nedeni, iki kuralın kavramında yer almaktadır. Bu kurallardan birisi Misakı Milli, ikincisi egemenliği kayıtsız şartsız ulusun elinde tutan Teşkilâtı Esasiye Kanunumuzdur. (Alkışlar) ... Misakı Milli sonuçları elde edildikten sonra bile ulusun kendi kendini yönetmesi kuralı gevşek tutulursa, elde edilen büyük sonuçların elden gideceği kesindir.”

11.8.1923 ile 28.2.1924 tarihleri arasında kapsayan II. Dönem I. Yasama Yılı'nın Açış Konuşması, 13 Ağustos'ta gerçekleştirildi. Bu konuşma, Lozan Barış Antlaşması'nın karara bağlanmasından sonra yapılan ilk Meclis açış konuşmasıdır. Yeni Meclis'in içinde bulunduğu dönemi anlatırken Mustafa Kemal Paşa, üç dönemle özetlediği yakın tarihin sonuçlarına da uzun uzun değindikten sonra fikirlerini şu şekilde ifade etmiştir.

“Şu konuyu hatırdan çıkarılmamalıdır ki, bu kadar özverinin sonucunu elimizden kaçırmamak için, geçen sıkıntı ve acıların bir daha geri dönmemesini sağlayacak önlemlerin alınması, bizim için en önemli görev olmalıdır. Fakat gerçek şu ki, bunun için kuru bir dikkat ve uyanıklık ile saf bir biçimde korumaya çalışmak yeterli değildir.”

Böylece kat edilmesi gerekli olan yolun ne kadar meşakkatli olduğunun altını çizmiştir. Burada önemli olan bilinçli ve

sistemli hareket ederek kaynak kullanımını mümkün olan en doğru şekilde ve ilgili alanda gerçekleştirebilmektir. Bunun da güvenlik olduğunu aşağıdaki şekilde vurgulamaktadır.

“Efendiler, yüzyıllar boyu süren bir kötü yönetimin bu nesile yüklediği görev, sayılmayacak kadar çeşitli zorluklar getirmektedir. Bu nedenle yapmaya zorunlu olduğumuz çok ve önemli işleri tam ve sonuç alıcı bir sisteme bağlamak zorunluluğundayız. Belirli ve az araçla büyük işler görmenin denenen tek yolu, kuvvetlerimizi dağıtmamak, var olan araçların tamamına yakın bölümünü en önemli çabalarımız üzerinde toplamaktır. Şüphesiz, gireceğimiz barış döneminde, bütçemizin verdiği imkanlar içinde, ilk önce yeni Devletimizin geleceğinin yüce ve güçlü bir biçimde sonsuza kadar sürdürülmesini sağlayacağız, fakat bunun için de göz önünde tutulması gerekli bazı önemli konular vardır. Benim ilk aklıma gelen önemli nokta güvenlik sorunudur.”

Efendiler, hükümetin varlığının nedeni ülkenin güvenliğini, ulusun huzur ve rahatını sağlamaktır. Bütün ülkede yerleşmiş bir güvenlik ortamı hüküm sürmelidir.”

Bu alandaki en büyük koruyucu güç elbette ordudur. Bu nedenle, ordunun her alanda güçlendirilmeye çalışılması, bilindiği üzere bu barış döneminde göz ardı edilmeyecektir.

Zabıt Cerideleri

100'üncü yaşını kutlayan Türkiye Cumhuriyeti Devleti'nin kurulduğu yıldaki açış konuşmaları, ülkemiz liderinin ve dönemin ruhunu yansıtan özellikler içerdiğinden çok dikkatli okunması gerekir. Bu konuşmaların bir kısmından yukarıda bahsettim. Yazımın ilerleyen bölümünde 1923 yılının Ekim ayında Cumhuriyeti ülkemizin yönetim şekli olarak onaylayan Meclis tarafından gerçekleştirilen 16 birleşimi ele aldım. Bu birleşimlerde Türk denizciliği üzerine yapılan tartışmaları sizlere aktarmak istiyorum.

Asayiş

Askerî kuvvetlerin asayişin sağlanması için güçlendirilmesi hususu ile ihtiyaç halinde mahalli teşkilatın nasıl tesis edileceği, tartışma konularından biri olmuştur. Özellikle deniz kuvvetlerine ait savaş gemilerinin veya filonun bölgedeki asayiş için Vali idaresinde kullanılması uygulamalarına değinilmiştir.

Yalnızca deniz kuvvetle-

ri değil fakat ordunun içinde bulunan zabıt sayısı ve onların bütçedeki yeri, maaş ve sair alacaklarının tüm ay boyunca tartışma konusu olduğu görülmektedir. Örneğin, Bahriye Mektebi öğrencilerine yapılan maaş ödemelerinin bu ay içerisinde arttırılmasına ilişkin karar alınmış, askerî kuvvetlerde görevli tüm personelin tayinat zamları, maaş ve tahsisatları hakkındaki kanun müzakerelere konu olmuştur.

Bu ay içerisinde icra vekillerinin tezkeresiyle; İzmit Bahriye Kumandanı Süleymaniyeli Celâl İbrahim Bey cephe gerisindeki çalışmaları, İzmit Körfezi'nin torpillerle kapatılması ve savaşta tahrip edilen Gevye Köprüsü'nün inşası sırasındaki hizmetlerine karşılık İstiklâl madalyasıyla taltif edilmiştir.

Ticari denizcilik

Deniz taşımacılığının tartışma konusu olduğu ve millî taşımacılık gücünün önemsendiği görülmektedir. Bu sahada bir önceki yazımda ele aldığım denizcilik kuruluşlarından Türkiye Seyrisefain İdaresi'nin durumu, sürekli gündemde olan bir konuydu. İdare'ye yıllık bütçesine ilişkin 6 aylık harcama karşılığı olan tutarın Avans Kanunu ile ödeme onayının verilmesi teklifi üzerine başlatılan müzakereler uzun bir tartışma getirmiştir. Bu görüşmeler sırasındaki tartışmalar, kuruluşun o dönemdeki durumunu milletvekillerinin gözünden yansıtmaktadır. Gümüşhane Mebusu Zeki Bey, bu kuruluşun kısa bir tarihçesini verdikten sonra, İdare'nin zayıflığına atıfta bulunarak yönetimin acizliğinden bahsetmiştir. Bu İdare'nin güçlendirilmesi gereğini kendi sözleriyle şu şekilde ifade etmiştir.

“Ticaretî bahriye meselesi başka, bir donanma, bir filoyu idare etmek meselesi büsbütün başkadır. Bunlar nazarı dikkate alınmış olsaydı bu zavallı İdaremiz bugünkü günde zavallı bir halde kalmazdı.” Bunun üstesinden gelmek için vapurların tamir edilerek kullanılması ve böylece kaynakların yabancı kumpanyalara verilmemesi gerektiği görülmekteydi. Lozan ile elde edilen kabotaj hakkının da Seyrisefain İdaresi ile sürdürülebileceği belirtilmiş ve birçok vekil konu hakkında açıklamalarda bulunmuştur.

Bu müzakereler sırasında Müslüman armatörlerin aldığı gemiler ile kısa zaman içinde katlanarak büyüdükleri dile getirilmiş, buna karşın İdare'nin neden büyüyemediği sorununa dikkat çekilmiş,

bütçedeki fazla personelden ötürü artan personel maaşlarını ciddi şekilde eleştirilmişti. Aynı zamanda çalışanlar takip edilmediği için çalışmamaya meyilli personelin işten kaçması, gemi operasyonlarındaki plansızlık, gemilerin yaşına ve durumuna bakılmaksızın tamir için binlerce liranın harcanması, rıhtım inşalarındaki kifayetsizlik, İdare vapurlarıyla asker taşıma işinin bir düzene girmemiş olması, İdare Heyeti'nin yetkinliği konuları eleştiriler arasındaydı.

İdare'nin şirketleşmesi hususu dahi çeşitli tartışmalara neden olmuştu. Encümen namına söz alan Denizli Milletvekili Mazhar Müfid Bey, bahsi geçen tüm bu sorunları dikkate alan yeni bir İdare Kanunu üzerine çalışmaların yapıldığını ve yakın zamanda Teşkilat Kanunu'nun Meclisi Âliye takdim edileceğini belirtmişti. Fakat personel tahsisatına ilişkin harcama onayının Meclis tarafından verilmemesi durumunda da neler olacağını ayrıca ifade ettiği görülmektedir. Bu minvalde Müdafaa-i Milliye Karesi Vekili Kâzım Paşa da aynı eksende yeni tasarrufların gereğinden bahsetmişti. Ortak amaç, o zamana kadar yabancıların elinde olan ticareti bahriyenin artık Türkler tarafından yürütülmesini sağlamak idi. Diğer taraftan Lozan'da kabul olunan kabotaj hakkı gereği Türkiye iki yıl gibi bir süre içinde deniz taşımacılığını yapabilme kabiliyetine erişmeliydi. Bu müzakereler sonrasında İdare'nin ikinci Avans Kanunu maddeleri tek tek oylamaya sunulmuş ve 150 azadan 145'i tarafından kabul edilerek onaylanmıştı.

Meclis'te müzakereye açılmayan tekliflerin de olduğu görülmüştür. Örneğin, Zonguldak Mebusu Tunalı Hilmi, vekâletlerin birleştirilmesiyle yeni bir İmar Vekâleti oluşturulmasını teklif etmiş ve bu kanun teklifinde, seyrisefain (gemi işletme) işinin İmar Vekâletince yürütülmesi gereğine vurgu yapmıştır. Fakat teklif Encümen tarafından müzakere edilip Teşkilatı Esasiye Kanunu'na aykırı olduğu belirtilerek reddedilmiştir.

Bir başka oturumda da bu İdare'nin, yukarıda belirtildiği gibi Hükûmete pamuk ipliği ile bağlı olduğunun altı çizilmişti. Görüldüğü kadıyla o dönemde İdare'nin sorunlarına çözüm bulunamadığından sürekli bir şekilde hayıflanılmaktaydı. Bu arada süregelen mübadelenin idaresi için kurulan yeni vekâletin ilgili şubeleri ise mübadele nakliya-

tının çeşitli alanlarında görevlendirilmeye devam etti.

Yine bu ay içerisinde Nafia Vekâleti'nin taraf olduğu Fransız Mühendis K. Gronbilâd'ın Mersin'de liman ve rıhtımlar ve çevresinin inşa edilmesi ve işletilmesine dair imtiyazı, önemli konulardan biri olarak dikkatleri çekmektedir. Kanun layihası ile Fransız tarafın taahhütlerini içeren teklifi, bu konu hakkında yapılan müta-laa ve sözleşme örneği ile inşanın teknik detaylarını içeren şartname eki Meclis'e sunulmuştur. Aynı zamanda Mersin'de liman imtiyazını talep edenler burada bir denizcilik okulunun açılmasını da teklif etmişlerdir.

Fakat Mersin Liman inşasının başlangıcı 1926 yılıdır. Yazının giriş kısmında belirtildiği üzere Mustafa Kemal Paşa, 1923 yılındaki ilk açış konuşmasında Mersin'de bir liman yapılmasına ilişkin girişimlerin olduğundan bahsetmiştir. Bu konuşmayı takip eden yıllarda limancılık faaliyetlerine dikkat edildiği görülmektedir. Lâkin, yeni tesis edilen Türk anonim şirketleri bu alanda faaliyet göstermeye başlamış, Mersin liman işlerini yürütecek anonim şirketi 1926 yılında kurulmuştu.

Son söz

1923 yılının Ekim ayında, bundan önceki aylarda olduğu gibi, yoğun olarak çalışan Meclis, birçok kararı müzakere etmiş ve oylamıştı. Bu kararlardan en değerlisi ise 100 yıl evvel bu oldukça kıymetli Ekim ayının 29'uncu gününde Kanuni Esasi Encümeni'nin, Teşkilâtı Esasiye Kanunu'nun bazı maddelerinin değişikliğine dair kanun teklifi için yapılan oylamadır:

“Teşkilâtı Esasiye Kanununun bâzı mevaddının tavihan tadiline dair Kanun

Madde 1. - Hâkimiyet, bilâ-kaydüşart Milletindir. İdare usulü halkın mukadderatı bizzat ve bilfiil idare etmesi esasına müstenittir. Türkiye Devletinin şekli Hükümeti Cumhuriyettir.

REİS - Madde hakkında söz istiyen var mı? (Hayır sesleri) Söz istiyen yok. Maddeyi aynen kabul buyuranlar lütfen el kaldırsın. Kabul edilmiştir. (Sürekli alkışlar) (Yaşasın Cumhuriyet sesleri)”

¹Mustafa Kemal Atatürk'ün T.B.M.M Açış Konuşmaları için bkz. https://www5.tbmm.gov.tr/kutuphane/meclis_acilis.html; T.B.M.M Zabıt Cerideleri için bkz. https://www5.tbmm.gov.tr/develop/owa/tutanak_dergisi_pdfler.birlesimler?v_meclis=1&v_donem=d02&v_yasama_yili=1&v_cilt=

Türk Donanması'na iki karakol gemisi

Deniz Kuvvetleri Komutanlığı'nın iki açık deniz karakol gemisi 'Akhisar' ve 'Koçhisar' 23 Eylül 2023 tarihinde törenle suya indirildi. Törende MİLGEM Projesi kapsamında inşa edilen Babur Gemisi de suya indirildi ve Pakistan'a teslim edildi

ASFAT ana yükleniciliğinde İstanbul Tersanesi Komutanlığı'nda inşa edilen gemilerin suya indirilme töreninde konuşma yapan Millî Savunma Bakanı Yaşar Güler şunları söyledi:

Yerli ve millî sanayimizin geldiği mümtaz seviyeyi ortaya koyan gemi-



lerimizin Donanmamıza katılması ile Deniz Kuvvetlerimiz, mavi vatan-daki harekât kabiliyeti ve etkinliğini daha da artıracaktır. Her geçen gün gelişen savunma sanayimizin sağ-ladığı imkân ve kabiliyetlerle teçhiz edilen kahraman ordumuz, hudut-larımızın güvenliğinin sağlanmasın-dan, terörle mücadeleye, mavi ve gök vatanımızdaki hak ve menfaatleri-mizin korunmasından, uluslararası

baş ve istikrara katkı sunmaya kadar üstlendiği tüm görevlerimizi başarıyla yerine getirmektedir.

“Daha güçlü bir Türkiye için gayret göstermeye devam edeceğiz”

Millî Savunma Bakanlığı ve Türk Silâhlı Kuvvetleri olarak, bundan sonra da yerli ve millî savunma sanayi-mizin geliştirilmesi dâhil ülkemizin



ve asil milletimizin bekası için gece gündüz demeden çalışmaya daha büyük daha güçlü bir Türkiye ve Türk Silâhlı Kuvvetleri için gayret göstermeye devam edeceğiz. Bu duygu ve düşüncelerle Pakistan Deniz Kuvvetleri'ne teslimini gerçekleştirdiğimiz Babur Gemisi ile Deniz Kuvvetlerimiz için üretilen açık deniz karakol gemi-lerimiz Akhisar ve Koçhisar'ın ülke-lerimize ve Silâhlı Kuvvetlerimize bir kez daha hayırlı uğurlu olmasını dili-yorum. Ayrıca, 27 Eylül Preveze Deniz Zaferi'nin 485'inci yıldönümünü ve Deniz Kuvvetleri Günü'nü şimdiden kutluyorum. Pakistanlı denizci kardeşlerime ve kahraman bahriyelilerimize de diyorum ki, denizleriniz sakın, pruvanız neta, yolunuz ve bahtınız açık olsun.

Törende İstanbul Tersanesi Komutanı Tuğamiral Recep Erdiñç Yetkin ise konuşmasına, gemilerin, denizcilik geleneğinde ilk sac kesim, ilk kaynak, ilk bloğunun kızağa konması, denize indirilmesi ve hizmete girmesi gibi önemli günleri olduğunu vurgulayarak başladı. Yetkin, “Bugün bu önemli günlerden 3 tanesini, 3 farklı gemide, aynı anda, ilk kez ve Cumhuriyetimizin 100'üncü yılında gerçekleştirmenin onur ve mutluluğunu yaşıyoruz” dedi.

“10 ayda inşa faaliyetleri tamamlanmıştır”

Konuşmasında gemilerin inşasında MİLGEM tasarımı, Deniz Kuvvetleri Komutanlığı tarafından edinilen tecrübe, bilgi, birikimden ve yüzde 80 yerlilik oranı ile millî savunma sanayinin altyapısından büyük oranda istifade edildiğini vurgulayan Yetkin, Hisar Sınıfı olarak adlandırılacak, ilk aşamada 2 Gemilik Programı Sözleşmesi'nin 9 Aralık 2020 tarihinde yürürlüğe girdiğini hatırlattı. Yetkin, “İlk defa uyguladığımız donatımlı blok inşa yaklaşımı ile 643 adet ana ekipman gemilerimize daha denize inmeden monte edilmiştir. Bu gemilerimizdeki silâh ve sensörlerin tamamı ülkemizde geliştirilerek entegre edilmektedir. Bunlar arasında 76mm Millî Deniz Topu, Helikopter Yakalama ve Transfer İniş Sistemi, Sonar Sistemi İle Yakın Hava Savunma Sistemi de yer almaktadır. 25 Kasım 2022 tarihinde Sayın

Cumhurbaşkanımız ve Pakistan Baş-bakanı ile ilk bloğu kızağa koyulan Akhisar ile ilk sacı kesilen Koçhisar gemilerimizin, aradan geçen sadece 10 ay gibi kısa süre içerisinde inşa faaliyetleri tamamlanmıştır. Gemimizin Ağustos 2024'te teslim edilmesi planlıdır. Babur gemimizdeki silâh ve sistemlerin bir kısmı “Pakistan Devlet Malı Malzeme Statüsü”nde verildiği şekilde, diğerleri de ülkemizde geliştirilerek entegre edilmiştir.

Bunlar arasında Sonar Sistemi, Dost ve Düşman Tanıma Sistemi, Pakistan Satıhtan Satha P-282 ve Albatros Satıhtan Havaya G/M'leri, Gökdeniz Yakın Hava Savunma Sistemi ve tüm bu sistemlerin birlikte çalıştığı ADVENT Savaş Yönetim Sistemi en önemlilerindedir. Pakistan ve Türk sistemlerinin toplam konfigürasyondaki yerlilik oranı yüzde 75 seviyesindedir. Gemimiz İstanbul'dan Karaçi'ye yakıt ve iâşe ikmâlî yapmaksızın intikal edebilecek ve kesintisiz 30 gün süre ile denizde kalabilecektir” ifadelerini kullandı.

Gemi inşa sektörümüzde bir ilk: Sözleşme takviminden iki ay önce...

Konuşmasına “Makamlarınızın destekleri ile askerî tersanelerimizdeki gemi inşa, gemi bakım onarım altyapılarımız, nitelikli mühendislik gücü ve tecrübeli işçilerimiz sayesinde gemi inşa ve onarım faaliyetlerimiz maliyet etkin ve zamanında tamamlanmakta, edindiğimiz tecrübe ve bilgilerimiz yurtiçinde özel sektörümüz, yurtdışında ise dost ve kardeş ülkelerimiz ile paylaşılmaktadır” diyerek devam eden Yetkin, iki geminin de, aynı anda ikinci geminin sözleşme takviminden iki ay önce suya inmeye hazır hâle getirildiğini ve bunun gemi inşa sektörümüzde bir ilk olduğunu söyledi.

Yetkin, konuşmasını şöyle sonlandırdı:

Bu rotada; Babur'un pusulasının doğruluğu ve adaleti, namulunun cesaret ve kararlılığı, Pakistan Türkiye kardeşlik ruhu ile perçinlenmiş zincir baklalarının ise birlik ve beraberliğimizi göstermesi dileğimizle, denizlerinin engin, rüzgârlarının sakın olmasını, Akhisar ve Koçhisar'ın adlarına yakışır şekilde hisar gibi heybetli güçleri ile mavi vatan kalesi olmalarını diler, saygılarımızı arz ederim.

Hisar Sınıfı gemi özellikleri

- Boyut: 99,56 m
- Genişlik: 14,42 m
- Draft: 3,77 m
- Tonaj: 2300 ton
- Hız: 24+knots

Babur Korveti özellikleri

- Boyu: 108,2 m
- Genişlik: 14,8 m
- Deplasman: 2985 ton

Proven
Perfection...



MİLGEM - PAKISTAN PNFT
LDG - TVEG - MOSHIP
KURYED

www.alfadecor.com

ALFA
MİMARLIK

ENGINEERING THE NEXT





Barışcan Yücel

Visne Academy Finansal Danışmanlık Y.K.B

Global bazda devam eden enflasyonist ortam merkez bankalarını tedirgin etmeye devam ediyor

ABD, Euro Bölgesi ve yurtiçi piyasalarda bir türlü istenilen hedef seviyelere düşmeyen enflasyon oranı merkez bankalarının kararlarında etkin rol oynarken; yatırımcılar borsa, faiz ve altın arasında seçim yapmakta zorlanıyor. Euro Bölgesi'nde başlayan teknik resesyon endişesine rağmen faiz artışına devam eden ECB ve son

toplantısında faizlerde herhangi bir değişikliğe gitmeyen Fed, küresel piyasaların odağında yer aldı. Doların küresel bazda güçlü duruşuna devam etmesi ve dolar endeksinin daha önce vurguladığım kritik seviyelere doğru yükselişini sürdürmesi dikkatle takip edilirken altın ons cephesinde dengeli görünüm korundu. Dolar endeksinin 106 seviyesinin üzerine doğru alıcılı ataklarını genişletmesi birincil senaryo olarak karşımıza çıkmaktadır. Bu seviye üzerinde olası fiyatlamalarda endeksin aşırı alım bölgesinde olduğu unutulmalı ve kâr satışları iler karşılaşma

ihimâli olduğuna dikkat edilmelidir. Böyle bir senaryoda EUR-USD paritesi için karar mekanizması 1,0660 seviyesi ile tetiklenecektir. Bu seviye altında olacak haftalık kapanışlar paritenin satıcılı seyrini derinleştirmesine zemin hazırlayabilir. Olası geri çekilmelerde 1,0350 desteği dikkatle takip edilmelidir. Fakat son toplantıyı pas geçen Fed ve her ne kadar teknik resesyon ile burun buruna gelmiş olan ECB'nin içinde bulunduğu duruma rağmen faiz artışlarına devam etme dürtüsü ile paritede hafif yükselişler gözlemlenebilir. Fakat yükselişlerin 1,0840 seviyesi ile sınırlı kala-

cağı ve bu seviyelerden satıcıların tekrar devreye gireceğini belirtsem çok da haksız sayılmam.

