

İMEAK
Deniz Ticaret
Odası'nın
resmi yayınıdır.

Deniz Ticareti

DERGİ KURULUŞ: 1984

MAYIS / 2026



19
MAYIS
ATATÜRK'Ü ANMA
GENÇLİK VE SPOR BAYRAMI
2026
Kıllın Çiçek





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

DenizTicareti



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

M. ZİYA KALKAVAN

MEHMET AYBARS

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



Yıl 42

MAYIS 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

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

Genel Koordinatör: AYŞE OLCAY - ayseolcay@likyareklamcilik.com.tr

Art Direktör: FATMA BAŞ - grafik@likyareklamcilik.com.tr

Reklam&PR Koordinatörü: HANDAN KALENEROĞLU

reklam@likyareklamcilik.com.tr-GSM:+90 0552 442 49 59

Satış/Pazarlama Uzmanı: ESRA NAJİM

reklam@virahaber.com-GSM:+90 0552 442 49 60

Editörler

AHU ERKIVANÇ - muhabir@likyareklamcilik.com.tr

EFSANE NUR FİDAN - 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

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

DENİZ TİCARETİNDE YENİ DENGELER, TÜRKİYE İÇİN YENİ FIRSATLAR

04



MECLİS

MECLİS TOPLANTISINDA GÜNCEL GELİŞMELER ELE ALINDI

08



MÜŞTEREK MESLEK KOMİTELERİ

8. MÜŞTEREK MESLEK KOMİTELERİ TOPLANTISI YAPILDI

16



GÜNDEM

GEÇMİŞİN CESARETİNİ GELECEĞE TAŞIMAK

48



LOJİSTİK

YÜKSEL KAHRAMAN: "DENİZ TİCARETİNDE YAŞANAN GELİŞMELER VE LOJİSTİK SEKTÖRÜNE ETKİLERİ"

82

FAALİYET RAPORU	14
ODADAN HABERLER	30
ŞUBELERİMİZDEN	42
LİMANLAR	50
SEKTÖRDEN HABERLER	54
BUNKER	80
MARİNALAR	84
DTO IMO BÜLTENİ	86
DTO AB BÜLTENİ	92
GEMİ TUTULMALARI	98
S&P	100
YÜK İSTATİSTİKLERİ	106
ISTFIX	108
HURDA RAPORU	110

Deniz Ticaretinde Yeni Dengeler, Türkiye İçin Yeni Fırsatlar



TAMER KIRAN

İMEAK DTO Yönetim Kurulu Başkanı

Ortadoğu'da ABD ve İsrail'in İran'a saldırısıyla başlayan savaş üçüncü ayına girerken, barış görüşmelerinde henüz somut bir anlaşmaya varılmadı. Bununla birlikte ateşkesin devam ediyor olması, nihayetinde masada barışın kazanacağına dair beklenti ve temennilerimizi güçlendiriyor. Netice itibarıyla küresel ticaretin dengelerinin hızla değiştiği, enerji koridorlarının yeniden şekillendiği ve jeopolitik risklerin deniz ticaretine doğrudan yön verdiği bir dönemden geçiyoruz. Özellikle Hürmüz Boğazı çevresinde yaşanan gelişmeler, dünya ticaretinin ne denli hassas dengeler üzerinde ilerlediğini bir kez daha göstermiştir.

Kızıldeniz'de yaşanan güvenlik sorunlarıyla birlikte Hürmüz Boğazı'nda artan belirsizlik, alternatif lojistik merkezlerinin ve güvenli ticaret koridorlarının önemini daha da artırmaktadır. Bu noktada Türkiye, jeostratejik konumu, güçlü liman altyapısı, gelişen deniz ticaret filosu ve üretim kapasitesiyle önemli fırsatlar yakalamaktadır. Avrupa, Asya ve Orta Doğu'nun keşişim noktasında yer alan ülkemiz, yalnızca bir transit merkez değil, aynı zamanda yatırım, üretim ve lojistik

üssü olma potansiyelini her geçen gün daha güçlü şekilde ortaya koymaktadır.

Nitekim ekonomi politikalarımızın da orta vadede ülkemiz lehine doğabilecek bu fırsatlara hazırlandığını memnuniyetle takip ediyoruz. Cumhurbaşkanımız Sayın Recep Tayyip Erdoğan tarafından açıklanan "Türkiye Yüzyılı Yatırım İçin Güçlü Merkez Programı" kapsamında hayata geçirilen vergi düzenlemelerini bu çerçevede son derece önemli ve doğru adımlar olarak değerlendiriyorum. Yabancı yatırımcılara sunulan uzun vadeli vergi avantajları, İstanbul Finans Merkezi'ne sağlanan teşvikler ve doğrudan sermaye girişini hızlandıracak düzenlemeler, ülkemizin küresel yatırımcılar nezdindeki cazibesini artıracaktır. Bu kapsamda 30 Nisan 2026 tarihli Resmî Gazete'de yayımlanan düzenleme ile iştirak kazancı istisnasından yararlanma şartlarının kolaylaştırılması da son derece önemli bir gelişmedir. Yurt dışındaki şirkete iştirak oranının yüzde 20'ye indirilmesi ve bu kapsamdaki istisnanın yüzde 50'den yüzde 80'e çıkarılması, özellikle Türk sahipli yabancı bayraklı gemi sahipleri açısından önemli bir avantaj sağlamaktadır. Bu vesileyle Sayın Cumhurbaşkanımıza ve ekonomi yönetimize teşekkür ediyorum.

Küresel denizyolu taşımacılığı son gelişmelerden olumsuz etkilenirken, bu krizin en ağır yükünü ise deniz çalışanları taşımaktadır. Hürmüz Boğazı ve çevresinde yaklaşık 20 bin gemi insanının mahsur kaldığı ifade edilmektedir. Denizcilerimizin can güvenliği her türlü ekonomik hesaba üzerinde. Temennimiz, sorunun en kısa sürede çözüme kavuşması, mahsur kalan gemi insanlarının güvenli şekilde yollarına devam edebilmeleri ve bölgede kalıcı istikrarın yeniden sağlanmasıdır. Bu vesileyle tüm çalışanlarımızın 1 Mayıs Emek ve Dayanışma Günü'nü de kutluyorum. Nisan ayında Odamız adına iki önemli etkinlik gerçekleştirdik. Bunlardan ilki, Şile Yolu Çekmeköy mevkiinde 120 dönümlük alanda 22 bin fidanı toprakla buluşturarak oluşturduğumuz "Denizcilik Hatıra Ormanı"dır. 43 müzahir kuruluşumuz

adına dikilen simgesel fidanlar, denizcilik camiamızın dayanışmasının ve ortak sorumluluk bilincinin güçlü bir göstergesi olmuştur. Bu vesileyle fidan dikim törenine katılan müzahir kuruluşlarımızın değerli başkanlarına teşekkür ediyorum.

Bir diğer önemli etkinliğimiz ise Deniz Ticaret Odamızın Ankara Ofisi'ni, 23 Nisan Ulusal Egemenlik ve Çocuk Bayramı'nı kutladığımız anlamlı bir günde hizmete açtık. Bu yeni temsil noktamız, kamu kurumlarıyla ilişkilerin daha etkin yürütülmesi, sektörümüzün talep ve beklentilerinin ilgili mercilere daha hızlı ulaştırılması ve çözüm odaklı çalışmaların daha verimli ilerlemesi açısından önemli bir işlev üstlenecektir.

Açılışımıza katılarak bizleri onurlandıran Türkiye Odalar ve Borsalar Birliği Başkanımız Sayın Rifat Hisarcıklıoğlu'na, TOBB Yönetim Kurulu Üyelerine ve Denizcilik Genel Müdürlüğümüz Sayın Ünal Baylan'a şükranlarımı sunuyorum. Gerçekleştirdiğimiz tüm bu çalışmalar, yalnızca bugüne değil, denizcilüğümüzün geleceğine yönelik güçlü bir iradenin ifadesidir. Deniz Ticaret Odası Yönetimi olarak, Türkiye'nin denizcilikte daha güçlü, daha rekabetçi ve daha sürdürülebilir bir geleceğe ulaşacağına inanıyor, bu doğrultuda güçlü iş birliği ve kararlı adımlarla ilerlemeye devam ediyoruz.

Mayıs ayı, milletçe ortak değerlerimizi hatırladığımız önemli günleri de beraberinde getirmektedir. 19 Mayıs Atatürk'ü Anma, Gençlik ve Spor Bayramı, bağımsızlık mücadelemizin ilk adımının atıldığı, Cumhuriyetimizin temellerinin atıldığı tarihi bir gündür. Bu anlamlı gün vesilesiyle başta gençlerimiz olmak üzere milletimizin bayramını kutluyor, Gazi Mustafa Kemal Atatürk ve silah arkadaşlarını, aziz şehitlerimizi rahmet ve minnetle anıyorum. Ay sonunda idrak edeceğimiz Kurban Bayramı'nın da ülkemize, milletimize, İslam âlemine ve tüm insanlığa barış, huzur ve kardeşlik getirmesini diliyorum, tüm denizcilik camiamızın bayramını en içten dileklerle kutluyorum. Kalın sağlıcakla...



BELZONA®

Repair • Protect • Improve

Tamir • Koruma • İyileştirme



En İyi Kalite
ve
En İyi Sonuç
Garantisi

ÜRÜNLERİMİZ



Denizcilik sektörü için kapsamlı Belzona® çözümleri

Tamir, Kavitasyon ve korozyon koruma
kaplama alanları

- Dümen tertibatları, yeke ve yatak bölgeleri
 - Pervane ve şaft sistemleri
 - Bow Thruster gövde ve tünelleri
 - Şaft braket, kovan ve bosa yüzeyleri
 - Hydrojet ve Kort Nozzle sistemleri
 - Pompa gövdesi ve impeller
 - Deniz suyu devreleri ve kinistin filtreleri
 - Cooler ve Isı eşanjörleri
 - Makina soğutma blokları ve ceketleri
 - Deniz suyu alış, egzoz çıkış ve Scrubber devreleri
 - Usturmaça, yüzer hortum ve sızdırmazlık elemanları
- ve bunlar gibi yüzlerce uygulama alanına
sahip Belzona, bir çok Klas kuruluşunun
onayı ile olağanüstü çözümler sunar.



Öncesi



Sonrası



Belzona Türkiye Exclusive
(Tam Yetkili) Distribütörü:



İTER-MAR
GEMİ ONARIM

Aydintepe Mah. Güzin Sokak Gemdok San.Sit. No: 17/B 15 İstanbul - TUZLA
www.intermar.com.tr / belzona@intermar.com.tr
Tel: +90 216 392 77 42 - +90 538 406 64 32



"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

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 GÜNCEL GELİŞMELER ELE ALINDI

İMEAK Deniz Ticaret Odası'nın 30 Nisan'da yapılan Nisan ayı Meclis Toplantısı'nda güncel gelişmeler değerlendirildi.



Kaşif Kalkavan-Başaran Bayrak-Emin Eminoğlu

İMEAK Deniz Ticaret Odası Nisan ayı Meclis Toplantısı, 30 Nisan Perşembe günü, Tuzla'daki Türk Deniz Eğitim Vakfı (TÜDEV) Deniz Eğitim Merkezi Konferans Salonu'nda yapıldı. İMEAK DTO Meclis Başkanı Başaran Bayrak'ın yönetiminde gerçekleşen toplantıda, önce İMEAK DTO Meclis Katip Üyesi Kaşif Kalkavan vefat haberlerini okudu ve merhumlara Allah'tan rahmet, kederli ailelerine başsağlığı dilendi: "DTO üyesi Selmarin Denizcilik, Sanayi ve Ticaret Ltd. Şti. sahibi Mustafa Şerbetçi; DTO üyesi Enerji Petrol Denizcilik Sanayi A.Ş. ortağı Yeşim Muhtaroglu'nun annesi, DTO Meclis üyesi Mustafa Muhtaroglu'nun kayınvalidesi Aysel Altinel vefat etmişlerdir. Merhuma ve merhumeye Allah'tan rahmet, kederli ailelerine başsağlığı dileriz."

Gündemin ilk maddesi 26.03.2026 tarih ve 43 sayılı toplantı zabıtlarının

görüşülmesi ve onaylanmasıydı. Adreslere gönderilen zabıtlar oybirliğiyle onaylandı. Bayrak, İMEAK Kıyı İşletmeciliği ve Çevre Yönetimi A.Ş. hakkında ek bir maddenin gündeme alınmasını onaya sundu; maddenin gündeme alınması oybirliğiyle kabul edildi.

Gündemin ikinci maddesi 2026 Şubat ayı mizanının görüşülmesi ve onaylanmasıydı. İMEAK DTO Hesapları İnceleme Komisyonu Başkan Yardımcısı Adem Kocadağ'ın okuduğu mizan oybirliğiyle kabul edildi.

TAMER KIRAN: "HÜRMÜZ BOĞAZI'NDAKİ DURUM KÜRESEL EKONOMİYİ ETKİLEMeye DEVAM EDİYOR"

Nisan ayı faaliyetlerinin videolu sunumunun ardından İMEAK DTO Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kiran kürsüye geldi. Kiran yaptığı konuşmada,

küresel ekonomideki gelişmeleri değerlendirdi. Amerika Birleşik Devletleri ile İran arasında yaşanan savaşta kalıcı bir anlaşmaya henüz varılmadığını belirten Kiran, Hürmüz Boğazı çevresindeki askeri hareketlilik ve belirsizliğin sürdüğüne dikkat çekerek, bu durumun enerji, gıda ve tedarik zincirleri üzerinden küresel ekonomiyi etkilemeye devam edeceğini ifade etti.

Hürmüz Boğazı'ndan geçen enerjinin büyük bölümünün Asya'ya yöneldiğini hatırlatan Kiran, Çin'den Hindistan'a, Güney Kore'den Vietnam'a kadar birçok üretim merkezinin bu gelişmelerden doğrudan etkilenebileceğini belirtti. Ayrıca hidrojen bazlı gübre ihracatındaki kesilmelerin ve bölgenin küresel arzın yaklaşık yüzde otuzunu sağlıyor olmasının özellikle Afrika başta olmak üzere gıda fiyatları ve gıdaya erişim açısından ciddi riskler yarattığını;



TAMER KIRAN

halihazırda açlıkla mücadele eden 33 milyon insanın üzerine sürecin uzaması halinde 45 milyon kişinin daha eklenebileceğini ifade etti. Boğazın açık kalmasının ekonomik sonuçlar açısından kritik önem taşıdığını vurgulayan Kiran, olası bir normalleşme sürecinde hızlı bir toparlanmanın da mümkün olabileceğini dile getirdi.

“VERGİ DÜZENLEMELERİ ÖNEMLİ VE YERİNDE ADIMLAR”

Kiran, Türkiye’de ise iç talepte bir miktar yavaşlama görülse de Merkez Bankası rezervlerinde toparlanmanın dikkat çektiğini, 27 Nisan itibarıyla brüt rezervlerin 170,9 milyar dolara, net rezervlerin ise 52,9 milyar dolara ulaştığını kaydetti.

Enflasyon tarafında risklerin devam ettiğinin altını çizen Kiran, bununla birlikte, ekonomi politikalarımızın orta vadede ülkemiz lehine doğabilecek fırsatlara da hazırlandığını memnuniyetle izlediklerini belirterek, Cumhurbaşkanı Recep Tayyip Erdoğan tarafından açıklanan “Türkiye Yüzyılı Yatırım İçin

Güçlü Merkez Programı” kapsamında hayata geçirilen vergi düzenlemelerini önemli ve yerinde adımlar olarak değerlendirdiklerini söyledi. Bu yaklaşımın Türkiye’nin üretim, lojistik, finans ve ticaret üssü olma hedefini desteklediğini aktaran Kiran, özellikle yabancı yatırımcılara sunulan uzun vadeli vergi avantajları ile İstanbul Finans Merkezi’ne sağlanan teşviklerin ülkenin küresel yatırımcılar nezdindeki cazibesini artıracığını söyledi.

Tamer Kiran, yine bu kapsamda Cumhurbaşkanlığı’nca, 30 Nisan 2026 tarihli Resmî Gazete’de yayımlanan kararla, iştirak kazancına istisnadan yararlanmanın kolaylaştırıldığını, Kurumlar Vergisi Kanunu’nda yer alan iştirak kazancına ilişkin istisnadan yararlanmak için gerekli olan yurt dışındaki şirkete iştirak oranının yüzde 20’ye indirildiğini belirtti.

Bu koşulu taşıyan şirketlere uygulanacak istisnanın yüzde 50’den yüzde 80’e çıkarılarak desteğin artırıldığını, söz konusu düzenlemenin Türk Sahipli

Yabancı Bayraklı Gemi Sahipleri için önemli bir kolaylık getireceğini belirten Kiran, düzenlemeden dolayı Cumhurbaşkanı Recep Tayyip Erdoğan ve ekonomi yönetimine teşekkür etti.

İran’a yönelik ABD ve İsrail saldırılarıyla başlayan süreç ve ardından Hürmüz Boğazı çevresinde yaşanan enerji krizinin, küresel ticaret ve enerji güvenliği açısından yeni bir tablo ortaya çıkardığını belirten Kiran, bu gelişmelerin, Türkiye’nin alternatif enerji ve lojistik koridorları konusundaki stratejik önemini daha da artırdığını söyledi. Kiran, “Netice itibarıyla, temennimiz, bölgede kalıcı barışın sağlanması ve ticaret yollarının yeniden güvenli şekilde işlemesidir. Ancak bu süreç aynı zamanda Türkiye’nin enerji arz güvenliği, alternatif lojistik koridorları ve bölgesel ticaretin sürdürülebilirliği açısından üstlenebileceği yapıcı rolü de daha görünür hale getirmiştir” dedi.

KÜRESEL DENİZCİLİKTE YAVAŞLAMA BEKLENTİSİ

Küresel denizyolu taşımacılığının son gelişmelerden doğrudan etkilendiğini dile getiren Kiran, 2025 yılında ton bazında yüzde 1,7 büyüyen sektörün, 2026 yılının ilk iki ayında yüzde 5 büyüme kaydettiğini ancak İran’a yönelik saldırılar sonrasında daha kırılgan bir sürece girildiğini söyledi. Petrol ve doğalgaz ticaretindeki değişimler ile daha uzun mesafeli taşımacılığın ton-mil bazında büyümeyi desteklediğini ancak genel büyüme beklentisinin aşağı yönlü revize edildiğini ifade eden Kiran, 2026 yılı için ton bazında büyümenin yüzde 0,3 seviyesinde kalabileceğine işaret etti.

Bu krizin en ağır yükünü deniz çalışanlarının çektiğini açıklayan Kiran, bölgede gerçekleşen saldırılarda en az 10 denizcinin hayatını kaybettiğini, gemilerde bulunan 20 bin denizcinin Körfez’de mahsur kaldığını, gemilerde su, yiyecek ve yakıt gibi temel ihtiyaçların tükenmeye başlamasının ise durumu daha da ağırlaştırdığını belirterek, “Denizcilerimizin can güvenliği her türlü ekonomik hesabın üzerindedir. Temennimiz, sorunun en kısa sürede

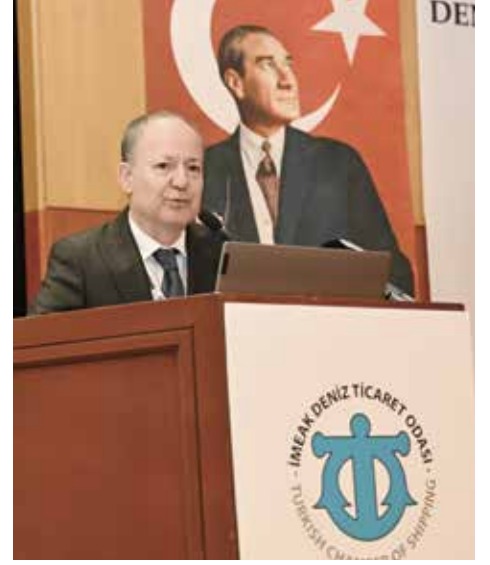
çözümüne kavuşması, mahsur kalan gemi insanların bir an önce güvenli şekilde yollarına devam edebilmeleri ve bölgede kalıcı istikrarın yeniden sağlanmasıdır” dedi.

Nisan ayında denizcilik sektörünü yakından ilgilendiren uluslararası gelişmeleri de yakinen takip ettiklerini belirten Tamer Kiran, 27 Nisan–1 Mayıs 2026 tarihleri arasında Londra’da yapılan Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO) Deniz Çevre Koruma Komitesi’nin (MEPC) 84. Toplantısı’na dikkat çekti. Bu toplantıda IMO Net Sıfır Çerçevesi konusunda nihai bir karar beklenmemekle birlikte, Kasım ayında yapılacak Deniz Çevre

DENİZCİLİK HATIRA ORMANI

Nisan ayında gerçekleştirilen önemli etkinliklerden birinin de “Denizcilik Hatıra Ormanı” fidan dikim töreni olduğunu belirten Kiran, Şile Yolu Çekmeköy mevkiinde 120 dönümlük alanda 22 bin fidanın toprakla buluşturulduğunu ifade etti. 43 müzahir kuruluş adına dikilen fidanların sektör dayanışmasının somut bir göstergesi olduğunu vurguladı. Kiran, törene katılan müzahir kuruluşların başkanlarına teşekkür etti.

Deniz Ticaret Odası’nın Ankara Ofisini de 23 Nisan Ulusal Egemenlik ve Çocuk Bayramı’nda açtıklarını söyleyerek “Ankara’da açılan bu yeni temsil



PROF. DR. ORAL ERDOĞAN



Koruma Komitesi’nin (MEPC) 85. toplantısına zemin hazırlayacak önemli değerlendirmelerin yapılmasının beklendiğini kaydetti.

Müzakerelerde ülkeler arasında ciddi görüş ayrılıkları devam ettiğini belirten Tamer Kiran, Oda olarak süreci dikkatle takip ettiklerini, sektörün rekabet gücünü koruyacak dengeli ve uygulanabilir çözümleri desteklediklerini ve bu yönde görüş bildirdiklerini söyledi.

noktası, kamu kurumlarıyla ilişkilerin daha etkin yürütülmesi, sektörümüzün talep ve beklentilerinin ilgili mercilere daha hızlı ulaştırılması ve çözüm odaklı çalışmaların daha verimli ilerlemesi açısından önemli bir işlev üstlenecektir” dedi.

Açılışa teşrif eden Türkiye Odalar ve Borsalar Birliği Başkanı Rifat Hisarcıklioğlu ve TOBB Yönetim Kurulu Üyeleri ile Denizcilik Genel Müdürü

Ünal Baylan’a teşekkür eden Tamer Kiran, ofiste görev alacak Genel Sekreter Yardımcısı Aşkın Pekel’i Meclis üyelerine tanıttı.

Kiran’ın konuşmasının ardından İMEAK DTO Meclis Katip Üyesi Kaşif Kalkavan, İMEAK Kıyı İşletmeciliği ve Çevre Yönetimi A.Ş.’nin sermaye artırımını hakkındaki ek gündem maddesini okudu. İMEAK DTO Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kiran da konu hakkında kısa bir bilgilendirme yaptı. Madde oybirliğiyle kabul edildi.

PROF. DR. ORAL ERDOĞAN: “TÜRK LOYDU VAKFI’NIN KURUMSAL YÖNETİM ANLAYIŞI HIZLA İLERİYE TAŞINDI”

Daha sonra Türk Loydu Vakfı’nın nisan ayında 71. Olağan Genel Kurulu’nda gerçekleştirilen seçimlerle yeniden Türk Loydu Vakfı Yönetim Kurulu Başkanı seçilen Prof. Dr. Oral Erdoğan bir konuşma yaptı. Türk Loydu Vakfı’nın önceki dönemlerinde önemli işler başarıldığını belirten Erdoğan, bunlardan ilkinin IACS üyeliği olduğunu söyleyerek “Bir sonraki aşamada da Türk Loydu’nun ciddi bir vakıf değişikliği senedine ihtiyacı vardı. Büyük ölçüde yapıldı. Önümüzdeki süreçte yine gerekli değişikliklere bakılacak. Üçüncüsü Türk Loydu’nun 12 klas seviyesi arasında seviyesinin hızla yukarı çekilmesi. O anlamda da başlangıç

olarak iki senede 120'nin üzerinde diğer klaslardan gemi Türk Loydu'na geçti. Gemi inşada da 50'nin üzerinde proje Türk Loydu tarafından yapılır hale geldi. Savunma sanayinde de şu anda birçok proje yerine getiriliyor. Böylece vakfın kurumsal yönetim anlayışı hızla ileriye taşındı. Şimdi yeni yönetime düşen görev Türk Loydu'nu orta seviye diyebileceğimiz bir yere ulaştırmak. Bu anlamda bu sadece Türk Loydu'ndaki yöneticilerin değil hepimizin görevi" dedi.

Deniz Ticaret Odası'nın her zaman Türk Loydu'nun yanında olduğunu ifade eden Erdoğan, sigorta sektörü ve gemi inşa sanayi dahil tüm kurumlardan destek gördüklerini; başta Ulaştırma Bakanlığı olmak üzere tüm bakanlıklardan da katkı beklediklerini dile getirdi: "Türk Loydu, devletin yetki verdiği bir kurum sonuçta. Dünyadaki diğer Loyd yapılarını incelediğimizde biraz daha teşviklerin, desteklerin artması gerektiği noktalar var. Onları da hep birlikte önümüzdeki dönemde başarmayı ümit ediyoruz." Erdoğan kurumsal yönetimin şeffaflaşmasıyla halka açık bir Türk Loydu'na ulaşılmasının en büyük temennisi olduğunu belirterek sözlerini sonlandırdı.

FATMA NUR YALÇINKAYA: "DENİZCİLİK PSİKOLOJİSİ DERNEĞİ ALANINDA ÖNCÜ KURULUŞLARDAN BİRİ"

Toplantıda Denizcilik Psikolojisi Derneği Yönetim Kurulu Başkanı Fatma Nur Yalçinkaya da bir konuşma yaptı. Yalçinkaya konuşmasına "Köklü bir geçmişe sahip olan denizciliğimiz, bugün ulaştığı noktada, yalnızca teknik gücüyle değil, tarihi, gelenekleri, kurumsal yapısı ve dayanışma kültürüyle önemli bir başarı hikayesi ortaya koymaktadır. Bu başarı, uzun yıllara yayılan bir emeğin, birlikte hareket etme iradesinin uzun yıllara yayılan doğal bir sonucudur. Bu başarıda DTO'nun üstlendiği birleştirici rolün önemi büyüktür. Bugün burada bulunmamız da aslında bu yapının bir sonucudur. Denizcilik Psikolojisi Derneği, bu alanda kurulan alanında öncü kuruluşlardan biridir. Denizcilik dışarıdan bakıldığında çoğu zaman teknik bir alan



FATMA NUR YALÇINKAYA

olarak görülse de sahadaki gerçeklik bunun çok daha ötesinde bir yapı olduğunu gösteriyor. Günün sonunda gemiyi yöneten, kararları alan, süreci sürdüren yine insanlar. Dolayısıyla sistemin sürdürülebilirliği doğrudan bu insan kaynağının gücüyle birlikte şekilleniyor. Bu nedenle biz denizcinin yalnızca fiziksel değil, psikolojik olarak da

hem bizim için önemli bir sorumluluk hem de Türk denizciliği adına kıymetli bir kazanımdır. Derneğimiz bu alandaki çalışmalarını geliştirirken hem denizcinin sahadaki gerçek ihtiyacını hem de bu alandaki uygulamaları takip etmeyi önemsemektedir" sözleriyle başladı.

Özellikle Hürmüz Boğazı'nda yaşanan gelişmeler, Karadeniz'de devam eden savaş ve bölgesel denetimsizliklerin rota planlamasından sigorta maliyetlerine, liman erişiminden gemi güvenliğine kadar birçok başlıkta sektöre çeşitli yükler getirdiğini; pandemi döneminde yaşananların ise sektörün küresel ölçekte ne kadar kırılgan olabileceğini açıkça gösterdiğini ifade eden Yalçinkaya, bugün genel noktada benzer krizlere karşı daha hazırlıklı olabilmek adına Denizcilik Psikoloji Derneği'nin sektörde önemli bir görev üstlendiğini söyledi.

Yalçinkaya şöyle devam etti: "Bu koşulların doğrudan sonucu, şirketlerin en kritik kalemelerinde kendini gösterir. Uzayan kontratlar ve yüksek riskli operasyonlar doğru yönetilmediğinde, mürettebat devir hızı artar. Bu da



desteklenmesinin mesleğinin doğal bir parçası olarak ele alınması gerektiğine inanıyoruz. Bu bütüncül yaklaşımın ilk olarak bu topraklardan çıkmış olması

yeni personel temini, eğitim ve uyum süreçleri üzerinde ek maliyet yaratır. Aynı ekiplerin daha uzun süre birlikte ve dengeli çalışabildiği yapılarda ise bilgi



ve tecrübe kaybı azalır, operasyonel akış daha stabil hale gelir. Benzer şekilde sahadaki ekiplerin karar alma kalitesi ve dikkat düzeyine doğrudan yansır. Bu da kaza riski gecikmeler ve dolaylı maliyetler üzerinde belirleyici olur. Bu nedenle denizde insan unsuruna yönelik doğru müdahaleleri yalnızca iyi niyetli bir yaklaşım olarak değil, somut bir işletme tercihi olarak ele alıyoruz.”

“HER DENİZCİLİK FAKÜLTESİNDE DENİZCİLİK PSIKOLOJİSİ DERSİNİN YER ALACAĞI BİR YAPININ OLUŞMASINI ARZU EDİYORUZ”

Denizcilik okullarından mezun gençlerin staj dönemlerinde karşılaştıkları zorlukların kimi zaman bağlılıklarını güçlendirdiğini kimi zaman da ciddi bir kırılma noktası oluşturduğunu vurgulayan Yalçinkaya, denizcilik mesleğinin sürdürülebilirliği açısından çalışma ortamının istikrarlı olmasının uluslararası alanda da önemli bir başlık haline geldiğini; özellikle zorbalık ve cinsel istismar gibi konuların artık yalnızca bireysel meseleler olarak değil, sektörel bir sorumluluk ve uyumlanması gereken standartlar çerçevesinde ele alındığını açıkladı: “Bu başlıkların sektörde daha görünür hale gelmesiyle, bir sosyal sorumluluk çalışması olarak denizcilik fakültelerinde

gönüllü şekilde yer alıyoruz. Bu çalışmaların, öğrencilerin mesleğe yaklaşımlarını güçlendirdiğini ve sahaya daha donanımlı adım atmalarına destek olduğunu görüyoruz. Bu doğrultuda denizcilik eğitiminin doğal bir parçası olarak, her denizcilik fakültesinde denizcilik psikolojisi dersinin yer alacağı bir yapının oluşmasını arzu ediyoruz. Mürettebatın dengeli çalıştığı, kendini güvende ve bağlı hissettiği yapılarda personel sadakati artar, ekip içi aileye güçlenir, Hata payı azalır ve operasyonel verimlilik artar. Bu tablo, orta ve uzun vadede şirketlerin maliyetlerini aşağı çekerken, aynı zamanda tercih edilebileceği ve sürdürülebilirliği büyüme kapasitesinde güçlendirir. Sektörümüz büyüdükçe, nitelikli insan kaynağına duyulan ihtiyaçlar aynı oranda artıyor. Bu ihtiyacın karşılanması ise doğrudan denizcilik eğitime ve bu eğitimin sahadaki karşılığına bağlı.”

