

İMEAK  
Deniz Ticaret  
Odası'nın  
resmi yayınıdır.

# Deniz Ticareti

DERGİ KURULUŞ: 1984

HAZİRAN / 2026





## SPARE PARTS / SCOPE OF SUPPLY

Spare Parts of the **Highest Quality** at **Reasonable Price** from the most diverse and **Renowned Manufacturers**.  
MESSI is specialized in providing **OEM Spare Parts** for all **Sea-going Vessels**.

## REPAIR / TECHNICAL SERVICE

We operate in-house network of multi-skilled **Maritime Engineers**, providing **Engineering Solutions**, **Maintenance** and **Installation Services**.

## NETWORK / OPERATION

Our well-trained and skilled team ensure proper packing and dispatch **World-Wide**.

## SPARE PARTS SUPPLIER

MESSI is an Istanbul based **Marine Spare Parts Supplier** of most **Renowned Manufacturers'** with 97% stock availability on key driveline items.

## SPARE PARTS

- ✓ Main Engine Spare Parts
- ✓ Auxiliary Engine Spare Parts
- ✓ Fuel Injection & Fuel Pump Spare Parts
- ✓ Filters & Spare Parts
- ✓ Compressor & Separator Spare Parts
- ✓ Heat Exchanger Plates & Gaskets
- ✓ Pump Spare Parts
- ✓ Turbo Charger Spare Parts



**BERK GÜMRÜK MÜŞAVİRLİĞİ**  
**BERK LOJİSTİK**

**DENİZCİLİK**  
**SEKTÖRÜNDE**  
*Sizlerle*

**BERK GÜMRÜK MÜŞAVİRLİĞİ LTD. ŞTİ.**

Postahane Mah. Tunç Sok. No: 29 Tuzla,  
İstanbul, Türkiye

Tel: +90 216 446 93 79

Fax: +90 216 447 15 45

Gsm: +90 532 245 45 09

info@berkgumrukleme.com

www.berkgumrukleme.com

**BERK LOJİSTİK LTD. ŞTİ.**

Postahane Mah. Tunç Sok.  
No: 29 Tuzla, İstanbul, Türkiye

Tel: +90 216 446 93 79

Fax: +90 216 447 15 45

Gsm: +90 532 245 45 09

info@berklojistik.com

www.berklojistik.com

# DenizTicaretİ



“Deniz ticareti  
camiamızda refah;  
bilgili, çağdaş  
çalışma ile  
mümkündür.”

M. ZİYA KALKAVAN

## ARMAN CAMGÖZ

2010 Fotoğraf Yarışması'nda DTO'nun eserini satın aldığı  
fotoğrafçılar arasında yer alıyor.



Yıl 42

HAZİRAN 2026

Yayın Türü: Yaygın - Süreli Yayıdır. Ayda bir yayınlanır.

SAHİBİ

İMEAK DTO adına Yönetim Kurulu Başkanı: TAMER KIRAN

Sorumlu Yazı İşleri Müdürü: SERHAT BARIŞ TÜRKMEN

YAYIN KURULU

BAŞKAN: SERHAT BARIŞ TÜRKMEN

PINAR KALKAVAN SESEL

PROF. DR. MUSTAFA İNSEL

GÖKHAN ÖZCAN

İDARE MERKEZİ

İMEAK DTO: Meclis-i Mebusan Cd. No: 22 Salıpazarı 34427

Beyoğlu İSTANBUL-TÜRKİYE

T: +90 212 252 01 30 (8 hat / lines) +90 212 243 54 95 (3 hat / lines)

F: +90 212 293 79 35 [dto@denizticaretodasi.org.tr](mailto:dto@denizticaretodasi.org.tr)

[www.denizticaretodasi.org.tr](http://www.denizticaretodasi.org.tr)

YAYINA HAZIRLIK

LİKYA REKLAMCILIK: Koşuyolu Mah. Katip Salih Sok. No: 60 Giriş Kat

Kadıköy İSTANBUL - TÜRKİYE

T: +90 216 428 92 51 / [info@likyareklamcilik.com.tr](mailto:info@likyareklamcilik.com.tr)

Genel Koordinatör: AYŞE OLCAY - [ayseolcay@likyareklamcilik.com.tr](mailto:ayseolcay@likyareklamcilik.com.tr)

Art Direktör: FATMA BAŞ - [grafik@likyareklamcilik.com.tr](mailto:grafik@likyareklamcilik.com.tr)

Reklam&PR Koordinatörü: HANDAN KALENEROĞLU

[reklam@likyareklamcilik.com.tr](mailto:reklam@likyareklamcilik.com.tr)-GSM:+90 0552 442 49 59

Satış/Pazarlama Uzmanı: ESRA NAJİM

[reklam@virahaber.com](mailto:reklam@virahaber.com)-GSM:+90 0552 442 49 60

Editörler

AHU ERKIVANÇ - [muhabir@likyareklamcilik.com.tr](mailto:muhabir@likyareklamcilik.com.tr)

EFSANE NUR FİDAN - [editor@likyareklamcilik.com.tr](mailto:editor@likyareklamcilik.com.tr)

Katkıda Bulunanlar:

SEVİM TARHAN ATASOY

Baskı: ÖZGÜN OFSET

Yeşilce Mah. Aytekin Sok. No: 21 34418 4. Levent / İstanbul

Tel: + 90 212 280 00 09 / Faks: +90 212 264 74 33

[www.ozgun-ofset.com](http://www.ozgun-ofset.com)

Dergimizde yayınlanan yazılar, yazarların kişisel görüşleridir.

Bu yazılardan dolayı Deniz Ticareti Dergisi sorumluluk üstlenmez.

Kaynak belirtmek koşulu ile alıntı yapılabilir.

ISSN 1301 – 5907

# İÇİNDEKİLER



## BAŞYAZI / TAMER KIRAN

DENİZCİLİK, BELİRSİZLİKLER ORTAMINDA KÜRESEL EKONOMİK İSTİKRARIN TEMEL TAŞI OLMAYI SÜRDÜRÜYOR

04



## MECLİS

MECLİS TOPLANTISINDA EKONOMİK GELİŞMELER DEĞERLENDİRİLDİ

08



## ODADAN

İMEAK DTO HEYETİ POSIDONIA FUARI İÇİN ATINADAYDI

18



## LİMANLAR

AYDIN ERDEMİR - TÜRK LİMANLARI İÇİN UYGULANABİLİR "LİMAN YÖNETİM MODELİ" ÖNERİLERİ-2

54



## BUNKER

HÜSEYİN ŞAHİN - KÜRESEL DENİZ YAĞLARI KRİZİ

60

FAALİYET RAPORU	14
ŞUBELERİMİZDEN	34
ULUSLARARASI DENİZCİ KADINLAR GÜNÜ	42
YACHT CHARTER SHOW	50
MARE FORUM	62
MAKALE	64
SEKTÖRDEN HABERLER	66
DTO IMO BÜLTENİ	84
DTO AB BÜLTENİ	90
GEMİ TUTULMALARI	98
S&P	100
YÜK İSTATİSTİKLERİ	106
ISTFIX	108
HURDA RAPORU	110

# Denizcilik, Belirsizlikler Ortamında Küresel Ekonomik İstikrarın Temel Taşı Olmayı Sürdürüyor



**TAMER KIRAN**

*İMEAK DTO Yönetim Kurulu Başkanı*

Küresel ekonomi ve ticaretin yeni bir dönüşüm sürecinden geçtiği günümüzde, denizcilik sektörü yalnızca yük taşıyan bir faaliyet alanı değil, enerji arz güvenliğinin, tedarik zincirlerinin, dış ticaretin ve küresel ekonomik istikrarın temel taşlarından biri olmayı sürdürüyor.

2026 yılının ikinci çeyreğinde özellikle Ortadoğu merkezli gelişmeler, küresel denizcilik piyasalarının yönü üzerinde belirleyici olmaya devam ediyor. Hürmüz Boğazı çevresinde yaşanan güvenlik riskleri ve bölgesel gerilimler, denizyolu taşımacılığında operasyonel maliyetleri artırırken, enerji taşımacılığı başta olmak üzere küresel lojistik zincirlerinde önemli kırılmalara yol açtı. Ortadoğu'daki gerilim ve Hürmüz Boğazı'na ilişkin risklerin devam etmesi nedeniyle küresel taşımacılıkta büyüme beklentileri yerini daralma öngörülerine bıraktı. Bununla birlikte, güvenli alternatif rotalara yönelim sonucunda ton-mil talebinin artmayı sürdürmesi, özellikle uzun mesafeli taşımacılık faaliyetlerini destekliyor. Bu durum, küresel ticaret akışlarında yeniden yapılanma sürecinin hızlandığını gösteriyor.

ABD ile İran arasında son dönemde yeniden yoğunlaşan diplomatik temaslar ve tarafların kontrollü bir ateşkes zemini üzerinde müzakere arayışlarını sürdürmesi, piyasalarda temkinli bir iyimserlik oluştursa da bölgedeki güvenlik risklerinin henüz tamamen ortadan kalkmadığı ve jeopolitik hassasiyetin devam ettiği görülmektedir.

Türkiye ise sahip olduğu stratejik coğrafi konumu, güçlü denizcilik birikimi, gelişen liman altyapısı ve lojistik kabiliyetiyle bu süreçte önemli fırsatlara sahiptir. Ülkemizin Avrupa, Asya ve Orta Doğu arasında güvenilir bir ticaret ve lojistik merkezi olma potansiyeli her geçen gün daha görünür hale gelmektedir. Türk denizcilik sektörünün değişen küresel koşullara hızlı uyum sağlayabilme kabiliyeti, geleceğe ilişkin en büyük avantajlarımızdan biridir.

Mayıs ayında sektörümüzü yakından ilgilendiren düzenlemeleri ve gelişmeleri dikkatle takip etmeyi sürdürdük. Bu kapsamda, Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı tarafından hazırlanan "Gemi Acenteleri Yönetmeliği", 14 Mayıs 2026 tarihli Resmî Gazete'de yayımlanarak yürürlüğe girdi. Sektörümüz açısından önem taşıyan birçok hususun yönetmelikte yer bulmasından memnuniyet duyarken, süreç boyunca gösterdikleri yapıcı yaklaşım nedeniyle Denizcilik Genel Müdürlüğümüze teşekkür ediyoruz.

Bir diğer önemli konu ise Denizcilik Genel Müdürlüğü tarafından sektör görüşüne açılan "Gemilerin Teknik Kuralları Hakkında Yönetmelik Taslağı"dır. Taslağa ilişkin Odamız görüşlerinin oluşturulması amacıyla konuyu hem bir sirküler aracılığıyla üyelerimizle paylaşmış hem de ilgili meslek komitelerimizin değerlendirmelerine sunmuş bulunuyoruz. Bu vesileyle, siz değerli üyelerimizin görüş ve önerilerini bizlere iletmesinin büyük önem taşıdığını özellikle ifade etmek istiyorum.

Diğer taraftan, haziran ayına girerken deniz turizmi sektörümüzde de yeni sezon heyecanı yaşanıyor. Yat turizminden kruvaziyere, günübirlik gezi teknelerinden

su sporlarına kadar geniş bir alanı kapsayan deniz turizmi ülkemizin dünya turizmindeki marka değerine önemli katkı sağlıyor. Yeni sezonun ülkemizin dünya deniz turizmindeki marka değerini daha da yukarı taşımasını temenni ediyor, yeni deniz turizmi sezonunun camiamıza hayırlı, uğurlu ve bol kazançlı geçmesini diliyorum.

Haziran ayı başında dünyanın önde gelen denizcilik fuarlarından biri olarak Yunanistan'da düzenlenen Posidonia Uluslararası Denizcilik Fuarı'na Odamızdan bir heyetle iştirak ediyoruz. Uluslararası denizcilik camiasını bir araya getiren ve sektörün geleceğine yön veren en önemli platformlardan biri olarak kabul edilen fuar, küresel ölçekte iş birliği, ticaret ve bilgi paylaşımı açısından büyük önem taşıyor. Ziyaretimiz kapsamında Yunanistan'daki muhataplarımızla bir araya gelerek, iki ülke arasındaki denizcilik alanındaki iş birliği imkanlarını ve sektörümüzdeki güncel gelişmeleri değerlendirme fırsatı bulmuş olacağız.

25 Haziran'da kutlanacak Dünya Denizciler Günü vesilesiyle de tüm denizcilere fedakarca hizmetlerinden dolayı takdir, şükran ve teşekkürlerimi sunuyorum.

İMEAK Deniz Ticaret Odası olarak sektörümüzün uluslararası rekabet gücünü artıracak, sürdürülebilir büyümeyi destekleyecek ve denizciliğimizi geleceğe taşıyacak çalışmalarını kararlılıkla sürdürmeye devam ediyoruz. Önümüzdeki dönemde jeopolitik gelişmelerin seyri, enerji arz güvenliği, alternatif ticaret koridorlarının etkinliği ve küresel tedarik zincirlerinin yeniden şekillenme süreci, dünya denizcilik piyasalarının yönü üzerinde belirleyici olmaya devam edecektir. Denizcilik sektörü, değişen küresel dengeler içerisinde yalnızca ekonomik değil, aynı zamanda stratejik bir unsur olarak önemini artırmayı sürdürecektir. Küresel belirsizliklerin arttığı bir dönemde, Türk denizciliğinin kararlılıkla yoluna devam edeceğine olan inancımız tamdır. Kalın sağlıklılıkla...

Genç, güçlü ve çevreye duyarlı filosuyla  
Römorkörcülük ve Kılavuzluk Hizmetlerinde

# YARIM ASIRLIK SANMAR DENEYİMİ

[sanmar.com.tr](http://sanmar.com.tr)



# ONURSAN

## TEST POOL

*Fast and Efficient*



**Uniform, Safe, and Documented Lifeboat & Rescue Boat, Launching Appliances & Release Gear**

- Operational & Load Tests,
- Through Examinations,
- Overhauls,
- Maintenance and
- Repairs



**ONURSAN**

A Aydınli Birlik OSB, 2. Sokak, No:4, Tuzla / Istanbul / TURKEY  
T +90 216 395 87 80 F +90 216 395 04 60  
W [www.onursan.net](http://www.onursan.net) E [onursan@onursan.net](mailto:onursan@onursan.net)



# ÇELİKTEN DENİZE 50 YIL...



GEMİ SACI, DUBLEKS GEMİ SACI (PASLANMAZ), HOLLANDA PROFİLİ  
Grade A, Grade B, Grade D, Grade E, Grade F  
AH32, DH32, EH32, AH36, DH36, EH36, DH40, EH40, FH32, F36, FH40

Yeni inşa projelerinde Avrupa, Doğu Bloğu, Uzakdoğu ürünleriyle;  
kaliteli ve hızlı teslimat...



info@urkmezsacdemir.com - satis@urkmezsacdemir.com - disticaret@urkmezsacdemir.com

Yayla Mah. Piri Reis Cad. No. 91 34944 Tuzla - İSTANBUL | T.+90 216 494 20 00-01 / +90 530 505 24 56

# MECLİS TOPLANTISINDA EKONOMİK GELİŞMELER DEĞERLENDİRİLDİ

İMEAK DTO Mayıs ayı Meclis Toplantısı'nda, Prof. Dr. Erhan Aslanoğlu'nun yaptığı sunumla Türkiye ve dünyadaki ekonomik gelişmeler ele alındı.



İPEK BAYRAKTAR SAPMAZ - EMİN EMİNOĞLU



UFUK AKSOY

İstanbul ve Marmara, Ege, Akdeniz, Karadeniz Bölgeleri (İMEAK) Deniz Ticaret Odası'nın (DTO) Mayıs ayı Meclis Toplantısı, 21 Mayıs Perşembe günü DTO Meclis Salonu'nda, İMEAK DTO Meclis Başkan Vekili Emin Eminoğlu başkanlığında yapıldı. Türkiye Odalar ve Borsalar Birliği'nin (TOBB) 82. Genel Kurul Toplantısı dolayısıyla Ankara'da bulunan İMEAK DTO Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran, meclis toplantısına katılmadı.

İlk olarak meclis katipliği görevini üstlenen İMEAK DTO Deniz Turizmi Müdürü İpek Bayraktar Sapmaz vefat haberlerini okudu, merhum ve merhumeye başsağlığı dilendi: "DTO üyesi Çöllü Deniz ve Yat Malzemeleri İthalat İhracat Pazarlama Sanayi Ltd. Şti. sahibi, DTO Antalya Şubesi Eski Yönetim Kurulu Başkanı ve eski milletvekili Hüsnü Çöllü'nün annesi Sevim Çöllü; DTO üyesi Akay Lojistik ve Deniz Taşımacılığı sahibi, DTO Karadeniz Ereğli Şubesi Yönetim Kurulu Başkan

Yardımcısı Cemil Burak Gürdal'ın babası Ahmet Ertuğrul Gürdal; DTO üyesi Er Denizcilik Sanayi ve Ticaret A.Ş. başta olmak üzere denizcilik sektörüne uzun yıllar hizmet vermiş, Himmet Bayraktutar vefat etmiştir. Merhumlara ve merhumeye Allah'tan rahmet, kederli ailelerine, odamız ve camiamız adına başsağlığı dileriz."Gündemin ilk maddesi 30.04.2026 tarih ve 44 sayılı toplantı zabıtlarının görüşülmesi ve onaylanmasıydı. Adreslere gönderilen zabıtlar oybirliğiyle onaylandı. Gündemin ikinci maddesi 2026 Mart ayı mizanının görüşülmesi ve onaylanmasıydı. İMEAK DTO Hesapları İnceleme Komisyonu Üyesi Ufuk Aksoy'un okuduğu mizan oybirliğiyle kabul edildi. Daha sonra mayıs ayı faaliyetlerinin videolu sunumuna geçildi. Mayıs ayı faaliyetlerinin videolu sunumunu ardından İMEAK Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkan Yardımcısı Recep Düzgüt kürsüye geldi. Düzgüt konuşmasına İMEAK DTO Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran'ın selam ve sevgilerini ileterek başladı.

## RECEP DÜZGÜT: "HÜRMÜZ BOĞAZI ÇEVRESİNDE OLUŞAN GÜVENLİK RİSKLERİ, KÜRESEL DENİZ TİCARETİNİ OLUMSUZ ETKİLİYOR"

Küresel ekonomideki gelişmeleri değerlendiren Düzgüt, Çin'de gerçekleşen Trump-Şi görüşmesinin ardından Hürmüz Boğazı'nın açılmasına yönelik somut bir sonucun ortaya çıkmamasının, stokları hızla eriyen enerji ve gıda sektörlerinde önümüzdeki döneme ilişkin tedarik risklerini daha da artırdığını kaydederek, "Bu durum finansal piyasalarda da fiyatlamalara yansıyor. Yaşanan savaşın enflasyonist etkilerinin daha fazla ön plana çıkması, merkez bankaların önündeki süreçte nasıl bir politika izleyeceği sorusunu yeniden gündemin üst sıralarına taşımış durumda" dedi. Küresel denizcilik piyasalarında, yılın ikinci çeyreğinde jeopolitik gelişmelerin etkilerinin belirgin şekilde arttığının görüldüğünü belirten Recep Düzgüt, 28 Şubat'ta ABD ve İsrail'in İran'a yönelik saldırılarının ardından Hürmüz Boğazı çevresinde



**RECEP DÜZGİT**

oluşan güvenlik risklerinin, küresel deniz ticaretini olumsuz etkilediğini, Nisan ayında küresel denizyolu taşımacılığı hacminin yıllık bazda yüzde 2,3 oranında gerilediğini söyledi. Orta Doğu'daki gerilim ve Hürmüz Boğazı'na ilişkin sorunların devam etmesi nedeniyle küresel taşımacılıkta büyüme beklentilerinin yerini daralma öngörülerine bıraktığını; bununla birlikte, alternatif rotalara yönelim nedeniyle ton-mil talebinin artmaya devam ettiğini kaydeden Düzgüt, "Önümüzdeki dönemde jeopolitik gelişmelerin seyri, enerji arz güvenliği ve alternatif ticaret koridorlarının etkinliği, küresel denizcilik piyasalarının yönü üzerinde belirleyici olmaya devam edecektir" dedi.

Nisan ayı faaliyetlerine de değinen Düzgüt, Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı tarafından hazırlanan Gemi Acenteleri Yönetmeliği'nin, 14 Mayıs 2026 tarihli Resmi Gazete'de yayımlanarak yürürlüğe girdiğini hatırlatarak, sektör açısından önem taşıyan birçok hususun yönetmelikte yer bulmasından memnuniyet duyduklarını ifade etti; süreç boyunca gösterdikleri yapıcı yaklaşım nedeniyle Denizcilik Genel Müdürlüğü'ne teşekkür etti. Denizcilik Genel Müdürlüğü tarafından sektör görüşüne açılan Gemilerin Teknik Kuralları Hakkında Yönetmelik Taslağı'na da dikkat çeken Recep Düzgüt, taslağa ilişkin DTO görüşlerinin oluşturulması amacıyla konuyu hem bir sirküler aracılığıyla



**Ön sıra soldan sağa:** Recep Düzgüt (YK Başkan Yardımcısı), Burak Akartaş (YK Üyesi), Serhat Barış Türkmen (YK Üyesi), Ahmet Can Bozkurt (YK Üyesi), Mustafa Aslan (YK Yedek Üye)  
**Arka sıra soldan sağa:** Teoman Mustafa Akyol (YK Yedek Üye), İsmail Görgün (YK Üyesi), Serdar Akdemir (YK Yedek Üye), Semih Dinçel (YK Yedek Üye)

üyelerle paylaştıklarını hem de ilgili meslek komitelerinin değerlendirmelerine sunduklarını belirterek, üyelerin görüş ve önerilerini iletilmesinin büyük önem taşıdığını vurguladı. 2026 yılı deniz turizmi sezonunun da Kurban Bayramı ile tüm Türkiye kıyılarında resmen başlayacağını belirten Düzgüt, yeni sezonun sektör için hayırlı, uğurlu ve bol kazançlı geçmesini diledi. Ayın son günlerinde idrak edilecek mübarek Kurban Bayramı'nı da en içten dileklerle kutlayan Düzgüt, bayramın ülkemize, milletimize ve tüm denizcilik camiasına sağlık, huzur, bereket ve dayanışma getirmesini temenni etti.

### **ERHAN ASLANOĞLU: "HER AN YENİDEN ALEVLENEBİLEN BİR BELİRSİZLİK İÇİNDEYİZ"**

Toplantıda, Bilgi Üniversitesi Öğretim Üyesi ve DTO Ekonomi Danışmanı Prof. Dr. Erhan Aslanoğlu, "Türkiye ve Dünya Ekonomisi; Göstergeler ve Gelişmeler" konulu bir sunum yaptı. Konuşmasının başında hem dünyada hem Türkiye'de ana gündemin savaş ve yol açtığı sonuçlar olduğunu belirten Aslanoğlu, önce küresel çerçeveye değindi ve şunları söyledi: "Trump döneminde ilan edilen süresiz ateşkes, aslında süresiz bir gerginlik anlamına geldi. Her an yeniden alevlenebilen bir belirsizlik içindeyiz. Bu

durum dünya ekonomisine ve finansal piyasalara da yansdı. Petrol ve altın fiyatları başlıca göstergeler haline geldi. Arz yönlü şokun büyüme ve enflasyon üzerindeki etkileri dikkatle izleniyor. Merkez bankalarının adımları, küresel gündemi belirlemeyi sürdürüyor. Geçen yıl paylaşılan grafiğe göre, 1989-2020 arasında Orta Doğu'da yapılan 387 ateşkesin 192'si başarısızlıkla sonuçlandı. Başarı oranı yaklaşık %40; taraflardan biri İsrail olduğunda bu oran %30'a düşüyor. Yani şu anda da bir ateşkes içindeyiz ama yarın bitebilir, yeniden sıcak çatışmaya dönebilir. Bu nedenle temkinli olmak gerekiyor. Defalarca bitti denilen süreçler yeniden gerilime dönüştü. Savaş tam bitmeden bitmiş sayılmıyor. Küresel belirsizlik endeksleri zirvelerde dolaşmaya devam ediyor; bu da yüksek volatilitenin anlamına geliyor."

Euro-dolar paritesindeki dalgalanmalar, altın fiyatlarındaki iniş çıkışlar, kripto ve borsa piyasalarındaki volatilitenin savaş öncesinde başlayan bir süreç olduğunu vurgulayan Aslanoğlu, savaşın etkisinin görece sınırlı kaldığını; ancak Trump dönemiyle başlayan küresel belirsizliğin savaş bitse bile devam edeceğini ifade etti. Bu nedenle volatilitenin kalıcı olacağını belirten



ERHAN ASLANOĞLU

Aslanoglu, savaşın sona ermesinin Türkiye ve dünya açısından görece bir rahatlama sağlayacağını da ekledi. Son iki ayda OECD, IMF ve Dünya Bankası raporlarının savaşın uzun sürmeyeceği ve büyümenin çok olumsuz etkilenmeyeceği yönünde sonuçlar içerdiğini hatırlatan Aslanoglu, ticaret hacminde yavaşlama beklense de büyümede sert bir düşüş öngörülmediğini, ancak öncü göstergelerin dikkatli olunması gerektiğini işaret ettiğini; korumacılık, tedarik sorunları ve boğazların kapanması gibi risklere rağmen ülkelerin savunma, enerji ve altyapıya yaptığı harcamaların maliye politikalarıyla büyümeyi desteklediğini; ayrıca yapay zekâ ve robotların verimliliği artırarak üretimi güçlendirdiğini belirtti. Büyümedeki dayanıklılığın ana nedeninin teknolojik gelişmeler olduğunu ifade eden Aslanoglu, savaşın uzaması halinde PMI verilerinin de gösterdiği gibi küresel büyüme üzerinde baskı yaratabileceğini söyledi. Aslanoglu şöyle devam etti: "Aylık Satın Alma Yöneticileri Endeksi mart ayında sert düştü, nisanda hafif toparladı. Bu iki aylık veriler bize, savaş bitmezse büyümenin bu gri alanının aşağıya doğru geleceğini söylüyor. Yani dünyada büyümede daha hissedilir bir yavaşlama olur. Hep savaş bitecek ve mavi çizgi yukarı dönecek, büyüme de yukarıya dönecek beklentisi var. Ama detaya baktığımızda başka bir tablo görüyoruz. Bileşik Endeks hem hizmetleri hem imalat sanayini içeriyor. Mart ayında

düşüş özellikle hizmetlerde daha güçlü oldu; imalat sanayi daha az düştü. Nisan'da ise imalat sanayi hızla toparladı, savunma, enerji, altyapı yatırımlarıyla o taraf hızla döndü.

Hizmetler ise çok hafif toparladı. Bu bize şunu söylüyor: savaş devam ederse büyüme etkilenecek ama asıl darbe hizmetler sektöründe olacak. Turizm ve taşımacılık başta olmak üzere, havayolu şirketlerinde iptaller yaşanıyor. Avrupa'da, Asya'da tatillerin iptal edilmesi yönünde duyurular yapılıyor. Dolayısıyla turizmde etkisi daha fazla görülecek. Ayrıca Körfez bölgesindeki 7-8 rafinerinin ciddi hasar gördüğü söyleniyor. Onların ne kadar sürede onarılacağı konusunda net bilgi yok. Savaş bitse bile tedarik sorunu devam edecek."

#### "PETROL, GIDA VE ÇİP ÜRETİMİNDE YAŞANABİLECEK TEDARİK SORUNLARI ENFLASYONU BESLİYOR"

İmalat sanayinin daha dayanıklı, hizmetler sektörünün ise daha kırılğan görüldüğünü vurgulayan Aslanoglu, düşüşün ana nedeninin hizmetlerdeki zayıflık olduğunu ifade etti. Pandemi döneminde ürün ve girdi fiyatlarının hızla yükseldiğini, enflasyonun sekizlere kadar çıktığını; son aylarda yeniden yukarı yönlü hareketin başladığını ve enflasyonun büyümeden daha net bir şekilde öne çıktığını dile getirdi. Petrol, gıda ve çip üretiminde yaşanabilecek tedarik sorunlarının enflasyonu beslediğini belirten Prof. Aslanoglu, Amerika'da enflasyonun beklentilerin üzerinde gerçekleştiğini, tahvil faizlerinin yükseldiğini ve piyasalarda stresin arttığını; Bono piyasalarının FED'i faiz artışına zorladığını, Avrupa ve Japonya'nın da benzer adımlar atabileceğini; bunun gelişmekte olan ülkeler için sermaye çıkışları ve faiz artışı baskısı anlamına geldiğini aktardı. Yeni başkan Kevin Walsh'un faiz indirimi vaadine rağmen savaş ve enerji fiyatlarının bu ihtimali zayıflattığını belirten Aslanoglu, FED'in birkaç ay içinde faiz artırımına gidebileceğini; bunun da küresel piyasalarda borsalardan altına, gümüşten kriptoya kadar geniş bir yelpazede dalgalanma ve yatırımcılar için zorluk yaratacağını söyledi. 10 yıllık ABD faizlerinin 4.75'i geçmesi halinde

muhtemelen 5'e doğru gideceğini ve borsalardaki etkinin daha da artacağını ifade eden Aslanoglu "Tahvil faizleri bu seviyeyi zorlarken Euro-Dolar paritesi de 1.11-1.15 bandında bir süre dalgalanabilir. Bu da bizim için doların değerlenmesi anlamına geliyor. Enflasyon tarafında ise beklentilerden daha güçlü bir artış var. Uluslararası kuruluşların tahminleri 4 civarındaydı ama şimdi 4.5-5 seviyelerine çıkabileceği konuşuluyor. Bu da piyasaların fiyatladığı tabloyu netleştiriyor. Altın fiyatları konusunda ise faiz artırımı sürecinde bir 'ızdırıp' dönemi yaşanabilir. Tarihsel örneklerde olduğu gibi altın büyük yükselişler sonrası yarı yarıya düşüşler de yaşayabiliyor. Son dönemdeki düşüşlerin ardında ise ciddi satışlar var. IMF üye ülkelerinin, borçlarını ödemek için altın satması geçmişte arzı artırmıştı.

Bugün de Financial Times'ın haberine göre Türkiye'nin 55 ton altın satışı, Polonya ve Körfez ülkelerinin satışları ve kripto piyasalarındaki krediyle alım yapanların satışları bu düşüşün ana nedenleri arasında. Altın bu yıl dalgalansa da savaş biter ve faiz artışları zirveye ulaştığında yeniden yükselişe geçebilir. Çünkü temel resim değişmedi: dünyada 6.8 milyar ons altın arzına karşı güçlü bir talep var. Merkez bankalarının payı %5'ten %22'ye çıktı. Çin başta olmak üzere alımlar sürüyor. Rus oligarklar ve İranlı zenginler yaptırımlar nedeniyle fiziksel altına yöneliyor. Özetle, küresel ölçekte tonlarca altın talebi devam ediyor" dedi. Aslanoglu, dünya ekonomisinde yavaşlamanın daha belirgin hissedildiğini, enflasyonun tahminlerin üzerinde seyrederek %4-5 bandına doğru yükseldiğini ve bunun büyüme üzerinde baskı yarattığını; bu tablo karşısında merkez bankalarının faiz artırımlarına yöneldiğini, başta FED olmak üzere küresel ölçekte sıkılaştırma eğiliminin öne çıktığını aktardı. Savaşın uzaması halinde bu sürecin stagfasyona dönüşerek çok daha sert bir daralma ve yüksek enflasyon yaratabileceğini vurgulayan Aslanoglu, bunun dünya için iyi bir haber olmayacağını; ancak diplomasi kanallarında İran ve Amerika'nın ortak metin üzerinde görüşmeye başlamasının iyimser bir işaret olarak değerlendirilebileceğini ifade etti.

Bugün itibarıyla emtia fiyatlarının yüksek seyrettiğini, petrolün maliyetleri artırdığını, doların güçlü, Euro-Dolar paritesinin 1.16 civarında olduğunu; altının ve borsaların ise negatif ve yatay bir görünüm sergilediğini; savaşın uzaması halinde bu eğilimlerin daha da keskinleşeceğini, savaşın bitmesi durumunda ise emtia fiyatlarının düşeceğini, doların değer kaybedeceğini, altının güçleneceğini ve borsaların çıkışa geçeceğini söyledi.

### “TÜRKİYE AÇISINDAN SAVAŞ BİR NUMARALI GÜNDEM”

Türkiye açısından ise savaşın bir numaralı gündem olduğunu, siyasetin seçim tarihleri ve mahkeme kararlarıyla çok sıcak bir atmosferde ilerlediğini; enflasyonun daha net hissedildiğini, yavaşlamanın belirginleştiğini, risk ve fırsatların tartışıldığını, rekabet sorunlarının sürdüğünü ve ekonomi yönetiminin programda değişiklik yapmaması gerektiğinin gündemde olduğunu kaydetti. Yeni ticaret yolunun hızla ilerlediğini, Hindistan’dan demiryolu ile İsrail limanlarına, oradan Avrupa’ya uzanan hattın serbest ticaret anlaşmalarıyla çapraz bir bölge yarattığını belirten Aslanoğlu “Başlangıçta güvenlik sorunu tartışılırken, Gazze’nin kontrolüyle bu risk bertaraf edilmeye çalışıldı; ancak son gelişmelerle güvenlik sorunu yeniden gündeme geldi. İran’ın füze saldırıları Dubai, Katar ve BAE için yeni tehditler doğurdu.

Türkiye açısından bu hat Suriye üzerinden Mersin–Ceyhan’a uzanabilir; Bakü ve Kerkük’ten gelen petrol boru hatlarıyla birleşerek Türkiye’yi daha büyük bir enerji dağıtım merkezi haline getirebilir. Bu fırsatlar enerji güvenliği ve ticaret açısından önemlidir, fakat Suriye’nin güvenliği kritik. İsrail’in böyle bir alternatif istemeyeceği ve istikrarsızlık yaratmaya çalışacağı da göz önünde bulundurulmalı. İstanbul’un finans merkezi olma ihtimali ise zayıf. Londra, New York, Frankfurt gibi merkezlerin yüksek gelir ve sermaye yapısı; Singapur, Hong Kong, Dubai gibi ada benzeri yapılar İngiliz hukukuna ve düşük vergilere dayanıyor. Türkiye’de hukuk sistemi farklı ve sorunlu, vergi oranları yüksek, altyapı yetersiz. Bu nedenle benzer bir modelin oluşması çok zor. Kıbrıs ise farklı bir senaryoda

öne çıkabilir. Ada birleşirse İngiliz hukuku hakim olabilir, vergi sistemi basitleşebilir ve Singapur/Hong Kong benzeri bir finans merkezi doğabilir. Enerji, turizm ve gayrimenkul fırsatları da bu senaryoda gündeme gelebilir. Son olarak, savaşın başlamasıyla Türkiye’nin büyüme tahminleri 4.83’ten 3.49’a geriledi. Bu gelişmeler büyümeden 1.5 puan kaybettirdi; ilerleyen süreçte tekrar toparlanma ihtimali olsa da belirsizlik sürüyor” dedi.

### “SONBAHARDAN İTİBAREN BÜYÜME ODAKLI POLİTİKALAR DEVREYE GİRECEK”

Dünya ekonomisinde büyümenin savaşın etkisiyle yavaşladığını, ancak savaşın sona ermesi halinde yeniden hızlanabileceğini belirten Aslanoğlu, Türkiye’de 2027 sonbaharında beklenen seçim olasılığı nedeniyle bu yıl sonbahardan itibaren büyüme odaklı politikaların devreye gireceğini ve bunun büyümeyi yukarı çekeceğini söyledi. Sanayinin yatay seyrettiğini, perakende satışlarda talebin ithal ürünler ve lüks tüketimle sınırlı kaldığını; üretimin maliyet baskısı altında olduğunu vurgulayan Aslanoğlu, Türkiye’nin PMI verilerinin küresel ortalamanın altında kaldığını ve sanayinin ciddi şekilde zorlandığını ifade etti. Kur politikasının TL’yi değerli tuttuğunu, bu nedenle şirketlerin döviz cinsi borçlanmaya yöneldiğini; döviz pozisyon açığının iki yılda 69 milyar dolardan 200 milyar dolara çıktığını, bunun büyük bir risk yarattığını aktardı. Talebin bilgisayar, telefon, otomobil ve kozmetik gibi ithal ürünlerde yoğunlaştığını; konut ve otomobilde yavaşlama görüldüğünü belirten Aslanoğlu, enflasyonun yılın ilk dört ayında %15’e ulaştığını, Merkez Bankası’nın hedefini %26’ya revize ettiğini, ancak yıl sonunda %30–35 aralığının daha gerçekçi olduğunu söyledi. Vatandaş ve reel sektör beklentilerinin %50’nin üzerinde olduğunu, bu nedenle enflasyonun kalıcı bir risk olarak gündemde kaldığını söyledi. “Sanayi üretimi şu anda yatay seyreliyor. İhracat hafif artış gösterse de birçok sanayici ve ihracatçı işlerin iyi gitmediğini, sıkıntı yaşadıklarını söylüyor. Türkiye’de manşet rakamlarla hissedilen gerçekler arasında ciddi fark var; ekonomi yönetimi manşet rakamlara bakarak politika oluşturuyor ama sanayide, istihdamda ve enflasyonda

hissedilen tablo çok daha farklı” sözleriyle konuşmasına devam eden Aslanoğlu, enflasyonun %30–35 bandına doğru gittiğini, Merkez Bankası faizinin %40 seviyesinde olduğunu belirterek faizlerin birkaç ay içinde %43–44’e çıkabileceğini, yılın son aylarında ise birkaç puan inebileceğini söyledi. Mevduat faizlerinin yıl sonunda %40’ın altına inebileceğini, kredi faizlerinin ise seçim öncesi kredi limitlerinin artırılmasıyla 6–8 puan düşebileceğini aktardı.

### “KUR TARAFINDA CİDDİ BİR STRES VAR”

Kur tarafında ise ciddi stres olduğunu, diğer gelişmekte olan ülkelerin para birimlerinin değer kaybettiğini, Türkiye’nin ise TL’yi değerli tutmaya çalıştığını vurguladı. Cari açığın yılın ilk üç ayında 23 milyar dolar olduğunu, finansman tarafında sorun yaşandığını, net hata noksanın eksiye döndüğünü ve Merkez Bankası rezervlerinin üç ayda 42 milyar dolar azaldığını ifade etti. Mart ayında kuru tutmak için 50 milyar dolar harcadığını, bunun sürdürülebilir olmadığını ifade etti.

Aslanoğlu sözlerini şöyle tamamladı: “Benim hesaplamalarıma göre Türk Lirası’nın bugün en az %30–35 değer kaybetmesi gerekiyor. Bu da doların 60 lira civarına, Euro’nun daha da yukarıya çıkmasına yol açar. Önümüzdeki bir yılda enflasyon farkı kadar ek bir değer kaybı da kaçınılmaz görünüyor. Türkiye %3–4 büyürken bu süreç maalesef enflasyona ciddi bir geçişkenlikle yansiyacak. O yüzden kur tutma gayreti devam edecek. Orta Vadeli Program’da dolar kuru 39’dan 46’ya çıkarılacağı, %16–17 artış öngörüldüğü söylenmişti. Bu hedef gerçekçi değildi. Şimdi 25–26 enflasyon hedefiyle kurda aynı oranda artışa izin veriliyor. Yıl ortalaması 49–50, yılsonu ise 56–57 lira olabilir. Eğer enflasyon hedefi 28–30’a çıkarsa yılsonu 58–59 lira görülebilir. Merkez Bankası aylık artışları hızlandırıyor; her ay 1 lira artışla yılsonu 53–54, yaz aylarında ani 2–3 liralık sıçramalarla 55’e doğru gidüş mümkün. Seçim sonrası Türkiye’nin bu pahalılıktan kurtulabilmesi için resesyona–devalüasyon kombinasyonuna ihtiyaç var. İç talebi bastırıp kuru doğru seviyeye taşımak, fiyatların doğru oluşmasını sağlamak gerekiyor. Bu süreçte ücretler fazla



artamayacak, ama kur, faiz ve fiyatlar doğru makasa oturursa Türkiye yeniden dengelenebilir. Bu çerçeveyi kim iktidara gelirse ekonomi yönetiminin düşünmek zorunda kalacağını söyleyerek konuşmamı tamamlıyorum.”

Soru-cevap bölümünün ardından Recep Düzgüt yeniden kürsüye geldi.

### RECEP DÜZGİT: “GEMİ ACENTELERİ YÖNETMELİĞİ’NDE SEKTÖR ÖNERİLERİNİN DİKKATE ALINMASI OLUMLU SONUÇLAR DOĞURDU”

Toplantının sonunda Recep Düzgüt bu kez Vapur Donatanları ve Acenteleri Derneği Yönetim Kurulu Başkanı sıfatıyla söz alarak Gemi Acenteleri Yönetmeliği hakkında bazı açıklamalar yaptı. Gemi Acenteleri Yönetmeliği’nin sektör tarafından değil devlet tarafından çıkarıldığını, Ulaştırma Bakanlığı ve bürokrasinin mevzuat üretme konusunda ısrarcı olduğunu vurguladı.

İlk yönetmeliğin 2005’te yayımlandığını ve Vapur Donatanları ile Acenteleri Derneği tarafından iptal ettirildiğini hatırlatarak, sonraki düzenlemelerde ise sektörün görüşlerinin kısmen dikkate alındığını; kılavuzluk ve römorkör hizmetleriyle ilgili yönetmelikte sektörün taleplerinin büyük ölçüde göz ardı edildiğini, bunun da endişe verici sonuçlar doğurduğunu söyledi. Buna karşılık acentelik yönetmeliğinde birçok önerinin dikkate alınmasının olumlu olduğunu ifade etti. Yeni düzenlemede en çok tartışılan konunun iki denizcilik okulu mezunu istihdamı şartı olduğunu,

bu maddenin küçük ölçekli firmalar için sorun yaratabileceğini dile getirdi. Okul sayısının artmasıyla personel sıkıntısı yaşanmayacağını, ancak az çalışanı olan firmaların zorlanabileceğini sözlerine ekledi. Kendisinin tali acente olduğunu ve bu yönetmeliğin çıkması yönünde özel bir taleplerinin olmadığını, yönetmeliğin aslında 20 yılı aşkın süredir yürürlükte olduğunu hatırlattı.

Düzgüt sözlerini şöyle bitirdi: “Biz elimizden geldiğince yönetmeliğin yumuşak çıkması için uğraştık. En önemli kazanımlardan biri A TİP acentelik belgesinin ücretinin 900 bin liradan 300 bin liraya düşürülmesi oldu. Odamız ve derneğimiz bu konuda güçlü bir savunma yaptı, idare de bizi dinledi. Bugün hâlâ yüksek ama en azından 900 bin değil. Yat acentelerinin sınırları netleştirildi, Boğazdan geçen yatlar için ayrıca boğaz acentesi şartı getirilmedi.

Bu haliyle diğer mevzuatlarla kıyaslandığında olabilecek en iyi şekliyle çıktı. Ne yazık ki cezalandırma maddeleri konusunda idare bizi dinlemedi. En ufak hatada acenteyi sorumlu tutan hükümler var, bunu değiştiremedik. Ama tutumlarımızla ileride değiştirmeye çalışacağız. Ayrıca eksik veya fazla yük nedeniyle acentelere hapis cezası verilmesi yönündeki düzenlemeye karşı girişimlerimiz sürüyor. Bu konuda Tamer Başkan’la birlikte Meclis Plan ve Bütçe Komisyonu Başkanı Mehmet Muş’la görüştük. Eski Ticaret Bakanı olduğu için konuya önem verdi, taslağı inceleyeceğini ve meclise sevk edebileceğini söyledi.