Altın ons 1930 pivot seviyesi ile yön arayışına devam ediyor

Değerli metal hem teknik hem de psikolojik açıdan önem düzeyi yüksek olan 1909 destek seviyesi üzerindeki fiyatlamalarını düşük işlem hacmi ile sürdürüyor. Kritik 1909 desteği üzerinde yaşanan kapanışlar değerli metalin yukarı yönlü potansiyelini korumasına zemin hazırlıyor. Bu seviye aşağı yönlü bir şekilde kırılmadığı takdirde 1945 - 1960 dolar bandı dikkatle takip edilmelidir. Yükselişlerin ivme kazanması ve yeni rekor seviyelerinin test edilmesi için bu bant üzerinde aylık kapanışlar yaşanması gerektiği unutulmamalıdır. Aksi takdirde geri çekilmeler 1909 desteğine doğru gevşeyebilir. Bu seviyenin kırılması durumunda altın ons tarafında satıcılı seyrin derinleşebilme ihtimâli kuvvetlenmektedir. Böyle bir ikincil senaryoda ise 1886 - 1881 ana destek seviyeleri piyasada güncelliğini korumaya devam etmektedir.

USD-JPY paritesi tarihi kritik seviyenin hemen altında

Negatif politika faizi uygulayan Japonya Merkez Bankası, yen cephesinde satışların artmasına zemin hazırlarken, sıkı para poli-

tikasına devam eden Fed, doların küresel bazda güçlü duruş sergilemesini sağladı. 148,50 seviyesinde denge arayışında bulunan USD-JPY paritesi yaklaşık 30 yıldır bu seviye üzerinde çok fazla fiyatlama sağlayamadı. Yükselişlerin bir miktar daha devam edeceğini düşündüğüm paritede 150,50 seviyesi üzerine yaşanacak atakların kâr satışları ile karşılaşılabileceği unutulmamalıdır. Kâr satışlarının satış baskısına evrilebilmesi için ise Japonya Merkez Bankası'nın hamleleri dikkatle takip edilmelidir. Paritenin teknik anlamda aşırı alım bölgesinde olduğu ve tarihi seviyelere yakın olduğu, yükselişlerin sınırlı kalacağı ve paritenin yönünü aşağı çevirme ihtimâli güçlü olduğu unutulmamalıdır.

Yurtiçi piyasalarda rasyonel zemine geçiş meyvesini vermeye başladı

Son toplantıda 500 baz puan artışa giderek politika faizini yüzde 30 olarak belirleyen TCMB, sıkı para politikasına hız kesmeden devam ediyor. Ortodoks para politikasına geçiş yabancı yatırımcının ilgisini ülkeye çevirirken Borsa İstanbul'da yukarı yönlü alının korunduğuna şahit olduk. Enflasyonist ortam devam ettiği sürece ve rasyonel zeminde hareket edildiği sürece faizler artırılsa bile Borsa İstanbul'da yukarı yönlü alının korunduğunu vurgulamak isterim. Kritik 7200 seviyesi üzerindeki fiyatlamalar borsanın 8900 direncini test etmesine hazırlayabilir. Artan faiz oranı ile KKM cephesinden başlayan çıkışların borsa, mevduat faizi ve altın tarafına kayacağı düşüncesindeyim. Uzun lafın kısıyası gökten üç elma düşmüş; borsa, mevduat faizi ve altın. Üçünü de sepetinize koyun derim.



TÜRK LOYDU

**we build future
with confidence**

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

turkloydu.org

Türkiye Açık Su Yüzme Şampiyonası sona erdi

Türkiye Açık Su Yüzme Şampiyonası, Edirne'de düzenlenen ödül töreniyle tamamlandı.

Gençlik ve Spor Bakanlığı, Türkiye Yüzme Federasyonu, Edirne Valiliği ile Keşan Belediyesi işbirliğiyle düzenlenen Türkiye Açık Su Yüzme Şampiyonası'nda 11'den 70 yaşına kadar oluşan kategorilerde 300 sporcu kulaç attı. Keşan Belediye Başkanı Mustafa Helvacıoğlu, Edirne Gençlik ve Spor Müdürü Selim Ak, Türkiye Yüzme Federasyonu Başkan Vekili Güven Duvan, Türkiye Yüzme Federasyonu Masterlardan Sorumlu Asbaşkan Umut Gözen ve Türkiye Yüzme Federasyo-

nu Edirne Temsilcisi Ayhan Dinç, dereceye giren sporculara madalyalarını verdi.

Şampiyonada ilk üçe giren sporculara para ödülü de takdim edildi. Federasyonun İl Temsilcisi Dinç, yaptığı konuşmada, Keşan Belediyesi'nin ev sahipliğinde bu yıl 2'ncisi düzenlenen şampiyonanın, hem 11-24 Yaş Arası Türkiye Şampiyonası hem de 25 Yaş Üzeri Masterlar Şampiyonası olma özelliğini taşıdığını belirtti. Şampiyonaya destek olanlara teşekkür eden Dinç, Saros Körfezi'nin tanıtımına katkı sağlayan organizasyonu gelenekselleştirmek istediklerini kaydetti.

Marine Deal

October 2023 Year:15 Issue: 190

Turkish Shipping & Economy Newspaper



Intense data flow and rate decisions

At its most recent meeting, the Federal Reserve (Fed) opted to maintain the status quo, leaving interest rates unchanged at 5.5%. Jerome Powell, Chairman of the Federal Reserve, adopted a hawkish tone in the aftermath, paving the way for increased global demand for the dollar. He emphasized the Fed's unwavering focus on price stability and full employment, reiterating the commitment to achieving a 2% inflation target. Powell didn't rule out further rate hikes if necessary and noted the economy is growing more robustly than anticipated. The average hourly earnings data fell short of expectations at 0.2%, and the unemployment rate saw a slight uptick to 3.8%. The Institute for Supply Management (ISM) indices revealed a mixed picture, with manufacturing expanding and services contracting. Inflation continued its upward trajectory, reaching 3.7%.

Euro Zone in the spotlight amidst heavy data flow

Global markets turned their attention to the Eurozone, where the European Central Bank (ECB) under Christine Lagarde's leadership, enacted a 25 basis point hike, setting the policy rate at 4.5%.

The Fed didn't make changes for interest rates at its last meeting

Inflation in the region contracted to 5.2%, below both expectations and previous levels. Germany, the economic powerhouse of the region, posted inflation figures at 6.1%, in line with forecasts but below prior levels. The United Kingdom saw a 25 basis point reduction in interest rates, with the policy rate now at 5.25%. The UK's inflation and unemployment figures were below and above expectations, respectively. Gross Domestic Product (GDP) data indicated a contraction at 0%, drawing significant attention. Switzerland, one of the most affluent countries in the region, adjusted the Libor rate to 1.75%, a 25 basis point decrease.

Asian Markets: Spotlight on USDJPY pair

The Bank of Japan held the policy interest rate steady at -0.1%. Japan's GDP data for the 2nd quarter exceeded expectations at 1.2% on a quarterly basis. The USDJPY pair is testing the critical 148.40 resistance due to the dol-

lar's recent strength. The pair, last seen above these levels in the '90s, continues to seek direction below this critical level. The Reserve Bank of Australia also maintained its policy rate at 4.10%. In China, the People's Bank of China (PBOC) kept the minimum loan interest rate steady at 3.45%. China's Consumer Price Index (CPI) data were in line with expectations but slightly above the previous level at 0.1%.

Domestic markets react to significant rate hike

The Central Bank of the Republic of Turkey (CBRT) implemented a substantial 500 basis point increase during its September meeting, raising the policy interest rate to 30%. Retail sales data exceeded previous levels at 31%. The improvement in industrial production continued at 7.4%. The unemployment rate showed promising decline, settling below the previous level at 9.4%. However, the inflation surge persisted in September, with data revealing a rate of 58.94%, above both expectations and previous levels. Manufacturing Purchasing Managers' Index (PMI) data remained consistent with the previous level at 49.



Fishing firm Pesquera Azul rials innovative whale depredation solution

Norwegian and Uruguayan-based fishing firm Pesquera Azul has achieved remarkable success in its trial of a groundbreaking groundrope protection cage, a development that holds significant promise for the longline fishing industry grappling with the challenges posed by whale depredation.

In the subantarctic fishing grounds of the southern Indian Ocean, the rising whale population poses a grave concern for the longline fishing sector, particularly for fatty fish species. Whales have acquired the skill of snatching fish such as Black cod, halibut, and Patagonia toothfish directly from the hooks as the lines are reeled in, and they pass on this behavior to their offspring. In regions heavily frequented by whales, including South Georgia and the Sandwich Islands, the Prince Edwards Islands Exclusive Economic Zone in South Africa, and east of the Kerguelen Islands in Australia, depredation has reached such a critical level that it jeopardizes the economic viability of fishing operations.

Addressing the pressing need for a sustainable solution, Arne Birkeland, CEO of Pasquera Azul, stated, "If you're losing 75% of your catch, you have to do a lot more fishing to meet your quota. Ships have to cover extensive distances to evade whales, resulting in higher fuel costs and increased emissions. Additionally, it is detrimental to fish stocks, considering that toothfish take around 15 years to reach maturity. So, as an industry, we urgently require a sustainable solution. The shared challenge is finding a way to meet catch quotas in the shortest time possible without causing distress to whales through sonic or other deterrent methods."

For the past five years, Pasquera Azul has been actively involved in the development and testing of a patented solution to this problem. Designed by the Norwegian company SagoSolutions AS, the solution incorporates a lightweight aluminum catch cage that is affixed to the end of a line during deployment and retracts along the line during retrieval. Fish caught on hooks are safely enclosed within the cage, which can be either hoisted

back onto the ship or received directly into the vessel through a moon-pool extension module, a development also assisted by Pasquera Azul. Besides safeguarding the catch from whale depredation, the cage enhances catch retention, especially in rough seas, compared to the conventional method where a substantial portion of the catch is lost.

During this year's toothfish season in the Prince Edward Islands fishery, the company conducted additional live tests of the catch cages on its fishing vessel FV Ocean Azul, the sole ship globally equipped with this technology. In a test that involved a large pod of killer whales circling the ship, three lines were set using cages, while one line was set conventionally without a cage. The lines with cages yielded between 90 and 100 fish each, in stark contrast to just five smaller fish caught on the latter line. This unequivocally demonstrates the effectiveness of both the cages and the cage protection.

Arne Birkeland remarked, "The exceptional results from all the tests decisively prove the efficacy of the technology. With continuous improvements, we are confident we can achieve a near-100% catch rate. This will enable fishing once again in waters where an increasing proportion of the catch is lost to whales."

Inspectors who were present throughout the testing program will compile a report for the Commission for the Conservation of Antarctic Marine Living Resources (CCAMLR), set to be published later in the autumn. Birkeland noted, "The technology has garnered significant interest from fishing authorities seeking ways to enhance the sustainability of the longline fleet. Some competitors may be inclined to downplay our solution for this reason. We clearly possess a first-mover advantage, as other companies will need to invest time and resources in developing their own viable systems."

Birkeland and his team's immediate priority is to continue advancing the company, actively seeking new partners and investors to maximize opportunities for efficient energy and resource utilization.

Maritime industry leaders partner in pioneering methane reduction technology trial

In a collaborative industry effort, key maritime players are joining forces to test Daphne Technology's cutting-edge SlipPure™ methane abatement system on Angelicoussis Group's LNG carrier, Maran Gas Chios. Daphne Technology SA serves as the technology supplier for this notable pilot project, which integrates their SlipPure™ technology into a liquefied natural gas (LNG) vessel.

Among the stakeholders are Lloyd's Register (LR), responsible for independent auditing; Maran Gas Maritime Inc., the ship operator; Wärtsilä, the engine provider; Shell International Trading and Shipping Company Limited (Shell), serving as the vessel charterer and project coordinator; and DNV, handling class approvals for retrofitting.

Daphne's SlipPure™ system, which earned prior approval from LR and DNV, is an after-treatment solution designed to minimize methane slip, a contributor to increased greenhouse gas (GHG) emissions and ground-level ozone. While advancements in combustion technologies have already reduced methane slip in modern engines, challenges persist



in older LNG-fueled vessels. The SlipPure™ technology aims to further reduce methane emissions to negligible levels and complements existing Wärtsilä technologies.

The trial will retrofit Daphne's system to a Wärtsilä 34DF auxiliary engine on Maran Gas Chios. It aims to provide a thorough technical assessment of SlipPure™ technology, assisting gas sector stakeholders in risk mitigation. To facilitate risk assessment, LR has conducted HAZID and HAZOP workshops as part of their Risk-Based Certification process.

Additionally, Daphne's PureMetrics™ will be installed on Maran Gas Chios during the trial. LR will oversee data dissemination as an independent third-party verifier. PureMetrics™ offers real-time GHG emissions monitoring and complies with European Union Monitoring, Report-

ing and Verification (EU MRV) and International Maritime Organisation Data Collection System (IMO DCS) regulations. The system received approval from LR in June 2023.

Panos Mitrou, Global Gas Segment Director at Lloyd's Register, said, "We're excited to work with industry leaders on this development project. Our AiP has paved the way for this pilot, which will offer valuable insights for gas industry stakeholders."

Andreas Spertos, Technical Director at Maran Gas Maritime Inc., stated, "We view LNG as a mature fuel offering substantial GHG reduction. Addressing methane slip is essential for LNG's role as a low GHG emissions fuel. Joining this project shows our commitment to seeking solutions for methane slip. We look forward to the trial results."



First TRAnverse series tug launched at Sanmar Shipyards Tuzla in Türkiye

Sanmar Shipyards Tuzla in Türkiye has launched a new tugboat, deemed the next generation of multi-purpose tugs. The TRAnverse Tug boasts dimensions of a 25.8-meter overall length, 12.0-meter molded beam, 4.5-meter molded depth, and 6.3-meter maximum draft. These specifications allow it to generate greater steering forces compared to other similar-sized tugs and feature an innovative staple design.

The tug was designed by Robert Allan Ltd to meet Svitzer's specifications, with contributions from Sanmar Shipyards. It offers an omni-directional hull form and propulsion, steering capabilities over a full range of speeds and maneuvers, and a unique towing arrangement. This makes the TRAnverse Tug versatile for all types of harbor and terminal towage operations.

Equipped with two main engines compliant with Tier III

emissions regulations, the tug is more fuel-efficient and environmentally friendly. It drives two ASD fixed pitch propellers and can achieve a bollard pull of 60 tonnes. The tug also emphasizes ease of operation for a crew of up to six.

Sanmar continues to lead in innovative tugboat technology, offering a range of tugs including Electric-powered ElectRA Tugs, LNG-fueled, hybrid, methanol, and autonomous tugs in its portfolio.

Ali Gurun, Chairman of Sanmar Shipyards, said, "We eagerly anticipate delivering the tug and comparing the performance of the TRAnverse design with Tractor Azimuth and Tractor Voith design tugs. We are currently working on Electric, LNG, and Methanol-fueled as well as diesel tugs. We pride ourselves on advancing technology and using alternative fuels to move the towage industry toward a more sustainable future."

Ancora hits the water



Mengi Yay Shipyard marked a significant milestone on September 18th in Tuzla, as they delivered their 100th vessel under the NB 100 Project.

The latest addition to the Virtus 47 line, the third hull, is set to embark on its journey to owners by the end of October. The interior design was masterfully crafted by Red Yacht Design, complemented by the exquisite exterior work of VYD Studio. The vessel itself was skillfully constructed by GINTON NAVAL ARCHITECTS B.V.

On the occasion of the 100th anniversary of the Republic of Turkey's founding, the shipyard proudly unfurled the nation's flag in international waters, symbol-

izing their commitment to excellence. Ancora, the privileged vessel, is slated to be the shipyard's inaugural delivery to the American continent.

Key Features of the Ship:

- Length Overall: 47.225 meters
- Beam: 8.80 meters
- Exterior Design: VYD Studio
- Draft: 2.75 meters
- Interior Design: Red Yacht Design
- Gross Tonnage: 496 GT
- Architecture: GINTON Naval Architects BV
- Displacement: 442 tons
- Maximum Speed: 15.5 knots
- Cruising Speed: 12.0 knots
- Range: 3100 nautical miles

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.

Evllya 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

IUMI President says marine insurance market is "strength and stability at turbulent seas"

President Frédéric Denèfle of the International Union of Marine Insurance (IUMI) launched this year's annual conference with a focus on the conference's central theme: "strength and stability in turbulent seas."

Addressing the current challenges, he began by describing the routine responsibilities of marine underwriters:

"As marine underwriters, we are accustomed to managing a range of casualties and losses aboard various vessels and in ports and other shoreside facilities. Dealing with the aftermath of natural catastrophes such as earthquakes and weather events is also part of our daily tasks. Similarly, operating amid geopolitical chaos is an ongoing issue, but this has been intensified recently due to the war in Ukraine."

"Marine insurers actively supported the creation of the original grain corridor to ensure that Ukrainian exports could continue. Now that agreement has broken down, marine insurers are in discussions with the Ukrainian government to provide coverage for vessels transporting Ukrainian cargoes."

Continuing to discuss the theme of turbulence, Frédéric Denèfle elaborated on how fragmentation was posing challenges. From a trade perspective, COVID-19 had exposed strategic dependencies, reduced global demand, and encouraged activity relocation closer to consumers. On the legal front, shipping and insurance were increasingly subject to sanctions and local green regulations, with some jurisdictions refusing to register vessels above a certain age. As the unified voice of marine insurers, IUMI collaborated with various authorities and regulators to support the industry and underwriters.

Inflation, driven by COVID-19 and the conflict in Ukraine, was already leading to increased claims costs, a need to assume more risk as asset values rose, and a demand for additional market capacity. Additionally, a broader technological shift toward clean energy, clean propulsion, and autonomous vessels was creating further turbulence. IUMI welcomed these new technologies and climate change reduction measures and stood prepared to facilitate their integration.

Despite the marine insurance market's state of flux, Frédéric Denèfle expressed confidence in its adaptability:

"As the world's oldest insurance business, our sector has proven its ability to adapt to new requirements and conditions, both in the market and macroeconomically. I foresee a return to specialized, experienced teams; an increased reliance on intelligence and data systems to anticipate the consequences of geopolitical uncertainty; the emergence of local teams underwriting business in their respective areas to combat frag-

mentation; adjustments in market capacities and pricing to address inflationary pressures; and the establishment of specialized teams to fully comprehend the implications of new technologies. Much of this is already underway."

Turning his attention to IUMI itself, Frédéric Denèfle emphasized the association's progress in

recent years and the transformations since the last Edinburgh conference in 1979:

"During my first full year as president, I have come to realize that marine underwriters face a range of intricate issues but share common risks and do not operate in isolation. As a community, we must invest in our collective

future. Our industry is not widely understood, so we must leverage IUMI to unite us, provide a unified voice, and chart a shared path forward. With this in mind, our 2030 strategy will lead us to become a stronger and ever-relevant association operating within a broader community of members and partners."




Frédéric Denèfle

Since 1930
full speed ahead!

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

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

 İNCE DENİZCİLİK VE TİCARET A.Ş.

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

Shipping ports and logistics drive global transition to sustainable energy solutions

In the recent unveiling of the Low Carbon Outlook by ABS, the transportation of critical elements such as carbon, ammonia, and hydrogen, coupled with advancements in clean energy, digitalization, and applied research, are fostering enhanced sustainability and significantly improved operational efficiencies, according to an article published in *Seatrade Maritime*.

Panos Koutsourakis, Vice President of Global Sustainability at ABS, elucidates the maritime industry's pivotal role in bridging the global energy landscape's gaps between production, storage, and consumption.

As the maritime industry looks ahead, delving into the complexities of the three value chains—production, storage, and consumption—it becomes evident that shipping is more than a mere observer in the global green energy revolution. It serves as a critical facilitator and enabler.

However, investing in cutting-edge technology capable of substantially reducing the industry's carbon footprint is imperative. This entails the adoption of alternative fuels, EETs (Energy Efficiency Technologies), and innovative solutions like onboard carbon capture systems.

The shift toward greener technologies necessitates significant investments and will incur initial expenses that alter the dynamics of shipping's commercial relationships. Nevertheless, over the long



term, shipping operations stand to benefit from reduced emissions, decreased fuel consumption, and simplified regulatory compliance.

The energy transition

The global energy market stands at a crossroads, facing the challenge of meeting rising energy demand while concurrently reducing carbon footprints. Consequently, there is a definitive pivot toward renewable and low-carbon energy sources.

One solution to the decarbonization challenge is the evolution of the energy industry, which supports the creation of an alternative, low-carbon fuel supply chain. The ABS Market Outlook presents a comprehensive analysis of the current energy sector, highlighting forthcoming challenges and oppor-

tunities. As global companies escalate their carbon capture projects, the need for transporting captured carbon becomes paramount. Ships designed for the transportation of liquid carbon as cargo are emerging as a crucial link in the carbon value chain, ensuring the safe and efficient transfer of liquid carbon from capture sites to utilization or storage facilities.

The regulatory landscape

The IMO GHG (International Maritime Organization Greenhouse Gas) reduction strategy, as revised during the IMO's 80th meeting of the Marine Environment Protection Committee (MEPC 80), will usher in significant changes in vessel design and operations.

The global fleet must transition from conventional fuels to green-

er alternatives, necessitating new designs, engine upgrades, retrofits, and the development of new fueling infrastructure. Enhanced energy efficiency measures, including improved hull designs and operational optimizations such as route planning, are imperative. Furthermore, vessels may need real-time emission monitoring and reporting systems, requiring crew training for effective implementation and compliance.

For older ships, retrofitting challenges may arise, potentially rendering them commercially unviable before the end of their expected service life. Conversely, new, compliant ships may experience a relative increase in market value.

New fuels, new risks

The proliferation of alternative fuels for vessel propulsion and as part of cargo, such as electric vehicles (EVs), introduces new risks for marine insurers.

These emerging risks coincide with a generally positive year for marine hull underwriters, as reported by the International Union of Marine Insurers (IUMI). Global ocean hull premiums saw a 5.7% increase, reaching \$8.4 billion in 2022, with claims characterized as "moderate," albeit experiencing a modest uptick this year.

Over the past three years, the loss ratio has followed a downward trend, with 2022 loss ratios hitting their lowest point since 2015. However, shipping's greenhouse gas

emission targets for 2050 and the adoption of dual-fuel systems in newbuildings, as well as the transition to alternative fuels, present novel risks for marine insurers.

Ilias Tsakiris, Chair of IUMI's Ocean Hull Committee, underscores the inherent complexity of emission reduction technologies compared to conventional ship propulsion methods, leading to increased risks. The swift implementation of these technologies, aligned with decarbonization and GHG emissions reduction, presents new challenges. Adequate regulations are essential to ensure the safety of those operating the new ships and the vessels themselves, necessitating the comprehensive training of the global seafaring workforce.

Potential alternative fuels like ammonia pose significant toxicity risks to crew members, the environment, and the general public in the event of a spill. Methanol, while having a lower fire risk than fuel oil, burns with an invisible flame, making fires more challenging to detect and extinguish.

The transition to new fuels extends beyond vessels and involves onshore infrastructure and energy companies, presenting a complex process that may challenge certain regions in keeping pace.