Türk armatörlerinin bugün dünyada ilk onun içerisinde yer aldığını ve sektörün her geçen gün güçlenerek yoluna devam ettiğini belirten Yalçinkaya, bu güçlü yapının sürdürülebilirliğinin yalnızca teknik kapasiteyle değil, insan kaynağının doğru yönetimiyle mümkün hale geldiğinin altını çizerek denizde insan faktörünün de aynı kararlılıkla

ele alındığında çalıştıkları şirketlerde personel kaybı oranının azaldığını, şirket aidiyetinin güçlendiğini ve operasyonların daha istikrarlı bir yapıya kavuştuğunu tespit ettiklerini belirtti. Bu yaklaşımın aynı zamanda mesleği bilinçli bir şekilde seçen ve gelişim imkanı arayan, daha nitelikli genç denizcilerin sektörü tercih etmesini de beraberinde getirdiğini; Denizcilik Psikolojisi Derneği olarak denizcilerden şirket ofislerine, yönetim kadrolarından personellere kadar uzanan geniş bir alanda iletişim, ilerleme, stres ve dikkat yönetimi, ekip uygunluğu ve güvenlik kültürünü güçlendiren eğitimler ve farkındalık çalışmaları yürüttüklerini kaydetti.

Yalçinkaya sözlerini şöyle tamamladı: “Amacımız tüm operasyonun içinde karşılığı olan uygulanabilir, somut ve sektörü odaklı çözümler geliştirmek, insan faktörünü daha yönetilebilir bir alan hale getirmek, bu alanı gerekli akademik bilgiyle güçlendirmektir. Bununla birlikte, dernek olarak yalnızca eğitim veren bir yapı değil, akademiyle sektör arasında köprü kuran, sahadan beslenen ve yine sahaya katkı sunan bir paydaş olmayı önemsemiyoruz.

Bu doğrultuda araştırmalar, ortak projeler ve iş birlikleri geliştirmeye hedefliyoruz. Deniz Ticaret Oda’mızla kurulabilecek iş birlikleri hem sektörümüzün mevcut gücünü destekleyecek, hem de geleceğini daha sağlam temelleri oturtacaktır. Türk denizciliği bugün çok güçlü bir noktada ve bu gücün devamlılığı yetişmiş insan kaynağına koruyabilmemize bağlı. Denizdeki yükü doğru yönetebildiğimiz, gençlere sağlam bir zemin sunabildiğimiz ve sahadaki çalışma ortamını uluslararası beklentilerle uyumlu hale getirdiğimizde başarımızı sürdürülebilir kılabiliriz. Bizler de bu sürecin içinde sessiz ama somut katkılar sunmaya hazırız.”

Denizcilik Psikolojisi Derneği Yönetim Kurulu Başkanı Fatma Nur Yalçinkaya’nın konuşmasının ardından, İMEAK DTO Meclis Başkanı Başaran Bayrak toplantıyı sona erdirdi.

OZGEN SHIP SUPPLY

1950'den bu yana,
güvenle ve sağlam adımlarla...

Tuzla'da, toplamda 7.000 m²'yi aşan merkezimiz ile ileri teknolojiyle donatılmış depo ve ofis tesislerimizde, 5.000'den fazla IMPA kodlu ürünü hazır bulunduruyoruz.

25'in üzerinde araçtan oluşan filomuz ve 100'ü aşkın uzman ekibimizle, Türkiye genelindeki tüm limanlara, boğazlara ve tersanelere 7/24 hızlı ve güvenilir tedarik hizmeti sunuyoruz.

Hızlı Operasyon | **Güvenilir Hizmet** | **Sektörel Deneyim**



TUZLA Merkez

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

www.ozgenshipsupply.com

[in](#) [@](#) / ozgenshipsupply
info@ozgenshipsupply.com
[+90 850 777 1950](tel:+908507771950)

TUZLA Depo ve Ofis

Aydınlı Birlik OSB
6. Sokak No:1
34953 Aydınlı - Tuzla
İstanbul / Türkiye

FAALİYET RAPORU FAALİYET RAPORU FAALİYET RAPORU

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

PRÜMED'DEN NEZAKET ZİYARETİ

İMEAK Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanı ve Piri Reis Üniversitesi (PRÜ) Mütevelli Heyeti Başkanı Tamer Kıran, 9 Nisan Perşembe günü, Piri Reis Üniversitesi Mezunlar Derneği (PRÜMED) Yönetim Kurulu Başkanı Emre Öztürk ve yönetim kurulu üyeleriyle bir araya geldi. PRÜ Tuzla yerleşkesinde gerçekleşen nezaket ziyaretine, Rektör Prof. Dr. Nafiz Arıca da katıldı.

TSB BAŞKANI AHMET YAŞAR'A ZİYARET

İMEAK Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran, 15 Nisan Çarşamba günü, Türkiye Sigorta Birliği'nin (TSB) yeni Başkanı Ahmet Yaşar'ı ziyaret etti. Ataşehir'deki Birlik merkezinde gerçekleşen ziyarette, Türk P&I Sigorta Genel Müdürü Ufuk Teker, TSB eski Başkanı Uğur Gülen, TSB Genel Sekreteri Özgür Obalı ve Genel Sekreter Yardımcısı Atilla Oksay da yer aldı.

İSTANBUL VALİ YARDIMCISI MUSTAFA ASIK ALKAN'A ZİYARET

İMEAK Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran, 17 Nisan Cuma günü, İstanbul Vali Yardımcısı Mustafa Asım Alkan'ı ziyaret etti. İstanbul Valiliği'nde gerçekleşen, İMEAK DTO Meclis üyesi Kasım İnandı ile İMEAK DTO Genel Sekreteri İsmet Salıhoğlu'nun katıldığı ziyarette, sektörel konular ele alındı.

HATIRA ORMANI

İMEAK Deniz Ticaret Odası tarafından düzenlenen "Denizcilik Hatıra Ormanı" fidan dikim töreni, 19 Nisan Pazar günü İstanbul Şile Yolu Çekmeköy mevkiindeki alanda gerçekleştirildi. Etkinlik kapsamında 120 dönümlük alanda 22 bin fidan toprakla buluşturuldu.

IACS GENEL POLİTİKA GRUBU'NUN 100. TOPLANTISI

İMEAK Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran, 21 Nisan Salı günü, Uluslararası Klas Kuruluşları Birliği (IACS) Genel Politika Grubu'nun (GPG) 100. Toplantısı kapsamında İstanbul'da düzenlenen "IACS'nin Denizcilik Sektörüne Katkısı" temalı ilk oturumuna katıldı.

İMEAK DENİZ TİCARET ODASI ANKARA OFİSİ HİZMETE GİRDİ

İMEAK Deniz Ticaret Odası Ankara Ofisi, 23 Nisan Perşembe günü düzenlenen açılış töreniyle hizmete girdi. Çankaya Dumlupınar Bulvarı üzerinde Mahall Ankara'da yer alan ofisin açılışına, Türkiye Odalar ve Borsalar Birliği (TOBB) Başkanı M. Rifat Hisarcıklıoğlu, TOBB Yönetim Kurulu üyeleri, Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Denizcilik Genel Müdürü Ünal Baylan katıldı.

ÜÇ DENİZ GİRİŞİMİ İŞ FORUMU

Türkiye Odalar ve Borsalar Birliği (TOBB) Başkan Yardımcısı ve İMEAK Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran, 28 Nisan Salı günü, Hırvatistan Cumhuriyeti'nin Dubrovnik kentinde düzenlenen Üç Deniz Girişimi İş Forumu'na katıldı. Hırvatistan'ın 2026 yılı dönem başkanlığını yürüttüğü ve 28-29 Nisan 2026 tarihlerinde gerçekleştirilen Üç Deniz Girişimi 11. Zirvesi kapsamında düzenlenen İş Forumu'nda konuşma yapan Kıran, Türkiye'nin jeostratejik konumuna dikkat çekti.

TÜRK LOYDU VAKFI 71. OLAĞAN GENEL KURULU

İMEAK Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran, 29 Nisan Çarşamba günü, Türk Loydu Vakfı'nın 71. Olağan Genel Kurulu'na katıldı.

DENİZCİLER DAYANIŞMA DERNEĞİ'NDEN TEŞEKKÜR ZİYARETİ

İMEAK Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran, 7 Mayıs Perşembe günü, Denizciler Dayanışma Derneği (DAKSAR) Başkanı Turgay Aytaç ve Asbaşkan Murat Kaya'yı kabul etti.

DTO Genel Merkezi'nde gerçekleşen ziyarette, İMEAK Deniz Ticaret Odası'nın katkılarıyla yenilenen kurtarma botları vesilesiyle DAKSAR heyeti, deniz güvenliğine sağladıkları desteklerden dolayı DTO'ya teşekkürlerini ilettiler.

VAPUR DONATANLARI VE ACENTELERİ DERNEĞİ'NDEN ÖZLEM YEMEĞİ

İMEAK Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran, 7 Mayıs Perşembe akşamı yapılan Vapur Donatanları ve Acenteleri Derneği Geleneksel Özlem Yemeği'ne katıldı.

Yemek Vapur Donatanları ve Acenteleri Derneği Başkanı ve İMEAK DTO Yönetim Kurulu Başkan Yardımcısı Recep Düzgün'ün ev sahipliğinde düzenlendi.

ÇOMÜ DENİZCİLİK EĞİTİMİNE YÖNELİK PROGRAMLAR

İMEAK Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran, 8 Mayıs Cuma günü, Çanakkale Onsekiz Mart Üniversitesi (ÇOMÜ) tarafından denizcilik eğitimine ilişkin düzenlenen programlara iştirak etti.

Programlara, İMEAK DTO Yönetim Kurulu Başkan Yardımcısı Recep Düzgün, İMEAK DTO Eğitim ve İstihdam Komisyonu Başkanı Teoman Mustafa Akyol, İMEAK DTO Komisyon üyesi Semih Dinçel ve Piri Reis Üniversitesi Rektörü Prof. Dr. Nafiz Arıca da katıldı.

55 yıllık tecrübemiz ile **ROTTERDAM'DAYIZ**



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

Mekanik Çözüm Ortağınız

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

8. MÜŞTEREK MESLEK KOMİTELERİ TOPLANTISI YAPILDI

İMEAK DTO 8. Müşterek Meslek Komiteleri Toplantısı'na Kültür ve Turizm Bakanlığı Bakan Yardımcısı Nadir Alpaslan ve Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Bakan Yardımcısı Durmuş Ünüvar ile bürokratlar katıldı.



İMEAK Deniz Ticaret Odası'nın 2022-2026 çalışma dönemini içeren 8. Müşterek Meslek Komiteleri Toplantısı, 30 Nisan Perşembe günü Nisan ayı Olağan Meclis Toplantısı'nın ardından TÜDEV Deniz Eğitim Merkezi Konferans Salonu'nda yapıldı. Kültür ve Turizm Bakanlığı Bakan Yardımcısı Nadir Alpaslan, Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Bakan Yardımcısı Durmuş Ünüvar'ın teşrif ettiği toplantıya İMEAK Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kiran ve Meclis Başkanı Başaran Bayrak başkanlık etti. Toplantıya ayrıca Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Denizcilik Genel Müdürü Ünal Baylan, Tersaneler ve Kıyı Yapıları Genel Müdürü Salih Tan, Kıyı Emniyeti Genel Müdürü Mustafa Bankaoğlu, İMEAK DTO Yönetim Kurulu üyeleri, İMEAK DTO şube başkanları ve İMEAK Meslek Komiteleri başkan ve üyeleri katıldı.

Toplantının açılışında konuşan İMEAK DTO Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kiran, Kasım 2025'teki son toplantıdan

bu yana küresel ekonomi ve jeopolitik dengelerde önemli kırılmalar yaşandığını, bu gelişmelerin denizcilik sektörünü çok boyutlu şekilde etkilemeye devam ettiğini; Rusya-Ukrayna Savaşı'nın Karadeniz'deki ticaret akışını, enerji ve tahıl koridorlarını etkilemeyi sürdürürken Orta Doğu'daki gerginlik ve Hürmüz Boğazı'ndaki çevresel gelişmelerin küresel enerji arzı güvenliği açısından çetrefilli bir sistem oluşturduğunu kaydetti. Bunun yanında, küresel ekonomide korumacılık eğilimleri, ticaret savaşları, yüksek enflasyon ve büyüme hızındaki yavaşlamanın dünya ticaretini baskı altında tuttuğunu belirten Kiran, Avrupa ekonomisindeki durgunluk ve Çin'deki talep daralmasının da dış ticaret ve deniz taşımacılığına doğrudan yansıtıldığını söyledi.

TAMER KIRAN: "KAMU-ÖZEL SEKTÖR İŞ BİRLİĞİNİN DAHA DA GÜÇLENDİRİLMESİ GEREKTİĞİNE İNANIYORUZ"

Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO) ve Avrupa Birliği'nin sera gazı emisyonlarını

azaltmaya yönelik düzenlemeleri kararlılıkla devam ettiğini belirten Kiran, şunları söyledi: "Tüm bu gelişmeler göstermektedir ki denizcilik sektörü artık yalnızca ekonomik değil, aynı zamanda jeopolitik riskleri de yönetmek zorunda olan stratejik bir sektördür. Böylesine zorlu bir dönemde dayanışmamızı güçlendirmek ve ortak akılla hareket etmek her zamankinden daha büyük önem taşımaktadır. Bu süreçte devletimizin desteği sektörümüz açısından son derece kıymetlidir. İlgili bakanlıklarımızın denizcilik camiasına gösterdiği yakın ilgi ve yapıcı iş birliği, pek çok sorunun çözümünde önemli katkılar sağlamıştır. Ancak denizciliğin, dış ticaretin, enerji arz güvenliğinin ve ekonomik istikrarın temel taşı olduğu gerçeğiyle kamu-özel sektör iş birliğinin önümüzdeki dönemde daha da güçlendirilmesi gerektiğine inanıyoruz."

Müşterek Meslek Komiteleri toplantılarını çok önemsediklerini ifade eden Tamer Kiran, geçtiğimiz Kasım ayında



YUSUF ÖZTÜRK

gerçekleştirilen 7. Müşterek Meslek Komiteleri Toplantısı'nda, denizcilik sektörünün ihtiyaç duyduğu destek ve teşviklerin gündeme taşındığını hatırlatarak, "Bakanlığımızın değerlendirmeleri sonucunda önemli adımlar atıldığını, teşviklerin hayata geçirilmesine yönelik çalışmaların Odamız ile Bakanlık arasında halihazırda devam ettiğini belirtmek isterim" dedi.

Kıran denizcilik sektörünün farklı kurumlar tarafından kendi mevzuat perspektifleri doğrultusunda ele alındığını dile getirerek bu durumun sahada uygulama farklılıklarına yol açtığını vurguladı. Aynı deniz turizm aracının turizm, ulaştırma, çevre, güvenlik, mali ve sosyal güvenlik gibi birçok farklı mevzuat kapsamında değerlendirilmesinin, parçalı bir yapı oluşturduğuna dikkat çeken Kıran, daha bütüncül ve koordineli bir yaklaşımın gerekliliğinin altını çizdi. Toplantıya katılan Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı ile Kültür ve Turizm Bakanlığı'nın sektör açısından en yakın iş birliği içinde olunan iki önemli kurum olduğunu belirten Kıran, Bakan Yardımcıları, Genel Müdürler ve bürokratların çözüm odaklı yaklaşımlarıyla sektöre önemli katkılar sunduğunu ifade etti.

Kıran, sektör-idare iş birliğinin en üst seviyede sürdürüldüğünü belirterek, denizcilik sektörüne gösterilen destek ve yakın ilgi dolayısıyla ilgili tüm yetkililere

teşekkür etti ve toplantının sektör adına hayırlı sonuçlar doğurmasını temenni etti.

YUSUF ÖZTÜRK: "KRUVAZİYER TURİZMİNE YÖNELİK YATIRIMLAR VE TEŞVİKLER ARTMALI"

Kıran'ın konuşmasının ardından kürsüye ilk olarak İMEAK DTO İzmir Şubesi Yönetim Kurulu Başkanı Yusuf Öztürk geldi. Kruvaziyer turizminin ülke ekonomisine ve tanıtımına sağladığı katkılara değinen Öztürk, Türkiye'nin kruvaziyer turizmi potansiyelinin de her geçen yıl artarak devam ettiğini; ancak küresel ölçekli ekonomik dalgalanmalar, bölgesel çatışmalar gibi etkenlerin her sektörü olduğu gibi kruvaziyer sektörünü de etkilediğini; Ülkemize daha fazla geminin gelmesi, daha fazla liman uğrağı yapması için kruvaziyer turizmne yapılacak yatırımlar ve teşviklerin önem arz ettiğini; teşvik ve yatırımların hem turizm gelirlerini yükselteceğini hem uluslararası camiada ülke imajını güçlendirerek küresel rekabet gücünü artıracığını söyledi. Bu itibarla kruvaziyer yolcu gemisi şirketlerine teşviklerin verilmesi, bu teşviklerin yöre bazında değil şirket bazında göz önünde bulundurulması; Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü tarifelerindeki mevcut indirim maddelerinin kapsamının genişletilmesi; Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü tarifelerindeki mevcut indirim maddelerinin yöre bazlı değil şirket bazlı olması; Boğaz geçişlerinde zorunlu römorkör refakati yerine kritik noktalardan geçişler için bekleme hizmeti uygulanması; yine teşvik edici benzer indirimlerin Türkiye Hudut ve Sahiller Sağlık Genel Müdürlüğü tarafından uygulanmasını talep etti.

Öztürk'ün değindiği ikinci konu pasaport çıkış işlemlerinin son limandan yapılabilmesi hakkındaydı. İlk limandan çıkış yapıldığında, uğranılan her limanda bürokratik işlemlerin tekrarlandığına ve yurt dışı çıkış harcının birkaç kez alındığına dikkat çekti.

Son olarak günübirlik gezi tekneleri ve ticari hatlar için işlem ve talep



İLKAY TUGAY

dosyalarının İl ve İlçe Kültür ve Turizm Müdürlükleri'ne elden teslim edildiğini; dosyaların cevaplanmasının gecikebildiğini belirterek "Talebimiz deniz turizmi araçlarının belge başvurularında deniz turizm tesislerinin başvurularında olduğu gibi e-devlet sisteminin kullanılması" dedi.

İLKAY TUGAY: "KARAOT İMALAT VE ÇEKEK YERİ PROJESİ BÖLGE İÇİN ÖNEM ARZ EDİYOR"

İMEAK DTO Fethiye Şubesi Yönetim Kurulu Başkanı İlkay Tugay, 24 yıllık bir hayal olan Karaot İmalat ve Çekek Yeri Projesini gündeme taşıdı. Şehrin içinde kalan işletmelerin Karaot Bölgesi'ne taşınması amacıyla başlatılan projede SİT alanı düzenlemeleri ve mülkiyet devirlerinin tamamlandığını belirtti. Ancak Kültür ve Turizm Bakanlığı'nın olumsuz görüş bildirdiğini hatırlatarak, deniz turizminin sürdürülebilirliği için bu görüşün yeniden değerlendirilmesini talep etti.

İkinci olarak turistik amaçlı kotra balıkçılığı teknelerine değinen Tugay, bu teknelerin sabit koltuk, masa ve güneşlenme minderleriyle balıkçılığa uygun olmadığını, ticari amaç dışında kullanıldıklarını söyledi. Belgelendirme sürecinde bu durumların dikkate alınmasının haksız rekabeti önleyeceğini ve sektörü rahatlatacağını vurguladı. İlkay Tugay'ın üçüncü maddesi, 4004 turistik amaçlı gezinti tekneleriyle



ORHAN DİNÇ

ilgiliydi. Kültür ve Turizm Bakanlığı tarafından tuvalet bulunmadığı gerekçesiyle deniz turizm aracı olarak kabul edilmeyen bu teknelerin, Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı'ndan aldıkları belgelerle sektörde faaliyet gösterdiğini ifade etti. Yüksek hızlı, 10 metre altındaki teknelerin mevzuat sorunlarının çözülerek deniz turizmine kazandırılmasının önemini dile getirdi.

Son olarak bareboat yelkenli teknelerle değinen Tugay, bu teknelerin kaptansız kiralandığını ve charter sisteminden farklı olduğunu belirtti. Yatak bazlı kiralama yapılırken salonlardaki yatakların kapasiteye dahil edilmediğini, CE belgesinde belirtilen kapasiteyle mevzuatın uyumlu hale getirilmesinin sektörün devamlılığı için kritik olduğunu söyledi. Tugay, Hırvatistan ve Yunanistan'da aynı katamaranın CE belgesine göre 10-12 kişi kapasiteyle satış yapabildiğini, Türkiye'de ise kapasitenin sekize düşmesinin rekabet gücünü zoraştırdığını ifade ederek konuşmasını tamamladı.

ORHAN DİNÇ: "TİCARİ VE ÖZEL YATLAR TARAFINDAN KULLANILABİLEN KOYLARIN SAYISI HIZLA AZALYOR"

İMEAK DTO Bodrum Şubesi Yönetim Kurulu Başkanı Orhan Dinç, deniz turizminin sürdürülebilirliği için Mavi Yolculuk ve Mavi Tur rotalarındaki koyların marka değerinin oluşturulması gerektiğini vurguladı. Bu kapsamda Turizm Geliştirme Ajansı'ndan destek

talep ettiklerini belirtti. Ticari ve özel yatların kullandığı koyların sayısının hızla azaldığına dikkat çeken Dinç, yatların konaklaması için hâkim rüzgârlara kapalılık, kıyının uygunluğu ve denizin temizliği gibi zorunlu koşulların önemini hatırlattı. Koyların bu potansiyelinin, deniz turizminin öncüsü olan yatçılık ve Mavi Yolculuk'un gelişmesini sağlayarak uluslararası bir marka haline getirdiğini ifade eden Dinç, Oda tarafından yapılan envanter çalışmasına Edremit ile Antalya arasında mevcut 264 koydan yalnızca 90'ının kullanılabilir durumda olduğunu saptandığını belirterek "Kalan koylarımızın ekosisteminin korunması ve sürdürülebilir yapıya kavuşturulması, koruyarak kullanmak, kullanarak korumak bilincinin geliştirilmesi amaçlanmalıdır" dedi. Mavi Yolculuk ve Mavi Tur'un Türkiye deniz turizminde en özgün ve yüksek katma değerli ürünlerden biri olduğunu vurgulayan Dinç, küresel rekabet için yalnızca doğal güzelliklere dayanmanın yeterli olmadığını söyledi. Bu deneyimin planlı, sürdürülebilir ve güçlü bir marka kimliğiyle sunulması gerektiğini dile getirdi.

Türkiye Turizm Tanıtım ve Geliştirme Ajansı öncülüğünde yürütülecek bir marka araştırma stratejisinin deniz turizmi için kritik rol üstleneceğini belirten Orhan Dinç, Mavi Yolculuk teriminin resmi olarak Türkiye Deniz Turizmi rotaları adıyla tescil edilmesini önerdi. Rotaların segmente ayrılarak her biri için isim, logo, hikâye ve görsel dil oluşturulmasının uluslararası pazarda algı netliği sağlayacağını ifade etti. Ayrıca Ege ve Akdeniz'de ticari yat ve günübirlik gezi teknesi rotalarının bölgesel olarak belirlenmesi, dijital kayıt altına alınarak tanıtım ve pazarlamanın sağlanmasının uygun olacağını değerlendirdi.

HALİL BAĞLI: "YATLARDA ÇALIŞAN GEMİ ADAMLARINDAN YURTDIŞI ÇIKIŞ HARCİ ALINMASI ÇİFTE STANDART"

İMEAK DTO Marmaris Şubesi Yönetim Kurulu Başkanı Halil Bağlı ise şu talepleri dile getirdi: "Herhangi bir gemide çalışan gemi adamları yurtdışına



HALİL BAĞLI

çıkarken harç ödememekte yatlarda çalışan gemi adamlarının yurtdışı çıkış harcı ödemesi çifte standart oluyor. Bu konuda desteklerinizi bekliyoruz. Ayrıca turizm araçlarının sayısının balıkçı teknelerinde olduğu gibi sınırlandırılması gerekiyor. Çok fazla turizm aracı sisteme girince kalite de düşüyor."

İTİR İPEKEL TSIROPOULOS: "39 METRE ÜZERİ YABANCI BAYRAKLI TİCARİ YATLAR İÇİN BELİRLENEN ÜCRETLER ÖNGÖRÜLEBİLİR BİR DÜZEYE ÇEKİLMELİ"

43 No'lu Kıyı Gemi Acenteleri Komitesi Başkan Yardımcısı İtir İpekeli Tsiropoulos, Turizm Teşvik Kanunu kapsamında Türk karasularında faaliyet göstermek isteyen yabancı bayraklı ticari yat işletmelerine yönelik uygulamalarda, Kültür ve Turizm Bakanlığı tarafından belirlenen sosyal ve teknik altyapı paylarının 10 ve 30 günlük süreler halinde tahsil edildiğini, bu sistemin işletmeler açısından maliyet belirsizliği yarattığını söyledi.

Rakip ülkelerden Yunanistan'ın charter lisansı uygulamasına değinen İpekeli, burada günlük barem üzerinden ücretlendirme yapıldığını ve e-chart sistemiyle izin sürecinin dijital ortamda kısa sürede, hatta üç yıla kadar düzenlenebildiğini hatırlattı. İpekeli, "Ülkemizde ise 39 metre üzeri yabancı bayraklı ticari yatlardan her yıl artan oranlarda sosyal ve teknik altyapı hizmet payları ve yüksek liman harçları alınması, beklenen sayıda mega yatın Türk karasularına yönelmemesine



ITIR İPEKEL TSIROPOULOS

yol açmaktadır” dedi. Mevcut eğilim sonucunda charter lisansı sayısında her yıl azalma yaşandığını belirten İpekeli Tsiropoulos, Türkiye'nin rekabet gücünü artırmak için 39 metre üzeri yabancı bayraklı ticari yatların kabotaj faaliyetleri için belirlenen ücretlerin rakip ülkelerin charter lisansı politikaları dikkate alınarak öngörülebilir bir düzeye çekilmesi gerektiğini vurguladı. Son olarak bürokratik işlemlerin kolaylaştırılması gerektiğini söyleyen İpekeli Tsiropoulos, izin ve vergi başvurularının dijital portaldan alınmasının, Kültür ve Turizm Bakanlığı ile Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı tarafından yeniden düzenlenmesinin uygun olacağını ifade etti.

ONUR UGAN: “BİR KIYI MASTER PLANI YAPILMALI”

İMEAK DTO Fethiye Şubesi Meclis Başkanı Onur Ugan Muğla için bir kıyı master planının yapılması gerektiğini söyleyerek “Yat turizminin çok yoğun olduğu, teknelerimizin ve rekabetin arttığı bir coğrafyada hızla kıyı yapıları çoğalmakta ve bu kıyı yapıları da ne ulaştırmanın ne de turizmin süzgecinden geçmeden bir anda oldu bittiyle karşımıza çıkmakta. Bu süreçleri de biz şeffaf olarak takip edemediğimiz için bazen geri dönülmez hatalar yapılabiliyor. 8833 kilometrelik kıyı şeridimizde yaklaşık 1600 kilometrelik kıyı şeridini çok daha dikkatli kullanmamız gerekiyor. Çünkü yatlar kıyılara tesisleri, ışıkları, sesleri duymaya değil, oradaki bakır



YUSUF ZİYA ÇAKIR

koyuları, ağaçları, yıldızları izlemeye geliyor. Bunun için de bir kıyı master planının yapılmasını önemli olarak görüyoruz. Bu konuda her türlü destek ve iş birliğine açık olduğumuzu belirtmek isterim” dedi.

YUSUF ZİYA ÇAKIR: TRABZON LİMANI'NDAKİ AKSAKLIKLARI GÜNDEME GETİRDİ

DTO Meclis Üyesi Yusuf Ziya Çakır, konuşmasında Trabzon Limanı ile Soçi arasında planlanan seferlerin bürokratik aksaklıklar nedeniyle gerçekleşemediğini, Rusya Dışişleri Bakanlığı'nın kararıyla geminin çalışmaktan men edildiğini ve hâlen limanda demirli olduğunu söyledi. Rusya'nın Avrupa'ya giriş yasağı bulunan vatandaşlarına deniz yoluyla alternatif imkân sağladığını, bu kapsamda 1 Mayıs itibarıyla ilk geminin Trabzon Limanı'na geleceğini ve yıl boyunca 20 sefer yapacağını belirtti. Bu gemilerin yalnızca Rus vatandaşlarını taşıdığını vurguladı.

Yaz sezonunun başladığını, Ortadoğu ülkelerinden turistlerin gelmeye başladığını belirten Çakır, Trabzon'daki Turizm Bürosu'nun saat 17.00'de kapanmasının sorun yarattığını söyledi. Günlerin uzamasıyla birlikte çalışma saatlerinin 20.00'ye kadar uzatılmasının turizm açısından katkı sağlayacağını dile getirdi. Sürmene Çamburnu Tersanesi'ne gelen gemilerin personel kontrollerinin Trabzon Limanı'nda yapıldığını, ancak Ankara'daki girişimler



SİNA ŞEN

sonucunda Çamburnu'na bir Deniz Emniyet Kontrol Birimi kurulmasına karar verildiğini aktardı. Bu kararın hâlen uygulanmadığını, bir an önce faaliyete geçmesinin büyük önem taşıdığını söyledi. Trabzon Limanı'nda yaşanan personel işlemleri sorununu da gündeme getiren Çakır, gemi personelinin yıllardır Aytemiz Petrol Ofisi'nde değişim yaptığını, ancak yeni uygulamayla tüm giriş-çıkışların Trabzon Limanı'nda yapılmasının zorunlu kılındığını belirtti. Refakatçi şartının getirilmesinin işlemleri daha da zorlaştırdığını ifade etti. Gemi personelinin uçak biletleri ve vizelerinin önceden hazırlandığını, ancak gemilerin hava koşulları nedeniyle günlerce demirde bekleyebildiğini söyledi. Bu durumun ciddi aksamalar yarattığını, sürecin düzeltilmesinin faydalı olacağını vurguladı.

SİNA ŞEN: “TEKNE BAĞLAMA VE BARINMA YERİ SORUNLARI HER GEÇEN GÜN BÜYÜYOR”

31 No'lu Liman İçi ve Liman Dışı Hatlı Tarifeli Sefer Yapan Yolcu Gemisi Taşımacılığı Komitesi Üyesi Sina Şen, yolcu motorlarının belgelendirilmesi sürecinde Ulaştırma Bakanlığı'nın verdiği destek için teşekkür ederek sözlerine başladı. İstanbul Valiliği koordinasyonunda şu ana kadar 25 geminin belgelendirildiğini, ancak sürecin istenen hızda ilerlemediğini belirtti. Şen, deniz turizminde gününbirlik teknelerin artışıyla birlikte gemi bağlama ve barınma yeri sorunlarının



BEHÇET KUTLU

büyüdüğünü, İstanbul Boğazı'ndaki seyrüsefer yoğunluğunun arttığını ve gayri yasal taşımacılık faaliyetlerinin sektörü zorladığını dile getirdi. İçişleri Bakanlığının Sirkeci bölgesinde yaptığı denetimlerin olumlu olduğunu, ancak İstanbul İl Turizm Müdürlüğü'nün yalnızca ruhsat vermekle sınırlı kalmayıp denetim sorumluluğu da üstlenmesi gerektiğini vurguladı. Ekonomik açıdan sektörün uluslararası savaşlar ve artan petrol fiyatları nedeniyle daraldığını söyleyen Şen, ÖTV'siz yakıt desteğinin toplu taşımacılık yapan işletmelere yansımadığını, 65 yaş üstü ücretsiz taşımacılık desteğinin ise Aile Bakanlığı tarafından Ulaştırma Bakanlığı'na devredilememesinin sorun yarattığını ifade etti.