M. KEMAL KUTLU

Bu alanda da çabamız devam ediyor.” İMEAK DTO İskenderun Şubesi Yönetim Kurulu Başkanı M. Kemal Kutlu, Düzgüt’e şu soruyu yöneltti: “Dediğiniz gibi A ile B arasında ticari açıdan büyük bir fark görmedik. Çalışan açısından da benzer; sermaye ve ücret farklılıkları var ama ticari açıdan neredeyse sıfır. İkinci olarak, ben İskenderun’da acentelik yaparken iki okul mezunu çalıştırmak zorundayım. Fakat merkezi İskenderun dışında olan bir firma burada şube açıp acentelik yaparsa yalnızca lise mezunu bir kişiyi çalıştırmak zorunda. Bu durum bize anlaşılmaz geldi.”

Düzgüt en çok tartışılan hususun iki okul mezunu istihdamı şartı olduğunu belirterek, bunun üç aylık geçiş sürecinde yeniden değerlendirilebileceğini söyledi. A ve B tipi acenteler arasında pratikte bir fark kalmadığını, sermaye şartının da fiilen önemini yitirdiğini; küçük farklılıkların tercih sebebi olabileceğini, ancak mevcut haliyle B tipi acenteliğin anlamını kaybettiğini vurguladı. Şube uygulamasındaki eşitsizliklerin dile getirileceğini, idarenin kolay kolay değişiklik yapmasa da açıklama yazılarıyla bazı tereddütleri giderebileceğini ekledi.

Yat acenteleri için tanım sorunlarının da gündemde olduğunu, örneğin guletlerin yat kapsamına girip girmediği gibi konuların idare tarafından netleştirilmesi gerektiğini söyledi. Düzgüt’in cevabının ardından İMEAK DTO Meclis Başkan Vekili Emin Eminoğlu, yaklaşmakta olan Kurban Bayramı’nı kutlayarak meclis toplantısını kapattı.

## Geminiz, Önceliğimiz.

1950'den bu yana denizcilik sektörünün içindeyiz. Yılların getirdiği birikim, güçlü stok yapımız ve sahadaki tecrübemizle Türkiye'nin tüm limanlarında hizmet veriyoruz.



Türkiye'nin tüm limanlarında hizmetinizdeyiz.



**5,000+**  
IMPA kodlu  
ürün



**8,500+ m<sup>2</sup>**  
ofis, depo ve  
çalışma alanı



**25+**  
araçlık  
operasyon filosu



**100+**  
kişilik  
uzman kadro



Türkiye genelinde  
kesintisiz  
hizmet ağı



**Operasyonel Çeviklik**  
Gemi ihtiyaçlarına  
hızlı ve etkin çözümler.



**Güvenilirlik**  
Yıllara dayanan güven ve  
istikrarlı hizmet anlayışı.



**Sektör Deneyimi**  
75 yılı aşkın bilgi birikimi  
ve saha tecrübesi.

### TUZLA Merkez

Evliya Çelebi Mahallesi  
Rauf Orbay Cad. No:15/15A  
34944 - Tuzla  
İstanbul / Türkiye

### TUZLA Depo ve Ofis

Aydınlı Birlik Organize Sanayi Bölgesi  
6. Sokak No:1  
34953 Aydınlı - Tuzla  
İstanbul / Türkiye

### YALOVA Şube

Devlet Yolu Mevkii  
İncirli Sokak, Marin Çarşısı  
Yan Sanayi Sitesi A Blok No:19-20  
77700 Altınova  
Yalova / Türkiye

## FAALİYET RAPORU FAALİYET RAPORU FAALİYET RAPORU

İMEAK DTO'nun mayıs ayında gerçekleştirdiği ve yer aldığı faaliyetler kapsamında düzenlenen toplantı ve ziyaretlerden bazıları şöyle:

### BAHÇEŞEHİR ÜNİVERSİTESİ ZİYARETİ

İMEAK Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran, 11 Mayıs Pazartesi günü, Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Bakan Yardımcıları Durmuş Ünüvar ve Osman Boyraz ile Bahçeşehir Üniversitesi (BAÜ) Rektörü Prof. Dr. Esra Hatipoğlu'nu ziyaret etti. Kıran, ziyaretin ardından Bahçeşehir Üniversitesi Siyaset Bilimi ve Uluslararası İlişkiler Kulübü tarafından düzenlenen "Küresel Rekabette Denizler Ve Koridorlar" konulu panele iştirak etti.

### TMMOB GMO'NUN YENİ YÖNETİMİ DTO'YU ZİYARET ETTİ

İMEAK Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran, 11 Mayıs Pazartesi günü, TMMOB Gemi Mühendisleri Odası'nın (GMO) yeni yönetimini DTO Genel Merkezi'nde ağırladı. Ziyarete, TMMOB GMO Yönetim Kurulu Başkanı İlham Çelebi, Başkan Yardımcısı Haluk Çoban, Genel Sekreter Ayçın Özsakabaşı ve Sayman Üye Mustafa Serhat Yazıcı katıldı.

### BMC İSTİŞARE TOPLANTISI

İMEAK Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanı, Türkiye Odalar ve Borsalar Birliği (TOBB) Başkan Yardımcısı Tamer Kıran, 11 Mayıs Pazartesi günü, DTO Genel Merkezi'nde yapılan Border Management & Consulting (BMC) istişare toplantısı kapsamında konuklarını ağırladı.

Toplantıya, BMC Yönetim Kurulu Başkanı Youssef Khalawi ile Gümrük ve Turizm İşletmeleri A.Ş. (GTİ) Yönetim Kurulu Başkanı Arif Parmaksız katıldı.

### MCA 2026

İMEAK DTO Yönetim Kurulu üyeleri Burak Akartaş, İsmail Görgün, Serhat Barış Türkmen; İMEAK DTO Meclis üyesi Cihat Yavuz Güler ve İMEAK DTO Disiplin Kurulu

üyeleri Mehmet Hakan Tüfekçi'nin yer aldığı DTO heyeti, Panama'nın başkenti Panama City'de 7-8 Mayıs 2026 tarihlerinde düzenlenen Amerika Kıtası Denizcilik Kongresi'ne (MCA 2026) katılarak bir dizi resmi temas gerçekleştirdi.

### AGFD'NİN YENİ YÖNETİMİNDEN ZİYARET

İMEAK Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran, 12 Mayıs Salı günü, Akredite Gözetim Firmaları Derneği'nin (AGFD) yeni yönetimini kabul etti. DTO Genel Merkezi'nde gerçekleşen ziyarete, AGFD Yönetim Kurulu Başkanı ve DTO Kocaeli Şubesi Meclis üyesi Cihangir Kartay, Başkan Yardımcısı Hakan Gülmez ve Yönetim Kurulu üyesi Tuğçe Öğür katıldı.

### DENİZCİLİKTE İZ BIRAKAN KADINLAR: BENİM HİKAYEM, BİZİM GELECEĞİMİZ

İMEAK DTO Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran ve İMEAK DTO Yönetim Kurulu Başkan Yardımcısı Recep Düzgüt, 14 Mayıs Perşembe günü, Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı (UAB) Denizcilik Genel Müdürlüğü tarafından Uluslararası Denizci Kadınlar Günü kapsamında düzenlenen "Denizcilikte İz Bırakan Kadınlar: Benim Hikayem, Bizim Geleceğimiz" konulu oturuma katıldı.

### DENİZCİLİKTE TÜRK KADINI PANELİ

İMEAK Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran, 14 Mayıs Perşembe akşamı, Kadın Gemi Kaptanları Mühendisleri ve Denizciler Derneği tarafından 18 Mayıs Uluslararası Denizci Kadınlar Günü dolayısıyla düzenlenen Denizcilikte Türk Kadını Paneli'ne katıldı.

### TOBB 2026 YILI HİZMET ŞEREF BELGESİ VE PLAKET TAKDİM TÖRENİ

İMEAK Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanı, Türkiye Odalar ve Borsalar Birliği

(TOBB) Başkan Yardımcısı Tamer Kıran, 18 Mayıs Pazartesi günü, Cumhurbaşkanlığı Recep Tayyip Erdoğan'ın teşrifleriyle Ankara'da düzenlenen, TOBB 2026 Yılı Hizmet Şeref Belgesi ve Plaket Takdim Töreni'ne katıldı.

### TOBB HEYETİ ANITKABİR'İ ZİYARET ETTİ

İMEAK Deniz Ticaret Odası (DTO) Yönetim Kurulu Başkanı ve TOBB Başkan Yardımcısı Tamer Kıran, 21 Mayıs Perşembe günü, Türkiye Odalar ve Borsalar Birliği'nin (TOBB) 82. Genel Kurulu kapsamında Anıtkabir'de düzenlenen törene katıldı. TOBB Genel Kurul Divanı, TOBB Yönetim Kurulu Üyeleri, Konseyler, Oda, Borsa Başkanları ve delegelerin katıldığı törende, Gazi Mustafa Kemal Atatürk'ün kabrine çelenk konularak, saygı duruşunda bulunuldu.

### TOBB 82. GENEL KURULU

İMEAK DTO Yönetim Kurulu Başkanı, TOBB Başkan Yardımcısı Tamer Kıran ve DTO TOBB Genel Kurul delegelerinden oluşan heyet, 22 Mayıs Cuma günü Ankara'da düzenlenen Türkiye Odalar ve Borsalar Birliği'nin (TOBB) 82. Genel Kurulu'na katıldı. TOBB Ekonomi ve Teknoloji Üniversitesi'nde gerçekleşen genel kurula, Ticaret Bakanı Prof. Dr. Ömer Bolat ve Eski Türkiye Büyük Millet Meclisi (TBMM) Başkanı Cemil Çiçek teşrif etti. TOBB Genel Kurul Başkanlığını, Deniz Ticaret Odaları Konsey Başkanı ve İMEAK DTO Meclis üyesi Cihan Ergenç yaptı.

### POSIDONIA 2026

İMEAK Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran ve beraberindeki DTO heyeti, 1-5 Haziran 2026 tarihleri arasında Yunanistan'ın başkenti Atina'da düzenlenen Posidonia 2026 Uluslararası Denizcilik Fuarı'nı ziyaret etti ve sektörel temaslarda bulundu.

“Güçlü Yönümüz”  
Sizin  
Memnuniyetiniz



Kılavuzluk ve Römorkörcülük hizmetlerinde sahip olduğumuz tecrübe, güçlü sermaye ve ortaklık yapımızın verdiği güvenle... Her geçen gün büyüyen ve modernleşen filomuzla ülkemize, sektörümüze değer katmaya devam ediyoruz.



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

# Poseidon

---



# Marine

## Your Safety at Sea

Is Our Commitment



Fire Fighting Systems –  
Equipment Supply & Service



Authorized Liferaft  
Service & Sales



Marine Safety Equipment  
Supply & Service



Liferaft & Davit  
Launching Equipment  
Service and Maintenance



Crane Load  
Testing Services



+90 216 493 44 24  
+90 543 588 00 34  
+90 533 404 83 85



[www.poseidontr.net](http://www.poseidontr.net)



[info@poseidontr.net](mailto:info@poseidontr.net)

# DÜNYA DENİZCİLİK SEKTÖRÜNE YÖN VERİYORUZ!

Gemi inşa sanayisinde 650 yıllık denizcilik mirasını sürdüren Türk tersaneleri, ticari gemiler, mega yatlar, askeri projeler ve çevre dostu gemi inşa projeleriyle dünya denizlerindeki etkisini güçlendirmeye devam ediyor.



Barbaros Hayrettin'in "Denizlere hakim olan, cihana hakim olur" sözünden ilhamla, yüksek kalite standartlarımız ve güvenilirliğimizle, denizcilik sektöründe güvenli bir liman olmanın gururunu yaşıyoruz.



GİSBİR

TÜRKİYE GEMİ İNŞA SANAYİCİLERİ BİRLİĞİ

# HİZMET ŞEREF BELGESİ VE PLAKET TAKDİM TÖRENİ DÜZENLENDİ

İMEAK DTO Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kiran, Cumhurbaşkanı Recep Tayyip Erdoğan'ın teşrifleriyle düzenlenen, TOBB 2026 Yılı Hizmet Şeref Belgesi ve Plaket Takdim Töreni'ne katıldı.



İMEAK Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanı, Türkiye Odalar ve Borsalar Birliği (TOBB) Başkan Yardımcısı Tamer Kiran, 18 Mayıs Pazartesi günü, Cumhurbaşkanı Recep Tayyip Erdoğan'ın teşrifleriyle Ankara'da düzenlenen, "TOBB 2026 Yılı Hizmet Şeref Belgesi ve Plaket Takdim Töreni"ne katıldı. Törene, Deniz Ticaret Odaları



Konsey Başkanı ve DTO Meclis üyesi Cihan Ergenç de katıldı.

TOBB Başkanı M. Rifat Hisarcıklıoğlu'nun ev sahipliğinde TOBB İkiz Kuleler'de gerçekleştirilen törene, Gençlik ve Spor Bakanı Osman Aşkın Bak, Ticaret Bakanı Ömer Bolat, eski TBMM Başkanı Cemil Çiçek, Cumhurbaşkanlığı İletişim Başkanı



Burhanettin Duran ile Cumhurbaşkanı Dış Politika ve Güvenlik Başdanışmanı, Büyükelçi Akif Çağatay Kılıç da iştirak etti.

Konuşmaların ardından oda ve borsalar bünyesinde en uzun süre hizmet eden isimlere hizmet şeref belgeleri ve plakeleri takdim edildi.

# KILAVUZ KAPTANLAR HAFTASI KAPSAMINDA MESLEK ŞEHİTLERİ ANILDI

Kılavuz Kaptanlar Haftası etkinlikleri kapsamında Türk Kılavuz Kaptanlar Derneği'nce düzenlenen Meslek Şehitlerini Anma Töreni'ne İMEAK DTO Yönetim Kurulu Başkan Yardımcısı Recep Düzgüt katıldı.



Türk Kılavuz Kaptanlar Derneği'nce (TKKD), bu yıl 17'ncisi gerçekleştirilen Kılavuz Kaptanlar Haftası etkinlikleri kapsamında düzenlenen Meslek



Şehitlerini Anma Töreni, 11 Mayıs Pazartesi günü, İstanbul Teknik Üniversitesi (İTÜ) Denizcilik Fakültesi'nde yapıldı.

Saygı duruşu ve İstiklal Marşı'nın okunmasıyla başlayan törende, İMEAK Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkan Yardımcısı Recep Düzgüt, Tuzla Bölge Liman Başkanı Ahmet Porsuk, TKKD Yönetim Kurulu Başkanı Kaptan Nildenz Sütçü Şen ve Avrupa Kılavuz Kaptanlar Birliği (EMPA) Yönetim Kurulu Başkanı Miguel Vieira de Castro konuşma yaptı. Törene İMEAK DTO Meclis üyeleri Metin Düzgüt ve Nuri Mert Can katıldı. Törende, hayatlarını kaybeden Kılavuz Kaptanlar anısına denize çelenk bırakıldı.

GÜNES GEMİ EUROPE

# MEKANİK ÇÖZÜM ORTAĞINIZ

## Güverte Donanımları

Demirleme ve bağlama sistemleri  
Irgatlar, vinçler ve davitler  
Bakım, onarım ve imalat

## Hidrolik Sistemler

Piston, pompa ve hidromotorlar  
Vinç, dümen ve rampa sistemleri  
Bakım ve revizyon

## Makine Ekipmanları

Pompa ve kompresörler  
Eşanjör sistemleri

## Lazer Kaplama

Yüzey güçlendirme  
Aşınma dayanımı artırma  
Özel kaplama çözümleri

## Robotik Kaynak

Hassas ve hızlı kaynak işlemleri  
Endüstriyel onarım çözümleri  
Dayanıklı birleşim uygulamaları

## Soğutma & İklimlendirme

Chiller ve soğutma sistemleri  
İklimlendirme çözümleri  
Montaj, bakım ve onarım

İçmeler Mahallesi Reis Sokak No:17  
Tuzla / İstanbul

0542 827 66 84  
info@gunesgemi.com



www.gunesgemi.com  
www.gunesgemieurope.nl

Albert Plesmanweg 29 3088GA  
Rotterdam / The Netherlands

+31 68 407 1199  
info@gunesgemieurope.nl

# TOBB'UN 82. GENEL KURULU KAPSAMINDA BÜYÜK BİR HEYET ATA'NIN HUZURUNA ÇIKTI

Türkiye Odalar ve Borsalar Birliği'nin (TOBB) Başkanı M. Rifat Hisarcıkloğlu, TOBB 82. Genel Kurulu kapsamında beraberindeki heyetle Ata'nın huzuruna çıktı.



Türkiye Odalar ve Borsalar Birliği'nin (TOBB) Başkanı M. Rifat Hisarcıkloğlu, TOBB 82. Genel Kurulu kapsamında, TOBB Genel Kurul Divanı, TOBB Yönetim Kurulu Üyeleri, Konseyler, oda, borsa başkanları ve delegeler ile

Üyeleri, Konseyler, Oda, Borsa Başkanları ve delegelerin katıldığı törende, Gazi Mustafa Kemal Atatürk'ün kabrine çelenk konularak, saygı duruşunda bulunuldu. TOBB Başkanı M. Rifat Hisarcıkloğlu ile TOBB Genel Kurul Başkanı, Deniz



birlikte Anıtkabir'i ziyaret ederek, Ata'nın huzurunda saygı duruşunda bulundu.

İMEAK Deniz Ticaret Odası (DTO) Yönetim Kurulu Başkanı ve TOBB Başkan Yardımcısı Tamer Kiran da heyetle birlikte, 21 Mayıs 2026 Perşembe günü, Türkiye Odalar ve Borsalar Birliği'nin (TOBB) 82. Genel Kurulu kapsamında Anıtkabir'de düzenlenen törene katıldı. TOBB Genel Kurul Divanı, TOBB Yönetim Kurulu



Ticaret Odaları Konsey Başkanı ve DTO Meclis Üyesi Cihan Ergenç Anıtkabir Şeref Defteri'ni imzaladı. TOBB Başkanı Hisarcıkloğlu ile TOBB Genel Kurul Başkanı Cihan Ergenç, Anıtkabir Şeref Defteri'ne şunları yazdı:

“Büyük Atatürk, Türkiye Odalar ve Borsalar Birliği'nin yöneticileri ve delegeleri olarak, aziz hatıranıza saygımızı, devletimizin kurucu ilkelerine ve

hedeflerine bağlılığımızı vurgulayabilmek adına huzurunuzdayız. Türk iş dünyasının çatı kuruluşu olarak, bu sene 82'inci Genel Kurulumuzu gerçekleştiriyoruz. Sizler vatanımızı düşmanlardan temizleyip, aydınlık, uygar, güzel günlerin temellerini attınız. Türk özel sektörü olarak bizlere düşen de bu onurlu emanete sahip çıkmak, iktisadi alanda bu büyük zaferin taçlanmasını sağlamaktır.

Üretim gücümüzü büyötmek, istihdamı artırmak, yatırımları çoğaltmak en temel hedefimizdir. Biz bu hedef doğrultusunda var gücümüzle çalışmaya devam edeceğiz. Cumhuriyetimizin ilkelerinin kıymetini çok iyi biliyoruz ve çizdiğiniz yolu, gösterdiğiniz hedefleri asla unutmayacağız. Biz ve bizden sonra gelecek nesillerin de bu değerlere sahip çıkıp, canları pahasına bu cennet vatanı koruyacağına, medeniyet yarışında en



ileri noktalara taşıyacağına eminiz. Türk özel sektörü ve girişimcisi olarak, bu yolda üzerimize düşeni yaparak, ülkemizi aklın ve bilimin ışığında çağdaş uygarlık düzeyine çıkarabilme kararlılığımızın sözünü huzurunuzda tekrarlıyoruz.

Büyük Camiamız adına, Cumhuriyetimizin kurulmasında ve bugünlere gelmesinde emeği olanları, canlarını ortaya koyan herkesi rahmet ve minnetle anıyoruz. Ruhunuz şad olsun”.

---

Because being different  
isn't enough—we strive  
to be the best.



**LIBERIAN  
REGISTRY**



**THE BEST OPEN REGISTRY**

    [LISCR.COM](https://www.liscr.com)

**LISCR İstanbul**

Varyap Meridian Business, Barbaros Mah., Mor Sumbul Sok. | Blok No. 1, Kat 3, Daire 36, Atasehir 34746  
İstanbul, Türkiye | +90 (216) 606-6478 | [istanbul@liscr.com](mailto:istanbul@liscr.com)

# TOBB'UN 82. MALİ GENEL KURULU YAPILDI

İMEAK DTO Yönetim Kurulu Başkanı ve TOBB Başkan Yardımcısı Tamer Kıran, Ankara'da düzenlenen TOBB'un 82. Genel Kurulu'na katıldı.

Türkiye Odalar ve Borsalar Birliği'nin (TOBB) 82. Mali Genel Kurulu, Ticaret Bakanı Ömer Bolat, oda ve borsa

camiasının temsilcileri ile 81 ilden iş insanlarının katılımıyla TOBB ETÜ'de gerçekleştirildi. İMEAK Deniz Ticaret

Odası Yönetim Kurulu Başkanı, TOBB Başkan Yardımcısı Tamer Kıran ve DTO TOBB Genel Kurul delegelerinden oluşan heyet, 22 Mayıs Cuma günü Ankara'da düzenlenen Türkiye Odalar ve Borsalar Birliği'nin (TOBB) 82. Genel Kurulu'na katıldı.

TOBB Ekonomi ve Teknoloji Üniversitesi'nde gerçekleşen genel kurula, Ticaret Bakanı Prof. Dr. Ömer Bolat ve Eski Türkiye Büyük Millet Meclisi (TBMM) Başkanı Cemil Çiçek teşrif etti. TOBB Genel Kurul Başkanlığı'nı, Deniz Ticaret Odaları Konsey Başkanı ve İMEAK DTO Meclis üyesi Cihan Ergenç yaptı. TOBB Başkanı M. Rifat Hisarcıkloğlu, "TOBB 82. Genel Kurulumuzu Ticaret Bakanımız Sayın Ömer Bolat'ın katılımıyla gerçekleştirdik.

Ülkemize ve iş dünyamıza hayırlı olsun. Oda ve Borsalarımızla birlikte üyelerimizin sıkıntılarını takip etmeye, dile getirmeye ve çözüm üretmeye devam edeceğiz.

Tüm ülkeler kendi üretim gücünü koruma derdinde. Biz de firmalarımızı, üretim tesislerimizi, milli servetimiz olarak görmeli, ülkemizin üretim, yatırım, istihdam ve ihracat kapasitesinin zarar görmemesi için korumalıyız. Bu dönemde kapsamlı bir Sanayi Koruma ve Dönüşüm Stratejisi tasarlamamız gerekiyor" dedi.



**ATA VALF VE  
GEMİ  
MALZEMELERİ**  
ÜSTÜN HİZMET KALİTESİ VE  
GÜVENİLİR ÜRÜNLERİYLE...



**ATAVAIVE**



Tel: +90 216 629 1240

info@atavalve.com.tr

Evliya Çelebi Mah. Doğukan Sok. No:13/A Tuzla/İstanbul

# İMEAK DTO HEYETİ POSIDONIA FUARI İÇİN ATİNA'DAYDI

İMEAK DTO Heyeti, Posidonia 2026 Uluslararası Denizcilik Fuarı'nı ziyaret etmek ve sektörel temaslarda bulunmak üzere Yunanistan'ın başkenti Atina'ya gitti.

İMEAK Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran, Meclis Başkanı Başaran Bayrak, Yönetim Kurulu

Sekreter Yardımcımız Ender Kahya ve beraberindeki İMEAK DTO Heyeti, 1-5 Haziran 2026 tarihleri arasında

başkenti Atina'ya gitti. Heyet, 2 Haziran Salı günü, Yunanistan Deniz Ticaret Odası (Hellenic Chamber of Shipping) ile Yunanistan Armatörler Birliği'ni (Union of Greek Shipowners) ziyaret etti.

Ziyaretler sırasında Yunanistan Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Eski Başkanı Dr. George D. Pateras, Başkan Yardımcısı Vasilis Logothetis ve Yunan Armatörler Birliği Başkanı Melina Travlos ile bir araya gelen İMEAK DTO Heyeti, iki ülke arasındaki sektörel işbirliği imkanları ile denizcilik sektöründeki küresel gelişmeleri değerlendirdi.

## ATİNA BÜYÜKELÇİSİ ÇAĞATAY ERCİYES RESEPSİYON DÜZENLEDİ

İMEAK DTO Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran başkanlığındaki Oda Heyeti, 2 Haziran Salı akşamı, Posidonia 2026 Uluslararası Denizcilik Fuarı'na katılmak ve



Üyeleri Burak Akartaş, Orhan Gülcek, İsmail Görgün ve Barış Türkmen, Oda Genel Sekreteri İsmet Salihoğlu ile Genel

düzenlenen Posidonia 2026 Uluslararası Denizcilik Fuarı'nı ziyaret ve sektörel temaslarda bulunmak üzere Yunanistan'ın

sektörel temaslarda bulunmak üzere gittiği Yunanistan'da, Türkiye Cumhuriyeti Atina Büyükelçisi Çağatay Erciyes'in düzenlediği



# TAMER KIRAN'DAN DÜNYA ÇEVRE GÜNÜ MESAJI

İMEAK DTO Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kiran, 5 Haziran Dünya Çevre Günü dolayısıyla bir mesaj yayımladı.

Dünya Çevre Günü olarak belirlenen 5 Haziran tarihinin içinde bulunduğu hafta ülkemizde de her yıl Türkiye Çevre Haftası olarak kutlanmaktadır.

Bu anlamlı hafta yalnızca doğamızı değil, onu korumak için attığımız adımları da hatırlatmaktadır. 2026 yılı için belirlenen "Dünya Bize Emanet" teması ile çevre bilincinin artırılması, sürdürülebilir yaşam alışkanlıklarının yaygınlaştırılması ve gelecek nesillere daha yaşanabilir bir çevrenin bırakılması hedeflenmektedir.

Türk Denizcilik Sektörü de çevremizin ve denizlerimizin korunması anlayışı ile hareket etmekte, ulusal düzeyde hayata geçirilen uygulamaların yanı sıra

Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO) ve Avrupa Birliği'nin (AB) düzenlemelerine uyum sağlayarak faaliyetlerinin çevresel etkilerini en aza indirmek için çaba göstermektedir.

Bu yönüyle "Dünya Bize Emanet" teması, sektörümüzün çevreye ve gelecek nesillere karşı taşıdığı sorumluluğu da en özlü şekilde ifade etmektedir.

Bu yıl 9-20 Kasım 2026 tarihleri arasında ülkemizin ev sahipliğinde gerçekleştirilecek Birleşmiş Milletler İklim Değişikliği Çerçeve Sözleşmesi 31'inci Taraflar Konferansı (COP 31), iklim değişikliğiyle mücadeledeki kararlılığımızı uluslararası ölçekte ortaya koymak

açısından önemli bir fırsat olacaktır.

COP 31'in öncelikli başlıkları arasında yer alan "Okyanus ve Denizler" teması da deniz ekosistemlerinin korunmasına yönelik farkındalığın artırılmasına ve bu alandaki küresel iş birliğinin güçlendirilmesine katkı sağlayacaktır.

Bu vesileyle, çevre bilincinin toplumun her kesiminde daha da güçlenmesini temenni ederken, gelecek nesillere daha temiz, daha sağlıklı ve daha sürdürülebilir bir dünya bırakmak için herkesi sorumluluk almaya davet ediyor, 5 Haziran Dünya Çevre Günü ve Türkiye Çevre Haftası'nı kutluyorum.

## DTO GENEL MERKEZİ'NDE BMC İSTİŞARESİ

İMEAK DTO Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kiran, Border Management & Consulting Toplantısı kapsamında konuklarını ağırladı.

İMEAK Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanı, Türkiye Odalar ve Borsalar Birliği (TOBB) Başkan Yardımcısı Tamer Kiran, 11 Mayıs Pazartesi günü, DTO Genel Merkezi'nde yapılan Border Management & Consulting (BMC) istişare toplantısı kapsamında konuklarını ağırladı.

Toplantıya, BMC Yönetim Kurulu Başkanı Youssef Khalawi ile Gümrük ve Turizm İşletmeleri A.Ş. (GTİ) Yönetim Kurulu Başkanı Arif Parmaksız katıldı. Rifat Hisarcıkıoğlu öncülüğünde, 137 Oda ve Borsanın ortaklığıyla kurulan ve ülkemizin kara sınır kapılarının modernizasyonunu yürüten Gümrük ve Turizm İşletmeleri A.Ş. ile İslam Ticaret ve Kalkınma Odası iş birliğinde oluşturulan Border



Management & Consulting, 57 İslam ülkesi ve farklı coğrafyalarda sınır gümrük

kapılarının modernizasyonu ve lojistik merkezlerin inşasını planlıyor.



# GNG VALVE

PROFESYONEL  
VANA ÜRETİCİSİ  
**"GNG VALVE"**  
DIN NORM  
VG NORM  
JIS NORM



GNG VALVE

| [info@gngvalve.com](mailto:info@gngvalve.com) | [www.gngvalve.com](http://www.gngvalve.com) | /gngvalve



General Ship Supply



Ship Repair & Technical Services



Transit Ship Spare



Cruise Ship Supply



Underwater Repairs & Services



Navy & Naval Ship Supply



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

# TOBB NEFES KREDİSİ YENİDEN BAŞLADI

TOBB Nefes Kredisi'nde yeni dönem 8 Haziran'da başladı. Krediler, 6 ay anapara ödemesiz dönem dahil toplam azami 48 ay vadeli olacak.



KOBİ'lere uygun şartlarda finans imkânı sağlayan TOBB Nefes Kredisi'nde

yeni dönem başvuruları 8 Haziran 2026 tarihi itibarıyla başladı. Krediyeye, TOBB'a bağlı tüm oda-borsa üyesi işletmeler başvurabilecek. TOBB Nefes Kredisi'nden bir firma azami 3 milyon TL kredi kullanabilecek.

Krediler, 6 ay anapara ödemesiz dönem dahil toplam azami 48 ay vadeli olacak. Kredi, 24 aya kadar yıllık yüzde 36, 24 ay üzeri yıllık yüzde 34 faizle kullanılacak. İşletmeler, TOBB

Nefes Kredisi başvurularını Akbank, Denizbank, QNB Bank, Ziraat Bankası, Garanti Bankası, Halkbank, Vakıfbank, Yapı ve Kredi Bankası ve Ziraat Katılım Bankası şubelerine yapabilecek.

Yeni TOBB Nefes Kredisi kapsamında ilk dilim olarak 25 milyar TL kullanıma açılacak, bu yıl içerisinde duyurulacak ilave limitlerle kredi hacminin 100 milyar Türk Lirası'na ulaşması hedefleniyor.

# BAHÇEŞEHİR ÜNİVERSİTESİ'NE ZİYARET

İMEAK DTO Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran, Bahçeşehir Üniversitesi Rektörü Prof. Dr. Esra Hatipoğlu'nu ziyaret ederek "Küresel Rekabette Denizler ve Koridorlar" konulu panele konuşmacı olarak katıldı.



İMEAK Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran, 11 Mayıs Pazartesi günü, Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Bakan Yardımcıları Durmuş Ünüvar ve Osman Boyraz ile Bahçeşehir Üniversitesi (BAÜ) Rektörü Prof. Dr. Esra Hatipoğlu'nu ziyaret etti.

Kıran, ziyaretin ardından Bahçeşehir Üniversitesi Siyaset Bilimi ve Uluslararası İlişkiler Kulübü tarafından düzenlenen

"Küresel Rekabette Denizler Ve Koridorlar" konulu panele iştirak etti. Panel kapsamında gerçekleştirilen "Türk Denizciliği ve Mavi Vatan" başlıklı ilk oturumda, Bakan Yardımcısı Durmuş Ünüvar ile birlikte konuşmacı olarak yer alan Kıran, küresel deniz ticaretindeki gelişmeler ve dünya denizcilik sektörünün mevcut durumuna ilişkin değerlendirmelerde bulunarak sektörün stratejik önemine dikkat çekti.



*our route is yours* **#yönümüzsizsiniz**



# İMEAK DTO HEYETİ, MCA 2026'DA

İMEAK DTO heyeti, 7-8 Mayıs tarihleri arasında Panama'da düzenlenen Amerika Kıtası Denizcilik Kongresi'ne (MCA 2026) katıldı.

İMEAK Deniz Ticaret Odası'ndan bir heyet, Panama'nın başkenti Panama City'de 7-8 Mayıs tarihlerinde düzenlenen Amerika Kıtası Denizcilik Kongresi'ne (MCA 2026) katılarak bir

dizi resmi temas gerçekleştirdi. Heyette İMEAK DTO Yönetim Kurulu üyeleri Burak Akartaş, İsmail Görgün ve Serhat Barış Türkmen; İMEAK DTO Meclis üyesi Cihat Yavuz Güler ile İMEAK DTO

Disiplin Kurulu üyesi Mehmet Hakan Tüfekçi yer aldı. Heyet Panama Deniz Ticaret Odası tarafından düzenlenen MCA 2026 açılış resepsiyonu ve kongre programına iştirak ederek Uluslararası



Dünya Denizcilik Örgütü (IMO) Genel Sekreteri Arsenio Dominguez başta olmak üzere uluslararası denizcilik camiasının temsilcileriyle bir araya geldi.

Panama'daki Atatürk Anıtı'na çelenk bırakarak saygı duruşunda bulunan heyet, Türkiye'nin Panama Büyükelçisi Armağan İnci Ersoy ve Ticaret Müşaviri Halise Büşra Ünsal Hür'ü ziyaret etti.

Büyükelçilik Resmi Konutu'nda düzenlenen resepsiyonda, Türk ve Panamalı denizcilik ve taşımacılık sektörü temsilcileriyle görüşmeler gerçekleştirildi.

Program kapsamında Panama Ticaret ve Endüstri Bakanlığı, Panama Yatırım Ajansı (PROPANAMA), Panama Denizcilik Otoritesi ve Panama Kanal İdaresi ile heyetler arası görüşmeler yapıldı. Heyet, özel olarak düzenlenen bir organizasyonla Panama Kanalı ziyareti de gerçekleştirdi.





**ESPRESSO**



*Unutulmaz anılar için çıkılan yolculuklar*

**Kahve keyfiyle  
başlar...**



**KOZYATAĞI - ATAŞEHİR - DRAGOS - ORDU - GAZİANTEP**



**Franchise için iletişim:**



[www.qespresso.com.tr](http://www.qespresso.com.tr)



[info@qespresso.com.tr](mailto:info@qespresso.com.tr)



+90 545 297 24 53



© 2023 Q Espresso. Tüm hakları saklıdır.



**NETSHIP**  
AGENCY & CHARTERING CO.

**YOUR  
TRUSTED PARTNER  
IN TURKIYE**

CELEBRATING 20 YEARS OF  
FULL RANGE AGENCY SERVICES  
ACROSS ALL TURKISH PORTS AND STRAITS

[NETSHIP.ORG](http://NETSHIP.ORG)



JUNE  
26  
2026



# Bosphorus Shipbrokers Dinner 2026

## Lütfi Kırdar Kongre Merkezi

Değerli sektör paydaşlarımız,

Derneğimizin bu sene yedincisine ev sahipliği yapacağı uluslararası Bosphorus Shipbrokers Dinner, 26 Haziran 2026 Cuma akşamı Lütfi Kırdar Kongre Merkezi'nde düzenlenecektir.

info@gbd.org.tr  
www.gbd.org.tr

Saygılarımızla,  
Gemi Brokerleri Derneği  
Yönetim Kurulu

ONURSAL



SPONSOR

PLATİN SPONSOR



ALTIN SPONSORLAR



GÜMÜŞ SPONSORLAR

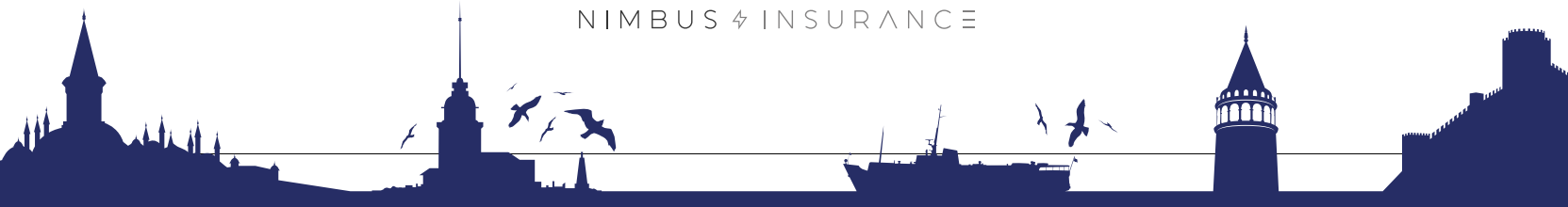


BRONZ SPONSORLAR



DİJİTAL MEDYA SPONSORU

NIMBUS & INSURANCE



# ALIAĞA LİMANLARI NET TONDA LİDERLİĞİNİ SÜRDÜRÜYOR

İMEAK DTO Aliğa Şubesi'nin Mayıs Ayı Meclis Toplantısı'nda, 2026 yılının ilk dört ayında Aliğa limanlarına ilişkin yük ve konteyner istatistikleri değerlendirildi.



İMEAK Deniz Ticaret Odası Aliğa Şubesi Mayıs Ayı Olağan Meclis Toplantısı, İMEAK DTO Aliğa Şubesi Meclis Başkanı İsmail Önal'ın başkanlığında 21 Mayıs'ta yapıldı.

Toplantıda konuşan İMEAK DTO Yönetim Kurulu Başkanı Adem Şimşek, 2026 yılının ilk dört ayında Aliğa Limanlarında gerçekleşen yük ve konteyner istatistiklerine ilişkin bilgiler paylaştı: "2026 yılının ilk dört ayında TEU bazlı elleçlenen konteyner trafiğine baktığımızda toplam TEU adedi 496 bin 492 olarak gerçekleşmiştir.

Geçen senenin aynı döneminde elleçlenen 584 bin 368 TEU ile karşılaştırıldığında %15,04 oranında bir azalma gerçekleşmiş olup, Aliğa Limanları bu dönemde Türkiye genelinde 5. sıraya yer almaktadır. 2026'nın ilk dört ayında Aliğa limanlarına uğrak yapan gemi sayısı 1.877 adet olmuştur. 2025 yılının aynı döneminde bu sayı 2.029 adet



olarak kayıtlara geçmişti. Bu da %7,49'luk bir azalış gerçekleştiğini göstermekte olup, limanlarımız Kocaeli'nin ardından ikinci sırada yer almaktadır."

2026 yılının ilk dört ayında toplam groston elleçleme miktarının 37 milyon 310 bin 238 ton olarak gerçekleştiğini belirten Şimşek, geçen yılın aynı dönemine göre %8,22 düşüş yaşandığını ve Aliğa Limanlarının toplam groston elleçlemede ikinci sırada olduğunu belirtti: "2026 yılı Nisan ayı itibarıyla elleçlenen net ton miktarı ise 28 milyon 727 bin 846 ton olmuştur. Bu rakam, geçen yılın aynı döneminde 30 milyon 316 bin 325 tondur.

Buna göre net ton bazında %5,24'lük bir azalış yaşanmış olmasına rağmen Aliğa Limanları bu alandaki liderliğini sürdürmüştür."

## ALIAĞA BOŞALTMA ELLEÇLEMESİNDE BİRİNCİ SIRADA

2026 yılının ilk dört ayında Aliğa Limanlarında yükleme net ton miktarının 10 milyon 760 bin 508 ton olarak kaydedildiğini söyleyen Şimşek "Bu rakam, geçen yılın aynı dönemine göre %7,47'lik bir azalış olduğunu göstermektedir. Aliğa Limanları yükleme net tonda Ceyhan'dan sonra 2. sıradadır.

Boşaltma net ton miktarı ise 17 milyon 967 bin 338 ton olarak gerçekleşmiş; geçen yılın aynı dönemine kıyasla %3,85 oranında bir azalış yaşanmıştır. Bu veriler doğrultusunda Aliğa, Türkiye genelinde en fazla boşaltma elleçlemesi yapılan liman olarak birinci sıradaki yerini korumaktadır" dedi.

**(DTO Aliğa Şubesi)**

# Built to Lift. Powered to Repair.

Akdeniz Shipyard delivers maintenance, refit, and new building services for luxury yachts and commercial vessels.

From superyachts and megayachts to tankers, bulk carriers, container ships, tugboats, and workboats, we provide fast, reliable solutions for fleets across the Mediterranean with year-round operations and advanced infrastructure.

**800 T TRAVEL LIFT**

**8 HARDSTAND BAYS**

**6 REPAIR BERTHS**

**24/7 RESPONSE**



[repair@akdenizshipyard.com](mailto:repair@akdenizshipyard.com) | +90 322 634 22 25

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

# “DENİZLERİMİZ İÇİN ÜZERİMİZE DÜŞENİ YAPMAYA DEVAM EDECEĞİZ”

İMEAK Deniz Ticaret Odası (DTO) Antalya Şubesi'nin Mayıs ayı meclis toplantısında turizm sezonu öncesi deniz güvenliği ve çevre kirliliği konuları gündem oldu.



İMEAK Deniz Ticaret Odası (DTO) Antalya Şubesi Mayıs Ayı Olağan Meclis Toplantısı, denizcilik sektörü temsilcileri ve askeri erkanın katılımıyla DTO Meclis Salonu'nda gerçekleştirildi.

Sahil Güvenlik Antalya Grup Komutanı SG Yb. Tolga Coşkun ve komutanların iştirak ettiği toplantıda, turizm sezonu öncesi deniz güvenliği ve çevre kirliliği konuları masaya yatırıldı.

Meclis Başkanı Berna Küner Vanmannekes'in açılış konuşmasıyla başlayan toplantıda, İMEAK DTO Antalya Şubesi Yönetim Kurulu Başkanı Ahmet Çetin aylık faaliyetler ve sektörel sorunlar üzerine önemli açıklamalarda bulundu.

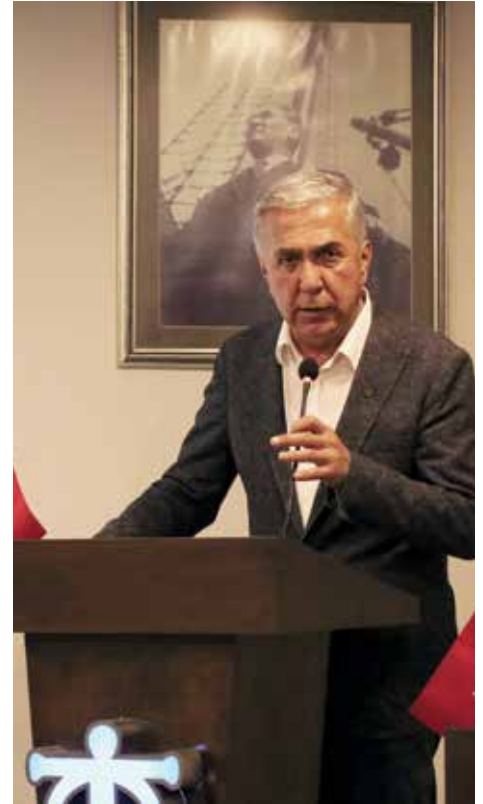
Özellikle son olarak Manavgat'ta yaşanan ve denizin rengini değiştiren kirliliğe dikkat çeken Çetin, şu ifadeleri kullandı: “Manavgat'ta hayvansal atıkların dereye

boşaltılması sonucu ortaya çıkan ve turistlerin rezervasyon iptallerine neden olan kirlilik hepimizi derinden üzdü. Evrenseki ve Ilica mahalleleri sınırındaki Gömeçli Deresi'nden denize akan bu atıklar, denizimizin rengini bir anda değiştirdi. Bu tür olaylar çevre felaketine yol açtığı gibi Antalyamızın ve bizim imajımız da zedeleyen hadiseler oluyor.

Denizlerimizi korumak için biz denizciler üzerimize düşeni her zaman yapıyoruz yapmaya da devam edeceğiz ancak bu tür kirliliklerde hemen denizciler suçlanıyor. Oysa deniz kirliliğinin nedenleri arasında karasal etkenler %60'ı bulmaktadır. Bunların tekrar yaşanmaması en büyük dileğimiz.”