Moreover, the shift to alternative fuels impacts not only vessel propulsion but also the cargo carried, with lithium-ion batteries increasingly prevalent in various shipments, including EVs. Concerns have arisen regarding the growing number of fires onboard containerships and roll-on/roll-off (ro-ro) vessels involving lithium-ion batteries.

Tsakiris cites a notable incident in July 2023, where a fire broke out on a Panamanian-registered car carrier, the *Fremantle Highway*, off the Dutch coast. While the cause remains unknown, it took days to control the blaze. Out of over 3,700 cars on the vessel, nearly 500 were electric vehicles.

IUMI emphasizes that fires resulting from EVs are not more common than those from conventional engines, and traditional fuels also carry a substantial fire risk. However, the industry has greater experience managing these conventional risks than it does with the fire risk associated with EVs.

To address these concerns, IUMI recently released a position paper on "Best practice & recommendations for the safe carriage of electric vehicles (EVs)," underscoring the importance of early fire detection, the installation of drencher and CO2 extinguishing systems, and the establishment of well-defined cargo acceptance protocols. Special consideration is given to the charging of EVs on roll-on/roll-off passenger (ropax) vessels, contingent upon comprehensive risk assessments and the implementation of appropriate safety measures.



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

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

Some of our major agencies are ;



www.elektrodeniz.com

e-mail: edel@elektrodeniz.com

phone: +90 (216) 392 77 29

Cem Melikoğlu Kuzey Sigorta'ya danışma kurulu üyesi oldu

Türk Loydu Vakfı Yönetim Kurulu önceki Başkanı Cem Melikoğlu Kuzey Sigorta ve Reasürans Brokerliği A.Ş.'ye Danışma Kurulu Üyesi olarak katıldı.

Kuzey Sigorta ve Reasürans Brokerliği A.Ş. Yönetim Kurulu Başkanı Emin YAŞACAN, Cem Melikoğlu'nun Kuzey Sigorta'ya katılımıyla ilgili, şirketlerinin yenilikçi yapılanmasında kadrolarını tecrübeli isimlerle sürekli genişlettiklerini, Türk Loydu Vakfı önceki Başkanı Cem Melikoğlu ile Kuzey Sigorta Ailesi'ni daha da güçlendirdiklerini söyledi.

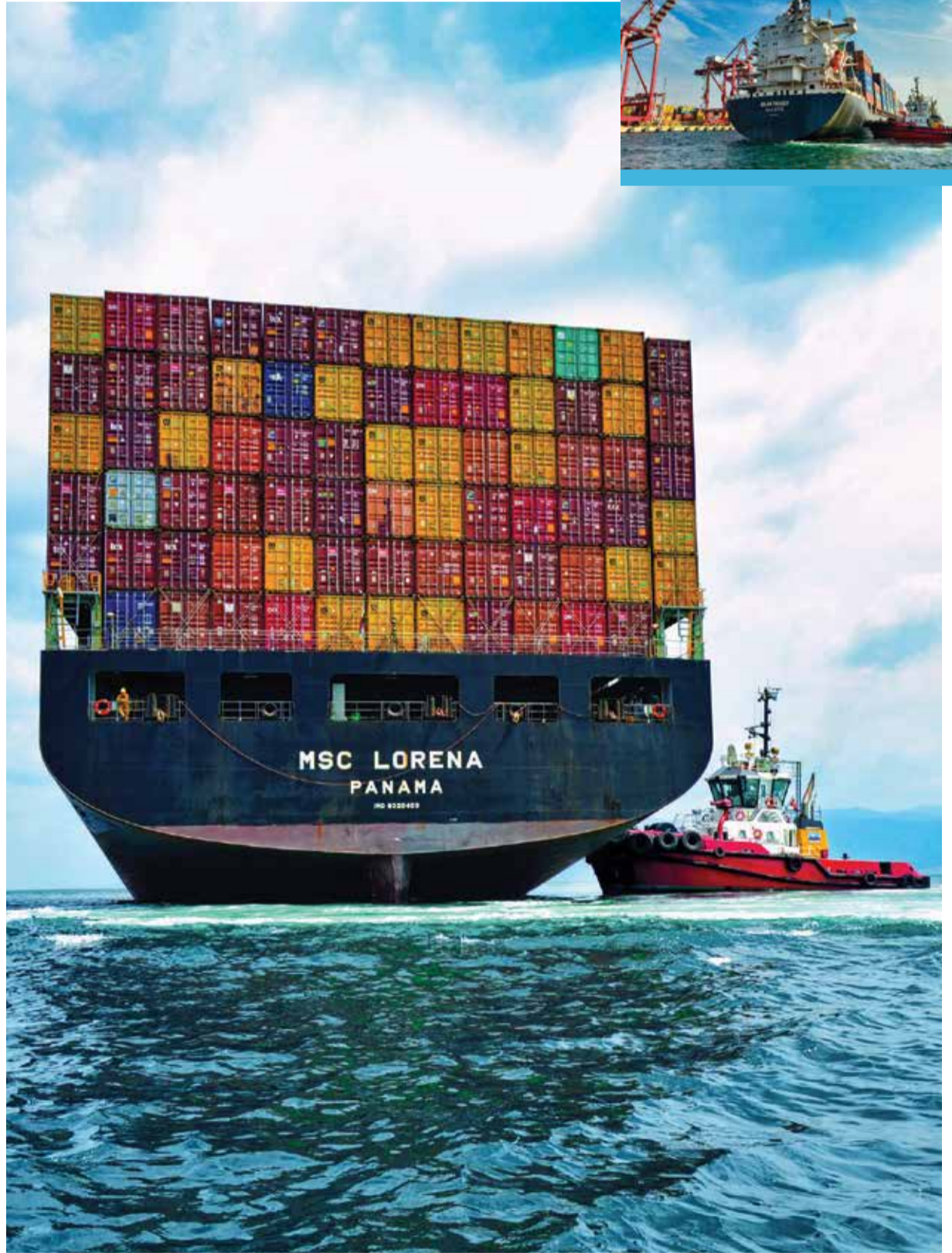
Kuzey Sigorta ve Reasürans Brokerliği A.Ş. yeni Danışma Kurulu Üyesi Cem Melikoğlu bu yeni görevi ile ilgili olarak, sigortacılık sektöründe yenilikçi yaklaşımlarıyla dikkat çeken Kuzey Sigorta bünyesinde görev almaktan mutluluk duyduğunu, ülkemiz deniz taşımacılığının sigortacılık alanında uluslararası kurallara uygun olarak gelişmesine katkı vererek Türk denizciliği için olan çalışmalarını sürdürdüğünü ifade etti.

Cem Melikoğlu Kimdir?

İ.T.Ü Gemi İnşaatı ve Gemi Mekanik Mühendisliği'nden mezun olan Cem Melikoğlu ExxonMobil firmasında 21 yıldan fazla Avrupa, Afrika ve Orta Doğu koordinatörü olarak görev yapmış, sonrasında Petrol Ofisi ve TANAP Doğalgaz Boru Hattı Projesi'nde üst düzey yöneticilik görevlerinde bulundu.

Cem Melikoğlu, Türkiye'nin başlıca petrol şirketlerinin oluşturduğu Petrol Sanayi Demeği (PETDER)'de yaptığı çalışmalarla Türkiye'nin atık yağların toplanması üzerine sistem kurulumları ve yönetim kurulu üyelikleri, PETDER ve Gemi Mühendisleri Odası'nda çeşitli komisyon başkanlıklarını görevlerini icra etti. Ayrıca, 2011-2012 yıllarında Açık Radyo'da

"Testi Kırılmadan" isimli haftalık radyo programları yaptı. Melikoğlu, İstanbul Teknik Üniversitesi'nde İş Sağlığı ve Güvenliği dersleri ile çeşitli üniversitelerde mesleki seminerler verdi. Cem Melikoğlu, 2015 -2023 yılları arasında 3 dönem üst üste Türk Loydu Vakfı Yönetim Kurulu Başkanlığı yaptı ve Türk Loydu'nun uluslararası başarılarına önemli katkılar sağladı.



YALTES'ten MİLGEM 6-7-8'inci Gemileri için yeni sözleşme

YALTES, TAIS Ortak Girişimi ve STM İş Ortaklığı ile I-Sınıfı Fırkateyn Projesi'nin devamı niteliğinde olan MİLGEM 6-7-8'inci Gemileri için Entegre Platform Kontrol ve İzleme (EPKİS) ve Ana Tahrik Sistemi Kontrol İzleme ve Alarm Sistemi (ATS-KİAS) tedarik sözleşmesi imzaladı. Anadolu, Sedef ve Sefine Tersaneleri'nde inşa faaliyetleri devam eden fırkateynlerin sistem teslimatları 2024 -25 yılları içerisinde tamamlanacak.

EPKİS ile birlikte 2024 yılının ikinci yansından itibaren teslim edilmesi hedeflenen Ana Tahrik Sistemi Kontrol İzleme ve Alarm Sistemi (ATS-KİAS) YALTES tarafından geliştirilecek.

YALTES'in sözleşme hakkında yaptığı basın duyurusunda şu ifadeler yer verildi:

EPKİS ile ATS-KİAS'ın yerli olarak geliştirilmesi, savunma sanayimizin lokomotif konumunda bulunan askerî gemi inşa sektörümüzün ana tahrik sistemi seçiminde dışa bağımlılığın azaltılmasını sağlayacaktır. Bu sayede tersanelerimiz, gelecek dönemde yürütecekleri askerî gemi tedariki projelerinde de ana tahrik sistemlerini öncelikle yerli üreticilerden olmak üzere tedarik edebilecekler, EPKİS ile bütünleşik çalışan Ana Tahrik Kontrol İzleme ve Alarm Sistemleri ile kullanabileceklerdir.

Modern & Güçlü filosu ile,
Römorkörcülük ve Kılavuzluk Hizmetlerinde
50 yıla yaklaşan Sanmar deneyimi



sanmar.com.tr

'Türk Loydu'nun potansiyeli, mevcut icraatlarının kat kat üstündedir'

Türk Loydu Vakfı (TLV) Yönetim Kurulu Başkanı Oral Erdoğan yeni görevi sonrası TLV'nin somut hedeflerini ve planlarını ilk MarineDeal News'ün sorularını yanıtlarak paylaştı

Yeşim Yeliz Egeli
İSTANBUL

Cumhuriyetimizin yüzüncü yılında önemli bir göreve seçilerek geldiniz. Türk Loydu Vakfı'nı nereden aldınız ve nereye taşıyacaksınız?

Denizcilik sektörü bizim için kıymetli. Yönetimdeki arkadaşlarla beraber Türk Loydu Vakfı (TLV)'yle beraber daha da net gördüğümüz konu: Türk Loydu, Türkiye'nin millî bir kuruluştur, çok geniş bir alana hitap ediyor. Yaptığı hizmetler, çok değerli hizmetler ve bu konuyu zaten teyit ediyor. Bu açıdan Vakfın ana amacı çerçevesinde, Türkiye'nin özellikle denizcilik olmak üzere sanayi anlamında kalkınmasında rol oynamak istiyoruz. Bu konuda zaten çok değerli atılımlar yapılmış ama dünya çok hızlı değişiyor. Değişim, size göre bir nebze ileri gidenlerle, bir çita yukarıda olduğu için siz 'aynı işi', 'mevcudu' koruyalım derken yeniliklere adapte olamazsanız oransal veya "relative" anlamda küçük kalabilirsiniz. Bu noktadan baktığımızda Türk Loydu Vakfı bir yandan önemli işlere girmekte, fayda sağlamak diye görüyoruz ama küresel ölçekte baktığımızda potansiyeli çok çok daha fazla. Bu görevle birlikte yönetim kurulu olarak ilk saptamalarımız bu çerçevede. Yani yaptıklarımız çok kıymetli. Bu zamana kadar emek veren herkes takdir edilmelidir ancak potansiyeline bakıyoruz yapılması gereken çok daha fazlası var.

Potansiyelini yeterince kullanamamasının önündeki engeller neler?

Tespiti yaptıktan sonra bizim amacımız teorik anlamda potansiyele ulaşma süremiz ne ise "pratikte daha çabuk nasıl mümkün kılınır"ı düşündürmektedir. Böyle baktığımızda bazen işin teknik yönünü iyi yapmaktan ziyade yönetimsel, finansal, hukuksal anlamda, iletişim açısından ve



dünyadaki rakiplerinizin süreçlerini takip etme açısından işin tamamlayıcı birçok unsurunu birlikte değerlendirme ve geliştirme gereği duyarsınız. Çok daha geniş bir yelpazeyi göz önüne almamız gerektiğini düşünüyoruz. Paydaşlar açısından bakıldığında tüm sektör bir oyun gibidir. Oyunun taraflarının öyle bir rekabet etmesi gerekir ki sistem bundan çıkar sağlasın, sistem artı yaratsın ancak bazen Türkiye'de rekabetçiliğin, sistemin gelişmesine katkı sunmadığı hususlar olabiliyor.

Oyunun kurallarını belirleyen kim, adil mi ve rekabette önemli husus nedir peki?

Rekabette en önemli kavram, adil olmaktır. Adil rekabet, bazen de serbest rekabet. Yani herkes hür iradesiyle oyunda taraf olabilecek, kural koyanlar da bir tarafı önceliklemeyecek. Örnek; Türkiye'de devlet de bu oyunun bir tarafı. Devlet, denizcilik sektörünü millî bir ülkü olarak belirlemeli ve o yönde çok net adımlarla ilerlemeli. Bizim sektör olarak arzumuz bu yöndedir. Ancak Türkiye'deki siyasî gelişmeler ve konjonktür nedeniyle genelde 'denizcilik o tarafta diğer tarafta' gibi kalabiliyor. "Denizcilik Türkiye ekonomisinin olmazsa olmaz üç sektöründen, beş sektöründen,

on sektöründen biridir" cümlesini kalkınma planları anlamında direkt duyamıyoruz. Orta ve uzun vadeli programlar açısından tam anlamıyla "denizcilik merkezde" diyemiyoruz.

Kural koyucu derken uluslararası alandan bahsediyorum aslında.

Yunanistan'da, Norveç'te, Hollanda'da, Güney Kore'de, Çin'de devletin çok net denizcilik sektörünün hatta gemi sanayinin bizzat arkasında yer aldığı durumlar vardır ya da gemi sahiplerinin arkasında durduklarını görürsünüz. Bizde aşılması gereken konular var.

Somut başlıklar verebilir misiniz? Dile getirilen ama çözüm bekleyen veya talepte bulunulan devlet idaresinin iradesinde olan konular neler?

Az önce söylediğim gibi potansiyeline daha çabuk ulaşmayı başarmak için tespit yapmak gerekir. Bu anlamda da öncelikle denizcilik hakkında konuşursak Türk denizcilik filusunun Türkiye'ye çok daha fazla katma değer yaratması mümkündür diye düşünüyorum, potansiyeli çok daha fazla ve bu yönde adımlar atılabilmesi mümkün diye düşünüyorum. Örneğin atılmadı mı; normal Gemi Sicili (Kanunu) varken üstüne TUGS (Türk

Uluslararası Gemi Sicili) geldi. Geldiğinde navlun gelirlerinde muafiyet, gemi alım satımında muafiyet, iş gücünde birtakım muafiyetler söz konusuydu. Ancak bunlar araçtır. "Navlunların vergisi olmazsa daha başka bayrağa gitmez, daha çok Türk bayrağı olur" diye düşünüldü ama olmadı. Türk olan da gitti. Demek ki ana amaca hizmet eden araçlar iyi bir şekilde tanımlanmamış.

Asla unutulmayacak şey, otomasyon

Türkiye olarak dünya ticaret filusunda 12'nci, 13'üncü sıralardaydık. Şu an 18'inci sıraya geriledik. Dünya Deniz Ticaret Filosu, o zaman belki oransal olarak daha azdı ama sonuç itibarıyla biz yapıldığı söylenen reformlara rağmen ciddi anlamda geriledik. Dolayısıyla Türk sahipli deniz ticaret filosu arttı ama yabancı bayrakta. Türk bayraklı Türk ticaret filosu ciddi anlamda eridi ve hâli hazırda koster filomuz son derece yaşlı. Uzak değil yakında, Akdeniz çanağında rekabet

edemez durumda olacağız. Bu durum üzerine siz hem Türk Loydu Vakfı Başkanı hem de bir akademisyen olarak neler söylemek istersiniz?

Söylediğim katma değer kazandıracak ana konulardan biri bu idi. Gemi inşa sanayinde çok sayıda tersane yapıma süreci yaşandı ama verimliliği artırma yönünde, daha geniş alanlarda kurulmuş tersane yerine daha küçük alanlarda tersanecilik izinleri verildi. O dönem için iyi gibi görünen bu döneme baktığımızda Asya'daki veya gelişmiş farklı ülkelerdeki örnekleri göz önüne aldığımızda etkin verimli bir tersane için çok büyük alanlar gerekiyor. Öte yandan bazı tersanelerimiz muazzam bir şekilde robotikleşmeye doğru yeni yeni yatırımlarını revize etmeye başladı ama dünyaya bakıyorsunuz, başta Japonya olmak üzere otomasyon konusunda çok çok ilerideler. Bütün tersanelerimiz hızla bu konu üzerine eğilmeli. Şu anda ana konu çevre, enerji ve iklimle odaklanmış gibi görünüyor ama bununla birlikte asla unutulmayacak şey, otomasyon. Nasıl gemilerde tam otomatik, insansız sisteme geçiş mantığı hâkim oluyor, yönetimde de fabrika sistemlerinde de tam otomatik, insansız sistemlere doğru gidişatlar için çalışılıyorsa

bizde bunun çok fazla olduğunu görmüyorum. Bu konuda ilerlenmesi gerekiyor.

Türk mühendisi gemi inşaada en iyi, en modern gemiyi yapacak kalitede

Daha önce Toyoda Ailesi'nin bulmuş olduğu Yalın Üretim Sistemi üzerine köşemde bir yazı (Muda-Mura-Muri, 2021) yazmıştım. Sıfır hatayı önceliyor sistem. Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu önceki Başkanı Metin Kalkavan ile bir konuşmamda Sedef Tersanesi'nde bu sistemi uyguladıklarını öğrenmiştim. Bunun gibi mi?

Evet, haberim var. Birkaç tersane muazzam önem veriyor.

İşletme sermayesi yönetiminde önemli kavramlardan biri, nakit bulundurma politikasıdır.

"Şirketimde günlük, aylık, saatlik, haftalık ne kadar nakit buldurmalıyım?" Bunun fazlası da iyi değildir. Az buldurulması da çok tehlikelidir. Ben bunları sektörde çok anlattım. Bazıları hiç nakit buldurmamayı marifet sayardı. İflasın eşğine gelince anlıyorlardı. Siz anlatınca anlamazlar. "Nakiti artınca yatırım gir daha çok kazan" mantığı var ama yok öyle bir şey. Her bir nakiti artırdığında tedbirli olmak için de doğru yerlerde nakit bulduracaksınız. "Nakit buldur" derken "nakiti yastığın altında tut" demek istemiyorum. Az çok finans okuduk biz de. Onu da doğru yerlerde buldurma yeteneği var. Hatta buldurduklarının da nasıl sigortalanaacağını da metotları var. Şimdi bunları hep kendileri yapacak, ondan sonra ya acı olacak ya kazanacak. İşte burada sorun var. Bırakın şunları öğrenenlerle, bilenlerle hareket edilsin. Şimdi tersanelerin bazılarında da otomasyon sistemlerinde de aynı sorun var. Dünyadan örnek; Toyoda bu işi başarmış mı? Sen daha hiçbir şey yapmadıysan onu uygulamaya uğraş. Bu taklitçilik değil, bu Güney Kore'nin başardığı bir olaydır. Sen taklit yapmıyorsun, sen teknoloji transferiyle uğraşacaksın. Yapılanı yakalamayla uğraşmalısın. Daha iyisini sen yine sonra yine yaparsın. Sen bugün Türkiye'de drone üretilmiyorsa drone üreteni girdilerini almayı sonra montaj yapmayı başarabilirsin, sonra tamamını üretilirsin. Gemide de aynı şey geçerli. Biz geminin dizaynında değil, geminin tersanede yapımında uzmanlaşıyoruz ama orada da belli sınıflarda. Çok büyük, standart gemilerde biz rekabetçi olmadık. Burada bir

yanlış algılama var: Ben bugün "a" konusunda rekabetçi değilim. İlelebet rekabet edemeyeceğim gibi bir yanlış var. Bazı yabancı kurumlara rapor hazırlıyorsunuz. O yabancı kurum zaten başkası için çalışıyorsa sana "rekabet edebilirsin" der mi? "Rekabet edemezsiniz bu alanda" dediği zaman siz de o alana sokulmuyorsunuz. Türk gemi sanayinde benzer olayların yaşandığını söyleyebilirim. Bence Türk insanı, Türk mühendisi gemi inşaada en iyi, en modern gemiyi yapacak kalitede, yetenekte ve motivasyondadır. Bu anlamda çok güçlü bir sinerji, destek gerekmektedir.

Kimden destek istiyoruz?

Devlet, "Gemi inşa sektörünü bir numara yapacağız. Belli bir hedefimiz var" demeli ve hedef tanımlanmalı. Stratejik planlar hazırlanıyor mesela. Biz kendi içimizde hemfikir gibi oluyoruz ama diğer sektörlerle bir araya geldiğinde orada sıralamada altlara düşüyoruz. Burada bir sorun var yani.

Kurum için gözlemlerinizi neler oldu? Türk Loydu Vakfı Başkanı olarak ne gibi yenilikler getirmenizi istiyorsunuz?

Türk Loydu Vakfı'na 27 Nisan Genel Kurul seçimleriyle yeni yönetim olarak geldik. Yeni Yönetim Kurulu'na görevi doğal olarak Genel Kurul vermektedir. Türk Loydu Vakfı'nın Genel Kurulu da çok değerli kurum ve kurumların temsilcilerinden oluşuyor. Ana kurucu olarak gözüken başta Gemi Mühendisleri Odası olmak üzere çok önemli bir istişare mekanizması fırsatı sunuyor. Demokrasilerdeki en önemli husus, genel kurulu veya genel kanaati yönetmeye yansımalarının sağlanmasıdır. Bunun, bu seçimde çok büyük ölçüde başarıldığı kanaatindeyim. Bu yönetimlerin önünü açacak doğruların şeffaf bir şekilde yapacak, hesap vermenin önünde bir engel oluşturmayacak mekanizmaya fırsat tanımadır. Bunu, seçimden sonraki süreçte bizzat tespit ettiğimi belirtebilirim. Geçmiş yıllardaki genel kurullarda seçimlerden sonra sürekli tartışma ortamının yaşandığı hususlar malumunuz. Denizcilik sektörümüzde de genelde olan tartışma süreçleri bazen istemeyerek de olsa makaslı aşabiliyor ama bunlar, özellikle Deniz Ticaret Odası ve diğer sivil toplum örgütlerinin olmasını hiç istemediği durumlardır. Bizden önceki süreçlere baktığımızda da Türk Loydu açısından bazı tartışmalı konuların hukuka yansıdığını kamuoyu biliyor. Genel Kurul'un gündemine yansıdı. Bize düşen görev mümkün olduğu kadar sıfır hukukî sorun olmasıdır. Özellikle seçim öncesindeki niyetimiz de bu yöndeydi.