Teknik açıdan ise 25 yaş üzerindeki teknelerin bakım ve modernizasyon çalışmalarının önemine dikkat çekti. İstanbul'daki çekek yerlerinin daraldığını, belediyelerden kaynaklanan ruhsat sorunlarının bakım-onarım süreçlerini aksattığını belirterek, Ulaştırma Bakanlığının çözüm üretme çabalarını takdir etti. Ancak belediyelerin yetersizliği nedeniyle sektörün hâlâ ciddi sıkıntılar yaşadığını söyledi.

BEHÇET KUTLU: "DALIŞ TURİZMİNE YÖNELİK MEVZUAT DÜZENLEMELERİ İVEDİLİKLE YAPILMALIDIR"

46 No'lu Dalış Turizmi Faaliyetleri Komitesi Başkanı Behçet Kutlu, Turizm



OSMAN BİLGİN

Amaçlı Dalış Faaliyetleri Yönetmeliği'ne göre dalış ve su üstü aktiviteleri izinlerinin bir yıldan az olmamak üzere beş yıla kadar düzenlenebildiğini hatırlatarak sözlerine başladı. Ancak Muğla ve Antalya'daki bazı ilçelerde izin sürelerinin "12+1 ay" yani 13 ay olarak belirlenmesi nedeniyle işletmelerin belge süreleri dolduğunda yeniden başvuru sürecinde kaçak çalışıyor gibi görünmeleri ve cezai yaptırımla karşılaşmalarının sorun yarattığını söyledi. "Bu uygulamada birlikteliğin sağlanması amacıyla sürenin beş yıl olarak uygulanması uygun olacaktır" dedi. Kutlu, ticari dalış turizmi işletmelerinin farklı mevzuatlara bağlı olarak faaliyet yürüttüğünü, bu karmaşanın sektörü zorladığını belirtti.

Türkiye Sualtı Sporları Federasyonu ile ortak komisyon çalışmaları yürütüldüğünü, ancak dalış turizminin uluslararası rekabet gücü kazanabilmesi için mevzuat altyapısının güncellenmesi gerektiğini vurguladı. Özellikle spor dalış kulüpleriyle ticari işletmeler arasındaki sınırların netleştirilmesi, ceza ve müeyyide düzenlemelerinin yeniden ele alınması gerektiğini ifade etti.

OSMAN BİLGİN: "SINIRLI KAPTANLIĞA GEÇİŞ HAKKI SÜRESİ UZATILMALIDIR"

39 No'lu Gezinti Tekneleri İşletmeciliği Komitesi Başkanı Osman Bilgin, 29 Ağustos 2024'te değişen Gemi Adamları ve Kılavuz Kaptanlar Yönetmeliği ile



KENAN PELİT

denizcilere tanınan sınırlı vardiya zabitliğinden sınırlı kaptanlığa geçiş hakkının sahada sorunlar yarattığını söyledi. Bilgin, "Devletimiz bu düzenlemeyle çok değerli bir imkan sağladı, ancak birçok tekne sahibi aynı zamanda kaptan olduğu için hizmet belgelerini sağlıklı tutamadı ve bir yıllık geçiş süresinden yararlanamadı" dedi. Bilgin, bu nedenle pek çok denizcinin hak kaybına uğradığını belirterek, geçiş süresinin uzatılmasını ve hizmet belgelerinin yalnızca liman çıkışlarına bağlı kalmadan esnek yöntemlerle teyit edilmesini talep etti. "Amacımız bu yönetmeliğin kağıt üzerinde kalmaması ve emektar kaptanlarımızın önünün açılmasıdır" diye konuştu.

KENAN PELİT: "SU SPORLARI FAALİYETLERİ İÇİN TEKNE BÜYÜKLÜĞÜ EN AZ 15 METREYE ÇIKARILMALIDIR"

48 No'lu Su Üstü Aktiviteleri Hizmetleri Komite Üyesi Kenan Pelit, mevcut yönetmelikte su sporları faaliyetleri için öngörülen altı metrelik alanın işletmeler açısından yetersiz olduğunu söyledi. Pelit; "Bu ölçü, sektörün işini düzgün yapmasını ve turistlere konforlu hizmet sunmasını imkânsız kılıyor" dedi. Pelit, uygulamanın kamu kurumları ve yerel yönetimler arasında kargaşaya yol açtığını, işletmecileri zor durumda bıraktığını belirtti.

Kültür ve Turizm Bakanlığının ilgili yönetmeliği "hayatın doğal akışına



NADİR ALPASLAN

uygun” şekilde güncellemesi gerektiğini vurgulayan Pelit, “Altı metre değil, en az 15 metre ihtiyacımızı karşılayabilir” dedi. Böylece hem turistlerin konforlu hizmet alabileceğini hem de işletmelerin daha sağlıklı koşullarda faaliyet gösterebileceğini ifade etti.

NADİR ALPASLAN: “TURİZM ALANINDA SON YILLARDA BÜYÜK SIÇRAMALAR YAŞADIK”

Daha sonra kürsüyle gelen Kültür ve Turizm Bakanlığı Bakan Yardımcısı Nadir Alpaslan bir konuşma yaptı. Deniz turizminin ülke turizminde çok önemli bir yer işgal ettiğini söyleyerek sözlerine başlayan Alpaslan, ülkemizin olağanüstü bir turizm potansiyeline sahip olduğunu belirterek geçmişten bugüne çıkarılan yasalar ve düzenlemelerle birlikte Türkiye’de turizmin dev bir sektör haline geldiğini belirtti: “2025 yılında ülkemiz 64 milyon yabancı ziyaretçi ağırlayarak turizm gelirleri açısından dünyada dördüncülüğe yükseldi. Ancak biz bununla da yetinmedik. Ülkemizin potansiyelini, cennet ülkemizin turizm alanındaki avantajlarını dikkat alarak ülkemizin her köşesinde, 81 ilimizde 12 ay boyunca her türlü turizm faaliyetini gerçekleştirmeye çalıştık. Bu alandaki üstünlüğümüzü daha da pekiştirmek istiyoruz. Bunu yapabilmek için turizm olanaklarımızı ne kadar çeşitlendirirsek, ne kadar zenginleştirirsek o kadar iyi. Bu amaçla Türkiye Turizm Tanıtım ve Geliştirme

Ajansı’nı kurduk. Bu ajans sayesinde turizm alanında son dört beş yılda çok daha büyük sıçramalar yaşadık.” Türkiye Turizm Tanıtım ve Geliştirme Ajansı’nın faaliyetlerine ve ülke turizmine katkılarını anlatarak sözlerine devam eden Alpaslan, Müşterek Meslek Komiteleri Toplantısı’nda turizm alanında dile getirilen şikayetleri ve istekleri dikkatle not ettiklerini ve bu konuda DTO ile birlikte çalışarak çözümler üretilbileceğini söyledi.

AVNİ DEMİRAL: “DALIŞ İZİNLERİ ÖNGÖRÜLEBİLİR VE ŞEFFAF BİR MEVZUAT ÇERÇEVESİNDE OLUŞTURULMALIDIR”

08 No’lu Denizaltı Hizmetleri Ve İnşaatı Faaliyetleri Komitesi üyesi Avni Demiral şu sorunları gündeme getirdi: “Türk Boğazları dünyanın en işlek deniz yollarından biridir. Bakanlığımızın verilerine göre 2025 yılında Çanakkale-İstanbul Boğazlarında toplamda 84 bin 600 gemi geçmiştir. Bu gemilerin her biri bakım onarım faaliyetlerine potansiyel olarak ihtiyaç duymaktadır. Bu doğrultuda yüz elli groston üzeri dalgıç gemilerinin bakım ihtiyaçları zorunludur. Bu gemilerin bir limandan diğerine giderken formül almak zorunluluğu vardır. Bu durum da operasyonel sistemimizi zorlamaktadır. Gece ve gündüz fark etmeksizin acil müdahale gerektiren faaliyetlerden ciddi şekilde yavaşlatmakta ve operasyonel kabiliyetimizi sınırlamaktadır. Dalış izin vermek liman idarelerinin yetkisine bırakılmıştır. Sonuç olarak aynı operasyonun bir limanına izin alınırken, diğer bir liman vermemektedir. Fethiye, Göcek, turistik bölge olduğu gerekçesiyle dalışa müsaade edilmemektedir. Karadeniz bölgesinde dalış operasyonları yürütülmesi için limanda dalgıç teknesi tutulması zorunlu tutulmaktadır. Ancak dalış teknesi sadece Samsun bölgesinde olduğu için, Karadeniz’in diğer bölgelerinde dalış yapmamıza müsaade edilmiyor. Karasu deniz sahasında önemli ölçüde dalışa müsaade edilmemektedir. Bazı bölgelerde acil durumlar dışındaki hiçbir dalışa izin verilmeyeceği beyan verilmektedir. Acil durumlar nelerdir, biz



AVNİ DEMİRAL

bilmiyoruz. Bizim için her dalış acil ve gereklidir. Gemi veya armatör tarafından talep edilen hangi iş ve dalış operasyonu acil durumların dışında kalabilir? Öncelikle sualtı dalış izinleri öngörülebilir ve şeffaf bir mevzuat çerçevesinde oluşturulmalıdır. Hangi limanda, hangi şartlarla dalış yapabileceğimiz net olarak tanımlanmalıdır. Keyfi kararların önüne geçilmelidir. Karadeniz’de dalış gemilerinin donanımının yetersiz kaldığı durumlarda donanımı uygun olan gemilerin dalış yapmasına izin verilmelidir.”

MUSTAFA ASLAN: “DENİZ FİLOLARIMIZIN YENİLENMESİ İÇİN UZUN VADELİ KREDİ DESTEĞİ VERİLMELİ”

13 No’lu Gemi Akaryakıt İkmal ve Sağlama Faaliyetleri Komitesi üyesi ve IBIA Yönetim Kurulu Üyesi Mustafa Aslan, konuşmasına geçen yıl Deniz Ticaret Odası’nın yoğun desteğiyle IBIA Yönetim Kurulu’na girdiğini, bu yıl da saymanlık görevine seçildiğini belirterek başladı ve IBIA İcra Kurulu’nda yer alan ilk Türk olmanın haklı gururunu yaşadığını vurguladı. IBIA’nın yapısından bahseden Aslan, “IBIA’nın içinde çeşitli gruplar var. Biri de alıcılardan oluşan buyers group. Burada armatörler ve temsilcileri yer alıyor” dedi. DTO üyelerinin bu gruba üye olmaya davet etti ve üyeliğin hem sektörün IBIA’daki gücünü artıracığını hem de bu grupta Türkiye’nin menfaatlerinin daha etkin şekilde korunabileceğini vurguladı.



MUSTAFA ASLAN

Aslan, Türkiye'deki bunker barçlarının büyük bölümünün eski kaldığını, yenileme çalışmalarının DTO çatısı altında sürdüğünü söyledi.

Deniz turizmi teknelerinin yenilenmesinin de gündemde olduğunu belirterek, "Hırvatistan 7-8 yıl önce devlet destekleriyle ulusal filosunu

yapan sektörün son yıllarda daraldığını, charter yapan tekne sayısındaki azalma ve kur değerlerinin düşük kalmasının pazarı küçülttüğünü belirtti. "10-30 günlük belgelendirme ücretlerinin günlük baremde yapılmasıyla ilgili bir düzenleme önem arz etmektedir" diye konuştu.

ENVER OKAN: "ACENTE BOTLARININ DAHA HIZLI SEVK VE İDARESİ GEREKMEKTEDİR"

19 No'lu Yakın Yol Dökme Yük Gemi Taşımacılığı Komitesi üyesi Enver Okan, acente botlarının mevcut yapılarının sektörde sorun yarattığını söyledi. "Gerekli incelemeler yapıldığında görüleceği üzere, teknolojinin gelişmesiyle acente botlarının daha hızlı sevk ve idaresi gerekmektedir. Bu nedenle saç dökümden yapılan botların yerine plastik ya da alüminyum gibi daha hafif malzemeler kullanılmak zorundayız. Motor tiplerinde de değişiklikler yapılmalı, beygir gücü artırılmalıdır" dedi. Okan, kıçtan takmalı motorlara sahip plastik acente botlarında yaşanan



ENVER OKAN

düşen bir vatandaşı ya da personeli korumak isterken bazen 12 kişinin hayatı göz ardı edilmiş oluyor" diye konuştu.

DENİZ ERGİN: "5000 GROSTON ALTINDAKİ TEKNELER RÖMORKÖR KULLANMA ZORUNLULUĞUNDAN MUAF OLSUN"

22 No'lu Denizaşırı (Uzakyol) Kuruyük Gemi Taşımacılığı Komitesi Başkanı



yeniledi, bizim de benzer ihtiyaçlarımız var" dedi. Finansal erişimde yaşanan sıkıntılara dikkat çeken Aslan, uzun vadeli kredilerin sağlanması halinde hem deniz turizmi teknelerinin hem de yakıt tankerlerinin yenilenebileceğini ifade etti. 39 metre üzeri teknelere yakıt tedariki

sorunlara dikkat çekti. Plastik teknelerin esnek yapısı nedeniyle güvenlik açıkları oluştuğunu, alt kısımda "topuk" dediğimiz bölümün bulunmamasının da pervane korumasını imkânsız hale getirdiğini belirtti. "Plastik teknelere sacdan koruma ekleyelim derken, denize

Deniz Ergin ise şöyle konuştu: "5000 grostonun altında olan ve baş pervanesi bulunan gemiler, tüm Avrupa limanlarında römorkör kullanma zorunluluğundan muaf tutuluyor. Tabii ekstra bir hava durumu söz konusu değilse veya çok kritik bir manevra



TOLGA TOMBA

yapılmayacaksa. Biz aynı şartların Türkiye’de de geçerli olması gerektiğini düşünüyoruz. Bununla bağlantılı olarak, gemiler limana vardığında bow thruster çalışır durumda olsa dahi, geminin klas kuruluşundan bow thruster’ın çalışır durumda olduğuna dair bir yazı talep ediliyor. Bu da her seferinde gereksiz bir prosedüre yol açıyor. Eğer özel bir evrak gerekmiyorsa, bu konuda ayrıca bir yazı talep edilmemesi gerektiğini düşünüyoruz.”

TOLGA TOMBA: “GEMİ ADAMI GÖREV DAĞILIMI VE GEMİ ADAMI SAYILARI YENİDEN DÜZENLENMELİ”

23 No’lu Akdeniz İçi Dökme Yük ve Genel Yük Gemi Taşımacılığı Komite Başkanı Tolga Tomba, gemi adamı sayıları ve görev yükümlülüklerinin mevcut düzenlemelerle uyumsuz hale geldiğini söyledi. 2010 ve 2014 tarihli genelge ve talimatların gemi adamı sayılarında azaltmaya izin vermediğini hatırlatan Tomba, 2023 Emisyon Kontrol Yönetmeliği ile enerji verimliliği artışının uluslararası düzeyde zorunlu hale geldiğini vurguladı. Operasyonel olarak gemilerin çoğu zaman maksimum kapasitenin altında çalıştığını belirten Tomba, bu durumun gemi adamlarına gereksiz yük bindirdiğini ifade etti. Motor devirlerinin düşürülmesi gibi teknik ayarlamalarla ana makine gücünün azaltılabileceğini, bu değişikliğin resmi belgelere işlenmesi gerektiğini söyledi. Böylece gemi adamı görev dağılımının ve gemi adamı sayılarının daha gerçekçi



MURAT ER

bir standarda kavuşacağını dile getirdi. Tomba, bu yeni standardın Denizcilik Genel Müdürlüğü tarafından belirlenerek uygulamaya konulmasının sektör için gerekli olduğunu sözlerine ekledi.

MURAT ER: “LİMANLARDA TEK KART UYGULAMASINA GEÇİLMELİ”

24 No’lu Denizaşırı (Uzakyol) Dökme Yük Gemi Taşımacılığı Komite üyesi Murat Er, liman ve gümrük sahalarına girişlerde yaşanan kart sorununa dikkat çekti. Mevzuat gereği her kurumun ayrı kart düzenlemesi nedeniyle çalışanların farklı limanlarda yeniden kart almak zorunda kaldığını belirten Er, bunun zaman kaybı, kırtasiyecilik ve maddi yük oluşturduğunu söyledi. Ticaret Bakanlığı, Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı ve İçişleri Bakanlığı nezdinde başlatılan “tek kart uygulaması” çalışmalarını hatırlatan Er, Haydarpaşa Limanı’nda yürütülen pilot uygulamanın en kısa sürede tamamlanarak tüm Türkiye’de geçerli hale gelmesi gerektiğini vurguladı.

Er’in gündeme getirdiği ikinci konu ise Türk Bayraklı gemilerde yabancı personel çalıştırılmasında yaşanan sıkıntılar oldu. Çalışma ve Sosyal Güvenlik Bakanlığı Uluslararası İş Gücü Genel Müdürlüğü ile yürütülen süreçte, yabancı gemi adamı çalıştırmak için gerekli “Çalışma İzni Muafiyet Belgesi”nin alınmasının 30 günü bulduğunu, bu nedenle sektörde mağduriyetler yaşandığını ifade etti. Belgelerin süresinin kısa tutulması ve



BURAK ATASOY

ek evrak taleplerinin süreci uzattığını belirten Er, STCW standartları doğrultusunda gemi adamlarının kontrat süreleriyle uyumlu şekilde muafiyet belgelerinin düzenlenmesi gerektiğini söyledi. “Bu sürecin hızlandırılması ve belgelerin daha uzun süreli düzenlenmesi sektörümüz için büyük önem taşıyor” diyen Er, ilgili kurumların desteğine talep etti.

BURAK ATASOY: “3000 GROSTON ÜZERİ GEMİLERDE GÖREV YAPACAK VARDIYA ZABİTİ İHTİYACI ARTMAYA DEVAM EDİYOR”

25 No’lu Denizaşırı (Uzakyol) Genel Yük Gemi Taşımacılığı Komitesi Başkan Yardımcısı Burak Atasoy, denizcilik meslek lisesi mezunlarının terfi ve yeterlilik süreçlerinde yapılan düzenlemeleri değerlendirdi. Mesleki ve teknik Anadolu liselerinden mezun olanların terfi için gerekli deniz hizmeti süresinin 12 aya indirildiğini hatırlatan Atasoy, bu sayede zabıtlık yeterliliğine sahip olanların daha kısa sürede başvuru yapabildiğini söyledi. Ayrıca meslek lisesi mezunlarının 3000 groston ve 3000 kilovat üzeri gemilerde görev alabilmeleri için gereken sürenin kıaldığını, görev tanımı imkânlarının genişlediğini belirtti. Dil yeterliliği konusunda da iyileştirmeler yapıldığını vurgulayan Atasoy, YÖKDİL sınav sonuçlarının kabul edilmesi ve İngilizce başarı puanının 5 puan düşürülmesinin orta vadede sektördeki personel ihtiyacının karşılanmasına katkı sağlayacağını ifade etti. Uzak yol geçişlerinde yapılan son düzenlemelerle,



TEOMAN MUSTAFA AKYOL

birinci zabıt veya ikinci makineci yeterliliğine sahip olanların belirli şartları sağladıklarında “uzakyol vardiya zabiti” veya “uzakyol vardiya mühendisi” olarak görev yapabildiklerini söyledi. Bu vesileyle yapılan tüm düzenlemeler için teşekkür etti.

Ancak Atasoy, tüm bu gelişmelere rağmen 3000 groston üzeri gemilerde

Bazı denizcilik meslek liselerinin eğitim kadrosu, fiziki imkânları, laboratuvarları ve simülatorleri bakımından birçok meslek yüksekokulundan daha iyi durumda olduğunu gördüklerini söyledi. Atasoy, sektörün 3000 groston ve 3000 kilovat üzeri gemilerde vardiya ve makine zabiti ihtiyacını göz önünde bulundurarak, sınavla öğrenci kabul eden, İngilizce hazırlık sınıfı bulunan ve idarece yapılacak denetimler sonucunda yeterliliği uygun görülen denizcilik meslek liselerinin yeniden 3000 groston/3000 kilovat seviyesine yükseltilmesinin mevcut zabıt açığının kapatılmasına katkı sağlayacağını değerlendirdiklerini söyledi. Bu talebe Denizcilik Genel Müdürlüğü'nün destek vermesinin sektör açısından büyük önem taşıdığını vurguladı.

TEOMAN MUSTAFA AKYOL: “ÖĞRENCİLERİN DENİZCİLİK FAKÜLTELERİNE YÖNLENDİRİLMESİ BÜYÜK ÖNEM TAŞIMAKTADIR”

44 No'lu Deniz Eğitimi, Mühendislik, Danışmanlık ve Denizde Destek



MURAT KUL

düzenlemelerinin genç denizciler için önemli bir motivasyon kaynağı olduğunu söyledi. Ancak Akyol, saha gözlemlerinde dikkat çeken bir soruna işaret etti: “Denizcilik meslek liselerinden mezun olan öğrencilerin kendi alanlarında yükseköğretime devam etme oranı arzu edilen seviyede değil. Oysa sektörün sürdürülebilir gelişimi için bu öğrencilerin meslek yüksekokullarına ve denizcilik fakültelerine yönlendirilmesi büyük önem taşıyor.” Bu nedenle Akyol, denizcilik meslek liselerinden mezun olup kendi branşlarında yükseköğretime devam etmek isteyen öğrencilere yönelik ek kontenjan uygulamasının hayata geçirilmesi gerektiğini vurguladı.

Böyle bir düzenlemenin öğrenciler için ilave motivasyon sağlayacağını ve sektörün nitelikli insan kaynağını güçlendireceğini ifade etti. Denizcilik Genel Müdürlüğü'nün bu talebe destek vermesinin sektör açısından büyük önem taşıdığını söyledi.

MURAT KUL: “KİM KAZANIYOR BİLMİYORUZ AMA BİZ GİT GİDE KAYBEDİYORUZ”

01 No'lu Balıkçılık Faaliyetleri Komitesi Başkanı Murat Kul, sezonun balık avı açısından fena geçmediğini ancak fiyatların üreticiler için tatmin edici olmadığını ve kazanç sağlayamadıklarını söyleyerek “Kim kazanıyor bilmiyoruz ama biz git gide kaybediyoruz” dedi. Kul, balıkçılık sektörünün en büyük sorunlarından birinin akaryakıt



görev yapacak vardiya zabiti ihtiyacının her geçen gün arttığını vurguladı. Komitedeki görevinin yanı sıra Eğitim ve İstihdam Komisyonu'nda da görev aldığını belirten Atasoy, bu kapsamda ülkenin farklı bölgelerindeki eğitim kurumlarını incelediklerini aktardı.

Faaliyetleri Komitesi Üyesi ve DTO Eğitim ve İstihdam Komisyonu Başkanı Teoman Mustafa Akyol, önce komisyon faaliyetlerine değinerek toplamda 50 eğitim kurumunu ziyaret ettiklerini belirtti. Bu ziyaretlerde yeni yönetmelik

maliyetleri olduğunu ifade etti. ÖTV'siz yakıt desteğinin kaldırılmasıyla tekne işletme maliyetlerinin katlandığını, denize açıldıklarında 1-5 ton arasında akaryakıt harcadıklarını, bu yükün sürdürülemez hale geldiğini dile getirdi.

Bir diğer sorun olarak işçi bulma güçlüğünü gündeme getiren Kul, Kabotaj Kanunu nedeniyle yabancı işçi çalıştırılmadığını, yerli gençlerin ise sektöre ilgi göstermediğini belirtti. “Üç beş yıl içinde bu durum çok büyük bir problem olacak” diyerek çözüm arayışına ihtiyaç olduğunu vurguladı. Balık çiftlikleriyle ilgili sıkıntılara da değinen Kul, özellikle ışıklandırma sistemlerinin ciddi kazalara yol açtığını söyledi. Şamandıraların başıboş bırakıldığını, ışıkların yanmadığını ve bu nedenle çarpma olaylarının yaşandığını belirtti. Çiftliklerde AIS veya BAGİS cihazlarının zorunlu hale getirilmesi gerektiğini önerdi. Son olarak Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı'nın sorunların çözümünde kendilerine destek verdiğini, Tarım Bakanlığı ile ilişkilerde ise sıkıntılar yaşandığını ifade eden Kul, Ulaştırma Bakanlığı'na teşekkür etti.

SAİM OĞUZÜLGEN: “KILAVUZLUK HİZMETLERİNDE YAŞANABİLECEK OLUMSUZLUKLAR, DENİZ EMNİYETİNDE CİDDİ ZAFİYETLER DOĞURUR”

Kaptan Saim Oğuzülgen, kılavuzluk ve römorkörcülük hizmetlerinin özelleştirilmesi sürecine değindi. Kabotaj hakkının en önemli unsurlarından biri olan bu hizmetlerin ilk kez 1996'da özelleştirildiğini, 2025 yılında ise ihale ve açık artırma yöntemiyle yeniden özelleştirildiğini hatırlattı. 14 bölgede kılavuzluk hizmetleri için ihalelerin tamamlandığını, römorkörcülük hizmetleri ihalelerinin ise hâlen sürdüğünü belirtti. Özden, ihalelerde kamu payı oranlarının yüzde 36 ile yüzde 89 arasında değiştiğini, rekabet nedeniyle şirketlerin kamu payını artırma yarışına girdiğini söyledi. Bu durumun ekonomik açıdan sürdürülemez olduğunu vurgulayan Özden, zarar eden şirketlerin hizmet veremez hale gelebileceğini ve deniz emniyetinde ciddi



zafiyetler doğabileceğini dile getirdi. Özden, konuşmasını şöyle sürdürdü: “En düşük kamu payının verildiği yer ile en yüksek kamu payının verildiği yerin kılavuzluk hizmetleri ile ilgili maddi değerlendirmeler yapıldığında ihaleyi alan hiçbir kılavuzluk şirketinin vereceği hizmetten kar edeceği düşünülmektedir. Bu durum ekonomik açıdan sürdürülemez bir durum ve verilecek kılavuzluk hizmetleri için birçok sorunun ortaya çıkmasına sebebiyet verecek, zarar eden şirketlerin hizmetleri ise sürdürülemez hale gelebilecektir. Bölgelere ayrılmış limanlardaki deniz alanlarında hizmet bütünlüğü bozulacak, yaşanabilecek karmaşalar verilecek kılavuzluk hizmetlerinin emniyet değerlerinde zafiyetler doğurabilecektir. Bir ülkenin deniz alanlarında verilmekte olan kılavuzluk hizmeti hizmetin verildiği deniz alanında seyir can, mal ve çevre emniyetiyle denizde güvenlik için kamu yararına verilen yarı kamusal bir hizmettir ve ilgili tüm tarafların haklarının eşit olarak korunduğu hizmetler bütünü olarak değerlendirilmektedir. Ülkemiz kılavuzluk hizmetlerinde yaşanabilecek olumsuzlar yaşanabilecek deniz alanlarında birçok sorunun yaşanmasına, deniz kazalarının oluşmasına neden olabilir.” Oğuzülgen, 58 yıllık denizci ve 1982'den beri kılavuz kaptan olarak mesleki tecrübelerine dayanarak bu

endişelerini paylaştığını, gelecekte yaşanabilecek olumsuzlukların önlenmesi için konunun dikkatle değerlendirilmesi gerektiğini vurguladı.

YILMAZ ONUR “LİMANLARDA HİZMET BAZLI, KADEMELİ VE ŞEFFAF BİR ÜCRETLENDİRME SİSTEMİ OLUŞTURULMALIDIR”

12 No'lu Deniz Sanayi Malzemesi İmalî ve Alım-Satım Faaliyetleri Komitesi üyesi Yılmaz Onur, liman ücretleriyle ilgili bir sorunu dile getirdi. Liman ücreti alınmasının elbette gerekli olduğunu, ancak çoğu ticari bir operasyon yapmak için değil, gemideki teknik bir ihtiyacı gidermek ya da kısa süreli bir işlem için giriş yaptıklarında da kapsamlı bir liman hizmeti alıyormuş gibi yüksek bedellerle karşı karşıya kaldıklarını aktardı.

Onur şöyle devam etti: “Çok sınırlı bir hizmet karşılığında yüksek ücret talep edilmesi sektörümüzün rekabet gücünü zayıflatmakta ve Türk limanlarını tercih edilmekten uzaklaştırmaktadır. Gemilerin bu hizmeti yurtdışı limanlarında almasına neden olmaktadır. Dünyadaki birçok limanda bu bedeller alınmamakta, hatta teşvik edilmektedir. Limanlarımızdaki giriş ücretlerinin yüksek olması maliyetlerimizi artırmakta, bu da doğal olarak yurtdışı limanlarla kıyaslandığında Türk limanlarını daha pahalı hale getirmektedir. Uluslararası denizcilikte rekabet artık sadece gemi

ve yükü değil, limanların sunduğu maliyet avantajlarıyla da ilgilidir. Bu nedenle daha şeffaf, hizmete dayalı ve adil bir ücretlendirme modeline geçilmesi gerektiğini düşünüyorum. Önerimiz açıktır: hizmet bazlı, kademeli ve şeffaf bir ücretlendirme sistemi oluşturulmalıdır. Limana sadece teknik zorunluluklarla gelen gemilerle ticari operasyon yapan gemiler aynı şekilde değerlendirilmemelidir. Bu konuda ilgili kamu otoriteleriyle birlikte yeniden ele alınması ve sektör temsilcilerinin de içinde olduğu bir çalışma grubunun çözüm üretmesi gerektiğine inanıyorum.”

ABBAS KOLÇALAR: “ALT KOMİSYONLAR ARACILIĞIYLA SORUNLAR DAHA HIZLI ÇÖZÜLEBİLİR”

08. Grup Denizaltı Hizmetleri ve İnşaatı Faaliyetleri Komite Üyesi Abbas Kolçalar, Turizm Bakanlığı'nın getirdiği bir öneriyi gündeme taşıyarak sorunların önce komitelerde görüşülmesi, ardından oluşturulan alt komitelerle

Bakanlık'a gidilmesi ve iki heyet arasındaki görüşmelerle sorunlara çözüm getirilmesini gayet olumlu değerlendirdiğini ifade etti. Böylece vakit kaybetmeden birçok sorunun aşılabileceğinin altını çizdi ve yetkililere teşekkür etti.

RECEP DÜZGİT: “PERVANE MUHAFAZASI KONUSU YENİDEN DEĞERLENDİRİLMELİDİR”

İMEAK DTO Yönetim Kurulu Başkan Yardımcısı Recep Düzgüt, daha önce dile getirilen bir konunun altını yeniden çizdi: “Acente teknelerinde pervane muhafazası konusu tekrar değerlendirilmeye gerçekten ihtiyaç duyulmaktadır. Marinalarda gördüğümüz bazı teknelerde pervaneler bir buçuk metre kadar geride, dışarıda döner şekilde tasarlanıyor. Bu tiplerde muhafaza mantıklı olabilir. Ancak bizim teknelerde muhafazanın olduğu yere bir insanın denize düşüp ulaşması zaten mümkün değil. Yeni tip dıştan takma motorlu teknelerde de durum farklı



RECEP DÜZGİT

değil. RDP plastikleri, HDS, TOKİ, PURE etiketli modellerde muhafaza hiçbir işe yaramıyor. Pratikte olanı söyleyeyim: Sörvey gelirken takılıyor, üç ay sonra çıkarılıyor. Çünkü kullanılması mümkün değil. Bu nedenle bu zorunluluğun sahadaki gerçeklerle uyumlu şekilde yeniden değerlendirilmesini talep ediyoruz.”