## SAHİL GÜVENLİK'TEN BİLGİLENDİRME VE DENETİM VURGUSU

Toplantının konuk konuşmacısı olan Sahil Güvenlik Antalya Grup Komutanı SG Yb.



Tolga Coşkun, turizm sezonu öncesinde yürütülen çalışmalar ve alınacak önlemler hakkında meclis üyelerini bilgilendirdi. Ardından Sahil Güvenlik Antalya Grup Komutanlığı Harekat Şube Müdürü Ütğm. M. Nami Korkmaz, deniz kirliliği ile mücadele, deniz kazalarının önlenmesi ve yapılacak denetimlere ilişkin kapsamlı bir sunum gerçekleştirdi.

Sektör temsilcilerinin sorularının yanıtladığı toplantıda, denizlerin temiz kalması için sadece denizcilerin değil, tüm paydaşların ve yerel yönetimlerin karasal atıklar konusunda daha sıkı tedbir alması gerektiği ifade edildi. Toplantı, günün anısına çekilen toplu fotoğraf ile sona erdi.

(DTO Antalya Şubesi)



# BODRUM'DA DENİZ TURİZMİ YENİ SEZONA YELKEN AÇARKEN

İMEAK DTO Bodrum Şubesi Yönetim Kurulu Başkanı Orhan Dinç, 2026 deniz turizmi sezonuna ilişkin değerlendirmelerde bulundu.



Ege'nin mavisıyla Akdeniz'in ruhunu buluşturan Bodrum, 2026 sezonuna yine denizle nefes alarak hazırlanıyor. Tarih boyunca bir liman kenti olarak yaşamını deniz üzerinden kuran Bodrum; bugün yalnızca Türkiye'nin değil, dünyanın da en önemli deniz turizmi destinasyonlarından biri olarak dikkat çekiyor. Yat turizminden kruvaziyere, gulet kültüründen marina yatırımlarına kadar geniş bir yelpazede büyüyen sektör, her sezon bölge ekonomisine olduğu kadar Türkiye'nin uluslararası turizm vizyonuna da önemli katkılar sunuyor.

Antik çağın Halikarnassos'u olarak bilinen Bodrum, denizcilik kültürünü yalnızca ekonomik bir değer değil, aynı zamanda yaşam biçimi olarak taşıyan özel coğrafyalardan biri. Sünger avcılığıyla başlayan deniz hikâyesi, bugün modern marinalar, mega yatlar, uluslararası organizasyonlar ve dünya standartlarında hizmet anlayışıyla bambaşka bir boyuta ulaştı. Ancak Bodrum'u diğer destinasyonlardan ayıran en önemli

unsur; bu gelişimi hâlâ kendine özgü ruhunu koruyarak sürdürebilmesi.

2026 sezonuna girerken Bodrum koylarında hareketlilik şimdiden hissedilmeye başladı. Özellikle yabancı bayraklı yat girişlerinde yaşanan artış, uluslararası pazarda Bodrum'a duyulan ilginin güçlenerek devam ettiğini gösteriyor. Avrupa başta olmak üzere Orta Doğu ve Körfez ülkelerinden gelen yüksek segment ziyaretçiler, Bodrum'u yalnızca tatil noktası değil; prestijli bir yaşam ve deniz deneyimi merkezi olarak görüyor. Sezon başlarken;

## YAT İNŞA, TAMİR VE BAKIM – ONARIM SEKTÖRÜ

Bodrum ekonomisinin büyük bölümünü turizm oluşturmaktadır. Turizmin içinde Deniz turizmi de önemli bir yer tutmaktadır. Mavi yolculukların başlamasıyla beraber Bodrum'da var olan tekne yapımcılığı da hız almış, günümüzde yüz milyonlarca Euro' luk girdilere ulaşmıştır. Bodrum'da imal edilen yatlar, özellikle gulet tipi yatlar, Dünyada da kabul görmüş yatlardır. Bu bakımdan Bodrum'da imal edilen yatların ihracat açısından da büyük potansiyeli mevcuttur. Şu anda Bodrum'da 3 adedi marina olmak üzere 50' ye yakın çekek bakım onarım ve/veya aynı zamanda imalat yapan irili ufaklı tersane/atölye vardır. Marinalar Bodrum, Yalıkavak ve Turgutreis te, ve Çekek ve imalat yerlerimizin çoğu İçmeler – Tavşanburnu bölgesindedir ve buralarda kümelenmişlerdir. Bu tersanelerde yarısı ihraç olmak üzere yılda 30 adet yat imal edildiği olmuştur. Daha önceleri sadece klasik usulde tekne imalatı yapılırken 1983 yılından sonra lamine ahşap tekniğinin yanı sıra çelik tekne imalatına

başlanmıştır. Günümüzde bu tekniklerle beraber alüminyum polyester, kompozit tekne imalatları da yapılmakta.

Türkiye, sahip olduğu kıyıları, yat turizm olanakları, kültür ve tarih zenginliği ile özellikle mega yatlar için önemli bir uluslararası pazar imkânı sağlamaktadır. Dünyanın en cazip turistik ve tarihi noktalarından biri olan Bodrum İlçemizde mega yat bağlama imkanlarının da yer alması, doğru tanıtım ile eski günlerindeki gibi tam kapasite çalışmaya başlayarak ülkemiz için kazanç ve prestij kaynağı olacaktır.

Bodrum özelinde kalifiye personel bulmakta ve tutmakta zorlanmanın yanında finansmana erişimde de yaşadığımız sıkıntılar rekabet avantajımızı ciddi anlamda zorlamaktadır. Bu sebeple; Yat İnşa, bakım-onarım ve yan sanayi sektörüne öncelikli/stratejik sektörler arasında yer verilmesi gerektiğini düşünüyoruz. Desteklendiği ve geliştirildiği bütün ülkelerde bağlı yan sanayi sektörlerinde hızlı bir gelişim oluşturan, döviz girdisi sağlayan, bölgesinde nitelikli iş gücünü arttıran, bölgesel ticaretin gelişmesine, büyümesine ve güçlenmesine yardımcı olan, bölgede yaşayan insanların refah ve kültürel düzeyini yükselten ve yan sanayi ile birlikte önemli bir istihdam potansiyeli yaratan gemi inşaatı, bakım-onarım ve yan sanayi sektörünün öncelikli/stratejik sanayi sektörleri arasında değerlendirilmesi, bu sektörün ülke ekonomisine daha fazla katkıda bulunmasını sağlayacaktır.

## MAVİ YOLCULUK

Mavi Yolculuğu binlerce yıla uzanan tarihi-arkeolojik değerlerin olduğu





# WE ARE **HERE TO CHANGE THE GAME**

*ESKO Marine and Jointtop have joined forces to offer Turkish shipowners unparalleled drydocking services in China. This collaboration allows us to provide a single quote with the flexibility to choose from leading shipyards, ensuring optimal convenience and efficiency. Unlike traditional agents, we directly contract with the owners, positioning Jointtop as the effective shipyard utilizing premier facilities for vessel accommodations.*

***With nearly 150 dockings annually, we leverage our strong relationships with top shipyards to secure exceptional treatment, unbeatable prices, and unmatched flexibility, directly benefiting our clients. This results in a smoother and more efficient docking process in every respect.***

*ESKO Marine and Jointtop's expertise and extensive network guarantee high-quality service, making us the preferred choice for ship repairs and conversions in China.*

## **Together, we offer:**

*Total Flexibility*

*Excellent Service*

*Unbeatable Prices*

*24/7 On-Site Assistance*

*Priority treatment in all yards as a premier client*

*Years of Experience that ensures quality and reliability*

*A single quote with multiple leading yards to choose from*



The Maritime House, Ağaoğlu My Office Lale Sk.  
No:1 Kat: 13 Daire: 54 Ataşehir, 34746 İstanbul / Turkey  
P: +90 216 688 **ESKO** (37 56) F: +90 216 688 00 37

🌐 | esko.marine  
🌐 | www.eskomarine.com.tr  
📧 | marine@eskomarine.com.tr

**Bizi  
Takip  
Et!**





*artık*

# PULSAR



## Türkiye



Pulsar International'ın Navee Technology'de çoğunluk hissesi satın almasıyla birlikte, yolculuğumuz **Pulsar Türkiye** adı altında devam ediyor.

*Aynı deneyimli yerel ekip.*

*Aynı güvenilir hizmet anlayışı.*

*Şimdi Pulsar'ın küresel ağı ve çözümleriyle daha güçlü.*

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

## “DENİZCİLİKTE İZ BIRAKAN KADINLAR: BENİM HİKAYEM, BİZİM GELECEĞİMİZ” ETKİNLİĞİ DÜZENLENDİ

Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı ile Denizcilik Genel Müdürlüğü tarafından, 18 Mayıs Uluslararası Denizci Kadınlar Günü dolayısıyla “Denizcilikte İz Bırakan Kadınlar: Benim Hikayem, Bizim Geleceğimiz” adlı etkinlik düzenlendi.



Denizcilik sektöründe kadın istihdamının artırılması, kadın denizcilerin sektörde daha görünür hale gelmesi ve fırsat eşitliği konularının ele alındığı etkinlik, Denizcilik Genel Müdürü Ünal Baylan'ın ev sahipliğinde İstanbul'daki Karayolları Ortaköy Sosyal Tesisleri'nde gerçekleştirildi. Programa, İMEAK Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran, DTO Yönetim Kurulu Başkan Yardımcısı Recep Düzgüt, bürokratlar, kadın denizciler, akademisyenler, sektör temsilcileri ve çok sayıda davetli katıldı.

Etkinliğin açılışında konuşan Ünal Baylan, göreve geldikleri günden bu yana Dünya Denizci Kadınlar Günü'nü çeşitli etkinliklerle kutladıklarını belirterek, kadınların denizcilik sektöründeki varlığının güçlenmesini önemsediklerini söyledi. “Göreve geldiğimiz günden

beri Dünya Denizci Kadınlar Günü'nü faaliyet ve etkinliklerle kutluyoruz. İlk yaptığımız etkinliği de yine bu salonda gerçekleştirmiştik. Allah nasip etti, hâlâ bu görevdeyiz ve yine birlikteyiz. Bu organizasyonda emeği geçen çalışma arkadaşlarıma, destek veren özel sektör temsilcilerimize teşekkür ediyorum” dedi.

### **BAYLAN: “KADINLARIN SEKTÖRDE DAHA FAZLA YER ALMASINI İSTİYORUZ”**

Kadın denizcilerin sektördeki yerine ilişkin değerlendirmelerde bulunan Baylan, dünya genelindeki kadın denizci oranlarıyla Türkiye'deki tabloyu karşılaştırarak şu ifadeleri kullandı: “Dünyada yaklaşık 2 milyon gemi insanı bulunuyor. Dünya ortalamasında kadın oranı yüzde 2 seviyesinde. Türkiye'de ise yaklaşık 141 bin gemi insanımız var ve kadın oranımız yüzde 6,3. Yani dünya

ortalamasının yaklaşık üç kat üzerindeyiz. Bu bizim için önemli ama yeterli değil. Kadınların sektörde daha fazla yer almasını istiyoruz.”

Son dönemde liman başkanlıklarında görevlendirilen kadın personellere de değinen Baylan, kadınların denizcilikte daha görünür hale geldiğini belirtti. “Geçtiğimiz hafta bir mülakat gerçekleştirdik. Liman başkanlıklarımızda görev yapacak personellerin alımlarını yapıyoruz. İlk kez bir kadın usta gemici görev aldı. Artık bir liman kontrol teknesini kadın personelimiz kullanacak. Bu bizim için çok değerli bir gelişme.”

Kurum içerisindeki kadın yönetici oranına da dikkat çeken Baylan, “Bizim dokuz daire başkanımız var, bunların ikisi kadın. Bu anlamda kadınlara pozitif ayrımcılık



**TAMER KIRAN**

yapılmasını ve destek verilmesini önemli buluyoruz” diye konuştu. Konuşmasında yürütülen projelere ilişkin bilgi de veren Baylan, özellikle genç kadınların sektöre kazandırılması adına önemli çalışmalar yaptıklarını belirtti ve şöyle devam etti. “2022 yılında başlattığımız projelerden biri, denizcilik bölümlerinde okuyan kız öğrencilerimize staj imkânı sağlamak oldu. Denizcilikte staj konusu ciddi bir problemdi. Sağ olsun armatörlerimiz ve şirketlerimiz bize destek verdi. Bugüne kadar 235 kız öğrencimize uluslararası gemilerde staj imkânı sağladık.” Kılavuz kaptanlık alanındaki kadın temsilinin artırılmasını hedeflediklerini de söyleyen Baylan, “Türkiye’de şu an 663 kılavuz kaptan bulunuyor. Bunların 8’i kadın. Önümüzdeki dönemde bu sayının daha da artmasını umut ediyoruz” dedi.

### **KIRAN: “1984’TE GEMİDE KADIN TELSİZ ZABİTİ BÜYÜK OLAYDI”**

Etkinlikte konuşan Tamer Kiran ise kadınların denizcilik sektöründeki artan rolünden duyduğu memnuniyeti dile getirdi. Konuşmasına salondaki katılımcılara esprili bir şekilde seslenerek başlayan Kiran, “Bugün sizlerle birlikte burada olmaktan çok mutlu olduğumu ifade etmek istiyorum. Liman başkanlarımızı görüyorum erkek. Onun haricinde bir tek ben varım. Demek ki genel müdürümüz temsil anlamında erkekler kapıyı kapatmasın diye sadece beni davet etmiş” ifadelerini kullandı.

Kadın ve erkeklerin hayatın her alanında birlikte yer almasının önemine dikkat

çeken Kiran, şu değerlendirmelerde bulundu: “Kadınlar ve erkekler dünya nüfusunun yarısını oluşturuyor. Dolayısıyla iş hayatında da, aile hayatında da, hayatın her alanında birlikte yer almaları son derece önemli.

Kadınlar insanlık için çok önemli bir güç ve potansiyel.” Geçmiş yıllarda denizcilik sektörünün daha erkek egemen bir

alanında aktif rol alıyor ve bundan büyük bir mutluluk duyuyoruz.

Ülkemiz için, geleceğimiz için, çocuklarımız için hep birlikte çalışmaya devam edeceğiz” dedi. Program kapsamında söz alan kadın sektör temsilcileri de kariyer yolculuklarını, çalışma hayatında karşılaştıkları deneyimleri ve sektörde kadın olmanın



yapıya sahip olduğunu belirten Kiran, bugün kadınların sektörün her alanında aktif görev aldığını söyledi. “1984 yılında gemimize ilk kadın telsiz zabiti biz göndermiştik. O dönem bu çok büyük bir olaydı. Bir yük gemisinde kadın telsiz zabiti görmek alışılmış bir durum değildi. Ama bugün geldiğimiz noktada kadınlarımız denizciliğin her alanında yer alıyor.”

Kadınların hem mavi yakada hem de beyaz yakada önemli görevler üstlendiğini ifade eden Kiran, “Bugün burada da görüyoruz; kadınlarımız sektörün her

getirdiği sorumlulukları anlattı. Etkinlikte yapılan konuşmalarda, kadınların denizcilik sektöründeki görünürlüğünün her geçen yıl arttığı vurgulanırken, fırsat eşitliği ve kapsayıcı büyüme hedeflerine yönelik çalışmaların devam edeceği mesajı verildi.

18 Mayıs Uluslararası Denizci Kadınlar Günü kapsamında düzenlenen program, katılımcıların görüş alışverişinde bulunmasının ardından gerçekleştirilen kokteyl ve toplu fotoğraf çekimi ile sona erdi.

## ULUSLARARASI DENİZCİ KADINLAR GÜNÜ ETKİNLİĞİNDE GÜÇLÜ MESAJLAR VERİLDİ

Kadın Gemi Kaptanları Mühendisleri ve Denizciler Derneği (KGKMDD) tarafından düzenlenen “18 Mayıs Uluslararası Denizcilikte Kadınlar Günü” organizasyonu, denizcilik sektörünün geniş katılımıyla 14 Mayıs 2026 tarihinde Hilton İstanbul Kozyatağı’nda gerçekleştirildi.



Denizcilik sektöründe kadınların görünürlüğünü artırmak, mesleki dayanışmayı güçlendirmek ve kadın denizcilerin başarı hikâyelerini daha geniş kitlelere ulaştırmak amacıyla düzenlenen organizasyona; Üsküdar Belediye Başkanı Sinem Dedetaş, İMEAK DTO Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran, Başkan Yardımcısı Recep Düzgüt, Yönetim Kurulu Üyeleri Serhat Barış Türkmen, Ahmet Can Bozkurt, Barış Dillioğlu, Burak Akartaş, Eski Deniz Kuvvetleri Komutanı Emekli Oramiral Metin Ataç, KKTC Türk Denizcilik İşletmeleri Genel Müdürü Cemalettin Şevli başta olmak üzere sektör temsilcileri, akademisyenler, kamu yöneticileri, gemi insanları ve öğrenciler yoğun ilgi gösterdi.

KGKMDD, Türkiye’de ilk kez yeterlik, okul ve branş ayrımı gözetmeksizin denizcilik eğitimi almış profesyonel kadın gemi insanlarını tek çatı altında bir araya getirmesiyle dikkat çekiyor.

### ESRA ULUTÜRK DİNÇ: “DENİZCİLİK CİNSİYETLE DEĞİL, LİYAKATLE YAPILIR”

Etkinliğin açılış konuşmasını gerçekleştiren KGKMDD Kurucu Başkanı ve Yönetim Kurulu Başkanı Esra Ulutürk Dinç, kadın denizcilerin yıllardır büyük mücadeleler verdiğini belirterek, denizcilikte eşitlik ve kapsayıcılık vurgusu yaptı. Dinç, konuşmasında şu ifadeleri kullandı: “Bugün burada Uluslararası Denizcilik Örgütü tarafından 2021 yılında ilan edilen 18 Mayıs Uluslararası Denizcilikte Kadınlar Günü’nü kutlamak için bir aradayız.

Atatürk’ün Türk kadınına kazandırdığı haklardan güç alarak dünyanın en zor mesleklerinden biri olan denizcilikte var olmaya devam ediyoruz.”

Derneğin kuruluş amacına ilişkin değerlendirmelerde bulunan Dinç, şunları söyledi: “Derneğimiz; Türk denizcilik sektöründe kadın istihdamının artırılması, kadın denizcilerin mesleki gelişimlerinin



ESRA ULUTÜRK DİNÇ

desteklenmesi ve karar alma süreçlerinde daha etkin rol almalarının sağlanması amacıyla kuruldu. Yeterlik, okul ve branş gözetmeksizin profesyonel kadın gemi insanlarını bir araya getirmesiyle Türkiye’de bir ilk olma özelliği taşıyor.”

Denizcilik mesleğinin yalnızca fiziksel güçle değil bilgi, disiplin ve dayanıklılıkla yapılabileceğini vurgulayan Dinç, konuşmasını şöyle sürdürdü: “Denizcilik cinsiyetle değil; liyakatle, cesaretle, disiplinle, bilgiyle ve dayanıklılıkla yapılabilecek bir meslektir.

Kadınların denizlerde yer alması bir ayrıcalık değil, hak edilmiş bir kazanımdır. Denizcilikte kadınların daha güçlü temsil edilmesi sektörün sürdürülebilir gelişimi açısından stratejik bir gerekliliktir.”

### METİN ATAÇ: “KADIN DENİZCİLER ÇOK BAŞARILI OLDU”

Programda katılan emekli Oramiral Metin Ataç da Türk Deniz Kuvvetleri’nde kadın

subayların göreve başlamasına ilişkin süreçten örnekler verdi. Ataç, ilk kadın subayların göreve başladığı dönemi anlatarak şu ifadeleri kullandı: “1990’lı yıllarda Türk Deniz Kuvvetleri’nde ilk kez kadın subay alımını başlattık.

Başlangıçta bizler de bazı tereddütler yaşadık. Fakat zaman içerisinde gördük ki kadın subaylarımız son derece başarılı oldular.” Kadınların Türk denizciliğinde önemli bir noktaya geldiğini ifade eden Ataç, “Bugün kadın amiralimiz var. Kadın denizcilerimiz çok başarılı işler yapıyorlar. Bundan büyük memnuniyet duyuyorum” dedi.

### **TAMER KIRAN: “FIRSAT EŞİTLİĞİ GÜÇLENMELİ”**

İMEAK Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kiran ise konuşmasında denizcilik sektöründe kadın temsilinin giderek arttığını söyledi.

Uluslararası Denizcilik Örgütü’nün bu yıl belirlediği temaya dikkat çeken Kiran, şöyle konuştu: “Artık mesele yalnızca kadınların denizcilikte yer almasını teşvik etmek değil; karar alma mekanizmalarından gemi operasyonlarına kadar her seviyede fırsat eşitliğinin uygulamada da güçlendirilmesidir.”

Kadın denizcilerin sektörde daha görünür hale geldiğini ifade eden Kiran, “Bugün kadınlarımız kaptan, mühendis, akademisyen, armatör, liman işletmecisi ve hukukçu olarak sektörün her alanında aktif görev alıyor” dedi.

Kadın öğrencilerin denizcilik eğitime ilgisinin arttığını belirten Kiran, şu bilgileri paylaştı: “Sekiz yıl önce denizcilik fakültelerinde okuyan kız öğrenci oranı yüzde 10 seviyesindeydi.

Bugün bu oran yüzde 15’e yükseldi. Bazı okullarımızda yüzde 20 seviyelerine ulaştığını görüyoruz.” Kadınların denizcilik sektöründeki varlığının sektörün gelişimine önemli katkı sunduğunu belirten Kiran, “Çeşitliliğin arttığı sektörler daha güçlü, daha üretken ve daha sürdürülebilir hale geliyor” ifadelerini kullandı.



**TAMER KIRAN**

### **GEMALETTİN ŞEVİLİ: “BUGÜN HER ALANDA KADIN DENİZCİLER VAR”**

Etkinlikte konuşan denizcilik sektörünün deneyimli isimlerinden KKTC Türk Denizcilik İşletmeleri Genel Müdürü Cemalettin Şevli ise geçmişte kadın denizcilerin çok az görüldüğünü ancak bugün her alanda görev aldıklarını söyledi.

“Yıllarca denizde çalıştım. Eskiden yalnızca yabancı gemilerde çalışan kadın denizcileri görürdük. Bugün ise kadın kaptanlarımız, baş mühendislerimiz, zabıterlerimiz var. Her alanda kadın denizcilerimizi görmekten gurur duyuyoruz” dedi. Şevli, konuşmasında



**GEMALETTİN ŞEVİLİ**

### **SİNEM DEDETAŞ: “KADINLARIN CAM TAVANI EN ÇOK DENİZCİLİKTE KIRILDI”**

Üsküdar Belediye Başkanı Sinem Dedetaş ise konuşmasında kadınların denizcilik sektöründe önemli bir dönüşüm gerçekleştirdiğini söyledi. “Kadının uğursuzluk sayıldığı bir alandan, bugün kadınların yönettiği, kullandığı ve inşa ettiği gemilere geldik. Eğer kadınların cam tavanı kırmasından söz edeceksek, bunun en güçlü örneklerinden biri denizcilik sektörüdür” dedi.

Şehir Hatları Genel Müdürlüğü döneminde kadın denizcilerin görev alabilmesi için önemli çalışmalar



liyakat vurgusu yaparak, “İşin içine beceri, çalışkanlık ve liyakat girdiğinde cinsiyetin hiçbir önemi kalmıyor” ifadelerini kullandı.

yaptıklarını belirten Dedetaş, şu ifadeleri kullandı: “Kadın personel alımı yapmaya başladığımızda gördük ki gemilerin altyapıları buna uygun değil.

# ULUSLARARASI DENİZCİ KADINLAR GÜNÜ



**SİNEM DEDETAŞ**

Küçük detaylardan başlayarak gerekli düzenlemeleri yaptı.

Bugün kadın denizcilerin sayısının artıyor olması mutluluk verici." Kadınların önünü açan isimlere teşekkür eden Dedetaş, "İlkleri yapmak kolay olmuyor. Ama birileri cesaret gösterip yolu açıyor ve sonrasında diğerleri o yoldan ilerliyor" diye konuştu.

## KADIN DENİZCİLERİN MÜCADELESİNE VURGU YAPILDI

Program kapsamında gerçekleştirilen panel oturumlarında ise Türkiye denizcilik sektörünün farklı alanlarında görev yapan kadın profesyoneller deneyimlerini ve sektöre ilişkin görüşlerini paylaştı.

İlk panelde, Türkiye Denizcilik İşletmeleri'nin ilk kadın kaptanı ve Kadın Gemi Kaptanları Mühendisleri ve Denizciler Derneği Kurucu Başkanı S. Esra Ulutürk Dinç, Türkiye'nin ilk kadın baş mühendisi Deniz Özkan, Dilara Usta, Feyza Dinç, Gülşah Durdu ve Esmâ Uflaz konuşmacı olarak yer aldı.

Panelde kadınların denizde çalışma koşulları, sektörde karşılaşılan zorluklar, liderlik deneyimleri ve kadın istihdamının artırılması konuları ele alındı.

İkinci panelin moderatörlüğünü Deniz Kültürü Derneği Yönetim Kurulu Başkanı Ayşe Olcay yaptı. Panelde GİSAŞ Genel Müdürü ve GİSBİR Yönetim Kurulu Üyesi Türkan Manasır Öz, Piri Reis Üniversitesi Öğretim Üyesi Prof. Dr. Şebnem



Helvacıoğlu, Dr. AG Marine Kurucusu Ayşe Gazihan ve Uzakyol 1. Zabiti Sema Altıkulaçoğlu deneyimlerini katılımcılarla paylaşırken; denizcilik eğitiminde kadınların rolü, yönetim kademelerinde kadın temsili, sürdürülebilir denizcilik ve insan kaynağı yönetimi gibi başlıklar

değerlendirildi. Program boyunca yapılan konuşmalarda, kadınların denizcilik sektöründeki temsil gücünün her geçen yıl arttığına dikkat çekilirken; fırsat eşitliği, kapsayıcı büyüme ve sürdürülebilir denizcilik hedeflerine yönelik çalışmaların devam edeceği mesajı verildi.



# EN İYİLERİN TERCİHİ JOTUN BOYA



6.000 kişilik konaklama kapasitesi ile dünyanın en büyük gemisinin Oasis of the Seas olduğunu biliyor muydunuz? 16 güvertesi olan bu geminin yüksekliği 72 metre. Boya tercihinin ise Jotun olması tesadüf değil.

Jotun 100'ü aşkın ülkede 9.800 çalışanı ile tek bir amaç için çalışır:

**Jotun Yapıları Korur**



**Jotun  
Yapıları  
Korur**  
jotun.com.tr



İnşaat Boyaları



Deniz Boyaları



Endüstri Boyaları



Toz Boyalar



**EXPERT  
SHIP SERVICE**  

---

**YOU ARE  
SAFE WITH US!**

📍 Tuzla - Istanbul

☎ +90 505 590 09 02

✉ [info@reinamarine-shipservice.com](mailto:info@reinamarine-shipservice.com)



# Yönümüz Gelecek

145 ülkede, 370'in üzerinde temsilcilikle sınır tanımadan yol alıyor, dünyanın tüm denizlerinde ilerliyoruz. Deniz sigortacılığının geldiği son noktayı görmek için bizimle iletişime geçin.



**TURKP&I**

**Türk P ve I Sigorta A.Ş.**  
Finanskent Mah. Finans Cad. No: 46 K3 Blok 12. Kat Ofis No: 74  
Ümraniye/İstanbul  
T. 0850 420 8136 F. 0216 545 0301



## TÜRK YAT FİLOSUNUN SEÇKİN CHARTER TEKNELERİ 7. TYBA YACHT CHARTER SHOW'DA SERGİLENDİ

Muğla'nın Marmaris ilçesinde düzenlenen "7. TYBA Yacht Charter Show", yerli ve yabancı sektör temsilcilerini bir araya getirdi.



Muğla'nın Marmaris ilçesinde, Tüm Yat İşletmecileri, Yatırımcıları, Broker ve Acenteleri Derneği (TYBA) ile ED Fuarçılık iş birliğinde düzenlenen "7. TYBA Yacht Charter Show" Marmaris Muttaş Marina'da gerçekleştirilen organizasyonla kapılarını açtı. Açılışa; Marmaris Kaymakamı Nurullah Kaya, Aksaz Deniz Üs Komutanı Tuğamiral Hamdi Abanoz, Marmaris Ticaret Odası Başkanı Mutlu Ayhan, İMEAK DTO Marmaris Şubesi Yönetim Kurulu Başkanı Halil Bağlı, Marmaris Bölge Liman Başkanı Eray Aykanat, Muğla Büyükşehir Belediyesi adına Süleyman Özdemir TYBA Başkanı Serhan Cengiz, TYBA Başkan Yardımcısı ve Show Komite Başkanı Noyan Mutlugil ile çok sayıda sektör temsilcisi katıldı. 23 ülkeden charter brokerleri, yat sahipleri, yabancı basın mensupları ve denizcilik profesyonellerini bir araya getiren organizasyon, Türk yatçılığının uluslararası vitrine çıktığı önemli platformlardan biri olarak dikkat çekti.

Tüm Yat İşletmecileri, Yatırımcıları, Broker ve Acenteleri Derneği (TYBA) ile ED Fuarçılık iş birliğinde düzenlenen fuar, Marmaris

Türk yat filosunun seçkin charter tekneleri sergilenirken, sektörün geleceğine yönelik seminer ve görüşmeler de gerçekleştiriliyor.

### MARMARİS DÜNYA YATÇILIĞININ MERKEZLERİNDEN BİRİ OLACAK

Açılış töreninde konuşan Marmaris Kaymakamı Nurullah Kaya, Marmaris'in dünya turizmi açısından stratejik bir



konuma sahip olduğunu belirterek, ilçenin mavi yolculuk turizmindeki önemine dikkat çekti. Kaya, "Dünya cenneti Marmaris'te yaşamak ayrı bir güzellik, bu güzelliği dünya insanlarıyla paylaşmak ise apayrı bir mutluluktur. Hisarönü Körfezi'nden



başlayıp Göcek'e uzanan mavi turun kalbinde yer alan ilçemizi, güçlü firmalarımızla dünya yat turizmine en iyi şekilde sunmanın gururunu yaşıyoruz" dedi. Marmaris Belediye Başkanı Acar Ünlü ise fuarın yeniden Marmaris'e dönmesinin tarihi bir önemi olduğunu belirterek, "Bu hikaye burada başladı ve 45 yıl sonra yeniden kendi evinde yapılmaya başlanıyor. Hisarönü Körfezi dünyanın mavi yolculuk başkentidir. Bu organizasyonun Marmaris'in ve yat turizminin tanıtımı açısından çok kıymetli olduğuna inanıyoruz" ifadelerini kullandı.



### "45 YIL SONRA DOĞDUĞU YERE DÖNDÜ"

TYBA Başkanı Serhan Cengiz ise konuşmasında organizasyonun tarihsel geçmişine vurgu yaparak, etkinliğin yeniden Marmaris'e dönmesinin

Türk yatçılığı adına önemli bir dönüm noktası olduğunu söyledi. Cengiz, “Bu etkinlik sadece Türkiye için değil, tüm dünya yatçılık sektörü için önemli bir dönüm noktasıdır. Çünkü 45 yıl sonra bu organizasyonu doğduğu yer olan Marmaris’e geri getirdik. Bunun gururunu yaşıyoruz” ifadelerini kullandı. Organizasyonun temellerinin 1979 yılında Marmaris’i ve Türkiye’yi seven yabancı yatçılar Jim ve Jill Anderson tarafından atıldığını belirten Cengiz, ilk resmi Charter Show’un ise 1981 yılında düzenlendiğini hatırlattı. Dünyanın dört bir yanından yoğun katılım olduğunu ifade eden Cengiz, organizasyona 23 ülkeden sektör temsilcisinin katıldığını söyledi.

Yabancı brokerler, yat acenteleri ve uluslararası yat basınının organizasyonda yer aldığını belirten Serhan Cengiz, “Türk yat filosunun seçkin teknelerini dünya sektör temsilcilerine sergilemek istiyoruz. Her yıl çitayı biraz daha yukarı taşıyoruz. Akdeniz çanağında Türk yatçılığının hak ettiği payı artırmayı hedefliyoruz. Bu hedefe sektörün tüm paydaşlarıyla birlikte ulaşacağız” dedi. Etkinlik kapsamında düzenlenen seminerlere de dikkat çeken Cengiz, üç gün boyunca yatçılık sektörünün sorunları ve geleceğinin ele alınacağını ifade etti. Organizasyonun açılışında TYBA Başkan Yardımcısı ve Show Komite Başkanı Noyan Mutlugil de İngilizce yaptığı konuşmada yabancı misafirlere “hoş geldiniz” diyerek organizasyonun uluslararası önemine dikkat çekti.

## 2. GÜN SEMİNERLER VE BASIN TOPLANTISI İLE DEVAM ETTİ

7. Yat Charter Show seminerler ve basın toplantısı ile devam etti. İlk seminer Cem Boz tarafından verildi. Türkiye kıyılarının anlatıldığı seminerin ardından ikinci seminer TYBA Yönetim Kurulu Başkanı Serhan Cengiz’in 2050 yılına kadar tüm yatlarda yeterli bağlama ve yanaşma kapasitesi olacak mı? başlıklı sunumu ile devam etti. Sunumun ardından basın toplantısına geçildi.

TYBA Yönetim Kurulu Başkanı Serhan Cengiz ve Show Komite Başkanı Noyan



Mutlugil tarafından basın mensuplarına 7. Yacht Charter Show ile ilgili bilgiler verildi. Basın mensuplarının soruları cevaplandı. TYBA Yönetim Kurulu Başkanı Serhan Cengiz Marmaris’te düzenlenen Yat Charter Show’da çok güzel tekneler sergilendiğine dikkat çekerek, marinanın şehrin içinde olmasının avantajlarından bahsetti. Cengiz; “Burada halka açık bir marinanın bir bölümünü bu organizasyona tahsis ederek bir show gerçekleştiriyoruz. Bu değişik bir format oldu. Neticede biz Türk filosunu tanıtıyoruz. Bunu halk da, buraya gelen yabancı turist de görüyor” şeklinde konuştu.



Noyan Mutlugil de 30 sene önce Marmaris’te başlayan bu Show’un yeniden Marmaris’e döndüğünden bahsetti. Mutlugil, “Yacht Charter Show 4 yılda bir rotasyon yaparak devam edecek, böylece farklı yerlerin de tanıtımını yapabileceğiz” dedi. İnteraktif bir ortamda geçen basın toplantısının ardından TYBA Yönetimi tarafından basın mensuplarına öğle yemeği verildi. Akşam kokteyl ile devam etti. Kokteyle İMEAK DTO Bodrum Şube Başkanı Orhan Dinç de katılım gösterdi. İlerleyen saatlerde ise tamamen milli sermaye ile üretilmiş Oğuz Khan Teknesi’nde eğlence düzenlendi. Oğuz



Marin’in sahibi Emre Oğuz’un ev sahipliği yaptığı gece ilerleyen saatlere kadar devam etti.

## YACHT CHARTER SHOW İZLENİMLERİ

Yacht Charter Show’da en çok ilgi odağı olan Oğuzmarin Tersanesi tarafından 7 yılda tamamlanan Oğuz Khan Teknesi çelik gövde ve üst yapısıyla inşa edilmiş, yüksek mühendislik standartlarında bir süper yat. Okyanus geçişine uygun “unrestricted navigation” sertifikası sayesinde, charter segmentinde nadir bulunan bir güvenlik ve performans sunuyor. Geniş hacimli yapısı ve güçlü altyapısıyla uzun seyirler için ideal bir seçenek.

## TAMAMEN YEŞİL VE ÇEVRECİ BİR TEKNE: OĞUZ KHAN

Oğuz Marin’in sahibi ve bu tekneyi üreten Emre Oğuz bize tekneyi gezdirirken özelliklerini şöyle anlattı: “Yatta toplam 6 misafir kabini bulunuyor: 1 master, 4 double ve 1 twin (Double’da dönüşebilir) kabin düzeniyle konforlu konaklama sunar. Ayrıca teknede 4 mürettebat kabini yer almakta olup, misafir ve ekip yaşam alanları fonksiyonel şekilde ayrılmıştır. Yaklaşık 96 m<sup>2</sup> büyüklüğündeki geniş salon alanı ve üzerinde yer alan flybridge, ferah yaşam alanları sunar. Teknenin en dikkat çekici özelliklerinden biri, kış platformdan başlayarak makine dairesi içinden geçip master kabine kadar uzanan özel koridor yapısıdır. Camla çevrili makine dairesi, karartılabilir özelliği ve yüz tanıma sistemiyle açılabilen Bölmeleri ile hem teknolojik hem de benzersiz bir deneyim sunar. Tamamen yeşil ve çevreci bir tekne”.



Emre Oğuz

Teknede flybridge üzerinde jakuzi yer almakta olup, su sporları ekipmanları açısından oldukça zengin bir donanımına sahip. Tersane sahibi Emre Oğuz, teknenin Atlantik ve Pasifik Okyanusu'nu geçebilecek kapasitede olduğunu belirtilip, "Master kabinimizde buhar odası ve Türk hamamı bulunuyor. Salonumuzda akşam yemeklerinde piyano çalınacak. Asansörlü mutfak sistemimiz, havuz, jakuzi ve plaj alanlarımız var. Ayrıca oyun alanı da yer alıyor" dedi.

## "SAN REMO'YA 88 YAT 800 BROKER KATILDI"

Galeo Yatçılığın sahibi olan Güneş Aysun TYBA'nın kurucu üyelerinden biri. İlk



Oğuz Khan Teknesi

Fuarı olarak düşünülebilir. Daha çok İtalya, Fransa ve İspanya'daki charter teknelerini kapsıyor. Bu şovun ilk başlangıç yeri San Remo. Bu sene de 36'ncısı yapıldı yine San Remo'da. Geçen sene 35. şovda, benim de dahil olduğum komite grup San Remo'yla tekrar anlaştı ve MYBA Yacht Show doğum yerine döndü. Çok da başarılı bir şov oldu. Bu sene 27-30 Mayıs tarih arasında 36'ncısı yapıldı ve rekor bir katılım oldu. 88 yat katıldı. Toplam uzunlukları da 3.3 kilometre, yani büyük tekneler. 800 broker katıldı ki o da bir rekor. Dünyanın dört bir yanından geldiler, Amerika kıtasından, Avrupa'dan, Asya'dan. 70-80 stand vardı. 400 sektör profesyoneli. Yani böyle bir 600-700



Güneş Aysun

bir kesinti oldu. Daha sonrasında da Göcek D-Marine ile bir anlaşma yapıldı. Benim başkanlık dönemimde orada başladık. Şimdiki yönetim kurulumuz ve Show komitesi de Göcek'ten sonra Marmaris olarak karar verdi. Bu daha değişik bir ortam. Diğer taraflarda özel marinalardaydı. Tek pontondaydı. Burada şehrin içindeki, Muğla Belediyemizin desteğiyle şehir limanını kullanıyoruz. Daha halkla iç içeyiz" dedi.

## "KENDİ TEKNELERİMİZİ KENDİ TERSANEMİZDE ÜRETMEYE BAŞLADIK"

Türk Yat Şirketler Grubu Yönetim Kurulu Başkanı Eyüp Bayraktaroğlu da Yacht Charter Show'a 5 büyük tekneyle katıldıklarını söyledi. Süper lüks tekneleri Marmaris Yacht Show'da sergileyen Bayraktaroğlu şunları vurguladı: "Biz 7 sene sonra geri döndük Marmaris'e. Marmaris'in en büyük avantajı, şehirle iç içe olmamız. Halkla bütünleşebiliyoruz. Global krizden dolayı biraz beklentiniz altında geçmesine rağmen yine de istediğimiz sonuçları alıyoruz. Hem brokerler, hem ziyaretçiler memnun. 5 tekneyle katıldık. Bizim teknelerimiz yeni olduğu için ilgi yüksek. Daha önce yapılmamış olan tekneleri yaptığımız ve getirdiğimiz için daha çok ilgi görüyoruz. Bu tür tekneler daha önce Hırvatistan'da vardı. Otel odası gibi, büyük, lüks yatlar. Biz de kendimize uyarlayarak bu yatları burada ürettik". Bu tekneleri milli sermaye ile yaptıklarını ve 50 metre ve üstü mega yatlar ürettiklerini belirten Eyüp Bayraktaroğlu, "Türk üretimi motor yatlar yapıyoruz. Kendi teknelerimizi kendi tersanemizde üretmeye başladık. Amacımız Türkiye'yi tanıtmak. Monaco Fuarı'na da katılım sağlıyoruz. Tekne



dönemde başkan yardımcılığı, bir dönem de başkanlık yapan Güneş Aysun, bu dönemde Bodrum'da TYBA Yacht Charter Show'u düzenlemeye başladıklarını vurguladı. Aynı zamanda MYBA (Worldwide Yacht Brokers Association) Yönetim Kurulu Üyesi olan Aysun, MYBA Yacht Charter Show'un da Komite başkanlığını yapmış. Güneş Aysun bu Show'u şöyle anlatı: Bu bir Batı Akdeniz

mürettebatla 2000 kişilik bir etkinlik oldu, çok başarılı geçti".

TYBA fuarlarında ortalama kapasitenin 50 tekneden oluştuğunu belirten Güneş Aysun, "TYBA'yı başlangıçta kurarken bu fuarı değişik yerlerde yapma kararı aldıklarını belirtti. Aysun, "İlk Bodrum'daydı. Yalıkavak'ta. Ondan sonra pandemi sebebiyle iki sene

**Eyüp Bayraktaroğlu**

sattığımız da oldu. İçinde bulunduğumuz teknelerden de 3 sipariş aldık, bu sayıyı daha da artıracamız. En önemli sorunumuz Yacht Charter yapan teknelerden alınan yüzde 20 olan KDV'nin hemen yüzde 10'a indirilmesi gerekiyor. Yoksa rekabet edemeyiz” dedi. Yeni üretime geçemediklerini, vergi yüklerinin çok ağır olduğunu söyleyen Bayraktaroğlu, dünyada bu işi satan 200-250 broker olduğunu vurgulayarak sözlerini şöyle noktaladı: “Biz buraya 100-150 kişiyi getirebiliyorsak bu büyük başarıdır. Biz bunu başardık. Tabii ki gönül daha fazlasının gelmesini ister. Ama herkesin bir dünya görüşü var. Farklı pazarlar var.

**Barbaros Güneş**

dönmesini, sektörün mevcut durumunu değerlendirdi. TYBA'nın kurucu üyelerinden olan ve TÜRSAB Bodrum'un yönetim kurulunda yer alan Güneş, “Göcek ve Bodrum'da özel marinalarda daha kapalı, bir ortam vardı. Marmaris ise daha farklı... Burada kamunun, hayatın içindedir. Burası biraz daha festival havasında geçiyor” dedi. Fuardaki yabancı katılımını değerlendiren Barbaros Güneş, önceki yıllara göre düşüş yaşandığını söyledi. Güneş, “Fuar geneline baktığımız zaman yabancı broker sayısı az. Geçmiş fuarlarla kıyasladığımızda kan kaybettiğimizi görüyoruz maalesef” değerlendirmesinde bulundu. Bu düşüşün

ürünlere ihtiyacımız var” diyen Güneş; Türkiye'nin geçmişte yat charter sektöründe lider konumda olduğunu, bugün ise gerileme yaşandığını ifade etti. Sektörün yeniden güç kazanabilmesi için yeni nesil yat yatırımlarının önemine dikkat çeken Güneş, devlet desteklerinin gerekli olduğunu vurguladı. Güneş, “Katamaran gibi modern dizaynı yeni yatlar piyasaya girerse toparlanır. Hırvatistan ve Yunanistan'da teşvikler var. Bizde de belli destekler verilirse sektör yeniden ivme kazanabilir” dedi.