Hukukî sorun derken neyi

kastediyorsunuz?

Var şu an. Seçimden önce zaten hukukî süreçler vardı. Örneğin; Türk Loydu tarafından açılan davalar ve Türk Loydu'nun bir düzenlemesine ilişkin başka bir taraftan açılan davalar vs. Bu tip durumlara baktığımızda ve detaylı incelediğimizde çok kolay çözümlenecek konular ve şu anki yönetim kurulumuzla bu konuda hemfikir olarak yol alıyoruz. Kısa sürede de sorunlar zaten çözümlenmiş oluyor.

Derya Turgut neden istif etti?

Dokuz kişi yönetim kuruluna seçildi. Beşi gemi mühendisleri, ikisi sigortacılık, birisi sanayici, birisi armatör kontenjanından seçildi. Sigorta kontenjanından iki kişi seçilmişti. Birisi Sayın Ufuk Teker'di, diğeri de Türkiye Sigorta Birliği'nde çalışan hanım arkadaştı. İlk yönetim kurulu toplantımıza katıldı, imzasını da attı, kararlarımızı da aldık. Ancak bir gün sonra kendisi özel nedenlerden ötürü istifasını ilettili. İlk yönetim kurulu toplantısı ile senato ve genel kurul çerçevesine uyararak sıradaki ilk yedekteki üye olan Sayın Atilla Oksay Derya Hanım'ın yerine davet edildi. Şu anda bizim dokuz kişi olarak bütün kararlarımız oy birliğiyle kabul edildi. Bunun önemli olduğuna referans vermekte yarar var. Her zaman her şeyi aynı düşüneneceksiniz diye bir kural da yok. Bazen oy çokluğuyla karar da mümkün ama bugüne kadar tam uyumla kararlarımızı aldık ve hepisiyle birlikte çalışmaktan şu anda mutluluk duyuyorum. Çünkü ana hedeflerimizin aynı olduğunu konuşuyoruz. Öncelikle ana hedeflerimiz aynı olsun, o hedeflere ulaşma yöntemlerimizi tartışalım. Yani o hedeflere ulaşmada bazı tartışmalarımız olabiliyor. Onları da zamana yayarak, uzlaşarak çözme yöntemine gidiyoruz. Bir tarafın mutlu olmadığı kararlarla ilerlemeyi tercih etmeye çalışıyoruz.

Kısa, uzun ve orta vade

Cironun 2023'e göre 2024'ün iki katı fazla olmasını arzuluyoruz

olmak üzere hedeflerinizden bahsedebilir misiniz?

Şahsen ve yönetime gelen ekip olarak biz daha somut rakamlar belirtmeye çalıştık. Türk Loydu Vakfı'nın bizzat genel kurulunu da yöneten Türk Loydu Yönetim Kurulu olarak özellikle klaslama ve uygunluk değerlendirme hizmetlerini yaptığımız Anonim Şirketin cirosu çok çok daha fazla bir seviyeye ulaştırılacak.

Nedir o seviye? Mevcuttan yüzde kaç daha fazla olacak?

TL olarak baz aldığımızda cironun 2023'e göre 2024'ün iki katı fazla olmasını arzuluyoruz ve iki katı fazla olması derken Türkiye'nin koyduğu enflasyonun oldukça üzerinde olması gerektiğini de belirterek bunu söylüyorum. Giderlerimizin ise gelirlerimize göre çok daha az oranda artmasını gözeteceğiz. Yani giderlerimiz, gelirler gibi çok artmayacak. Giderlerimiz daha rasyonel ve mütevazı artacak ama gelirler çok daha fazla artacak.

Dünya ölçeğinde rakiplere göre geri kalmışlıktan bahsediyorsak, çok ciddi rekabet etme hâline gelecekseniz, insan gücüne de ihtiyaç varsa nasıl olacak bu?

Gelir çok artıyor diye giderleri de kontrolsüz bir şekilde artırmayız. Doğru bir şekilde artırmaktan bahsediyorum. Makul yatırımlarla makul giderler yapılarak gelirleri çok daha artıracığımızı düşünüyorum. Bütçe döneminde hazırladığımızda rakamları orada paylaşmamız daha doğru olur. Önümüzdeki yıl için tam rakam belirtmiyorum ama kendi içimizde bunları değerlendiriyoruz. Ben size ciro hedefi olarak kabaca iki katından fazlayı hedefleyeceğimizi belirtiyorum. Giderlerin de o kadar artmaması gerektiğini vurguluyorum. Yani giderler iki kat artmamalı, çok daha azıyla bunu halletmemiz lâzım ki üretken ve verimli olalım.

O zaman resmî olarak bir yıl sonra, önceki yılın rakamlarını göstererek "önceden böyleydi, şimdi bunu yaptık" şeklinde belgeleryle açıklamanızı bekleyeceğiz.

Biz, Vakıf yönetimi olarak Anonim Şirketin bunu başarması yönündeki gereklilikler üzerinde istişare hâlindeyiz. Bunun yapılmasını zorunlu görüyoruz. Yapabiliriz noktasında izin verme durumumuz yok. Anonim Şirketin Genel Kurulu olarak diyoruz ki: Bu yapılacak. Hedefleri, yönlendirme olarak biz vereceğiz. Çünkü bir bakıma Anonim Şirketin sahibi Türk Loydu Vakfı Genel Kurulu ve genel kurul adına da bunu yöneten Vakıf Yönetim Kurulu'dur. O yüzden de biz bu hedefleri koymak zorundayız. Türk Loydu Vakfı'nı en önemli görevlerinden birisi de eğitim ve burs imkânlarını çok daha yukarıya taşımak. Genel Kurul'da da ifade edildi. Bunu görev edindik. Burs oranlarını ciddi şekilde artırıyoruz. Bütçemizi de büyütüyoruz. 2023'te dahi ek olağanüstü kurul yaparak bütçede artışı sağlama hedefindeyiz. Ayrıca 2024'ü hazırladığımızda göreceksiniz çok çok fazla burs mekanizmalarıyla kamuoyunun karşısına çıkmak istiyoruz. Ayrıca birkaç

üniversiteyle sınırlı kalmış burs olayını genele yaymak arzusunundayız.

Hangi üniversitelere burs veriliyor?

Onu şimdi söylemeyeyim. Sınırlı sayıda olduklarını söyleyelim sadece. Örneğin; Türk Loydu'nun, genel endüstri alanında gemi klaslama konularının dışında hemen hemen dokunmayacağı alan yok. Uygunluk belgesi verme anlamında... Buraları düşündüğümüzde çok geniş bir bilimsel alanı da ele almış oluyoruz. O yüzden onun tespitini istiyorum. Vakfımızın geçmişte tartışmalı olan konularından birisi Vakıf yönetiminin çıkardığı yönetmelik. Şirket Koordinasyon Yönetmeliği'ne göre şirketin her türlü bilgi, belge verileri izlenip bir anlamda da denetimi makul bir şekilde yapılabilir.

Kim tarafından denetleniyor?

Şirket Koordinasyon Yönetmeliği'ne göre Vakıf Yönetim Kurulu tarafından denetleniyor. Seçimdeki tartışma konularından biri buydu. Vakıf Senedi'ne uygunluğu açısından veya yönetmeliğe uygunluğu açısından tartışma konusuydu. Benim şu anki durumum faaliyet olarak gereklilikleri bu senede uygun olmak koşuluyla yapmak ve bunu sürdürmek ama bunun karşılığında olağan ya da olağanüstü herhangi bir genel kurulda karar alınmadan ücret almamaktır.

Maaşınız ne kadar?

Maaşım, yarım asgari ücret

Yarım asgari ücret. Yönetim kurulu üyeleri ve başkan yarım asgari ücret alıyor. Biz "almayacağız" dediğimiz için almıyoruz zaten. Söz sözdür.

Yani siz diyorsunuz ki "Önceki mevcut senedin kuralları ne ise benim şu an hak edişim senedin belirlediği rakama göre yarım asgari ücrettir"?

Evet, senede göre böyle. Daha önceki genel kurullarda bu hakkı huzur diye geçiyor. "Hakk-ı huzurun dışında anonim şirketten bir ücret almayı biz uygun görmüyoruz" demiştik seçimden önce. Bizden önce, anonim şirketten ödeniyordu. O yüzden "bu yanlış, doğrudu" demiyorum ama biz, "hakk-ı huzur tanımlamasıyla alınsın" dedik. Genel Kurul'da hakk-ı huzur tanımlanır tanımlanmaz, Genel Kurulun takdiridir oraya bırakıyoruz ama ben görevden de kaçmıyorum. Ne gerekiyorsa onu yapacağız. Vakıf Yönetim Kurulumuz da oy birliğiyle karar aldı. Biz zaten anonim şirketimiz en iyi şekilde yönetilsin istiyoruz. Anonim Şirketin olağanüstü genel

kurulu yapıldı. Orada üç yönetim kurulu üyesi seçimini yaptık. İkisi eski üyeydi. Birisi Yönetim Kurulu Başkanı ve Genel Müdür olan Lütfi Savaşkan'dı. İkincisi Yönetim Kurulu'nda görevde bulunan Kemal Bey'di. Üçüncü kişinin o sıralarda daha emekliliği düşünülüyordu. Biz de o yüzden yeni birini seçmeyi uygun gördük. Yönetim Kurulu'nda uygun gördü. İstanbul Teknik Üniversitesi İşletme Fakültesi Muhasebe Finans alanında Profesör Oktay Taş'ın görevlendirmesini yaptık. Kendisi de sağolsun kabul etti ve şu an Anonim Şirket'te bir anlamda yönetim kurulu ile genel müdürlük (icra) tarafını yavaş yavaş kurumsal yönetim anlayışına döndürmek istiyorum. Benim şahsi isteğim buydu. Yönetim Kurulumuz da bunu uygun gördü. İleride bu adımlar yavaş yavaş gelişecek. Vakıf'ta karan alınmış ama faaliyeti durdurulmuş olan Ar-Ge Limited Şirketimiz var. Onu canlandırma yönünde karar aldık ve bununla ilgili şu sıralarda altyapı çalışmasını tamamlamak üzereyiz. Güçlü işbirlikleri de söz konusu olacak.

Savunma sanayi de olacak mı yoksa savunma sanayi ana konu mu olacak?

Şu an Vakfa bağlı bir anonim şirket ve limited şirket var. Limited şirketin de aktif olmasını istiyoruz ama mevcut limited şirketin amaç ve faaliyet kapsamını revize edeceğiz, genişleteceğiz.

Kuruluş sözleşmesini mi?

Evet, orada yapılabilecekleri genişletme anlamında çalışma yaptık, yapıyoruz.

Neler yaptınız?

Örnek vereyim; dünyanın neresine giderseniz gidin, herhangi bir yerde sanayi, denizcilik, enerji, iklim değişikliği konulu bir konferans gerçekleştirildiğinde DNV'yi orada görürsünüz. Reklam amaçlı söylemiyorum, takdir ediyorum. Türk Loydu da alanında ki alanı da çok geniş bir yelpaze her yerde bilimsel, mesleki olarak çalışmaların içinde olmalı, sponsorlukların içinde olmalı. Organizasyonların içinde bizzat yer almalı. Bunu sağlama yönünde anonim şirket tarafını bu işten biraz ayrı görüyoruz. Anonim Şirket ile değil, Türk Loydu Vakfı bunu diğer limited şirket ile yapabilecek durumda. Anonim Şirket kendi ana sözleşmesinde yazan, IACS'ın kriterlerine tam uygun olmak üzere ne gerekiyorsa onu zaten yapacak ve Türk Loydu Vakfı senedine de uygun davranacak. Bu arada Anonim Şirket tarafına baktığımızda uluslararasılaşma olmazsa olmazımız durumunda. Çünkü bizim ülkemizde, bizim ciromuzun kat kat fazlasını diğer ülkelere loydları burada yapıyor.

IACS üyesi olmamız bizim yurtdışında şubeleşme-



mizin önünde engel mi? IACS üyesi olma sürecindeyken eş zamanlı bu altyapıyı yapılanırmayı/güçlendirmeyi neden sağlayamıyoruz?

Birkaç girişim yapılmış. Ufak da olsa önemli buluyorum. Onlar hep bizim için basamaklardır. Basamaklar olmazsa yol almak daha zor olabilir. Azerbaycan'da, Çin'de, Avrupa'daki bazı ülkelerde zaten adımlarımız var. Dolayısıyla şimdiki konumuz gemilerle ilgili şubeleşme katkısı durumu. Diğer ise genel endüstri alanındaki çabalarımız olacak. Bunu övünerek söylüyorum. Türk Loydu Vakfı Anonim Şirketi'nde çalışan özellikle endüstri alanındaki çok az sayıda olmalarına rağmen çalışanlar muazzam işler başarıyorlar. Örnekler verirsem üçüncü köprüde vanz. Türkiye'nin çok önemli birkaç stadyumunda vanz. Malatya'daki Kömürhan Köprüsü'nde, Akkuyu Enerji Santrali'nde, Osmangazi Köprüsü'nde, uçaklara ilişkin birtakım teknik yeterlilikler verme noktasında vanz. Birçok alanda Türk Loydu var ama sorduğunuzda Türk Loydu tanınmıyor. Direkt hizmet alan firmalar bizi biliyor ama çok daha fazla potansiyelimiz var. Aynı şekilde Türkiye olarak da potansiyelimiz dünya çapında çok büyük. Sen Türkiye'de köprülere yeterlilik veremiyorsan dünyada başka köprü mü yok? Türkiye'de Çanakkale gibi bu kadar başarılı köprülere hizmet vermiş kaliteli uzmanlar dünyanın her yerinde zaten iş yapacaktır.

Denizcilik tarafında IACS var ya karacılık tarafında hedefiniz?

Karacılık tarafında ilgili devletlerin otoritelerinden yetki almayla ilgili konular olacaktır. O konulardaki girişimleri artırmayla ilgili birimlerimizin oluşması gerekiyor. "Yaptığım alanla geliyorum" ile gitmiyor. Pazarlama, uluslararası ilişkiler gibi departmanların yeni organizasyon yapımızda güçlü bir şekilde tanımlanması gerekiyor. Bu altyapının şöyle büyümesi gerekiyor: Küçük tencerede anneniz çok iyi yemek yapıyor ama kazanla yapılacağı zaman başkasından hizmet alma durumu söz konusu olabiliyor. İşte biz, "hem annemle devam edelim hem

de kazana geçelim" diyoruz.

IDEF 2023 Savunma Sanayi Fuarı'nda sizi göremedik. "Oral Hoca nerede" diye sordum. Özel bir sebebi yoksa neden yoktunuz?

Türk Loydu Vakfı'nın temsil ve izan yetkisini Yönetim Kurulu'nda Başkan ve Başkan Vekili'ne verdik. Söz konusu fuarın tarihi belli olmasına karşın fuarın atılacağı belirsizdi. O tarih bilgisi bize çok geç intikal etti. İntikal ettiğinde ben planımı yapmış durumdaydım. İsmail Cengiz'in de bir planı vardı ama "Benimki özel bir durum. Siz katılın." dedim.

(IACS için) Londra'da mıydınız?

Hayır Antalya'daydım. Şehir dışında olmam nedeniyle mecburen İsmail Cengiz'e bıraktım. Başka bir iş olsa, özel bir durum olmasa bırakmazdım. Kaldı ki karşı taraftan imza atanlar çok takdir ettiğim kişi ve kurumlar. O yüzden onur da duyardım. Bundan sonra denk gelende ben de olabilirim. Başkan Vekilimiz de olabilir. Bazı görevleri de Yönetim Kurulu'nda dağıtmayla uğraşıyoruz. Örneğin; Gürsel Yıldız arkadaşımız Burs Komitesi Başkanı oldu. Şu anda da çok güzel çalışmalar yapıldı. Dün iki üniversite dekanıyla ilgili toplantı yapacaktık ama Gürsel Bey yoktu. Onun yerine başkası katıldı ama kimin katıldığı fark etmiyor. Şu an çok güzel bir sinerjimiz var.

Konuşan değil, yapan olmak

Önemli hedefimiz loyd sektöründe her açıdan rekabetçi seviyede olmamız

istiyoruz diyorsunuz?

"Şahsen kimin olduğunun bir önemi olmasın" demek istiyorum. IDEF'te dikkat ettiğimiz husus ise öyle bir imza töreninde Türk Loydu Vakfı'nın ana yapısını Türk Loydu Genel Kurulu oluşturuyor ve Genel Kurul, Vakıf Yönetimi'ne görev veriyor. Vakıf Yönetimi sembolik, ulvi, temsil anlamında bir konuma sahip. Bu çerçevede öyle bir imza töreninde Vakıf Yönetim Başkanlığı'nın bulunmasından daha doğal bir durum yoktur diye düşünüyorum. Geçmişte de bu böyle sürgelmiş. Bu şu anlama da geliyor: Anonim Şirketin yönetimi, en güzel en doğru işleri en iyi şekilde yapmaya devam ediyor. Şahıslatmıyorum. Orada bir yönetim kurulu var ve kararları yönetim kurulu alıyor. Yönetim kuruluna yönelik de hizmet veren genel müdür liderliğinde ciddi bir icra ekibi var ve yeni bir genel müdür yardımcısı atanmasını tavsiyede buldum. Sağolsunlar, ilk defa genel müdür yardımcılığı getirildi.

Normalde biliyorsunuz anonim şirketlerin yönetim yapılarında genel müdür yardımcılarını, genel müdürün hareket alanını, imza alanını kolaylaştıran bir mekanizmadır ve bu yokmuş bizde. Tavsiyede buldum, atama yapıldı. Askerî projelerden sorumlu olan arkadaşımızı değerlendirdiler. Bizim açımızdan da sorun yoktu. Seyhan (Özkan) Bey atandı. Askerî projelerle uğraşan arkadaşımız doğal olarak deniz tarafını zaten biliyor. Öyle bir arkadaşımız olduğu için de genel müdür yardımcılığı ataması yapıldı ki Yönetim Kurulu'nda devam eden diğer arkadaşımız Kemal Bey de çok kıymetli. Zaten eskiden beri işin içinde olan biridir. Diğer ayrılan arkadaşımız da Okan (Çetin) Bey yıllardır Türk Loydu'na hizmet vermiş, şu anda da aslında devam ediyor ama yönetim kurulundaki görevine kendi isteğiyle son verdi. O yüzden çok güzel bir sinerji var. Anonim Şirketin içinde şöyle bir aynım da yapmıyoruz: Sörveyörler çok kıymetli evet ama planlamacılarımız da çok değerli. Diğer birimlerde insan kaynaklarında, mali ya da idari işlerde çalışanlar da çok kıymetli. Her birimde çalışan kendi alanında önemli katma değerler sunuyor ve yönetsel çerçevede bizim önemli hedefimiz bu sektörde yani loyd sektöründe çalışanımızın, arkadaşlarımızın, meslektaşlarımızın özlük hakları da dâhil olmak üzere her açıdan rekabetçi seviyede olmamızdır. Bu er ya da geç olacak. Atatürkümüzün dediği gibi muasır medeniyetin üzerine gideceksen kendi çalışanlarının yetenek ve kabiliyetlerinin diğer taraftan üstün olmasını hem sağlayacaksın hem de onun karşılığını karşılayabilir hâle geleceksin, ki Türkiye kalkınacak.

Buna Vakıf Yönetim Kurulu

mu yoksa Anonim Şirketi mi onay verecek?

Vakıf Yönetim Kurulu. Anonim Şirketi, bunları Genel Kurul'a sunuyor. Genel Kurul; genel stratejileri, misyonu ve vizyonu tanımlıyor. Biz, burada misyon/vizyonu belirliyoruz. Örneğin; şimdi olağanüstü genel kurul yapıyoruz. Enflasyon nedeniyle çalışanımızın alım gücü düştü fakat sene başındaki bütçeyi yapanlar personel gelirleri için belli bir oran vermişler ama şimdiki geline nokta nedir Türkiye için? Herkesin buna kapasitesi yetmeyebilir ama Türk Loydu'nun yettiği kadanyla biz onun artmasını istiyoruz ama neyle artacak? Anonim Şirketin bütçesi zaten onaylanmış bizden önce. Nasıl artacak? Olağanüstü genel kurulu bu nedenle yapıyoruz.

Tarih belli mi?

Bu ay (eylül) içerisinde yapacağız. Tarih, Ticaret Bakanlığı ile görüşülerek alınacak bir karar. Yönetim Kurulumuz, "Şirketlerimizdeki çalışanlarla aynı sektörde bulunanları, Türkiye koşullarını da dikkate alarak eğer Anonim Şirketimizin bütçesi yetmiyor gibi ise bunu makul bir şekilde nereye çıkarabiliriz sak mümkünse olağanüstü genel kurulda gereğini yapalım" dedi.

Sizin kara, deniz ve hava

Türk Loydu bir güven kurumudur

alanında yeni hedefleriniz var. Bütün bunları ele aldığımız zaman Türk Loydu olarak sizin buralarda konuşulmanız nasıl olacak? Bunun tam haritasını çizer misiniz?

Türk Loydu, Türkiye'nin millî kuruluşudur. Yetkisi olduğu alanlar hemen hemen Türkiye ekonomisine katkı sağlayan sektörlerin çoğunu içermektedir.

Güveni nasıl sağlayacaksınız?

Türk Loydu bir güven kurumudur.

Bir armatör yabancı kuruluşu daha çok güvenip Türk Loydu'na güvenmezse...