DURMUŞ ÜNÜVAR

DURMUŞ ÜNÜVAR: “DENİZCİLİKTE STANDARDİZASYON ÇOK ÖNEMLİ”

Düzgün'ün konuşmasının ardından Ulaştırma ve Altyapı Bakan Yardımcısı Durmuş Ünüvar, kürsüye gelerek Türk denizcilik sektörünün stratejik önemine vurgu yaptı; sektöre yönelik teşviklerin artarak devam edeceğini ve ülke menfaatleri doğrultusunda Türk denizciliğinin dijitalleşme ve sürdürülebilirlik dahil her alanda ivme kaydetmesi için çalıştıklarını, sektör paydaşlarından gelen talep ve istekleri değerlendirdikleri ve birlikte çözüm üretme yoluna gittiklerini belirtti. Daha sonra toplantıda dile getirilen sorunlarla ilgili değerlendirmelerde bulundu.

Ünüvar, İMEAK DTO Fethiye Şubesi Yönetim Kurulu Başkanı İlker Tuğay'ın dile getirdiği Karaot İmalat ve Çekek Yeri Projesi konusunda Turizm Bakanlığı ile yaptıkları görüşmelerde belli bir mesafe kat ettiklerini, ancak Turizm Bakanlığı'nın turizm açısından birtakım çekincelerinin olduğunu ve başka bir yer bulunmasını önerdiğini, aslında daha uygun bir yerin olmadığını ve bu konuyu gündemde tutmaya devam edeceklerini söyledi. Bareboat yelkenli teknelerin kapasitesinin artırılması konusuna eğileceklerini belirtti.

Ünüvar, İMEAK DTO Bodrum Şubesi Yönetim Kurulu Başkanı Orhan Dinç'in deniz turizminin sürdürülebilirliği için Mavi Yolculuk ve Mavi Tur rotalarındaki



koyların marka değerinin korunması meselesini çok önemstediklerini ve bu konuda çalışacaklarını vurguladı.

Deniz turizmi araçlarının sınırlandırılması konusunda hem devlet hem sektör temsilcileri nezdinde bir mutabakat olduğunu ve yöntemi, şekli üzerine çalışılması gerektiğini belirtti.

Yabancı bayraklı yatlarda altyapı ücretlerinin 10 ve 30 günlük süreler halinde tahsil edilmesi yerine günlük baremde yapılmasını önerisine katıldığını, hatta bunun online olarak yapılması için çalışacaklarını ifade etti.

Trabzon-Soçi seferinin yapılamaması konusunu yakından takip ettiklerini, fakat Rusya'nın savaştan kaynaklı güvenlik gerekçelerine öncelik verdiğine ve bir ilerleme sağlanmadığını söyledi. 65 yaş üstü ücretsiz taşımacılık desteği konusunda da Durmuş Ünüvar şunları söyledi:

“Aile Bakanlığı'nın verdiği desteğin Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı'na geçmesi konusunda Aile Bakanlığı ile mutabık kalmıştık. Ancak Çevre Bakanlığı'nın Mahalli İdareler Genel

Müdürlüğü var. Onlar kanunen bu bizde olmalı dediler. Biz de tamam sizde olsun dedik. Kanun çıktığı an biz işin içinde olacağız. Asıl amacımız bakanlık olarak 65 yaş üstüne daha fazla destek vermek. Kanun mecliste çıktığında hızlıca yol alacağımızı düşünüyorum.”

Denizcilikte en zor işin standardizasyon olduğunu vurgulayan Ünüvar, dalış izinleri dahil gemilere verilen izinlerin belli bir standarda kavuşmasının önemli olduğunu, ama bir diğer önemli olan noktanın da izin verilmediği takdirde bunun geminin uygun olmadığı anlamına geldiğini ve bu durumun göz ardı edilemeyeceğini belirtti. Ünüvar, gündeme taşınan diğer meseleler hakkında gerekli notları aldıklarının, karşılıklı görüş alışverişinde bulunarak ciddiyetle üzerine çalışacaklarının altını çizdi.

Toplantıda ayrıca İMEAK DTO Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran ve İMEAK DTO Meclis Başkanı Başaran Bayrak, toplantıya teşekkürlerinden dolayı UAB Bakan Yardımcısı Durmuş Ünüvar ve Kültür ve Turizm Bakanlığı Bakan Yardımcısı Nadir Alpaslan'a günün anısına hediye takdim etti.



JUNE
26
2026



Bosphorus ShipBrokers' Dinner 2026

Lütfi Kırdar Congress Center

You are cordially invited to 7th Shipbrokers' Dinner in Istanbul which will be held in Lutfi Kırdar Congress Center on 26th June 2026.

You may contact with
info@gbd.org.tr for further information and book your place.

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

Turkish Shipbrokers' Association
Board of Directors

HONORARY



SPONSOR

PLATINUM SPONSOR



GOLD SPONSORS



SILVER SPONSORS



BRONZE SPONSORS



DIGITAL MEDIA SPONSOR

NIMBUS INSURANCE

DENİZCİLİK SEKTÖRÜ “HATIRA ORMANI”NDA BİR ARAYA GELDİ: 22 BİN FİDAN TOPRAKLA BULUŞTU

İMEAK Deniz Ticaret Odası tarafından düzenlenen “Denizcilik Hatıra Ormanı” fidan dikim töreni, İstanbul Şile Yolu Çekmeköy mevkiindeki alanda gerçekleştirildi. Etkinlik kapsamında 120 dönümlük alanda 22.000 fidan toprakla buluşturuldu.



Törene, İMEAK Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran, Yönetim Kurulu ve Meclis Üyeleri, Şube Başkanları, Müzahir Kuruluşların Başkanları, denizcilik sektörünün temsilcileri ve aileleri katıldı.

Tamer Kıran törende yaptığı konuşmada, hayatını denizlerden kazanan bir camianın temsilcileri olarak denizleri yalnızca ekonomik bir faaliyet alanı değil, aynı zamanda korunması gereken hayati bir yaşam alanı olarak gördüklerini belirterek, “Bu anlayışla, yalnızca bugünü

değil yarını da koruma sorumluluğuyla hareket ederken, ulusal ve uluslararası tüm gelişmeleri yakından takip ediyor denizlerimizin ve kıyılarımızın korunması için kararlılıkla çalışıyoruz” diye konuştu. Deniz Ticaret Odası’nın, sektörün çatı kuruluşu olmasının ötesinde, birlik, dayanışma ve ortak aklın en güçlü temsilcisi olduğunu belirten Tamer Kıran, şunları söyledi:

“Bu anlamlı günü daha da kıymetli kılan şüphesiz sektörümüzün güçlü dayanışmasıdır. 43 müzahir kuruluşumuz



adına dikilen simgesel fidanlar, birlikteliğimizin, ortak değerlerimizin ve aynı hedefe yürüyen büyük bir aile olduğumuzun en somut ifadesidir. Her bir fidanın önünde yer alan sektörümüzün güzide kurumlarının isimleri, bu dayanışmanın toprağa kazınmış nişaneleri olacaktır. Bizler bugün burada sadece bir orman kurmuyoruz. Gelecek nesillere bırakılacak bir hatıra, bir iz, bir nefes inşa ediyoruz. İnanıyoruz ki doğaya yapılan her iyilik, katlanarak geleceğe ulaşır. Bugün attığımız bu adımın, yarınlarımızın daha yeşil, daha temiz ve daha yaşanabilir olması yolunda güçlü bir katkı olmasını temenni ediyorum.” Tamer Kıran, etkinliğe destek veren ve katılım sağlayan tüm kuruluşlara ve emeği geçenlere teşekkür etti.

Tören kapsamında müzahir kuruluşlar adına temsili fidan dikimi gerçekleştirilirken, katılımcılar programın ardından düzenlenen kahvaltıya iştirak etti.



IN EVERY MOTION

Kesintisiz performans. Güvenilir çözüm.



BTM GROUP

Güvenilir partnerlerimiz

WEICHA

MOTEURS
Baudouin
A WEICHA COMPANY

btmgroup.com.tr

TÜRK DENİZ EĞİTİM VAKFI OLAĞAN GENEL KURULU GERÇEKLEŞTİ

Türk Deniz Eğitim Vakfı'nın (TÜDEV) 2025 yılı Olağan Genel Kurul Toplantısı, TÜDEV Deniz Eğitim Merkezi Konferans Salonu'nda gerçekleştirildi.



TAMER KIRAN

Genel Kurul'a, İMEAK Deniz Ticaret Odası ve Türk Deniz Eğitim Vakfı (TÜDEV) Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kiran, Meclis Başkanı Başaran Bayrak, Piri Reis Üniversitesi Rektörü Prof. Dr. Nafiz Arıca, DTO Yönetim Kurulu üyeleri ile Meclis Başkanlık Divanı Üyeleri, Oda Şube Başkanları, Meclis Üyeleri, TÜDEV Üyeleri ve denizcilik sektörünün temsilcileri katıldı.

Genel Kurul'da, Divan Kurulu oluşturuldu ve Divan Kurulu Başkanlığına Emin Eminoğlu seçildi. Saygı duruşu ve İstiklal Marşı'nın okunmasının ardından, TÜDEV Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kiran, "Yönetim Kurulu 2025 Yılı Faaliyet Raporu"nu sundu.

KIRAN: "TÜRK DENİZCİLİĞİNE DEĞER KATMAYA DEVAM EDİYORUZ"

Tamer Kiran, genel kurulda yaptığı konuşmada vakfın kuruluş amacından güncel faaliyetlerine, eğitim yatırımlarından üniversite çalışmalarına kadar birçok başlıkta değerlendirmelerde bulundu.

Kiran, konuşmasına katılımcıları selamlayarak başladı: "Sayın Divan Başkanı ve üyeleri, Türk Deniz Eğitim Vakfı'mızın saygıdeğer mütevelli üyeleri, kıymetli konuklar ve değerli basın mensupları; Türk Deniz Eğitim Vakfı'nın 2025 yılı Olağan Genel Kurulu'na hepiniz hoş geldiniz. Yönetim kurulumuz ve şahsım adına sizleri saygıyla selamlıyorum. Genel kurulumuzun denizci camiamız için hayırlı olmasını diliyorum." Vakfın kuruluş misyonuna dikkat çeken Kiran, şu ifadeleri kullandı:

"Türk deniz taşımacılığının gelişmiş ülkeler seviyesine ulaşmasına katkı sağlamak, bu doğrultuda nitelikli iş gücü yetiştirmek, eğitim kurumları kurmak ve mevcut denizcilik eğitim kurumlarının gelişimine destek olmak amacıyla 7 Ocak 1993 tarihinde 52 kurucu üye tarafından kurulan vakfımız, geride bıraktığı 33 yıl boyunca bu misyonuna bağlı kalarak Türk denizciliğine değer katmaya kararlılıkla devam etmektedir." Görev süreleri

boyunca yürüttükleri çalışmalara değinen Kiran, yönetim kurulu üyeleriyle birlikte yoğun bir çaba içerisinde olduklarını vurguladı ve şunları söyledi:

"TÜDEV'in başarı hikâyesini daha da ileri taşımak ve sürdürülebilir kılmak amacıyla görev yaptığımız süre boyunca yönetim kurulumuzla birlikte yoğun bir çalışma yürüttük. Küresel ölçekte zorlukların yaşandığı bu dönemde, gençlerimizin daha nitelikli denizcilik eğitimi alabilmesi için vakfımızın idari ve mali yapısını güçlendirmeye, kurumsal kapasitesini artırmaya ve kuruluş hedeflerimize uygun projeleri kesintisiz hayata geçirmeye devam ediyoruz."

Geçmişte yürütülen eğitim faaliyetlerine de değinen Kiran, TÜDEV'in sektöre önemli katkılar sunduğunu belirtti: "Vakfımızın temel hedeflerinden biri olan eğitim merkezleri kurma vizyonu doğrultusunda geçmişte önemli adımlar attık. 1995-2011 yılları arasında faaliyet gösteren



sahip olduğunu ifade etti. Dünyadaki değişimlerin yükseköğretime doğrudan yansıtıldığını belirten Arıca, “Dünya değişiyor ve bu değişimle birlikte yükseköğretim sistemi de ciddi şekilde sorgulanıyor. Önümüzdeki yıllarda

üniversitelerin sürdürülebilirliğini dahi tartışmalı hale getirebilir” diye konuştu. Bu tablo karşısında üniversitelerin stratejik dönüşüm yaşaması gerektiğini vurgulayan Arıca, artık “herkes gibi olan” değil, “farklılaşan” üniversitelerin öne çıkacağını



üniversitelerde yeniden yapılanmaların daha yoğun şekilde gündeme geleceğini öngörüyoruz. Bu noktada bizim en önemli avantajımız, bir sektör üniversitesi olmamız. Denizcilik sektörüne doğrudan entegre yapımız, bizi diğer üniversitelerden ayırıyor” dedi.

DOLULUK ORANLARI DÜŞÜŞ SİNYALİ VERİYOR

İstanbul'daki vakıf üniversitelerinin doluluk oranlarına da değinen Arıca, mevcut tablonun dikkatle değerlendirilmesi gerektiğini belirterek, “Geçtiğimiz yıl İstanbul'daki vakıf üniversitelerinde doluluk oranı yüzde 61 seviyesinde gerçekleşti.

Bu oran, yükseköğretim açısından önemli bir gösterge. Önümüzdeki dönemde ise nüfusun yaşlanması, yükseköğretime olan ilginin azalması ve ekonomik faktörler nedeniyle bu oranın daha da düşmesi bekleniyor. Bu durum, bazı



belirtti. Piri Reis Üniversitesi olarak bu doğrultuda önemli adımlar attıklarını ifade eden Arıca, eğitim modelinde yapılacak yeniliklere de değindi. Arıca, “Önümüzdeki dönem itibarıyla 3+1 eğitim modeline geçiyoruz.

Bu model kapsamında öğrencilerimiz üç dönem okulda eğitim alırken bir dönemlerini doğrudan iş yerinde geçirecek. Böylece teorik bilgi ile pratik deneyimi daha güçlü şekilde birleştireceğiz” dedi.

Akreditasyon sürecine de özel önem verdiklerini belirten Arıca, üniversite olarak kurumsal akreditasyonun ardından program bazlı akreditasyon çalışmalarına hız verdiklerini söyledi. “Bu yıl içerisinde 13 programımız için akreditasyon sürecini tamamlamayı hedefliyoruz. Tüm programlarımızı uluslararası standartlara uygun hale getirmek önceliklerimiz arasında yer alıyor” ifadelerini kullandı.

SEKTÖR UZMANLARI DERSLERE GİRECEK

Eğitim içeriğinde de sektörle entegrasyonu artıracak adımlar atılacağını vurgulayan Arıca, “Önümüzdeki eğitim-öğretim yılından itibaren her derste, matematik dahil olmak üzere, en az üç hafta sektör uzmanlarını öğrencilerimizle buluşturacağız. Böylece öğrencilerimiz eğitim sürecinde doğrudan sektör deneyimi kazanacak” dedi.

Genel kurulda yöneltilen soruları da yanıtlayan Arıca, yeni program açma konusuna ilişkin Yükseköğretim Kurulu'nun yaklaşımını aktardı. Arıca, “YÖK artık yeni program açılması konusunda oldukça temkinli. Türkiye'de üniversiteler nicelik olarak belirli bir seviyeye ulaştı. Bundan sonra odak noktası niteliğin artırılması olacak. Yeni bir program açılacaksa, mevcut programlardan birinin kapatılması gerekiyor” şeklinde konuştu. Mezunların istihdam durumuna ilişkin de değerlendirmede bulunan Arıca, özellikle denizcilik fakültesi mezunlarının büyük oranda sektörde yer aldığını belirterek, “Net bir oran vermek zor ancak mezunlarımızın yüzde 90'ından fazlasının denizcilik sektöründe istihdam edildiğini biliyoruz” dedi.

Su altı teknolojileri programına ilişkin bir soruya da yanıt veren Arıca, bu alanda kontenjanların bilinçli şekilde sınırlı tutulduğunu ifade ederek, “Her yıl yaklaşık 15-20 öğrenci alıyoruz. Bu bölüm yüksek maliyetli ve yoğun uygulama gerektiren bir alan. Bu nedenle kontrollü büyüme stratejisi izliyoruz” dedi. Sektör temsilcileriyle iş birliğine açık olduklarını da vurgulayan Arıca, özellikle uygulamalı eğitim ve staj imkanlarının geliştirilmesi noktasında sektörle daha yakın temas kurmaya hazır olduklarını sözlerine ekledi.

Genel Kurul'da, Yönetim ile Denetim Kurullarının 2025 Yılı Faaliyetleri ayrı ayrı ibra edildi, yeni faaliyet dönemine ilişkin tahmini bütçe görüşülüp onaylandı. Toplantının sonunda Divan Başkanı Emin Eminoğlu TÜDEV Yönetim Kurulu Başkanı ve Yönetim Kurulu Üyelerini başarılarından dolayı kutladı ve herkesi onları ayakta alkışlamaya davet etti.

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




AKDENİZ
SHIPYARD

repair@akdenizshipyard.com | +90 322 634 22 25
akdenizshipyard.com

ANKARA OFİSİ TÖRENLE HİZMETE GİRDİ

İMEAK Deniz Ticaret Odası Ankara Ofisi, 23 Nisan Perşembe günü düzenlenen açılış töreniyle hizmete girdi.



İMEAK Deniz Ticaret Odası'nın Çankaya Dumlupınar Bulvarı üzerinde Mahall Ankara'da yer alan ofisin açılışına, Türkiye Odalar ve Borsalar Birliği (TOBB) Başkanı M. Rifat Hisarcıklıoğlu, TOBB Yönetim Kurulu Üyeleri, Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Denizcilik Genel Müdürü Ünal Baylan katıldı.

Açılıшта, İMEAK Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran, İMEAK Deniz Ticaret Odası Meclis Başkanı Başaran Bayrak, İMEAK Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu başkan yardımcılarımız Recep Düzgüt ve Adnan Naiboğlu, İMEAK Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu üyeleri Taylan Kalkavan, Burak Akartaş, Orhan Gülcek ve Barış Dillioğlu ile İMEAK Deniz Ticaret Odası Meclis Başkan Yardımcısı Emin Eminoğlu hazır bulundu.

İMEAK Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu, açılışın ardından Birlik Merkezinde TOBB Yönetim Kurulu üyeleriyle bir araya gelerek, denizcilik sektörünün gündemindeki konuları değerlendirdi.

IACS'NİN DENİZCİLİK SEKTÖRÜNE KATKISI DEĞERLENDİRİLDİ

İMEAK Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran, IACS Genel Politika Grubu'nun (GPG) 100'üncü toplantısı kapsamında İstanbul'da düzenlenen programa katıldı.



İMEAK Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran, 21 Nisan Salı günü, Uluslararası Klas Kuruluşları Birliği (IACS) Genel Politika Grubu'nun (GPG) 100'üncü toplantısı kapsamında İstanbul'da düzenlenen "IACS'nin

Denizcilik Sektörüne Katkısı" temalı ilk oturumuna katıldı. Toplantıya, Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı (UAB) Bakan Yardımcısı Durmuş Ünüvar, Denizcilik Genel Müdürü Ünal Baylan, Kıyı Emniyeti Genel Müdürü Mustafa Bankaoğlu, Meclis Üyelerimiz Cihan Ergenç ile Metin Düzgüt ve denizcilik sektörü temsilcileri iştirak etti.

IACS Genel Sekreteri Robert Ashdown, IACS GPG Başkanı Dr. Ajay Asok Kumar, Türk Loydu Vakfı Başkanı Prof. Dr. Oral Erdoğan'ın ev sahipliğinde gerçekleşen etkinliğin ilk oturumunda, "deniz güvenliği, deniz çevresinin korunması ve küresel denizcilik standartlarının geliştirilmesine" yönelik değerlendirmeler paylaşıldı.



DENİZ GİRİŞİMİ İŞ FORUMU'NDA STRATEJİK İŞ BİRLİĞİ

İMEAK DTO Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran, Hırvatistan Cumhuriyeti'nin Dubrovnik kentinde düzenlenen Üç Deniz Girişimi İş Forumu'na katıldı.



Türkiye Odalar ve Borsalar Birliği (TOBB) Başkan Yardımcısı ve İMEAK Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran, 28 Nisan Salı günü,

Hırvatistan Cumhuriyeti'nin Dubrovnik kentinde düzenlenen Üç Deniz Girişimi İş Forumu'na katıldı. Hırvatistan'ın 2026 yılı dönem başkanlığını yürüttüğü ve 28-29 Nisan 2026 tarihlerinde gerçekleştirilen Üç Deniz Girişimi 11. Zirvesi kapsamında düzenlenen İş Forumu'nda konuşma yapan Kıran, Türkiye'nin jeostratejik konumuna dikkat çekti. Türkiye'nin, Üç Deniz Bölgesi için bir rakip değil, tamamlayıcı bir ortak olduğunu vurgulayan Kıran, doğu-batı eksenindeki bağlantıları güçlendirdiğini, Avrupa ile

Asya, Kafkasya ve Orta Doğu arasında önemli bir köprü işlevi gördüğünü ifade ederek, bu iş birliğinin daha esnek, verimli ve dayanıklı bir lojistik ağ oluşturma potansiyeli sunduğunu belirtti.

2015 yılında Polonya ve Hırvatistan öncülüğünde kurulan ve Türkiye'nin "stratejik ortak" olarak katıldığı Üç Deniz Girişimi, Baltık, Adriyatik ve Karadeniz arasındaki bölgede enerji, ulaşım ve dijital altyapının güçlendirilmesini hedefliyor.

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



**LIBERIAN
REGISTRY**



THE BEST OPEN REGISTRY

    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



Posidonia Ποσειδωνία
The International Shipping Exhibition

- 📍 HALLS 1, 2
- 📍 ENTRANCE 2
- 📍 FORWARDER
- 📍 SHUTTLE BUSES
- 📍 TAXI SERVICE
- 📍 TRAVEL AGENT
- 📍 SEMINAR ROOMS 1A, 1B
- 📍 SEMINAR ROOMS 2A, 2B



Posidonia Ποσειδωνία
The International Shipping Exhibition

HALL 3

Posidonia Ποσειδωνία

HALL 2

Posidonia

40,000
ATTENDANCE

2,000
EXHIBITORS

138
COUNTRIES

The Home of Shipping

1-5 June 2026
Athens-Greece

posidonia-events.com

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



ATAVALVE



Tel: +90 216 629 1240

info@atavalve.com.tr

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

ALIAĞA LİMANLARI NET TONDA LİDER

İMEAK DTO Aliğa Şubesi Nisan Ayı Meclis Toplantısı'nda konuşan İMEAK DTO Aliğa Şubesi Yönetim Kurulu Başkanı Adem Şimşek, Aliğa limanlarının net tonda liderliğini sürdürdüğünü açıkladı.



İMEAK Deniz Ticaret Odası (DTO) Aliğa Şubesi Nisan Ayı Olağan Meclis Toplantısı, Meclis Başkanı İsmail Önal başkanlığında yapıldı. Toplantıda konuşan İMEAK DTO Aliğa Şubesi Yönetim Kurulu Başkanı Adem Şimşek, sözlerine Foça'da gerçekleştirilen 2026 Windsurf Techno 293 Dünya Şampiyonası'nı değerlendirerek başladı. Şimşek "17 ülkeden yaklaşık 300 sporcunun katılımıyla Foça'da gerçekleştirilen ve odamızın da sponsorları arasında yer aldığı 2026 Windsurf Techno 293 Dünya Şampiyonası başarıyla tamamlandı. Bölgemizin uluslararası ölçekte böylesine önemli bir organizasyona ev sahipliği yapması, bölgenin uluslararası görünürlüğü ve organizasyon kapasitesi açısından güçlü bir tablo ortaya koydu. Türkiye Yelken Federasyonu nezdinde tüm sporcuları, organizasyonda emeği geçenleri ve destekçileri tebrik ediyorum" dedi. Şimşek, konuşmasının devamında DTO tarafından geleneksel hale getirilen ve bu yıl altıncısı düzenlenen resim, şiir ve kompozisyon yarışması hakkında "Yarışmamızı Aliğa İlçe Milli Eğitim

Müdürlüğümüz ile birlikte düzenledik. Yarışma komisyonumuz, dereceye giren eserleri belirledi. 28 Nisan Salı günü Aliğa Belediyesi Güzelhisar Sosyal Tesisleri'nde ilçe protokolümüzün katılımıyla gerçekleştireceğimiz törende, dereceye giren öğrencilerimize ödülleri takdim edeceğiz" ifadelerini kullandı.

2026 yılının ilk çeyreğinde Aliğa limanlarında gerçekleşen yük istatistikleri ve elleçlenen konteyner rakamlarına ilişkin bilgi veren Başkan Adem Şimşek, "2026 yılının ilk çeyreği itibarıyla limanlarımızın performansını değerlendirdiğimizde, 2025 yılına yakın seviyede, genel olarak istikrarlı; ancak bazı kalemlerde belirgin gerilemelerin yaşandığı görülmektedir. 2026 yılının ilk çeyreğinde TEU bazında elleçlenen konteyner trafiği toplam 362 bin 810 adet olarak gerçekleşmiştir. Geçen yılın aynı döneminde elleçlenen 451 bin 966 TEU ile karşılaştırıldığında %20,14 oranında azalış gerçekleşmiştir. Limanlarımız bu performansla 5'inci sırada yer almaktadır. 2026'nın ilk çeyreğinde limanlarımıza uğrak yapan gemi sayısı 1.409 adet olmuştur. 2025 yılının aynı döneminde bu sayı 1.541 adet olarak kaydedilmişti. Bu rakamlarla gemi uğrak sayısında yüzde 8,56 oranında azalış gerçekleşmiş ve Kocaeli'nin ardından ikinci sıradaki yerimizi korumuş bulunuyoruz" dedi.

ALIAĞA, ELLEÇLEMEDE DE ZİRVEDEKİ YERİNİ KORUYOR

Şimşek, 2026 yılının ilk çeyreğinde Aliğa limanlarında groston bazında elleçlenen yük miktarının 28 milyon 899 bin 509 ton olduğunu belirterek, "Bu rakamla Aliğa limanlarında geçen yılın aynı dönemine göre %8,77 oranında azalış yaşandı. Buna rağmen Aliğa limanları, groston elleçlemede Kocaeli'nin ardından Türkiye genelinde ikinci sıradaki yerini



korudu. Aynı dönemde net ton bazında elleçlenen yük miktarı ise 21 milyon 910 bin 607 ton olarak gerçekleşti. Geçen yılın aynı döneminde 22 milyon 907 bin 125 ton olan net ton elleçleme miktarına kıyasla ilk çeyrekte %4,35 oranında azalış gerçekleşmiştir. Buna rağmen Aliğa limanları net tonda liderliğini sürdürmüştür" dedi.

Şimşek sözlerini şöyle sürdürdü: "2026 yılının ilk çeyreğinde limanlarımızda gerçekleşen yükleme net ton miktarı 8 milyon 201 bin 355 ton olmuştur. Geçen yılın aynı dönemiyle kıyaslandığında %4,67 oranında düşüş yaşanmış ve Aliğa limanları bu alanda Ceyhan'dan sonra ikinci sırada yer almıştır. Öte yandan, boşaltma net ton miktarı 13 milyon 709 bin 252 ton olarak kaydedilmiştir. Bu rakamla Aliğa, en fazla boşaltma işlemi gerçekleştirilen birinci liman konumundadır. Boşaltma tonajında ise geçen yıla göre %4,15 oranında azalış yaşanmıştır."

(DTO Aliğa Şubesi)



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

ANTALYA'DA YACHT LIFE BOAT SHOW RÜZGARI

Antalya, denizcilik sektörünün önemli fuarlarından biri olan Yacht Life Boat Show'a 4 – 12 Nisan tarihleri arasında üçüncü kez ev sahipliği yaptı.



Denizcilik sektörünü bir araya getiren 3. Yacht Life Boat Show, 4 Nisan Cumartesi günü Antalya Valisi Hulusi Şahin'in katılımıyla gerçekleştirilen törenle açıldı. ANFAŞ Fuar ve Kongre Merkezi'ndeki törene Sahil Güvenlik Eğitim ve Öğretim Komutanı Tuğ. Gürkan Erken, SG Antalya Grup Komutanı SG Yb. Tolga

Ticaret Odası Antalya Şubesi Başkanı Ahmet Çetin, İMEAK Deniz Ticaret Odası Antalya Şubesi Meclis Başkanı Berna Küner Vanmannekes ve sektör temsilcileri katıldı. Törende konuşan Antalya Valisi Hulusi Şahin, denizciliğin Antalya için öneminden bahsederek "Tarih boyunca deniz ticareti açısından çok önemli bir



yapım ve onarımında da Antalya Serbest Bölge müthiş bir potansiyele sahip. Öyle ki 1 milyar doların üzerinde bir hacimle şehrimize katkı yapmaya devam ediyor. Bu hususta Yacht Life Boat Show'un bize önemli katkılar sağlayacağına inanıyorum. Emegi geçen organizatör ve Deniz Ticaret Odası Antalya Şube Başkanımız Ahmet Çetin başta olmak üzere herkese teşekkür ederim" dedi.