### “HER SENE ÜZERİNE KOYARAK İLERLEYECEĞİZ”

TYBA Yönetim Kurulu Üyesi ve bu sene Show'un Organizasyon Komitesi'nde yer alan Alev Semiz de şunları aktardı: “Yat Charter Show'u Marmaris'te TYBA olarak ilk defa yapıyoruz.

Bu bizim için de yeni bir deneyim. 52-53 teknelik bir katılımdan bahsediyoruz, tekne boyları da 45 metre ve üstü. Çok özel tekneler var. Yacht Charter Show güzel geçiyor hem bizim için hem de sponsorlarımız için... Bence hedefe



Biz her 4 senede bir yer değiştirme kararı aldık. Bodrum'da başladık, sonra Göcek ve Marmaris... Belki sonra 4 sene de Fethiye'de olacağız. Amacımız her yere katkımız olsun. Henüz turizm mevsiminin başı oteller, restoranlar doluyor, esnafın yüzü gülüyor. Son derece başarılı geçen bir organizasyon”.

### “YENİ NESİL YAT YATIRIMLARI İÇİN DEVLET DESTEĞİ ÖNEMLİ”

Barbaros Yachting'in sahibi Barbaros Güneş de fuarın yeniden Marmaris'e



nedenlerinden birinin Yunanistan'daki katamaran fuarıyla yaşanan tarih çakışması olduğunu belirten Barbaros Güneş, şu öneriyi dile getirdi: “Bu fuar beş gün sürüyor ama dünyadaki benzer organizasyonların çoğu dört gün. Süre bir gün kısaltılıp tarih birkaç gün geriye çekilirse sorun çözülebilir. Çünkü bize bu tekneleri pazarlayacak yabancı broker lazım.”

“Katamaranlar artık yeni moda. Bizim guletler biraz trend dışında kaldı. Yeni



ulaştığımızı söyleyebilirim. Bütün tekneler ve personelleri bir süredir buraya hazırlanıyorlar ve görüyoruz ki ziyaretçiler çok ilgili. Hava koşulları da güzel bizi hiç zorlamadı ve tabii basın ilgisine de sevindirici. Her sene üzerine koyarak ilerleyeceğiz.”

7. Yacht Charter Show'un Gala Yemeği Beluga Beach'de yapıldı. Sponsorlara plaketlerin takdim edildiği gecede katılımcılar canlı müzik eşliğinde dans ettiler.

# Türk Limanları İçin Uygulanabilir “Liman Yönetim Modeli” Önerileri-2



\* AYDIN ERDEMİR

## TÜRKİYE’DE LİMAN YÖNETİM MODELİ İLE İLGİLİ GEÇMİŞTE HAZIRLANAN RAPORLAR

Cumhuriyetin kuruluşundan 80’li yılların başına kadar Türkiye’de ağırlıklı kamuya ait limanlar (TCDD ve TDİ’ye bağlı liman işletmeleri) hizmet vermiştir. Bu dönem boyunca idari olarak tek bir merkezden yönetilen bir liman yönetimi ya da benzer bir kuruluş bulunmadığı gibi liman yönetimi sistemi kurma konusunda da herhangi bir çalışma da yapılmamıştır. 80’li yılların başından itibaren yapılan düzenlemelerle limancılıktaki kamu tekelinin kaldırılarak özel liman yatırımlarına izin verilmesiyle birlikte ülkenin ihtiyacı olan liman kapasitesi ağırlıklı özel sektör limanları tarafından inşa edilmiştir. Böylelikle özel liman tesisi sayısının giderek arttığı bu dönemde Türkiye için özgün bir liman yönetimi sistemini kurma koşulları uygun olmasına rağmen bu konuda hiçbir çalışmanın yapılmaması gelecekte bu konunun daha karmaşık hale gelmesinin de önünü açmıştır.

Türkiye’de liman yönetim sistemi kurulmasıyla ilgili araştırmalar ve çalışmaların başlaması 2000’li yılların başlangıcına denk gelmektedir. 2000 yılında Japon Uluslararası İşbirliği Ajansı (JICA) ile Demiryolları, Limanlar ve Hava Meydanları İnşaatı Genel Müdürlüğü (DLHM) tarafından hazırlanan **“Türkiye Cumhuriyeti Ulusal Limanlar Gelişim Master Planı Çalışması (ULIMAP)”**<sup>1</sup> raporda *“Türkiye’de ihtiyaç duyulan liman yönetimlerinin “merkezi hükümetin uygun katılımıyla kontrolü sağlayacak bir sistem olduğu” belirtilmiş, “liman inşaatı, liman yönetimi ve işletimi konularındaki uzmanlar ve diğer deneyimli kişilerden oluşacak bir “Limanlar Konseyi”nin, hükümetin bu şahısların görüş ve önerilerini tavsiye niteliğinde alabilmesini sağlamak üzere, hükümet bünyesinde oluşturması gerektiği”* belirtilmiştir.



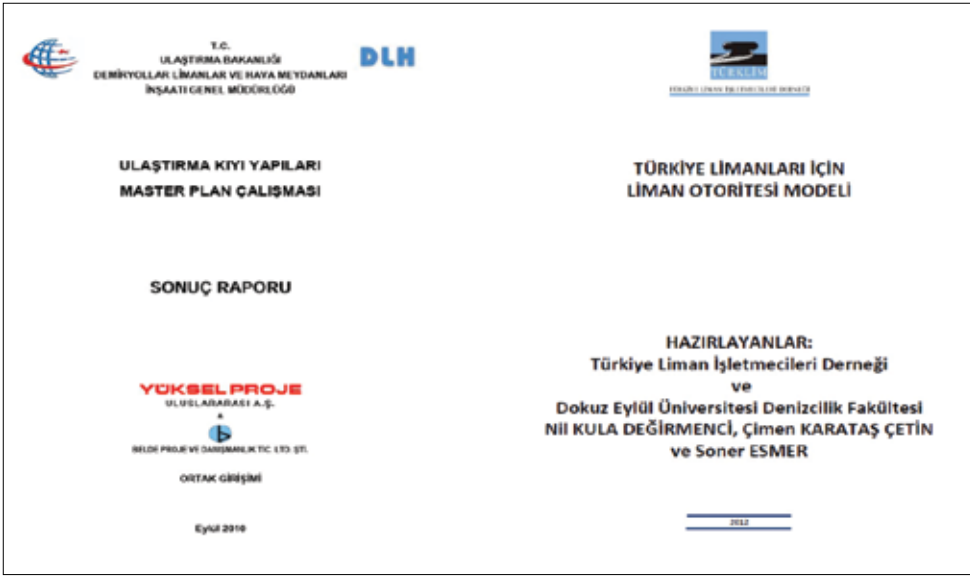
2000’li yıllardan sonra hazırlanan beş yıllık kalkınma planlarının “Denizyolu Ulaştırması” bölümlerinin birçoğunda liman yönetim sistemi oluşturulması önerisi yer almış, Türkiye’ye uygun bir liman yönetim modeli kurulması

gerektiğinin altı çizilmiştir. Liman yönetim modelinin gereğine net ve açık bir şekilde yer veren Devlet Planlama Teşkilatı (DPT) tarafından için hazırlanan **“Dokuzuncu Kalkınma Planı, Denizyolu Ulaşımı Özel İhtisas Komisyonu Raporu 2007-2013”** başlıklı raporunda *“Liman yönetiminde dağınıklığın giderilmesi ve devlet tarafından belirlenecek politikanın liman ihtiyaçlarını da göz önüne alacak şekilde uygulanmasını sağlamak amacıyla bir Liman Otoritesi Modelinin belirlenmesi”* yer almıştır.

Genel olarak sadece öneri mahiyetinde vurgular yapmaktan öteye gidemeyen beş yıllık kalkınma planları dışında bütünüyle bu konuya odaklanarak dünyadaki liman yönetim modellerini inceleyen ve Türkiye’de hayata geçirilebilecek liman yönetim modeliyle ilgili farklı öneriler sunan ilk kapsamlı rapor ise T.C. Başbakanlık



Denizcilik Müsteşarlığı, Deniz Ticareti Genel Müdürlüğü’nün 2010 yılında yayınladığı **“Türk Limanları İçin Liman Yönetim Modeli Oluşturulması Hakkında Rapor”**<sup>2</sup> başlıklı çalışmasıdır. Bu raporda sektöre ilişkin *“Küçük*



kapasiteli iskelelerin birleştirilerek, belirli yük grupları üzerinde ihtisaslaşmış limanlara dönüştürülmesi” hedefiyle “Büyük kapasiteli liman inşasına ve sanayi iskelelerine teşvik uygulamaları yapılması” önerilmiştir. Raporun sonuç hedefleri içinde “Belirli bölgelerde (Samsun Tekkeköy, İzmit Körfezi ve özellikle Dilovası, Ambarlı, Aliağa Nemrut, Ceyhan bölgeleri) faaliyet gösteren limanların ortak faydalar çerçevesinde kamu kaynaklarını israf etmeden ve devlete en az düzeyde maliyet getirecek şekilde birleşmesi ve bir yönetim kurulu çatısı altında işletilmesi” vurgulanmış, yine “Bu tesisler için, serbest bölgelerin tabii olduğu mevzuata benzer bir şekilde hazırlanacak kanun yoluyla bölgesel bazda bir yönetim kurulu marifetiyle işlev gösteren bir yapı kurulmasının uygun olacağı” önerilmiştir.

Liman yatırım süreçlerinin kısaltılması ve bürokrasinin azaltılması konusuna da değinen bu ilk raporda devletin liman yönetiminden değil, liman işletmeciliğinden çekilmesi önerilirken, “Hali hazırda liman yönetimi işletme hakkının devredilmesi suretiyle özel sektöre devredilmekte, bölgesel tekel niteliğinde olan bu işletmelerle birlikte bölgesel limancılık faaliyetleri özelleştirmeyi kazanan kuruluşun politikalarına terk edilmektedir. Oysa yapılması gereken; yatırım yapılması için yeterli kamu kaynağı yok mantığıyla

liman yönetiminden tamamen çekilerek liman yönetiminde etkin olunmaması değil, limanın hizmet sektörü kapsamında değerlendirilebilecek terminal işletme ve operasyon kısımlarının özel sektöre devrinin yapılmasıdır. Planlama, stratejik kararlar, yatırım ve liman inşası yapılacak alanın belirlenmesi, (özel sektörün yapmayı öngördüğü arazilere ruhsat vermek şeklinde değil) tamamen kamunun kontrolünde olması gereken hususlardır” tespitleri yapılmıştır.

Bu raporda yer alan tespitler ve öneriler son derece yerinde ve yapıcı olduğu gibi kamu yararı adına yapılmış ve günümüzde de dikkate alınması gereken önemli referanslardır. Limancılık sektöründe özelleştirme uygulamalarının bir “Varlık Devri ve İşletme Hakkının Kiralanması” yerine tüm altyapıların kamu tarafından inşa edildikten sonra sadece limanın terminal işletme ve operasyon kısımlarının özel sektöre devrinin önerilmiş olması bugün de dünyada ağırlıklı uygulanan özelleştirme uygulamasıdır. Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı, Demiryolları Limanlar ve Hava Meydanları (DLH) tarafından 2010 yılında hazırlanan “Ulaştırma Kıyı Yapıları Master Plan Çalışması” başlıklı rapora baktığımızda dünyada farklı ülkelerdeki liman yönetim modellerinin detaylı olarak incelendiği görülmektedir. DLH’nin ilgili raporunun “Sonuç” bölümünde

“Limanların rekabetçi, verimli, güvenli ve güvenilir olmasının yanı sıra sosyal ve çevresel etkileri de göz önüne alınarak işletilmelidir” tespiti yapılarak Türkiye’de limanların kümelendiği Kocaeli-İzmit, Gemlik, Aliağa, İskenderun gibi körfezlerdeki limanlar için “İrili ufaklı birçok ticari kıyı yapısının olması, düzensiz yapılaşma ve kurumsal düzenin olmamasının limanlar arası rekabette sorunlara yol açtığına” vurgu yapılmış, “Yanaşma yerlerinin verimliliğinin artırılması ve kurumsal yapısının güçlendirilmesinin gerekliliği” ifade edilmiştir.

Raporda İzmit Körfezi örneği verilerek “Özel kesim kuruluşlarının kurumsal iş birliğine girmeleri, liman işletmecilerinin bir dernek veya birlik altında toplanması, işletme maliyetlerini düşürecek önlemlerin alınması gerektiği” tespiti yapılmıştır. Bu tespitın yapılmasında İstanbul’daki ALTAŞ-Ambarlı limanı örneği değerlendirilerek İzmir Körfezi’nde yer alan çok sayıda limanın ortak kurulacak bir “Anonim Şirket” altında bir araya getirilmesi önerilmiştir. Raporda ortak bir şirket (A.Ş.) altında ortaya çıkacak bu ticari hüviyetin ilgili bakanlık tarafından desteklenmesi gerektiği de net bir şekilde ifade edilmiştir. Raporun sonunda da “Kurumsal kapasiteyi arttıracak bu girişimin yasal formatına özel sektör kuruluşları karar vermelidir” tespiti yer almıştı ki Ambarlı Liman Bölgesi’ndeki liman işletmecileri tarafından kurulan ALTAŞ şirketi bölgede çalışmakta olan 4 ayrı limanın ortak kullandıkları alanların genel yönetimi, altyapı, planlama, jeolojik etütler, güvenlik ve çevre düzenlemesine yönelik sorumlulukları yürüten, ortak limanlar adına Ambarlı Liman Bölgesi’nin genel yönetim, ortak hizmet ve koordinasyon şirketi olarak günümüzde de aktif olarak çalışmaktadır.

### **TÜRKLİM TARAFINDAN HAZIRLANAN TÜRKİYE LİMANLARI İÇİN LİMAN OTORİTESİ MODELİ RAPORU**

Yukarıda belirtilen raporların tamamı sektörün görüşlerinin bir bölümü de dikkate alınarak ilgili bakanlık veya kamu

kurumları tarafından farklı uzmanların da katkılarıyla hazırlanmıştır. Türkiye’de özel sektör limanlarını temsil eden Türkiye Liman İşletmecileri Derneği (TÜRKLİM) tarafından liman yönetim modeli ile ilgili yayınlanan ilk rapor ise Dokuz Eylül Üniversitesi, Denizcilik Fakültesi’nden Nil Kula DEĞİRMENCİ (Prof. Dr.), Soner ESMER (Prof. Dr.) ve Çimen KARATAŞ (Doç. Dr.) tarafından 2013 yılında hazırlanan **“Türkiye Limanları İçin Liman Otoritesi Modeli”** dir.

Bu rapor son derece açık ve net önerileriyle liman yönetim modeli tartışmalarına katkı koyduğu gibi liman yönetimi konusunda geniş bir literatür incelemesiyle dünya limanlarında (Avrupa, Amerika, Asya, Avustralya ve Afrika) liman yönetim modelleri ayrıntılı olarak incelenmiştir.

Raporda örnek bir liman otoritesi olarak Rotterdam Limanı (Hollanda) incelenmiştir. TÜRKLİM’in raporunun en önemli özelliği AB liman otoritesi modellerinin Türk limanlarına uygulanması durumu karşılaştırmalı olarak ele alınmış, yapılan karşılaştırmada aşağıdaki farklılıkların altı çizilmiştir.

Raporda yer alan bazı önemli tespitler aşağıdadır.

- Avrupa liman otoritelerinin birçoğu (landlord) kamu ağırlıklı olduğu,
- Avrupa liman otoriteleri, liman altyapısını sağlamakta iken Türkiye’de özel limanlar kendi altyapı yatırımlarını yaptığı, Türkiye’de limancılık yapmak isteyen girişimci projesini geliştirmekte ve kamu tarafından tahsis edilen deniz alanı üzerinde dolgu yaparak liman altyapısını kendi imkânları ile inşa ettiği,
- İstisna olarak İngiltere limanlarının büyük kısmında liman arazisinin de özel sektör ait olduğu,
- Türkiye’de kıyı kenar çizgisinin deniz tarafındaki kara ve deniz alanları devletin hüküm ve tasarrufunda olduğu, bu alanlarda yatırımcıya 49 yıla kadar

kullanım izni verildiği, Raporda; Türk limanlarının yönetim modeline ilişkin farklı öneriler yer almıştır. Öneride Türk Ticaret Kanunu çerçevesinde kurulabilecek bir liman yönetim şirketinin bir **“Anonim Şirket”** olarak modellenmesi değerlendirilirken, liman bölgesinin Organize Sanayi Bölgesi (OSB) veya Serbest Bölge (SB) mevzuatı çerçevesinde modellenmesiyle ilgili alternatif değerlendirmeler de yapılmıştır. Raporun sonuç bölümünde ise Türk limanlarına ilişkin bir **“Liman Otoritesi Örgütlenme Modeli”** ortaya konulmuştur. Ortaya konan modele baktığımızda;

#### A- Kamu/Özel Sektör Katılımı:

- Türkiye’de liman altyapı ve diğer yatırımlar özel sektör sermayesi ile yapıldığından özel bir liman otorite sistemi geliştirilmelidir.
- Liman otoritesi sisteminin uygulanması, limanlarda görev yapan yetkili kamu makamlarının bazı yetkilerini liman otoritesine devretmesini gerektirebilecektir.
- Kamu (Maliye Bakanlığı, Çevre ve Şehircilik Bakanlığı, Belediyeler ile Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı’nın il bazındaki temsilcileri) ve özel sektörün (TÜRKLİM ile Deniz Ticaret Odaları temsilcileri) yer aldığı ortak bir platform oluşturularak “Liman Otoritesi İl Kurulları” tesis edilebilir. Limanla ilgili konuların görüşüldüğü ve özellikle koordinasyona ilişkin faaliyette bulunan bu otoritenin başkanlığını 5442 sayılı İl İdaresi Kanunu hükümleri uyarınca mülki amir yürütebilecektir.

#### B- Üst Kurullar:

- İl bazında örgütlenen liman otoritelerinin koordinasyonunu sağlamak, il bazında gerçekleşecek liman otoritesi toplantılarına komiser göndermek suretiyle bu otoritelerin toplantılarından haberdar olmak ve bu otoritelerin faaliyetlerini takip etmek ve denetlemek amacıyla “Liman Otoritesi Üst Kurulu” teşkilî sağlanabilir. Bu kurulun liman otoritesi il başkanlarından oluşması ve

bu kurulun başkanlığını Başbakanlık tarafından atanacak bir yetkilinin yürütmesi düşünülmektedir.

- Liman Otoritesi Üst Kurulu’nun bağlı olduğu üst birimin ise Başbakanlığa bağlı ve (3056 sayılı Başbakanlık Teşkilatı Hakkındaki Kanun Hükmünde Kararnamenin Değiştirilerek Kabulü Hakkında Kanun’un 24.10.2011 tarihinde değiştirilen 14. maddesi uyarınca) ““Bakanlıklar, kamu iktisadi teşebbüsleri, diğer kamu kurum ve kuruluşları ve ilgili özel kuruluşlar arasında ekonomik ve mali işler ile ilgili alanlarda koordinasyonu sağlamak” ve “Ekonomik ve mali konulardaki gelişmeler ve karşılaşılan meseleler hakkında inceleme ve araştırmalar yapmak ve yaptırmak, bunları değerlendirmek ve teklifler hazırlamak” ile görevli Başbakanlık Ekonomik Sosyal ve Kültürel İşler Başkanlığı’nın olması önerilmektedir. Liman Otoritesi Üst Kurulu’nun Başbakanlığa bağlanmasının nedeni kurulda yer alan muhtelif bakanlıkların birinin diğerine göre üstün olmaması ve her birinin Başbakanlığa bağlı olması dolayısıyla hiyerarşik yapıya uygun düşeceği düşüncesinden kaynaklanmaktadır.

#### C- Liman Otoritesinin Yapısı:

- Uygulanacak liman otoritesinin yapısı tüm Türkiye’de yeknesak bir model olmaktan ziyade bazı ortak temel özelliklere sahip ve bazı konularda limanların farklı özelliklerinden kaynaklanan ihtiyaçları karşılayacak şekilde değişkenlik gösterebilen esnek bir model olmalıdır.

#### D- Katılımcı Sayı ve Niteliği:

- Liman otoritesi, katılımcı sayısı ve oy çokluğu açısından ağırlıklı olarak kamu sektörü temsilcilerinden oluşmakta, devlet ayrıca vali veya vali yardımcısı düzeyinde katılım sağlamaktadır.

#### E- Coğrafi Uygulama Alanı:

- Liman otoritesi sisteminin il bazında kurulmaması uygun görülmüştür.

*Dâhilinde herhangi bir liman bulunmayan illerde liman otoritesi kurulmayacaktır.*

Raporda öne sürülen önerinin amacı olarak; “Etkili ve verimli bir liman yönetimi için limanda bulunan tesislerin dağınk yapıdan kurtulması ve bu tesislerin bir arada (örgütlenerek) hareket edebilmelerini sağlamak” olarak ifade edilmiştir. Etkili ve verimli bir Türk liman yönetimi modelinin oluşturulabilmesi için referans olarak dünyadaki liman yönetimi uygulamaları genel bir bakış açısıyla (özellikle Rotterdam Limanı yönetimi merceğiyle) incelenmiş olsa da “Avrupa liman otoritesi modellerinin Türkiye limanları için uygulanabilir olmadığı” açık bir şekilde belirtilmiş, devamında da “Dolayısıyla mevcut normlar ışığında ya da yeni hazırlanacak bir norm kapsamında liman yönetiminde özel kesimin temsilinin ve kamu makamlarının idaresinin ortak faydalarda buluşturulmasının çok önemli olduğu” vurgulanmıştır.

Raporda “**Sonuç**” olarak; “Limanların bir kıyı yapılanması olduğu, mülkiyet haklarının kamuya ait olduğu ancak kamu yararının varlığı durumunda işletme haklarının belirli bir süre için devredilebileceği ya da mülkiyetleri dışında özelleştirilebilecekleri” vurgulanarak, “Türk hukuk mevzuatında limanlarda bulunan tesislerin örgütlenerek yönetimine ilişkin bir norm bulunmadığı, İl İdaresi Kanunu ve Sivil Hava Meydanları, Limanlar ve Sınır Kapılarında Güvenliğin Sağlanması, Görev ve Hizmetlerin Yürütülmesi Hakkında Yönetmelik vb. düzenlemelerle mülki idare amirinin özellikle limanlarda güvenliğe ilişkin hak ve koordinasyon yetkilerini düzenlediği” ifade edilmiştir.

Raporun önerilerinde; kurulacak liman yönetim modelinin “Türk mevzuatında yer alan “**Anonim Şirket**” halinde örgütlenme, “Serbest Bölge” halinde örgütlenme ve “**Organize Sanayi Bölgesi**” halinde örgütlenme gibi örgütlenme biçimlerinin, kendilerini düzenleyen hukuk normlarına göre incelenmesi

gerçekleştirilerek, oluşturulacak ve bir önceki sayfada önerilen liman modeline uygulanabilirlikleri” ayrıca değerlendirilmiştir.

Bu değerlendirme sonucunda;

### **I. Mevcut Normlar Işığında;**

*Anonim Şirket'lere ilişkin mevzuatın (6102 sayılı TTK'nın ilgili hükümleri) liman yönetim modeline uygulanabilirliğinde herhangi bir engel bulunmadığı, kaldı ki ALTAŞ-Ambarlı Limanı'nın bu şekilde örgütlenerek yönetildiği ve hatta 6102 sayılı TTK ile getirilen bir yenilik ile bu yönetimlere devletin dahil edilebilmesinin mümkün kılındığı, Serbest Bölgeler'e ve Organize Sanayi Bölgeleri'ne ilişkin mevzuatın ise belirli açılarda liman yönetim modeline uygulanabilirliğinin mümkün olmadığı tespit edilmiştir. Dolayısıyla Anonim Şirket halinde yönetim modeli mevcut TTK ışığında gerçekleştirilebilir. Ancak bu örgütlenme biçiminde kamunun çok sınırlı bir dahili olabileceğinden yukarıda önerilen kamu ağırlıklı modele bu yönetimin uymayacağı düşünülmektedir.*

### **II. Mevcut Normlarda Tadile Gidilmesi Koşuluyla;**

*a- Serbest Bölgeler “Eşyanın serbest dolaşıma sokulmaksızın ve gümrük mevzuatında öngörülebilir haller dışında kullanılamayacağı bölgeler”dir ki limanları bu örgütlenme biçimine ya da oluşumuna tabi tutmak (limanlardaki eşyayı serbest dolaşıma tabi tutmamak) varlık amaçlarıyla bağdaşmayacak sonuçlar doğurabilecektir. Kaldı ki bu bölgelerin yönetiminde özel sektörün dahili bulunmamakta, kamu tüm gücünü kullanmaktadır.*

*Dolayısıyla liman örgütü yönetimi modelini birebir şekilde Serbest Bölgeler Kanunu'na tabi tutmak mümkün olmamaktadır. Serbest Bölge halinde yönetim modeli ancak bu kanunun özel yönetime de imkân verecek şekilde ve ilgili diğer hükümlerinin liman yönetimine uyarlık sağlaması amacıyla tadil edilmesi koşuluyla gerçekleştirilebilir.*

*b- Organize Sanayi Bölgeleri ancak “inşa edilmemiş alanlarda ilan edilebilirler”. Bunun tek istisnası ıslah organize sanayi bölgeleridir (yani kurulmuş bir limanın organize sanayi bölgesi şeklinde örgütlenmesi ancak ıslah organize sanayi bölgesi talebi sunmasıyla olur) ancak ıslah organize sanayi bölgelerinin kurulum talebi için kanun uyarınca kabul edilen süre 29.03.2012 tarihi itibarıyla sona ermiştir. Ayrıca organize sanayi bölgeleri yönetiminde yer alabilecek ve katılımcı sıfatı taşıyabilecek kişiler ancak bölgede mülkiyet hakkı olan kişilerdir ki oysa liman arazilerinin mülkiyeti devredilememektedir. Son olarak organize sanayi bölgelerinin yönetiminde kamuya yer verilmemiş olması da limanların yönetim modelinde Devlet tarafından istenmeyecek bir durum olarak değerlendirilmektedir. Dolayısıyla liman örgütü yönetimi modelini birebir şekilde Organize Sanayi Bölgeleri Kanunu'na tabi tutmak mümkün olmamaktadır. Organize sanayi bölgesi halinde yönetim modeli ancak bu kanunun yukarıda açıklanan ilgili hükmünün tadil edilmesi koşuluyla gerçekleştirilebilir. Bunun yansısı bu yönetimde de kamu kesimine çok yer verilmemiş olması, yukarıda ana hatlarıyla oluşturulan modele bu yönetimin uygunluğunu sağlama noktasında sorunlar yaşanabilecektir.*

### **III. Tamamen Yeni Bir Norm Hazırlanması Koşuluyla;**

*Anonim şirket halinde yönetimin mevcut normlar kapsamında gerçekleştirilebileceği açıkken bu durumun bir önceki sayfada oluşturulan kamu ağırlıklı liman yönetim modelini gerçekleştirmeye uygun olmaması, organize sanayi bölgesi halinde yönetime ilişkin olarak ise kanun tadiline gidilmesi yerine “**Yeni bir norm hazırlanması yoluna gidilmesi**” durumunda; Her üç örgütlenme biçiminin (anonim şirket, serbest bölge ve organize sanayi bölgesi) liman yönetimine uygulanabilir olduğu tespit edilen hükümleri esas alınarak limanlarda yer alan tesislerin bu hükümlere göre ve dolayısıyla*

hazırlanacak yeni bir hukuk normuna uygun yönetimi düzenlenecektir. Bu örgütlenme biçiminin (anonim şirket, serbest bölge müdürlüğü veya organize sanayi bölgesi müdürlüğü olarak ifade edilemeyeceği yukarıda anlatıldığı üzere açık olduğundan), çalışmanın giriş bölümünde yer verilen çalışma raporlarında değinildiği üzere “Liman Otoritesi” olarak nitelendirilmesi, ancak bu örgütün **“Kamuyu da içerecek şekilde ancak özel sektöre temsil hakkı tanımak kaydıyla”** limanda faaliyet gösteren tesis temsilcilerini içermesi kaydıyla oluşması düşünülmektedir.

## LİMAN YÖNETİM MODELİ KONUSUNDA HAZIRLANAN BAŞKA ÇALIŞMALAR VE TÜRKLİM RAPORUNUN ÖNEMİ

Çeşitli üniversitelerde denizcilik ve/veya liman işletmeciliği alanıyla ilgili yapılan yüksek lisans ya da doktora tezleri içinde bu konuda yapılan bazı çalışmalar ve atıflar görüldü de TÜRKLİM’in 2013 yılında hazırlanan raporu Türkiye’de bizzat limancılık sektörünü temsil eden kurum tarafından liman yönetim modeliyle ilgili hazırlanan, geçmişte bu konuda hazırlanan raporları da inceleyen en kapsamlı rapor özelliğindedir. 2013 yılından bugüne farklı platformlarda, özellikle en son geçtiğimiz yıllarda hazırlanan 12. Kalkınma Planı, Denizyolu Ulaştırması Sektör Raporu’nu hazırlayan komisyon çalışmalarında da konu katılan paydaşlar tarafından detaylı olarak görüşülmüş, fakat bu konuda somut bir planlama yapılmadığı gibi hayata geçirilmesine ilişkin bir yol haritası da hala ortada yoktur.

Yukarıdaki raporların ve özellikle TÜRKLİM tarafından 2013 yılında hazırlanan raporun da tespit ettiği gibi liman ve liman altyapılarının inşasının da dahil olmak üzere sektörünün artık bütünüyle özel sektör eliyle geliştirilmesi ve işletilmesi söz konusu olduğundan, Türkiye’de kurulacak liman yönetim modelinin bu mevcut piyasaya ve yapıya uygun olması zorunludur. Bu yönüyle Türkiye’de hayata geçirilecek modelin hala kamu ağırlığının belirleyici olduğu Avrupa modelinden farklı olması gereği

de ortaya çıkmıştır. Liman altyapılarının bütünüyle kamu eliyle yapıldığı, kurulan liman otoritelerinin planlama, proje, ruhsat, onay, genişleme ve kapasite artışı, finansal destek ve teşvik yanında limanın ihtiyacı olan diğer ulaştırma modlarının limana ulaştırılmasında da tek düzenleyici oldukları Avrupa’ya göre bu konuda Türkiye maalesef 1980’li yıllardan sonra yapması gereken idari ve hukuki düzenlemelerini birçok nedenden dolayı yapamamıştır. Türkiye’nin dünyada yaygın olarak kullanılan liman yönetim modelleri (kamu, özel, karma modeller) ve bu modellerin avantajları ve dezavantajları ile mevcut durumda Türkiye’deki limanların yönetim yapısına da uygun şekilde başta TÜRKLİM olarak üzere tüm paydaşlarıyla birlikte yeniden gündeme almasının zamanı artık gelmiştir.

Limancılık sektörünün mevcut durumunun analizi kurulacak liman yönetim modeline ışık tutabilecektir. Türkiye’deki limanların fiziki, teknik ve idari altyapılarının değerlendirilmesi, limanların kapasite kullanımı, verimlilik ve rekabetçilik düzeyleri, limanlarda yaşanan sorunlar (örneğin, altyapı eksiklikleri, yönetsel zayıflıklar, bürokratik engeller), yatırım ihtiyaçları, liman bölgelerinin ve liman ihtiyaçlarının planlanması, yatırımların ve kapasite artışlarının hızlandırılması, liman operasyonlarının çevreye ve topluma olan etkileri, sürdürülebilir liman yönetiminin ihtiyaçları, yeşil dönüşüm, dijitalleşme, otomasyon ve akıllı liman teknolojilerinin kullanımıyla teknolojik altyapının geliştirilmesine yönelik ihtiyaçlar öncelikli olarak günümüzün ve geleceğin ihtiyaçlarına göre yeniden belirlenmelidir.

Şüphesiz ki liman yönetimi ile ilgili ulusal ve uluslararası mevzuatın yanında mevcut düzenlemelerin eksiklikleri ve iyileştirilmesi yanında yeni mevzuat önerilerinin de ele alınması gerekli olacaktır. Hala kamu işletmeciliğinde olan limanların özelleştirilmesi veya kamu-özel ortaklığı modelleriyle işletilmesine ilave olarak inşa edilecek

yeni limanların işletilmesine yönelik önemli kararların da bu yeni liman yönetim modeli çerçevesinde ele alınması gerekecektir. Türkiye’de liman yatırımlarının desteklenmesi, yatırımlara verilecek teşvik ve desteklerle ilgili olarak kalıcı ve etkili bir desteleme sisteminin kurulmasının zamanı da artık gelmiştir. Bu aynı zamanda limanlara yeni yatırım çekmek için hazırlanacak stratejik hedefler açısından da önem arz etmektedir. Türkiye’de limanların büyük bir bölümü sanayi ve hizmet bölgeleriyle karayolu ve demiryolu bağlantılı olan ana körfezlerde kümelenmiştir. Kümelenme körfezleri olarak Kocaeli-İzmit Körfezi, Bursa-Gemlik Körfezi, İzmir-Aliağa Körfezi, Adana ve Hatay’ın sınırları içindeki İskenderun Körfezi öne çıkarken, tekil ya da birkaç liman tesisiyle birlikte öne çıkan Mersin, Tekirdağ, İstanbul-Ambarlı, Samsun, Antalya gibi yerler ülkemizin ana liman bölgeleridir. Bu açıdan liman yönetim modeli çalışmalarına bu kümelenmiş ana liman bölgelerinden başlanması sistemin Türkiye’ye uygun olarak modellenmesinde avantajlar sağlayabilecektir.

Gelecek yazıda dünyadaki uygulamalar, Türkiye’de bu konuda hazırlanan raporlar ve görüşler çerçevesinde Limancılık sektöründeki duruma ilişkin tespitlerle liman yönetimi modeli konusunda çeşitli model önerileri yapacağım.

<sup>1</sup> [https://openjicareport.jica.go.jp/728/728/728\\_314\\_11601184.html](https://openjicareport.jica.go.jp/728/728/728_314_11601184.html)

<sup>2</sup> **Türk Limanları İçin Liman Yönetim Modeli Oluşturulması Hakkında Rapor, T.C. Başbakanlık, Denizcilik Müsteşarlığı, Deniz Ticareti Genel Müdürlüğü, 2010**

<sup>3</sup> **TÜRKLİM, Türkiye Limanları İçin Liman Otoritesi Modeli, Prof. Dr. Nil Kula DEĞİRMENCİ, Prof. Dr. Soner ESMER, Doç. Dr. Çimen KARATAŞ / Dokuz Eylül Üniversitesi, Denizcilik Fakültesi**

# Güçlü Stok, Hızlı Hizmet Ağı.

GÜVENİLİR ÇÖZÜM ORTAĞINIZ



Metropol İstanbul Rezidans,  
A2 Blok, K:32, D:461, Ataşehir,  
İstanbul / TÜRKİYE

+90 216 504 95 78

sales@petramar.net

www.petramar.net

# Küresel Deniz Yağları Krizi



\* HÜSEYİN ŞAHİN

Küresel deniz ticareti, şubat ayından bu yana Hürmüz Boğazı'nda yaşanan askeri gerilim ve ardından gelen ablukayla tarihinin en karmaşık lojistik sınavlarından birini veriyor. Dünya Bankası verilerine göre dünya petrol arzında günlük 10 milyon varil aşan bu devasa kesinti, sadece yakıt fiyatlarını değil, gemilerin motor ömrünü ve hareket kabiliyetini belirleyen deniz yağları sektörünü de doğrudan vurdu. Şubat 2026 sonunda başlayan askeri gerilim ve boğazın fiilen kapatılması, küresel deniz ticaretinin damarlarını tıkayarak çok katmanlı bir ekonomik kriz dalgası başlattı. Dünya genelinde ham petrol fiyatlarındaki dalgalanmalar manşetleri süslerken, madalyonun arka yüzünde deniz taşımacılığının sürekliliğini doğrudan tehdit eden daha ciddi bir kriz büyüyor: Deniz yağları kıtlığı.

Bu özel yağların üretimi, Basra Körfezi'ndeki yüksek kaliteli (Grup II ve Grup III) baz yağ tesislerinin devre dışı kalmasıyla felç oldu. Hürmüz geçişinin kapanmasıyla bölgedeki dev rafinerilerin lojistik hatları aksadı. Katar, Birleşik Arap Emirlikleri ve Bahreyn'deki baz yağ üreticileri mücbir sebep ilan ederek sevkiyatları durdurdu. Küresel ham petrol fiyatlarının sıçramasıyla birlikte, dünya genelindeki diğer rafineriler üretim kapasitelerini baz yağ yerine kâr marjı 40 yılın zirvesine çıkan dizel ve jet yakıtına kaydırıldı. Bu durum deniz yağları üretiminde küresel bir arz kıtlığı yarattı.

2024'te Hürmüz'den geçen ham petrol sevkiyatlarının %80'den fazlası Asya'ya yönelmişti. Bugün dünyanın en büyük yakıt ikmal merkezi ve Asya-Pasifik için kritik bir yağ dağıtım noktası olan Singapur'da orta distilat fiyatlarının varil başına 290 doların üzerine çıkmasıyla benzeri tedarik süreleri uzamakta ve spot bulunabilirlik daralmaktadır.

İlk şok Asya'da yoğunlaşsa da Avrupa'da orta vadede ciddi yapısal sorunlarla karşı karşıya. Rafineriler Orta Doğu ham petrolünü Suudi Arabistan'dan gelen akışlarla ikame etmeye çalışsa da kapasite sınırlı kalmaktadır. Avrupa'daki yağ üreticileri için sorun yalnızca fiyat değil; Orta Doğu rafinerilerinden sağlanan belirli viskozite dereceleri ve Grup I/II baz stoklarının bulunabilirliğidir.

Deniz yağları pazarında maliyet artışları normal şartlarda piyasaya yavaş yansırken, bu krizde benzeri görülmemiş bir hızla ve sertlikle gerçekleşti. Sektörün lider üreticileri artan ham petrol ve lojistik maliyetleri karşısında peş peşe fiyat artışları açıkladı. Deniz yağlarında ortalama fiyatlar kısa sürede %40' dan fazla yakın yükseldi. Bağımsız madeni yağ üreticileri stok yetersizliği nedeniyle teslimat sürelerini düşürürken, yaşanan bu kriz ve fiyat artışları, küresel ticaretin büyüme hızını sert şekilde yavaşlattı.

## SN500 FİYAT ARTIŞI VE LOJİSTİK PROBLEMLERİ

Hürmüz Boğazı'ndaki lojistik kilitlenme ve Orta Doğu'daki rafineri hasarları, ağır viskoziteli Group I madeni yağlarının lokomotifini olan SN500 baz yağının fiyat dengesini tamamen altüst etti. Deniz yağlarının ana bileşeni olan SN500, kriz öncesi dönemde daha istikrarlı bir bantta hareket ederken, ablukanın ardından spot piyasalarda tarihi zirvelerini gördü. Dünyada Group I rafinerilerinin zaten azalıyor olması, Hürmüz kriziyle birleşince SN500'ü spot piyasada bulunması en zor ham maddelerden biri haline getirdi. Kriz öncesinde metrik tonu 800-850 dolar bandında seyreden SN500 baz yağı, ablukanın ardından Akdeniz ve spot piyasalarda 1.200 dolar barajını aşarak tarihi bir ralli gerçekleştirmişti. Ayrıca, FOB ve CFR fiyatları arasındaki makas, gemilerin Ümit Burnu'na yönelmesi ve tanker navlunlarının artması nedeniyle rekor düzeyde açıldı. Boğaz dışında kalan bir ton SN500'ün Türkiye veya Avrupa limanlarına ulaştırılma maliyeti sadece 3 ay içinde ikiye katlandı. Bu durum, deniz taşımacılığı üzerinde çift yönlü baskı yaratmaktadır. Bazı gemi sınıfları için navlun piyasaları uzun sefer mesafelerinden fayda sağlarken, operasyonel maliyetler savaş riski primleri ve artan yakıt/yağ fiyatları nedeniyle yükselmektedir. Büyük taşıyıcılar Orta Doğu rotalarını askıya almış, ticaret akışlarını yeniden yapılandırmış ve bu durum küresel limanlarda yağ talep dengelerini değiştirmiştir.

## IMO 2020 VE SÜRDÜRÜLEBİLİRLİK REGÜLASYONLARI

Hürmüz ablukası, denizcilik sektörünün karbon ve emisyon azaltma hedefleriyle tam bir zamanlama çelişkisi yarattı. IMO 2020 ile başlayan düşük sülfürlü yakıt (VLSFO) zorunluluğu ve son dönemde yürürlüğe giren karbonsuzlaşma stratejileri, gemilerin motor yapısına ve kullanılan yakıtı göre çok spesifik, yüksek teknoloji deniz yağları kullanmasını



zorunlu kılıyordu. Çevre sorunlarının çözümü için geliştirilen yeni nesil yağlar, yüksek oranda Orta Doğu menşeli premium baz yağlara bağımlıdır. Rafinerilerin vurulması ve mücbir sebep ilanları, bu spesifik formülasyonların üretimini durma noktasına getirdi. Ayrıca, Boğazın kapanmasıyla gemilerin Ümit Burnu'na yönelmesi, seyir sürelerini %30 uzattı. Bu durum sadece deniz yağı tüketimini ikiye katlamakla kalmadı, IMO'nun küresel karbon salınımını azaltma hedeflerini de sekteye uğrattı; gemiler artık çok daha uzun süre çalışıyor ve çok daha fazla yağ/yakıt tüketiyor.

#### ÜLKEMİZ AÇISINDAN FIRSAT & TEHDİTLER

Ülkemizin coğrafi konumu ve üretim altyapısı bu krizde çok ciddi fırsat pencereleri açarken, ham maddede dışa bağımlılık ve maliyet artışları ise yapısal tehditleri beraberinde getirmektedir. Orta Doğu limanlarının devre dışı kalması, Akdeniz ve Karadeniz havzasındaki gemileri alternatif rotalara yönlendirdi. Kriz öncesinde de dünyanın sayılı ikmal noktalarından olan limanlarımız transit gemilere deniz yağı ve yakıtı sağlayan en güvenli noktalardan biri haline gelebilir. Hürmüz Boğazı'ndaki abluka, küresel deniz ticaretini sadece yakıt kriziyle değil; gemilerin hareket kabiliyetini belirleyen

'deniz yağları' darboğazıyla da vurdu. Premium baz yağlarda dışa bağımlı olan Türkiye lojistik sektörü için bu kriz, hem büyük bir bölgesel fırsat penceresi hem de ciddi bir hammadde tehdidi barındırıyor.

Türkiye, gelişmiş madeni yağ harmanlama tesislerine sahiptir. Bitmiş ürün tedarikinde zorlanan küresel devler, bölgedeki talebi fonlamak adına Türkiye'deki tesislerin fason üretim kapasitesini kullanmak isteyecektir. Bu durum yerli sanayinin kapasite kullanım oranlarını arttırabilir. Süveyş ve Hürmüz hatlarının tıkanması, Avrupa ve Orta Doğu'daki armatörleri lojistik olarak daha yakın olan Türkiye pazarına yönlendirecektir. Kriz döneminde stok yönetimini doğru yapabilirsek, pazar payımızı arttırmak için bir fırsat olabilir. Ülkemiz her ne kadar Group I baz yağlarını üretse de premium deniz yağları için gerekli olan Group II ve Group III baz yağlarında ve katıklarda %90'ın üzerinde dışa bağımlıdır. Madeni yağ üretiminde katıklar, yağın pas önleme, yüksek sıcaklığa dayanma ve motoru temizleme yeteneğini sağlar. Dünyada bu katıkları üreten sayılı sayıda şirketler mevcuttur. Tedarik zinciri koptuğunda elinizde milyonlarca ton yerli Group I baz yağ olsa

bile IMO standartlarına uygun modern bir deniz yağı üretemezsiniz. Tesisler fiziksel olarak çalışamaz hale gelir. Özetle; Türkiye bu alanda gelişmiş fabrikalara ve coğrafi avantaja sahip olsa da ana malzemede ve katıklarda dışarıya bağımlı olduğu için kriz anlarında "üretim gücü yüksek ama anahtar başkasının elinde olan" bir pozisyonda kalmaktadır. Anahtar küresel katık üreticilerinin elindedir.