Güvenmeme değil bu. 'Çalışmamış' olabilir adı. Bir kere Türk Loydu'nun bu zamana kadar yaptığı hangi işte güvenmeme durumu olmuş? Yapılan işlere bakın. Emnim ki diğer loydların yaptığı işlerde de bir sürü sorunlar vardır. Bir tesise onay vermişsinizdir, büyük riskler ortaya çıkmıştır "Türk Loydu nasıl böyle yaptı" denilmiştir. Böyle bir deneyimimiz oldu mu? Olmadı. Türk Loydu, kalite ve onayla ilgili zaten kendini kanıtlamış bir kurumdur. Hedefler; kara, deniz, hava diye bile ayrılmıyor artık. Çok fazla alan var. İletişim aynı bir dünya, yeraltı aynı bir dünya. Şu an rüz-

gâr enerji santralleri ve güneş santralleri özellikle Türkiye'nin olmazsa olmazı. Güney Marmara Enerji Üretme sahası, Ege Bölgesi'nde oluşumlar bence dikkat çeken projeler ve gelişmeler. Bizim oralarda çok ciddi katkılarımızın olacağını düşünüyorum. Bunun dışında sadece bizim civarımıza değil, Türkiye'nin her yerine gidilebilir, teklif verebilir olması gerekiyor. Bunların takip edilmesi ve araştırılması gerekiyor. "Bunlar zaten organizasyon yapısı anlamında önemlidir" demiştim. Deniz tarafında Türk Loydu'nun yabancı bayraklı gemi sayısı çok az. 15 civarında. Ana hedefimize gelecekseniz IACS üyesi olmakla beraber IACS üyesi ülkeler tarafından klaslanmış gemilerin bize gelme olasılıkları üzerine çalışıyoruz. Bizim amacımız illa oradan alma değil. Biz de rekabetçiyiz ve rekabet ediyor olmamız gerekiyor. Bizi seçer seçmez... Bu bir. İkincisi; IACS üyesi olmayanlardan gemisi olup "IACS üyesi olur Türkiye'yle çalışın" diyenlere de kapımız açık. Onların şartları biraz daha farklı. "Non-IACS" ülkelerin gelmesiyle ilgili kriterler daha farklı ama biz ona da hazır durumdayız. Üçüncü hedefimize geçerseniz; Türkiye'de değil, dünyada tüm deniz yapılarına yönelik çok ciddi bir pazar var. Offshore platformları ve onlara hizmet sağlayan deniz araçları olmak üzere... Ondan sonra enerjiye dair denize dokunan tüm tesisler... Artık bizim alanımız dünya olmak durumunda. Ona yönelik bir taraftan çalışacaksınız ama bir taraftan da kadronuzun buna yönelik güçlendirilebilir ve sürdürülebilir şekilde oluşması gerekiyor.

IACS görüşmeleriniz nasıl

Ümidimiz bu senenin sonuna kadar IACS sürecinin tamamlanacağı yönünde

geçti?

2 Ağustos'ta IACS Genel Sekreteri'ni ziyaret ettim. Ziyarete Türk Loydu Anonim Şirketi Kalite Birim Yöneticisi olan Aydın Gürbüz de eşlik etti. Aydın Bey uzun süredir de IACS standartlarıyla ilgili sürece emek veren en önemli isimlerden. Oradaki görüşmede çok net bir şekilde üyeliğimizin önünde son bir engel olarak kendilerinin genel kurul kararları kalıyor ve buna yönelik bizim üye olduktan sonra neler yapacağımız hakkında konuştuk. Ümidimiz ve temennimiz bu senenin sonuna kadar bu sürecin tamamlanacağı yönünde.

Sizden önceki Başkan Cem Melikoğlu da bu senenin sonunda tamamlanması gerektiğini söylemişti... Olacak mı?

Vakıf Yönetim Kurulu, önemli bir genel kurul yaparak, yeni bir

yönetimi seçerek, "IACS Yönetimi'ne biz bu Yönetim Kuruluyla gitmeliyiz" karar vermiştir. Madem IACS üyeliğine gidiliyordu demek ki oraya bu yönetim kuruluyla gidilmesi uygun görülmüş oldu. Bunda da bir hayır vardır.

Öte yandan; İkinci Dünya Savaşı'nda Türkiye, Donanması'nın zayıf olduğunu fark ediyor. Hatta bir süre sonra bakıyor ve Kıbrıs, 12 Adalar, Karadeniz gibi önemli konuların olduğunu görüyor. Ata Nutku sonrasında Kemal Kafalı, Teoman Özalp, Mesut Savcı, 1980'lere geldiğinizde Bülent Ulu... Tesadüfen denizcilikle uğraşmıyor bu isimler. Atatürk'ün dediğine, vizyonuna döndürüyor. Tersanelerin, donanmaların ne kadar önemli olduğunu İkinci Dünya Savaşı sonunda fark edebilmişiz. İkinci Dünya Savaşı sonrası Kıbrıs Barış Harekâtı'na giden süreçte fark etmişiz. İşte o dönemde Gemi Mühendisleri Odası kurulmuş. Gemi Mühendisleri Odası'nın kuruluşunun hemen ardından deniliyor ki "ülkemize de bir loyd lâzım". Yani başka ülkelerin loyduları mı sizin ülkenizin gemilerini klaslasın? Şu anda çok kıymetli bir savunma sanayimiz var. Kim ilgileniyor? Bu zamana kadar ki çok değerli sörveyör hizmeti vermiş TLV ve Donanmamız da mutlu. Demek ki Türk Loydu çok değerli işler yapmış. Bunlar yokmuş gibi "Biz büyük işler yapacağız" demek olmaz. Hayır, bizden öncekiler çok büyük işler yaptılar.

Bankasını da kurmuşlar aslında. O nesil Atatürk'ün somut direktifleriyle denizcilikte bütüncül kalkınma sistemini kurmuşlar...

Bazı dönemler olur da bazı değerli kuruluşlar bir anda kurulur. İşte o dönemde kurulan doğru kurumlardan biri olmuşsunuz. Bunu da Gemi Mühendisleri Odası öncülüğünde kurmuşsunuz. Bu noktaya baktığımızda senette yapılan değişikliklere rağmen hâlâ çok ciddi değişikliklerin yapıldığını görüyorsunuz. En önemli hedeflerimizden birisi Genel Kurul'da da ele alındığı için senette rasyonel bir yapı için önerileri getirmek. Genel Kurul takdir eder, etmez, bilemeyiz ama biz çalışıyoruz. Örnek; Gemi Mühendisleri Odası Delegatesi'nde on dokuz kişi var. On dokuz kişiyi kendisi seçimle belirliyor. Delegeyi genel kurulda kendi mevzuatlarına göre seçimle belirliyor. Ötekinde bakıyorsunuz öyle bir seçim prosedürü yok. Örneğin; Sanayi Odası için seçim yapılır vs. gibi konuları bilmiyoruz ya da Sigorta Birliği kendi içinde seçim yapar, delege belirler gibi konuları bilmiyoruz. Burada demokratik temsil sürecinin oluşması gerekiyor diye düşünüyorum.

Siz de öyle geldiniz. Gemi Mühendisleri Odası'nın kendi içindeki seçiminde seçilerek



geldiniz...

Evet, Türk Loydu Vakfı Başkanı'nın adayları kim olsun noktasında seçim yaptılar. Beş kişi seçildi ama orada "seçsen ne olur" durumu oldu. Oradaki delegeler "Bizim önerdiğimiz beş aday bu" dedi. Demese ne olurdu?

Ne olurdu?

O beş kişi herkes gibi Türk Loydu'na başvuru zamanı başvurabilir ve aday olurdu. Zaten oldu. Herkes, Türk Loydu'na başvurup aday olabilir ama şart sağlayacak. Gemi Mühendisleri Odası üyesi olacaksın, borç vb. gibi gereklilikleri yerine getireceksin, disiplin cezası almış olmaya caksın gibi kriterler var. Gemi Mühendisleri Odası'ndan onun belgesini alıyorsun.

Ancak siz bu şekilde kendi

Gemi Mühendisleri Odası'nın kendi içinde bir uzlaşma var ise ben o zaman 'varım' dedim

niz başvurarak aday olmayacaktınız. Sizin öyle bir niyetiniz yoktu, siz seçildiniz...

Evet, beni aday olarak göstermeselerdi aday olmazdım. Oradaki delegelerin takdiriyle önerildim diye kabul ettim. O önerilme olduğu için ben arkadaşlarımla beraber hareket etmeyi kabul ettim. Çünkü ben "ne oranın ne buranın tarafıyım" diye bir şey diyemem kimseye. Ben şu an Türkiye'nin ve dünyanın refah düzeyinin artması için ne gerekiyorsa onu yapmalıyım. Bu anlamda da Gemi Mühendisleri Odası'ndan önerilecek bir yapının uzlaşma oluşturduğunu gördüm. Oradaki arkadaşların çoğu beni uzaktan tanıyor ama benim bir uzlaşma sistemimde doğru olabileceğimi takdir ettiler. Şu anda da Gemi Mühendisleri Odası'yla çok pozitif ilişkilerimiz var. Geçmişteki konu şu; Gemi Mühendisleri Odası burada bu seçimleri yapıyor. Önerdiğimiz kişiler oluyor ama bunun dışında doğrudan Türk Loydu'na "ben de adayım" diye başvurup girenlere Türk Loydu Genel Kurulu'nun diğer delegeleri de oy verdiği için onların seçildiği durumlar yaşıyor. Böylece Gemi Mühendis-

leri Odası'nın iradesi Genel Kurulun seçme anlayışına tam yansımamış oluyor. Oradaki rahatsızlık buradan çıkıyor. Sanırım kurumlar arası sorun çıkıyor. Diğer taraf açısından "Gemi Mühendisi olarak başka arkadaşları biz başkası da olsa seçeriz, göndeririz" gibi bir algı oluyor. O zaman kurum rahatsız oluyor. Kurum içi, kurumlar arası sorun varmış gibi oluyor. Biz böyle olmasını istemediğimiz için bunu tavsiye ettim. Gemi Mühendisleri Odası'nın kendi içinde bir uzlaşma var ise ben o zaman "varım" dedim. Bakın, o uzlaşma yansıdı. Demek ki geçmişte bu tam olmamış. Buna bir iki tane istisna diğer kurumlarımız da dışında hepsi itibar etti. Kurumlar arası da ilişki pozitif olmaya başladı. O yüzden IACS'a tam üye olma aşamasında Türk Loydu için güzel ve hayırlı bir genel kurul oldu. Bizim de buna saygı duyup en iyisini başarmamız gerekiyor.

Deniz Ticaret Odası sizi destekliyor mu?

Seçim döneminde şahsen desteklediler. Başta Tamer Kıran olmak üzere... Yıllardır çok yakın olduğum kurumdur. Gerçekten çok pozitif iletişim hâlindeydik ve hâlâ da ilişkimiz o anlamda pozitif. Özellikle Türk Loydu'nun gelecek hedeflerinde Deniz Ticaret Odası'nın desteği olmazsa olmaz. Mesela CİSBİR her aşamada destek veriyor. Yani benden fazla onlar destek oluyor. Gemi Mühendisleri Odası da "Hocam, siz seçildiniz. Bizim adımıza oradasınız. Ne gerekiyorsa sizde yetki. Biz sizi seçtik artık" diyor. Daha önceden ne oluyordu? Gemi Mühendisleri Odası'nın demediği diğer beş gemi mühendisi olursa kurumlarda üyeler arası kopukluklar kalıyordu. Keşke olmasa...

Peki Gemi Mühendisleri Odası tarafından şu an neden bir memnuniyetsizlik var?

Şöyle olabilir; Vakıf Yönetimi seçilmeden önceki yöneticiler seçimden sonra görevleri bittiği için Anonim Şirket'teki kişiler de yıllarca onlarla çalıştığı için yeni gelenler "bizimle ilişki nasıl olacak" diye düşünmüş olabilir. Bu bir konu. Diğer bir konu; ağırlıklı olarak gemi inşaat mühendisi arkadaşlarımız olduğu için ve onların da genelde Gemi Mühendisleri Odası ile ilişkileri olduğu için yeni gelenlerle birlikte yönetim anlayışı icraatta da bazı istekleri olabilir ya da içeridekilerden bazıları rahatsız da olabilir. Bu süreçleri yönetmek bize düşüyor. İşletme yönetim hayatında bazen her şey bir günde çözülmez. Her iki taraf açısından da sorun varsa "haklıdır" diyorum ama bir gün sonra biri bir kurumda hiç çalışmıyorsa "hemen çıkarm" diyemezsiniz. Önce sizin de tanınmanız gerekir, sistemde görmemiz gerekir. Bir süreç gerekir.

Karşıdaki eski bina neden boş, milli servet sonuçta?

Bizden önceki süreçte uzun bir süre boş kaldığını biliyoruz. Bu konuda Yönetim Kurulumuz radikal bir şekilde karar aldı. Orası faaliyete geçecek.

Nasıl, hangi amaçla?

Birinci gerek; anonim şirketi-mizle resmi bağlantımızı kurduk. "Resmi" diyorum çünkü biz vakıf tüzel kişiliğiz. Anonim Şirketi o anlamda ayrı görmemiz gerekir. Anonim Şirkete soruyoruz, "Burada neleri geliştirmek, genişletmek ihtiyacı olabilir? Bize bildir". Onu öncelikliyoruz. İki; burası emanettir. Emanet olduğu için ara ara değerlendirme yapılması gerekirdi. Bunun pek sık yapılmadığını da gördüm. "Yapılmadı" demiyorum ama emanet yerlerde bu değerlendirme faydalıdır. Mümkünse de her sene yaptırırız. O yüzden de vakfa ait gayrimenkuller veya üst haklara ilişkin değerlendirmeler yaptık. Bu değerlendirme tespitleri böylece "neyi konuşuyoruz, hangi değeri konuşuyoruz" konusunda bize daha fazla bilgi veriyor.

Satmak veya kiraya vermek babında mı?

Yok, her konuda. Bir kere değeri bilmemiz gerekiyor. Değerleme raporunda neler yapılabilecekler hakkında çok şey yazıyor. Limited şirketimizi genişleteceğimizi ve canlandıracağımızı söyledik. Diğer konumuz; eğitimle ilgili. Türk Loydu Akademisi mi olur, başka bir isim mi olur bilmiyoruz ama bir eğitim hareketi olacak. Sizde ilk yaptığımız röportajda da eğitimde önemli hamleler yapmamız gerektiğini söylemiştim. Bu olacak. O yüzden de mekân gerekiyor. Ana hedefler bunlar. Alternatifimiz daha çok da önce çıkan hususları saydım.

O zaman boş olan eski bina, ilk kuruluş binası, bunun için mi kullanılacak?

Masaya yatırıldı bu konu. Artı; bazı etkinliklerin düzenlenmesine uygun bir yer ama onun için bir restorasyon, bir çalışma gerekebilir. Zamana yayılması ve bunların planlanması gerekiyor. Daha o safhada değil ama birkaç kere binayı da gezdim. Bir kere nostaljik. Kurulustaki ilk şahsiyetlerin isimleri bile odaların girişlerinde duruyor. Kullanılan bazı lambalar, bazı eşyalar duruyor. "Müzeye mi döndürsek" dedirtiyor. Deprem üstüne geldi seçim. Binanın depreme dayanıklılık sorunu olmuştu. O yüzden incelemeler yaptığımızda özellikle orta blok yani büyük bloğun deprem açısından sakıncalı olmadığı yönünde kanaatimiz oluştu. Ana blokta bir sıkıntı görünmüyor. Bir rapor hazırlanmış geçmişte. Onu bulduk. Bizim denize cephemiz de var. Denize cephemize yönelik haklarımız da var. O hakların kullanılmasını yönünde kararlarımız da var. Burası da önemli bir artı yanı.

Türkiye 'denizcilik gücü' güçlü bir devlet olmalıdır

Dünya siyasi tarihini iyi özümleyerek araştırır, siyasi coğrafyayı haritadan iyi okursak yazının başlığının cevabını alınız. Türkiye'nin çözüm bekleyen birçok sorunları olabilir. Ancak bekasını devam ettirebilmesi millî güç unsurlarını birbirleri ile eşgüdüm içinde geliştirmesi ile olacaktır. Millî güç unsurları; askerî, ekonomi, siyasi, coğrafya, bilim/teknoloji, sosyo-kültürel ve nüfus gücü olarak belirlenmiştir. Bu unsurlar içinde devlete yön verecek olan en önemli unsur coğrafi güçtür. "Coğrafya bir ülkenin kaderidir" ilkesinden gidersek Türkiye bu anlamda coğrafyasının yönlendirdiği yapıya sahip olmak zorundadır. Coğrafyamız bize güçlü olmamızı dikte etmektedir. O hâlde askerî gücümüz bekamızı koruyacak durumda olmalıdır. Askerî gücün unsurları arasında olan denizcilik gücü coğrafyamıza baktığımızda ön plana çıkmaktadır. İki çok önemli su yolu olan Boğazlara sahip olmamız üç tarafının denizlerle çevrili olması yeterli olduğunu bilmemize rağmen, demeçlerde, konferanslarda, panellerde, makalelerde velhasıl benzer ortamlarda siyasi yetkililer ve akademisyenlerce söylenir, yazılır, çizilir. Ancak bir deniz politikası devlet bünyesinde oluşmamıştır. Oysa denizcilik gücü; deniz kuvvetleri, tersaneler, limanlar, deniz ticaret filosu, denizcilik okulları, deniz ile ilgili yazan çizen kişiler gibi birçok katmandan meydana gelir. Bugün Türkiye'de denizcilik gücü bir helvanın malzemeleri gibi ham olarak durmaktadır. Pişirilip

helva yapılamıyor. Deniz Kuvvetleri geleneksel anlayışı ile coğrafyasına göre kuvvet yapısını geliştiriyor, deniz ticaret filosu armatörlerin kâr/zarar ölçüsüne göre geliyor, bireyler kendi imkânları nispetinde deniz ile ilgileniyor ve diğerleri. Görüldüğü gibi millî güç unsurlarından olan nüfus gücü bu helvanın ana malzemesi içindeki yeri yok denecek kadar az. Nüfusumuzun yüzde 70'i kıyılarımızda yaşıyor. Bu insanların Denizcilik gücüne katkıları ne kadar. Bunu kim yönetecek tabii ki devlet. Ama bakıyoruz son siyasi seçimlerde hiçbir parti programında denizcilik gücü ile ilgili somut bir madde göremedik. Hamasi ve kalıplaşmış kelimeler ile sanki bir madde olsun da anlayışı içinde yazılan beyannameler. Yani "nasıl" sorusunun cevabı yok. "...cek, ...cak" var.

Bugün denizlere hâkim olan veya bölgesinde güç olmaya çalışan birçok devletin yaptığı iki önemli nokta var. Bunlar devletlerinin siyasi hedefleri ve bu hedefe ulaşabilmek için denizcilik gücünün stratejisi. Bu iki hususu planlayıp hayata geçirmek için de iki önemli bakanlık var: Savunma ve Denizcilik Bakanlıkları. İşte Türkiye'nin açmazı tam da burada... Biz hâlâ bir kara egemenlik teoremi içinde kara gücümüzle bekamızı koruyacağımıza inanıyorsak Türkiye (Osmanlı) İmparatorluğu'nun tarihini iyi incelenmesi gerekiyor. Bugün dünyaya hâkim ülkelerin gelişimi denizcilik gücünün oluşması ile olmuştur. Siyasi



Özhan Bakkalbaşıoğlu

tarihe baktığımızda gücün boşaldığı yerde yeni bir güç doğar Akdeniz'de denizcilik gücümüzü kaybedince bu boşluk İngiltere ve Fransa tarafından doldurulmuş ancak mutlak hâkimiyet İngiltere'de olmuştur. Çünkü Barbaros Hayreddin Paşa'nın "Denizlere hâkim olan cihana hâkim olur" teorisini benimseyen İngiltere ve sonra Amiral Mahan'ın Deniz Hakimiyet Teorisi ile arkadan ABD de gelmiştir. Denizlere sahip çıkamama anlayışı, öngörüsü olmayan yöneticilerin siyaseti sonucunda çok geriye gitmeyelim Balkan Savaşı'nda 3 ay içinde tüm Ege adalarını neredeyse kurşun bile atmadan Anadolu kıyılarından sadece seyrederek kaybettik. Çanakkale'de binlerce askerimizi bu anlayışla kaybettik. Neden? Çünkü denizlerde sınırlarımızı koruyacak Donanma'dan yoksunduk. Osmanlı Şehzadesi Yusuf İzzettin Paşa bunu görmüş ve anılarında "Denizlere hâkim olamayışımızın bedelini ağır ödüyoruz" demiştir.

Tüm deniz ticaret filomuz azınlıklar tarafından yönetiliyordu. Balkan Savaşı'nda Midilli Adası'na çıkan Yunan kuvvetlerini hemen karşıdaki Ada'ya asker yollamak için gemi/tekne bulamamıştık. Çünkü Ayvalık'taki tüm tekneler Rumların ve onlar da teknelerini başka yerlere kaçırmışlardı. Denizler elden çıktıktan sonra Donanma Cemiyeti kurularak "millet yapar" sloganının başlangıcı olarak Donanma'yı güçlendirmeye başladık ama artık çok geçti. Donanma o kadar zayıflamıştı ki başına Alman Amiral bile getirdik. Bunları yaşayan ve sonuç çıkararak öngörüsü yüksek bir insan 1924 yılında Donanma'nın güçlenmesi emrini verdi. Bu eşsiz insan, çağdaş denizciliğimizin kurucusu eşsiz Başkomutanımız Mustafa Kemal Atatürk'tür. Silâh arkadaşları ve siyasilerden hiçbir kimse onun denizciliğe neden önem verdiğini ilk başta anlayamadılar. Hatta Mareşal Fevzi Çakmak itiraz edenlerin başında geliyordu. Atatürk gerçekten tek başına Donanma'yı yeniden kurdu. Tatbikatlara katıldı. Yeni savaş gemileri aldı, tersanelerimizde gemi yapımının temellerini attı. Ticaret bahriyesine önem vererek yolcu gemileri ile seyahat etti. Karadeniz vapurunu tüm Avrupa'ya yolladı ve yüzen sergi olarak dünyada bir ilki yaparak Türkiye'yi dünyaya tanıttı. Deniz ticaret filomuzun gelişmesine katkı sağlayacak limanlarımızı millileştirdi, limanlar arası taşımacılığı ticaret filomuza verdi ve

Kabotaj Kanunu'nu çıkardı. O çok iyi biliyordu ki, bekamızı korumak denizlerden başlayacak. 1571 yılından itibaren gerilemeye başlayan Donanma'yı 15 yılda yeniden güçlü hâle getirdi ve 1935 yılında Malta Adası'ndaki İngiliz filosuna adeta Akdeniz'de ben de vanm mesajını verdi. Yunanistan'ın Pire Limanı'nı ziyaret ederek onlara gerekirse "ana karanıza kadar gelebilirim" mesajı verdi. Balkan Antantı'na girmesi için Bulgaristan'a Donanma varlığını gösterdi. Ve sonunda "Deniz Bakanlığını" kurdurdu. Her ne kadar sonu tartışmalı bir olay ile kapansa da Deniz Bakanlığı maalesef bir daha kurulmadı. Ve bugün müsteşar düzeyinde bile temsil edilmeyen bir bakanlığın içinde hapis oldu.

O hâlde denizcilik gücümüzün hedeflerini saptayan millî siyaset içindeki hedeflerimizle uyumlu stratejileri çizen ve ona göre de bir devlet politikasını uygulamasına yardımcı olacak bir deniz bakanlığının kurulması artık daha fazla geç kalmadan kurulmalıdır. Nüfus gücümüz denizlere yönlendirilmelidir. Artık bireysel ve kurumsal çalışmalar bir hedef doğrultusunda yapılmalıdır.