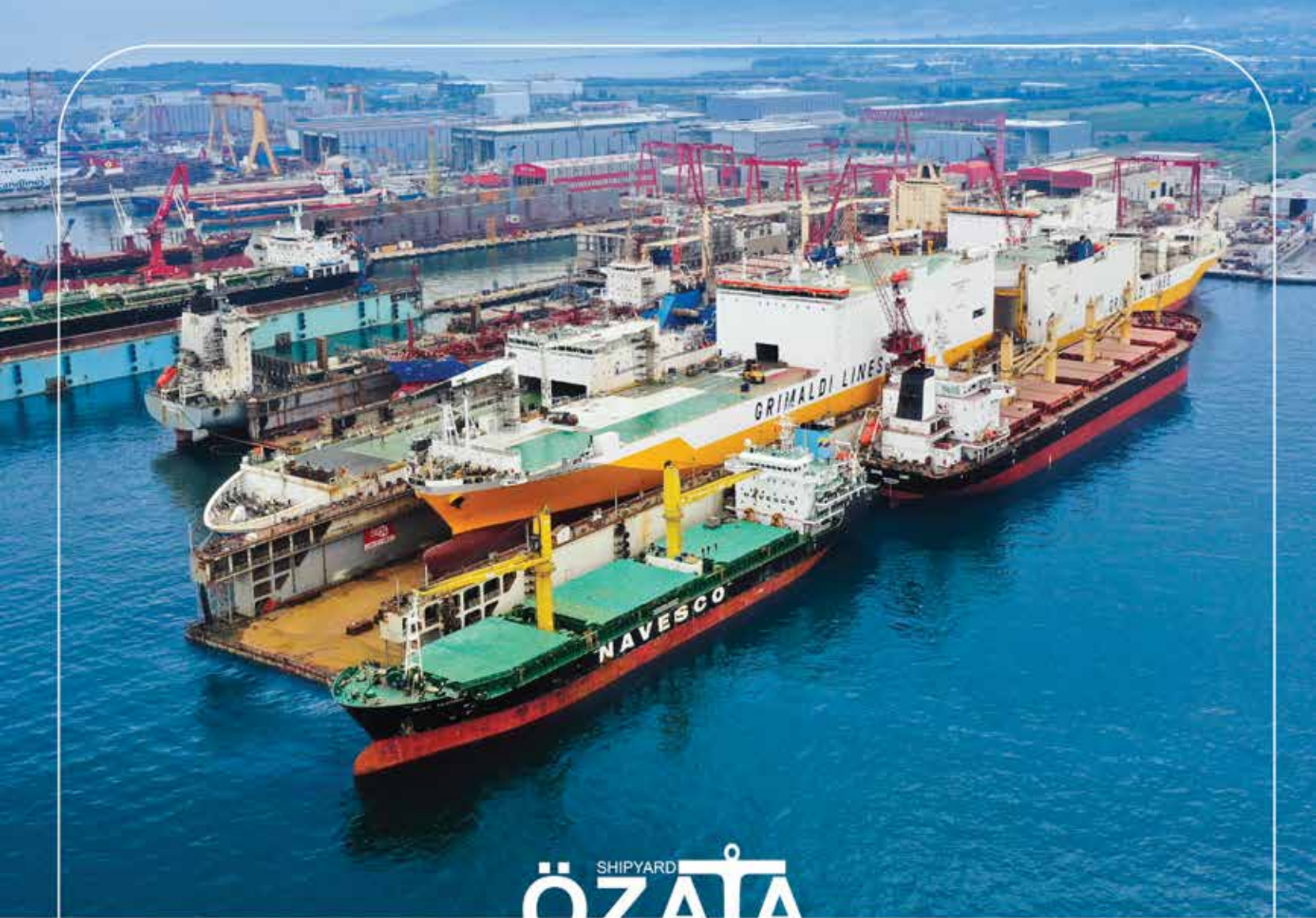
Coşkun, Konyaaltı Belediye Başkanı Cem Kotan, Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı VI. Bölge Müdürü Serhan Özkanlı, Antalya Bölge Liman Başkanı Mustafa Ergüven, Antalya Büyükşehir Belediye Başkan Danışmanı Lokman Atasoy, İMEAK Deniz

nokta olan Antalya, denizcilik sektörünün Türkiye'deki lider şehridir. Biz limanları ve marinaları olan bir şehirdir. Suyla alakalı her türlü turistik faaliyetin, üretimin ve ekipmanın ana merkezi konumundayız. Sadece deniz ticareti ve turizmi değil, yat

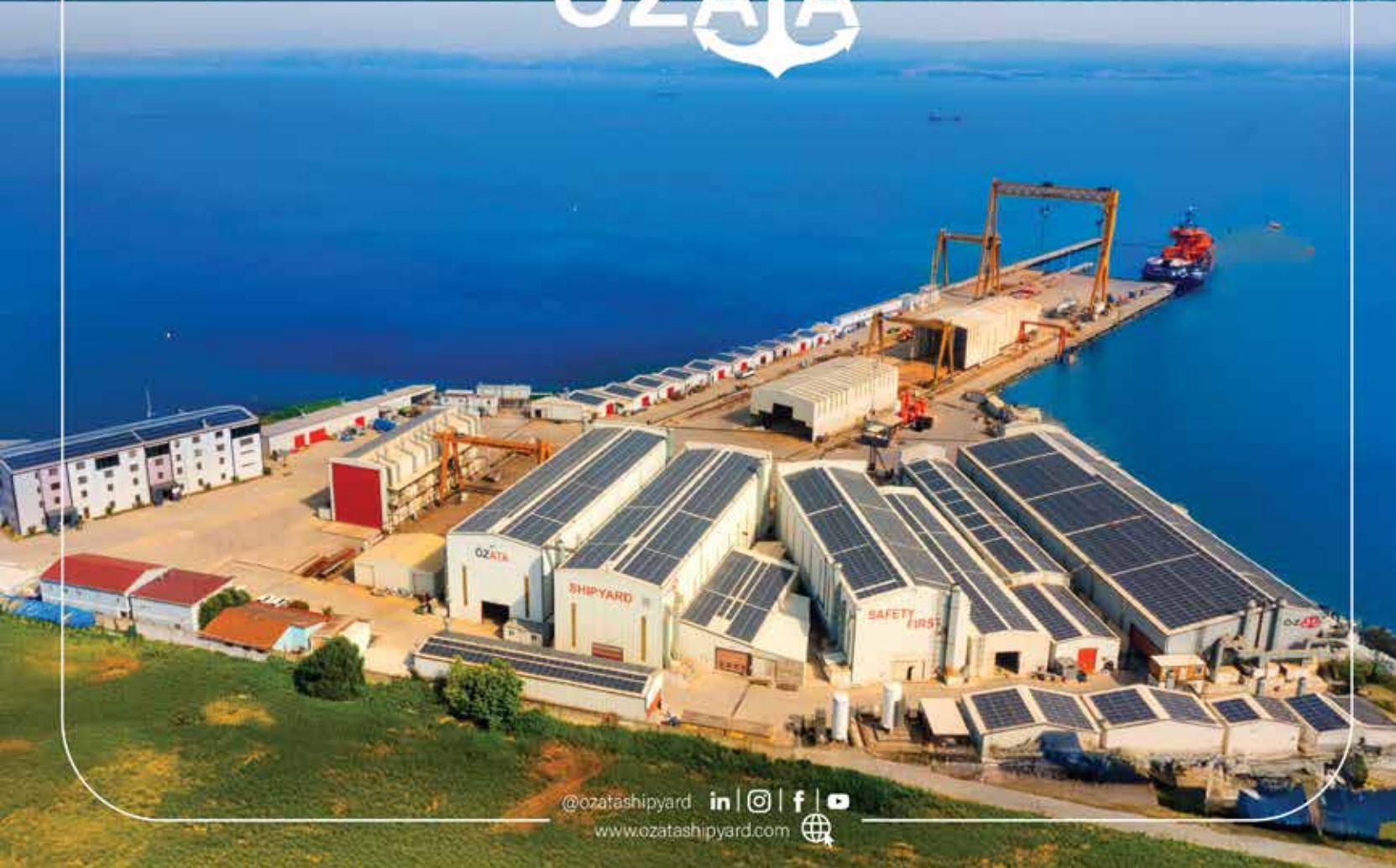
AHMET ÇETİN: "BU FUAR, ANTALYA VE SEKTÖRÜMÜZ İÇİN ÖNEMLİ"

Törenin ardından İMEAK Deniz Ticaret Odası Antalya Şubesi Başkanı Ahmet Çetin de açıklamalarda bulundu. 70 firmanın katıldığı Yacht Life Boat Show'un Antalya ve denizcilik sektörü için çok önemli bir yere sahip olduğunu ifade eden Çetin, "Bu yıl üçüncü kez kapılarını açan Yacht Life Boat Show, artık Antalya ve denizcilik sektörümüz için gelenekselleşmiş bir güç birliğidir. Özellikle yeni sezon öncesinde paydaşlarımızın sektörün mevcut durumunu analiz etmesi ve yeni iş birlikleri (network) geliştirmesi açısından kritik bir öneme sahip. Fuarın her yıl üzerine koyarak büyümesi ve kurumsal bir kimlik kazanması bizler için büyük bir gurur vesilesidir. Katkı sunan tüm kurum ve kuruluşlara teşekkür ederim" ifadelerini kullandı.

(DTO Antalya Şubesi)



SHIPYARD
ÖZATA



İSTE'DE DENİZ ÖRF VE ADETLERİ ZİRVESİ

İMEAK Deniz Ticaret Odası İskenderun Şubesi'nin katkılarıyla İskenderun Teknik Üniversitesi'nde "Deniz Örf ve Adetleri Zirvesi" yapıldı.



Denizcilik kültürünün önemli unsurlarından biri olan örf ve adetlerin ele alındığı "Deniz Örf ve Adetleri Zirvesi", İskenderun Teknik Üniversitesi'nde

öğrenciler yoğun ilgi gösterdi. Programa İskenderun Sahil Güvenlik Doğu Akdeniz Grup Komutanı Yarbay Onur Emir, İskenderun Bölge Liman Başkanı Atilla



gerçekleştirildi. İMEAK Deniz Ticaret Odası İskenderun Şubesi'nin katkılarıyla İskenderun Teknik Üniversitesi Gemi Bina salonunda yapılan programa sektörün önde gelen isimleri, akademisyenler ve



Piralloğlu, İMEAK Deniz Ticaret Odası İskenderun Şube Başkanı Kemal Kutlu, Türk LOYDU Yönetim Kurulu Üyesi Dr. Gürsel Yıldız, Baş Kılavuz Kaptan Murat Aşkar, UEİM Daire Başkanı Dural



İşler, Kaptan Mustafa Şaban Elmas da katıldı. Denizcilik mesleğinde örf ve adetlerin önemine dikkat çeken Kaptan Levent Ülker deniz örf ve adetlerinin yazılı olmayan ancak mesleğin temelini oluşturan kurallar bütünü olduğunu vurgulayarak "Bizim için önemli olan deniz örf ve adetleri hakkında bilgi edinmek ve farkındalık kazanmaktır. Bu zirvenin hem mesleki farkındalık oluşturacağına hem de geleceğin denizcilerine yol göstereceğine inanıyoruz" dedi.

Üniforma kullanımının da denizcilik kültürünün önemli bir parçası olduğuna değinen Ülker, üniformanın disiplin, sorumluluk ve mesleki aidiyet duygusunu pekiştirdiğini, üniformanın öğrencilerde düzenli alışkanlıklar kazandırdığını, kurallara uyum bilincini geliştirdiğini ve mesleğe hazırlık sürecinde önemli rol oynadığını söyledi.

Türk LOYDU Yönetim Kurulu üyesi Dr. Gürsel Yıldız ise denizcilikte örf ve adetlerin meslek hayatı içerisinde tecrübeyle kazanıldığının altını çizerek, üniversite eğitiminde bazı teknik konuların yeterince detaylı işlenemediğini, bu eksikliklerin ise meslek hayatında öğrenildiğini dile getirdi. Türk Loydu hakkında da bilgi veren Yıldız, kurumun 1962 yılında Gemi Mühendisleri Odası tarafından kurulduğunu hatırlatarak, Türkiye'nin milli klas kuruluşu olduğunu, Türk Loydu'nun gemilerin klaslama ve denetim işlemlerini gerçekleştirdiğini, kurumun aynı zamanda öğrencilere burs desteği sağladığını ifade ederek şu anda 225 öğrenciye burs verdiklerini kaydetti.

Zirvede ayrıca deniz örf ve adetlerinin klas kurallarıyla ilişkisi, modern denizcilikle etkileşimi ve gelenekten standarda uzanan teknik dönüşüm süreçleri de ele alındı.

(DTO İskenderun Şubesi)



T H O R
MARINE S.A.®



Gözetim
Hizmetleri



Lashing & Unlashing
Hizmetleri



Liman
Hizmetleri



www.thormarinesa.com.tr



GEÇMİŞİN CESARETİNİ GELECEĞE TAŞIMAK

Mustafa Kemal Atatürk'ün izinde bir milletin özgürlük mücadelesine adım attığı 19 Mayıs 1919, gençliğe emanet edilen bir geleceğin başlangıcını imledi.



19 Mayıs 1919 yalnızca bir tarih değil, bir milletin yeniden doğuşunu imleyen bir dönüm noktası; karanlığın içinden yükselen bir ışık misali, cesaretin ve özgürlüğün sembolü. Her yıl 19 Mayıs'ta, gençliğe emanet edilen bu ruhu yeniden hatırlarız. Çünkü Mustafa Kemal Atatürk'ün "Bütün ümidim gençliktedir" sözüyle işaret ettiği gibi gençlik bir ülkenin geleceğe dair nefesidir. Bugün, bayrakların dalgalanışında, marşların ritminde, meydanların coşkusunda aynı sorumluluğu hissederiz: geçmişin cesaretini geleceğe taşımak.

19 Mayıs 1919'da Samsun'a çıkan Mustafa Kemal Atatürk, Anadolu'nun üzerine çöken umutsuzluğu yarım geçen bir adım attı. Birinci Dünya Savaşı'nın ardından dört koldan kuşatılmış topraklarda karanlık hâkimdi. Stratejik konumu nedeniyle Samsun, Karadeniz'den Orta Anadolu'ya açılan kilit bir kapıydı; İngilizler bu yüzden 9 Mart'ta şehre askeri birlik göndermişti.

Fakat Türk Makinalı Tüfek Birliği'nden Teğmen Hamdi'nin askerleriyle dağa çıkışı, işgal kuvvetlerinin huzurunu bozdu. İngiliz Yüksek Komiserliği'nin "Türk halkı silahlanıyor" şikâyetleriyle birleşen bu rahatsızlık, bölgeye olağanüstü yetkilerle donatılmış bir kumandan gönderilmesi kararını doğurdu. Ve işte o kumandan, uzun süredir ülkenin içine düştüğü karanlığa kaygıyla bakan, "artık harekete geçmek gerekir" inancını içinde taşıyan Mustafa Kemal Atatürk'tü. Samsun'a atılan bu adım, bir milletin yeniden doğuşunun başlangıcı oldu.

BANDIRMA VAPURU İLE UMUDA YOLCULUK

Mustafa Kemal, Osmanlı Ordusu'nun dağıtılma sürecini denetleme ve asayişi sağlama göreviyle 9. Ordu Müfettişi olarak atandığında harekete geçmek için sabırsızlanıyordu. Bu zorlu yolculuk için 41 yıllık eski ve köhne bir vapur olan Bandırma Vapuru seçildi. Mustafa



Kemal Paşa, İsmail Hakkı Durusu'nun kaptanlık ettiği Bandırma Vapuru'yla 16 Mayıs 1919 Cuma günü İstanbul'dan ayrılırken yanında III. Kolordu Komutanı Kurmay Albay Refet Bey (General Bele), Müfettişlik Kurmay Başkanı Kurmay Albay Manastırlı Kâzım Bey (General Dırık), Müfettişlik Sağlık Bakanı Doktor Albay İbrahim Talif Bey (Öngören), Kurmay Başkan Yardımcısı Kurmay Yarıbay Mehmet Arif Bey (Ayıcı) dâhil 18 kişi vardı. Daha sonra bu subaylar Milli Mücadele'nin Anadolu içlerine yayılmasında önemli sorumluluklar üstlenecekti.

Düşman gemilerinin muhtemel saldırılarından korunmak için yol boyunca mümkün olduğunca kıyıya yakın bir rota izleyen Bandırma Vapuru 17 Mayıs'ta İnebolu'ya vardı. Zorlu bir seyahatin ardından nihayet 19 Mayıs'ta Samsun'a ulaştığında ise Mustafa Kemal'in karşılaştığı manzara hiç parlak değildi. İngiliz işgal kuvvetleriyle



birlikte Pontusçular şehirde kol geziyor, halka eziyet ediyordu. Bugün müze haline getirilen Hıntka Palas'ta kaldığı süre boyunca Atatürk bunlara kafa yordu ve 22 Mayıs'ta İstanbul'a gönderdiği telgrafta Rumlar hırslarından vazgeçmedikçe yatışma olamayacağını, Türklerin yabancı mandasına katlanamayacağını, milli hareketlere hak vermek gerektiğini bildirdi. Bu telgrafla İstanbul'a başkaldırdığını açıkça ilan etti. Ayrıca yetkisi altındaki birliklere herkesin yerinde kalması emrini verdi ve direnişi canlı tutmak için Büyük Cami'de

miting düzenledi, Anadolu ve Trakya'daki birliklerle ve Müdafaa-i Hukuk gruplarıyla iletişim kurdu, Rafet Bey'i Samsun Mutasarrıflığı'na (sancak mülki amirliği) atadı.

Atatürk Samsun'da yaklaşık bir hafta kaldıktan sonra da Havza'ya geçti. Bir ihtilal bildirisi niteliğindeki Amasya Genelgesi'ni kaleme alacak, sonrasında düzenlenen Erzurum ve Sivas Kongreleriyle milli irade, milli devlet ve milli egemenlik kavramlarının altı çizilecek ve İstanbul Hükümeti'nin

sorumluluklarını yerine getiremediği ortaya konulacaktı.

Gençlere duyduğu güveni her fırsatta Atatürk milli mücadelemizdeki önemi nedeniyle 19 Mayıs 1919'u Kurtuluş Savaşı'nın başlangıcı kabul ederek Nutuk'u o tarihle başlattı, hem de doğum gününü soranlara 19 Mayıs'ı işaret etti. Atatürk'ü Anma, Gençlik ve Spor Bayramı ilk kez 1926 yılında Gazi Günü adıyla Samsun'da kutlandı ve 24 Mayıs 1935'te Atatürk Günü adı altında resmîyet kazandı ve bu 19 Mayıs, Beşiktaş'ın girişimleriyle Fenerbahçe Stadı'nda yüzlerce sporunun katılımıyla bir spor günü haline geldi.

Spor Kongresi'nde Beşiktaş kurucu üyesi Ahmet Fetgeri Aşeni'nin Atatürk Günü'nün "19 Mayıs Gençlik ve Spor Bayramı" adıyla her yıl tekrarlanması teklifi Atatürk'ün de onayıyla yasalaştı. 1981'de ise adı 19 Mayıs Atatürk'ü Anma, Gençlik ve Spor Bayramı olarak değiştirildi.

Atatürk'ün gençlere armağan ettiği 19 Mayıs Atatürk'ü Anma, Gençlik ve Spor Bayramı'nı coşkuyla kutlarken Mustafa Kemal Atatürk ve milli mücadele kahramanlarımızı saygı, minnet ve rahmetle anıyoruz.



Türk Limanları İçin Uygulanabilir “Liman Yönetim Modeli” Önerileri - 1¹



* AYDIN ERDEMİR

DÜNYADA LİMAN OTORİTELERİ (PORT AUTHORITY) SİSTEMİ VE TARİHÇESİ

Sanayi devrimiyle beraber küresel ticaret olağanüstü derecede artmış, buna paralel denizyolu ulaştırması ve limanlar küresel ticaretin ana tedarik zincirleri haline gelmiştir. ² Bu gelişmelerle birlikte limanların daha organize şekilde yönetilmesi zorunlu hale gelirken, modern anlamda ilk Liman Otoriteleri (Port Authority) 1900'lerin başında Avrupa'da ve ABD'de kurulmuştur. Port of London Authority, 1908'de kurularak modern liman yönetiminin öncülerinden biri olurken, ABD'de ise Port Authority of New York and New Jersey (1921), sadece limanı değil, bölgesel ulaşım altyapısını da yöneten çok daha geniş kapsamlı bir liman yönetim sistemi haline gelmiştir. Zamanla bu liman

yönetim sistemleri dünya genelinde yayılmış, farklı ülkeler kendi ekonomik ve idari sistemlerine, mevcut limanlarının durumuna göre farklı liman yönetim modeli geliştirmişlerdir.

Limanlar kıyı kenar çizgisinin ya da kıyıların deniz tarafında inşa edilen yapılar olduğu için hemen hemen her ülkede de var olan kıyı kanunlarıyla bu kıyı alanlarının kullanımı sınırlanmakta ve korunmaktadır. Dünyadaki ortak kabul deniz, tabii veya sunî göl veya akarsu kıyıları ile bu yerlerin etkisinde olan ve devamı niteliğinde bulunan sahil şeritlerinin doğal ve kültürel özelliklerinin gözetilerek korunması ve toplumun yararlanmasına açık ve kamu yararına kullanılması bütünüyle devletin sorumluluğu ve yükümlülüğü altındadır. Bu açıdan limanların rastgele değil, planlı şekilde inşa edilmesi, geliştirilmesi ve yönetilmesi de zorunludur. Limanlar için büyük ölçekli altyapılar, iskele ve rıhtımlar, depolar, modern elleçleme ve saha ekipmanları, karayolu, demiryolu ve denizyolu gibi gelişmiş ulaşım bağlantıları gibi çok büyük yatırımlar söz konusu olduğundan, bu yatırımların koordinasyonu, planlanması ve projelendirilmesi, izin ve denetim süreçlerinin tek elden yürütülmesi için merkezi bir otoritenin bulunması son derece önemlidir.

Limancılık faaliyeti bütünüyle kamu yararı niteliği taşıyan bir hizmettir. Ülkelerin dış ticaretinde son derece stratejik öneme sahip olan limanlar, içinde çok sayıda paydaşın (ilgili kamu kuruluşlarının birimleri, gümrük otoriteleri, polis ve emniyet birimleri, acenteler, armatörler, gemiler, gümrük hizmeti verenler, kumanya ve malzeme tedarikçileriyle gemilere yaş ve yakıt satıcıları, yük sahipleri,

forwarderler, komisyoncular, tüccarlar, liman çalışanları vb.) olduğu bütüncül bir ekosisteme sahiptir. Bu nedenle devletler; resmi kurumlar ve paydaşlar arası koordinasyonu düzenlemek, güvenlik, gümrük ve kamu düzenini sağlamak, farklı limanlar arasındaki rekabeti hayata geçirmek, sürdürülebilir dış ticaretin gereği olan hızlı ve düşük maliyetli liman hizmetlerinin sunulmasını temin etmek ve limanların kamu yararına kullanımı garanti altına almak için oluşturdukları “Liman Otoritesi” ya da “Liman Yönetim Sistemi”yle limancılık sektöründeki dağınıklığı ve çok başlılığı ortadan kaldırarak tek merkezden yönetilen güçlü kontrol ve denetim mekanizmaları kurmuştur.

Etkili ve geniş bir çerçeveye sahip yasal mevzuatlarla oluşturulan Liman Otoritelerinin; ülkelerin ihtiyaçları doğrultusunda yeni liman kapasitelerinin belirlenmesi, liman inşa edilecek bölgelerin planlanması, projelendirilmesi, kullanım amaçlarının ve işlevlerinin tespiti, limanların kümelenmediği bölgelerdeki geri sahaların ve ilave arazilerin limanın rezerv alanı olarak korunması, limana bağlanacak karayolu, demiryolu gibi diğer ulaştırma modlarının projelendirilmesi ve inşası, limanlarla ilgili izin, onay ve denetleme işlemleri, limanların işletilmesi ve günün ihtiyaçlarına göre geliştirilmesi için farklı modeller ve sözleşmeler çerçevesinde özel sektör kuruluşlarına (liman operatörleri) kiralanması ve denetlenmesi, gemi trafiğinin düzenlenmesi, güvenlik ve çevre standartlarının uygulanması, liman tarifelerini belirlenmesi, lojistik ve taşımacılık entegrasyonunun sağlanması vb. gibi temel görevleri olduğu görülmektedir.

Port Authority (Liman Otoritesi) modelleri ve uygulamaları tek tip değildir; ülkelerin ekonomik yapısına, devletin ekonomideki rolüne ve piyasa gelişmişliğine göre farklı modeller uygulanmaktadır. Genel olarak liman yönetiminde kabul gören çeşitli modeller vardır.³ Bunlar;

* **Service Port (Kamu Hizmet Limanı)**

Kamu hizmet limanı olarak da isimlendirilen bu modelde limanın sahipliği, yönetimi, altyapı ve üstyapılar tamamen kamuya ait olduğu gibi liman operasyonları da kamu eliyle yapılmaktadır. Kamunun tam kontrolü altında olan merkezîyetçi bir yapı söz konusu olduğundan güvenlik ve kontrol kolaylığı bulunmaktadır. Fakat diğer taraftan verimlilik ve esneklik düşük, bürokrasi ise yüksektir. Genel olarak karar alma süreçleri uzun, zamanında yatırım yapabilme hızı düşüktür. Bugün bakıldığında hâlâ bazı gelişmekte olan ülkelerde veya stratejik sektörlerde devlet kontrolüne önem veren ülkelerin yansırı Güney Asya'daki bazı ülkelerle Afrika ve Latin Amerika'da bu model altında yönetilen limanlar bulunmaktadır.

* **Private Port (Özel Liman)**

Bütünüyle özel liman işletmeciliği modeli olan bu sistemde liman tamamen özel sektör tarafından planlanmakta, projelendirilmekte ve inşa edilerek işletilmektedir. Altyapı ve üstyapılarla liman operasyonları bütünüyle özel sektör şirketleri tarafından gerçekleştirilmektedir. Türkiye'deki limanların çok büyük bölümü bu şekilde işletilmektedir. Bu modelde devlet sadece düzenleyici rol oynarken yüksek verimlilik ve hızlı karar alma gibi avantajlar bulunmaktadır. Fakat kamu rolünün sınırlı olması nedeniyle başta yatırım, genişleme, teşvik ve destek mekanizmaları olmak üzere birçok eksiklik ortaya çıkabilmektedir. Bütüncül bir liman yönetiminin olmadığı bu sistemde limanın mevcutta ve gelecekte gelişimini etkileyecek ya da limanla bağlantılı temel yatırımların gecikmesi, kamu ve liman işleticileri arasında görev

ve rol paylaşımında yaşanan sorunlar, liman yatırımlarında eksik olan destek ve teşvikler vb. gibi sorunlar sık sık yaşanmaktadır. Bugün Türkiye'deki limancılık sektöründeki limanların çok büyük bir bölümü bütünüyle özel limanlar tarafından inşa edilerek işletilmektedir. Herhangi bir liman yönetim sisteminin olmadığı Türkiye'de liman işletmeleriyle kamunun rol ve görevlerinde burada belirtilen konularda önemli sorunlar yaşanmaktadır.

* **Tool Port (Kamu-Özel Hizmet Limanı)**

Temel sorumluluğun kamuda, özel sektörün ise sınırlı sorumluluğa sahip olduğu bu modelde altyapı ve ekipman (vinç, terminal vb.) kamu otoritesine (Port Authority) ait iken, operasyonlar özel sektör kuruluşları ya da liman operatörleri tarafından yapılmaktadır. Liman üstünde kamunun kontrolü devam ederken limanın özel sektör tarafından işletilmesi operasyonel verimlilik sağlamaktadır. Fakat sorumluluk ve rol paylaşımında çatışmalar yaşandığı gibi sorumluluk sınırlarında da net olmayan çok fazla sorun ortaya çıkabilmektedir. Bugün bakıldığında genellikle geçiş ekonomilerine sahip Hindistan, Mısır ve Latin Amerika'da bazı ülkelerde bu liman yönetim modeli kullanılmaktadır.

* **Landlord Port (Kiralınmış Liman)**

Günümüzde dünyada en yaygın kullanılan modeldir. Bu modelde Port Authority, altyapı, planlama, düzenleme, denetim vb. gibi görevleri yaparken özel şirketler (liman operatörleri) yatırımcı ve işletici olarak süreli anlaşmalarla (Concession Agreement) liman ve/veya terminal yatırımlarını ve operasyonlarını yapmaktadır. Bu modelde dengeli bir "Kamu + Özel Sektör" iş birliğine söz konusu iken yüksek verimlilik, rekabetçilik ve yatırım çekme kapasitesi de bulunmaktadır. Genel olarak dünyada bu modelin başarısı ilgili ülkenin liman yönetim sistemi konusunda güçlü ve etkin bir mevzuata ve regülasyona sahip olmasından kaynaklanmaktadır. Eğer mevzuat ve regülasyon zayıf ise

liman işletmeciliği konusunda yüksek tekelleşme riski yaşanmaktadır. Bugün limancılıkta en gelişmiş ülkelerdeki liman otoriteleri (Port of Rotterdam, Port of Singapur, Port of London vb.) bu model ile yönetilmektedir.

- **EMERGING HYBRID & ADVANCED PORT⁴ (HİBRİT ÖZELLİKTE KAMU-ÖZEL LİMAN YÖNETİMİ MODELİ)**

Halihazırda yaygın olan liman yönetim modellerinin uygulamalarında ortaya çıkan eksikliklerin aşıldığı, günümüz ihtiyaçlarını karşılamak için karma hale getirilmiş bu modelde, içinde özel sektör temsilcilerinin ve liman ekosisteminin önemli paydaşlarının ve aktörlerinin de olduğu, karar alma sürecinin hızlı ve etkin olduğu, kurumsal ve yenilikçi liman otoriteleri görev yapmaktadır. Mülkiyetin kamu bünyesinde kaldığı, limanın yatırım, işletme ve geliştirme haklarının ise belirli sürelerle ve limanın özel durumuna göre geliştirilen farklı modellerle liman operatörlerine devredildiği, hızlı ve etkin karar alma ayrıcalıklarına da sahip olan bu liman yönetim modeli giderek başta Avrupa olmak üzere birçok ülkede hayata geçirilmekte, mevcut otoriteler de buna uygun dönüştürülmektedir.

Bu modeli uygulayan liman otoriteleri ülke içinde yerel ve bölgesel oldukları gibi verimlilik için birden fazla limanı yönetebilen yenilikçi yapılar haline de getirilmektedir. İspanya ve Çin gibi ülkelerde bölgesel liman otoriteleri daha yaygındır. Bir nevi küreselleşmiş bir liman yönetim ekosistemine de dönüşen bu liman otoritelerinin yönetimlerinde ilgili limanlara yatırım yapan ve işleten yerel ya da küresel liman operatörleri de (DP World, Hutchison, PSA, TIL, APM vb.) yer alabilmektedir.

Yukarıda açıklanan liman yönetim modellerinde kamu ve özel sektörün (liman operatörleri) rolü ile liman işletmeciliğinde denetim ve verimliliğin karşılaştırması aşağıdaki tabloda gösterilmektedir.

Liman Yönetim Modeli	Kamu Rolü	Özel Sektör Rolü	Verimlilik	Kontrol/Denetim
Service Port	Çok yüksek	Yok	Düşük	Çok yüksek
Tool Port	Yüksek	Orta	Orta	Yüksek
Landlord Port	Dengeli	Yüksek	Yüksek	Dengeli
Private Port	Düşük	Çok yüksek	Çok yüksek	Düşük
Hybrid/Advanced Port	Dengeli	Yüksek	Çok yüksek	Dengeli

Liman yönetim modellerinin gelişimine baktığımızda dünyada farklı ülkelerde hayata geçirilen farklı uygulamaların sonuçları ya da sorunları ortaya çıktıkça küresel ölçekte giderek büyüyen deniz taşımacılığının ihtiyaçlarını karşılamak, ülke olarak rekabetçiliklerini korumak için mevcut liman yönetim sistemlerini güncellemekte ve geliştirmektedir. Çevresel ve teknolojik gelişmelerin çok daha hızlandığı, güvenlik ve dayanıklılığın çok daha kritik hale geldiği limanların en etkin ve en verimli şekilde hizmet vermelerini sağlamak adına daha yerel ve ülkeye uygun özgün liman yönetim modelleri hayata geçirmekte, bunun için de mevcut modellerden de yararlanılmaktadır. Liman yönetim sistemlerindeki trendin (**Service Port - Tool Port - Landlord Port - Private Port - Hybrid/Advanced Port**) giderek Hibrit/Advanced Port lehine geliştiği görülmektedir. Liman operatörlerinin ve işleticilerinin daha yoğun şekilde yer aldıkları bu yeni hibrit ve gelişmiş liman otoriteleri artık sadece bir veya birden fazla limanı yönetmekle kalmamakta, limanla bütünleşik olan lojistik ekosistemi ve tedarik zincirinin deniz ulaştırması tarafını yöneten kurumlar haline de gelmektedir.