Hürmüz Boğazı'nda yaşananlar, modern dünya ticaretinin madeni yağlar gibi, görünmeyen ama hayati öneme sahip olan bir ürüne ne kadar bağımlı olduğunu kanıtladı. Deniz yağlarındaki arz krizi ve fiyat artışları, otomotivden elektroniğe kadar deniz yoluyla taşınan tüm son tüketici ürünlerinde enflasyonist bir baskı yaratmaya devam ediyor. Ancak barış anlaşması dahi tedarik zincirini anında eski haline getirmeyecektir. Rezervlerin yeniden inşası ve altyapı onarımı aylar sürecektir. Enerji analiz kurumları, bölgede siyasi uzlaşa sağlansa bile küresel deniz yağı tedarik zincirinin eski dengesine kavuşmasının 2027 yılının ortalarını bulabileceğini öngörüyor.

**\* İMEAK DTO 13 NO'LU GEMİ AKARYAKIT İKMAL VE SAĞLAMA FAALİYETLERİ KOMİTESİ BAŞKANI**

# MARE FORUM DENİZCİLİĞİN GELECEĞİNE YELKEN AÇTI

21 Mayıs'ta düzenlenen 10. Mare Forum İstanbul'da dünyanın dört bir yanından sektör temsilcileri ve uzmanlar denizciliğin geleceğini masaya yatırdı.



Denizcilik sektörünün en prestijli etkinliklerinden biri olarak kabul edilen 10. Mare Forum İstanbul, 21 Mayıs'ta yapıldı. Türkiye'den ve dünyadan önde gelen sektör temsilcileri ve düşünce liderlerini ağırlayan etkinliğin konferans başkanlığını Esenyel & Partners kurucu ortağı Av. Selçuk Esenyel üstlendi.

Mare Forum Başkanı Ioannis Kostoulas açılış konuşmasına "Yüzyıllar boyunca kıtaları, kültürleri ve inançları birbirine bağlayan bu şehir, bugün de Türk ve uluslararası denizcilik topluluklarını buluşturmaya devam ediyor.

Türk denizcilik sektörü ve küresel endüstriden böylesine seçkin liderleri, profesyonelleri, yenilikçileri ve karar vericileri bir arada görmek büyük bir ayrıcalık" sözleriyle başladı. Mare Forum programı çerçevesinde denizcilik sektörünün karşı karşıya olduğu kritik zorlukları ve fırsatları ele alacaklarını belirten Kostoulas, "daha temiz denizler, daha akıllı gemiler, daha dayanıklı tedarik zincirleri ve daha sürdürülebilir

bir denizcilik geleceğine" vurgu yaparak "Artık mesele olup olmayacağı değil, nasıl ve ne kadar hızlı olacağı. Jeopolitik belirsizlik, ekonomik baskılar, dijital dönüşüm ve enerji geçişi ikliminde, asıl mesele ilerlerken bu sektörün özünü kaybetmemektir. Dayanıklılığı, yaratıcılığı ve her şeyden önce insanları. Bugün sizleri varsayımları sorgulamaya, sesinizi yükseltmeye ve zor sorular sormaya davet ediyorum. Biz statükoyu korumak ya da sadece dinlemek için değil, tartışmak için buradayız" dedi.

## "GEMİ İNŞA SANAYİMİZ KÖKLÜ BİR GELENEĞE SAHİP"

Türkiye Gemi İnşa Sanayicileri Birliği (GİSBİR) Başkan Vekili Elif Ceren Gülcek Kulunyar ise Mare Forum İstanbul'un uluslararası iş birliği ve yeni fikirlerin paylaşımı için önemli bir platform haline geldiğinin altını çizdi ve sektörün yeşil dönüşüm, dijitalleşme, alternatif kullanım alanları ve küresel rekabet gibi büyük değişimlerle karşı karşıya olduğu bir dönemde bu tür toplantıların her

zamankinden daha değerli olduğunu belirtti ve şöyle devam etti: "Türkiye gemi inşa sanayi; köklü bir geleneğe, modern tersanelere, yetkin insan kaynağına ve esnek üretim kapasitesine sahip.

GİSBİR olarak, ekonomimize, ihracatımıza ve istihdamımıza önemli katkılar sağlayan ve Türkiye'nin küresel denizcilik sektöründeki konumunu güçlendiren bu sektörü temsil etmekten büyük gurur duyuyoruz. Bu önemli etkinliği İstanbul'a kazandıran Mare Forum Başkanı Sayın Ioannis Kostoulas'a içten teşekkürlerimi sunuyorum. Bugün bizimle olan tüm konuşmacılara, moderatörlere, sponsorlarımıza, ortaklarımıza ve katılımcılarımıza da teşekkür ederim. Umarım bugünkü etkinlik herkes için hem verimli hem de ilham verici olur."

Av. Selçuk Esenyel de 10. Mare Forum'un yeniden İstanbul'da gerçekleştirilmesinden büyük memnuniyet duyduklarını belirterek "Denizcilik sektörü bugün yalnızca ticari



değil; aynı zamanda jeopolitik, finansal ve stratejik dönüşümlerin merkezinde yer alıyor. Bu tür uluslararası platformlar, sektörün geleceğini şekillendiren fikirlerin paylaşılması ve küresel iş birliklerinin güçlenmesi açısından son derece önemli. Türkiye'nin denizcilik alanındaki stratejik gücünün ve bölgesel etkisinin önümüzdeki dönemde çok daha belirleyici bir konuma ulaşacağına inanıyoruz” dedi.

### GÜN BOYU KONFERANS DİZİSİ

Gün boyu devam eden konferansın “Storms, Sanctions and Sea Lanes: Türkiye in a Fractured Geopolitical Seascape” başlıklı ilk oturumunda küresel ticaretin çalkantılı gündemi masaya yatırıldı. ABD, Çin ve Avrupa arasındaki ticaret gerilimleri, Rusya ve İran'a yönelik yaptırım riskleri, enerji güvenliği endişeleri deniz taşımacılığının geleceğini belirleyen başlıca başlıklar arasında öne çıktı.

Süveyş, Panama, Hürmüz, Malaka ve Venezuela gibi stratejik boğaz ve geçiş noktalarında yaşanan belirsizlikler; konteyner, tanker ve kuru yük piyasalarında dalgalanmaları tetikleyerek navlun oranlarını baskı altında tutması

ve bu trendlerin Türk armatörleri, gemi inşa sanayicileri ve hizmet sağlayıcıları üzerindeki etkileri tartışıldı. Oturumun başkanlığını GISBIR Dış İlişkiler Komitesi üyesi Erhan Esinduy yürütürken, Türk Armatörler Birliği Başkan Yardımcısı Ali İbrahim Kontaytekin; GISBIR Genel Sekreteri Mehtap Karahallı Özdemir, Aydın Erdemir gibi isimler panelist olarak yer aldı.

Prof. Dr. Mustafa Insel'in yönettiği “Is the Maritime Energy Transition Under Siege? The IMO net-zero framework & the regulatory reckoning” başlıklı ikinci oturum “Denizcilikte enerji dönüşümü kuşatma altında mı?” sorusuyla IMO'nun net-sıfır çerçevesinin ne kadar gerçekçi olduğu tartışıldı. Enerji dönüşümü, yeşil yakıtlar, artan maliyetler, jeopolitik çalkantılar ve belirsizliklerin denizcilikte karbonsuzlaşma yarışını ne kadar zorlaştırdığı sorgulandı. Türk gemi inşa sanayinin rekabet gücü ve pazar konumlanmasının ele alındığı “The Turkish shipbuilding competitiveness & market positioning” başlıklı oturumu, AKT hukuk firmasının kıdemli ortağı Rona Kaspi yönetti. Oturumda Türk tersanelerinin römorkör, balıkçı gemisi, offshore destek gemisi ve hibrit/elektrikli

gemi gibi uzmanlaşmış segmentlerde dünya lideri olduğu vurgulandı. “The Turkish shipping leadership & the future fleet growth. Financing and strategy in volatile markets” başlıklı oturumda Türk sahipli denizcilik şirketlerinin çok çeşitli segmentlerde faaliyet gösteren filolarıyla büyüme gündemini net biçimde ortaya koyduğunun altı çizildi. Modern ve çevre uyumlu gemilerle sipariş listesini genişletmek, uygun maliyetli uzun vadeli finansman sağlamak ve Türkiye'nin Avrupa, Asya ve Orta Doğu'yu birbirine bağlayan stratejik konumunu lojistik merkez olarak değerlendirmek öne çıkan başlıklar oldu. Oturum başkanlığını Stephenson Harwood Yunanistan Denizcilik Finansmanı Ortağı Chris Vartzis üstlendi.

Piri Reis Üniversitesi'nden Doç. Dr. Ziya Saydam'ın yönettiği “Technology Transformation: AI, Big Data, Smart Ports, and Operational Excellence” başlıklı oturumda ise dijital denizcilik, yapay zekâ ve siber dayanıklı lojistik merkezlerinin yanı sıra inovasyon, insan kaynağına yatırım ve girişimcilik, sektörün gelecekteki yeteneklerini ve yenilik potansiyelini şekillendiren temel başlıklar olarak tartışıldı.

# Bosphorus Shipbrokers' Dinner 7. kez dünya denizciliğini bir araya getiriyor



\* ONUR TÜRKES

Gemi Brokerleri Derneği olarak, sektördeki 16 yıllık köklü ve gururlu yürüyüşümüzü geride bırakırken, küresel denizcilik takviminin en prestijli buluşmalarından biri haline gelen Bosphorus Shipbrokers' Dinner'ın 7'ncisini gerçekleştirecek olmanın büyük heyecanını yaşıyoruz.

2024 yılında 2.650'den fazla yerli ve yabancı konuğu ağırladığımız büyük başarının ardından, bu yılki organizasyonumuz Türkiye'nin küresel bir denizcilik merkezi olma konumunu daha da pekiştirecek.

Akdeniz ve Karadeniz'i birbirine bağlayan stratejik konumuyla Türk denizciliği, dünya çapındaki gemi brokerleri için vazgeçilmez bir durak noktasıdır. İstanbul, profesyonel ağını genişletirken aynı

zamanda dostlarınız ve ailenizle dünya standartlarında bir turizm deneyimi yaşayabileceğiniz eşsiz bir sinerji sunuyor.

## GÜCÜMÜZE GÜÇ KATAN SPONSORLARIMIZA TEŞEKKÜR EDERİZ

Bu büyük organizasyona giden yolda, vizyonumuzu paylaşarak bizlere "Platin, Altın, Gümüş ve Bronz Sponsor" olarak destek veren tüm değerli paydaşlarımıza en içten teşekkürlerimizi sunarız. Sektör genelinden gelen bu yoğun talep ve destekler, organizasyonumuza duyulan güvenin ve verilen değerlerin en büyük

artık sadece tek bir derneğin çabası değil; sektörümüzün "birlikte hareket etme kültürü"nü en somut tezahürüdür. GBD olarak sadece bir akşam yemeği organize etmiyor; Türk denizcilik sektörünün derinliğini, kalitesini ve uluslararası görünürlüğünü en üst seviyeye taşıyoruz.

Bosphorus ShipBrokers Dinner sizi bekliyor... Burada dünya standartlarında bir mutfak deneyimi yaşayacak, nefes kesen bir manzarada kalıcı anılar biriktirecek, yüksek verimli profesyonel ağlar kuracak ve yeni bağlantılar için



nişanesidir. Sizlerin kıymetli katkılarıyla, Bosphorus Shipbrokers' Dinner'ı dünya denizciliğinin vazgeçilmez bir vitrini haline getirmeye devam ediyoruz.

## BİRLİKTE HAREKET ETME KÜLTÜRÜ

İMEAK Deniz Ticaret Odası'nın güçlü desteği ve sponsorlarımızın katkılarıyla büyümesini sürdüren bu dev buluşma,

benzersiz fırsatlar yakalayacaksınız. Bu gururu birlikte yaşayacağımız, profesyonel ağlarımızı genişletirken dostluğumuzu pekiştireceğimiz ve denizcilik camiasının kalbinin tek bir ritimle atacağı 26 Haziran 2026 tarihinde görüşmek üzere.

\* GEMİ BROKERLERİ DERNEĞİ YÖNETİM KURULU BAŞKANI



## Support Transition to Zero-Emission

The shift toward a zero-emission society has accelerated in various fields, with governments making their GHG targets more ambitious and sustainable finance gaining more attention. Likewise, the time has come for the maritime industry to systematically manage the GHG emissions from shipping, as represented by the introduction of a GHG emissions evaluation framework into international shipping.

ClassNK provides Zero-Emission Transition Support Services, a comprehensive menu of services to support customers in dealing with the various challenges they may encounter when managing GHG emissions in pursuit of zero-emission shipping.



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

# DENİZCİLİK SEKTÖRÜNÜN İHRACAT LİDERLERİ ÖDÜLLERİNİ ALDI

Gemi, Yat ve Hizmetleri İhracatçıları Birliği (GYHİB), 2025 yılında 2 milyar 243 milyon dolarlık rekor ihracata imza atan sektörün başarılı firmalarını ödüllendirdi.



Gemi, Yat ve Hizmetleri İhracatçıları Birliği (GYHİB) tarafından düzenlenen "Award on Water" Gemi Yat ve Hizmetleri Sektörü 2025 yılı Başarılı İhracatçıları Ödül Töreni, Türkiye İhracatçıları Meclisi (TİM) Dış Ticaret Kompleksi'nde gerçekleştirildi. Ödül törenine Ulaştırma ve Altyapı Bakan Yardımcısı Durmuş Ünüvar, Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Tersaneler ve Kıyı Yapıları Genel Müdürü Salih Tan, Kıyı Emniyeti Genel Müdürü Mustafa Bankaoğlu, TİM Başkanı Mustafa Gültepe, İMEAK Deniz Ticaret Odası (DTO) Meclis Başkanı Başaran Bayrak, GYHİB Başkanı Mustafa Talha Pepe ve Birlik Yönetim Kurulu Üyeleri, İstanbul İhracatçı Birlikleri (İİB) Koordinatör Başkanı ve İstanbul Mobilya, Kağıt ve Orman Ürünleri İhracatçıları Birliği Başkanı Erkan Özkan, Yalova-Altinova Tersane Girişimcileri San. Ve Tic. A.Ş. (YATGİAŞ) Başkanı Şükrü Fazıl Uzun ile TURMEPA Başkanı Şadan Kaptanoğlu katıldı. Balıkçı gemisi, 24 metre üstü yat, 24 metre altı yat, römorkör, yük gemileri ve diğer deniz araçları, feribotlar ve yolcu

gemileri ile yan sanayi olmak üzere 7 alt sektörün ilk üçe giren firmaları ile birlik genelinde ilk ona giren firmaların adının açıklandığı törende 31 ödül sahiplerini buldu.

## "TERSANELERİMİZ ARTIK BİRER İNOVASYON MERKEZİ"

Törende konuşan Ulaştırma ve Altyapı Bakan Yardımcısı Durmuş Ünüvar, Türk denizcilik sektörünün 2025 yılında bir önceki yıla göre yüzde 17,38 artışla tarihi bir rekora imza attığını vurguladı. Gemi ve yat sektörünün, Türkiye'de tüm sektörler arasında ihracatını en yüksek oranda artıran ikinci, sanayi sektörleri arasında ise birinci sektör olduğunu belirten Ünüvar, bu başarının yalnızca rakamsal değil; sürdürülebilir üretim, yerli tasarım ve ileri teknoloji kabiliyetinin sonucu olduğunu ifade etti.

Türk tersanelerinin artık sadece üretim noktası değil, aynı zamanda tasarım ve inovasyon merkezleri haline geldiğine dikkat çeken Ünüvar, yüksek katma

değerli sistem ve teknolojilerin ihraç edildiğinin altını çizdi. Ünüvar, küresel zorluklara rağmen mühendislik gücüyle elde edilen bu başarının, Türkiye'nin denizcilikteki konumunu daha da güçlendirdiğini söyledi.

Türkiye İhracatçıları Meclisi (TİM) Başkanı Mustafa Gültepe, sektörün küresel ticaretten aldığı yüzde 1,5'lik pay ile Türkiye'nin genel ihracat ortalamasının üzerine çıktığını belirterek; Türkiye'nin gemi-yat ihracatında dünyada ilk 10 ülke arasına girdiğini söyledi. Sektörün, balıkçı gemisi ihracatında dünya lideri, römorkörde ise ilk 4 ülkeden biri olduğunun altını çizen Gültepe; artan üretim kapasitesi ve yeni yatırımlarla birlikte sektörün kısa vadede 3,5 milyar dolarlık ihracat yapabilecek potansiyele sahip olduğunu belirtti.

## 2025 YILINDA 2 MİLYAR 243 MİLYON DOLARLIK İHRACAT

GYHİB Yönetim Kurulu Başkanı Mustafa Talha Pepe, yaptığı konuşmada, sektörün



# COSTA CRUISES'DAN YAZ HAMLESİ

Costa Cruises, 2026 yaz sezonu boyunca Galataport çıkışlı toplam 17 sefer gerçekleştirecek.



Costa Cruises, 2026 yaz sezonu boyunca Galataport çıkışlı toplam 17 sefer gerçekleştirecek.

İstanbul, kruvaziyerde küresel bir hub olma hedefine her geçen gün daha fazla yaklaşırken, limanlarda yaz sezonu hareketliliği hız kazanıyor. Bu güçlü ivmenin en somut örneklerinden biri olarak Costa Cruises, Galataport İstanbul'da düzenlediği özel etkinlikle Türkiye pazarına olan uzun soluklu ve stratejik bağlılığını bir kez daha ortaya koydu.

Costa Cruises, 2026 yaz sezonuna bu güçlü başlangıcını, gemide gerçekleştirdiği özel bir resepsiyonla kutladı. Türk turizm profesyonelleri ve iş ortaklarından oluşan 150'yi aşkın davetlinin katıldığı etkinlikte, şirketin Türkiye operasyonlarına yönelik stratejik vizyonu, 2026 yaz sezonu planları ve gelecek dönem hedefleri paylaşıldı.

Costa Cruises, Türkiye'deki köklü geçmişi ve güçlü operasyonel varlığı ile Türk misafirlerin kruvaziyer tatiline olan ilgisinin her geçen yıl arttığını vurgularken, kruvaziyer tatilinin güvenli, konforlu ve güvenilir bir seyahat alternatifi olduğunun altını çizdi.

11 Mayıs itibarıyla Galataport İstanbul kalkışlı Yunan Adaları programlarının ilk seferi gerçekleştirilirken, 2026 yaz sezonu boyunca toplam 17 sefer ile Türkiye çıkışlı operasyonların güçlü şekilde devam edeceği teyit edildi. Etkinlik kapsamında Costa Cruises, Türk misafirlerin beklenti ve seyahat alışkanlıklarına uygun olarak geliştirdiği ürün ve deneyimlerini tanıttı.

## “TÜRKİYE CRUISE TURİZMİ VE COSTA AÇISINDAN STRATJİK BİR ÖNEME SAHİP”

Costa Cruises Uluslararası Bölge Direktörü Mirco Vasallo, etkinlikte yaptığı açıklamada şunları söyledi: “Türkiye, kruvaziyer turizmi açısından büyük potansiyel barındıran ve bizim için stratejik öneme sahip bir pazar. Türk misafirlerin seyahat deneyiminde kalite, konfor ve keşif arayışı her geçen gün artıyor. Costa olarak biz de İtalyan misafirperverliğimizi, yenilikçi Sea & Land rotalarımızı ve zengin gastronomi deneyimimizi Türkiye pazarına daha güçlü şekilde sunmaya devam ediyoruz. 2026 yaz sezonuna güçlü bir başlangıç yaparken, önümüzdeki dönem planlarımızla da bu pazardaki büyümemizi sürdüreceğiz.” Costa Cruises, 2026 yaz sezonunun yanı sıra önümüzdeki dönem planlarında yer



alan destinasyon çeşitliliği ile de dikkat çekiyor. Kış sezonunda özellikle Kanarya Adaları, Akdeniz ve Karayipler gibi farklı coğrafyalarda sunulan rotalar; doğal güzellikler, kültürel zenginlikler ve yıl boyu seyahat imkânı ile öne çıkıyor. Kanarya Adaları'nda yıl boyu bahar havası sunan rotalar; volkanik manzaralar, eşsiz doğa ve okyanus deneyimini bir araya getirirken, Akdeniz rotaları Güney Avrupa ve Kuzey Afrika'nın kültürel başkentlerini keşfetme imkânı sunuyor. Karayipler ise beyaz kumsalları, turkuaz suları ve tropikal atmosferiyle kış döneminde sıcak destinasyon arayan misafirler için güçlü bir alternatif oluşturuyor.

Öte yandan Costa, gemi içi deneyimlerini sürekli geliştirerek misafir memnuniyetini en üst seviyeye taşımayı hedefliyor. Bu kapsamda öne çıkan yeniliklerden biri olan “Gece ve Gündüz Büfesi”, günün her saatine yayılan zengin ve esnek gastronomi seçenekleri ile dikkat çekiyor. Costa'nın İtalyan mutfağından ilham alan özgün lezzetleri ve uluslararası mutfaklardan seçkileri, kruvaziyer deneyimini aynı zamanda güçlü bir gastronomi yolculuğuna dönüştürüyor.

Dijital deneyim tarafında da önemli bir adım atan Costa Cruises, Costa App'in Eylül 2026 itibarıyla Türkçe dil seçeneğiyle hizmet vereceğini duyurdu. Bu gelişme ile Türk misafirlerin seyahat öncesi ve seyahat sırasında tüm hizmetlere çok daha kolay ve hızlı erişim sağlaması hedefleniyor.



# TURNING *VISION*



# INTO *REALITY*

Empowering clients to transform ambitious energy efficiency goals into actionable strategies and measurable outcomes.



Learn more at  
[www.eagle.org/sustainability](http://www.eagle.org/sustainability)

# PİRİ REİS ÜNİVERSİTESİ'NDE “DENİZDE EMNİYET VE SÜRDÜRÜLEBİLİRLİK” PANELİ

Pîrî Reis Üniversitesi ve Türk Kılavuz Kaptanlar Derneği (TKKD) iş birliğiyle, Kılavuz Kaptanlar Haftası kapsamında “Denizde Emniyet ve Sürdürülebilirlik: Kılavuzluk Hizmetlerinde Hukuksal ve Çevresel Dönüşüm” başlıklı panel düzenlendi.



12 Mayıs 2026 tarihinde Pîrî Reis Üniversitesi'nde gerçekleştirilen panelde; denizcilik sektöründe sürdürülebilirlik, emisyon azaltımı, enerji verimliliği, kılavuz transfer operasyonlarında emniyet ve kılavuz kaptanların hukuki sorumlulukları gibi güncel ve kritik konular ele alındı.

Panelin açılış konuşmalarında, Pîrî Reis Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dekanı Prof. Dr. Aykut Arslan, Türk Kılavuz Kaptanlar Derneği Başkanı Kılavuz Kaptan Nildeniz Sütçü Şen ve Avrupa Kılavuz Kaptanlar Birliği (EMPA) Başkanı Kılavuz Kaptan Miguel Vieira de Castro denizcilik sektöründe emniyet ve sürdürülebilirlik odaklı dönüşümün önemine dikkat çekti.

Panelin ilk oturumunda, Pîrî Reis Üniversitesi öğretim üyesi Doç. Dr. Tutku Eker İşcioğlu tarafından Avrupa Birliği destekli ve Pîrî Reis Üniversitesi koordinatörlüğünde yürütülen Greenport Alliances projesi tanıtıldı. Türkiye, Belçika, İtalya, Portekiz, Malta,

Hırvatistan, Romanya ve Bulgaristan'dan üniversiteler, liman kuruluşları ve denizcilik sektör temsilcilerinin yer aldığı konsorsiyumuyla, Greenport Alliances projesi kapsamında, liman hizmetlerinde karbon emisyonlarının azaltılmasına yönelik geliştirilen eğitim içerikleri ile davranışsal dönüşüm odaklı sürdürülebilirlik yaklaşımı hakkında bilgi verildi.

Ardından Doç. Dr. Pinar Özdemir tarafından sürdürülebilir kalkınma hedeflerinin denizcilik sektörüne entegrasyonunu amaçlayan Avrupa Birliği destekli SUDEMAR projesi tanıtıldı.

Türkiye, Almanya, Polonya, Slovenya, İspanya, Yunanistan ve İsveç'ten mesleki eğitim kurumları, danışmanlık şirketleri ve dijital medya kuruluşlarının yer aldığı SUDEMAR projesinin, denizcilik sektöründe sürdürülebilir kalkınma yaklaşımını yalnızca çevresel boyutla sınırlı görmeyip; sağlık, eşitlik, eğitim, insana yakışır iş, ekonomik

büyüme ve sürdürülebilir topluluklar gibi Birleşmiş Milletler Sürdürülebilir Kalkınma Amaçları'nı (SDG) bütüncül biçimde ele aldığı ifade edildi. Proje kapsamında, denizcilik sektöründeki sürdürülebilir uygulamaları içeren bir veri tabanı, sürdürülebilir kalkınma odaklı bir e-öğrenme platformu ve sektörde SDG uygulamalarını destekleyecek bir mobil uygulama geliştirildiği belirtildi. Tüm çıktılarının ortak ülkelerin dillerinde ve ücretsiz erişilebilir olacağı vurgulandı.

TÜRKLİM Genel Sekreteri Faruk Doğan ise limanlarda yeşil dönüşüm sürecine ilişkin güncel gelişmeleri ve sektördeki sürdürülebilirlik uygulamalarını katılımcılarla paylaştı. Panelde ayrıca GDS ARGE temsilcisi Mustafa Berkan Taştan tarafından operasyonel gemi enerji verimliliği ve emisyon optimizasyonuna yönelik yenilikçi çözümler değerlendirildi.

İkinci oturumda ise Dr. Kılavuz Kaptan Mustafa Sökücü pilot transfer kazalarının dinamik analizine ilişkin değerlendirmelerde bulunurken, Kılavuz Kaptan Tuğrul Oktaş pilot plug kullanım alanları ve önemine ilişkin teknik bilgiler sundu. Panelin son konuşmacısı Dr. Canan Özlem Ilgın Çelik ise kılavuz kaptanların hukuki sorumluluklarını ele aldı.

Akademi, sektör temsilcileri ve denizcilik profesyonellerini bir araya getiren panelde, denizcilikte sürdürülebilirlik hedeflerine ulaşılabilmesi için yalnızca teknolojik dönüşümün değil, aynı zamanda operasyonel farkındalık, eğitim ve davranışsal dönüşümün de kritik öneme sahip olduğu vurgulandı.

# TAYK 2026 TROFESİ MARMARA KUPASI TAMAMLANDI

24 teknenin mücadele ettiği TAYK 2026 Trofesi'nin üçüncü yarışı olan Marmara Kupası'nda kazananlar belli oldu.



Türkiye Açıkdeniz Yarış Spor Kulübü (TAYK) tarafından düzenlenen TAYK 2026 Trofesi'nin üçüncü yarışı olan Marmara Kupası, Marmara Denizi'nde gerçekleştirilen mücadelelerle tamamlandı. IRC sınıflarında toplam 24 teknenin katıldığı yarışta ekipler, değişken deniz ve rüzgâr koşullarında kıyasıya rekabet etti. Saat 11.00'de 8-10 knot rüzgâr koşullarında IRC 0, IRC 1 ve IRC 2 sınıfları için ilk start verildi. İlk startta 20 tekne parkura çıktı. Günün ikinci startı ise IRC 3 ve IRC 4 sınıfları için gerçekleştirildi. Bu grupta ise 4 tekne yarışa başladı. Akşam saatlerinde rüzgârın hızını yitirmesi filonun gerisindeki tekneleri zorlarsa da yarışa katılan teknelerden yalnızca biri parkuru zaman limiti içerisinde tamamlayamadı.

Yarış, TAYK 2026 Trofesi rota kartında yer alan yaklaşık 50 deniz millik offshore parkurda gerçekleştirildi. İstanbul açıklarından başlayan rota; Yassıada, Çınarcık dönüş şamandırası, Sedef Adası, Büyükkada Sağlık Çakarı ve Burgazada hattını kapsayan teknik geçişlerle ekipleri zorlu bir navigasyon ve strateji mücadelesine taşıdı. Çınarcık dönüş şamandırası etrafında şekillenen parkurda ekipler, Marmara Denizi'nin değişken rüzgâr karakterinde doğru rota ve doğru manevra zamanlamasıyla avantaj yaratmaya çalıştı. Caddebostan-Adalar hattındaki finişe ulaşmak için yarışan tekneler, gün boyunca yüksek konsantrasyonla mücadele etti.



**macka**  
MARINE SERVICE



## Trusted Expert Ship Service

**We Are Good At;**

- Ship Management & Consultancy ◆
- Ship Repair (Full Service) ◆
- Shipyards Arrangement ◆
- Agency Services ◆
- Supply Services ◆
- On Board Services ◆

By Chf. Eng.  
Hüseyin Atakan **KADIOĞLU**



service@mackamarine.com  
sales@mackamarine.com  
mackamarine.com  
TUZLA / İSTANBUL / TÜRKİYE

# İSTANBUL BOĞAZI'NDA “KURTULUŞ KUPASI” HEYECANI

Cumhurbaşkanlığı 7. Uluslararası Yat Yarışları'nın Kurtuluş Kupası etabında yaklaşık 700 sporcu, İstanbul Boğazı'nda 19 Mayıs Gençlik ve Spor Bayramı coşkusu yaşadı.



Cumhurbaşkanlığı himayelerinde; T.C. Kültür ve Turizm Bakanlığı ile T.C. Gençlik ve Spor Bakanlığı'nın katkılarıyla; İstanbul Valiliği, Çanakkale Valiliği, Çanakkale Savaşları Gelibolu Tarihi Alan Başkanlığı ve TGA iş birliğinde, İstanbul Açık Deniz Yat Yarış Kulübü tarafından organize edilen Cumhurbaşkanlığı 7. Uluslararası Yat Yarışları'nda “Kurtuluş Kupası” heyecanı yaşandı. Zorlu mücadeleyi birinci olarak tamamlayan Enka Sailing Team, Kurtuluş Kupası'nın sahibi oldu.

Yarış programı kapsamında yelkenciler, yarışın ilk günü olan 17 Mayıs'ta İstanbul'un simge noktalarından biri olan Adalar parkurunda mücadele etti.

Kurtuluş Kupası'nın kazananının belirleneceği görkemli final ise 19 Mayıs Atatürk'ü Anma, Gençlik ve Spor Bayramı'nda, Millî Mücadele ruhuna uygun olarak İstanbul Boğazı'nda gerçekleştirildi. Birçok ülkeden yaklaşık 700 sporcunun kıyasıya rekabetine

sahne olan Boğaz hattında bu anlamlı günde tam bir görsel şölen yaşandı.

## ENKA SAILING TEAM KURTULUŞ KUPASI'NIN SAHİBİ OLDU

Millî Mücadele'nin meşalesinin yakıldığı 19 Mayıs 1919'un anısına düzenlenen Kurtuluş Kupası, sporu tarihsel bir derinlikle bir araya getirdi. Zorlu mücadele sonunca Levent Peynirci yönetimindeki Enka Sailing Team, “Enka Cheese” teknesiyle Kurtuluş Kupası'nın sahibi oldu. Onur Bilgen yönetimindeki Logo Yelken Takımı ikinci olurken, Selim Kakış yönetimindeki Zacapa da yarış üçüncü olarak bitirdi.

Organizasyon Komitesi ve İstanbul Açık Deniz Yat Yarış Kulübü Başkanı Ekrem Yemlihaoğlu, yarışlarla ilgili olarak, “19 Mayıs Atatürk'ü Anma, Gençlik ve Spor Bayramı'nın bağımsızlık ve mücadele ruhunu bugün İstanbul Boğazı'nda yelkenlerimizle yeniden hissettik. Cumhurbaşkanlığı Uluslararası Yat Yarışları'nın Kurtuluş Kupası etabı,

yalnızca bir spor organizasyonu değil; Türkiye'nin denizcilik vizyonunu, gençliğe verdiği değeri ve uluslararası spor diplomasisini ortaya koyan çok önemli bir organizasyondur” dedi.

Özellikle genç sporcuların denize ve yelkene olan ilgisinin giderek arttığını belirten Yemlihaoğlu, “Gençlerin ilgisi geleceğe dair umutlarımızı daha da güçlendiriyor. Gençlik ve Spor Bakanımız Sayın Osman Aşkın Bak'ın spora ve özellikle gençlerin uluslararası platformlarda yer almasına verdiği güçlü destek, bu organizasyonların büyümesinde çok kıymetli bir rol oynuyor. Sayın Bakanımızın vizyonu sayesinde Türkiye artık sadece karada değil, deniz sporlarında da bölgesel ve küresel ölçekte iddia ortaya koyan bir ülke haline geliyor. Gençlerimizin denizle buluşmasını teşvik eden her destek, aslında Türkiye'nin geleceğine yapılan stratejik bir yatırımdır” diye konuştu.

Yemlihaoğlu, önümüzdeki dönemde “Gazze Kupası” da düzenlemek istediklerini vurgulayarak, “Bizler yarışları sadece sportif rekabet olarak görmüyoruz; aynı zamanda insanlığın ortak vicdanına seslenen uluslararası platformlar olarak değerlendiriyoruz. Bu kapsamda önümüzdeki dönemde ‘Gazze Kupası’ düzenlemek istiyoruz.

Marmaris ile Kuzey Kıbrıs Türk Cumhuriyeti arasında gerçekleştirmeyi planladığımız bu özel yarışla Gazze'nin sesini dünyaya denizlerden duyurmayı hedefliyoruz. İsrail'in Sumud filosuna yönelik tavrına karşı sporun birleştirici gücüyle insani bir duruş ortaya koymak istiyoruz. Denizler üzerinden barışın, özgürlüğün ve insanlık onurunun mesajını vermeye devam edeceğiz” dedi.



# IBIA, ATINA'DA KÜRESEL DENİZCİLİK VİZYONUNU BULUŞTURDU

IBIA, Posidonia 2026 öncesinde Atina'daki Güney Afrika Büyükelçiliği'nde bir resepsiyon düzenleyerek deniz yakıtları alanında iş birliğini güçlendirme çağrısı yaptı.



Uluslararası Bunker Endüstrisi Birliği (IBIA), 31 Mayıs Pazar günü Atina'daki Güney Afrika Büyükelçiliği Resmi Konutu'nda bir resepsiyon gerçekleştirdi. Güney Afrika Büyükelçisi'nin konutunun bahçesinde düzenlenen etkinlik, küresel bunker, denizcilik ve deniz enerjisi sektörlerinden önemli paydaşları bir araya getirdi. IBIA üyeleri, denizcilik yöneticileri, sektör profesyonelleri, diplomatik temsilciler ve IMO Genel Sekreteri Arsenio Dominguez, Posidonia 2026 kapsamında düzenlenen bu buluşmada yer aldı.

Resepsiyon, IBIA'nın deniz yakıtları değer zinciri boyunca işbirliğini güçlendirme ve denizcilik ile deniz enerjisinin geleceğine

dair diyalogu ilerletme kararlılığını vurguladı. Etkinlik, Scandi Trading, Agataz, Coral, Eleven Energy ve Flex Commodities tarafından desteklendi.

IBIA İcra Direktörü Alexander Prokopakis yaptığı konuşmada Posidonia'nın denizcilik için küresel bir buluşma noktası olma özelliğini sürdürdüğünü vurgulayarak "Denizcilik ve deniz enerjisi topluluğunun farklı paydaşlarını bir araya getirmek, sektörümüzün birbirine bağlı doğasını yansıtıyor. Bunkering, küresel ticareti hareket halinde tutan son kilometre olmaya devam ediyor ve IBIA'nın burada bulunması önemli; çünkü bu tür etkinlikler iş birliğini güçlendirmek için kritik" dedi.

Güney Afrika'nın Yunanistan Büyükelçisi Dr. Lindiwe Msengana-Ndlela ise şu ifadeleri kullandı:

"IBIA Başkanı Sayın Adrian Tolson'a, Güney Afrika Büyükelçiliği ile ortaklaşa düzenlenen resepsiyon için teşekkür ederim. Doğu Cape Eyaleti Başbakanı Sayın Oscar Mabuyane'nin, çok sektörlü ve okyanus ekonomisine odaklanan bir heyetle Posidonia Denizcilik Fuarı'na katılması bizim için büyük bir onurdu.

Bu ziyaret, Başkan Ramaphosa'nın doğrudan yabancı yatırımı artırarak ekonomik büyüme, istihdam, beceri geliştirme ve inovasyonu teşvik etme çağrısıyla uyumlu olmuştur."



**T H O R**  
**MARINE S.A.®**



**Gözetim**  
Hizmetleri



**Lashing & Unlashing**  
Hizmetleri



**Liman**  
Hizmetleri



[www.thormarinesa.com.tr](http://www.thormarinesa.com.tr)



# KÜRESEL DENİZ TİCARETİNİN KALBI POSIDONIA'DA ATTI

1-5 Haziran tarihleri arasında düzenlenen Posidonia 2026, 35 binden fazla ziyaretçi ve 2200'ü aşkın katılımcıyı ağırladı. Fuar gündeminde yeni inşa siparişleri, teknoloji ortaklıkları, alternatif yakıt projeleri ve karbonsuzlaşma süreci öne çıktı.



Dünyanın en prestijli denizcilik fuarlarından biri olarak kabul edilen Posidonia Uluslararası Denizcilik Fuarı, 1-5 Haziran tarihleri arasında 29'uncu kez Yunanistan'ın başkenti Atina'da düzenlendi. Enerji tedarik zincirlerinin yoğun baskı altında olduğu bir dönemde gerçekleşen fuara deniz ticaretini olumsuz etkileyen jeopolitik gelişmeler, karbonsuzlaşma süreci, çevresel uyumluluk düzenlemeleri ve yeni teknoloji yatırımları damga vurdu.

Posidonia 2026, 83 ülke ve bölgeden 2227 katılımcı ve uzun bir aradan sonra geri dönen Almanya ve İtalya dahil rekor sayıda 24 ulusal pavyonla fuar tarihinin en büyük edisyonu oldu. Konferans ve seminer programında, yoğun talep nedeniyle ilk kez alanının dışında düzenlenen yaklaşık 70 etkinlik yer aldı.

Posidonia 2026'nın resmi açılış törenine Yunanistan Başbakanı Kyriakos Mitsotakis, AB Sürdürülebilir Ulaşım ve Turizm Komiseri Apostolos Tzitzikostas, Yunan Gemi Sahipleri Birliği (UGS) Başkanı Melina Travlos, IMO Genel

Sekreteri Arsenio Dominguez, Panama Cumhurbaşkanı José Raúl Mullino ve dünyanın dört bir yanından denizcilik ülkelerinden bakanlar ve bakan yardımcılar katıldı.

Yunanistan Başbakanı Kyriakos Mitsotakis, açılış töreninde yaptığı konuşmada denizciliğin stratejik ve jeopolitik öneminin her zamankinden daha güçlü bir şekilde vurgulandığını belirterek Yunan denizciliğinin uluslararası sahnede önemli bir oyuncu olduğunu söyledi. Avrupa Birliği Sürdürülebilir Ulaşım ve Turizm Komiseri Apostolos Tzitzikostas ise AB ithalatının yüzde 76'sının, ihracatının yüzde 73'ünün deniz yoluyla yapıldığına dikkat çekerek "Avrupa içinde bile, tüm yük taşımacılığının neredeyse üçte birini oluşturuyor. Sadece AB'nin denizcilik ithalatının değeri yıllık 1,3 trilyon Euro'ya ulaşıyor. Avrupa'da 300'den fazla tersane ve 28 bin denizcilik ekipmanı üreticisi var. Bu rakamlar bir şeyi açıkça kanıtıyor: Gemiler olmadan, limanlar olmadan rekabetçi bir Avrupa olmaz. İşte tam

da bu nedenle, Orta Doğu krizi patlak vermeden önce, iki yeni ve çok önemli AB stratejisi sundum: Avrupa Denizcilik Sanayi Stratejisi ve Avrupa Limanları Stratejisi. Çünkü önümüzde eşsiz bir fırsat var: Avrupa'nın küresel gelişmeleri sadece takip etmekle kalmayıp, onlara öncülük etmesini sağlamak" dedi.

## "ORTA DOĞU'DAKİ DURUM KÜRESEL DENİZCİLİK İÇİN CİDDİ ZORLUKLAR YARATIYOR"

Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO) Genel Sekreteri Arsenio Dominguez de seyrüsefer özgürlüğü, jeopolitik sorunlar, denizcilerin refahı, karbonsuzlaştırma ve dijitalleşme dahil küresel denizciliğin gündemindeki tüm önemli konulara değindi: "Orta Doğu'daki bugünkü durum, Kızıldeniz ve Hürmüz Boğazı'ndaki gerilimler de dahil olmak üzere küresel denizcilik, enerji güvenliği ve tedarik zincirleri için ciddi zorluklar yaratmaktadır. Ticaretin aksamaması ve durmasıyla birlikte, hayati bir enerji geçiş noktası olan Hürmüz Boğazı'nın stratejik önemini göz ardı etmek imkansızdır. Bölgenin günde yaklaşık 20 milyon varil petrol, küresel deniz yoluyla petrol ticaretinin %25'i, küresel LNG ticaretinin yaklaşık %20'si ve gübre ticaretinin üçte birini işlediğini hatırlamalıyız. Aynı zamanda, Kızıldeniz'deki güvensizlik, normal zamanlarda küresel ticaretin %12-15'ini ve küresel konteyner trafiğinin %20'sini taşıyan Süveyş Kanalı üzerinden yapılan ticareti de aksatmıştır."

## TİCARİ VE KÜLTÜREL BOYUTLARIYLA DENİZCİLİK

Posidonia 2026'nın konferans ve seminer programı, sektörün yalnızca ticari değil aynı zamanda stratejik ve



# WINGD'DEN ÇİFTE YAKIT BAŞARISI

WinGD'nin metanol uyumlu motoruyla donatılan Tema Mærsk'in Maersk filosuna katılması denizcilikte çoklu yakıt geleceğine güçlü bir adım olarak değerlendiriliyor.



İsviçre merkezli denizcilik güç sistemleri şirketi WinGD, deniz taşımacılığının karbonsuzlaşma yolculuğunda yeni bir kilometre taşıını kutladı. Şirketin metanol uyumlu ve etanol ile doğal uyumluluk sunan X82DF-M/E çoklu yakıt motor platformu ile donatılan Tema Mærsk konteyner gemisi, Çin'deki Yangzijiang Shipbuilding'de düzenlenen törenle A.P. Moller – Maersk'e teslim edildi. Törene WinGD CEO'su Dominik Schneider ve Pazar Geliştirme Başkan Yardımcısı Benny Hilström katıldı. Tema Mærsk'in

teslimi, denizcilik sektörünün en büyük oyuncularının çoklu yakıt geleceğine uyum sağlamak için filolarını yenilediğinin bir göstergesi oldu. Danimarkalı konteyner devi Maersk, Mart 2023'te altı adet 9.000 TEU'luk konteyner gemisi için WinGD'nin X-DF-M çift yakıtlı motorlarını sipariş etmişti. 2025'te Tema Mærsk'e kurulan X82DF-M/E motoru, WinGD'nin metanol portföyünü 82 çap motorlara genişleterek armatörlere daha fazla esneklik ve alkol bazlı yakıt seçeneklerine hazırlık imkânı sunuyor.