Cumhuriyetimizin 100'üncü yılında Türkiye 1923'teki kısıtlı kadrosunu çok aşmıştır. O kısıtlı kadronun yaptıklarının meyveleri bugün bir orman gibi karşımızda. Bu ormanı yakmamak için güçlü olmak ve gereği gibi kullanmak gerekmektedir. Bekamız için ulusal bir deniz politikamızı gerçekleştirmek zorundayız. Mavi Vatan eğer ulusal deniz sınırlarımızı belirliyororsa onu korumak ve desteklemek için faaliyetlerimizi birleştirmek zorundayız. Denizlerdeki hak ve menfaatlerimizin korunması Donanma tarafından yapılıyorsa o menfaatlerin ülke ekonomisine katkısı da Donanma dışındaki denizcilik güçleri ile yapılmalıdır ve tek elde organize olmalıdır o zaman ortak strateji çizilerek hedefler ele geçer. O zaman Kabotaj Kanunu tam uygulanır.

Sonuç olarak, unutmayalım denizleri kaybedersek Anadolu'yu kaybederiz. Kaybedersek de artık gideceğimiz bir yer yok. Geleceğe yönelik deniz stratejileri üretmek bekamızın korunması demektir. Bu da Mavi Vatan kavramının çizdiği sınırlar olmalıdır. İmparatorluk denizlere önem verememek yüzünden battı. Denizlere önem vererek de kuruldu ve gelişti.

O zaman haykınıyoruz:

Haydi alesta vira, yelkenler fora, Cumhuriyetimizin 100'üncü yılında ulusumuza verilecek en büyük armağan olsun ve haykınıyoruz. Haydi artık DENİZ BAKANLIĞIMIZ KURULSUN!

IT'S WHAT UNITES US

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

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

Learn more at marine-offshore.bureauveritas.com

Shaping a better maritime world.



G-20 Zirvesi'nin jeopolitiğe yansımaları: Hindistan, Orta Doğu, Avrupa Ekonomik Koridoru (IMEC)¹

Küresel jeopolitiğe doğrudan etki etme potansiyeline sahip G-20'nin 18'inci Zirvesi, 9-10 Eylül tarihlerinde Hindistan'ın başkenti Delhi'de "Tek Dünya, Tek Aile, Tek Gelecek" temasıyla düzenlendi.

Rusya, Çin ve Meksika Devlet Başkanları'nın katılım sağlamadığı G-20 Zirvesi bu yönüyle kadük kalırsa ve konsepti sorgulansa da iklim değişikliği, sürdürülebilir ve kapsayıcı kalkınma, cinsiyet eşitliği, teknolojik dönüşüm ve dijital kamu altyapısı ve sürdürülebilir kalkınma hedeflerine ulaşmak için hızlandırılmış süreç gibi düşük tonlu başlıklar müzakere edildi.

Zirve'nin odak noktası ve arka planı elbette sunulandan farklıydı. İkinci Dünya Savaşı sonrası kurulan ve Soğuk Savaş Dönemi'nde pekiştirilen uluslararası düzenin anlamını ve etkinliğini yitirdiği mevcut konjonktürde düzenlenen G-20 Zirvesi'nde, esasen küresel güneyin özgül ağırlığını artırdığı ve öne çıkmaya devam ettiği gözlemlendi. En son söyleyeceğimizi en başta söyleyelim, Küresel Güney'in paradigma kaymasına neden olacağı günlerin ayak sesleri her geçen gün şiddetini artırıyor.

Küresel Güney'in yükselişi

Kimilerine göre Küresel Güney'in yükselişi abartılı bulunabilir. Ancak gündemi meşgul eden ve geçtiğimiz ağustos ve eylül aylarında düzenlenen seri zirveler öngörümüzü teyit ediyor. Örneğin 22-24 Ağustos tarihlerinde Güney Afrika'da düzenlenen BRICS Zirvesi'ni optiğimizize alalım. Zirve'de oluşuma taraf olan Brezilya, Rusya, Hindistan, Çin ve Güney Afrika çetrefilli bir yapıya evrilen ve epeydir müzakere edilen BRICS'in genişlemesi başlığında tarihi bir uzlaşıya vardı. Suudi Arabistan, Birleşik Arap Emirlikleri, Mısır, İran, Etiyopya ve Arjantin'in BRICS üyeliğine kapılar açıldı. Hâl böyle olunca kuşkusuz güçlü ve geniş katımlı alternatif bir blok ortaya çıkıverdi.

Öte yandan seri darbelerin yaşandığı Afrika'da geçtiğimiz ay dinamik gelişmeler hız kesmeden devam etti. Kenya'nın başkenti Nairobi'de düzenlenen 1'inci Afrika İklim Zirvesi'ne katılan 54 Afrika ülkesi tarihi bir adım attı. Küresel finans sisteminin revize edilmesi yönündeki talebi tekrarlayan Afrika ülkeleri, yatırımların önünü açması için Uluslararası Para Fonu (IMF) ve Dünya Bankası'na çağrıda bulundu. Sonuçta Afrika ülkeleri küresel finans sisteminde kendilerine daha fazla söz verilmesini güçlü bir şekilde talep etmiş oldu.

Rusya kınanmadı

Gelelim G-20 Zirvesi'nin yansı-

malanna. Altını çizelim, Zirve sonrası yayımlanan sonuç bildirgesinde Rusya'ya eleştiri yöneltilmemesi, Ukrayna cenahında öfke ve hayal kırıklığına neden oldu. Zirve'de iki başlık öne çıktı. Afrika Birliği G-20'ye yeni üye olurken, Çin'e rakip olacak bir ticaret koridoru üzerinde anlaşıldı. Her iki kararın öznesinde yer alan Hindistan önemli diplomatik kazanımlara imza attı. Bilhassa Afrika Birliği'nin üyeliği ülkesini geliştirmekte olan Küresel Güney'in temsilcisi olarak konumlandırılan Hindistan Başbakanı Modi'nin diplomatik başansı olarak kayıtlara geçti ve Modi konumunu konsolide etti.

Sonuç bildirgesine odaklandığımızda G20 ülkelerinin, Zirve'nin jeopolitik sorunların çözümü için uygun bir platform olmadığını, ancak dünya ekonomisini etkileyebileceğini kabullendiğini görüyoruz. Diğer taraftan Rus gübre tedarikinin güvence altına alınması ve Karadeniz girişiminin tam uygulanması çağrısında bulunan G20 liderleri, tahıl ve gıda ürünlerinin Rusya ve Ukrayna'dan derhâl ve engellenmeden çıkarılmasının sağlanmasını talep etti.

Hindistan, Orta Doğu, Avrupa Ekonomik Koridoru (IMEC)

Zirve'de karşılıklı fayda-çıkar temelinde şekillenen jeopolitik el sıkışmalar ve birliktelikler elbette dikkatlerden kaçmadı. Afrika Birliği'nin üyeliğe kabulüyle yıldızını parlatan Hindistan, karşılığında AB, ABD, Suudi Arabistan, BAE ve Hindistan arasında akdedilen memorandum ile Avrupa'yı Orta Doğu ve Hindistan ile birleştirecek yeni ve geniş kapsamlı "Hindistan, Orta Doğu, Avrupa Ekonomik Koridoru (IMEC)" ticaret koridorunun kurulmasına onay verdi. IMEC ticaret koridorunun, G20'ye devlet başkanı seviyesinde katılım sağlamayan Çin'in "Bir Kuşak, Bir Yol" Projesi'ne alternatif olarak tedavüle sürüldüğü tespitinde bulunabiliriz.

Akdedilen Mutabakat Muhtırası'na göre IMEC'in, Hindistan'ı Basra Körfezi'ne bağlayan doğu koridoru ve Basra Körfezi'ni Avrupa'ya bağlayan kuzey koridoru olmak üzere iki ayrı koridordan oluşması öngörülmüyor. Katılımcılar, demiryolu güzergâhı boyunca enerji ve veri hatları için kablo hatlarının yanı sıra enerji üretiminde kullanılmak üzere yenilenebilir enerjiden elde edilen hidrojen için boru hattı döşemeyi planlıyor.

Son dönemde Hindistan'ın jeopolitik önem ve etkinliğinin Çin'i dengeleme ve baskılama bağlamında her geçen gün arttığını vurguluyoruz. Paylaşılmayan aktör ve destedeki joker konumuna evrilen Hindistan'ı her blok kendi tarafında görmek istiyor. Hâl böyle olunca

Hindistan'ın reytingi yukarı yönlü hareket ediyor. Nitekim Zirve'nin yıldızı Hindistan Başbakanı Modi'nin "Bugün, böylesine büyük bir bağlantı girişimine girişirken, gelecek nesillerin daha büyük hayaller kurmasının tohumlarını ekliyoruz" açıklamasına dikkatinizi çekelim. Modi Küresel Güney'in lideri vasfıyla konuşuyor ve hareket ediyor.

Kaybedenler kulübünün kadim üyesi Ukrayna

Rusya'nın bastırması ve birçok ülkenin desteğiyle Ukrayna savaşı bağlamında Rusya'ya eleştiri yöneltilmeyen bir sonuç bildirgesi üzerinde mutabık kalındı. Ukrayna savaşıyla ilişkin şiddet uygulanmasını kınayan G20 ülkeleri, Rusya'nın adını zikretmekten kaçındı.

Sonuç bildirgesini sert bir dille eleştiren Ukrayna Dışişleri Bakanlığı Sözcüsü Nikolenko, G20 ülkelerinin "gurur duyabilecekleri" bir sonuç bildirgesine imza atmadıkları eleştirisinde bulundu. Almanya Başbakanı Olaf Scholz ise, sonuç bildirgesinden memnun olduğunu ifade ederek, G20 Zirvesi'ni "kararlar zirvesi" olarak nitelendirdi. Scholz ironi yaparcasına G20 ülkelerinin Zirve bildirgesi ile Ukrayna'nın toprak bütünlüğünün "sorgulanamaz" olduğu noktasında "açık bir mesaj" verdiğini savundu.

Rusya: Batı G20 Zirvesi'nin gündemini "Ukraynalıştırmayı" başaramadı

Putin'in katılmadığı G20 Zirvesi'nde Rusya'nın tutumunu Dışişleri Bakanı Lavrov ortaya koydu. Batılı ülkelerin Zirve'nin gündemini "Ukraynalıştırmayı" başaramadıklarını belirten Lavrov, Küresel Güney'in meşru çıkarlarını savunma konusunda yekpare bir duruş sergilendiğini, zira Batı'nın gelişmekte olan ülkelerin acil sorunlarının tartışılması aleyhine tüm gündemi Ukrayna üzerine kurgulamaya çalıştığını vurgulayarak "Zirve, Hindistan başkanlığı ve hepimiz için tartışılmaz bir başandır. G20 bir iç reform sürecinden geçiyor. Bu, Küresel Güney'deki G20 üyelerinin kayda değer aktivasyonuna yansıdı" ifadelerini kullandı.

Lavrov BM Genel Sekreterliği'nin Karadeniz Tahıl Girişimi'ni canlandırma çabalarını da yorumlayarak, "Antonio Guterres'in çabalarını takdir ediyoruz. Ancak Batı'nın yalnızca söz verdiği bir ortamda bu çabalar boşa gitmeye mahkûmdur" ifadelerini kullandı.

Hatırlatalım, Zirve sonuç bildirgesinde Tahıl Koridoru Anlaşması bağlamında Türkiye'nin çabaları takdir edilirken, "Tahıl, gıda ürünleri ve gübrenin Rusya ve Ukrayna'dan

derhâl ve engellenmeden teslim edilmesini sağlamak için bunların tam, zamanında ve etkili şekilde uygulanması çağrısında bulunuyoruz" ifadesine yer verildi.

Japonya, Hindistan ile askerî bağlarını derinleştirmek istiyor

G20 Zirvesi'nde dikkat çeken bir diğer gelişme Japonya marjında yaşandı. Başbakan Kishida, Hindistan ve Japon Silâhlı Kuvvetleri arasındaki ilişkilerin geliştirilmesine dikkat çekerken, Japonya'nın Hindistan'ı Hint-Pasifik'te "vazgeçilmez" bir ortak olarak gördüğünü ve bölgede deniz güvenliğini sağlamak için daha derin bir işbirliği geliştirmeye istekli olduklarını vurguladı. Ezber bozan bu çıkış Hindistan'ın jeopolitik önemini teyit eden bir başka gelişme olarak kayıtlara geçti.

Özgür ve Açık Hint-Pasifik (FOIP) stratejisine yönelik açıklamalarda da bulunan Kishida, FOIP'in kapsayıcı ve açık bir konsept olduğunu, herhangi bir ülkeyi hedef almadığını vurguladı. Japonya'nın teşvik ettiği FOIP'in, Hint-Pasifik Bölgesi'nde hukukun üstünlüğüne dayanan özgür ve açık bir uluslararası düzeni sürdürmek ve güçlendirmek için ortaya atılan bir kavram olduğunu kaydeden Kishida, Hindistan'ı FOIP'i gerçekleştirmek için vazgeçilmez bir ortak olarak tanımladı. Bölgede giderek sertleşen güvenlik ortamının Doğu ve Güney Çin Denizleri'ndeki istikrara zarar verdiğini kaydeden Kishida, Japonya'nın mevcut statükoda tek taraflı değişikliklere karşı olduğunu altını çizdi. İlerleyen dönemde Japonya ile Hindistan arasında artan çok boyutlu bir işbirliği sistematizasyonu görmemiz şaşırtıcı olmayacaktır.

İklim değişikliği başlığında hayal kırıklığı

Sonuç bildirgesinde, büyük beklenti içinde olunan iklim değişikliği başlığı kadük kaldı. Metinde fosil enerjilerin kullanımının sona erdirilmesine ilişkin bir ifade yer almazken, G20 ülkeleri salt 2030 yılına kadar yenilenebilir kaynaklardan enerji edinimini üç katına çıkarma taahhüdünü yinelemekle yetindi. Konuya ilişkin Fransa Cumhurbaşkanı Macron, G20'nin iklim koruma konusunda vardığı mutabakatı "yetersiz" bulduğunu ifade etti.

"Bharat" tartışması

Hindistan G20 Zirvesi'ne her anlamıyla damgasını vurdu. Nitekim ansızın ortaya çıkan isim meselesi bir anlamda G20'nin önüne geçiverdi. Hindistan'ın iki resmî isminden biri olan "Bharat"ın Zirve davetiyelerinde, programında ve Modi'nin konuşmalarında yer

alması dikkat çekti.

Zirve'yi fırsata çevirmeye çalışan Modi, popülizm yapmaktan da geri kalmadı. Modi'nin ülkeyi sömürgeci geçmişinden koparmak üzere yaptığı bu hamlenin arka planında kuşkusuz Hindistan'da yaklaşan seçimler var. Modi, Hint milliyetçiliğini körükleyerek gücünü konsolide etmeye ve konumunu güçlendirmeye çalışıyor.

Türkiye oyunun dışında mı kalıyor?

Yazıyı bitirirken son dönemde düzenlenen global zirvelerin Küresel Güney'in artan özgül ağırlığını pekiştirdiğine dikkatinizi çekelim. Bu durum G20 Zirvesi'nde de teyit edildi. Günümüzün evrilen sınamaları ve değişen konjonktür karşısında İkinci Dünya Savaşı sonrası kurulan uluslararası düzenin işlevselliğini yitirdiği ve Küresel Güney'in giderek ön plana çıktığı bir döneme giriyoruz. Bu dönemin yükselen değeri hiç şüphesiz Hindistan olacak. Her blok Hindistan'ı kendi safına çekmek istiyor. Hâl böyle olunca Hindistan'ın reytingi sürekli artıyor. Kısa ve orta vadede Hindistan'ı konuşmaya devam edeceğiz.

G20 Zirvesi'nde akdedilen ve Orta Doğu ile Güney Asya'yı birbirine bağlayacak IMEC Anlaşması stratejik önemi yüksek bir hamle. Anlaşmanın zamanlaması ise manidar, zira ABD Başkanı Biden'ın Washington'u G20 grubundaki gelişmekte olan ülkeler için alternatif bir ortak olarak öne sürdüğü konjonktürde katanlar bu anlaşma ile çok boyutlu kazanımlar hedefleniyor.

Nitekim Biden Zirve'de IMEC'in iki kıtadaki limanları birbirine bağlayacak ve daha istikrarlı, daha müreffeh ve bütünlümlü bir Orta Doğu'ya yol açacak büyük bir anlaşma olduğunu vurgulayarak Çin'in "Bir Kuşak, Bir Yol" Projesi'ne alternatifini tedavüle sürdü. Öte yandan IMEC hamlesinin, Suudi Arabistan'ın İsrail'i tanımasına yönelik ABD menşeli ve geniş zaviyeli diplomatik arayışta bir kaldıraç olarak da kullanılacağı görülüyor.

Günün sonunda, IMEC İsrail'in Hayfa Limanı'nda Akdeniz'e ulaşırken, Biden yönetimi projeyi Suudi Arabistan ile İsrail ilişkilerinin normalleşmesinde kullanmayı hedefliyor. Meseleye bir de Türkiye bakımından bakalım. Türkiye, Hindistan'ın jeopolitik önemini artıracak, İsrail'in bölgedeki gücünü konsolide edecek IMEC Projesi'nin dışında kalarak denklemin dışına itiliyor ve bölge jeopolitiğine etki etmede zemin kaybediyor.

¹The India-Middle East-Europe Economic Corridor (IMEC).

Bu sene petrol fiyatlarında bir ilk

Meltem Süloğlu

snp@pelikan.com.tr

BDI, Eylül ayının son haftasını yüzde 13.6'lık yükselişle 1569 ABD Dolan seviyelerinde kapattı. Capesize tonajı yüzde 30'luk yükselişle 13274 ABD Dolan seviyelerine, Panamax tonajı yüzde 1.7'lik yükselişle 15164 ABD Dolan seviyelerine yükselirken, Supramax tonajı ise yüzde 1.1'lik yükselişle 14906 ABD Dolan seviyelerine geldi.

Geçtiğimiz haftalarda, Suudi Arabistan ve Rusya, gönüllü üretim ve ihracat kesintilerini 2023 sonuna kadar uzatma taahhütlerini sürdürceklerini açıkladı. Petrol fiyatlarında ciddi bir yükseliş yaşandı. 2023 yılında ilk kez 90 dolara üzerine çıktı (25 Ağustos'ta 80 dolara altındaydı).

VLCC M/T "ATHENIAN FREEDOM" (299,991 dwt/ 2013, Hyundai, Kore inşa) Scrubber & BWTS donanımlı gemi 78 milyon dolara alıcı buldu. Nisan ayındaki satışlarla karşılaştığımızda 2 yaş daha yaşlı M/T "ATHENIAN GLORY" (299,000 dwt/ 2011 Hyundai, Kore inşa) Scrubber & BWTS donanımlı gemi 63 milyona satılmıştı.

Kuru yük navlunları yükseliş eğiliminde olduğu için çok sayıda satış da gerçekleşti ancak gemilerin çoğu 15 yaşın üzerindedir. OHBS M/V "KOBE STAR" (55,852 dwt/ 2016 inşa, Oshima, Japan) 22.2 milyona gitti.

Kuru yükler:

Newcastlemax "CLEAR HORIZON" (207,947 dwt, Nacks, 2012 inşa) ve kardeş gemisi "BLUE HORIZON" (2012 inşa) her biri 31 milyona alıcı buldu.

Capesize "GRACIOUS ETERNITY" (180,199 dwt, Imabari, 2009 inşa) 21,85 milyona Çinli alıcıya, "WEST TRADER" (175,879 dwt, Jinhai H.I., 2009 inşa) 18,8 milyona gitti, "TIAN BAO HAI" (174,766 dwt, SWS, 2004 inşa) 13.5 milyon dolara Çinli alıcıya satıldı.

Post panamax "DOUBLE PRIDE" (95,707 dwt, Koyo Dockyard, 2012 inşa, 38 m en) 22 milyona Hintli alıcıya satıldı. "ROYAL" (87,334 dwt, Hudong-Zhonghua, 2010 inşa, 36.8m en) yine Hintli alıcıya satıldı.

Kamsarmax "WESTERN MONACO" (81,112 dwt, JiangsuNewHantong, 2016 inşa) 26 milyona BBHP olarak satıldığı söyleniyor. "CUMA" (83,007 dwt, 2006 inşa Tsuneishi Japan) 13,2 milyona Yunan alıcıya gitti. "GENEVA STAR" (81,846 dwt, Tsuneishi Cebu, 2015 inşa) 27 milyon dolara Çinli alıcıya satılırken, "INDIGO KITE" (83,454 dwt, Sanoyas Shipbuilding, 2012 inşa) Yunan alıcıya satıldı. Satış fiyatı henüz rapor edilmedi. "NORD SUN" (82,146 dwt, Tsuneishi Cebu, 2013 inşa) 22 milyona Yunan alıcıya gitti.

Panamax "NENITA" (76,807 dwt, Sasebo, 2006 inşa) 12,3 milyona satıldı. "AP LIBERTAS" (75,213 dwt, Hudong-Zhonghua, 2008 inşa) 12,5 milyona Yunan alıcıya satıldığı rapor edildi, "SANKO FORTUNE" (74,940 dwt, Sasebo H.I., 2012 inşa) 20,5

milyon dolara Yunan alıcıya satılırken, "DA YING" (75,318 dwt, Universal Japan, 2003 inşa) 7,5 milyona satıldı.

Ultramax "GIANTS CAUSEWAY" (63,197 dwt, Yangzhou Dayang, 2015 inşa) "SADLERS WELLS" (63,153 dwt, 2015 inşa), "GALILEO" (63,243 dwt, 2014 inşa) ve "CAPE CROSS" (63,dwt, 2014 inşa) birlikte 86 milyona alıcı buldu. "GLORY HARVEST" (63,339 dwt, Jiangsu Hantong, 2014 inşa) 11/14 ay TC dâhil günlük 14,750 milyon toplam 21 milyon dolara satıldı.

Supramax "KOBE STAR" (55,857 dwt, Oshima, 2016 inşa) 22,2 milyona Yunan alıcıya, "ISABELITA" (58,470 dwt, Tsuneishi Zhoushan, 2010 inşa) 15,1 milyon civarında, "OCEAN REEF" (52,458 dwt, Tsuneishi Cebu, 2005 inşa) 8,6 milyon dolara gitti. "GOLDEN HAWK" (58,068 dwt, Shin Kurushima, 2015 inşa) 21,1 milyona alıcı buldu. "BULK PATEGONIA" (58,723 dwt, Kawasaki, 2012 inşa) 18,9 milyon dolara Endonezyalı alıcıya, "WAVE RUNNER" (56,676 dwt, IHI Marine, 2008 inşa) 12,8 milyona Türk alıcıya, "JIN FENG" (52,686 dwt, Oshima Shipbuilding, 2004 inşa) 8 milyona Çinli alıcıya satıldı. "HANSEATIC EAGLE" (52,400 dwt, Yangzhou Dayang, 2010 inşa) 12,2 milyon civarında, "KOUROUPI" (56,047 dwt, Mitsui, 2008 inşa) 14,2 milyona gitti.