LİMAN YÖNETİM SİSTEMLERİ KÜRESEL GELİŞMELERE GÖRE YENİLENEN SİSTEMLERDİR

1980'lerden bu yana liman yönetimi, dünyada birçok ülkede kamu politikasının merkezi bir bileşeni haline gelirken özellikle 2000'li yıllardan sonra ise dünyada birçok ülke kendi liman yönetim sistemlerini

oluşturma çalışmalarına hız vermiştir. Üretim ve dağıtımın küreselleşmesi, küresel ticaretteki olağanüstü artışlar, denizyolunun ve limanların baskın bir ulaştırma sistemi haline gelmesi, değişen yük taşımacılığı biçimleri, çevresel ve teknolojik atılımlar, küresel rekabetin şiddetlenmesi, hızla büyüyen küresel riskler ve değişen ekonomik ortam çoğu ülkede devlet kontrolündeki (kamu) liman yönetim modellerinin yerine kamu ve özel sektör işbirliğinin uygun şekilde hayata geçirildiği yeni liman yönetim sistemlerinin kurulmasına imkan sağlamıştır.

Küresel ekonomik koşullar değiştikçe ve ülkeler arası rekabet şiddetlendikçe liman yönetim yapılarında da kademeli değişiklikler yapılmaya başlanmıştır. Hükümetler ülkelerinin uzun süreli hedeflerini göz önünde bulundurarak ve ülkenin mevcut limanlarının durumunu da dikkate alarak özgün liman yönetim modelinin seçimini yönlendirebilecek stratejik hedefler belirlemektedir. Bu hedefler genel olarak aşağıdadır;

- Ülkenin ekonomik kalkınma beklentilerine ve dış ticaret hedeflerine uygun liman altyapısını, ulaştırma bağlantılarını planlamak ve zamanında inşa etmek,
- Ülkenin küresel rekabetçiliğini geliştirmek,
- Yerel veya ulusal düzeyde ekonomik kalkınma hedeflerini gerçekleştirmek,
- Hedeflenen liman kapasitesini, yük

ve gemi trafiğini önceden planlayarak yönetmek,

- Başta güvenlik ve gümrük sistemleri olmak üzere limanların tüm yönetim sistemlerinin koordinasyonu sağlayarak en hızlı ve en optimum şekilde yönetilmesini sağlamak,

- Limanları işletmek üzere ulusal ve uluslararası yatırımcılar için uygun ekonomik bir yatırım ortamı ve sektör oluşturmak,

- Limanlar için başta kamu fonları ve destekler olmak üzere yatırımlar için kaynak sağlayacak merkezi sistemleri oluşturmak,

- Çevresel ve teknolojik gelişmeleri hayata geçirmek

Bakıldığında birçok ülkede mevcut liman yönetim sistemlerinin günün ihtiyaçlarına göre yeniden düzenlenmesi ya da yeni bir liman yönetim sisteminin kurulması uzun bir süre almaktadır. Hollanda, zaman içinde liman yönetim sistemini ihtiyaçlarına göre geliştirmekte hızlı davranırken, Fransa'da bu tip girişimler en az üç yıl sürmüştür. Süreç diğer ülkelerde (örneğin Brezilya, Yunanistan, İtalya) de son derece uzun bir zaman almıştır. Halen dünyada birçok ülkede mevcut liman yönetim sistemlerinin yenilenmesi için çalışmalar yapılmaktadır.

Bir ülkede mevcut olan liman yönetim sisteminin ya da liman yönetim sistemi olmayan ülkelere faaliyette olan limanların mülkiyet ve işletme sisteminin ortaya çıkardığı sorunlar belirlenmeden ilgili ülkeye özgün yeni bir liman yönetim sisteminin kurulması ya da mevcut sistemin yenilenmesi mümkün değildir. Hükümet düzeyinde belirlenen hedefler ile faaliyette olan limanların çıkarları ve hedefleri arasındaki farklılıklar yeni bir liman yönetim sisteminin kurulması ya da mevcut sistemin yenilenmesi sürecini uzatabilmektedir. Ülkeye uygun, etkin, verimli ve ülke olarak belirlenen hedeflere uygun şekilde çalışabilir

bir liman yönetim sisteminin hayata geçirilmesinde öncelikle limanların, sonrasında da liman ekosisteminin ayrılmaz bir parçası olan paydaşların ve ilgili kuruluşların görüşlerinin alınması, devamında da ülkenin bu konudaki hedeflerinin ve kurulacak liman yönetim sisteminden beklentilerinin net olarak belirlenmesi önemlidir. Bunların yapılmaması halinde kurulması istenen yeni liman yönetim modelinin başarılı bir şekilde hayata geçirilmesi maalesef mümkün olamayacaktır.

Dünyada halen liman yönetiminde en iyi veya en akıllı uygulamalar hakkında net bir sonuç veya örnek yoktur. Limancılıkta merkezi kontrol ile tam özelleştirme arasındaki orta yol son derece karmaşık olduğu gibi örnek alınabilecek net ve şeffaf modeller her ülke için değişebilmektedir. Bundan dolayı da genel olarak başta Avrupa olmak üzere dünyada her ülkenin kendine özgü bir liman yönetimi arayışı devam ettiği gibi değişen küresel ekonomik ortama göre var olan liman yönetim modelleri de geliştirilmektedir. Halihazırda Avrupa Birliği'nin de "Ortak Liman Politikası" bulunmamaktadır. Bu konuda ortak bir çerçeve ancak 2016'da kabul edilmiştir ve bu da yalnızca Avrupa'daki bazı limanlarındaki temel liman hizmetleriyle sınırlı kalmıştır. Dünyanın diğer bölgelerinde olduğu gibi, hayata geçirilecek liman yönetim modelleri ülkenin ulusal koşulları, liman altyapısı, ülkenin ekonomik durumu ve hedefleriyle yakından bağlantılıdır.

LİMAN YÖNETİM MODELİ UYGULAMALARINDA YEREL, BÖLGESEL VEYA ULUSAL ÖZGÜNLÜK

Limn yönetim modellerinin bir ülke içindeki limanlara eşit şekilde uygulanmadığı da görülebilmektedir. Avrupa ve Amerika'da hayata geçirilen düzenlemeler, ülkenin ulusal çıkarlarına uygun şekilde farklı büyüklükte ya da farklı bölgelerde faaliyette olan limanlar için farklı şekilde modellenirken, yerel ya da bölgesel limanlara uygulanan

yaklaşımlar farklılaşmıştır. Ülkelerdeki dış ticaretin büyük bölümünün gerçekleştiği ana limanlara yönelik farklı liman yönetim sistemleri uygulanırken, yerel ya da bölgesel limanlara belirli özerklikler verilmiştir. Bunun nedeni, bu yerel ya da bölgesel limanların uluslararası limanlara kıyasla çok farklı koşullara ve zorluklarla sahip olmasının yanında bu limanların buldukları bölgenin kalkınmasındaki rolleri de dikkate alınmaktadır. Bölgeler arası eşitsizliklerin giderilmesinde ve geri kalmış bölgelerin ekonomik açıdan geliştirilmesinde limanların çok önemli rolleri bulunmaktadır. Bu nedenle ülkeler, yerel veya bölgesel kalkınma hedeflerine uygun şekilde bu geri kalmış bölgelere yatırım çekilmesinde limanları kaldıraç olarak kullanmaktadır. Bu açıdan liman yönetim sistemleri öncelikle ülkelerin küresel rekabete açık ana limanlarında hayata geçirilmekte, bu rekabetin yıkıcı sonuçlarından etkilenme potansiyeli yüksek olup yerel ve bölgesel kalkınmaya hizmet eden tali limanlarda uygulanmamakta, tam tersine bu bölgelerdeki limanlar rekabetin yıkıcı sonuçlarından korunarak özerk bir şekilde yönetilmektedir.

Uygun bir liman yönetim modelinin seçiminde birçok faktör dikkate alınmaktadır. Bu faktörler arasında, uluslararası ticaretteki gelişmeler ve ülkenin küresel rekabetteki durumu, limanlarda yük hareketlerine etki eden uluslararası ticaret anlaşmazlıkları, küresel veya bölgesel çatışma ve riskler, liman ekosisteminin oluşturan paydaşların beklentilerini ve stratejilerini şekillendiren ekonomik, çevresel ve sosyal konular, enerji geçişi dahil sürdürülebilirlik, yeşil tedarik zinciri ve teknolojik gelişmeler, limanların kurumsal sosyal sorumluluk (KSS) politikaları ve paydaş ilişkileri yönetimi gibi birçok konu bulunmaktadır.

Limn yönetim sisteminin uygulamasında limanın büyüklüğü de önemli bir faktördür. Bazı ülkelerde liman operasyonları sadece bir veya birkaç önemli veya ana limanda yoğunlaşırken

bazı ülkelerde de ülkenin yük hareketi çok daha fazla sayıda ve dengeli olarak dağılmıştır. Limancılıkta küresel rekabette etkin olabilmek ve ölçek ekonomisi elde etmek için yeterli büyüklükte liman işletmesi gerekirken, kurulacak liman yönetim sisteminin ölçek ekonomisine zarar vermemesi de önemlidir. Bir liman yönetim bölgesi içinde yer alan birden fazla liman/terminal arasındaki rekabetle farklı liman bölgelerinde bulunan limanlar arasındaki rekabetin zarar görmesi hedeflenen liman yönetim sisteminden elde edilebilecek potansiyel faydaları tehlikeye atabilecek veya beklentileri sınırlayabilecektir. Aynı zamanda bu durum ülke limanlarının küresel rekabet güçlerinin zarar görmesine de yol açabilecektir. Bu açıdan tüm bunların dengelendiği bir liman yönetim modeli seçilmesi son derece önemli çalışmaların yapılmasını da gerektirmektedir.

Gelecek yazımızda Türkiye'de liman yönetim sistemi kurulmasıyla ilgili geçmişte hazırlanan raporlar ve çalışmalar ele alınacaktır.

KAYNAKÇA

¹ Bu yazı üç bölüm ya da dizi halinde yayınlanacaktır. Bu ilk bölümdür. Diğer bölümler *Deniz Ticareti Dergisi'nin gelecek sayılarında yer alacaktır.*

² <https://porteconomicsmanagement.org/pemp/contents/part8/port-authorities/>

³ https://porteconomicsmanagement.org/pemp/contents/part8/port-authorities/#1_The_Port_Authority

⁴ https://www.google.com/search?q=hybrid+port+authority+models+port+economic+and+sca_esv=af48876c36cb3322&rlz=1C1GCEU_trTR1149TR1149&biw=1280&bih=585&sxsrf=ANbL-chrome-extension://efaidnbmnnnibpajpcgiclfindmkaj/https://dergipark.org.tr/tr/download/article-file/4605471

* EXECUTIVE CONSULTANT
MARITIME&PORT&TERMINAL&OFFSHORE

RMK MARINE, T. FLORYA'YI DENİZE İNDİRDİ

RMK Marine'in Ditaş Denizcilik için inşa ettiği yeni nesil kimyasal tanker T. Florya, düzenlenen törenle suya indi.



RMK Marine, Ditaş Denizcilik için inşa ettiği yeni nesil 12.000 DWT eş kimyasal tanker projelerinin ilki olan T. Florya'yı başarıyla denize indirdi.

RMK Marine'in Tuzla'daki tersanesinde gerçekleştirilen törene Ulaştırma ve

köklü Türk denizcilik şirketi arasındaki güçlü iş birliğini ve yerli mühendisliğin ulaştığı yüksek seviyeyi bir kez daha göstermiş olmanın gururunu yaşadıklarını açıkladı. Ditaş Denizcilik Genel Müdürü Çağatay Ölken ise T. Florya'nın operasyonel mükemmeliyet, verimlilik

T. Florya, düşük karbonlu deniz taşımacılığı vizyonumuz ile uyumlu olarak alternatif yakıtlara uyum kabiliyetimizi güçlendirecek. Yerli mühendislik ve güçlü iş birlikleri ile hayata geçirilen bu proje, Türk denizcilik sektörünün küresel ölçekteki konumunu da destekliyor. Önümüzdeki dönemde de çevresel sorumluluk, güvenlik ve operasyonel verimlilik odağında yatırımlarımıza kararlılıkla devam edeceğiz" dedi.

TÜRK DENİZCİLİĞİNDE STRATEJİK BİR ADIM

125 metre boyunda T. Florya Kimyasal Tankeri, yüksek operasyonel verimlilik hedefiyle, ileri mühendislik yaklaşımıyla Delta Marine tarafından titizlikle tasarlandı. Emniyet, yük esnekliği, performans kriterleri gözetilerek geliştirilen T. Florya, farklı operasyonel ihtiyaçlara cevap verebilecek teknik altyapısı, uluslararası denizcilik standartlarına uygun donanımı ve modern sistem entegrasyonu ile küresel kimyasal taşımacılık operasyonlarında etkin bir rol üstlenmeye hazırlanıyor.

Deneme seyrinin tamamlanmasının ardından 2026 yılının üçüncü çeyreğinde teslim edilmesi planlanan T. Florya, Ditaş Denizcilik'in filo yapılanmasında önemli bir kilometre taşı olacak. Proje, yalnızca yeni bir gemi inşa sürecini değil, aynı zamanda Türk denizcilik sektöründe mühendislik, kalite ve güvenlik standartlarının daha da ileri taşınmasına yönelik güçlü bir adımı temsil ediyor. İleriki dönemde geleceğin düşük emisyonlu yakıtlarından metanol kullanabilme özelliğine yönelik optimize edilmiş tasarımı ve ana makine konfigürasyonu ile T. Florya Kimyasal Tankeri, RMK Marine ve Ditaş Denizcilik'in sürdürülebilirlik, çevresel sorumluluk ve geleceğe yönelik yeşil dönüşüm vizyonunu bir kez daha ortaya koyuyor.



Altyapı Bakanlığı Denizcilik Genel Müdürü Ünal Baylan, Suudi Arabistan Ulaştırma Bakan Yardımcısı Essam Alammari, Koç Holding, Tüpraş ve Ditaş Denizcilik'ten üst düzey yetkililer katıldı. Törende konuşan RMK Marine Genel Müdürü Dr. Utku Alanç, iki



ve sürdürülebilirlik odağının somut bir yansıması olduğunu belirterek "Genç, modern ve yüksek performanslı filo yapımızı daha da güçlendirme hedefimiz doğrultusunda attığımız bu adım, rekabet gücümüzü ileri taşıyacak. Metanol yakıt sistemine hazır altyapısı sayesinde



TÜRKİYE, ITF'NİN 2027 DÖNEM BAŞKANLIĞINA SEÇİLDİ

ITF 2026 Zirvesi, Azerbaycan'ın başkanlığında 6-8 Mayıs tarihlerinde Almanya'nın Leipzig kentinde yapıldı.



6-8 Mayıs tarihlerinde Almanya'nın Leipzig kentinde düzenlenen ITF 2026 Zirvesi'nin teması "Dayanıklı Ulaşımın Finansmanı" oldu. "Dayanıklı Ulaşımın Finansmanı", ulaşım dayanıklılığı üzerine yapılan 2025-2027 Zirve üçlemesinin ikincisi.

ITF Türkiye heyetinde Ulaştırma ve Altyapı Bakanı Abdulkadir Uraloğlu başkanlığında Avrupa Birliği ve Dış İlişkiler Genel Müdürü Burak Aykan, Türk Loydu Vakfı Yönetim Kurulu Başkanı Oral Erdoğan ve yetkililer yer aldı. Zirvede bakanlık tarafından çok sayıda ikili görüşme yapıldı. Uluslararası Ulaştırma Forumu'nun (ITF) 2026 Genç Araştırmacı Ödülü'nün sahibi İsviçre'nin önde gelen teknik üniversitesi ETH Zürih'te kıdemli araştırmacı ve öğretim görevlisi olarak çalışan Bessie Noll oldu. Söz konusu yarışmanın jürisinde Prof. Dr. Oral Erdoğan yer aldı.

Zirvede Türkiye, ITF 2027-2028 Dönem Başkanlığı'na oybirliğiyle seçildi. Bakan Uraloğlu, sosyal medya hesabı üzerinden yaptığı açıklamada "Uluslararası Ulaştırma Forumu (ITF) 2026 Zirvesi Ulaştırma Bakanları Konseyi'nde, ülkemiz adına tarihi bir sorumluluğu üstlenmenin gururunu yaşıyoruz. Bu görev; yalnızca ülkemize duyulan güvenin değil, son yıllarda hayata geçirdiğimiz dev ulaştırma yatırımlarının, küresel ölçekte kurduğumuz güçlü lojistik ağların ve vizyoner projelerimizin de uluslararası düzeyde tescilidir. Asya ile Avrupa'yı buluşturan Türkiye; artık sadece koridorların merkezinde değil, küresel ulaştırma politikalarının da karar masasında yer almaktadır. Türkiye Yüzyılı vizyonuyla; ulaştırmada yön çizen, standart belirleyen ve geleceğin mobilite ekosistemine liderlik eden ülkelerden biri olmaya kararlılıkla devam edeceğiz" dedi.



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

TÜRK LOYDU VAKFI'NIN 71. OLAĞAN GENEL KURULU YAPILDI

Türk Loydu Vakfı'nın 71. Olağan Genel Kurulu'nda Prof. Dr. Oral Erdoğan, yeniden yönetim kurulu başkanlığına seçildi.

Türk Loydu Vakfı'nın 71. Olağan Genel Kurulu, 29 Nisan'da Türk Loydu Merkez Binası Akademi Salonu'nda yapıldı. Denizcilik ve sanayi dünyasının önde gelen temsilcilerini bir araya getiren genel kurula İMEAK Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran, İMEAK DTO Yönetim Kurulu Başkan Yardımcısı Adnan Naiboğlu, İMEAK DTO Yönetim Kurulu üyeleri Burak Akartaş ile Orhan Gülcek de iştirak etti. Toplantının açılış konuşmasını Türk Loydu Vakfı Yönetim Kurulu Başkanı Prof. Dr. Oral Erdoğan yaparken, Türkiye Sigorta Birliği Başkanı Ahmet Yaşar da misafir konuşmacı olarak yer aldı.

YÖNETİMDE YENİLENME VE DEVAMLILIK

Seçimli genel kurulda mevcut başkan Prof. Dr. Oral Erdoğan'ın yanı sıra İsmail Cengiz Ünlü ve Bülent Hüseyinoğlu da başkanlık için yarıştı. Üç adaylı seçimde Erdoğan yeniden başkanlığa seçilerek güven tazeledi. Seçim sonuçlarına göre mevcut yönetim kurulu üyelerinden Oral Erdoğan, Gürsel Yıldız, Ufuk Teker ve Yılmaz Onur görevlerine devam ederken; Cihan Bayrak, Mustafa Zorlu, M. Selim Buğdanoğlu, Özgür Obalı ve Adil Erkoç yeni dönemde yönetime katıldı.

Kontenjan dağılımına göre; TMMOB Gemi Mühendisleri Odası kontenjanından en yüksek oyu alan beş aday yönetim kuruluna girerken, denizcilik sektörü kontenjanından Yılmaz Onur, sanayi sektörü kontenjanından Adil Erkoç, sigorta sektörü kontenjanından ise Ufuk Teker ve Özgür Obalı yönetimde yer aldı. Denetim Kurulu'nda ise Şevki Bakırcı ve Ahmet Yaşar Canca yeniden seçilerek görevlerine devam etti.

"ORTAK AKLI UYGULAMAYA DÖNÜŞTÜRDÜK"

Açılış konuşmasında Prof. Dr. Oral Erdoğan, Türk Loydu Vakfı'nın çok paydaşlı yapısının önemine dikkat çekti. 78 delegeden oluşan



yapının Türkiye'nin denizcilik ve sanayi dünyasının güçlü bir temsili olduğunu vurgulayan Erdoğan, üç yıllık görev süresi boyunca verilen sözlerin hayata geçirildiğini belirtti. "Ortak akli yalnızca bir söylem olarak bırakmadık, uygulamaya dönüştürdük" diyen Erdoğan, küresel ölçekte yaşanan ekonomik ve jeopolitik



gelişmelere de değinerek kurumların bu yeni döneme uyum sağlamasının kritik önem taşıdığını ifade etti. Türk Loydu'nun köklü geçmişine de değinen Erdoğan, özellikle Uluslararası Klas Kuruluşları Birliği üyeliğinin kurum açısından önemli bir dönüm noktası olduğunu vurguladı.

"GÜVEN ARTIK ÇOK BOYUTLU BİR MESELE"

Misafir konuşmacı Ahmet Yaşar ise konuşmasında, Türk Loydu'nun geniş etki alanına dikkat çekerek, kurumun yalnızca

bir klas kuruluşu değil aynı zamanda güvenin teknik standartlarını belirleyen stratejik bir yapı olduğunu ifade etti.

İklim değişikliği, tedarik zinciri kırılmaları, enerji maliyetleri ve jeopolitik gelişmelerin sektörleri doğrudan etkilediğini belirten Yaşar, "Riskler artık çok boyutlu hale geldi.



Bu nedenle güvenlik ve sürdürülebilirlik ancak iş birliği ve ortak akılla sağlanabilir" dedi.

Türk Loydu Vakfı'nın 71. Olağan Genel Kurulu, hem kurumsal sürekliliğin hem de sektörel dönüşümün önemli bir göstergesi oldu. Genel kurul sonunda yapılan açıklamada, alınan kararların Türk denizcilik sektörü ve ülke ekonomisine katkı sağlaması temenni edildi.



**EXPERT
SHIP SERVICE**

**YOU ARE
SAFE WITH US!**

📍 Tuzla - Istanbul

☎ +90 505 590 09 02

✉ info@reinamarine-shipservice.com



MİLLİ SAVUNMA TEKNOLOJİLERİ LATİN AMERİKA'DA BOY GÖSTERDİ

STM, askeri deniz platformlarını ve insansız sistemlerini, Güney Amerika'nın en önemli savunma fuarlarından FIDAE 2026'da sergiledi.



Türkiye'nin "tam bağımsız savunma sanayii" hedefleri doğrultusunda, küresel pazarda ihracat odaklı büyümesini sürdüren STM Savunma Teknolojileri Mühendislik ve Ticaret A.Ş., milli teknolojilerini yurt dışına taşımaya devam ediyor. STM, bölgedeki stratejik varlığını pekiştirmek ve yeni iş birliği kapılarını aralamak hedefiyle Latin Amerika'nın en

STM, 7-12 Nisan tarihleri arasında Şili'nin başkenti Santiago'da düzenlenen fuarda askeri denizcilik alanında ana yüklenicisi olduğu ve Türk Donanması'na teslimini gerçekleştirdiği, MİLGEM İstif Sınıfı projesinin ilk gemisi, Türkiye'nin ilk milli fırkateyni TCG İSTANBUL (F-515), Pakistan Donanması için inşa edilen ve 2018'de teslim edilen Pakistan



prestijli savunma buluşmalarından biri olan, 33 farklı ülkeden 300'den fazla katılımcıyı ağırlayan Uluslararası Havaçılık ve Uzay Fuarı, FIDAE 2026'ya katıldı.

Denizde İkmal Tankeri (PNFT), STM-MPAC Hücumbot ve İnsansız Otonom Sualtı Aracı STM NETA'nın maketlerini katılımcıların beğenisine sundu.

Taktik insansız hava araçlarında da dört farklı kıtada 15 ülkeye ihraç edilen Türkiye'nin ilk milli vurucu İHA'sı KARGU, Türkiye'nin envanterinde bulunan ve ihraç edilen Gözcü İHA TOGAN ve Mühimmat Bırakan İHA BOYGA tanıtıldı.

"44 ASKERİ GEMİ PROJESİNDEKİ TECRÜBEMİZİ LATİN AMERİKA'YA TAŞIYORUZ"

STM Genel Müdürü Özgür Güleriyüz, Türkiye'nin savunma sanayiindeki yetkinliğini ekonomik bir katma değere dönüştüren ihracat başarılarına dikkat çekerek şunları kaydetti: "STM olarak, ciromuzun önemli bir kısmını ihracat başarılarımızla şekillendirirken, Türk mühendisliğinin gücünü dünyanın dört bir yanına taşımaya devam ediyoruz.

Latin Amerika, büyüme hedeflerimiz arasında yer alan ve teknolojik çözümlerimize ilginin her geçen gün arttığı stratejik bir bölge. Şili'de düzenlenen FIDAE 2026'yı, sadece ürünlerimizi sergilediğimiz bir platform olarak değil; aynı zamanda bölge ülkeleriyle teknoloji transferi ve yerel üretim odaklı, uzun vadeli ortaklıklar kuracağımız bir organizasyon olarak görüyoruz.

Bugüne kadar yurt içi ve yurt dışında; 11 farklı tersanede 44 askeri gemi platformunun inşasını ve yönetimini gerçekleştiren STM, küresel arenadaki rüştünü Portekiz, Ukrayna, Malezya ve Pakistan gibi stratejik pazarlarda kanıtlamıştır. Bu derin tecrübeyi ve NATO standartlarındaki mühendislik kabiliyetimizi, Latin Amerika'nın savunma ihtiyaçlarına yönelik yeni iş birliği kapılarını aralamak için Şili'ye taşımayı amaçlıyoruz."



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

MERSİN ÜNİVERSİTESİ'NDE DENİZCİLİK HABERCİLİĞİ PANELİ DÜZENLENDİ

Mersin Üniversitesi Şehir İş Birliği Komisyonu, Mersin Deniz Ticaret Odası, Mersin Üniversitesi Denizcilik Fakültesi ve İletişim Fakültesi iş birliğiyle “Denizcilik Haberciliği” konulu panel 21 Nisan’da Denizcilik Fakültesi Konferans Salonu’nda yapıldı.



Denizcilik Fakültesi Konferans Salonu’nda yoğun katılımı gerçekleştirilen panele; Deniz Ticareti Dergisi ve Virahaber Koordinatörü Ayşe Olcay, Deniz Haber ve Sea News Kurucusu Kaptan Cahit İstikbal ve Denizcilik Dergisi Koordinatörü Yüksek Mühendis İlker Meşe konuşmacı olarak katıldı. Saat 10.00’da başlayan panelin moderatörlüğünü ise Denizcilik Fakültesi Sekreteri Doç Dr. Erdem Akkan üstlendi. Panelin açılış konuşmalarını İletişim Fakültesi Dekanı Prof. Dr. Aslıhan Ardiç Çobaner ve Denizcilik Fakültesi Dekanı Prof. Dr. Jale Nur Ece yaptı.

PROF. ASLIHAN ARDIÇ ÇOBANER: “DENİZCİLİK SEKTÖRÜ DOĞRU VE ZAMANINDA BİLGİYLE DESTEKLENMELİ”

Panelin açılışında konuşan İletişim Fakültesi Dekanı Prof. Dr. Aslıhan Ardiç Çobaner, denizlerin yalnızca ekonomik bir faaliyet alanı değil, aynı zamanda doğru bilgi akışının hayati önem taşıdığı bir ekosistem olduğunu vurguladı. Dünya ticaretinin büyük bölümünün denizler üzerinden gerçekleştiğine dikkat çekilen konuşmada, denizcilik sektörünün doğru ve zamanında bilgiyle desteklenmesinin önemine işaret edildi. Çobaner; denizcilik haberciliğinin, genel gazeteciliğin ötesinde teknik bilgi gerektiren bir uzmanlık alanı olduğunun altı çizdi, medya kuruluşlarının deniz güvenliği,



çevre, ekonomi ve kriz iletişimi gibi konularda daha donanımlı hale gelmesi gerektiğini ifade etti.

Panelde açılış konuşmasını yapan diğer isim panelin ev sahibi olan Denizcilik Fakültesi Dekanı Prof. Dr. Jale Nur Ece oldu. Ece; denizcilik ile haberciliğin kesişim noktasına dikkat çekerek, bu alanın günümüzde giderek daha kritik bir rol üstlendiğini vurguladı. Denizlerin tarih boyunca keşif, ticaret ve kültürel etkileşimin merkezi olduğunu belirten Ece, bu geniş dünyanın doğru şekilde kamuoyuna aktarılmasının büyük bir sorumluluk gerektirdiğini ifade etti.

PROF. JALE NUR ECE: “DOĞRU BİLGİ REKABET AVANTAJIDIR”

Prof Ece, “Denizler keşfin, ticaretin ve kültürel etkileşimin merkezi olmuştur. Ancak bu engin dünyanın sesi olmak, görünmeyen hikâyelerini gün yüzüne çıkarmak büyük bir sorumluluk gerektirir. Denizcilik haberciliği tam da bu noktada devreye girerek, ufuk çizgisinin ötesinde olup biteni kıyıya taşıyan güçlü bir köprü olur” dedi. Ece, “Denizcilik haberciliği, bilgi sunumunun ötesinde stratejik öngörü üreten, riskleri görünür kılan ve karar süreçlerini etkileyen bir güçtür. Günümüzde dijitalleşme, yapay zeka, yeşil dönüşüm ve değişen jeopolitik



dengelerle yeniden şekillenen sektörde doğru bilginin zamanında ulaşması, aynı zamanda bir rekabet avantajıdır” dedi.

Türkiye’nin denizcilikteki konumuna da değinen Prof. Ece, ülkenin küresel ölçekte giderek daha güçlü bir aktör haline geldiğini ifade etti. Dekan, “Türkiye, stratejik coğrafi konumu, gelişen liman altyapısı ve büyüyen deniz ticaretiyle bölgesel ve küresel ölçekte daha fazla söz sahibi olmaktadır. Bu yükselişin uluslararası alanda doğru şekilde anlatılması ve sürdürülebilir bir başarı hikayesine dönüşmesi güçlü bir denizcilik haberciliği ile mümkündür” şeklinde konuştu. Denizcilik haberciliğinin mesleki sorumluluğuna da değinen Ece, doğru bilginin önemine vurgu yaptı. Ece, “Denizlerin derinliklerinde şekillenen gelişmeleri doğru bir perspektifle kamuoyuna aktarmak hem mesleki hem de etik bir görevdir. Bu alanda çalışanlar yalnızca haber yapan değil, aynı zamanda sektöre yön veren, bilinç oluşturan ve sorumluluk taşıyan bireylerdir” dedi.

Denizcilik Fakültesi Dekan Yardımcısı Doç Dr. Erdem Akkan’ın moderatörlüğünde gerçekleşen panelde konuşmacılar denizcilik haberciliği ile farklı konulara dikkat çektiler.

IBIA'DAN MEPC 84 ÖNCESİNDE AÇIKLAMA

Uluslararası Bunker Endüstrisi Birliği (IBIA) MEPC 84 öncesinde bir basın açıklaması yaparak küresel ölçekte tutarlı ve etkili düzenlemeler için yapıcı katkı sunmaya kararlı olduğunu belirtti.



27 Nisan – 1 Mayıs tarihleri arasında Londra'daki IMO (Uluslararası Denizcilik Örgütü)

merkezinde yapılan MEPC 84 öncesinde Uluslararası Bunker Endüstrisi Birliği (IBIA) bir açıklama yaptı.