WinGD CEO'su Dominik Schneider, törende yaptığı konuşmada "Bir başka metanol uyumlu gemi küresel filoya katılırken, sektörün karbonsuzlaşma yolculuğunda rol oynamaktan gurur duyuyoruz. Maersk gibi öncü armatörlerle işbirliği yaparak, bugünün ticari, operasyonel ve çevresel gerekliliklerini karşılayan, yarının ZNZ dünyasına

hazır çift yakıtlı çözümler sunuyoruz. Çoklu alkol yakıtlarını barındırabilen esnekliğimiz sayesinde erken benimseyenler tek bir yola mahkum olmuyor" dedi.

Maersk Filo Teknolojisi Direktörü Ole Graa Jakobsen ise geleceği kucaklayan motor teknolojisi geliştirmenin, küresel tedarik zincirlerinin dayandığı esneklik ve güvenilirliği inşa etme yolunda kritik bir adım olduğunu belirtti: "Aynı zamanda denizcilik sektörünün enerji dönüşümü, armatörlerden düzenleyicilere, yakıt üreticilerinden altyapı sağlayıcılarına ve motor üreticilerine kadar tüm ekosistemde yakın işbirliği gerektiren karmaşık bir süreçtir.

WinGD ile işbirliğimizi, 9.000 TEU'luk çift yakıtlı gemi serimiz için sağlam ve enerji verimli bir motor tasarımı sunmada çok değerli buluyoruz."

# TÜRK YAPIMI YATLARA ÜÇ ÖDÜL

International Yacht & Aviation Awards 2026'da Bilgin Yachts, Mengi Yay Yachts ve Numarine Yachts üç farklı kategoriden ödülle döndü.



Yat ve havacılık dergisi Luxe et al tarafından düzenlenen, International Yacht & Aviation Awards 2026'da Türk yat üreticileri üç farklı kategoride birincilik ödülüne layık görüldü.

Bilgin Yachts tarafından inşa edilen ve gövde tasarımı yine Türk tasarım firması Unique Yacht Design tarafından yapılan Al Reem 60 metre üzeri motor yat kategorisinde; Mengi Yay Yachts imzalı Cabana ise 25-40 metre motor yat kategorisinde birinci oldu.

Numarine Yachts tarafından inşa edilen ve dış ile iç tasarımı Türk tasarımcı Can Yalman imzası taşıyan Orpheus ise 40 metre altı yatlar arasında en iyi iç tasarım ödülünü kazandı.

Bu başarı, Türk yat üreticilerinin yalnızca mühendislik ve üretim gücünü değil, aynı zamanda tasarım vizyonunu da

küresel ölçekte kanıtladı. Jüri, projelerin hem estetik hem de işlevsel açıdan yenilikçi yaklaşımlarını öne çıkardı. Türk firmalarının farklı segmentlerde aynı anda ödül kazanması, sektörün çeşitliliğini ve uluslararası rekabet gücünü vurgulayan önemli bir gösterge olarak değerlendirildi.

International Yacht & Aviation Awards 2026 töreni Venedik'te, Scuola Grande della Misericordia'da düzenlendi. Bu ödüller, küresel yat ve havacılık endüstrisinin en prestijli platformlarından biri olarak kabul ediliyor; kazanan projeler dünya çapında tasarım ve mühendislik trendlerini belirleyen referans noktaları haline geliyor.

# ARKAS LINE REEFER FİLOSUNU 500 YENİ KONTEYNERLE GÜÇLENDİRİYOR

Arkas Line, sıcaklık kontrollü konteyner taşımacılığındaki kapasitesini 500 adet yeni reefer konteyner yatırımıyla artırıyor.



Akdeniz, Karadeniz, Batı ve Kuzey Afrika, Amerika'nın Doğu Kıyısı ve Hindistan başta olmak üzere farklı coğrafyalarda düzenli servisler sunan Arkas Line, yeni reefer konteyner yatırımıyla sıcaklık kontrollü yük

taşımacılığındaki hizmet kapasitesini artırıyor. Belirli bir hatla sınırlı kalmadan tüm servis ağı içinde kullanılacak yeni konteynerler; gıda, tarım ürünleri, hassas medikal ürünler gibi ısı kontrolü gerektiren yüklerin güvenli taşınmasına katkı sağlayacak. Çin'de CIMC firmasının Qingdao fabrikasında üretilen sıfır reefer konteynerlerin haziran ayında Arkas Line filosuna dahil edilmesi hedefleniyor. Arkas Line'in filosuna katılacak yeni konteynerler, Daikin Zestia model soğutma ünitesiyle donatıldı. Yüksek soğutma performansı, sıcaklık hassasiyeti ve enerji verimliliğiyle öne çıkan sistemler, tedarik zincirinde ürün kalitesinin korunmasına destek olacak. Yeni ekipmanlar aynı zamanda yeni nesil ve çevresel etkisi daha düşük R1234yf soğutucu gaz kullanımına uyumlu yapısıyla Arkas Line'in sürdürülebilirlik odaklı operasyon yaklaşımını güçlendirecek.

## OPERASYONEL GÜÇ VE ERİŞİM KAPASİTESİ ARTIYOR

Yeni yatırım, Arkas Line'in müşterilerine daha esnek ve çevre odaklı çözümler sunma hedefinin bir parçası olarak öne çıkıyor. Sıcaklık kontrollü taşımacılığın hassasiyet gerektiren yapısı dikkate alındığında, reefer ekipman kapasitesindeki artış; yük güvenliği, operasyonel verimlilik ve farklı pazarlara erişim açısından stratejik önem taşıyor.

Arkas Line, ekipman filosuna yaptığı bu yatırımla operasyonel gücünü ve erişim kapasitesini artırmakla kalmıyor; aynı zamanda enerji verimliliği ve düşük çevresel etki odağındaki dönüşümünü de sürdürüyor. Yeni reefer konteynerlerin, müşterilerin uluslararası tedarik zincirlerinde ihtiyaç duyduğu güvenilirliği daha da güçlendirmesi hedefleniyor.



CONTACT  
US:

info@oceanvoyagermarine.com

www.oceanvoyagermarine.com

## FUTURE OF MARINE ELECTRONICS

Ocean Voyager Marine Electronics Systems Inc. was established in 2020, anchored in the maritime heartland of İstanbul, Türkiye. Our journey began with a steadfast commitment to revolutionize the maritime industry.

Safeguarding  
Maritime Journey

Innovative  
Solutions for  
Marine Electronics

Pioneering  
Technology in  
Industry

Ensuring Safety at  
Sea

## NAVIGATING, ELEVATING, POWERING.

Our state-of-the-art Voyage Data Recorders and Speed Logs are meticulously designed to ensure safety and precision at sea. Explore our cutting-edge technology, trusted by maritime professionals worldwide. Discover the future of maritime data recording with Ocean Voyager.



# ASKERİ GEMİ PROJELERİ ALANINDA STRATEJİK İŞ BİRLİĞİ

YALTES ve AYDEN MARINE, 15 Mayıs'ta askeri gemi inşa projeleri için stratejik bir iş birliği anlaşmasına imza attı.



Savunma sanayindeki yerli mühendislik ekosistemini güçlendirmeye yönelik çalışmalarına hız kesmeden devam eden YALTES, askeri gemi inşa projeleri kapsamında ilk kez 2013 yılında MİLGEM projesinde (projenin 3'üncü ve 4'üncü gemileri) birlikte çalışmaya başladığı AYDEN MARINE ile mevcut iş birliğini stratejik seviyeye çıkarmak üzere 15 Mayıs günü yeni bir iş birliği anlaşması imzaladı. Anlaşma YALTES'in üzerinde çalıştığı Tepe Sınıfı Hava Savunma Harbi Muhribi, Milli Uçak Gemisi (MUGEM), İ-Sınıfı Fırkateyn ve benzeri yurt içi askeri gemi inşa projelerinin yanı sıra yurt dışında devam eden Tayland Kraliyet Deniz Kuvvetleri'nin HTMLS Chakri Naruebet Hafif Uçak Gemisi'nin EPKİS modernizasyonu gibi projelerde AYDEN MARINE tarafından geliştirilen ve ilk kez 2025 yılında lansmanı yapılan 1.5 milyon satır koddan oluşan "Stability 1.0" isimli yeni nesil üç boyutlu stabilite yazılımının YALTES ürünü PİKET 3000 EPKİS (Entegre Platform Kontrol ve İzleme Sistemi) ile entegrasyonu konusunda iş birliğini kapsıyor.

Yeni nesil üç boyutlu "Stability 1.0" yazılımının PİKET 3000 EPKİS ile entegre çalışması sayesinde, stabilite verileri geminin operasyonel karar süreçlerinin doğal bir parçası haline geliyor. Böylece



mühendislik hesapları yalnızca tasarım sürecinde kullanılmakla kalmıyor, operasyon sırasında komuta yapısına doğrudan katkı sağlayan "dinamik bir karar destek modülü" olarak görev yapıyor.

15 Mayıs'ta YALTES'in Teknopark İstanbul'daki merkezinde düzenlenen imza törenine YALTES Genel Müdürü Bülent Hamzaoğlu, AYDEN MARINE Genel Müdür Yardımcısı Osman Uluşahin, Gemi Mühendisleri Odası Başkanı İlham Çelebi, Türk Loydu Yönetim Kurulu Üyesi ve TAİS Askeri Projeler Müdürü M. Selim Buğdanoglu ve YALTES çalışanları katıldı.

## "MİLGEM KORVETLERİNİ ÜÇ ÜLKEYE İHRAÇ ETTİK"

İmza töreninde konuşan YALTES Genel Müdürü Bülent Hamzaoğlu, YALTES'in temel hedefinin yerli ve milli, Türk mühendislerinin emeğiyle geliştirilen sistemlerin ve bu sistemlerle birlikte çalışacak sistemlerin entegre edildiği çözümler sağlamak olduğunu vurguladı. MİLGEM projesinin ilk gemisi TCG Heybeliada'nın denize inşinden itibaren geçen süre zarfında 32 adet MİLGEM platformunun inşa edildiğini ve farklı konfigürasyonlarda MİLGEM



Korvetlerinin üç değişik ülkeye ihracatının gerçekleştirildiğini anımsatan Hamzaoğlu "Önümüzde daha birçok fırsat var. Her birinde gerek entegre platform kontrol sistemlerimiz, gerekse savaş yönetim sistemiyle ilgili çeşitli donanımlarımız yer alıyor. Bundan da gurur duyuyoruz. Ayrıca yine Deniz Kuvvetleri'nin birçok yeni ve karmaşık platformunda yer aldık" dedi.

Türkiye'de askeri gemi inşa projelerinin hayata geçmesiyle birlikte gemi inşa mühendisliği alanında gerçek anlamda bir kırılma noktasının oluştuğuna dikkat çeken Hamzaoğlu, bugün yerli ve milli yazılımlarımız dünya çapında rekabet edebilecek seviyeye geldiğini belirterek Türkiye'nin savunma sanayisindeki ilerlemesine paralel olarak denizcilik alanında da önemli bir mühendislik ekosistemi oluştuğunu, Türk Loydu'nun IACS Üyesi olması, askeri gemi inşa süreçlerine ilişkin kuralları koyması, bu kuralları geliştirmesi ve askeri projelerin lokomotif olması sayesinde sektörün çok ileri noktalara ulaşabildiğini söyledi.

## "GELİŞTİRİLEN STABİLİTE YAZILIMI ASKERİ GEMİ TEKNOLOJİLERİ AÇISINDAN İLERİ DÜZEYDE"

AYDEN MARINE Genel Müdürü Ayçin Özsakabaşı yeni geliştirilen



# MAST İZMİR BOAT SHOW'A 25 BİN ZİYARETÇİ

29 Nisan - 3 Mayıs tarihleri arasında İzmir Büyükşehir Belediyesi ev sahipliğinde düzenlenen MAST İzmir Boat Show, denizcilik sektörünü dördüncü kez Fuar İzmir'de bir araya getirdi.



İzmir Büyükşehir Belediyesi ev sahipliğinde, İZFAŞ ve ED Fuarçılık iş birliğiyle düzenlenen MAST İzmir Boat Show - Tekne, Tekne Ekipmanları ve Deniz Aksesuarları Fuarı 25 bin 408 ziyaretçiyi ağırladı. Fuar İzmir düzenlenen fuarda, boyları 3 ile 15 metre arasında değişen 350'nin üzerinde deniz aracı sergilendi. Motor yatlardan katamaranlara, yelkenlilerden tekne ekipmanları ve deniz aksesuarlarına kadar geniş bir ürün yelpazesinin ziyaretçilerle buluştuğu fuarda, ürünlerin yaklaşık yüzde 70'i yerli üretimden oluştu. 100 bin liradan 30 milyon liraya kadar uzanan geniş fiyat aralığında teknelerin sergilendiği fuar; sektör profesyonellerinin yanı sıra tekne ve yat tutkunlarını da ağırladı. Fuar, beş gün boyunca ziyaretçilerden yoğun ilgi gördü. Fuar, sektördeki üretim kapasitesini, tasarım gücünü ve ihracat potansiyelini bir kez daha ortaya koydu. İzmir'in denizcilik alanındaki üretim gücünü uluslararası vitrine taşıyan fuar, yeni iş birliklerine, satış bağlantılarına da ev sahipliği yaptı. Katılımcı firmalar, fuar boyunca hem ziyaretçi ilgisinden hem de gerçekleştirilen satışlardan memnuniyet duyduklarını ifade etti.

ED Fuarçılık Kurucu Ortağı Dilek Soydan fuarın dördüncü yılında ulaştığı büyüklüğün ve gördüğü ilginin, organizasyonun sektör için



ne kadar önemli bir buluşma noktası haline geldiğini gösterdiğini belirterek, "MAST İzmir Boat Show'u dört yıl önce yola çıkarken yalnızca bir fuar değil, Türkiye'nin denizcilik üretim gücünü dünyaya taşıyan sürdürülebilir bir platform olarak konumlandırmayı hedeflemiştik. Her yıl artan ziyaretçi sayısı, genişleyen katılımcı profili ve fuar boyunca oluşan ticari hareketlilik, bu hedefe adım adım ulaştığımızı gösteriyor. Fuarda sergilenen teknelerin büyük bölümünün yerli üretim olması ise sektörümüz adına ayrıca gurur verici. Yerli üreticilerimizin tasarım, kalite ve üretim kapasitesini hem Türkiye'den hem de yurt dışından gelen ziyaretçilerle buluşturmak, sektörün gelişimi açısından büyük değer taşıyor. Önümüzdeki yıl çok daha geniş katılım, daha güçlü uluslararası bağlantılar ve daha yüksek ticaret hacmiyle fuarı bir üst seviyeye taşımayı hedefliyoruz" dedi.

## DAHA GÜÇLÜ BİR MERKEZ OLMA HEDEFİ

MAST İzmir Boat Show'un her yıl artan katılımcı ve ziyaretçi sayısına dikkat çeken İZFAŞ Genel Müdürü Tuğçe Cumalıoğlu, "ED Fuarçılık iş birliğiyle düzenlediğimiz MAST İzmir Boat Show, denizcilik sektörünü üreticiler, tedarikçiler, profesyoneller ve deniz tutkunlarıyla aynı platformda buluşturarak önemli bir ticaret ve etkileşim alanı oluşturdu. Bu yıl ziyaretçi sayısındaki artış ve fuar boyunca



kurulan ticari bağlantılar, organizasyonun sektör açısından taşıdığı değeri bir kez daha gösterdi. İZFAŞ olarak İzmir'in fuarcılık gücünü farklı sektörlerde ulusal ve uluslararası ölçekte büyümeyi sürdürecektir, İzmir'i denizcilik ve fuarcılık alanında daha güçlü bir merkez haline getirmek için çalışmalarımıza devam edeceğiz" ifadelerini kullandı.

İzmir Tekne İmalatçıları ve Aksesuarcuları Derneği Başkanı ve Mercan Yatçılık Firması sahibi Hüseyin Akduman da fuarın, yerli üreticilerin dünyaya açılması açısından önemli bir vitrin olduğunu vurgulayarak, "Tekne üreticileri ve tedarikçi firmalar olarak uzun yıllardır yerli üretimi güçlendirmek için çalışıyoruz. Bugün geldiğimiz noktada Türkiye'nin birçok ülkeye ihracat yapan güçlü bir denizcilik sektörü bulunuyor. MAST İzmir Boat Show da bu üretim gücünü görünür kılan en önemli organizasyonlardan biri haline geldi. Bu yıl ziyaretçi yoğunluğu ve fuardaki ticari hareketlilik, organizasyonun artık uluslararası ölçekte büyüdüğünü gösteriyor. Yerli üreticilerin yabancı ziyaretçilerle bir araya gelmesi, yeni iş bağlantıları kurması ve ürünlerini tanıtabilmesi sektör adına çok değerli.

Önümüzdeki yıllarda fuarın daha geniş alanlarda, daha fazla katılımcıyla büyüyerek devam edeceğine inanıyoruz" diye konuştu.

# ARKAS LINE, HİNDİSTAN'IN İÇ BÖLGELERİNİ LİMANLARA BLOK TRENLERLE BAĞLADI

Arkas Line, ilk kez üç blok trenle toplam 129 adet 40' reefer konteynerin Nhava Sheva ve Mundra limanlarına sevkiyatını başarı ile gerçekleştirdi.



Arkas Line, Hindistan'daki servis yapılanmasını yalnızca liman bağlantılarıyla sınırlı tutmayarak hinterlanda uzanan entegre lojistik çözümleriyle müşterilerine kapsamlı hizmet sunuyor. Bu çerçevede gerçekleştirilen operasyonda, Delhi bölgesindeki iki ICD ile Kanpur'daki bir ICD'den toplam üç blok tren çıkışı planlandı. Her biri 43 adet 40' reefer konteyner taşıyan trenlerle toplam 129 konteyner, Nhava Sheva ve Mundra limanlarına ulaştırıldı ve tüm yükler tek bir gemide bir araya getirildi. Arkas Line'in Hindistan'daki temsilcisi Parekh Marine yöneticileriyle birlikte tren kalkış seremonisine katılan Arkas Line Hindistan Ülke Direktörü Tümay Ulutaş, sıcaklık kontrollü yüklerin taşınmasında zamanlama, ekipman sürekliliği ve saha uyumunun belirleyici rol oynadığını söyledi.

Arkas Line, Hindistan açılımlıyla küresel servis ağını genişletirken Akdeniz, Kızıldeniz ve Hindistan arasında güçlü bir lojistik koridor kurdu. Şirket, Hindistan'da India Med Service (IMS) kapsamında Nhava Sheva ve Mundra limanlarına hizmet veriyor. Bu iki limanı demiryolu bağlantılarıyla Hindistan'ın iç ticaret merkezlerine bağlayan entegre deniz-demiryolu çözümleriyle müşterilerine daha geniş bir erişim ağı sağlıyor.



- > Dry Disconnect ve Breakaway Kaplinler
- > Tanker ve Depo Kavramaları
- > Kauçuk Kompansatörler
- > Petrol ve Kimyasal Akışkan Hortumları
- > Hortum Başlıkları ve Tabancaları
- > Hortum Makaraları



# IMO, ASYA-PASİFİK DENİZ EMNİYETİ ZİRVESİNDE

IMO, Asya-Pasifik Deniz Emniyeti Ajansları Başkanları Yıllık Toplantısı'na katıldı.



Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO), 14-16 Nisan 2026 tarihlerinde Solomon Adaları'nın Honiara kentinde gerçekleştirilen Asya ve Pasifik Deniz Emniyeti Ajansları Başkanları Toplantısı'na (APHoMSA) katıldı. Asya-Pasifik bölgesinden 20 ülke ile altı gözlemci kuruluşun temsilcilerini bir araya getiren toplantıda, denizcilikte kadınların rolünün güçlendirilmesi, denizde emniyetin artırılması, gemi insanların refahı, deniz çevresinin korunması, denizcilik olaylarına müdahale kapasitesinin geliştirilmesi ve bölgesel iş birliğinin güçlendirilmesi konuları ele alındı. IMO tarafından toplantıda, bölgedeki teknik iş birliği faaliyetleri, deniz çevresinin

korunmasına yönelik çalışmalar ve IMO düzenlemelerinin uygulanmasına ilişkin güncel gelişmeler hakkında bilgi verildi. Bu kapsamda, MARPOL Ek V ve Londra Protokolü'nün onaylanması ve uygulanmasına yönelik destek faaliyetleri ile atıkların denize boşaltılmasının önlenmesine ilişkin teknik iş birliği çalışmaları değerlendirildi.

Toplantıda ayrıca, gemilerden kaynaklanan deniz plastik çöplerinin önlenmesine yönelik ulusal eylem planlarının hazırlanması, ilgili mevzuatın geliştirilmesi, liman Devleti kontrolü uygulamalarının güçlendirilmesi ve deniz kaynaklı plastik kirliliğiyle mücadele alanında ulusal ve bölgesel otoritelerin teknik kapasitesinin artırılması konuları gündeme alındı. IMO Entegre Teknik İş Birliği Programı'nın (ITCP) tematik yeniden yapılandırılması, Teknik İş Birliği Talep Yönetim Sistemi'nde yapılan iyileştirmeler ve Teknik İş Birliği Panosu'na ilişkin güncel bilgiler de toplantı kapsamında paylaşıldı. APHoMSA üyeleri, faaliyetlerinin uygulanmasında 2026-2027 Dünya Denizcilik Günü temasını oluşturan "Politikadan Uygulamaya: Denizcilikte

Mükemmelliği Güçlendirmek" yaklaşımını desteklemeye davet edildi.

IMO Genel Sekreteri tarafından toplantıya gönderilen video mesajında, IMO Pasifik Bölgesel Temsilcilik Ofisi'nin Fiji'de faaliyete geçirilmesinin önemine dikkat çekildi. Söz konusu ofisin, Pasifik Küçük Ada Gelişmekte Olan Devletleri ile En Az Gelişmiş Ülkelere yönelik teknik destek, koordinasyon ve uzmanlık sağlama bakımından önemli bir merkez olarak faaliyet gösterdiği ifade edildi. Toplantının açılışında, bölgesel deniz emniyeti, seyrüsefer serbestisi, gemi insanların emniyeti ve refahı ile uluslararası deniz taşımacılığının kesintisiz sürdürülmesinin önemine vurgu yapıldı. Bu çerçevede, tüm tarafların uluslararası hukuk kapsamında seyrüsefer hak ve özgürlüklerine saygı göstermesinin ve gemi insanların korunmasına öncelik verilmesinin kritik önem taşıdığı belirtildi. APHoMSA toplantısının sonuç bildiriminin ilerleyen dönemde yayımlanacağı, bir sonraki toplantının ise 2027 yılında Kanada'nın Vancouver kentinde gerçekleştirileceği bildirildi. **(Kaynak: IMO Web Sitesi)**

## IMO'DA METAN YAKIT SEMİNERİ

LNG, biyometan ve e-metanın denizcilikteki kullanımına ilişkin teknik değerlendirmeler paylaşıldı.

Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO) tarafından, denizcilikte alternatif yakıtların kullanımı ve sera gazı emisyonlarının azaltılmasına yönelik çalışmalar kapsamında, metan bazlı yakıtlara ilişkin teknik seminer düzenlendi. Londra'daki IMO Genel Merkezi'nde gerçekleştirilen seminerde, LNG, biyometan ve e-metan dâhil olmak üzere metan bazlı yakıtların denizcilik sektöründeki mevcut ve potansiyel kullanımı ele alındı. Etkinlikte, metan emisyonlarının azaltılması, LNG kullanımına ilişkin operasyonel deneyimler, LNG ikmali ve emniyet hususları, üretim yöntemleri, e-LNG ve biyo-LNG'nin deniz taşımacılığında ölçeklenebilirliği ile

sürdürülebilirlik boyutları değerlendirildi. IMO Geleceğin Yakıtları ve Teknoloji Projesi kapsamında düzenlenen seminer, bilgilendirme ve teknik bilgi paylaşımı amacıyla gerçekleştirildi.

Politika müzakeresi niteliği taşımayan etkinliğe, IMO Üye Devletleri, sivil toplum kuruluşları, hükümetler arası kuruluşlar, sektör temsilcileri ve akademi çevrelerinden katılımcılar yüz yüze ve çevrim içi olarak iştirak etti. Söz konusu proje, Kore Cumhuriyeti Hükümeti ile IMO arasında yürütülen iş birliği çerçevesinde hayata geçirilmiş olup, uluslararası deniz taşımacılığında kaynaklanan sera gazı

emisyonlarının azaltılması amacıyla geleceğin yakıtları ve teknolojilerinin kullanımının teşvik edilmesini hedefledi.

Metan bazlı yakıtlara ilişkin seminer, proje kapsamında düzenlenen dördüncü teknik seminer oldu. Daha önceki seminerlerde biyoyakıtlar, gemide karbon yakalama ve depolama sistemleri ile küresel deniz taşımacılığının enerji dönüşümü konuları ele alındı. Serinin bir sonraki seminerinin, amonyak konusuna odaklanacak şekilde IMO Yüklerin ve Konteynerlerin Taşınması Alt Komitesi'nin 12'nci oturumu marjında düzenlenmesinin planlandığı bildirildi. **(Kaynak: IMO Web Sitesi)**

# MOZAMBİK'TE DENİZ GÜVENLİĞİ ÇALIŞTAYI

Mozambik'te deniz güvenliği koordinasyonunun güçlendirilmesine yönelik çalıştay düzenlendi.



Uluslararası Denizcilik Örgütü'nün (IMO) desteğiyle Mozambik'te, Ulusal Deniz Güvenliği Komitesi'nin kurulmasına yönelik hazırlık çalışmaları gerçekleştirildi. 28-30 Nisan tarihlerinde düzenlenen ulusal çalıştayda, deniz güvenliği alanında kurumlar arası koordinasyonun güçlendirilmesi ve tüm kamu kurumlarını kapsayan bütüncül bir denizcilik güvenliği yaklaşımının geliştirilmesi ele alındı. Çalıştay kapsamında, deniz güvenliğine yönelik tehditlerin belirlenmesi, uluslararası deniz güvenliği çerçevesi ve kalıcı bir Ulusal Deniz Güvenliği Komitesi'nin oluşturulmasına ilişkin süreçler değerlendirildi. Görüşmelerde, söz konusu Komite'nin kurumlar arasında bilgi paylaşımını, müşterek planlamayı ve koordineli müdahale kapasitesini güçlendirmedeki önemi vurgulandı.

Katılımcılar, liman güvenliğine yönelik gelişen bir tehdidin patlamayla sonuçlanması ile narkotik madde ve silah taşıdığı şüphesi bulunan gemilere müdahale edilmesi gibi farklı senaryolar üzerinden masa başı tatbikatlar gerçekleştirdi. Program kapsamında ayrıca, Mozambik'in Çok Kurumlu Ulusal Denizcilik Bilgi Paylaşım Merkezi'ne teknik ziyaret gerçekleştirildi. Ziyarette, deniz yetki alanı farkındalığının güçlendirilmesi, deniz güvenliği olaylarına yönelik koordineli müdahale kapasitesinin artırılması ve ilgili kurumlar arasında etkin bilgi paylaşımının sağlanması konuları ele alındı. Söz konusu faaliyet, Avrupa Birliği tarafından finanse edilen "Doğu ve Güney Afrika ile Hint Okyanusu'nda Liman Güvenliği ve Seyir Emniyeti Projesi" kapsamında gerçekleştirildi. IMO, INTERPOL ve Birleşmiş Milletler Uyuşturucu ve Suç Ofisi tarafından ortaklaşa uygulanan proje, Mozambik dâhil olmak üzere dokuz katılımcı ülkede liman güvenliğinin, seyir emniyetinin ve deniz güvenliği yönetişiminin güçlendirilmesini hedefledi. **(Kaynak: IMO Web Sitesi)**

Meeting Point of All Routes



**TUNA**  
Ship Supply

Safety & Fire & Bridge

**Your Safety Partner in TURKEY**

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

**TUNA GEMİ İKMAL SAN. TİC. LTD. ŞTİ.**

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

Tuzla, 34944 İstanbul / TURKEY

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

supply@tunashipping.com / www.tunashipping.com

# MEPC 84 YAPILDI

IMO, gemi kaynaklı emisyonlar, deniz kirliliği ve okyanusların korunmasına ilişkin çalışmalarında ilerleme kaydediyor.

Uluslararası Denizcilik Örgütü'nün Deniz Çevresini Koruma Komitesi'nin 84'üncü oturumu, 27 Nisan-1 Mayıs 2026 tarihleri arasında Londra'da gerçekleştirilmiştir. Söz konusu oturumda, gemilerden kaynaklanan sera gazı emisyonlarının azaltılması, deniz çevresinin korunması, hava kirliliğinin önlenmesi, balast suyu yönetimi, deniz plastik çöpleri, sualtı yayımlı gürültü ve biyokirlenme başta olmak üzere deniz çevresine ilişkin birçok önemli gündem maddesi ele alınmıştır. Komite, küresel deniz taşımacılığında kaynaklanan sera gazı emisyonlarının azaltılmasına yönelik müzakerelerde ilerleme sağlanması amacıyla, IMO Net-Sıfır Çerçevesi kapsamında yürütülen çalışmaları değerlendirmiştir. Bu kapsamda, orta vadeli tedbirler üzerinde daha geniş bir uzlaşma sağlanabilmesi amacıyla oturumlar arası çalışma yürütülmesi konusunda mutabakata varılmıştır. MEPC 85 öncesinde, 1-4 Eylül ve 23-27 Kasım 2026 tarihlerinde iki oturumlar arası toplantı yapılması planlanmıştır. Ayrıca, yakıtların kaynağının ve tedarik zinciri boyunca hareketinin izlenmesine imkân sağlayan gözetim zinciri modellerine ilişkin bir uzman çalıştay düzenlenmesi kararlaştırılmıştır.

Toplantıda, Hürmüz Boğazı bölgesinde ticari deniz taşımacılığına yönelik saldırılar ve bu saldırıların deniz çevresi bakımından oluşturabileceği riskler de değerlendirilmiştir. Komite, bölgede meydana gelebilecek olayların petrol, zararlı ve tehlikeli maddeler ile yangın ve patlamalardan kaynaklanan artıklar nedeniyle ciddi deniz kirliliği riski oluşturabileceğini belirtmiştir. Komite ayrıca, Kuzeydoğu Atlantik'te yeni bir Emisyon Kontrol Alanı kurulmasına ilişkin düzenlemeyi kabul etmiştir. Yeni Emisyon Kontrol Alanı kapsamında azot oksitler, kükürt oksitler ve partikül madde emisyonlarına yönelik daha sıkı sınırlar

getirilmiştir. Söz konusu düzenlemenin 1 Eylül 2027 tarihinde yürürlüğe girmesi ve 2028 yılında uygulanmaya başlanması öngörülmüştür. Yeni Emisyon Kontrol Alanı'nın, Grönland, İzlanda, Faroe Adaları, İrlanda, Birleşik Krallık, Fransa, İspanya ve Portekiz kıyılarından itibaren 200 deniz miline kadar uzanan deniz alanlarını kapsayacağı belirtilmiştir. Bu alanlarda faaliyet gösteren gemilerin, kükürt içeriği en fazla yüzde 0,10 olan deniz yakıtı kullanması gerekeceği ifade edilmiştir. Deniz plastik çöplerinin önlenmesine yönelik çalışmalar kapsamında, gemilerden kaynaklanan deniz plastik çöplerinin azaltılmasına ilişkin 2026 Stratejisi ve Eylem Planı kabul edilmiştir. Söz konusu belge ile IMO'nun, 2030 yılına kadar gemilerden denize plastik atık deşarjının sıfıra indirilmesi hedefine bağlılığı teyit edilmiştir.

Bu kapsamda, liman atık alım tesislerinin geliştirilmesi, atık yönetimi süreçlerinin iyileştirilmesi, mevzuata uyumun güçlendirilmesi, gemi insanların eğitimi, kamu farkındalığının artırılması ve teknik iş birliği faaliyetlerinin genişletilmesi hedeflenmiştir. Komite, yük konteynerlerinde plastik peletlerin deniz yoluyla taşınmasına ilişkin zorunlu bir kod geliştirilmesi konusunda da mutabık kalmıştır. Söz konusu kodun MARPOL Ek III ve/veya SOLAS Sözleşmesi kapsamında ele alınması öngörülmüştür. Balıkçılık donanımlarından kaynaklanan deniz kirliliğinin azaltılması amacıyla, balıkçılık donanımlarının işaretlenmesine ilişkin uygulamaların teşvik edilmesini öngören bir sirküler de onaylanmıştır. Balast Suyu Yönetimi Sözleşmesi kapsamında yürütülen gözden geçirme çalışmaları neticesinde, Sözleşme'de yapılması planlanan değişiklik paketi onaylanmıştır. Değişikliklerle, uygulamada karşılaşılan eksikliklerin giderilmesi, düzenleyici boşlukların kapatılması ve deniz

ekosistemlerinin korunmasına yönelik etkinliğin artırılması amaçlanmıştır. Ayrıca, Balast Suyu Yönetimi ve Balast Suyu Yönetim Planlarının Geliştirilmesine İlişkin Gözden Geçirilmiş Rehber kabul edilmiştir. Toplantıda, deniz taşımacılığında kaynaklanan sualtı yayımlı gürültünün azaltılmasına yönelik çalışmalar da ele alınmıştır. Komite, sualtı yayımlı gürültüye ilişkin deneyim oluşturma aşamasının 2028 yılı sonuna kadar uzatılması konusunda ilke olarak mutabık kalmıştır. Ayrıca, gelecekte alınabilecek tedbirlerle temel oluşturmak üzere sualtı yayımlı gürültü emisyonlarına ilişkin bir IMO çalışması yapılması değerlendirilmiştir. Komite, önümüzdeki iki yıl içinde yürütülecek yeni çalışma konuları üzerinde de mutabakata varmıştır. Bu kapsamda, gemilerde ozon tabakasını incelten maddelerin yeniden kullanıma sokulmasının yasaklanması amacıyla MARPOL Ek VI Kural 12'de değişiklik yapılması, deniz otonom suüstü gemilerine ilişkin düzenleyici tedbirlerin geliştirilmesi ve BBNJ Anlaşması'nın uygulanmasının desteklenmesine yönelik çalışmaların sürdürülmesi gündeme alınmıştır.

Oturumda ayrıca, Beşinci IMO Sera Gazı Çalışması'nın görev tanımı onaylanmış, deniz dizel makinelerinden kaynaklanan metan ve diazot monoksit emisyonlarının ölçümüne ilişkin 2026 Rehberi kabul edilmiş, karbon içermeyen yakıtlara yönelik 2008 NOx Teknik Kodu'nda yapılacak değişiklik taslakları onaylanmış ve gemi biyokirlenmesinin kontrolü ile yönetimine ilişkin hukuken bağlayıcı bağımsız bir düzenleyici araç geliştirilmesi gerektiği değerlendirilmiştir. Komite'nin bir sonraki olağan oturumu olan MEPC 85'in, 30 Kasım-3 Aralık 2026 tarihleri arasında gerçekleştirilmesi planlanmıştır. Ayrıca, MEPC İkinci Olağanüstü Oturumu'nun 4 Aralık 2026 tarihinde devam etmesi öngörülmüştür. **(Kaynak: IMO Web Sitesi)**

# KARBONSUZ BİR UFUK

IMO, Güneydoğu Asya'da denizcilikte karbonsuzlaştırma çalışmalarını destekledi.



Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO), ulusal idareler ve Dünya Denizcilik Üniversitesi (WMU) iş birliğinde, SMART-C GHG Projesi kapsamında Vietnam ve Filipinler'de iki ulusal çalıştay düzenledi. Çalıştaylarda, Güneydoğu Asya'da denizcilik sektörünün karbonsuzlaştırılmasına yönelik ulusal kapasitenin güçlendirilmesi, sera gazı emisyon verilerinin iyileştirilmesi ve IMO hedefleriyle uyumlu politika araçlarının geliştirilmesi ele alındı. Vietnam'ın Ho Chi Minh kentinde 8-10 Nisan 2026 tarihlerinde gerçekleştirilen "Sera Gazı Emisyon Verileri ve Ulusal Eylem Planı" başlıklı Ulusal Çalıştayda, deniz taşımacılığında kaynaklanan sera gazı emisyonlarının izlenmesi, raporlanması ve azaltılmasına yönelik mevcut veri toplama mekanizmaları değerlendirildi. Çalıştay kapsamında, 2023 IMO Sera Gazı Azaltım Stratejisi ve MARPOL Ek VI hükümleri çerçevesinde ulusal düzenleyici yapıların gözden geçirilmesi, Vietnam'ın gelecekteki Ulusal Eylem Planının kapsamının belirlenmesi ve emisyon azaltımına yönelik öncelikli alanların tespit edilmesi sağlandı.

Çalıştay sürecinde, Vietnam'da ulusal denizcilik sera gazı emisyonlarına ilişkin

temel seviyenin oluşturulması ve etkili bir Ulusal Eylem Planı hazırlanmasına yönelik teknik çalışmalar iletildi. Ayrıca Cat Lai Limanı'na gerçekleştirilen saha ziyaretiyle, liman operasyonları ve emisyon yönetimi uygulamaları yerinde incelendi.

Filipinler'de ise 13-16 Nisan 2026 tarihlerinde Cebu'da "Veri, Yenilikçilik ve İş Birliği Yoluyla Filipinler'de Denizcilikte Karbonsuzlaştırmanın Hızlandırılması" başlıklı Ulusal Çalıştay düzenlendi. Söz konusu etkinlikle, Filipinler'in SMART-C GHG Projesi kapsamındaki katılımı resmen başlatıldı ve ilerleyen teknik çalışmalar için yol haritası oluşturuldu.

Çalıştayda kamu kurumları, liman idareleri, deniz taşımacılığı sektörü, tersaneler, akademik kuruluşlar ve araştırma kurumları bir araya geldi. Katılımcılar, Filipinler'de denizcilik verilerinin toplanmasına ilişkin mevcut durumu değerlendirdi; emisyon verilerinin toplanması, paylaşılması ve bütünleştirilmesi süreçlerinde karşılaşılan zorlukları ele aldı. Ayrıca ulusal mevzuatın, IMO Sera Gazı Azaltım Stratejisi ve MARPOL Ek VI ile uyumlaştırılmasına yönelik ihtiyaçlar değerlendirildi.

Cebu Limanı'na ve yolcu gemilerine gerçekleştirilen teknik ziyaretlerde, enerji verimliliği tedbirleri, yakıt tüketimi kayıtları ve operasyonel uygulamalar yerinde gözlemlendi. Çalıştay sonucunda, ulusal emisyon temel seviyesinin geliştirilmesi ve Ulusal Eylem Planı hazırlıklarının ilerletilmesi amacıyla öncelikli eylemler, odak noktaları ve gösterge niteliğinde bir takvim belirlendi.

Vietnam ve Filipinler'de gerçekleştirilen çalıştaylar, denizcilikte karbonsuzlaştırma hedeflerine ulaşılmasında güvenilir veri sistemlerinin, kurumlar arası iş birliğinin ve paydaş katılımının önemini ortaya koydu. Çalıştaylarda, ulusal deniz taşımacılığının veri toplama süreçlerine ve Ulusal Eylem Planlarına dâhil edilmesinin, kanıta dayalı politika geliştirme açısından kritik önemde olduğu vurgulandı.

Kore Cumhuriyeti tarafından finanse edilen SMART-C GHG Projesi, katılımcı ülkelerin 2023 IMO Sera Gazı Azaltım Stratejisini uygulama kapasitelerini geliştirmelerini ve uluslararası deniz taşımacılığında kaynaklanan sera gazı emisyonlarının azaltılmasına katkı sağlamalarını destekledi. **(Kaynak: IMO Web Sitesi)**

## ENDONEZYA'NIN ATIK PLANI

Endonezya, denizlerdeki plastik kirliliğini azaltma planında ilerleme kaydediyor.

Endonezya, gemilerden kaynaklanan deniz plastik çöpleriyle mücadele kapsamında Liman Atık Yönetim Planı geliştirilmesine odaklanan ulusal bir çalıştay düzenledi. Denizcilik, liman, çevre ve ilgili kamu otoritelerinden otuzdan fazla ulusal temsilci, 4-6 Mayıs tarihlerinde Cakarta'da gerçekleştirilen çalıştayda bir araya geldi. Çalıştay kapsamında katılımcılar, Endonezya'nın en yoğun limanı olan Tanjung Priok Limanı için taslak Liman Atık Yönetim Planı hazırlanması amacıyla iş birliği yaptı. Söz konusu planın, daha sonra bakanlıklar arası geçici bir komite tarafından kabul edilmesi öngörüldü.

Hazırlanan plan, gemilerden kaynaklanan atıkların, Gemilerden Kaynaklanan Kirliliğin Önlenmesine İlişkin Uluslararası Sözleşme'nin MARPOL Ek V hükümleri

ve ilgili IMO rehberleri ile uyumlu şekilde güvenli ve etkin olarak yönetilmesine yönelik usul ve esasları ortaya koydu. Liman Atık Yönetim Planı ile liman prosedürlerinin güçlendirilmesi, atık elleçleme sistemlerinin iyileştirilmesi ve plastikler ile diğer çöplerin deniz ortamına deşarjının azaltılması amaçlandı.

Çalıştay, Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO) ve Birleşmiş Milletler Gıda ve Tarım Örgütü (FAO) tarafından ortaklaşa yürütülen, Norveç tarafından finanse edilen GloLitter Ortaklıkları Projesi kapsamında ve OceanLitter Programı çatısı altında gerçekleştirildi. Çalıştayın ardından, Tanjung Priok Limanı'nda liman atık alım tesislerinin kurulmasına yönelik tekno-ekonomik fizibilite değerlendirmesi çalışmalarına başlandı. Liman atık alım

tesisleri, gemilerden kaynaklanan atıkların deniz ortamına bırakılması yerine uygun şekilde teslim alınmasını sağlayarak deniz plastik kirliliğinin önlenmesinde kritik bir rol üstlendi.

Bu kapsamda yürütülen çalışmalar, deniz taşımacılığı ve balıkçılık faaliyetlerinden kaynaklanan deniz plastik çöplerinin azaltılmasına, liman atık yönetimi kapasitesinin güçlendirilmesine ve Endonezya'nın deniz ekosistemlerinin korunmasına katkı sağlamayı hedefledi. Üye Devletlerin, gemilerden kaynaklanan atıkların alınması, depolanması ve işlenmesine yönelik en etkili ve sürdürülebilir çözümleri belirlemelerine destek verilmesi, GloLitter Projesi'nin temel bileşenlerinden biri olarak öne çıktı. **(Kaynak: IMO Web Sitesi)**

## IMO, GLONOISE ORTAKLIĞIYLA SUALTI GÜRÜLTÜSÜNÜ AZALTIYOR

IMO gemilerden kaynaklanan sualtı gürültüsünün azaltılmasına yönelik küresel çalışmaları güçlendiriyor.

Deniz taşımacılığının, su altı gürültüsünün (Underwater Radiated Noise-URN) ana kaynaklarından biri olduğu ve bu durumun deniz biyoçeşitliliği ile deniz ekosistemini önemli ölçüde etkilediği belirtildi. Bu sorunun daha iyi anlaşılması ve çözüm geliştirilebilmesi amacıyla GloNoise Ortaklığı tarafından pilot ülkelerde, Arjantin, Şili, Kosta Rika, Hindistan, Güney Afrika, Trinidad ve Tobago ile ek olarak Gürcistan, Madagaskar ve Meksika'da 2026 yılı Mart-Nisan aylarında ulusal çalıştaylar düzenlendi.

Kamu kurumları, akademik kurumlar, araştırma enstitüleri ve denizcilik sektöründen yaklaşık 200 katılımcının bir araya geldiği çalıştaylarda, uygulamalı etkinlikler ve grup tartışmaları yoluyla su altı gürültüsünün nasıl ölçülebileceği,

olası yoğunlaşma bölgelerinin nasıl belirlenebileceği ve ülke koşullarına bağlı olarak azaltım önlemlerinin nasıl değerlendirilebileceği ele alındı. Çalıştayların merkezinde, ülkelerin gemilerden kaynaklanan sualtı gürültüsü konusundaki teknik bilgi ve kapasite geliştirme çalışmalarını desteklemek amacıyla GloNoise Ortaklığı tarafından hazırlanan yeni URN Araç Seti yer aldı.