Handy "KLARA SELMER" (33,683 dwt, Samjin, 2011 inşa) 11,2 milyona Yunan alıcıya, "SUPER MARTINELLI" (35,723 dwt, Shinan H.I. 2010 inşa) 13,2 milyona, "VIL ATLANTIC" (37,852 dwt, Jiangsu Eastern, 2010 inşa) 9,5 milyona, "VANTAGE SWORD" (28,310 dwt, Shimanami Shipyard, 2009 inşa) 9 milyona alıcı buldu. "GLOBALEFFORT" (37,072 dwt, Onomichi Dockyard, 2014 inşa) 16,8 milyona alıcı buldu. "BUNUN CHAMPION" (45,566 dwt, Tsuneishi, 2014 inşa) satıldı. Ancak satış fiyatı açıklanmadı. "GLOBAL EFFORT" (37,072 dwt, Onomichi Dockyard, 2014 inşa) 16,8 milyona Yunan alıcıya, "UNION GROOVE" (35,064 dwt, SPP Korea, 2012 inşa) 14,5 milyona, "IVS MERLION" (32,071 dwt, Jiangmen Nanyang, 2013 inşa) ve kardeş gemisi "IVS RAFFLES" (2013 inşa) her biri 11,5 milyon dolara gitti. "TAKESHIO" (38,494 dwt, 2012 inşa) 14,5 milyona, "COPACABANA" (37,202 dwt, Saiki H.I., 2011 inşa) 15,35 milyona Çinli alıcıya satılırken, "PURPLE SEA" (35,214 dwt, Nantong Changqingsha, 2011 inşa) 10,9 milyona satıldı. "GLORIOUS JUPITER" (26,091 dwt, Shin Kurushima, 2013 inşa) 13,7 milyona, "UNIAUC ONE" (28,709 dwt, Shin Kochi, 2007 inşa) 7,8 milyona alıcı buldu.

Tankerler:

VLCC "ATHENIAN FREEDOM" (299,991 dwt, Hyundai H.I., 2013 inşa) 78 milyona alıcı buldu. "FRONT SIGNE" (297,007 dwt,

Shanghai Jiangnan Changxing, 2010 inşa) 63 milyona Çinli alıcıya satıldı. "GREAT LADY" (308,930 dwt, Samsung, 2005 inşa) 34,75 milyona alıcı buldu. "GOOD NEWS" (319,430 dwt, Samho, 2002 inşa) 35 milyona satıldı.

Aframax "ANAVATOS II" (115,459 dwt, Hanjin H.I., 2009 inşa) 41,5 milyona gitti. "FULMAR" (115,605 dwt, Hanjin, 2009 inşa) 39,5 milyona alıcı buldu. "CENTENNIAL SAPORO" (110,448 dwt, Mitsui, 2008 inşa) 35,3 milyona Beks Shipping'e satıldı. "PS VENEZIA" (108,870 dwt, Hudong-Zhonghua, 2010 inşa) 37,5 milyon dolara, "WONDER VEGA" (106,062 dwt, Hyundai H.I., 2005 inşa) 31,5 milyona gitti. Onaylanmamış rapora göre "SPOTTA-IL" (74,997 dwt, Minami Nippon, 2008 inşa, BWTS'si 12/2023 süreli) 24 milyona satıldı.

MR "GRAND ACE8" (46,197 dwt, STX Jinhae, 2008 inşa) 23,8 milyona satılırken kardeş gemisi "GRAND ACE1" (46,176 dwt, STX, 2006 inşa) 19 milyona alıcı buldu. "NCC NAJD" (45,998 dwt, Hyundai Mipo, 2005 inşa) ve "NCC HIJAZ" (2005 inşa) birlikte her biri 17/17,5 milyon aralığında satıldı. "WONDER FORMOSA" (37,562 dwt, Hyundai Mipo, IMO III, 2006 inşa) 18 milyona Türk alıcıya, "RAS MAERSK" (34,999 dwt, GSI China, 2003 inşa) 11,5 milyona satıldı. "PYXIS EPSILON" (50,124 dwt, SPP, Korea, 2015 inşa) 40,75 milyona, "HIGH JUPITER" (51,603 dwt, STX Korea, 2008 inşa) 22,8 milyona Hintli alıcıya satıldı. "DOMINIA" (40,174 dwt, SLS Korea, 2009 inşa) 24,7 milyona açık artırmada satıldı. "ADVANTAGE PARTY" (37,067 dwt, Hyundai Mipo, 2006 inşa) 17,3 milyona gitti.

"FIONIA SWAN" (15,609 dwt, Deniz Endüstrisi Türkiye, 2005 inşa) 8,9 milyona Yunan alıcıya gitti. "STRINDA" (19,959 dwt, Fukuoka, 2006 inşa) ve kardeş gemisi "MH LANGO-EY" (2006 inşa) her biri 15,5 milyona gitti. "AZALEA GALAXY" (19,998 dwt, Shin Kurushima, 2006 inşa) Çinli alıcıya satıldı. Satış fiyatı henüz rapor edilmedi. "PATNOS" (16,714 dwt, Qiuxin Shipyard, 2006 inşa) 10.5/11 milyon civarında alıcı buldu.

Konteynerler:

"MSC ALGECIRAS" (9,403 TEU, 111,862 dwt, Çin) 55 milyona MSC şirketine satıldı.

"OOCL ST. LAWRENCE" (5,057 TEU, 67,255 dwt, Hyundai H.I., 2005 inşa) Yunan alıcıya satıldı.

"AS ROMINA" (1,496 TEU, 21,281 dwt, Zhejiang Ouhua, 2009 inşa) 7 milyona alıcı buldu.

"BLUE OCEAN" (618 TEU, 7,665 dwt, Huanghai Shipbuilding, 2008 inşa) 7,2 milyona Filipinli alıcıya satıldı.

Yeni inşalar:

Gas:

VLCC - Eastern Pacific, 4 gemi siparişine ek olarak Jiangnan Tersa-

nesi'ne 2 adet daha 93,000 cbm ammonia carriers siparişi verdi. 2027 yılının ilk yansında teslim edilecek olan gemilerin her birinin kontrat fiyatı 110 milyon dolar.

LPG carriers - Lepta Shipping, YAMIC Tersanesi'ne 4 adet 40,000 cbm gemi siparişi verdi. 2026/2027 yıllarında teslim edilecek olan gemilerin her birinin kontrat fiyatı 67 milyon dolar.

Tankerler:

Suezmax - Zodiac Maritime, Japan Maritime United Tersanesi'ne 2 adet 159,000 dwt gemi siparişi verdi. 2025 yılında teslim edilecek olan gemilerin kontrat fiyatı açıklanmadı. Yunanlı armatör, SWS Tersanesi'ne 2 adet 158,000 dwt gemi siparişi verdi. 2027 yılında teslim edilecek olan gemilerin kontrat fiyatı 78,5 milyon dolar.

LR2 - Union Maritime, SWS Tersanesi'ne 2 adet 114,000 dwt scrubber donanımlı gemi siparişi verdi. 2025 yılının ikinci yansında teslim edilecek olan gemilerin her birinin kontrat fiyatı 65 milyon dolar. Union Maritime, Yunanistan, SWS Tersanesi'ne 2 adet 2 x 115,000 dwt gemi siparişi verdi. 2027 yılında teslim edilecek olan gemilerin her birinin kontrat fiyatı 64,5 milyon dolar.

MR tankers - Singfar Holdings, Singapore, Chengxi Tersanesi'ne 4 adet 50,000 dwt MR tankers siparişi verdi. 2026 yılında teslim edilecek olan gemilerin her birinin kontrat fiyatı 42 milyon dolar. Tsakos Energy Navigation, Yangzijiang Tersanesi'ne 2 adet 50,000 dwt MR siparişi verdi. 2026 yılının ilk çeyreğinde teslim edilecek olan gemilerin her birinin kontrat fiyatı yaklaşık 43 milyon dolar.

Ice class product carriers - Furetank Sweden, China Merchants Jinling Tersanesi'ne 2 adet 17,999 dwt dual yakıt takviyeli olan gemilerin her birinin kontrat fiyatı yaklaşık 43 milyon dolar.

Kuru yükler:

Winning International Group, Singapore, Qingdao Beihai Tersanesi'ne 2 adet 325,000 dwt gemi siparişi verdi. 2026 yılında teslim edilecek olan gemilerin her birinin kontrat fiyatı 108 milyon dolar.

Newcastlemax - Eastern Pacific, Japan Marine United Tersanesi'ne 2 adet 210,000 dwt gemi siparişi verdi. Gemiler 2025/2026 yıllarında teslim edilecek.

Kamsarmax B/Cs - Sea Traders, Greece, Qingdao Yangfang Tersanesi'ne 4 adet 82,000 dwt gemi siparişi verdi. 2026 yılının 2'nci yansında teslim edilecek olan gemilerin her birinin kontrat fiyatı 34,5 milyon dolar.

Open hatch/box holds - Grieg Maritime, Guangzhou Huangpu Wenchong Tersanesi'ne 2 adet

82,000 dwt gemi siparişi verdi. 2026 yılında teslim edilecek olan gemilerin her birinin kontrat fiyatı 57 milyon dolar.

Handy - Seacon Shipping, Qingdao, Namura, Japan Tersanesi'ne 2 adet 40,000 dwt gemi siparişi verdi. 2025 yılının Ağustos-Ekim aylarında teslim edilecek olan gemilerin her birinin kontrat fiyatı 33,5 milyon dolar. Meadway Shipping, Oshima Tersanesi'ne 42,300 dwt gemi siparişi verdi. Gemi, 2026 yılının ilk yansında teslim edilecek.

Konteyner:

CK Line, Korea, Huangpu Wenchong Tersanesi'ne 2 adet 2,700 TEU gemi siparişi verdi. 2026 yılında teslim edilecek olan gemilerin her birinin kontrat fiyatı 37,3 milyon dolar.

Hurdalar:

Kuru yükler

"WINNING JOY" 20,512 LDT, 172,964 dwt, 1999 inşa 505 dolara Singapore, "APJ MAHADEVA" 12,660 LDT, 74,667 dwt, 2000 inşa 480 dolar as is Colombo teslim satıldı. "HASEEN" 7,635 LDT, 46,750 dwt 1998 inşa Hindistan teslim; "ABDULLAH" 7,528 LDT, 45,653 dwt, 1996 inşa Bangladeş teslim; "FATEMA JAHAN" 7,528 LDT, 45,139 dwt, 1995 inşa Bangladeş teslim; "HAVEN GAURDER" 6,079 LDT 27,860 dwt, 1995 inşa Bangladeş teslim satıldı.

Konteynerler

"UGL HONGKONG" 7,009 LDT, 22,000 dwt, 1998 inşa 530 dolara Subcont opsiyonlu, "SINOKOR VLADIVOSTOK" 4,598 LDT, 11,031 dwt, 1998 inşa 588 dolara Hindistan teslim satıldı. "EVER DEVOTE" 21,731 LDT, 55,604 dwt, 1998 inşa 550 dolara as is Singapore, "UNI ASPIRE" 7,098 LDT, 15,534 dwt, 1998 inşa 570 dolara Hindistan, "HUA DA 606" 3,774 LDT 10,624 dwt 2005 inşa Hindistan teslim satıldı. "FORTUNE TRADER" 7,078 LDT, 24,444 dwt, 1994 inşa 612 dolara Hindistan, "MSC MARIA" 3,952 LDT, 21,380 dwt, 1993 inşa 547 dolara Hindistan teslim satıldı.

Tanker

"MARITIME RIYAL" 12,246 LDT, 45,363 dwt, 1998 inşa Hindistan teslim satıldı.

LPG

"WHITE PURL" 5,368 LDT, 11,832 dwt, 1972 inşa Hindistan teslim satıldı.

PCC

"DAPITAN BAY 1" 5,899 LDT, 4,489 dwt, 1992 inşa 530 dolara Bangladeş teslim satıldı.

Alvin ve Heidi Toffler çifti "War And Anti War" (1995) adlı kitaplarında üretim şeklimizin savaşma şeklimizi belirlediğini ileri sürerler. Çağımızda bu görüşü doğrulayan gelişmeler yaşanmaktadır.

Çağımızın belirleyici niteliği bilginin ve bilişim teknolojilerinin hızla gelişmesi ve tüm dünyaya yayılmasıdır. Bu teknolojiler üretim biçimini de değiştirmiş, Endüstri 4.0 modeline geçilmiş, bilişim teknolojilerinden yararlanarak sanayi çağındaki kitlesel standart üretimin yerine müşteriye özel üretim aşamasına erişilmiştir.

Bilginin ve bilişim teknolojilerinin savaşlarda kullanılması da kaçınılmaz duruma gelmiştir.

ABD Ulusal Savunma Üniversitesi (NDU) öğretim üyesi Martin Libicki 1995 yılında yayımladığı "What is Information Warfare" adlı kitabında ilerideki çatışmaların gittikçe artan bir biçimde bilişim sistemleri üzerindeki mücadele şeklinde olacağını yazmaktadır.¹ Bu yazıda adı geçen kitaptan yararlanarak bilgi savaşı konusunda bilgi verilecektir.

Bilgi savaşı (information warfare): Barışta, krizde, çatışmada, çatışma sonrasında stratejik ve taktik düzeyde tarafların hedeflerini gerçekleştirmek için bilgiyi bir araç olarak kullanmalarıdır.² Bilgi savaşının barışta kullanılması üzerinde durulmalıdır.

Libicki bilgi savaşının birçok ögesinin bir bütün olduğunu yazmakta ve bu öğeleri şöyle sıralamaktadır:

1. Komuta kontrol savaşı (command and control warfare)
2. İstihbarata dayalı savaş (intelligence based warfare)
3. Elektronik savaş,
4. Psikolojik savaş,
5. "Hacker" savaşı,
6. Ekonomik bilgi savaşı³

Adı geçen kitabın yayınlandığı 1995 yılından bu yana bilişim teknolojilerindeki hızlı gelişme, özellikle sosyal medyanın yaygın kullanımı dikkate alındığında bu listeye yeni bilgi savaşı öğelerinin ekleneceği doğaldır. Aşağıda bu savaşlar hakkında özet bilgi verilecektir.

Komuta kontrol savaşı:

Komutan bir birliğin beynidir. Komuta kontrol sistemi ise o birliğin sinir sistemidir. Düşmanın komutanını veya komuta kontrol sistemini işlevsiz hale getirirseniz o birlik yönetilemez, dolayısı ile savaşamaz. İşte komuta kontrol savaşı düşmanın komutanının veya komuta kontrol sistemini etkisiz

Bilgi savaşı

hâle getirmeyi amaçlar.

Bunun güzel bir örneği Kurtuluş Savaşımızda yaşanmıştır. 26 Ağustos 1922'de başlayan Büyük Taarruz'da karşımızda üç Yunan Kolordusu vardı bu kolorduların bağlı olduğu Ordu Komutanı General Hacıanesti 400 kilometre geride İzmir'den telgraf haberleşmesi ile savaşı yönetiyordu. 5'inci Süvari Kolordumuz aşılabilir denilen Ahır Dağı'nı 25/26 Ağustos gecesi sızma yürüyüşü ile aşarak düşmanın gerisine düştü ve İzmir ile Afyon arasındaki telgraf hattını kesti. Yunan Ordu Komutanı'nın cephedeki Kolorduları ile haberleşmesi kesilmiş oldu. Yunan Kolorduları eşgüdümlü hareket edemez duruma geldi. Yunan kolorduları ile ordu karargâhı arasındaki ilettiler önce süvarilerimizin eline geçti. Böylece bilgi üstünlüğünü (information superiority) ele geçirmiş olduk ve savaşı kazandık. Buna benzer örnekleri pek çok savaşlarda görmek olasıdır.

Bilgi güçtür. Komuta kontrol savaşı bilgi savaşının bir şeklidir.

İstihbarata dayalı bilgi savaşı (Intelligence based information warfare)

İstihbarat genel olarak düşmanın durumu, yetenekleri ve niyeti hakkında bilgi toplayıp değerlendirerek etkili bir planlama yapmamızı sağlar. Hedef istihbaratı ise hangi silâhi ne zaman ve nasıl kullanacağımıza doğru karar vermemizi sağlar. Çağımızda gelişen haber toplama vasıtaları her iki istihbaratın üretilmesini kolaylaştırmaktadır.

Genel istihbarat ve hedef istihbaratı sağlarken karşı tarafın bizim hakkımızda istihbarat elde etmesi önlenmelidir (istihbarata karşı koyma).

Bu ikisini etkili uygulayan taraf bilgi üstünlüğü ile savaşı kazanır.

Elektronik savaş:

Savaş araçlarının hareket yeteneklerinin artmasına koşut olarak savaş alanları genişlemiş, elektronik haberleşme önem kazanmıştır.

Bilgi savaşının diğer bir unsuru düşmanın elektronik haberleşmesini kısıtlamak veya kesmektir.

Elektronik savaş sadece haberleşme sistemlerine yönelmez elektromanyetik spektrumun bütün dalga boylarında egemen olmayı (full spectrum dominance) amaçlar.

Bu kapsamda radar sinyallerinin kesilmesi/karıştırılması, elektromanyetik güdüm sistemlerinin ve GPS sinyallerinin kesilmesi/karıştırılması, sinyalleri yakalayarak kaynağın yerinin tespit edilmesi (yön bulma: DF), haberleşmenin dinlenmesi, karıştırılması, aldatıcı haberlerle araya girilmesi, kriptolama ve kriptoların çözülmesi gibi eylemler elektronik savaş kapsamına girmektedir.

Düşmanın da bize karşı bu teknikleri uygulayacağı dikkate alınarak bunlara karşı savunma tedbirlerin alınması da önem kazanmaktadır.

Psikolojik savaş:

Bilgi savaşının diğer unsurları karşı tarafın iletişim ve bilişim sistemlerine yönelmişken psikolojik savaşın hedefi "beynidir". Hedefe göre dört çeşit psikolojik savaş vardır:

- Düşman halkının savaşma azim ve iradesine yönelik psikolojik savaş
- Düşman komutanlarına yönelik psikolojik savaş
- Düşman birliklerine yönelik psikolojik savaş
- Kültür savaşı

Düşman kamuoyuna yönelik psikolojik savaşın bir örneği Somali'de yaşanmıştır. ABD birliklerinin ülkeyi terk etmesini isteyen Somalili lider Muhammed Aideed düşürülen bir Amerikan helikopterinde ölen Amerikalıların cesetlerini Mogadişu sokaklarında halkın coşkulu alkışları arasında yerlerde sürdüremiş ve bu olayın CNN başta olmak üzere dünya televizyonlarında yayınlanmasını sağlamıştır. Askerlerinin düştüğü acıklı durumu izleyen Amerikan halkının baskısıyla Başkan, Somali'den askerlerini çekmek zorunda kalmıştır.

Birliklerin beyni olan komutanın

aklı karıştırılırsa veya "durumu-muz gittikçe kötüye gidiyor, en iyisi burada bırakayım" kanısı oluşursa psikolojik harbin komutana yönelik şekli başarılı olur.

Birliklere yönelik psikolojik harpte ise düşman askerlerinde ölüm korkusunun veya usanç duygusunun yaratılması amaçlanır. Bunun bir örneği İkinci Dünya Savaşı'nda Fransız radyolarından Good by Lili Marleen şarkısının çalınarak Alman askerlerinde sıla özleminin yaratılmaya çalışılmasıdır.

Kültür savaşı ise daha çok geri kalmış ülkelerde Batı (özellikle Amerikan) kültürünün sokulmasıdır. Soğuk Savaş'ın Batı /ABD tarafından kazanılmasında Voice of America veya Radio Free Europe radyo yayınları önemli rol oynamıştır. Kültür savaşı kültür emperyalizminin bir uygulamasıdır. Bu kapsamda Hollywood filmleri, dilimize yabancı sözcüklerin sokulması, yemekten sanata kadar her alanda Amerikan yaşam şeklinin benimsetilmeye çalışılması ilk akla gelmektedir.

Hacker savaşı (siber savaş):

Bilgisayarların depolama ve işlem kapasitelerindeki hızlı artış ve milyonlarca kişisel bilgisayarın dünya çapında ağa (www) bağlanmış olması bilgisayar ağlarına saldırı şeklinde bilgi savaşına ek bir boyut kazandırmıştır.

Siber savaş çeşitli şekillerde olabilir:

- Ağların tamamen veya geçici olarak çökertilmesi,
- Hatalı/yanıltıcı bilgiler gönderilmesi,
- Bilgi hırsızlığı,
- Yasa dışı izleme ile istihbarat temini,
- Sahte mesaj trafiği oluşturulması,
- Şantaj/propaganda amaçlı bilgi hırsızlığı veya sahte içerikler oluşturulması.

Çin bu konuda bir "siber ordu" kurmuş ve Pentagon ile kimi ABD silâh üretici firmalarına siber saldırılar yapmıştır. İsrail de İran'ın nükleer çalışmalarına ilişkin bilişim sistemlerine benzer saldırılar yapmıştır.

Ekonomik bilgi savaşı:

Toplumların refahı dünya çapında bilgilerin serbest dolaşımına bağlıdır. Ekonomik bilgi savaşında hedef ülkelere bilgi ablukası uygulanarak o ülkenin ekonomisinin zayıflatılması amaçlanır. Ayrıca hedef ülkenin bankacılık sisteminin veya "e-devlet" benzeri sistemlerinin çökertilmesi de ekonomiyi olumsuz etkiler.

Sonuç ve Öneriler:

Çağımız bilgi çağı, savaşma şeklimiz de bilgi savaşındır. Bilgi savaşı Rusya Ukrayna savaşında sosyal medyanın etkili kullanılmasında olduğu gibi sadece sıcak çatışmanın bir unsuru olarak kullanılmaz, barış döneminde de uygulanabilir. Bilgi ve bilişim teknolojilerinde üstünlük sağlayan emperyalist devletler bilgi savaşını barış döneminde de hedef ülkelere yöneltebilirler. Bunun acı bir örneği, Ergenekon, Balyoz, Askeri Casusluk, 28 Şubat gibi kurmaca davalarla TSK'ya silâh kullanılmaksızın vurulan darbelerdir.

Ne Yapmalı?

- Bilgi savaşı konusunda uzmanlar yetiştirilmeli, bu amaçla üniversitelerde lisansüstü programları açılmalıdır.
- Yöneticiler bilgilendirilmelidir.
- Harp okullarında ve harp akademilerinde bilgi savaşı dersleri verilmelidir.
- Devlet çapında özellikle TSK'da buna uygun örgütlenme yapılmalı planlar geliştirilmelidir.
- Bilgi savaşının gerektirdiği yeteneklerin kazanılması TSK modernizasyon planlarına alınmalıdır.
- TSK geleneksel harbe hazırlık yanında bilgi savaşına da hazırlıklı olmalıdır.
- Hükümet düzeyinde ve TSK'da bilgi savaşı odaklı harp oyunları ve plan seminerleri düzenlenmelidir.