IBIA'nın açıklama metninde 20 Nisan'da küresel ticari filoyu temsil eden denizcilik birlikleri tarafından yayımlanan "IMO'nun Küresel Düzenleyici Rolüne ve IMO Sera Gazı Azaltım Yol Haritasının Başarılı Uygulanmasına Destekte Denizcilik Endüstrisi Birleşti" başlıklı ortak açıklamanın, IMO'nun uluslararası deniz taşımacılığının küresel düzenleyicisi olarak rolüne tam desteğin yeniden vurgulandığı belirtildi. Denizcilik sektörünün karbonsuzlaşmasının çok paydaşlı bir çaba olduğunun ve ancak küresel denizcilik ekosistemindeki tüm aktörlerin katkısıyla başarılabilceğinin altı çizildi.

IBIA'nın açıklaması şöyle devam etti: "Uluslararası Bunker Endüstrisi Birliği (IBIA), küresel deniz enerjisi tedarik zincirindeki paydaşları temsil eden bir kuruluş olarak bu tutumla uyumlu olduğunu belirtiyor. IBIA, IMO üye devletlerinin küresel ölçekte tutarlı, amaca uygun ve örgütün stratejik vizyonunu hayata geçirecek düzenlemeler geliştirmesine destek olmak için anlamlı ve yapıcı katkılar sunmaya bağlı kalıyor.

IBIA, küresel ölçekte yeknesak ve etkili uygulamanın sağlanabilmesi için sağlam kılavuzlara duyulan ihtiyacı kabul ediyor. Yaşam Döngüsü Analizi (LCA) Kılavuzları gibi araçların giderek olgunlaşması, paydaşların düzenleyici etkileri daha iyi değerlendirmesine ve bu düzenlemelerin etkinliğine duyulan güvenin artmasına olanak sağlayacak.

IMO'nun sera gazı azaltım önlemlerine uyumu mümkün kılacak şekilde küresel filoya deniz enerjisi tedarikinin sağlanması, başarılı ve etkili uygulamanın gerçekleşmesi açısından kritik önem taşıyor."



TERSAN SHIPYARD, WHERE HIGH QUALITY MEETS TAILOR MADE PERFECTION!

Turn your route to modern maritime facilities, customer support and on time delivery.



Find out more on
www.tersanshipyard.com

TÜRKİYE'NİN DENİZ HUKUKU VİZYONU ANKARA'DA ŞEKİLLENDİ

Ankara Üniversitesi Deniz Hukuku Ulusal Araştırma Merkezi (DEHUKAM) tarafından düzenlenen “2. Deniz Hukuku Zirvesi”, 14-15 Nisan tarihlerinde yoğun katılımı ile gerçekleştirildi.



Ankara Üniversitesi Deniz Hukuku Ulusal Araştırma Merkezi'nin (DEHUKAM) 14-15 Nisan'da düzenlediği 2. Deniz Hukuku Zirvesi'nin ilk günü, DEHUKAM Yönetim Kurulu Başkanı Süleyman Önel ile Ankara Üniversitesi Rektör Yardımcısı Prof. Dr. Harun Tanrıvermiş'in açılış konuşmalarıyla başladı.

Açılıшта, denizlerin artan stratejik önemi, deniz hukukunun Türkiye açısından kritik rolü ve bu alanda akademi-kamu iş birliğinin güçlendirilmesinin gerekliliği vurgulandı.

Ayrıca Ankara Üniversitesi'nin deniz hukuku alanındaki kurumsal kapasitesi ile DEHUKAM'ın yürüttüğü çalışmaların önemi ifade edildi.

T.C. Dışişleri Bakanlığı Kuzeydoğu Akdeniz Genel Müdürü Büyükelçi Burak Özügergin, “Türkiye'nin Güncel Deniz Hukuku Politikaları” başlıklı sunumunda, Türkiye'nin deniz yetki alanlarında yürütülen faaliyetlerin stratejik önemine dikkat çekti. Ulaştırma

ve Altyapı Bakanlığı Denizcilik Genel Müdürü Ünal Baylan, “Dünyada ve Türkiye'de Denizcilikte Güncel Gelişmeler” başlıklı sunumunda küresel denizcilik sektöründeki son gelişmeleri değerlendirdi. Ardından Tarım ve Orman Bakanlığı Balıkçılık ve Su Ürünleri Genel Müdürü Turgay Türkyılmaz “Türkiye'nin Balıkçılık Politikaları” başlıklı sunumunu gerçekleştirdi. DEHUKAM Yönetim Kurulu Üyesi ve Baş Araştırmacısı Prof. Dr. Yücel Acer moderatörlüğünde gerçekleştirilen oturumda “Deniz Hukukuna Giriş” başlığı altında temel konular ele alındı.

KURUMSAL VİZYON VE ARTAN DENİZCİLİK KAPASİTESİ

Zirvenin ikinci günü, Ankara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dekanı Prof. Dr. İbrahim Ermenek ile DEHUKAM Müdürü Dr. Mustafa Başkara'nın açılış konuşmalarıyla başladı. Program, Anahtar Konuşmacı Deniz Kuvvetleri Komutanlığı Harekât Başkanı Tümamiral Mehmet Emre Sezenler tarafından gerçekleştirilen kapsamlı bir sunum ile



devam etti. Sezenler sunumunda Türk Deniz Kuvvetlerinin faaliyetlerinden bahsederek denizciliğin ve deniz hukukunun Türkiye için olan önemini vurguladı. Türk Deniz Kuvvetlerinin 1081 yılından itibaren faal olduğunu ve Türklerin denizci millet geçmişi öneminde bahsetti.

Zirvenin kapanış konuşmasını gerçekleştiren DEHUKAM Yönetim Kurulu Başkanı Süleyman Önel iki gün boyunca gerçekleştirilen tartışma ve panellerin verimli bir platform oluşturduğunu ifade ederek deniz hukukuna yönelik yetişmiş insan gücü kapasitesinin gün geçtikçe arttığını ifade etti. Akademi, kamu ve sektör temsilcilerini bir araya getiren zirve, deniz hukuku alanındaki güncel gelişmelerin çok boyutlu şekilde ele alındığı önemli bir platform oldu.

Zirve boyunca gerçekleştirilen sunumlar ve tartışmalar, deniz hukuku alanında güncel gelişmelerin çok boyutlu şekilde ele alınmasına imkân sağladı; akademi, kamu ve sektör temsilcileri arasında önemli bir bilgi ve görüş alışverişi ortamı oluşturdu.

GLOBAL PORTS HOLDİNG, PORTFÖYÜNE MEKSİKA'YI EKLEDİ

Meksika'daki Acapulco Kruvaziyer Limanı'nı 24 yıl işletme imtiyazını elde eden Global Ports Holding, limanda kruvaziyer operasyonlarını geliştirmeyi hedefliyor.

Global Yatırım Holding bağlı kuruluşu ve portföyündeki 4 kıtada 20 ülkeden 35 kruvaziyer limanı ile her yıl 22 milyondan fazla yolcuya hizmet veren dünyanın en büyük kruvaziyer liman işletmecisi Global Ports Holding (GPH), Meksika'ya da adım attı. Ülkenin ilk limanı olma özelliği ile öne çıkan Acapulco Kruvaziyer Limanı açılan 24 yıllık işletme imtiyazı ihalesinde Global Ports Holding tercih edilen teklif sahibi olarak seçildi. İhale, Administration of the National Port System Acapulco (ASIPONA) tarafından gerçekleştirildi.

Global Ports Holding, toplam 17 bin199 metrekarelik imtiyaz alanı içerisinde yer alan kruvaziyer terminalini işletmeyi ve geliştirmeyi planlıyor.

Proje kapsamında, kruvaziyer operasyonlarını geliştirmek, yolcu akışını iyileştirmek ve ziyaretçi deneyimini üst seviyeye çıkarmak amacıyla aşamalı yatırımlar gerçekleştirilecek.

ÜLKENİN DE İLK LİMANI

Global Ports Holding, küresel liman ağı, ticari uzmanlığı ve önde gelen kruvaziyer hatlarıyla kurduğu güçlü ilişkilerden yararlanarak Acapulco'daki kruvaziyer turizminin büyümesine destek olmayı ve destinasyonun uzun vadeli gelişimine katkı sağlamayı hedefliyor. İmtiyaz sözleşmesinin imzalanmasının ardından Global Ports Holding'in operasyonlara yılın ikinci çeyreğinde başlaması öngörülmüyor. İmtiyaz sözleşmesi kapsamında planlanan geliştirmelerle birlikte limandaki tesislerin modernize edilmesi ve kruvaziyer yolcularına yönelik yeni ticari ve sosyal alanların oluşturulması öngörülmüyor. Ayrıca Global Ports Holding, kruvaziyer hatları ve yerel paydaşlarla yakın iş birliği içinde çalışarak yeni destinasyon deneyimleri



ve kıyı aktiviteleri geliştirmeyi, böylece Acapulco'nun Pasifik / Meksika Rivierası kruvaziyer rotaları üzerindeki cazibesini artırmayı planlıyor.

Global Ports Holding'in planladığı yatırımlara paralel olarak ASIPONA'nın da kamu kaynaklarıyla 350 metre uzunluğunda yeni bir rıhtım inşa etmesi bekleniyor. İnşaat tamamlandığında bu rıhtım imtiyaz alanının bir parçası olacak. Yeni rıhtımın 2027 yılının ilk çeyreğinde tamamlanması planlanıyor. Global Ports Holding ve ASIPONA'nın gerçekleştireceği bu yatırımlar sayesinde Acapulco'nun, Amerika kıtasının batı kıyısı boyunca uzanan kruvaziyer rotalarında önemli bir transit destinasyon olarak konumunu güçlendirmesi bekleniyor. Acapulco, Meksika'nın en ikonik kruvaziyer destinasyonlarından biri olmasının yanında ülkenin ilk limanı olarak denizcilik tarihinde önemli bir yere sahip.

“ÖNEMLİ BİR KİLOMETRE TAŞI”

Acapulco Kruvaziyer Limanı ile birlikte Meksika'ya adım atmanın kendileri için önemli bir kilometre taşı olduğunu vurgulayan Global Ports Holding Yönetim Kurulu Başkanı ve CEO'su Mehmet Kutman, “Bu liman Meksika'daki ilk limanımız olması açısından büyük önem taşıyor.

Acapulco, zengin bir geçmişe ve bölgesel kruvaziyer pazarında güçlü bir potansiyele sahip bir destinasyon. ASIPONA ve yerel paydaşlarla yakın iş birliği içinde çalışarak bu potansiyeli ortaya çıkarabileceğimize ve bölgede kruvaziyer turizminin gelişimine katkı sağlayabileceğimize inanıyoruz. Acapulco'yu ziyaret eden kruvaziyer yolcularına yüksek kaliteli bir deneyim sunmak için liman altyapısını geliştirmek üzere iş ortaklarımız ve yerel toplulukla birlikte çalışmayı sabırsızlıkla bekliyoruz” dedi.



our route is yours **#yönümüzsizsiniz**



DENİZCİLİK KOLEKSİYONUNA İKİ DÜNYA MİRASI EKLENDİ

Rahmi M. Koç Müzesi, dünya denizcilik tarihinin iki gözdesi Cangarda ve Örnen'i koleksiyonuna kattı.



Çelik buharlı yatlardan günümüze ulaşan tek örnek olan 1901 yapımı 38 metrelik Cangarda, RMK Yachts'ın İstanbul'daki modern tersanesinde yürüttüğü kapsamlı restorasyon projesinin ardından başarıyla suya indirildi. Rahmi M. Koç Müzesi'nde sergilenmeye başlayan yat, erken dönem buhar gücüyle çalışan yatçılığın yaşayan bir örneği olarak gelecek nesillere ilham vermeyi sürdürüyor.

1927'de lüks güvertesinde İngiltere Kralı VIII. Edward ile İngiltere ve Kanada başbakanlarını ağırlayarak devlet yetkililerinin önemli bir buluşmasına ev sahipliği yapan Cangarda, Amerika'da Charles Canfield için özel olarak üretilmiş olup Delaware'deki 'Pusey & Jones' tersanesinde geliştirilen zengin denizcilik mirasını da yansıtıyor. Rahmi M. Koç Müzecilik ve Kültür Vakfı tarafından 2024'te satın alınan Cangarda,

yapımından bu yana birçok restorasyon geçirdi, hatta tamamen battıktan sonra yeniden hayata döndürüldü.

“AMACIMIZ RUHUNU KORUMAKTI”

Ekim 2024'te İstanbul'a getirilen Cangarda'nın restorasyonu, RMK Yachts'ta büyük titizlikle yürütüldü. Tüm süreç boyunca teknik güvenilirlik sağlanırken tarihsel özgünlüğünün korunmasına da özen gösterildi. Restorasyonun en büyük zorluklarından biri olan Cangarda'nın buhar tahrik sistemi orijinal tasarımına uygun olarak yeniden hayata geçirildi. İhtişamlı yat Cangarda'nın tarihsel dönüşüm sürecinin belgeselinin de çekildiğini duyuran RMK Yachts Direktörü Cüneyt Okçu, “Cangarda'ya en başından itibaren bir yenileme projesi olarak değil, küresel denizcilik mirasına karşı bir sorumluluk olarak yaklaştık. Amacımız onun ruhunu

yeniden yorumlamak değil, korumaktı” dedi.

DENİZİN EN KIDEMLİ “KARTAL”I ÖRNEK

İstanbul'un tarihi denizcilik merkezi Haliç'teki Rahmi M. Koç Müzesi'nde sergilenecek olan bir diğer kültür mirası ise 1903 yılında İsveç'te inşa edilen Örnen isimli buharlı römorkör. İsveççe “kartal” anlamına gelen Örnen, günümüze ulaşan en eski römorkörler arasında gösteriliyor. Bakımlarının ardından Rahmi M. Koç Müzesi'nde sergilenmeye başlayan çelik gövdeli, 16 metrelik Örnen, II. Dünya Savaşı sırasında kısa bir süre askeri amaçla kullanıldıktan sonra sivil hizmet vermeye devam etti. Yüz yılı aşan bir süre çeşitli İsveçli armatörlerin mülkiyetinde kalan Örnen, 2011'de İsveç denizcilik otoriteleri tarafından kültürel miras statüsüyle tescil edildi. Hakan Bulgurlu tarafından Rahmi M. Koç Müzesi'ne hediye edilen Örnen, 2025'te Türkiye'ye getirilerek, müzenin sitimli gemiler koleksiyonuna katıldı.

Rahmi M. Koç Müzesi Genel Müdürü Mine Sofuoğlu, Cangarda ve Örnen'in müze koleksiyonuna katılmasının Türkiye'nin denizcilik mirasına önemli bir katkı sunduğunu şu sözlerle vurguladı: Cangarda ve Örnen'in Rahmi M. Koç Müzesi koleksiyonuna kazandırılması, denizcilik tarihinin gelecek nesillere aktarılması açısından büyük bir değer taşıyor. Bu eşsiz iki mirasın ziyaretçilerle buluşması, geçmişin mühendislik başarılarını ve denizcilik kültürünü yakından deneyimleme fırsatı sunarken, müze olarak objelerin yalnızca maddi varlığını değil, taşıdıkları hafızayı ve ruhu da koruyarak geleceğe taşıma sorumluluğumuzun ne denli önemli olduğunu ortaya koyuyor.





TERSAN'DAN HOLLANDA'YA DÖRDÜNCÜ GEMİ

Tersan Tersanesi, pelajik fabrika balıkçı gemisi Annie Hillina'yı Hollanda merkezli Parlevliet & Van der Plas'a teslim etti.



Tersan Tersanesi, Pelajik Fabrika Balıkçı Gemisi Annie Hillina'yı Parlevliet & Van der Plas'a başarıyla teslim etti. Hollanda'nın Katwijk limanında kayıt altına alınacak olan 111,5 metre uzunluğundaki Annie Hillina, Tersan'ın uzun dönemli iş ortağı Skipsteknisk tarafından tasarlandı.

Sınıfının en verimli ana makinelerinden biri olan Wartsila 32 ile donatılan Annie Hillina'nın tasarımı, yakıt tüketimi, emisyon ve gürültü azaltımı için optimize edildi; gemide yakalanan balıkların soğutulması, dondurulması ve depolanmasında çevre dostu soğutucu gazlar kullanılıyor.

60 kişiye kadar konforlu yaşam alanları, sauna ve fitness tesisleriyle donatılmış geniş konaklama imkânı sunan Annie Hillina, Avrupa, Güney Pasifik ve Batı Afrika suları da dahil olmak üzere dünya çapında faaliyet gösterecek; ringa, sardalya, uskumru ve mavi mezgit gibi

pelajik türlerden elde edilen tüm av gemide dondurularak tamamen insan tüketimine sunulacak.

Tersan Tersanesi Genel Müdürü Mehmet Gazioğlu, yenilikçi ve sürdürülebilir balıkçılıkta vizyoner bir şirket olan Parlevliet & Van der Plas ile bir kez daha iş birliği yapmaktan büyük onur duyduklarını belirterek "P&P Grubu için teslim ettiğimiz dördüncü gemi Annie Hillina, ortaklığımızın gücünü ve sürekliliğini açıkça ortaya koymaktadır.

2026 yılında, P&P'nin 75. yılını kutladığı dönemde gerçekleşen bu teslimat, iş birliğimizin derinliğini ve denizcilik geleceğini birlikte şekillendiren ortak değerlerimizi bir kez daha vurgulamaktadır. Her yeni proje, mükemmeliyet, yenilik ve geleceğe karşı sorumluluk ilkelerimizi somut bir şekilde yansıtmaktadır" dedi. Parlevliet & Van der Plas CEO'su Dirk-Jan Parlevliet ise "Tersan Tersanesi ile uzun süredir devam

eden ilişkimizden çok memnunuz. Bir kez daha, sürdürülebilirlik, verimlilik ve mürettebat refahında en yüksek standartlara sahip bir balıkçı gemisi teslim ettiler.

Ekibimiz ve Tersan ekibi uzun yıllardır birlikte çalışıyor ve bu iş birliği bir kez daha olağanüstü bir gemi ortaya çıkardı" diye açıkladı. P&P Grubu, Tersan Tersanesi'nden, 2015 yılında 82 metre uzunluğunda iki fabrika balıkçı gemisi M/V Kirkella ve M/V Mark'ı, 2024'ün ilk çeyreğinde ise 88 metre uzunluğunda NB1108 M/V Jan Maria'yı teslim aldı.

Annie Hillina, Tersan Tersanesi'nin P&P Grubu'na teslim ettiği dördüncü ve en büyük gemi olarak bu güçlü ortaklığın yeni ve önemli bir kilometre taşı temsil ediyor.

3 Mayıs'ta Tersan'dan ayrılan Annie Hillina, ana limanı olan Hollanda'nın Katwijk kentine doğru ilk seferine çıktı.

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

MARMARA'NIN 72 METRESİNDE TARİHİN İZLERİ: AE2 DENİZALTISI

Türk Deniz Araştırmaları Vakfı ve Türkiye Sualtı Arkeolojisi Vakfı, 1915'te Çanakkale Savaşı'nda batan AE2 denizaltısı batığının hikayesini kapsamlı biçimde ele alan bir kitap yayımladı.



Türk Deniz Araştırmaları Vakfı ve Türkiye Sualtı Arkeolojisi Vakfı (TINA) iş birliğiyle yayımlanan "Destiny of AE2: An Australian Submarine in the Sea of Marmara, Türkiye" kitabı 15 Nisan'da İstanbul Deniz Müzesi'nde düzenlenen bir etkinlikte tanıtıldı.

1915'te Çanakkale Savaşı'nda batan ve Marmara Denizi'nde Karabiga açıklarında yaklaşık 72 metre derinlikte bulunan AE2 denizaltısı batığını kapsamlı bir şekilde ele alan disiplinlerarası kitabın tanıtım etkinliğinde; TINA Vakfı Başkanı Oğuz Aydemir, Türk Deniz Araştırmaları Vakfı Başkanı Prof. Dr. Bayram Öztürk, AE2 Anma Vakfı eski Başkanı Avustralyalı emekli amiral Peter Briggs, Avustralya'nın İstanbul Başkonsolosu Tony Huber ve 22. Deniz Kuvvetleri Komutanı Oramiral Metin Ataç konuşmalar gerçekleştirdi.

TINA Vakfı Başkanı Oğuz Aydemir ve Türk Deniz Araştırmaları Vakfı Başkanı Prof. Dr. Bayram Öztürk konuşmalarında



Prof. Dr. Bayram Öztürk

kitabın yayımlanma sürecinin öyküsünü katılımcılarla paylaştı ve emeği geçen herkese teşekkür etti.

DENİZALTI TARİHİNİN KAYIP SAYFALARINDAN BİRİ

Çanakkale Savaşı'nın en kritik günlerinde Avustralya Kraliyet Donanması'na ait E sınıfı denizaltı AE2, 25 Nisan 1915'te Çanakkale Boğazı'nı geçerek Marmara Denizi'ne ulaşan ilk denizaltı oldu.

Bu hamle, Osmanlı nakliye hatlarını tehdit ederek savaşın seyrini etkileyen stratejik bir başarı olarak tarihe geçti. Ancak AE2'nin yolculuğu kısa sürdü; 30 Nisan 1915'te Osmanlı torpidobotu Sultanhisar tarafından Karabiga açıklarında batırıldı.

Bugün yaklaşık 72 metre derinlikte yatan AE2, uzun yıllar denizaltı tarihinin kayıp sayfalarından biri olarak kaldı. Bu sessiz tanığın yerini, Türk araştırmacı ve dalış öncüsü Selçuk Kolay'ın çalışmaları sayesinde keşfetmek mümkün oldu. Kolay'ın araştırmaları, Marmara'nın karanlık sularında yatan tarihi batığın gün yüzüne çıkmasını sağladı.



Oğuz Aydemir

AE2'nin keşfi, yalnızca Avustralya denizcilik tarihi açısından değil, Çanakkale Savaşı'nın deniz boyutunu anlamak açısından da büyük önem taşıyor. Bugün dalış meraklıları ve tarih araştırmacıları için AE2, hem bir savaş hatırası hem de denizaltı teknolojisinin erken dönemine ışık tutan bir arşiv niteliğinde.

Prof. Dr. Bayram Öztürk ve Kerem Ünal'ın editörlüğünü üstlendiği ve İngilizce olarak yayımlanan "Destiny of AE2: An Australian Submarine in the Sea of Marmara, Türkiye" kitabı Selçuk Kolay, Prof. Dr. Bayram Öztürk, Mark N. Spencer, Tim Smith, Kerem Ünal gibi farklı disiplinlerden uzmanların konu hakkında kaleme aldığı makalelerden oluşuyor.

Bu makaleler batığın yerinin saptanması, AE2 denizaltısının hikayesi, Çanakkale Boğazı'nın oşinografik koşulları, AE2 batığına ilişkin koruma önlemleri, AE2 denizaltı batığının uluslararası hukuk kapsamındaki yasal statüsü dahil pek çok başlığı detaylı olarak irdeliyor.



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, Aġaoġlu 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!



GENÇ DENİZCİLERİN MESLEKİ EĞİTİMİNE STRATEJİK DESTEK

Yat ve Tekne Endüstrisi Derneği (YATED), "Meslek lisesi, memleket meselesi" şiarıyla Pendik Barbaros Hayrettin Paşa Denizcilik MTAL'de modern bir boya atölyesi tesisini hayata geçirdi.



Yat ve Tekne Endüstrisi Derneği (YATED); sektörün nitelikli iş gücü ihtiyacını karşılamak ve denizcilik sektörünün geleceği olan gençleri "ara eleman" değil, "aranan elemanlar" olarak yetiştirmek amacıyla yürüttüğü sosyal sorumluluk projelerine bir yenisini ekledi. Pendik Barbaros Hayrettin Paşa Denizcilik Mesleki ve Teknik Anadolu Lisesi'ne kazandırılan YATED Boya Atölyesi, düzenlenen görkemli bir törenle hizmete açıldı. YATED Boya Atölyesi, modern ekipmanları ve sektörle entegre eğitim müfredatıyla Türk denizcilik sektörüne dünya standartlarında uzmanlar yetiştirmeyi hedefliyor.

Açılış törenine Pendik Kaymakamı Mehmet Yıldız, Pendik İlçe Milli Eğitim Müdürü Ertan Saygın, Kurum Amirleri, YATED Yönetim Kurulu Başkanı Murat Bekiroğlu ve YATED Yönetim Kurulu üyeleri ile sektör temsilcileri katıldı. Törende, eğitime verdikleri katkılardan dolayı YATED Yönetim Kurulu Başkanı

Murat Bekiroğlu ve Başkan Vekili Cem Hüroğlu'na teşekkür plaketleri takdim edildi.

"MESLEK LİSESİ, MEMLEKET MESELESİDİR"

Törende konuşma yapan YATED Yönetim Kurulu Başkanı Murat Bekiroğlu, derneğin kurulduğu günden bu yana denizcilik sektörünün gelişimine kritik katkılar sunduğunu belirtti. Bekiroğlu, atölyenin sadece bir fiziksel yapı değil, bir vizyon yatırımı olduğunu şu sözlerle vurguladı: "Özellikle 'meslek lisesi, memleket meselesi' şiarıyla çıktığımız bu kutsal yolda, birçok okulumuza eğitim, donanım ve burs desteği sağlıyoruz.

Biz sadece bir atölye inşa etmiyoruz; Türkiye'nin denizcilikte çağı yakalaması için eğitime omuz veriyoruz. Haydarpaşa ve İskenderun Sefa Atakaş okullarımızda yaptığımız meşaleyi, şimdi Pendik'te, Barbaros Hayrettin Paşa'nın torunlarıyla buluşturuyoruz."



Bekiroğlu ayrıca, YATED bünyesinde kurulan YATED Fuarçılık A.Ş. ve "Bosphorus Boat Show" markası ile sektörün uluslararası tanınırlığını artırdıklarını ifade etti. Fuarlardan elde edilen gelirlerin bu gibi sosyal sorumluluk projelerine aktarıldığını belirten Bekiroğlu, "Düzenlediğimiz fuarlarda denizcilik liselerimize bedelsiz yer tahsisini yapıyor ve stant maliyetlerini karşılıyoruz. Amacımız, okullarımızda inşa edilen teknelerin satışına imkân sağlayarak hem okullara kaynak yaratmak hem de öğrencilerimize maddi destek sunmaktır" dedi. Okul Müdürü Atilla Yurdağül ise konuşmasında, bu atölyenin bir üretim merkezi olacağını ifade ederek; öğrencilerin tekne yüzey hazırlığı, boya teknikleri ve iş güvenliği gibi kritik becerileri bizzat uygulayarak öğreneceklerini belirtti. Yurdağül, YATED'in desteğinin sadece bir atölye kazandırmanın ötesinde, eğitim ile üretimi buluşturan stratejik bir yatırım olduğunu vurguladı.

OMSAN VE ARCA'DAN DENİZYOLU TAŞIMACILIĞINDA İŞ BİRLİĞİ

OMSAN Lojistik, ARCA Savunma Sanayi A.Ş. ile imzaladığı iş birliği protokolü kapsamında, ARCA Savunma'nın ulusal ve uluslararası denizyolu taşımacılığı ile liman operasyonlarını üstlendi.



OYAK şirketlerinden OMSAN Lojistik A.Ş. ile ARCA Savunma Sanayi A.Ş. arasında denizyolu taşımacılığı ve liman operasyonlarını kapsayan "Lojistik Hizmet İş Birliği Protokolü" imzalandı. İmza töreni, SAHA EXPO 2026'da gerçekleştirildi. Törene OYAK Genel Müdürü Murat Yalçıntaş ve OYAK Yönetim Kurulu Başkanı Zekai Aksakallı da katıldı. Protokolü, OMSAN Lojistik adına Yönetim Kurulu Başkanı Ergun Arıburnu, ARCA Savunma adına ise Genel Müdür İlknur Dutak Pamir imzaladı.

Protokol kapsamında OMSAN Lojistik, ARCA Savunma'nın faaliyetleri için ihtiyaç duyulacak tüm ulusal ve uluslararası denizyolu taşımacılığı, gemi kiralama (chartering) ve liman operasyonlarını organize edecek. Hizmetlerin savunma sanayi standartlarına uygun, öncelikli ve yüksek emniyet düzeyinde yürütüleceği belirtildi.

OCEAN VOYAGER

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.



ALPORT'TAN AFRİKA HAMLESİ

Alport, Ekvator Ginesi'nin iki ana deniz kapısı olan Malabo ve Bata limanlarının işletmesini 1 Nisan itibarıyla devraldı.



Türkiye'nin Afrika'daki denizcilik ve lojistik altyapısındaki varlığı yeni bir adımla genişliyor. Türkiye merkezli Albayrak Grubu'nun küresel liman işletme markası Alport, Ekvator Ginesi'nin iki ana deniz kapısı olan Malabo ve Bata limanlarının işletmesini resmen devraldı. Yaklaşık iki yıl süren müzakereler ve karşılıklı ziyaretlerin ardından 13 Kasım 2024 tarihinde imzalanan imtiyaz sözleşmesi kapsamında yürütülen geçiş sürecinin tamamlanmasıyla birlikte liman operasyonları 1 Nisan 2026 itibarıyla Alport Ekvator Ginesi tarafından devralındı.

Operasyon devrini simgeleyen tören başkent Malabo'da gerçekleştirildi. Cumhurbaşkanlığı Sarayı'nda yapılan resmi kabulün ardından Başbakanlık Ofisi'nde düzenlenen özel törende üst düzey hükümet yetkilileri, Türk diplomatik misyonu ve Albayrak Grubu temsilcileri bir araya geldi. Törene Ekvator Ginesi Başbakanı Manuel Osa Nsue Nsua, Ulaştırma Bakanı Honorato Évita Oma ve Holding GE Genel Müdürü Patricia Mbasogo Obiang Lima katılırken; Türkiye'yi temsilen Ekvator Ginesi Büyükelçisi Ahmet Ergin, Büyükelçi Yardımcısı Ayşe Ece Bıçakçı, Konsolos Başak Dalgın ve Malabo'daki Türk Büyükelçiliği mensupları törende hazır bulundu.

Albayrak Grubu'nu temsilen ise Yönetim Kurulu Başkan Vekili Nuri



Albayrak, Yönetim Kurulu Üyesi Faruk Albayrak, Alport Limanları Genel Koordinatörü Mustafa Levent Adalı ve Ekvator Ginesi Ülke Müdürü Ali Fuat Ustahaliloğlu törene katıldı. İmtiyaz sözleşmesi kapsamında Malabo ve Bata limanlarının 25 yıl boyunca işletilmesi, modernizasyonu ve geliştirilmesi Alport tarafından yürütülecek.

GİNE KÖRFEZİ'NDE STRATEJİK BİR LOJİSTİK KAPI

Gine Körfezi kıyısında yer alan Bata ve Malabo limanları, Orta Afrika için kritik deniz ticaret kapıları arasında yer alıyor. Alport'un hedefi, bu iki liman üzerinden denize erişimi olmayan Çad ve Orta Afrika Cumhuriyeti gibi ülkelere erişimi güçlendirmek, aynı zamanda Demokratik

Kongo Cumhuriyeti'nin kuzey bölgelerine uzanan ticaret hatlarını geliştirmek. Bu çerçevede söz konusu limanların, Orta Afrika'da yeni lojistik ve ticaret koridorlarının gelişmesine katkı sağlaması bekleniyor.

Malabo ve Bata limanlarının devralınması, Türkiye'nin özel sektör yatırımları aracılığıyla küresel liman işletmeciliğindeki etkisini artırdığı yeni bir adım olarak değerlendiriliyor.