Denizcilik paydaşları için açık ve erişilebilir bir platform olarak geliştirilen Araç Seti'nin, temel bilgi düzeyinden basit tarama yöntemlerine ve ileri düzey değerlendirmelere kadar üç aşamalı bir yapıya sahip olduğu ifade edildi. Ulusal çalıştayların kısa sürede başarıyla tamamlanması, katılımcı ülkeler ve ortaklar arasındaki iş birliğini ortaya

koydu. Çalıştaylar boyunca yapılan değerlendirmelerde, uygulanabilir çözümlerin geliştirilebilmesi için ulusal koordinasyonun güçlendirilmesi, araştırma ve veri toplama çalışmalarının geliştirilmesi ve denizcilik sektörüyle daha yakın iş birliği kurulması gerektiği vurgulandı. Söz konusu Araç Seti'nin, yılın ilerleyen dönemlerinde nihai hale getirilerek IMO'nun gemilerden kaynaklanan su altı gürültüsünün azaltılmasına ilişkin Revize Rehberlerinin uygulanmasını desteklemek üzere üye devletlerin erişimine sunulması planlandı. Ulusal çalıştaylardan elde edilen ilerlemelerin devamı olarak GloNoise Ortaklığı tarafından tüm IMO Üyesi Devletlerin katılımına açık URN Araç Seti hakkında çevrim içi bir seminer düzenlenmesi öngörüldü. **(Kaynak: IMO Web Sitesi)**

K T L

# KÜRESEL VİZYON, SINIRSIZ ÇÖZÜMLER!

4 KITA, 14 ÜLKE, 37 ŞEHİR

GÜÇLÜ AĞIMIZLA LOJİSTİĞİN GELECEĞİNE YÖN VERİYORUZ



TÜRKİYE • BELGIUM • NETHERLANDS • UNITED KINGDOM • ITALY • USA • CHINA  
SINGAPORE • THAILAND • VIETNAM • INDONESIA • MALAYSIA • UKRAINE • AUSTRALIA



# ARAÇ TAŞIYICI YENİ İNŞA TESLİMATLARINDA KAPASİTE ARTIŞI HIZ KAZANDI

Çin kaynaklı araç ihracatındaki hızlı yükselişle, küresel araç taşıyıcı gemi filosunun 2026'da genişlemesi bekleniyor.



Küresel araç taşıyıcı gemi filosunun, 2025 yılında kaydedilen güçlü büyümenin ardından 2026 yılında da önemli ölçüde genişlemesi beklenmektedir. Sektördeki kapasite artışının temel itici unsurlarından birini, Çin kaynaklı araç ihracatındaki hızlı yükseliş oluşturmaktadır. 2026 yılında küresel filoya yaklaşık 60 yeni araç taşıyıcı geminin katılması öngörülmektedir. Söz konusu gemilerin önemli bir bölümünün, 9.000 CEU'nun üzerinde taşıma kapasitesine sahip Large Car and Truck Carrier – LCTC sınıfında olması beklenmektedir. CEU, araç taşıyıcı gemilerde kapasite ölçümünde kullanılan Car Equivalent Unit / Otomobil Eşdeğer Birimi anlamına gelmektedir. Son dönemde teslim edilen 10.800 CEU kapasiteli bir araç taşıyıcı gemi, dünyada 10.000'den fazla otomobil taşıma kapasitesine sahip ilk araç taşıyıcı gemi

olarak önemli bir eşik oluşturmuştur. Bu gelişmenin, araç taşıyıcı gemi segmentinde daha büyük kapasiteli ve ölçek ekonomisine dayalı tasarımlara yönelimin güçlendiğini gösterdiği değerlendirilmektedir. 2025 yılında 3.000 ila 9.000 CEU kapasite aralığında toplam 72 araç taşıyıcı gemi teslim edilmiş; buna karşılık gemi geri dönüşüm faaliyetleri sınırlı seviyede kalmıştır. Tersanelerde teslimat programlarının hızlandırılması sonucunda, başlangıçta 2026 yılında teslim edilmesi beklenen bazı gemilerin 2025 yılında hizmete girmesiyle, küresel araç taşıyıcı filo kapasitesinde yıllık bazda %10'un üzerinde büyüme yaşanmıştır.

Yeni nesil araç taşıyıcı gemilerde daha uzun ve daha geniş gövde formlarının tercih edilmesi, her seferde daha fazla aracın taşınmasına imkân sağlamaktadır.

Bu durum, taşınan birim araç başına düşen emisyon yoğunluğunun azaltılması bakımından da önem taşımaktadır. Bu yönüyle yeni inşa eğilimi, Avrupa Birliği'nin ulaştırmada yeşil dönüşüm, enerji verimliliği ve emisyon azaltımı hedefleriyle uyumlu bir teknik gelişme olarak değerlendirilmektedir. Tarihsel olarak araç taşıyıcı gemi boyutları, başta Japonya olmak üzere bazı liman altyapısı kısıtları nedeniyle sınırlı kalmıştır. Özellikle bazı limanlarda 200 metre üzerindeki gemi boylarına ilişkin operasyonel kısıtlar, daha büyük araç taşıyıcı tasarımlarının yaygınlaşmasını sınırlandırmıştır. Ancak küresel ticaret akışlarının değişmesi ve liman altyapısı kaynaklı sınırlamaların göreceli etkisinin azalmasıyla birlikte, daha yüksek kapasiteli araç taşıyıcı gemi tasarımlarına yönelik eğilim güçlenmiştir. Küresel yeni inşa sipariş defterinde Çin'in araç taşıyıcı gemi segmentinde belirgin bir ağırlığa sahip olduğu görülmektedir. Mevcut siparişlerin çok büyük bir bölümünün Çin'deki tersane kapasitesi üzerinden şekillendiği, bu durumun da Çin'in hem araç ihracatında hem de ilgili gemi inşa segmentinde stratejik konumunu güçlendirdiği değerlendirilmektedir. Araç taşıyıcı gemi boyutlarındaki artış, Çin'in araç ihracatındaki hızlı büyüme ile eş zamanlı gerçekleşmektedir. Çin'in araç ihracatı 2025 yılında %20'nin üzerinde artarak 7 milyon adedi aşmış ve ülke, küresel araç ihracatında Japonya'yı geride bırakmıştır. 2026 yılında Çin kaynaklı araç ihracatında yaklaşık %13 oranında ilave artış beklenmektedir.

Söz konusu büyümenin önemli bir bölümü, elektrikli araçlara yönelik küresel talepteki artıştan kaynaklanmaktadır. Çin'in elektrikli araç üretimindeki rekabet avantajı, denizaşırı pazarlara yönelik

araç taşımacılığı talebini artırmaktadır. Bunun yanında otobüs, yolcu otobüsü ve inşaat ekipmanları gibi daha büyük araç segmentlerinde de Çin'in küresel payının yükseldiği görülmektedir. İhracat kalıplarındaki bu değişim, deniz ticaret rotalarını da etkilemektedir. Çin kaynaklı araç ihracatının farklı bölgelere yayılması, taşıma mesafelerini uzatmakta ve gemilerin sefer sürelerini artırmaktadır. Daha uzun seferler, mevcut filo kapasitesinin daha uzun süre bağlı kalmasına neden olmakta; bu durum, yeni gemi teslimatlarına rağmen arz üzerinde sıkılaştırıcı bir etki yaratmaktadır.

Son beş yılda araç taşıyıcı gemi filosundan çıkan gemi sayısının sınırlı kalması da dikkat çekmektedir. Çin kaynaklı güçlü ihracat talebi, liman sıkışıklıkları ve bazı rotalarda gemilerin Ümit Burnu üzerinden yeniden yönlendirilmesi, piyasaya giren ilave kapasitenin büyük ölçüde emilmesine katkı sağlamıştır. Öte yandan, önceki on yılda sınırlı yeni yatırım yapılması nedeniyle araç taşıyıcı filosunun yaş ortalamasında artış meydana gelmiştir. Bu nedenle yeni inşa teslimatları, yalnızca kapasite artışı değil, aynı zamanda filo yenileme ihtiyacının karşılanması bakımından da önem taşımaktadır. Yeni inşa edilen

gemilerin alternatif yakıt kullanımına uygun şekilde tasarlanması, sektörün düşük emisyonlu deniz taşımacılığına geçiş süreci açısından ayrıca önem arz etmektedir.

Bununla birlikte, 2024 yılının ortalarından itibaren yeni sipariş faaliyetlerinde belirgin bir yavaşlama yaşanmıştır. Mevcut filonun %30'undan fazlasına karşılık gelen yüksek hacimli sipariş döneminin ardından, yeni siparişlerin önemli ölçüde azaldığı görülmektedir. 2024 yılının ikinci yarısından itibaren sınırlı sayıda yeni araç taşıyıcı gemi siparişi verilmiş olup, bunların bir kısmı Avrupa içi kısa mesafeli hatlarda kullanılmak üzere orta ölçekli gemilerden oluşmaktadır. Orta Doğu'daki güvenlik ve lojistik gelişmeler de araç taşıyıcı gemi piyasasını etkilemektedir. Bölgede yaşanan kesintiler nedeniyle uzun mesafeli hatlarda faaliyet gösteren bazı araç taşıyıcı gemiler Orta Doğu Körfezi'nde beklemek durumunda kalmıştır. Nisan ayı başında sağlanan ateşkes sonrasında bir geminin Hürmüz Boğazı üzerinden bölgeden ayrılabilirdiği, ancak diğer gemilerin bölgede demirde beklemeyi sürdürdüğü belirtilmektedir. Kesinti öncesinde Orta Doğu Körfezi'ne haftalık olarak genellikle 20 ila 25 araç taşıyıcı geminin uğrak yaptığı; bu gemilerin

ağırlıklı olarak Kuzey Asya çıkışlı araçları taşıdığı, ayrıca Güneydoğu Asya ve Hindistan kaynaklı yüklerin de bölgeye yönlendirildiği ifade edilmektedir. Yaşanan aksaklıklar, gemilerin alternatif rotalara yönlendirilmesine ve yüklerin Orta Doğu Körfezi dışındaki limanlarda tahliye edilmesine neden olmuş; bu durum lojistik süreçleri karmaşıklaştırarak maliyetleri artırmıştır. Küresel araç taşıyıcı gemi piyasasında yaşanan gelişmeler, deniz taşımacılığında kapasite, filo yenileme, alternatif yakıt uyumluluğu ve emisyon azaltımı başlıklarının giderek daha fazla bütünleştiğini göstermektedir.

Çin kaynaklı araç ihracatındaki artış, elektrikli araç ticaretindeki büyüme ve uzun mesafeli deniz taşımacılığı talebindeki yükseliş, araç taşıyıcı gemi segmentinde daha büyük ve enerji verimli gemilere yönelimi hızlandırmaktadır. Bu çerçevede 10.000 CEU üzeri araç taşıyıcı gemilerin hizmete girmesi, yalnızca kapasite artışı bakımından değil; aynı zamanda deniz taşımacılığında ölçek ekonomisi, birim taşıma başına emisyon azaltımı ve alternatif yakıt uyumlu filo dönüşümü açısından da stratejik bir gelişme olarak değerlendirilmektedir. **(Kaynak: Lloyd's List Web Sitesi)**

## AB GEMİ GERİ DÖNÜŞÜM LİSTESİ

Avrupa Komisyonu, Gemi Geri Dönüşüm Tesislerine İlişkin Avrupa Listesi'ni güncelledi.

Avrupa Komisyonu, Şubat ayında Gemi Geri Dönüşüm Tesislerine İlişkin Avrupa Listesi'nin 15'inci versiyonunu kabul etti. Güncel liste; Avrupa Birliği, Norveç, Birleşik Krallık, Türkiye ve Amerika Birleşik Devletleri'nde bulunan toplam 41 gemi geri dönüşüm tesisinden oluştu. Liste kapsamında, Avrupa Birliği üyesi devletler, Avrupa Komisyonu'nun Güney Asya'da yer alan gemi geri dönüşüm tesislerinin listeye dâhil edilmemesi yönündeki yaklaşımını bir kez daha destekledi. Bu durum, bölgede son yıllarda gerçekleştirilen altyapı yatırımları, denetim süreçleri ve sertifikasyon çalışmalarına rağmen dikkat çekici bir gelişme olarak değerlendirildi. Mevcut durumda Hindistan'da 110'dan

fazla gemi geri dönüşüm tesisinin, Hong Kong Uluslararası Güvenli ve Çevreye Duyarlı Gemi Geri Dönüşüm Sözleşmesi gerekliliklerine uygunluk belgesine sahip olduğu; Bangladeş'te ise 23 tesisin ulusal makamlar tarafından söz konusu sözleşme hükümleri doğrultusunda gemi geri dönüşümü yapmak üzere yetkilendirildiği belirtildi. Buna karşın, Avrupa Komisyonu tarafından yürütülen çeşitli denetim ve incelemelere rağmen Güney Asya'daki tesislerin Avrupa Listesi'ne alınmadığı ifade edildi. Bu çerçevede, Güney Asya'daki gemi geri dönüşüm tesislerinin liste dışında bırakılmasının yalnızca idari bir tercih olarak görülemeyeceği; bazı tesislerin Avrupa Birliği'nin emniyet, çevre

ve iş sağlığı standartlarını karşıladığı, hatta belirli alanlarda bu standartların üzerine çıktığı değerlendirilmektedir. Bu durum, Avrupa Birliği gemi geri dönüşüm düzenlemesinin küresel ölçekte somut ve kapsayıcı sonuç üretme kapasitesine ilişkin tartışmaları da beraberinde getirmektedir. Avrupa Listesi'nin temel amacı, gemi geri dönüşümünde küresel düzeyde daha yüksek emniyet, çevre koruma ve çalışan güvenliği standartları oluşturmak olarak tanımlanmaktadır. Ancak mevcut uygulamada, Avrupa Birliği üyesi devlet bayrağı taşıyan gemilerin yalnızca Avrupa Listesi'nde yer alan tesislerde geri dönüştürülmesi zorunluluğu bulunmaktadır. Buna karşılık,



2024 yılında küresel gemi geri dönüşüm tonajının yaklaşık %80'inin Güney Asya'da gerçekleştirildiği belirtilmektedir. Bu tablo, Avrupa Birliği düzenlemelerinin gemilerin geri dönüşüm amacıyla Güney Asya'ya yönelmesini fiilen engellemediğini göstermektedir.

### HONG KONG SÖZLEŞMESİ'NİN ROLÜ

Hong Kong Uluslararası Güvenli ve Çevreye Duyarlı Gemi Geri Dönüşüm Sözleşmesi'nin yürürlükte olmasıyla birlikte, standart altı gemi geri dönüşüm uygulamalarının önlenmesine yönelik çok taraflı bir uluslararası çerçeve hâlihazırda bulunmaktadır. Sözleşme, denizcilik sektöründe uzun süredir uygulanan denetim, belgelendirme ve bayrak devleti sorumluluğu mekanizmalarına dayanmaktadır. Bu yönüyle, gemi geri dönüşüm sürecini yalnızca geminin ekonomik ömrünün sonuna odaklanan bir atık transferi meselesi olarak değil; geminin inşasından geri dönüşümüne kadar uzanan yaşam döngüsü esaslı bir uygunluk ve denetim süreci olarak ele almaktadır. Hong Kong Sözleşmesi kapsamında sorumluluk, Basel Sözleşmesi'nde yer alan klasik sınır ötesi

bildirim ve onay süreçlerinden farklı olarak, geminin bayrak devleti ile gemi geri dönüşümünün gerçekleştirileceği devletin yetkili makamları arasında yapılandırılmaktadır. Bu yaklaşım, karar alma ve denetim süreçlerinin, gemi işletmeciliği, teknik gereklilikler, sorvey uygulamaları ve gemi geri dönüşüm faaliyetleri hakkında uzmanlaşmış idareler tarafından yürütülmesini sağlamaktadır.

Sözleşme, sorvey, belgelendirme ve yetkilendirme süreçleri aracılığıyla geminin tüm yaşam döngüsü boyunca uygunluğunu izlemekte, bayrak devleti ile geri dönüşüm devletini her bir gemi özelinde doğrudan sorumlu kılmaktadır. Bu yapı, küresel deniz taşımacılığı ve gemi geri dönüşüm sektörünün fiili işleyişine daha uygun, dinamik ve uygulanabilir bir düzenleyici çerçeve sunmaktadır.

### AB YAKLAŞIMININ YENİDEN DEĞERLENDİRİLMESİ İHTİYACI

Mevcut gelişmeler, Avrupa Birliği'nin gemi geri dönüşümüne ilişkin yaklaşımının yeniden değerlendirilmesi gerektiğini ortaya koymaktadır. Avrupa Birliği'ne özgü düzenlemelerin sınırlı uygulama alanı

dikkate alındığında, çevrenin korunması ve çalışan güvenliği bakımından daha etkili sonuçların, Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO) çatısı altında yürütülen çok taraflı düzenleyici çerçevenin desteklenmesiyle elde edilebileceği değerlendirilmektedir. Önümüzdeki dönemde IMO bünyesinde, Hong Kong Sözleşmesi'nin güncelliğini ve etkinliğini koruması amacıyla ilave düzenleme veya uyarlama ihtiyacına ilişkin değerlendirmelerin başlaması beklenmektedir.

Bu süreç, gemi geri dönüşümünde küresel ölçekte ortak standartların güçlendirilmesi bakımından önem taşımaktadır. Küresel ve bölgesel düzenlemeler arasında ortaya çıkan hukuki belirsizliklerin devam etmesi, çevre koruma ve çalışan güvenliği alanlarında kaydedilebilecek ilerlemeyi yavaşlatma riski taşımaktadır. Bu nedenle, Avrupa Birliği'nin, uluslararası düzeyde kabul görmüş çok taraflı çerçevelerle daha uyumlu bir yaklaşım benimsemesi gerektiği değerlendirilmektedir.

### ÖNÜMÜZDEKİ DÖNEME İLİŞKİN BEKLENTİLER

Tahminlere göre, önümüzdeki 10 yıl içinde yaklaşık 16.000 geminin geri dönüştürülmesi gerekecektir. Bu ölçekte bir geri dönüşüm ihtiyacı, yalnızca belirli bölgelerdeki sınırlı sayıda tesisle karşılanamayacak kadar geniş kapsamlıdır. Bu nedenle, altyapısını yenileyen, denetim süreçlerinden geçen, uluslararası sözleşme gerekliliklerine uyum sağlayan ve çalışan güvenliği ile çevre koruma standartlarını geliştiren Güney Asya'daki tesislerin Avrupa Birliği listesine dâhil edilmesi yönündeki tartışmaların önümüzdeki dönemde daha fazla gündeme gelmesi beklenmektedir. Gemi geri dönüşüm sektöründe sürdürülebilir ilerlemenin sağlanması için bölgesel düzenlemeler ile IMO çatısı altındaki çok taraflı uluslararası düzenlemeler arasında daha güçlü bir uyum tesis edilmesi önem arz etmektedir. Bu kapsamda, Hong Kong Sözleşmesi'nin etkin uygulanması, hem çevre koruma hem de çalışan güvenliği açısından küresel düzeyde daha kapsayıcı ve uygulanabilir bir çözüm sunmaktadır. **(Kaynak: BIMCO Web Sitesi)**

# ULSAN'DA DÜNYANIN İLK AMONYAK YAKIT İKMALİ

Ulsan Limanı'nda ticari gemiye yönelik ilk limandan gemiye amonyak yakıt ikmal gerçekleştirildi.



Ulsan Limanı'nda, ticari bir gemiye yönelik dünyadaki ilk limandan gemiye amonyak yakıt ikmal operasyonu başarıyla tamamlandı. Operasyon kapsamında, çift yakıtlı ve 45.000 metreküp sınıfındaki bir gaz taşıyıcı gemiye yaklaşık 600 ton amonyak ikmal edildi. Söz konusu operasyon, 23 Nisan 2026 tarihinde Ulsan Limanı ana terminalinde yer alan 2 No'lu rıhtımda gerçekleştirildi. Gemi; amonyak ve LPG dâhil olmak üzere sıvılaştırılmış gazların taşınmasına uygun şekilde tasarlanmış olup, taşıdığı yükü yakıt olarak kullanabilme kabiliyetine sahiptir.

Amonyak yakıt ikmal, limandan gemiye transfer yöntemi kullanılarak gerçekleştirildi. Bugüne kadar amonyak yakıt ikmal faaliyetleri büyük ölçüde demonstrasyon çalışmalarıyla sınırlı kalmış, sektörün önceliği ise söz konusu yakıtın emniyetli şekilde depolanması, elleçlenmesi ve transferine yönelik prosedürlerin oluşturulması olmuştur. Amonyakın toksik yapısı nedeniyle

operasyon sürecinde özel emniyet tedbirleri ve operasyonel kontrol mekanizmaları uygulanmıştır. Ulsan Liman Otoritesi tarafından yapılan değerlendirmede, operasyonun limanın gelişmiş enerji altyapısı ve alternatif yakıt ikmal tecrübesi sayesinde hayata geçirildiği belirtildi. Ayrıca söz konusu gelişmenin, limanların sürdürülebilir denizcilik yakıtlarına yönelik hazırlık seviyesini göstermesi bakımından önemli bir kilometre taşı niteliği taşıdığı ifade edildi.

Ulsan Liman Otoritesi, amonyak yakıt ikmal altyapısının geliştirilmesi amacıyla Ocak 2024'te yakıt tedariki, gemi inşası, klaslama ve gemi işletmeciliği alanlarındaki paydaşlarla bir mutabakat zaptı imzalamıştı. Operasyonun emniyet planlaması ve icrası sürecinde, Okyanuslar ve Balıkçılık Bakanlığı ile yerel acil durum birimleri dâhil olmak üzere ilgili kamu kurumları görev aldı. Operasyonda kullanılan amonyakın, İç Moğolistan'da

rüzgâr ve güneş enerjisine dayalı olarak geliştirilen yenilenebilir kaynaklı üretim tesisinden temin edildiği bildirildi. Bu kapsamda, yakıt ikmal öncesinde yeşil amonyakın ticari ithalat sürecinin tamamlandığı ifade edildi.

Ulsan Liman Otoritesi açıklamasında, denizcilik sektörünün gelecekteki yakıt seçeneklerine ilişkin belirsizlikleri yönetmeye çalıştığı bir dönemde, birden fazla alternatif yakıtı destekleyebilen limanların esnek ve dirençli bir enerji dönüşümünün sağlanmasında kritik rol oynayacağı vurgulandı.

Ulsan Limanı daha önce LNG yakıt ikmal operasyonları ve metanol yakıt ikmal demonstrasyonları gerçekleştirmişti. Amonyak yakıt ikmalinin de başarıyla tamamlanmasıyla birlikte limanın, farklı alternatif denizcilik yakıtlarına yönelik çoklu yakıt ikmal kabiliyetini ortaya koyduğu değerlendirilmektedir. **(Kaynak: Maritime Carbon Intelligence Web Sitesi)**

# DENİZCİLER, DENİZ KİRLİLİĞİYLE MÜCADELEDE ÖN CEPHEDE

Denizcilerin deniz kirliliğiyle mücadeleye daha etkin katılımını sağlamak amacıyla mobil bir uygulama geliştirildi.



Kâr amacı gütmeyen çevresel izleme ve temizlik odaklı bir mobil uygulama, denizcilerin deniz kirliliğiyle mücadele süreçlerine daha etkin katılımını sağlamak amacıyla kapsamını genişleterek petrol sızıntılarının izlenmesine yönelik yeni bir işlevi kullanıma almıştır. Söz konusu uygulama, denizcilerin deniz çevresine yönelik duyarlılığından ve denizlerin geleceğine ilişkin sorumluluk bilincinden yararlanmak üzere kitle kaynaklı kirlilik bildirimini esasına dayalı olarak geliştirilmiştir. İlk aşamada deniz çöpu ve özellikle plastik kirliliğinin bildirilmesine imkân sağlayan sistem, zaman içinde daha kapsamlı bir okyanus kirliliği izleme aracına dönüşmüştür. Uygulama kapsamında vardiya zabıtları ve diğer denizciler, deniz ortamında gözlemedikleri plastik kirliliğini fotoğraflayarak sisteme yükleyebilmekte, söz konusu bildirimleri etiketleyebilmekte ve bu veriler harita ile gösterge paneli üzerinde görüntülenebilmektedir. Böylece denizlerdeki kirlilik unsurlarının konumsal olarak izlenmesi ve veri temelli değerlendirilmesi mümkün hale gelmektedir.

Sistemin güncel sürümünde yalnızca denizciler değil, kıyı bölgelerinde bulunan gözlemciler ve vatandaşlar da kara kaynaklı veya kıyasal atıkların

bildirilmesine katkı sağlayabilmektedir. Bu yönüyle uygulama, deniz çevresinin korunmasına yönelik olarak denizciler, kıyı toplulukları ve gönüllüler arasında ortak bir izleme ve raporlama altyapısı oluşturmaktadır. Uygulama üzerinden yürütülen çalışmalar kapsamında bu yıl 60'tan fazla plastik temizlik faaliyeti koordine edilmiştir. Hindistan, Filipinler, Almanya ve Şili gibi farklı ülkelerde düzenli olarak gerçekleştirilen kıyı temizliklerinde, bazı bölgelerde donanmaların da destek sağladığı belirtilmiştir. Temizlik faaliyetleri sonucunda yüksek miktarda plastik atık toplanmakta olup, bazı yerel topluluklarda bu atıkların geri dönüşüm tesislerine yönlendirilmesiyle temizlik personelinin ücretlerinin karşılanmasına katkı sağlanabilmektedir. Bununla birlikte, atıkların bertarafı bazı bölgelerde hâlen önemli bir sorun olarak değerlendirilmektedir. Bu nedenle kıyı temizlik projelerinin başlatılmadan önce sürdürülebilir atık yönetim planına sahip olması gerektiği vurgulanmaktadır.

Uygulamanın farklı kirlilik türlerini de kapsayacak şekilde genişletilmesi, kitle kaynaklı izleme modelinin kullanım alanını artırmıştır. Yeni işlev sayesinde denizciler ve diğer kullanıcılar, deniz yüzeyinde petrol kirliliği gözlemlerini

bildirebilmekte ve doğrulayabilmektedir. Ayrıca, gemilerden denize düşen ve seyir emniyeti açısından tehlike oluşturabilecek yüzer konteynerlerin bildirilmesi de mümkün hale gelmiştir. Petrol kirliliğine ilişkin veriler, uydu görüntüleri üzerinden çalışan açık kaynaklı izleme altyapıları aracılığıyla sağlanmaktadır. Bu veriler, deniz koruma alanları ile çevresel açıdan hassas veya kısıtlı alanlar üzerine katman olarak eklenebilmekte, böylece kirlilik olaylarının deniz çevresi, hassas ekosistemler ve seyir emniyeti üzerindeki etkilerinin daha bütüncül biçimde değerlendirilmesine imkân tanınmaktadır. Uydu tabanlı sistem, deniz yüzeyindeki petrol izlerini tespit etmek amacıyla birden fazla görüntüyü analiz etmekte, kirliliğin petrol kaynaklı olup olmadığını ve olası kaynağını belirlemeye çalışmaktadır. Bu değerlendirme sürecinde, olayın meydana geldiği bölgede bulunan gemiler veya petrol ve gaz platformları gibi altyapı unsurları da olası kaynaklar arasında incelenebilmektedir. Söz konusu yaklaşım, deniz çevresinin korunmasında şeffaflık, veri temelli izleme ve gönüllü katılım ilkelerini öne çıkarmaktadır. Denizcilerin, kıyı gözlemcilerinin ve vatandaşların ortak katkısıyla oluşturulan bu tür dijital izleme mekanizmaları, deniz kirliliğinin erken tespiti, raporlanması ve müdahale süreçlerinin geliştirilmesi bakımından önem taşımaktadır. Uluslararası denizcilik sektörü açısından bu gelişme, MARPOL Sözleşmesi kapsamında denizlerin gemilerden kaynaklanan kirliliğe karşı korunması, seyir emniyetinin artırılması ve Avrupa Birliği'nin deniz çevresinin korunmasına yönelik sürdürülebilirlik politikalarıyla uyumlu veri temelli uygulamaların yaygınlaşması bakımından dikkat çekici bir örnek teşkil etmektedir.

**(Kaynak: TradeWinds Web Sitesi)**

# JAPONYA'NIN EN DERİN TERMİNALİ DEV GEMİLERE HAZIR

Japonya'nın en derin konteyner terminali, 24 bin TEU kapasiteli gemilere hizmet verebilecek altyapısıyla öne çıkıyor.

Japonya'nın Yokohama Limanı'nda yer alan konteyner terminalinin, 24.000 TEU'ya kadar kapasiteye sahip çok büyük konteyner gemilerine hizmet verebilecek altyapıya sahip olduğu bildirildi. Söz konusu kapasitenin, Asya genelinde artan liman sıklığı, gemi ölçüklerinin büyümesi ve sefer programı güvenilirliğine yönelik baskılar çerçevesinde stratejik önem taşıdığı değerlendiriliyor. Terminalin, Kuzeydoğu Asya'ya yönelen büyük ölçekli konteyner servisleri için stratejik bir geçit noktası olarak konumlandırıldığı, özellikle derin su rıhtımı, geniş vinç erişimi, sismik dayanıklılık ve kara tarafı bağlantıları bakımından dikkat çektiği ifade edildi.

## SİSMİK DAYANIKLILIK VE DERİN SU ALTYAPISI

Yokohama'daki terminalin MC1-MC4 rıhtımlarının, Japonya'nın doğal afetlere dayanıklı lojistik altyapı yaklaşımı doğrultusunda güçlendirilmiş sismik teknoloji ile donatıldığı belirtildi. Deniz taşımacılığı hat işletmecileri açısından terminal altyapısının yalnızca rıhtım derinliği ve vinç kapasitesiyle değil, aynı zamanda operasyonel sürekliliği sağlayacak afet dayanıklılığıyla da değerlendirildiği kaydedildi. Terminalin 1.600 metre rıhtım uzunluğuna ve 18 metre su çekimine sahip olduğu, bu özelliğiyle Japonya'daki en derin su rıhtımı operasyonlarından biri olarak öne çıktığı bildirildi. Bu derinliğin, ülkedeki birçok terminalin verimli şekilde kabul edemediği büyük ölçekli konteyner gemilerinin yavaşmasına imkân sağladığı ifade edildi.

Gemiden kıyıya konteyner vinçlerinin 24 konteyner sırasına erişebilecek kapasitede olduğu, bu altyapının modern çok büyük konteyner gemilerinin operasyonel gereklilikleriyle uyumlu olduğu belirtildi. Terminalin, Japonya'da

14.000 TEU üzerindeki gemilere hizmet verebilen ve 24.000 TEU'ya kadar gemi operasyonlarını destekleyebilen sınırlı altyapılardan biri olduğu vurgulandı. Bu kapasitenin, Japonya'ya daha büyük tonajlı gemilerle sefer düzenlemek isteyen taşıyıcılar açısından feeder taşımacılık düzenlemelerine duyulan ihtiyacı azaltabileceği ve hat planlaması bakımından önemli avantaj sağlayabileceği değerlendirildi.

## YILLIK 2,4 MİLYON TEU ELLEÇLEME KAPASİTESİ

Terminalin yaklaşık 854.000 metrekarelik bir alana yayıldığı ve yıllık yaklaşık 2,4 milyon TEU elleçleme kapasitesine sahip olduğu bildirildi. Japonya'nın konteyner limanlığı sektörü açısından bu ölçeğin dikkat çekici olduğu ifade edildi. Terminalin komşu alanlara doğru gelecekte genişleme imkânına sahip olmasının da önemli bir rekabet unsuru olduğu belirtildi. Asya'daki birçok ana geçit limanının kentsel gelişim baskısı, alan kısıtı ve çevresel izin süreçleri nedeniyle genişleme zorluklarıyla karşı karşıya bulunduğu dikkate alındığında, ilave genişleme alanının stratejik avantaj oluşturduğu kaydedildi. Büyük konteyner gemilerinin birim slot maliyetlerini düşürdüğü, ancak bu avantajın yalnızca terminallerin gemileri sefer programlarını aksatmayacak hızda elleçleyebilmesi hâlinde sürdürülebilir olduğu ifade edildi. Liman uğraklarında yaşanabilecek gecikmelerin, tüm servis hattı üzerinde zincirleme etki yaratabileceği değerlendirildi.

## KARA TARAFI SIKIŞIKLIĞINI AZALTMAYA YÖNELİK UYGULAMALAR

Terminalin kara tarafı operasyonlarında, Japonya Arazi, Altyapı, Ulaştırma ve Turizm Bakanlığı tarafından geliştirilen konteyner rezervasyon sistemi CONPAS'a ilave olarak iki yeni kapının devreye alındığı bildirildi.

CONPAS sistemi sayesinde kara taşımacılığı operatörlerinin yükleme ve boşaltma zamanlarını önceden rezerve edebildiği, böylece terminal kapılarındaki kuyruk sürelerinin azaltılması ve trafik akışının daha dengeli yönetilmesinin hedeflendiği belirtildi. Ayrıca her kapının önünde kamyon bekleme alanları oluşturularak terminal çevresindeki sıkışıklık baskısının azaltılmasının amaçlandığı ifade edildi.

Tokyo Körfezi çevresinde faaliyet gösteren kara taşımacılığı operatörleri açısından terminal kapılarında yaşanan bekleme sürelerinin operasyonel maliyetler üzerinde önemli etkiler oluşturduğu, bu nedenle rölanti sürelerinin azaltılmasının liman verimliliği ve tedarik zinciri performansı bakımından önem kazandığı kaydedildi.

## TOKYO KÖRFEZİ KONUMU YAKIT VE ZAMAN VERİMLİLİĞİ SAĞLIYOR

Terminalin Tokyo Körfezi girişine yakın konumunun, körfez içi seyir sürelerini kısaltarak taşıyıcıların yakıt tüketimini ve liman geçiş maliyetlerini azaltmasına katkı sağlayabileceği belirtildi.

Tesisin ayrıca Hokkaido'dan Kyushu'ya kadar uzanan geniş iç hat feeder ağına bağlantı sunduğu, Asya genelindeki kıyı taşımacılığı bağlantılarıyla birlikte başlıca Pasifik ve Atlantik ticaret rotalarına erişim sağladığı ifade edildi.

Küresel deniz taşımacılığı ağlarının daha büyük gemiler, daha sıkı sefer programları ve daha düşük emisyon hedefleri doğrultusunda yeniden yapılandırıldığı bir dönemde; derin su altyapısı, operasyonel hız, afet dayanıklılığı ve hinterland bağlantısını birlikte sunabilen konteyner terminallerinin stratejik öneminin artmaya devam ettiği değerlendirilmektedir. **(Kaynak: BBN BREAKBULK.NEWS Web Sitesi)**

# FUELEU MARITIME'DA İLK DÖNGÜ TAMAMLANDI

AB'nin deniz taşımacılığında sera gazı yoğunluğunu azaltmaya yönelik düzenlemesinde ilk uygunluk sonuçları değerlendirildi.



Avrupa Birliği'nin deniz taşımacılığında sera gazı emisyon yoğunluğunun azaltılmasına yönelik düzenlemelerinden biri olan FuelEU Maritime kapsamında ilk uygunluk döngüsüne ilişkin sonuçlar değerlendirilmiştir. Avrupa Komisyonu tarafından paylaşılan ilk verilere göre, FuelEU Maritime'in ilk raporlama döneminde sisteme yüksek düzeyde katılım sağlandığı, doğrulanmış FuelEU raporlarının zamanında sunulmasına ilişkin yükümlülüklerle uyum oranının yüzde 90'ın üzerinde gerçekleştiği belirtilmiştir. Ayrıca, toplam sera gazı emisyon yoğunluğu azaltımının yüzde 2'nin üzerinde olduğu bildirilmiştir.

İlk uygunluk döngüsünde en fazla tercih edilen yöntemin havuzlama mekanizması

olduğu, bu yöntemin gemilerin yüzde 90'ından fazlası tarafından kullanıldığı ifade edilmiştir. Söz konusu kapsamda 12.000'den fazla geminin havuzlama yönteminden yararlandığı belirtilmiştir. Ödünç alma mekanizmasının ise çok sınırlı sayıda kullanıldığı, gemilerin yaklaşık yüzde 3'ünün ise ceza ödemeyi tercih ettiği bildirilmiştir. Ortalama ceza tutarının 50.000 avronun altında kalması, uygunluk açıklarının genel olarak sınırlı seviyede olduğunu göstermektedir. Uygunluk sağlanması amacıyla kullanılan yenilenebilir ve düşük karbonlu yakıtlar ile diğer enerji kaynaklarına ilişkin ilk değerlendirmelerde, en yüksek kullanımın biyoyakıtlarda, özellikle biyodizelde gerçekleştiği; bunu biyo-LNG/biyometan, kıydan elektrik beslemesi ve sınırlı düzeyde biyometanol

kullanımının takip ettiği belirtilmiştir. Yenilenebilir kökenli biyolojik olmayan yakıtların ise çok düşük miktarlarda raporlandığı, bu kullanımın ağırlıklı olarak test ve deneme faaliyetleriyle bağlantılı olduğu ifade edilmiştir.

Rüzgâr destekli sevk sistemleri bakımından, 60'tan fazla geminin bu tür sistemlerin kurulu olduğunu raporladığı, ancak yalnızca 20'nin biraz üzerinde geminin FuelEU kapsamında öngörülen ödül katsayısından yararlanabildiği bildirilmiştir. Bu çerçevede, ödül katsayısının hesaplanması ve raporlanmasına ilişkin ilave açıklamalara ihtiyaç duyulabileceği değerlendirilmiştir.

Toplantıda ayrıca, THETIS-MRV sisteminin performansı, 31 Ocak son başvuru tarihinin yorumlanması, kısmi emisyon raporları ve AB dışı seferlere ilişkin tahsisat gibi uygulamaya yönelik hususlar da ele alınmıştır. THETIS-MRV sisteminin ilk raporlama döneminde genel olarak iyi performans gösterdiği, raporlama sürelerinin sonuna yaklaşıldığında yaşanan bazı teknik sorunların ise Avrupa Deniz Emniyeti Ajansı tarafından giderildiği belirtilmiştir.

Metan kaçağı ve fiilî CO<sub>2</sub> dışı emisyon faktörleri konusunda mevcut AB yaklaşımının test döngüsü, motor yük izleme ve motorun değişmediğini teyit eden prosedürlere dayandığı hatırlatılmıştır. Bu kapsamda, en az yedi geminin AB kılavuzları uyarınca fiilî metan kaçağı değerlerini sertifikalandırdığı, fiilî değerlerin kullanılması halinde motor yük izlemenin zorunlu olmaya devam ettiği teyit edilmiştir. Avrupa Komisyonu tarafından ayrıca, gemi üzerinde karbon yakalama ve siyah karbon konularındaki yeni çalışma alanları için ilgi beyanı çağrılarının iletileceği bildirilmiştir. **(Kaynak: INTERTANKO Web Sitesi)**

**Caretta ERP**, gemi yönetimini daha güvenli, daha verimli ve daha kontrollü hale getirir. Dağınıklığı ortadan kaldırarak Planlı Bakım'dan HSEQ'ye, Operasyon'dan Finans/Satın Alma ve Mürettebat Yönetimine kadar tüm süreçleri **tek ve entegre bir dijital platformda** yönetmenizi sağlar.



**Teknik Yönetim**

PMS / Technical Management

**Operasyon Yönetimi**

Operations Management

**HSEQ Yönetimi**

HSEQ Management

**Mürettebat Yönetimi**

Crew Management

**Satın Alma & Finans**

Procurement & Finance

**Doküman Yönetimi**

Document Management

**Tek Platform. Tam Kontrol.**

## MEMORANDUMLAR KAPSAMINDA TÜRK BAYRAKLI GEMİ TUTULMALARI İSTATİSTİKLERİ

1 Ocak- 22 Mayıs 2026 itibariyle Türk Bayraklı gemilerin Momerandumlar kapsamında güncel denetim ve tutulma istatistikleri aşağıda yer alıyor.

LİMAN DEVLETİ KONTROL BÖLGELERİ	OCAK 2026	ŞUBAT 2026	MART 2026	NİSAN 2026	MAYIS 2026
PARİS LİMAN DEVLETİ MUTABAKATI ZAPTI (PARIS MOU)	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK	İTALYA-TRIESTE KANADA-CONTRECOEUR	TUTULMA YOK	HİRVATİSTAN - BAKAR ROMANYA - MIDIA
TOKYO LİMAN DEVLETİ MUTABAKATI ZAPTI (TOKYO MOU)	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK
KARADENİZ LİMAN DEVLETİ MUTABAKATI ZAPTI (BLACK SEA MOU)	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK	ROMANYA - MIDIA
AKDENİZ LİMAN DEVLETİ MUTABAKATI ZAPTI (MEDITERRANEAN MOU)	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK	HİRVATİSTAN - BAKAR
AMERİKA BİRLEŞİK DEVLETLERİ SAHİL GÜVENLİK (USCG)	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK

### YILLARA GÖRE TUTULMA TABLOSU (2017-22.05.2026)\*

LİMAN DEVLETİ KONTROL BÖLGELERİ	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026(MAYIS)
PARIS MOU	14	7	4	3	1	7	7	11	5	4 Tutulma (88 Denetleme)
TOKYO MOU	3	0	2	0	0	0	0	0	3	0 Tutulma (5 Denetleme)
BS MOU	11	2	0	1	0	2	1	1	0	1 Tutulma (47 Denetleme)
MED MOU	0	5	0	0	0	0	0	1	0	1 Tutulma (39 Denetleme)
USCG	-	1 **	0 **	1 **	1 **	0 **	0 **	0 **	0 **	0 Tutulma **

\* İstatistiklere konu olan rakamlar, tutulmalara yapılan itirazların kabul görmesini müteakip değişebilmektedir.

\*\* USCG Web Sitesinden denetleme rakamlarına ulaşılamamaktadır.

**\*\*İMEAK Deniz Ticaret Odası Deniz Ticareti ve Deniz Ulaştırması Genel Sekreter Yardımcılığı bünyesinde hazırlanmıştır.  
Hazırlayan: Mustafa YAVUZYILMAZ (Deniz Ulaştırma Müdürü)**

ISO 9001 CERTIFICATION  
(NDA CERTIFICATION LIMITED)

ISO 9001

EN IEC 60079-19:2019  
(IEP ATEX CERTIFICATION)

IEP  
ATEX

RECOGNITION FOR BV MODE II SCHEME  
(BUREAU VERITAS CERTIFICATION)



## REFERENCES



**BOGAZICI**

GURDESAN

Gestas

ILTEKNO

# MARINE WANTS

# Love

# MARITIME RESPECT



**SAYGI**  
Shipping & Electric Co.

## REFERENCES



KIRAN

TK TUZLA shipyard

FATMA OFFSHORE

## NEW BUILDING

- FERRYBOAT
- LIVE FISH CARRIER VESSELS
- ANTI OIL POLLUTION TUGBOAT
- TANKERS
- DRY CARGO VESSELS
- PILOT BOATS
- LONGLINER
- DRY DOCK

## MANUFACTURING

- CONVERSION OF VESSELS
- REPAIR / MAINTENANCE SERVICE
- AUTHORIZED TECHNICAL SERVICE
- TEST & CALIBRATION SERVICE
- ELECTRONICS MAINTENANCE SERVICE
- H.V. / L.V. ENGINE & GENERATOR COPPER WINDING

## REPAIR AND MAINTENANCE

- AUTOMATION SYSTEMS
- BOW THRUSTER CONTROL SYSTEMS
- ENGINE TELEGRAPH SYSTEMS
- NAVIGATION LIGHT PANELS
- CONSOLE PRODUCTION
- TANK LEVEL CONTROL SYSTEMS
- VALVE CONTROL SYSTEMS
- SIGNAL LIGHT COLUMN
- BEARING HEATING TOOLS
- MSB & ESB
- ELECTRICAL PROJECT - DESIGN SERVICE



## HEAD OFFICE

Aydintepe Mahallesi Sahil Bulvarı No:130/1 34947 Tuzla / ISTANBUL

satisplanlama@saygielectric.com +90 216 392 60 21 +90 545 580 94 07



SAYGI

SAYGI

saygielectric.com



# İkinci el gemi piyasasında olumlu beklentiler dikkat çekiyor



\* ULUÇ KEDME

2026 yılının ikinci yarısından itibaren etkisini artırması beklenen El Nino süreci, küresel kuru yük piyasalarında önemli değişimlere yol açabilecek gelişmeler arasında yer almaktadır. Meteorolojik tahminler, yılsonuna doğru güçlenmesi beklenen bu iklimsel sürecin özellikle deniz taşımacılığı, tarımsal emtia ticareti ve enerji arzı üzerinde belirgin etkiler yaratabileceğine işaret etmektedir.