¹Martin Libicki, *What is Information Warfare*, NDU Press, Washington D.C., 1995, p. 9

²A.g.e. p.4

³A.g.e. p.10

Nissan Türkiye Yelken Takımı'ndan derece

Nissan Türkiye Yelken Takımı podyuma çıktığı 71'inci Altınkilit Kupası Yat & Sportsboat Yarışı'nda üçüncülük ödülü elde etti.

2016 yılından beri yelken yarışlarında sayısız kupa ve dere-

ce sahibi olan Nissan Türkiye Yelken Takımı, hem İstanbul hem de güney denizlerindeki güçlü varlığını göstermeyi sürdürüyor.

Nissan Türkiye Yelken Takımı, 9 Eylül Cumartesi günü İstan-

bul Yelken Kulübü tarafından organize edilen 71'inci Altınkilit Kupası Yat & Sportsboat Yarışı'nı başarıyla tamamlayarak üçüncülük derecesini elde etti. Nissan Türkiye Yelken Takımı üç

şamandıra yarışları sonrası yarışını başarıyla tamamladı. Nissan Türkiye Yelken Takımı, IRC1 kategorisinde üçüncülük derecesini elde ederek podyumdaki yerini aldı.



Gezgin olmak

İnsan nasıl gezgin olur, niye alıp başını yollara düşer, gezerken yalnızlık ve başka diyarlarda dolaşmak nasıl bir ruh hâli yaratır?

Bu yazıda deneyimlerimden yola çıkarak kendi öykümün gelişimini anlatacağım.

Yola çıkış karan öncesi...

Alıp başını meçhul yollara diyarlara gitme karan hayat içindeki dönüm noktalarından birinde günlük sabit döngülerin dışına çıkmakla başlıyor. Ben genç denilebilecek bir yaşta emekli olma kararını aldıktan sonra ne yapmalı diye bir düşünme sürecine girmiştik. Kolay değil, değişmez sanılan döngülerin dışına çıkmak heyecan verici olduğu gibi bazı kaygılan da beraberinde getiriyor.

Bakın bu durumu "Altı Don Bir Pantolon, Güney Amerika'da 120 Gün" isimli kitabımda nasıl anlatmışım.

Ne yapmalı?

Okul, iş gücü, sosyal sorumluluklar, gelenekler, zorlamalar, arayışlar... Bu uğraşlar arasında "gerçek kendimizi" ne kadar yaşıyoruz, ne kadar bilebiliyoruz? Bedenimize, özümüze, ruhumuza yeterli saygıyı gösterip zaman ayırabiliyor muyuz? Sürekli "meliyim", "malıyım"lı yüklemeler içinde mi geçiyor günler? Kurgulanmış doktrinlerin, geleneksel diyerek dayatılanların kabulünün haricinde şansımız yokmuş, gerçekte kabul edilemez durumlara uyum sağlamalıymış gibi gösterilen kurgulardan sıyrılmayı ne kadar hayal edebiliyoruz?

Uzun yıllardır süren işimin nihayetlenmesinden sonra "Ne yapmalıyım?" sorusuna cevap aradığım bir döngüye girmiştik. Yeni iş başvurusu mu? Sektör değişimi mi? Yoksa uzun çalışma yıllarıdan sonra belli bir süre dinlenmek mi? Bir yabancı dil kursu veya yeni bir sertifika programına kayıt belki. Bulunsun düşün-

cesiyle bilgisayarın başına geçip özgeçmişimi düzenlemeye çalışıyordum. İki sayfa özgeçmişle boğuşuyordum adeta. Zorlandıkça, o kadar yıldan sonra kendimi anlatmaya çalıştığım bu satırların ne kadının beni yansıttığını sorgulamaya başladım. Bana göre samimiyetsiz, sözde modern akımların icadı formatlara uymaya çalışmamın nedenini düşündüm. İş görüşmeleri yapmak, moda deyimiyle "kafa avcısı (head hunter)" erbabıyla görüşme durumu da çok sevimsiz gelmişti.

Ne için yapacaktım bunları? Paramı? Boşta kalmamak mı? Bir statüm olsun diye mi? Hayatım böyle mi anlam kazanacaktı? Yazarken kendimle kavga etmeye başlamıştım. Yazma ve sorgulama arasında gidip gelen bir döngüde, her seferinde yazmak için oturup, daha çok düşünüp, ne yaptığımı anlamaz hâllere gelip tekrar masadan kalkıyordum.

Gerçek isteğim ne?

Bu yazamama ve sorgulama döngüsü birçok kez yinelendikten sonra kendime ciddi biçimde "Sen gerçekten ne istiyorsun?" diye sormaya başlamıştım. Üzerinde düşünmeye başladığım bu soru daha da canımı sıkıyordu. Gerçekten ne istediğimin yanıtını bulamıyordum. Çokça dış kaynaklı, onaylanma duygusu ile başkalarının yol göstermelerini takip ettiğimi, özeleştiri yaparak "benliğimi özde mutlu eden işleri" bu düzeyde sorgulamadığımı görmek feci halde canımı sıkıyordu.

Düşündüğümde, çok da fazla gereksinimim olmadığını gördüm. Beni zorlayıcı yükümlülüklerim de yoktu. Mütevazı bir yaşantıyı sürdürme konusunda da sıkıntı olmazdı. Ne istediğimi tam olarak bulamamıştım ama artık en azından ne istemediğimi biliyordum. O özgeçmiş yazmayacaktım. İş arama düşüncesi başta olmak üzere "zorunluluk" olgusuyla hareket etmemek beni rahatlatmıştı.

Gezginliğe ilk adım...

Ne yapmayacağıma karar verdikten sonra yoğun bir çalışma hayatı ardından neler yapabilirim diye düşünmeye başladım. Seyahatler, her zaman sorgulayıcı yapımdan uzaklaşmış rahatlatmıştı beni. "Başka yerde" olma hâlinin hissettirdiklerini, hiç bilmediğim yollarda, diyarlarda dolaşırken duyduğum özgürlük hissinin baş döndürücü etkisini seviyordum. Gününbirlik doğa ve kültür gezilerinden haftasonu dalış turlarına, arkeolojik bölge ziyaretlerinden müze dolaşmalarına, bir köy kahvesindeki sohbetten metropollerin içinde yaptığım kaçamak dolaşmalara kadar her yolculuk ruhumu nefes aldınıyordu.

Bu uzun seyahatten önce çok kereler yurtdışına çıkmıştım. İş gezilerini olanaklar ölçüsünde uzatan, dünyanın değişik yerlerinde dolaşan çeyrek zamanlı bir gezgindim zaten. Uzun tatillerde bazen yalnız, bazen bir grupla gezilere katılıyordum. Yolda olma hâlini, gittiğim yerlerdeki doğayı, yapılan seyretmeyi, yemekleri, dilleri, deyişleri, farklılıkları öğrenmeyi seviyordum. Bunları fotoğraflamaya ve yazmaya dair her şey bana haz veriyordu.



Yolculukları paylaşmak, mutluluğumu daha da artıyordu.

Karar veriliyor...

Yılların kemikleşmiş eylemlerini içeren süreçler sonrasında, gerçekten istediklerimi yapabileceğim bir zaman diliminde olduğumu hissetmiştim. İçimden bir ses, "Uzunca bir süre, uzak bir yolculuğa akt!" diyordu. Şöyle her zamankilerden farklı yerlere, çokça denenmemiş, maceralı da olabilecek bir yolculuk düşüncesi heyecanlandırmıştı beni. Google Maps üzerinde dolaşmaya başladığımda, dünya üzerinde herhangi bir bölgeye gidebileceğim duygusu kalp atışlarımı hızlandırmıştı. Beni nelerin beklediğini tam kestiremem bile bu yolculuğumun heyecanlı ve içsel bir gezinti olacağını umuyordum.

Aynen de öyle oldu. İlk uzun ve uzak gezim Güney Amerika'ya uzandı. Tek başıma gittiğim bu gezi adım adım bana beni anlattı. Uzun geziler kendi içindeki dinamikleri kendi yaratan gerçek bir gözlem ve öğrenme süreci oldu benim için. Yola tek başıma çıkmıştım ancak çoğunlukla yalnız değildim.

Tek başına gezmek...

Bir dostum "Çoğumuz tek başına sinemaya bile gidemezken, tek başına dünyaya açılman bana çok farklı geliyor" demişti. Bana bu tek başnalık hiç de yalnızlık gibi gelmedi oysaki. Çünkü kişiliğim gereği herkesle sohbet ediyor ve hemen arkadaşlıklar kurabiliyordum. Bu o zamanki yani 10 yıl önceki ve yola ilk çıkmış Gürcan'dı. Bugün ise yollarda geçen uzun zaman, pandemi sürecinde Türkiye'de kalmak ve alınan yaşla birlikte bambaşka durumlara evrildi içimde. Yine de yola çıkınca yol size yol gösteriyor ve kendinizle ilgili düşünmek için sayısız fırsatlar sunuyor.

İlk adım Buenos Aires idi. İspanyolcamı deniyor, bütçemi ayarlamak için sürekli para dönüşümleri yapıyordum. Okuduğum ve dinlediğim öykülerden dolayı başka bir yerde olmanın heyecanı yanında güvenlik kaygısı önde tutarak dolaşıyordum. Ancak bu kaygılı hâl çok kısa denebilecek bir süreçte yerini Buenos Aires'e uyumlanma ve daha çok merakla, heyecanlı bir özgürlük duygusuna bıraktı.

Tam alıştım derken ayrılmalar ve tekrar başlangıçlar...

Dünya hiç de küçük bir yer değil. Hele çok yer görme arzunuz varsa. O yüzden Güney Amerika'da duraklamam 3 gün ile bir hafta arasında oluyordu. Aslında bu zamanlamaya kumanda eden bir plan yoktu ama birçok noktayı yaşamak demek yıllarca sürececek bir gezi demek. Bu hâli de yolda öğrenecektim. İlk başlarda girdiğim hostel ve bölgeye bir gün içinde uyum sağlıyor, ikinci günden

itibaren evim hâline gelen bu yere akşam ulaşmak beni rahatlatıyor, ardından orada arkadaşlıklar, yer gömellerden sonra içimden bir ses "Tamam" deyince acaba ne olacak, nasıl olacak diye bir sonraki noktaya odaklanıyordum. Her seferinde yeni yere alışıp aylık bir parça hüznün veriyor, onun yerine yeni yere ulaşma ve görme heyecanı başlıyordu. Bu döngü yavaş yavaş benim ruh hâlimi ve hayata bakışımı da pek anlamadan terbiye etmeye başlamıştı bile.

Ben başlangıçta sürekli ve çok yer görme duygusu içinde kısa süreler kalıp ayrılmalar yaşarken, etrafımdaki gezginlerden bazılarının bir yer çok beğenip orada haftalarca, aylarca kaldıklarını görünce düşünmeye başlıyordum. Bu gezi bir görev planı içinde yetişilmesi gereken, görülen yerlere çentik atma gibi bir güdüden başka düşüncelere itti beni. Etrafımdakilerin yolda olma sebeplerini dinlemeye başladım.

Yoldaki profiller...

Özellikle Avrupa başta olmak üzere Batılı ülkelerin gençleri yollarda. 18-22 yaşlar arasında çok sayıda genç gezgine rastladım. Bunlar üniversite eğitimine ara verenlerden tutun, hiç o yola girmeden dünyayı algılamak isteyen bir grup. Genç olma hasebiyle farklı olma istekleri ve macera tutkulan yoğun olsa da yol birçoğunun kişiliğini ve hayata bakışını yeniden şekillendiriyor.

Diğer grup boşanmış, ilişkisi sona ermiş ve bulunduğu ortamdan uzaklaşmak isteyenler. Bu grup gençlerle birlikte ortak macera tutkusuyla hareket edenleri de içeriyor.

Başka bir grup eşiyile emeklilik sonrası gençlikte yapamadıkları bu bir ömre değer macerayı yaşamak. Tabii ki bu grup maddi olarak biraz gönüllü olduğu için gezi şartları hostel ve kendi araçlarıyla oluyor genelde.

Doğu Almanya zamanından baskı rejimini terk etmiş birini görmüştüm. Onun gibi köklenmek istemeyip bu yaşantıyı mesken tutanlar var ve çok uzun yıllardır yollardalar.

Tabii ki bir sürü farklı profil daha var yollarda ancak ortak noktalarının dayatılan düzenden uzaklaşmak, globalizmin ezici baskısından kaçıp hayata doğru özgür bir soluk almak olduğunu söyleyebilirim. Elbette bu kadar değişik kültür büyük bir bilgi birikimi, değişik bakış açılarını görme kabiliyeti, sorgulama yetisinin gelişmesini ve kendine yetebilmeyi beraberinde getiriyor.

Yalnız olmak, eylemleri yalnız yapmak öz bir yalnızlık, yoksunluk anlamına gelmiyor. Uzaklaşmak bir kurtuluş değil yani ancak başka bakış açılar, başka hayatları varlığı bu hayatta deneyimlemeye değer çok değerli bir varlık.

Sağlık ve sevgiyle kalın.

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

untel.com.tr

Küresel ısınmanın modası



E madem o çok sıcak havalar değişmeye, takatimizi geri vermeye karar verdi, öyleyse arkasından konuşacak gücü bulabiliriz kendimizde. Hatta, bizi nasıl giydirdiğinin dedikodusunu bile yapabiliriz

Yüce Yöney | İklim değişikliğinin etkilerini hissetme faslı geride kaldı, biz-zat içindeyiz artık: Bitmek bilmez yaz sıcakları, göz açtırmayan kar fırtınaları, sabah sohbetlerinin vazgeçilmezi baraj doluluk oranları, kuraklıktan kavrulan hasatlar... Daha geçenlerde Yunanistan'ı, ardından Libya'yı vuran Daniel Kasırgası binlerce insanın ölümüne, yüzlerce yerleşim yerinin yıkımına sebep oldu. Hatta çoraklıktan inleyen Libya çöllerinde ucu bucağı meçhul göller oluştu. Art arda patlak veren tüm bu felaketler, nispeten kısa sayılabilecek bir süre öncesine kadar, uzak bir gezegende vuku bulan bir bilimkurgu filmi edasıyla izlediğimiz-dinlediğimiz-okuduğumuz iklim değişikliğinin yaşamımızın tam orta yerine çöreklediğini gösteriyor.

Ama dünya tarihi felaketleriyle, insanlık da adaptasyon becerisiyle ünlü değil mi zaten? Bilim insanları geri dönülemez eşiği çoktan aştığımızı tekrarlayıp dursun, biz akıl küpleri de ona göre oyun kurar, paçayı yırtarız. Yapmadığımız şey mi? Yeri geldi göçtük, yeri geldi savaştık, yeri geldi avladığımız hayvanların kürk-

lerini üstümüze geçirip soğukla mücadele ettik. Düşünsenize dünyanın en eski dikiş iğnesi yaklaşık 40 bin yıl öncesine tarihleniyor; Denisova Mağarası'nda keşfedilen bir iğnenin 50 bin yaşında olduğu söyleniyor. Moskova'nın Sungehir Bölgesi'ndeki kalıntılarda iskeletlerin üzerinde düzenli bir sıra hâlinde dizilmiş 30 bin yıllık boncuklar bulundu. Rus arkeologlar bu boncukların pantolon ve gömlek benzeri kıyafetlere dikildiğini düşünüyor. Birkaç kat giysiyle gömülmüş iskeletler bile var aralarında; yani bilimsel olarak belgelenen ilk iç çamaşırlarıyla...

Modanın havalı tarihi

Takdir edersiniz ki giyinmek en az yemek, içmek, bannmak kadar önemli bir mesele. Ve çoğu zaman sadece kültürel, ekonomik ve toplumsal kodlara dayandırma gafletine düşmemize rağmen aslında iklim ve coğrafyanın ne giydiğimize ve nasıl giyindiğimize etkisi büyük. Moda tarihi bunun örnekleriyle dolu.

Örneğin; Avrupa'da havalardan nispeten sıcak gittiği Ortaçağ'ın sonlarında, başka bir deyişle 11'inci yüzyıldan 13'üncü yüzyıla kadar kadın ve erkekler b্লাut denen ve keten, ipek ya da yün dokumalardan yapılan giysilerle dolaşırdı. B্লাut ince kumaşla vücudu gevşekçe sarar, katlar hâlinde dökülen tiril tiril bir görünüm sergilerdi. Ancak 1300'lerde rüzgârlar tersine döndü ve Küçük Buz Çağı geldi çattı.

Kuzey Yanmküre'de 1800'lerin ortasına kadar süren dönemde adından da anlaşılacağı üzere hayli sert iklim koşulları hüküm sürdü. Grönland'da buzullar, Kuzey Atlantik'te deniz buzları

güneye doğru ilerlerken Kuzey Avrupa'da ortalama sıcaklıklar 1 °C'ye kadar düşünce insanlar hemen gardlarını aldı. Boğazlı, uzun etekli, içi kürk astarlı kıyafetler ve yelekler, kürklü şapkalar görülmeye başladı. 19'uncu yüzyıla kadar hava koşullarında yaşanan dalgalanmalarla birlikte kimi zaman boyun ve göğüs kısmı biraz daha ferahlasa da genellikle ağır kumaşlar, uzun iç çamaşırları, iç eteklerle şiştikçe şişen etekler, kat kat giyilen giysiler revaçtaydı. Asillerin taktığı perukların bile işlevlerinden biri başı ısıtmaktı.

1789'da Fransız Devrimi'nin siyasi ve toplumsal altyapısı sayesinde moda tarihinde de derin bir yankı açtığı ifade edilir. Kadın kıyafetlerinin basitleştiğini ve daraldığını, çıplak kolları en fazla şallarla örtüldüğünü görebilirsiniz dönem resimlerinde. Ancak sadeleşme eğiliminin devrimin son beş yüzyıldır Avrupa'da yaşanan en sıcak çeyrek asra denk gelmesiyle de yadsınamaz bir bağı var.

1810'larda Avrupa'da havalar bozdukça eteklerin kabarması, kürklü mantolar ve yeleklerin sahneye çıkması uzun sürmedi. Hele 1815'te Filipinler'de Tambora Yanardağı patladığında Avrupalılar ve Kuzey Amerikalılar kürklü mantolara üzerine aldıkları yün şallarıyla yıllarca güneşin yüzünü göstermesini bekledi.

Hava döndü, sorular arttı

İnsanlık yine iklimle sınırdışı kritik bir eşikte. Üstelik hava koşullarından, ahlaki normlardan bağımsız olarak düpedüz tüketme çılgınlığıyla saldırdığımız şık şık giyinme hevesimizin o eşiğin aşılmasında rolü büyük. Dünya Ekonomik Forumu'nun

verilerine göre moda endüstrisinin üretim zinciri emisyonlar açısından gıda ve inşaatın sonra üçüncü sırada. Avrupa'da markalar 2000 yılında yılda ortalama iki koleksiyon hazırlarken, 2011'de bu rakam beş koleksiyona çıktı ve sayı katlanarak artıyor. Üstüne üstlük tekstil alanında sentetik elyaf kullanım oranı da yükseldikçe yükseliyor. Sentetik elyaftan yapılan giysilerin çamaşır makinesinde yıkanması yüzünden her yıl yanmı milyon ton mikro elyaf okyanuslara salınıyor. Uluslararası Doğayı Koruma Birliği'nin raporuna göre denizlerdeki plastiklerinin yüzde 30'unun kaynağı yıkanmış tekstil lifleri.

Ancak küresel iklim krizinin harlı ateşinde modanın tek derdi giyim ürünlerinin nasıl üretildiği değil, değişen hava şartlarında insanların nasıl giyinmesi gerektiği de cevaplanmayı bekleyen bir soru. Tüketici eğilimlerini inceleyen uzmanlar sıcak havalar için tasarlanan giysilerin niş ürün olmaktan çıkıp ana akıma dönüştüğünü belirtiyor. Birçok açıdan daha az giyinmek sıcağa verilen en klasik tepki. Kısa süre öncesine kadar takım elbiselerin egemenliğindeki ofis kıyafetlerinde şortlar, sandaletler ve tişörtler listeye girdi. Japon Hükümeti'nin 2005'te devlet dairelerinde elektrik tüketimini azaltmak amacıyla klima kullanımını sınırlandırdığı Cool Biz kampanyası ceketleri, kravatları, gömlekleri tedavülden kaldırarak resmî giyim kodlarını gevşeten uygulamalar arasında başı çekenlerden biri oldu. Hem özel sektör hem diğer ülkeler Cool Biz'in ayak izlerini takip etti.

Herkesin hayatı gölgesine sığınacağı ofislerde geçmiyor

elbette. Açık havada çıplak teni güneş ışınlarına maruz bırakmanın tehlikesini sağır sultan biliyor. Dolayısıyla tekstil teknolojisinin yeni gündemi iplikler arasındaki mesafenin doğru hesaplanmasıyla hava akışının nüfuz etmesine izin vererek ince dokusu sayesinde ısıyı ciltten uzaklaştıran kumaşlar. Bu kumaşlar ultraviyole ışınlarına kalkan oluşturacak kadar sıkı dokunmalı ve defalarca kez yıkandıklarında epimemeliler. Bilim insanları polyester, likra, polietilen ve pamuk karışımları üzerinde çalışıyor şu sıralar.

Siyah beyaz seçimler

Bir de renk sorunu var. Sıcakta siyah mı giymeli, beyaz mı? Beyaz rengin güneş ışınlarını daha çok yansıttığına dair yaygın eğilimin aksine Kuzey Afrika çöllerindeki Bedevilerin geleneksel siyah çüpler kuşanması bilimsel araştırmaları fişekleyen bir nokta. Uzmanlara göre beyaz renk sadece güneş ışınlarını değil vücut ısısını da daha fazla yansıtır. Oysa serinlemek için vücut ısısının yansıtılmasına değil emilmesine ihtiyaç duyuyoruz. Ayrıca ortamın nem oranı, rüzgâr miktarı, kumaşın dokusu, kalınlığı, vücut yapısı gibi birçok etken de denklemin içinde.

Peki sonuç? Siyah giysilerin avantajı baca etkisi yaratması; yani vücutla giysi arasındaki havayı ısıtıp ısınan havanın yükselip vücuttan ayrılmasını sağlamaları. Böylece geride serinlik bırakıyorlar. Ama sıcakta siyah giymenin püf noktası şu: Mutlaka cildinizle giysi arasında boşluk bırakacak, baca etkisi yaratacak bol giysileri tercih etmelisiniz. Yoksa özlediğiniz serinliğe kavuşmanız imkânsız.



**BÜYÜK ATATÜRK...
EN BÜYÜK ESERİNİZ ve BİZE EMANETİNİZ
CUMHURİYET,
İLELEBET PAYIDAR KALACAKTIR...**

CUMHURİYETİMİZİN 100. YILI, KUTLU OLSUN.

 **Beşiktaş Tersane**

www.besiktasshipyard.com