Geçmiş dönemlerde yaşanan güçlü El Nino döngülerinde görüldüğü üzere, iklim kaynaklı aksaklıklar deniz ticaretinde yeni rota tercihlerini ve daha uzun taşıma mesafelerini beraberinde getirmektedir. Özellikle Panama Kanalı'nda yaşanabilecek su seviyesi sorunları ve transit kısıtlamaları, bazı yüklerin alternatif rotalara

yönlendirilmesine neden olarak ton-mil talebini artırabilir. Bu durumun, efektif filo arzını daraltırken navlun piyasalarını destekleyen önemli unsurlardan biri olarak öne çıkması beklenmektedir.

Kısa vadede, Asya'da beklenen sıcak hava koşulları ve zayıf muson sezonunun enerji piyasalarında ilave ithalat ihtiyacı yaratması muhtemeldir.

Bunun denizyoluyla taşınan termal kömür ticaretine destek vermesi beklenirken, tarım tarafında Avustralya kaynaklı olası üretim kayıpları Asyalı alıcıları daha uzun mesafeli Güney Amerika tahıl ticaretine yönlendirebilir. Sonuç olarak hem yük hacimlerindeki artış hem de uzayan taşıma mesafeleri, özellikle Capesize, Kamsarmax ve Panamax segmentleri açısından pozitif bir görünüm oluşturmaktadır.

Öte yandan ikinci el gemi piyasasında da olumlu beklentiler dikkat çekmektedir. Son yıllarda güçlü navlun gelirlerinden faydalanan birçok armatörün finansal yapılarını önemli ölçüde güçlendirmiş olması, satış baskısını azaltmaktadır.

Borçluluk oranlarının gerilemesi ve sağlıklı nakit akışlarının devam etmesi nedeniyle gemi sahipleri mevcut varlıklarını daha yüksek fiyat seviyelerinde tutabilmektedir. Bu durum, özellikle modern ve yakıt verimliliği yüksek eco tip Kamsarmax ve Ultramax gemilere yönelik talebin güçlü kalmasını sağlamaktadır.

Türk armatörleri açısından bakıldığında ise mevcut görünüm dikkat çekici fırsatlar sunmaktadır. Türk kuru yük filosunun önemli bir bölümünün Supramax, Ultramax ve Kamsarmax

segmentlerinde yoğunlaşmış olması, özellikle uzun mesafeli tahıl ve kömür taşımalarının artması halinde ton-mil talebindeki yükselişten olumlu etkilenme potansiyelini artırmaktadır.

Son yıllarda güçlü navlun piyasalarının sağladığı nakit akışı sayesinde birçok Türk armatörünün finansal yapısını kuvvetlendirmiş olması da ikinci el piyasasında satış baskısını sınırlayan unsurlar arasında yer almaktadır.

Bu nedenle, modern ve yakıt verimliliği yüksek tonaja sahip armatörlerin önümüzdeki dönemde oluşabilecek fırsatları daha güçlü bir pozisyondan değerlendirebileceği düşünülmektedir.

Sonuç olarak, iklimsel riskler küresel tedarik zincirleri açısından çeşitli zorluklar yaratacak olsa da, kuru yük taşımacılığı piyasası açısından daha uzun taşıma mesafeleri, artan ton-mil talebi ve sıkışan efektif filo arzı nedeniyle navlun piyasalarını destekleyici bir ortam oluşturabilir.

Bununla birlikte, son yıllarda güçlenen armatör bilançoları ve sınırlı satış isteği göz önüne alındığında, ikinci el gemi değerlerinin de güçlü seyrini koruması beklenmektedir. Bu nedenle önümüzdeki dönemde yalnızca navlun piyasalarının değil, iklim kaynaklı gelişmelerin emtia ticareti ve ton-mil talebi üzerindeki etkilerinin de yakından izlenmesi gerekecektir.



\* KERTE DENİZCİLİK GEMİ ALIM-SATIM BROKERLİĞİ

## MAYIS 2026 SATIŞI RAPOR EDİLEN GEMİLER

Gemi İsmi	DWT	İnşa Yılı	İnşa Ülkesi	Gemi Tipi	Alıcı Ülkesi	Fiyat USS M
CHIN SHAN	175.569	2004	TAIWAN	BULK	NA	20,30
LOWLANDS DAWN	93.500	2017	JAPAN	BULK	INDIAN	31,00
NEFELI C	93.076	2013	CHINA	BULK	CHINESE	16,00
XENIA	87.144	2006	JAPAN	BULK	NA	13,00
PEDHOULAS COMMANDER	83.684	2008	JAPAN	BULK	NA	14,70
NORD POLARIS	81.791	2016	PHILIPPINES	BULK	GERMAN	28,00
JOY	81.096	2019	CHINA	BULK	NA	31,00
THE PATRON	79.444	2010	CHINA	BULK	NA	13,00
PANSTELLAR	76.602	2003	JAPAN	BULK	NA	11,00
KAMARES	74.444	2004	CHINA	BULK	CHINESE	8,60
SHEN YU 79	74.204	2002	JAPAN	BULK	NA	9,78
QIAN DAO HU	63.398	2017	CHINA	BULK	*NA	*49,66
MO GAN SHAN	63.326	2014	CHINA	BULK	*	*
CRIMSON KNIGHT	58.651	2013	CHINA	BULK	NA	19,10
DESERT VICTORY	57.434	2011	KOREA	BULK	VIETNAMESE	15,40
HONY FUTURE	56.689	2012	CHINA	BULK	NA	14,50
SETY	55.753	2010	JAPAN	BULK	CHINESE	16,50
AFRICA HOPE	53.416	2009	CHINA	BULK	NA	10,50
ELPIDA GR	52.579	2003	JAPAN	BULK	NA	8,00
WEST BAY	52.532	2004	PHILIPPINES	BULK	NA	9,90
CLACTON	40.547	2024	CHINA	BULK	*DANISH	30,50
EASTBOURNE	40.547	2024	CHINA	BULK	*	30,50
MARGATE	40.547	2024	CHINA	BULK	*	30,50
PORTSMOUTH	40.547	2024	CHINA	BULK	*	30,50
AP ZATON	37.729	2010	CHINA	BULK	NA	11,00
TASAN	38.817	2010	CHINA	BULK	*NA	10,00
CAPTAIN RAVI	38.816	2009	CHINA	BULK	*	10,00
CHRISTINA SELMER	34.983	2011	CHINA	BULK	NA	11,00
AC SPLENDOR	32.740	2005	JAPAN	BULK	LEBANESE	8,60
ASAHI OCEAN	32.085	2013	JAPAN	BULK	VIETNAMESE	15,20
PIGASSOS	176.364	2011	CHINA	BULK	CHINESE	31,70
YANGZE 902	93.225	2012	CHINA	BULK	NA	13,00
HC PIONEER	83.476	2010	JAPAN	BULK	NA	17,50
AVALON	81.565	2011	KOREA	BULK	CHINESE	17,50
PRABHU YUVIKA	76.310	2004	JAPAN	BULK	NA	9,80
DOMINATOR	63.652	2021	JAPAN	BULK	GREEK	38,00
HUAYANG ROSE	63.562	2016	CHINA	BULK	*CHINESE	*50,40
HUAYANG LILY	63.553	2016	CHINA	BULK	*	*
JIN CHAO	63.518	2014	CHINA	BULK	NA	25,10

MESSINIAN SPIRE	56.056	2008	JAPAN	BULK	NA	14,50
PLANET TEAM	53.477	2009	CHINA	BULK	NA	10,50
XING NING HE	53.208	2009	CHINA	BULK	NA	11,00
MAJESTY	52.421	2002	JAPAN	BULK	NA	7,00
SUMAQ QUEEN	51.052	2017	JAPAN	BULK	GREEK	25,00
AMBER S	47.282	2000	JAPAN	BULK	SYRIAN	5,80
GANT FLAIR	28.339	2010	JAPAN	BULK	NA	9,80
BULK JOYANCE	175.636	2012	CHINA	BULK	NA	33,00
LESTARI MANJUNG	93.200	2011	CHINA	BULK	NA	14,00
OCEAN FAIRY	87.328	2010	CHINA	BULK	NA	16,50
SEACON NOLA	85.611	2023	CHINA	BULK	*MIDDLE EASTERN	*72,70
SEACON HAMBURG	85.505	2023	CHINA	BULK	*	*
MANDY MORN	82.612	2008	CHINA	BULK	NA	14,00
SIROCCO	82.000	2014	CHINA	BULK	NA	20,00
BULK COLOMBIA	57.937	2011	PHILIPPINES	BULK	*NA	16,50
ECUADOR L	57.937	2011	PHILIPPINES	BULK	*	16,50
SEA CREDENCE	55.640	2010	JAPAN	BULK	CHINESE	16,00
JALMA TOPIC	51.966	2006	PHILIPPINES	BULK	NA	12,50
MERAKLIS	50.296	2001	JAPAN	BULK	NA	6,30
INTERLINK FORTUITY	40.083	2017	CHINA	BULK	NA	21,70
BRAVE STAR	38.241	2019	JAPAN	BULK	NA	28,50
AMATERAS HARMONY	37.130	2021	JAPAN	BULK	NA	29,50
FEDERAL YUKON	36.563	2000	JAPAN	BULK	NA	6,00
ELWAY	81.911	2012	CHINA	BULK	GREEK	16,20
PABUR	76.167	2012	CHINA	BULK	NA	16,50
NEW DAYANG NDY1315	64.100	2027	CHINA	BULK	*GREEK	36,50
NEW DAYANG NDY1316	64.100	2027	CHINA	BULK	*	36,50
AMIS POWER	64.012	2018	PHILIPPINES	BULK	NA	32,50
ASTRA PERSEUS	58.518	2012	CHINA	BULK	NA	16,80
V BRAVO	56.659	2012	CHINA	BULK	NA	14,50
HONCHO	56.603	2011	CHINA	BULK	NA	13,00
CHAKRAVATI	55.814	2006	JAPAN	BULK	NA	10,50
VOSCO UNITY	53.552	2004	JAPAN	BULK	NA	8,47
VALIANT WAVE	53.490	2005	JAPAN	BULK	NA	10,30
LAS PALMAS	306.000	2026	CHINA	TANKER	SINGAPORE BASED	163,00
ABIE	302.986	2002	KOREA	TANKER	NA	41,00
OLYMPIC STAR	158.000	2027	KOREA	TANKER	*CANADIAN	95,00
DAEHAN 5118	156.881	2027	KOREA	TANKER	*	95,00
STI CONDOTTI	109.999	2014	KOREA	TANKER	NA	70,00
VOULA	73.774	2009	CHINA	TANKER	NA	26,00
HIGH TIDE	51.768	2012	KOREA	TANKER	THAI	28,45
AUTAN	50.667	2009	KOREA	TANKER	NA	23,50
CS FUJAIRAH	50.629	2026	CHINA	TANKER	*GREEK	49,50
CS ROTTERDAM	50.629	2026	CHINA	TANKER	*	49,50
GEMINI PEARL	50.561	2007	KOREA	TANKER	NA	17,00

CS HOUSTON	50.000	2027	CHINA	TANKER	*NA	49,50
CS SINGAPORE	50.000	2027	CHINA	TANKER	*	49,50
SUNNY VICTORY	46.803	2005	KOREA	TANKER	NA	15,00
VS LEIA	38.461	2006	CHINA	TANKER	NA	11,00
EASTERLY JUPITER	36.677	2009	KOREA	TANKER	NA	20,00
VS SPIRIT	34.671	2007	CHINA	TANKER	NA	14,00
EASTERLY BEECH GALAXY	19.998	2007	JAPAN	TANKER	NA	16,30
CHEM MIA	19.702	2008	JAPAN	TANKER	NA	17,90
C. INNOVATOR	313.999	2012	CHINA	TANKER	*NA	60,30
C. PROGRESS	313.990	2012	KOREA	TANKER	*	60,30
STELLA	164.714	2011	KOREA	TANKER	NA	67,00
AEGEAN HORIZON	158.738	2007	KOREA	TANKER	NA	50,10
ROYAL JASMINE	53.148	2008	CHINA	TANKER	TURKISH	20,50
HORIZON ANDROS	50.000	2027	CHINA	TANKER	*DANISH	51,00
HORIZON SYROS	50.000	2026	CHINA	TANKER	*	51,00
CHEMSTAR RIVER	22.407	2017	JAPAN	TANKER	NA	33,00
MTM HAMBURG	20.564	2008	JAPAN	TANKER	NA	17,00
BAKER SPIRIT	156.929	2009	CHINA	TANKER	GREEK	53,00
TORM GANGA	119.950	2010	KOREA	TANKER	CHINESE	53,00
CERS	51.371	2006	KOREA	TANKER	NA	14,50
ANTALYA	49.999	2016	KOREA	TANKER	TURKISH	40,00
WONDER MIMOSA	37.620	2006	KOREA	TANKER	NA	12,80
VS REMLIN	34.530	2003	CHINA	TANKER	NA	6,00
FRONT ULL	156.848	2014	CHINA	TANKER	*GREEK	*140
FRONT IDUN	156.657	2015	CHINA	TANKER	*	*
STI MADISON	109.999	2014	KOREA	TANKER	GREEK	65,00
STI PARK	109.999	2014	KOREA	TANKER	*GREEK	65,00
STI SLOANE	109.999	2014	KOREA	TANKER	*	65,00
SOUTHERN REVERENCE	108.534	2018	JAPAN	TANKER	NA	74,50
PUSAKA BORNEO	108.459	2018	JAPAN	TANKER	NA	77,00
PRO ONYX	49.999	2019	KOREA	TANKER	NA	40,00
STI AQUA	49.990	2014	KOREA	TANKER	*TURKISH	35,00
STI OPERA	49.990	2014	KOREA	TANKER	*	35,00
STI REGINA	49.990	2014	KOREA	TANKER	*	35,00
CORDOBA	46.763	2007	KOREA	TANKER	NA	17,00
UOG KYMA	44.995	2011	JAPAN	TANKER	NA	25,50
AS PATRIA	2.572	2006	KOREA	CONTAINER	CHINESE	26,50
AS SICILIA	1.794	2008	CHINA	CONTAINER	CHINESE	18,50
OLIVIA	1.740	2013	CHINA	CONTAINER	MIDDLE EASTERN	25,00
KR CELEBES	802	2002	KOREA	CONTAINER	NA	6,30
HANSA AUGSBURG	1.740	2008	CHINA	CONTAINER	NA	19,80
ERASMUS HOPE	1.345	2008	CHINA	CONTAINER	NA	17,50
PACANDA	1.043	2007	KOREA	CONTAINER	NA	11,50

 <b>ÜLKE</b>	<b>HURDA FİYATLARI</b> <b>MAYIS 2026</b>			
	<b>Dökme</b> <b>Kuruyük</b> <i>(per T/LTD)</i>	<b>Tanker</b> <i>(per T/LTD)</i>	<b>Konteyner</b> <i>(per T/LTD)</i>	
<b>BANGLADEŞ</b>	US\$ 460-470	US\$ 480-490	US\$ 490-500	
<b>HİNDİSTAN</b>	US\$ 415-425	US\$ 435-445	US\$ 445-455	
<b>PAKİSTAN</b>	US\$ 445-455	US\$ 465-475	US\$ 475-485	
<b>TÜRKİYE</b>	US\$ 265-275	US\$ 275-285	US\$ 285-295	

### MAYIS 2026 RAPOR EDİLEN HURDA SATIŞLARI

Gemi İsmi	DWT	LWT	İnşa Yılı	Gemi Tipi	Alıcı Ülkesi	USD PER T/LWT
MAYMEI	44.936	9.728	1997	TANKER	BANGLADESH	510
GAS CRUSADER	2.347	1.481	1996	GAS	BANGLADESH	550
STOLT CEDAR	36.634	11.452	1994	TANKER	INDIA	912
STOLT SEA	22.198	8.045	1999	TANKER	INDIA	853
HAO HUNG 66	34.021	7.807	1996	BULKER	NA	439
HAO HUNG 01	21.989	4.997	1988	BULKER	NA	439
BOW FAITH	37.479	11.019	1997	TANKER	INDIA	945

\*Enbloc satışı ifade eder



BASARAN shipyard



**BASARAN IS THE CORPORATE SOLUTION PARTNER OF POLLUTED SEAS !**



### Ship Building

In the shipyard with a great sacrifice on your behalf. In this way, you avoid wasting time and resources of the past. We manufacture offshore supply vessels, anchor handling vessels, tug boats, oil tankers, bunkering barges, bilge waste collection vessels, pilot boats, pusher boats, work boats, crew boats, dredgers, watertaxi, landing crafts, patrol boats, police boats, military RIB, etc.



### Ship Repairing

Our company is a customer and employee satisfaction-oriented approach is adopted to ship repair and maintenance operations and strongly to planning stage, time and quality demands of customers. Maintenance and ship repair ( electrical, hydraulic, steel construction, propeller, paint, etc. ) operations can be handle in the offshore anchorage area, in the port or in the shipyard.



### Marine Sub Industry

Our company manufactures all kind of Ship Equipments. ( Hatches, Ladders, Doors, Pipe Couplings, Air Pipe Heads, Bollards, Hawses, Scupper Plugs, Hydraulic / Electrical Power packs, Reels, Fire Canon, Valves, Hydraulic Cranes, etc. ). Manufacture of Standard and Non-Standard Propeller, Rudder, Kort Nozzle and special product and systems can be produced as Project or licensed.



### Oil Spill Response

Basaran also actives IMO Tier 1 / 2 / 3 Training with in oil spill response, garbage collection in the shore lines and dredging services. Produce recovery equipments for pollution of oils, chemical, aquatic weed, algae, mud sediments. MARPOL 73/ 78 ( bilge, sludge, slop, dirty water, garbage ) waste collection services are given to ship owners, agency in the Ports.

Bağdat Cad. Yeni Türkü sokak No: 10/1 /Güzelyalı - Pendik / İstanbul

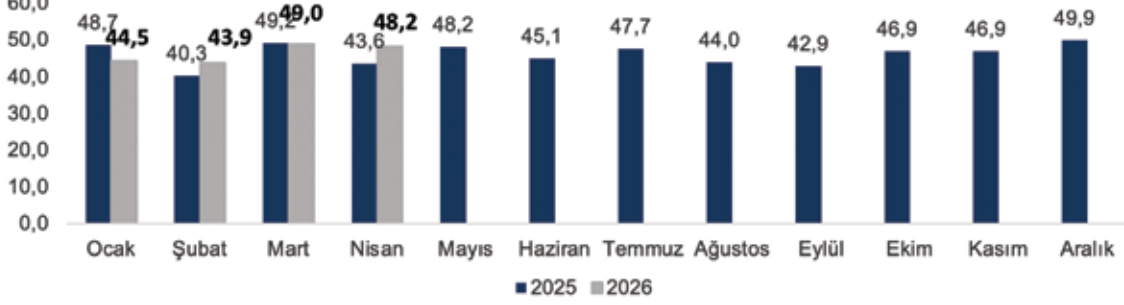
Tel: +90 216 987 07 17 / +90 533 460 38 66

[www.mavideniz.com.tr](http://www.mavideniz.com.tr) / [www.basarangemisi.com](http://www.basarangemisi.com) - [info@mavideniz.com.tr](mailto:info@mavideniz.com.tr) / [info@basarangemisi.com](mailto:info@basarangemisi.com)

# 2025-2026 YÜK İSTATİSTİKLERİ

Limanlarımızda gerçekleşen toplam yük elleçleme miktarı 2026 yılı nisan ayında bir önceki yılın aynı ayına göre %10,6 artış göstererek 48 milyon 230 bin 930 ton olmuştur.

**Grafik 1. Limanlarımızda Gerçekleştirilen Toplam Yük Elleçlemesi (Milyon Ton), Nisan 2026**



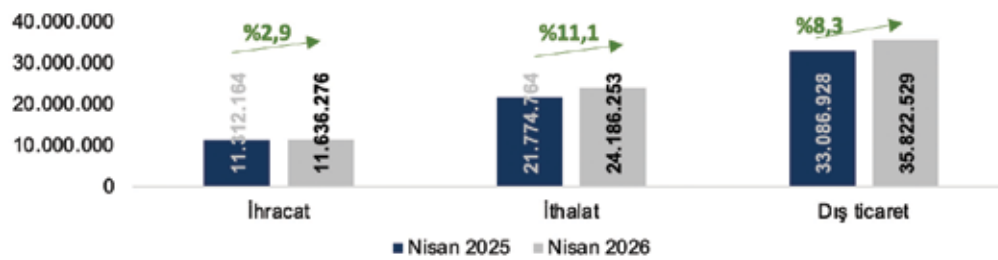
Kaynak: Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Denizcilik Genel Müdürlüğü, İMEAK Deniz Ticaret Odası Görselleri

## Denizyolu ile yapılan dış ticaret 2026 yılı nisan ayında bir önceki yılın aynı ayına göre %8,3 arttı.

- 2026 yılı nisan ayında bir önceki yılın aynı ayına göre limanlarımızda gerçekleştirilen ihracat amaçlı yükleme miktarı %2,9 artarak 11.636.276 ton olurken, ithalat amaçlı boşaltma miktarı %11,1 artarak 24.186.253 ton olmuştur. Böylece, dış ticaret taşımacılığında (ithalat+ihracat) toplam yük miktarı 2026 yılı nisan ayında bir önceki yılın aynı ayına göre %8,3 artarak 35.822.529 ton seviyesinde gerçekleşmiştir.

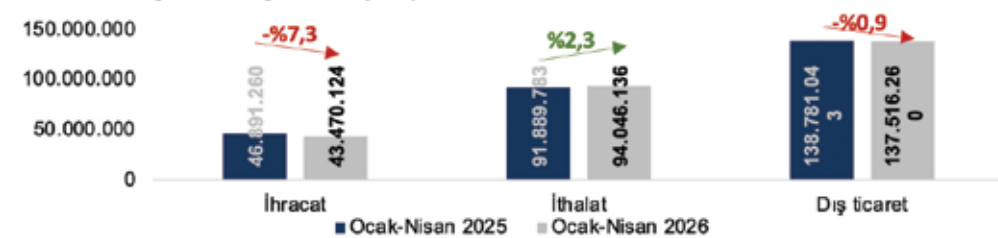
Ocak-Nisan 2026 döneminde bir önceki yılın aynı dönemine kıyasla limanlarımızda gerçekleştirilen ihracat amaçlı yükleme miktarı %7,3 azalarak 43.470.124 ton olurken, ithalat amaçlı boşaltma miktarı %2,3 artarak 94.046.136 ton olmuştur. Böylece, 2026 yılı Ocak-Nisan döneminde bir önceki yılın aynı dönemine kıyasla dış ticaret taşımacılığındaki toplam yük %0,9 azalarak 137.516.260 ton seviyesinde gerçekleşmiştir.

**Grafik 2. Denizyolu ile Dış Ticaret (Ton), Nisan 2026**



Kaynak: Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Denizcilik Genel Müdürlüğü, İMEAK Deniz Ticaret Odası Görselleri

**Grafik 3. Denizyolu ile Dış Ticaret (Ton), Ocak-Nisan 2026**



Kaynak: Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Denizcilik Genel Müdürlüğü, İMEAK Deniz Ticaret Odası Görselleri

*\*Deniz Ticareti ve Deniz Ulaştırması Genel Sekreter Yardımcılığı bünyesinde hazırlanmıştır.  
Hazırlayan: Aycan KULAKSIZ HACİBEKOĞLU (Sektörel Araştırmalar Uzmanı)*



**PRU**  
PİRİ REİS ÜNİVERSİTESİ

PİRİ REİS ÜNİVERSİTESİ  
*Lisansüstü Programları ile*  
**Kariyerini Yönetmeye Başla!**

## YÜKSEK LİSANS PROGRAMLARI

- İşletme (MBA) (Türkçe-İngilizce)
- Lojistik ve Tedarik Zinciri Yönetimi (Türkçe)
- Makine Mühendisliği (İngilizce)
- Elektrik-Elektronik Mühendisliği (İngilizce)
- Deniz İşletmeciliği ve Ekonomisi (İngilizce)
- Endüstri Mühendisliği (İngilizce)
- Gemi Makineleri İşletme Mühendisliği (İngilizce)
- Deniz Ulaştırma İşletme Mühendisliği (İngilizce)
- GİGMM / Yüksek Performanslı Deniz Platformları (İngilizce)
- Deniz Hukuku (Türkçe)
- Hesaplamalı Bilim ve Mühendislik (İngilizce)
- Enerji Sistemleri Mühendisliği (İngilizce)

## DOKTORA PROGRAMLARI

- İşletme (İngilizce)
- Deniz Hukuku (Türkçe)
- Deniz Ulaştırma İşletme Mühendisliği (İngilizce)
- GİGMM / Yüksek Performanslı Deniz Platformları (İngilizce)
- Hesaplamalı Bilim ve Mühendislik (İngilizce)



İLETİŞİM

[lisansustu-enstitu@pirireis.edu.tr](mailto:lisansustu-enstitu@pirireis.edu.tr)

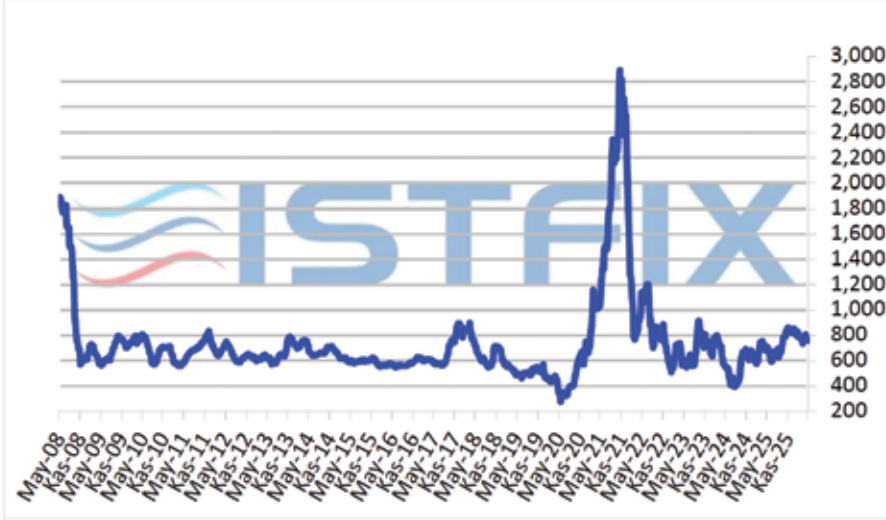
0216 581 00 50

[www.pirireis.edu.tr](http://www.pirireis.edu.tr)

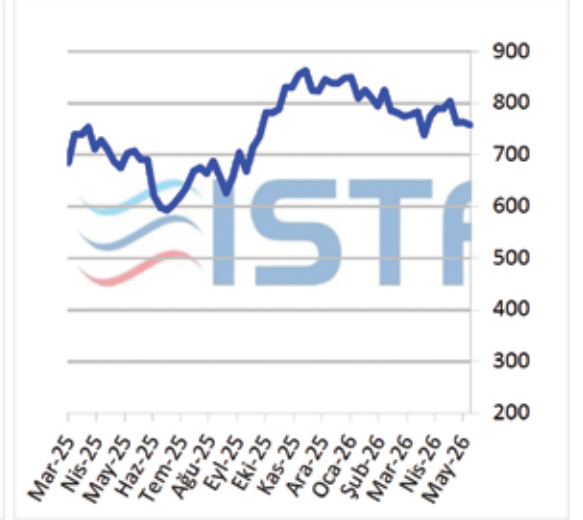
25.05.2026

## 21. HAFTA KOSTER PAZAR RAPORU & DEĞERLENDİRMELER

Bu hafta ISTFIX Bileşik Endeksi tüm bölgelerde düşen yakıtlara rağmen kayıp yaşadı. Endeks 763 puandan 758 puana geriledi.



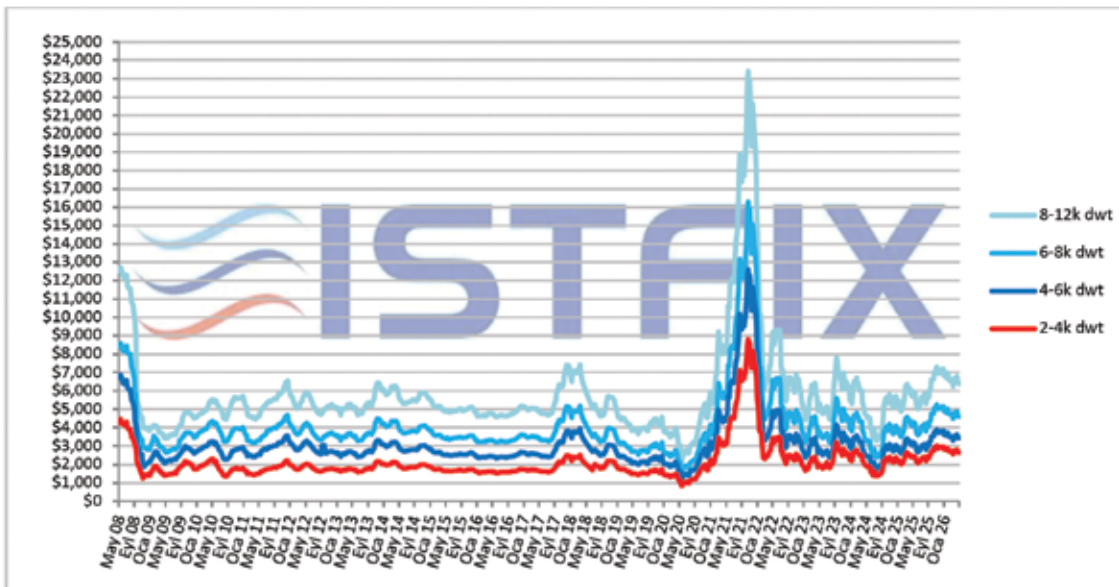
ISTFIX Haftalık Birleşik Endeks 2008-2026



ISTFIX – Son 1 yıl

### NAVLUNLAR

USD / gün	2-4k dwt	4-6k dwt	6-8k dwt	8-12k dwt
<b>Bu Hafta</b>	2,644	3,410	4,600	6,404
<b>Geçen Hafta</b>	2,661	3,433	4,630	6,446
<b>Geçen Ay</b>	2,755	3,554	4,794	6,674
<b>Geçen Yıl</b>	2,452	3,163	4,266	5,939



ISTFIX Haftalık Navlunlar 2008-2026



## TEMSİLİ YÜK BAĞLANTILARI

Tonaj	Yük Cinsi	Yükl./Tahl. Limanı	Yükl./Tahl. Hızı (ton/gün)	Navlun (\$/ton)
1680	RAPESEEDS	IZMAIL-BRATISLAVA	500/500	43.00
2000	SULPHUR	CARTAGENA-GABES	2000/1500	36.25
3000	DAP	GABES-ORAN	3000/1000	18.50
3300	WHEAT	BARI-LARNACA	1500/1000	29.00
3500	WHEATBRAN PELLETS (55')	RAVENNA-IZMIR	1500/1200	25.50
5500	FERTILIZERS	SFAX-CHORNOMORSK	2500/1000	34.00
6000	WHEAT	KILIA-TBS	2000/2000	23.00
6000	FERTILIZERS IN BB	VARNA-CHORNOMORSK	2000/2000	26.00
7000	SALT	EGYPT-IZMAIL	1500/1000	23.00
8000	BARLEY	DANUBE-ISRAEL	2000/2000	37.00

Yukarıdaki tüm seferler ortalama 15 yaş profiline haiz gemilerin hız ve sarfiyat verilerine dayanılarak oluşturulmaktadır. Gemilerin ana yakıtı IFO 180, ikincil yakıtı ise MDO'dur. Tüm seferler yükleme limanının asgari 300 mil uzağından başlar, tahliye limanında biter. Varsa ortalamanın üzerindeki örneklere, diğer çeşitli kaynaklardan da doğruluğu teyit edilmeden yer verilmez. Bu rapordaki bilgiler ISTFIX Araştırmaekibinin güvenilir bulduğukaynaklardan ve piyasa analizlerinden derlenmiştir. Rapor, yayımlandığı tarih için güvenilirdir. ISTFIX, alıcı tarafından bu raporun herhangi bir şekilde kullanımından doğabilecek olası bir sorumluluğu kabul etmemektedir.

## S&P

Bu hafta da bir koster satışı raporlanmadı.

**Faraday Group**  
powering the future

# Engineering the Shipbuilding Industry

Engineering **excellence** for the **maritime** world.

Faraday Group supports shipyards with high-quality systems, advanced engineering solutions, and deep technical expertise. With decades of experience across shipbuilding, energy, and heavy industry, we deliver reliable, innovative, and future-ready solutions tailored to the evolving needs of the maritime sector. From concept to commissioning, we stand beside shipyards as a trusted engineering partner — powering efficiency, safety, and long-term performance.

[www.faradaygroups.com](http://www.faradaygroups.com)  
[info@faradaygroups.com](mailto:info@faradaygroups.com)

## A New Standard in Marine Technology

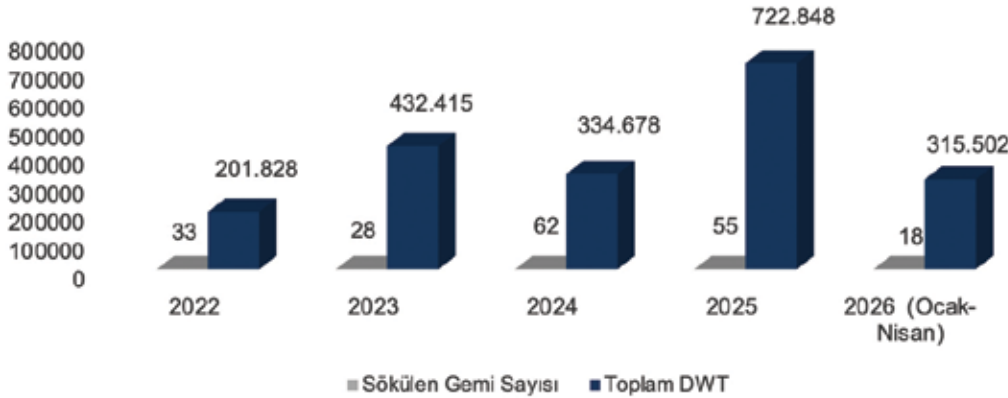
Advanced robotic systems developed by Faraday Group transform hull cleaning, derusting, and surface maintenance processes into safer, faster, and more efficient operations. With autonomous technology, ship maintenance becomes smarter, more precise, and more sustainable.

## TÜRKİYE'DE GEMİ GERİ DÖNÜŞÜM (Bayrak Ülkelerine Göre Listelenmiştir) OCAK-NİSAN 2026

Sıra NO	Gemi Adı	IMO NO	Tipi	Bayrak	Tonajı GT	Tonajı DWT	İnşa Yılı	Geliş Tarihi
1	Kalliste	9050618	Ro-Ro/Yolcu Gemisi	Fransa	30.718	6.442	1993	22.01.2026
2	AF Francesca	7602089	Ro-Ro/Yolcu Gemisi	İtalya	19.009	3.210	1979	3.03.2026
3	Guzel	7728699	Ro-Ro	Kamerun	5.846	4.469	1980	16.03.2026
4	Rover	8721337	Genel Kargo Gemisi	Komorlar	3.086	3.340	1985	21.01.2026
5	Tanabata	9080297	Araba Ferisi	Marshall Adaları	49.443	13.548	1994	26.01.2026
6	Vilamoura	9529293	Petrol Tankeri	Marshall Adaları	81.380	158.513	2011	11.02.2026
7	Barguzin	8725644	Kuruyük Gemisi	Palau	2.466	3.135	1985	10.04.2026
8	Abinsk	8105741	Dökme Yük Gemisi	Rusya	22.112	38.110	1983	26.01.2026
9	Toro	8826369	Genel Kargo Gemisi	Sierra Leone	3.086	3.332	1989	19.03.2026
10	Kareem R	7741251	Genel Kargo Gemisi	Tanzanya	5.370	6.070	1979	16.01.2026
11	Verlaine	8841694	Kuruyük Gemisi	Tanzanya	2.457	2.893	1980	3.03.2026
12	Belfast	8035166	Kuruyük Gemisi	Tanzanya	2.491	3.100	1982	22.04.2026
13	Lily-HA	8116972	Açık Kapaklı Dökme Yük Gemisi	Togo	8.320	12.353	1982	9.02.2026
14	Inga A	9020352	Konteyner Gemisi	Türkiye	10.546	12.184	1993	12.01.2026
15	Hitit	9311751	Kimyasal/Petrol Tankeri	Türkiye	23.246	36.993	2006	19.03.2026
16	Mecidiye	8619845	Ro-Ro/Yolcu Gemisi	Türkiye	1.007	441	1989	19.03.2026
17	Kale Nakliyat-2	7901825	Kuruyük Gemisi	Türkiye	933	1.092	1980	2.04.2026
18	North Moon	8829294	Genel Kargo Gemisi	Vanuatu	4.966	6.277	1990	9.04.2026

**Kaynak:** Clarksons Research Services Limited ve İMEAK Deniz Ticaret Odası Görselleri

## TÜRKİYE'DE YILLAR İTİBARIYLA GEMİ GERİ DÖNÜŞÜME TABİ TUTULAN GEMİLER (Adet ve DWT)



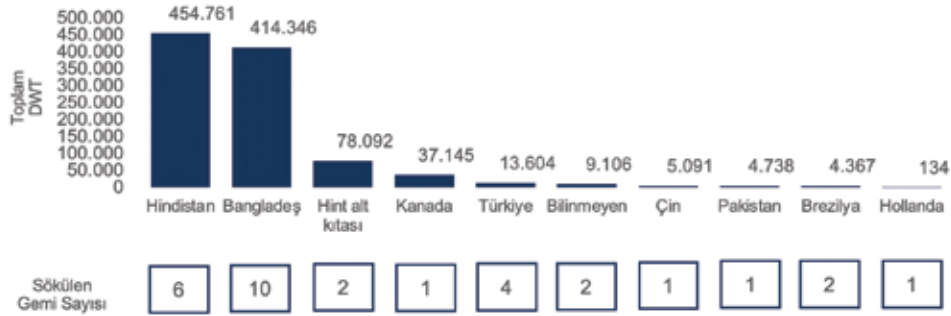
**Kaynak:** Clarksons Research Services Limited ve İMEAK Deniz Ticaret Odası Görselleri

## DÜNYADA GEMİ GERİ DÖNÜŞÜM (Gemi Tiplerine Göre Listelenmiştir) NİSAN 2026

Gemi Tipi	NİSAN		
	Adet	Ortalama Yaş	Toplam DWT
Açık Kapaklı Dökme Yük Gemisi	2	29,5	52.301
Destek Gemisi	2	31,5	4.367
Dökme Yük Gemisi	8	25,9	397.403
Eğitim Gemisi	1	31,0	1.109
Frigorifik (Soğutma Depolu) Yük Gemisi	2	30,5	9.026
Genel Kargo Gemisi	1	36,0	6.277
Kimyasal Tankeri	3	29,3	96.311
Kuruyük Gemisi	3	43,7	7.327
LNG Tankeri	1	22,0	73.659
Petrol Tankeri	5	28,4	368.060
Ro-Ro	1	38,0	5.410
Römorkör	1	35,0	134
<b>Genel Toplam</b>	<b>30</b>	<b>30,4</b>	<b>1.021.384</b>

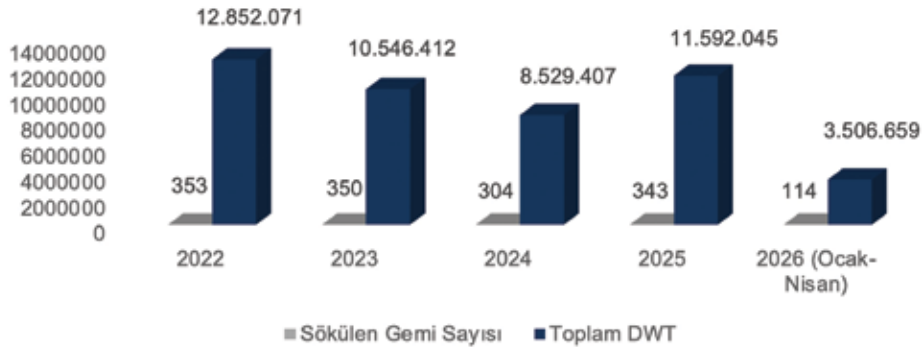
*Kaynak: Clarksons Research Services Limited ve İMEAK Deniz Ticaret Odası Hesaplamalar*

## ÜLKELER BAZINDA GEMİ GERİ DÖNÜŞÜMÜ (Adet ve DWT) NİSAN 2026



*Kaynak: Clarksons Research Services Limited ve İMEAK Deniz Ticaret Odası Görselleri*

## DÜNYADA YILLAR İTİBARIYLA GEMİ GERİ DÖNÜŞÜME TABİ TUTULAN GEMİLER (Adet ve DWT)



*Kaynak: Clarksons Research Services Limited ve İMEAK Deniz Ticaret Odası Görselleri*

\*İMEAK Deniz Ticaret Odası Deniz Ticareti ve Deniz Ulaştırması Genel Sekreter Yardımcılığı bünyesinde hazırlanmıştır.  
HAZIRLAYANLAR: Aycan KULAKSIZ HACİBEBEKOĞLU (Sektörel Araştırmalar Uzmanı) - Meryem ÇELİK (Deniz Ticareti Uzmanı)



**Kız Kulesi**  
**Deniz Dolgu Projesi**  
Maiden's Tower  
Land Reclamation Project

**DENİZ DİBİ TARAMA**  
**DENİZ DOLGU**  
**RIHTIM VE İSKELE YAPILARI**  
**DENİZDE ÇELİK KAZIK ÇAKIMI**  
**DENİZDE PALPLANŞ ÇAKIMI**





HASSAS ÜRETİM  
ÜSTÜN SIZDIRMAZLIK



ADAMAR  
RUBBER

Denizcilik sektörüne özel geliştirdiğimiz kauçuk ürünlerle tuzlu suya, aşınmaya ve zorlu deniz koşullarına karşı maksimum direnç sunan çözümlerimizle denizde güveni standart haline getirirken; ihtiyaçlarınıza özel esnek ve güvenilir çözümler sunuyoruz.



• Ambar Kapak Lastikleri • Kaporta Lastikleri • Tank Kapak Lastikleri • EPDM Süngerler • Menhol Contaları



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



[sales@adamarine.com](mailto:sales@adamarine.com)



+90 533 328 23 10

TURKIYE | CHINA | HONG KONG | NETHERLANDS | GREECE

# GREAT TEAMS ARE BUILT WITH SUPERIOR PARTS!

## YAF GROUP



As YAF GROUP, we wish our National Football Team the best of luck at FIFA 2026.

The Way Forward Is Harmony

## YAF GROUP

Evliya Çelebi Mah. Rauf Orbay Cad. No: 39-2 YAF GROUP İş Merkezi Tuzla | ISTANBUL / TÜRKİYE

P: +90 216 494 49 02 - M: +90 533 151 60 27 info@yafgroup.com.tr - www.yafgroup.com.tr