Uzmanlara göre Türkiye'nin Afrika'da artan liman yatırımları, yalnızca ticari değil aynı zamanda stratejik lojistik ağların güçlendirilmesi ve yeni ticaret koridorlarının oluşturulması açısından da önemli bir rol oynuyor.



CAPTAIN HADDOCK KUPASI'NDA ŞAMPİYONLAR BELLİ OLDU

Türkiye Açıkdeniz Yarış Kulübü (TAYK) tarafından düzenlenen geleneksel Komodorlar Serisi'nin ilk ayağı Captain Haddock Kupası, İstanbul'un Adalar parkurunda yapıldı.

Türkiye Açıkdeniz Yarış Kulübü'nün (TAYK) merakla beklenen 2026 sezonu, deniz tutkunlarını ve yelken dünyasının en deneyimli ekiplerini bir araya getiren Captain Haddock Kupası ile görkemli bir başlangıç yaptı. IRC 0, 1, 2 sınıflarından 23 tekne, IRC 3, 4 ve IRC Go sınıflarından 10 tekne olmak üzere toplam 33 ekibin katılımıyla gerçekleşen organizasyon Adalar'ın muhteşem atmosferiyle sporculara unutulmaz anlar yaşattı. Geleneksel Komodorlar Serisi'nin açılış yarışı olma özelliğini taşıyan etkinlikte, ekipler iki gün boyunca değişken hava

koşullarında zorlu rotaları takip etti. Yelkenciler, yarışın ilk gününde 0 ila 20 dereceden esen 10-12 knot şiddetinde rüzgâr eşliğinde mücadele etti; ikinci gün rüzgâr yön



değiştirerek 220-240 dereceden 8-9 knot hızla esti. Her iki günde de ekipler, teknik becerilerini ve taktiksel hamlelerini ortaya koydu.

Adalar parkurunda düzenlenen coğrafi rotalar ve şamandıra yarışları, seyir zevki yüksek bir mücadeleye sahne oldu. Farklı sınıflarda kıyasıya rekabetin yaşandığı TAYK Captain Haddock Kupası'nda, genel sonuçlara göre IRC 0 (International Rating Certificate) kategorisinde ENKA / Cheese IV; IRC 1 kategorisinde Gözalın / Alize M12; IRC 2 kategorisinde Ant Yapı Yelken Takımı / Sensei; IRC 3 kategorisinde Anadolu Sigorta-CTD / Pupa; IRC 4 kategorisinde Marmara Yelken Spor Kulübü / MAYK; IRC GO kategorisinde Deniz Harp Okulu Akova birinci oldu. Captain Haddock Kupası'nın ardından TAYK trofesi, yıl boyunca farklı etaplarla devam edecek.

GEMİLER VE TERSANELER İÇİN BASINÇLI HAVA ÇÖZÜMLERİ



Yüksek Verimlilik

Yüksek Güvenilirlik

Düşük Gürültü Seviyesi

Düşük Titreşim

Global Hizmet Ağı



KAESER COMPRESSORS

TURMEPA BEŞİNCİ KODLAMA SINIFINI GÖCEK'TE AÇTI

DenizTemiz Derneği/ TURMEPA, “Göcek'te Maviyi Kodluyoruz” eğitim projesi kapsamında, Göcek Deniz Temiz Ortaokulu'nda Vedia Nil Apak robotik kodlama ve üretim becerileri sınıfı açtı.



DenizTemiz Derneği/ TURMEPA, 32 yıldır çevre ve teknolojiyi buluşturan eğitim yaklaşımını Fethiye Göcek'te açtığı beşinci kodlama sınıfıyla bir adım ileri taşıdı. Milli Eğitim Bakanlığı Temel Eğitim Genel Müdürlüğü ile yürütülen Deniz ve Su Kaynakları Protokolü kapsamında “Mavi Okul” unvanı alan Göcek Deniz Temiz Ortaokulu'nda, “Göcek'te Maviyi Kodluyoruz” Projesi hayata geçirildi. Proje Arçelik, Pratt & Whitney, Deutsche Bank ile Temel Ticaret ve Yatırım A.Ş. Genel Müdürü ve Koç Holding Muhasebe Direktörü Mehmet Apak'ın destekleriyle hayat buldu. Proje kapsamında kurulan “Vedia Nil Apak Robotik Kodlama ve Üretim Becerileri Sınıfı”nın açılışı, 7 Nisan'da Göcek'te düzenlenen törenle gerçekleştirildi.

Açılış törenine, Fethiye Kaymakamı Fatih Akkaya, Muğla İl Milli Eğitim Müdür Yardımcısı İdris Kömürcü, Fethiye İlçe Milli Eğitim Müdürü Faruk Kaya, Dalaman İlçe Milli Eğitim Müdürü Ersal Esin Avcı, Çevre, Şehircilik ve İklim Değişikliği Fethiye Çevre Şube Müdürü Ersin Kaya, Göcek Liman Başkan Yardımcısı Faik Şahin, TURMEPA Yönetim Kurulu Başkanı Şadan Kaptanoğlu İMEAK DTO Fethiye

Şubesi Meclis Başkanı Onur Ugan ile proje destekçileri Temel Ticaret ve Yatırım A.Ş. Genel Müdürü ve Koç Holding Muhasebe Direktörü Mehmet Apak, Pratt & Whitney İnsan Kaynakları Takım Lideri Fezan Yenici, okul müdürü İbrahim Tural, öğretmen ve öğrenciler katıldı.

Fethiye Kaymakamı Fatih Akkaya, açılış konuşmasında, Göcek gibi denizle iç içe olan bir bölgede denizlerimizi korumak için projeler geliştirmenin daha da önemli hale geldiğini belirterek “Dünya hızla dijitalleşirken bizim de bu yeniliğe uyum sağlamamız gerekiyor” dedi.

“AMACIMIZ DENİZ VE ÇEVRE BİLİNCİ YÜKSEK, DOĞAYA SAYGILI NESİLLER YETİŞTİRMEK”

DenizTemiz Derneği/ TURMEPA Yönetim Kurulu Başkanı Şadan Kaptanoğlu konuşmasında şunları söyledi: “TURMEPA olarak denizlerimizin ve çevrenin korunması için farkındalık oluşturmanın, çözüm odaklı düşünmenin, teknolojik gelişmeleri desteklemenin ve toplumsal katılımı artırmanın en etkili yolunun eğitim olduğuna inanıyoruz. 32 yılda yürüttüğümüz eğitim çalışmalarıyla 9 milyondan fazla kişiye ulaştık.

Bugün açılışını yaptığımız Vedia Nil Apak Robotik Kodlama ve Üretim Becerileri Sınıfı, sadece bir eğitim alanı değil, aynı zamanda düşünen, üreten ve sorumluluk alan bireylerin yetişeceği bir gelişim ortamıdır. Öğrencilerimiz burada robotik kodlama, 3 boyutlu tasarım ve yapay zeka temelli uygulamalarla tanışacak, analitik düşünme, problem çözme ve yaratıcılık becerilerini geliştirecek. Bu sınıf ile amacımız, çocuklarımıza yalnızca teknik beceriler kazandırmak değil, aynı zamanda deniz ve çevre bilinci yüksek, doğaya saygılı nesiller yetiştirmek.”

Muğla İl Milli Eğitim Müdür Yardımcısı İdris Kömürcü, “Maviyi Kodluyoruz” projesinin hem öğretmenlere hem öğrencilere denizleri koruyacak projeler geliştirme imkanı tanıyacağını ifade etti. Göcek Deniz Temiz İlkokulu ve Ortaokulu Müdürü İbrahim Tural ise, “Öğrencilerimize 21. yüzyıl becerilerini kazandırmak ve onları geleceğin dünyasında etkin ve saygın bireyler olarak yetiştirmek, okulumuzun öncelikleri hedefleri arasında yer alıyor. Bu proje de bu hedefimize ulaşmada bizlere önemli bir imkan sağlayacak. Öğrencilerimizin bu eğitimi almasına katkı sağlayan herkese çok teşekkür ediyorum” dedi. Öğrencilerin renkli sahne gösterileriyle devam eden programda, projeye özel olarak hazırlayıp seslendirdikleri Sıfır Atık Mavi şarkısı büyük beğeni topladı. Törende, TURMEPA Yönetim Kurulu Başkanı Şadan Kaptanoğlu, katılımcılara ve projeye destek veren paydaşlara teşekkür plakelerini takdim etti.

DENİZ EĞİTİMLERİ TEKNOLOJİYLE BİRLEŞİYOR

Proje kapsamında Fethiye ve Dalaman'dan 9 okuldan 12 öğretmen, 5 gün süren uygulamalı eğitimlere katıldı. Eğitim sonunda öğretmenlere sertifikaları, Millî Eğitim Bakanlığı Temel Eğitim Genel Müdürlüğü Uzmanı tarafından verildi. Bir yıl içinde Fethiye ve Dalaman'daki 36 okulda çevrim içi eğitimlerle 2.500 öğrenci ve 200 öğretmene, atölye çalışmaları ile ise 120 öğrenciye ulaşılması planlanıyor. Ayrıca sınıfta, deniz ekosistemi, sıfır atık ve iklim değişikliği konularında Millî Eğitim Bakanlığı onaylı kitapların yer aldığı bir “Mavi Kitaplık” oluşturuldu. Bu kitaplıkla, öğretmen ve öğrencilerin geliştireceği projelere kaynak sağlanması hedefleniyor.

ECONAVIS, FLETTNER ROTOR TEKNOLOJİSİNİ GÜÇLENDİRİYOR

EcoNavis Solutions, rüzgâr destekli sevkte yeni Eco Rotor Sail tasarımıyla daha geniş rüzgâr açıları ve daha yüksek enerji verimliliği vaat ediyor.



Glasgow merkezli EcoNavis Solutions, derin deniz taşımacılığında yakıt tüketimini ve emisyonları azaltmaya yönelik rüzgâr destekli sevk sistemlerinde yeni bir adım attı. Şirket, Cenevre Dry 2026'da tanıttığı Eco Rotor Sail ile Flettner tipi rotor yelkenlerin performansını artırmayı hedefliyor.

1920'lerde geliştirilen Flettner rotorları, döner silindirik yelkenleriyle yüksek kaldırma kuvveti sağlasa da sınırlı rüzgâr açıları nedeniyle yaygın kullanımda sınırlı kalmıştı. EcoNavis'in yeni tasarımı, rotorun arkasına eklenen sabit aerodinamik aparat sayesinde hava akışını stabilize ediyor ve sistemin değişen rüzgâr koşullarında da itiş üretmesini sağlıyor.

EcoNavis CEO'su Dr. Batuhan Aktaş, "Eco Rotor Sail, rotorun verimli çalışabileceği rüzgâr açılarını genişletiyor. Bu da daha fazla enerji tasarrufu ve daha düşük işletme maliyeti demek" dedi. İlk simülasyonlar yüzde 10'a kadar itiş artışı ve yüzde 5 tork azalması gösteriyor.

Scottish Enterprise tarafından 100.000 £ araştırma hibesiyle desteklenen proje, Politecnico di Milano'da rüzgâr tüneli testleriyle doğrulanacak. Başarılı olması halinde bu yıl tam ölçekli prototipin gemi üzerinde denenmesi planlanıyor.

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

MAST İZMİR BOAT SHOW'DAN VERGİ ÇAĞRISI

29 Nisan-3 Mayıs tarihleri arasında düzenlenen MAST İzmir Boat Show'da sektör temsilcileri KDV ve ÖTV yükünün azaltılması halinde hem iç pazarın hem de tekne ihracatının hızla büyüyebileceği çağrısında bulundu.



MAST İzmir Boat Show; İzmir Büyükşehir Belediyesi'nin ev sahipliğinde, İZFAŞ ve ED Fuarçılık iş birliğiyle 29 Nisan-3 Mayıs tarihleri arasında düzenlendi. 100 bin liradan 30 milyon liraya kadar geniş fiyat aralığında teknelerin sergilendiği fuarda, birbirinden farklı modelde tekne ve yat ziyaretçilerin beğenisine sunuldu. Fuarda sergilenen teknelerin yaklaşık yüzde 70'inin yerli üretim olması dikkat çekerken, MAST İzmir Boat Show'un açılışı sonrası TEKİMDER Başkanı Hüseyin Akduman, TEYÜD Başkanı Erhan Görnü, İZFAŞ Genel Müdürü Tuğçe Cumaloğlu ve ED Fuarçılık Kurucu Ortağı Dilek Soydan açıklamalarda bulundu. Sektör temsilcileri özellikle yerli üreticilerin karşı karşıya kaldığı vergi yüküne dikkat çekti. Türkiye'nin mega yat üretiminde dünyada ikinci sırada yer aldığını hatırlatan sektör temsilcileri, aynı başarının küçük ve orta ölçekli tekne üretiminde de yakalanabileceğini ifade etti.

4 YILDA YÜZDE 50 BÜYÜDÜ

İzmir'in fuarçılık alanındaki köklü geçmişine dikkat çeken İZFAŞ Genel Müdürü Tuğçe Cumaloğlu, İzmir Enternasyonal Fuarı'nın bu yıl 95'inci kez düzenleneceğini hatırlattı. Bu tecrübeyle geleceği buluşturduklarını ifade eden Tuğçe Cumaloğlu, MAST İzmir Boat Show'un da dört yıl içerisinde yüzde 50'nin üzerinde büyüme kaydettiğini belirtti. Cumaloğlu, bu başarının sektör temsilcileri

ve iş ortaklarının katkısıyla gerçekleştiğini ifade etti.

ED Fuarçılık Kurucu Ortağı Dilek Soydan da fuarın her yıl büyüyerek yoluna devam ettiğini belirtti. İlk yıl yaklaşık 10 bin metrekarelik net satış alanıyla başladıklarını hatırlatan Soydan, bu rakamın bu yıl yaklaşık 18 bin metrekareye ulaştığını söyledi. İlk yıl yaklaşık 15 bin ziyaretçi ağırladıklarını, geçen yıl ise bu sayının 26 binin üzerine çıktığını ifade eden Soydan, fuarın artık uluslararası ölçekte dikkat çeken bir organizasyona dönüştüğünü kaydetti. Bu yıl yaklaşık 150 katılımcının yer aldığı fuarda firmaların çok daha güçlü hazırlıklarla yer aldığını belirten Soydan, yerli üreticinin fuarı sahiplenmesinin organizasyonun büyümesindeki en önemli unsur olduğunu vurguladı.

TÜRKİYE POTANSİYELİNİ KULLANAMIYOR

Mevcut vergi politikalarının yerli üreticiyi zor durumda bıraktığını belirten TEYÜD Başkanı Erhan Görnü de, özellikle yüzde 20 KDV ve uygulanan ÖTV yükünün tüketiciyi yerli üretimden uzaklaştırdığını söyledi. Görnü, "Yerli üretici üretiyor, istihdam sağlıyor, ülkeye döviz kazandırıyor ancak mevcut sistem ithalatı daha cazip hale getiriyor. Bu yapı değişirse sektör çok daha hızlı büyür" dedi. Türkiye'nin yaklaşık 9 bin kilometrelik kıyı şeridine sahip olmasına

rağmen denizcilik kültüründe hak ettiği seviyeye ulaşamadığını belirten Görnü, marina ve bağlama alanı eksikliğinin de sektörün gelişimini yavaşlattığını belirtti. Avrupa'daki birçok ülkede tekne sahipliğinin çok daha yaygın olduğunu ifade eden Görnü, Türkiye'de ise vergi yükü ve altyapı eksiklikleri nedeniyle potansiyelin yeterince kullanılmadığını kaydetti. Mevcut durumun değişmesi, yerli üreticilere destek verilmesi halinde sektörün ihracatını katlayacağını ifade eden Görnü, "Bir anda küçük boy teknelerde milyar dolarlık ihracatlara ulaşabiliriz. Bunların dışında iç pazarda da talebin artmasını sağlayabiliriz. Tabi bu sadece vergi desteği ile olmaz. Marina ve balıkçı barınaklarında da ciddi çalışmalar yapılması gerekiyor" dedi.

TEKNE LÜKS DEĞİLDİR

Sektörün yalnızca lüks tüketim üzerinden değerlendirilmesinin yanlış olduğunu vurgulayan TEKİMDER Başkanı Hüseyin Akduman da tekne üretiminin ciddi bir sanayi kolu olduğunu söyledi. Karaduman, sektörün istihdam yarattığını, vergi ürettiğini ve yüksek katma değer oluşturduğunu belirterek, "Tekne sektörü sürekli lüks tüketim başlıklarıyla gündeme geliyor. Oysa burada ciddi bir üretim gücü var. Türkiye yaklaşık 480 milyon dolarlık ihracat gerçekleştiriyor. Motor ve bazı elektronik parçalar ithal edilse de teknelerin büyük kısmı yerli üretimle tamamlanıyor" diye konuştu. Türkiye'de küçük tekne kullanıcılarının da ciddi altyapı sorunları yaşadığına dikkat çekerek bağlama alanı, marina kapasitesi ve tekne indirme rampaları konusunda önemli eksikler bulunduğunu söyledi. Denizcilik kültürünün büyümesi için bu alanlarda yatırım yapılması gerektiğini belirten Karaduman, Avrupa'da üreticilerin fuarlara çok daha güçlü desteklerle taşındığını, Türkiye'de de benzer teşvik mekanizmalarının oluşturulması gerektiğini ifade etti.

TARİHİ ROTALARDA BÜYÜK HEYECAN

23 Nisan'da İstanbul Boğazi'nda başlayan Cumhurbaşkanlığı 7. Uluslararası Yat Yarışları, yıl boyunca farklı etaplarla devam ederek kasım ayında sona erecek.



Cumhurbaşkanlığı himayelerinde düzenlenen ve dünyanın prestijli denizcilik organizasyonları arasında gösterilen Cumhurbaşkanlığı

7. Uluslararası Yat Yarışları, 23 Nisan'da İstanbul Boğazi'nda başladı. Organizasyon, yıl boyunca farklı etaplarla devam ederek 29 Ekim'e uzanan geniş bir takvimde gerçekleştirilecek. İstanbul'da düzenlenen basın toplantısında, 2026 yılına ilişkin yarış rotası ve detaylar kamuoyuyla paylaşıldı. Toplantıya İstanbul Vali Yardımcısı Mehmet Sülün, Türkiye Yelken Federasyonu Başkanı Özlem Akdurak ve organizasyon yetkilileri katıldı. İstanbul Açık Deniz Yat Yarış Kulübü Başkanı ve Organizasyon Komitesi Başkanı Ekrem Yemlihaoğlu, organizasyonun yalnızca bir spor etkinliği olmadığını belirterek, Türkiye'nin denizlerdeki gücünü ve vizyonunu uluslararası alanda gösteren önemli bir platform olduğunu ifade etti. Yemlihaoğlu, yelken sporunun turizm, ekonomi ve uluslararası ilişkiler açısından yüksek katma değer yaratan stratejik bir alan olduğuna dikkat çekti.

Türkiye Yelken Federasyonu Başkanı Özlem Akdurak, Türk yelkenciliklerinin son yıllarda önemli başarılar elde ettiğini belirterek, uluslararası şampiyonalarda elde edilen derecelere Türkiye'nin öne çıktığını ifade etti. Akdurak, hedeflerinin 2028 Los Angeles Olimpiyatları'nda madalya kazanmak olduğunu söyledi. Bu yıl organizasyona 14 farklı ülkeden 200 ekip ve 2 bin aşkın sporcunun katılması bekleniyor.

ÇANAKKALE KUPASI'NIN ŞAMPİYONU ATABAY CHALLENGERS

Cumhurbaşkanlığı Uluslararası Yat Yarışları, 2026 yılında toplam beş etapta düzenlenecek. İlk etap 23-25 Nisan tarihlerinde İstanbul Boğazi'nda başlayıp Çanakkale'de sona erdi. Bu etapta İstanbul Boğazi yarışı, İstanbul-Çanakkale açık deniz yarışı ve Çanakkale Boğazi yarışı gerçekleştirildi. 140 deniz millik zorlu parkuru 15 saat 27 dakikada tamamlayan Atabay Challengers, Line Honours ödülünün yanı sıra etap kapsamındaki üç yarışta da en iyi dereceyi elde ederek Çanakkale Kupası'nın şampiyonu oldu. Yarış takvimi kapsamında ayrıca 17-19 Mayıs tarihlerinde Kurtuluş Kupası, 30 Ağustos'ta Zafer Kupası ve 29 Ekim'de Cumhuriyet Kupası düzenlenecek. Sezonun kapanışı ise kasım ayında Marmaris'ten başlayıp GİRNE'de sona erecek Kıbrıs Kupası ile yapılacak.



KANO DENİZCİLİK HİZMETLERİ VE TİC. LTD. ŞTİ.

İstanbul Deri OSB Sit. Tacir Sok. XXIII. Blok No:22-23-24 Tuzla/İSTANBUL

+90 216 591 09 09

+90 542 289 02 63

info@kanomarine.com

www.kanomarine.com

Authorised Service Station

LIFERAFT



LIFE SAVING EQUIPMENT



FIRE FIGHTING EQUIPMENT



LOAD TEST, LIFEBOAT & DAVIT



IBIA, BUNKER ENDÜSTRİSİNDEKİ DÖNÜŞÜMÜ DEĞERLENDİRDİ

Uluslararası Bunker Endüstrisi Birliği (IBIA) Başkanı Adrian Tolson, kaleme aldığı basın açıklamasında Basra Körfezi'nde yaşanan gelişmelerin, yapısal bir dönüşümü işaret ettiğine dikkat çekti.



* Adrian Tolson

IBIA (International Bunker Industry Association – Uluslararası Bunker Endüstrisi Birliği) Başkanı Adrian Tolson, deniz yakıtları alanındaki sektörel dönüşüme ilişkin bir basın açıklaması kaleme aldı. Açıklamasına son yirmi yıldır deniz taşımacılığı, enerji piyasaları ve bunker tedarik zinciri üzerinde geniş etkiler yaratan jeopolitik şoklar yaşandığını belirterek başlayan Tolson, bugünkü durumun ise Basra Körfezi'nde daha yapısal bir dönüşümü temsil ettiğini ifade etti.

Tolson, açıklamasına şöyle devam etti: “Uzun süreli bir kesinti ihtimali ve Hürmüz Boğazı'nın kırılganlığı, manzaranın değiştiğine işaret ediyor. Bu çatışma küresel enerji yapısındaki ve özellikle kendi tedarik zincirimizdeki zayıflıkları açığa çıkardı. Durum hızlıca çözümlense bile sonuçları kaybolmayacak. Enerji güvenliğine dair kaygılar sürececek ve alternatif yakıtlar



da dahil olmak üzere çeşitlenmeye daha fazla odaklanılacak. Bunker değer zinciri için bu, yalnızca anlık bir kesinti değil, aynı zamanda arz ve talebin nasıl yapıldığına dair uzun vadeli değişimler anlamına geliyor. Bugün sektör bir kez daha dayanıklılığını gösteriyor. Çatışmaya en yakın bölgelerde faaliyet gösterenler için bu dönem, her şeyden önce güvenlik açısından, ama aynı zamanda varlıklara gelebilecek zarar ve uzun süreli istikrarsızlığın beraberinde getirdiği finansal riskler açısından son derece kaygı verici.

Bununla birlikte küresel ölçekte bunker faaliyetleri, kriz dönemlerinde olduğu gibi büyük ölçüde sakin bir operasyonel profesyonellikle ve sınırlı kesintiyle devam etti. Özellikle Asya'daki tedarik noktaları, ilk panik dalgasına rağmen istikrarlı kaldı. Çatışmanın ilk aşamalarında belirsizlik, keskin fiyat artışlarını ve kısa vadeli bulunabilirlik kısıtlarını tetikledi. Ancak süre ilerledikçe alternatif kargo akışları ortaya çıktı ve kilit bunker merkezlerinin tedarikinin sürmesi sağlandı. Bu, koşulların normale döndüğü anlamına gelmiyor. Fiyatlar yüksek ve dalgalı seyrediyor. Ham petrol ve rafine ürün piyasaları öngörülemez biçimde hareket etmeye devam ediyor ve bunker fiyatlaması da bu gerçeği yansıtıyor.

Tedarikçiler olağanüstü düzeyde fiyat riski yönetmek zorunda kaldı; alıcılar ise özellikle kesintinin ilk aşamalarında görülen fiyatlandırma ve marjları sorguluyor. Bazı durumlarda bu artışları gerekçelendirmek zor.”

Endüstri açısından bakıldığında, tüm tarafların değer zinciri boyunca yaşanan baskıları kabul etmesinin önemli olduğunu vurgulayan Tolson, aynı zamanda piyasayı ayakta tutan ilişkilerin uzun vadeli olduğunun altını çizerek “Özellikle jeopolitik gerilimler hafiflemeye başladığında güven ve dengeyi korumak kritik olacak... Kısa vadeli dalgalanmalar yatışmaya başladıkça, gördüğümüz birçok değişimin geçici olmadığı netleşiyor. Bugün bunker değer zinciri, sadece birkaç ay öncesine kıyasla bile farklı. Bu an yalnızca bir kesinti değil, aynı zamanda bir geçişi temsil ediyor” dedi.

Tolson açıklamasını “IBIA ve üyeleri, bu evrilen ortamda yol alacak güçlü bir konuma sahip. Sektör her zamanki gibi uyum sağlayacak ve IBIA bu süreci işbirliği, istikrar ve pratik içgörüyü odaklanarak desteklemeye devam edecek” sözleriyle sonlandırdı.

* IBIA Uluslararası Bunker Endüstrisi Birliği Başkanı



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 / www.basarangemiyard.com - info@mavideniz.com.tr / info@basarangemi.com

Deniz Ticaretinde Yaşanan Gelişmeler ve Lojistik Sektörüne Etkileri



* YÜKSEL KAHRAMAN

Küresel ticaretin temel taşı olan denizyolu taşımacılığı, son dönemde art arda yaşanan gelişmelerin etkisiyle önemli bir dönüşüm sürecinden geçmektedir. Jeopolitik riskler, bölgesel gerilimler ve çevresel düzenlemeler, lojistik süreçlerin daha dikkatli, planlı ve çok boyutlu yönetilmesini gerekli kılmaktadır.

Bugün gelinen noktada, özellikle Kızıldeniz hattında yaşanan güvenlik sorunlarının etkileri yakından hissedilmektedir. Süveyş Kanalı geçişlerine yönelik risk algısının devam etmesi, gemi rotalarının yeniden planlanmasına neden olmaktadır. Bu durum yalnızca transit sürelerini uzatmakla kalmamakta, aynı zamanda maliyetler üzerinde de doğrudan etkili olmaktadır. Sahadan alınan geri bildirimler de, artan belirsizliğin planlama süreçlerini zorlaştırdığını açık şekilde ortaya koymaktadır. Bu gelişmeler orta

ve uzun vadeli lojistik stratejilerini de doğrudan etkilemektedir. Bu çerçevede, öngörülebilirlik ve risk yönetimi kapasitesi, sektörün en kritik rekabet unsurlarından biri haline gelmiştir.

Benzer şekilde, Orta Doğu'da devam eden gelişmeler Hürmüz Boğazı gibi kritik geçiş noktalarına yönelik riskleri de gündemde tutmaktadır. Küresel ticaretin belirli dar boğazlara bağımlı yapısı düşünüldüğünde, bu bölgelerde yaşanan her gelişmenin tedarik zincirleri üzerinde hızlı ve doğrudan etkiler yarattığı görülmektedir. Bu nedenle alternatif güzergahların değerlendirilmesi, sınır geçişlerinin hızlandırılması ve farklı taşıma modlarının entegre şekilde ele alınması her zamankinden daha fazla önem taşımaktadır. Diğer taraftan, kapasite tarafında da dikkatle izlenmesi gereken bir tablo söz konusudur. Yeni gemi yatırımları ile birlikte küresel filo kapasitesi artarken, rota uzamaları, liman sıkışıklıkları ve güvenlik kaynaklı operasyonel kısıtlar bu kapasitenin etkin kullanımını sınırlamaktadır. Bu durum, navlun piyasasında dalgalı bir seyir oluştururken, sektörde daha dengeli ve planlı hareket etmeye yönlendirmektedir. Bu yeni yaklaşım, kriz anlarında kesintisiz hizmet sunabilen yapıların rekabet avantajını belirgin şekilde artırmaktadır.

INTERMODAL TAŞIMACILIK ÇÖZÜMLERİNİN YAYGINLAŞTIRILMASI ÖNEMLİ

Tüm bu gelişmeler, lojistik sektörde önceliklerin de kademeli olarak değiştiğini göstermektedir. Uzun yıllar maliyet ve hız odaklı ilerleyen yaklaşımın yerini, güvenlik ve süreklilik odaklı bir anlayışın aldığı görülmektedir. Bu dönüşüm, tedarik zincirlerinin daha esnek ve dayanıklı yapılar üzerine kurulmasını zorunlu hale getirmektedir. Bununla birlikte, çevresel düzenlemelerin etkisi de her geçen gün daha belirgin

hale gelmektedir. Emisyon azaltımına yönelik uygulamalar ve karbon maliyetleri, sektör üzerinde doğrudan etkili olmakta; şirketleri daha verimli ve sürdürülebilir çözümler geliştirmeye yönlendirmektedir. Bu kapsamda alternatif yakıtlar, enerji verimliliği, yeşil liman uygulamaları ve intermodal taşımacılık çözümleri ön plana çıkmakta, karbon maliyetlerinin yönetimi şirketlerin rekabet gücünü doğrudan etkileyen bir unsur haline gelmektedir.

Küresel ticarete öne çıkan nearshoring eğilimi ise Türkiye açısından önemli fırsatlar sunmaktadır. Ülkemizin stratejik konumu ve gelişen lojistik altyapısı, Türkiye'yi bölgesel bir merkez haline getirebilecek önemli avantajlar sağlamaktadır. Bu potansiyelin etkin şekilde değerlendirilebilmesi için özellikle Orta Koridor'un güçlendirilmesi, demiryolu taşımacılığının payının artırılması ve liman-hinterland bağlantılarının geliştirilmesi kritik önem taşımaktadır. İntermodal taşımacılık çözümlerinin yaygınlaştırılması da bu sürecin temel unsurlarından biridir.

Sonuç olarak, deniz ticaretinde yaşanan gelişmeler lojistik sektöründe yeni bir denge arayışını beraberinde getirmektedir. Türk lojistik sektörü, sahip olduğu deneyim ve yüksek adaptasyon kabiliyeti ile bu süreci etkin şekilde yönetebilecek güce sahiptir. Ancak bu sürecin başarıyla yönetilebilmesi için altyapı yatırımlarının hız kesmeden sürdürülmesi, dijitalleşme ve intermodal çözümlerin yaygınlaştırılması büyük önem taşımaktadır. Değişime uyum sağlamak artık bir tercih değil, sektörün sürdürülebilirliği açısından bir zorunluluktur.

* UTİKAD DENİZYOLU ÇALIŞMA GRUBU BAŞKANI

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

 Kinayofficial

 KINAY

 Kinay

 Kinay

Marina Faaliyetlerine “Vay Canına” Etkisi Katmak

Geçen yazımızda marina tasarımına nasıl “vay canına” etkisi katabileceğimizi ele almıştık; ancak bu, “vay canına” etkisini başarmanın sadece yarısıydı. Diğer yarısı ise marinanızın işletme faaliyetlerine “vay canına” etkisini katmaktır! Her ikisinin de “vay canına” etkisini yakalamak için gerekli ve birbiriyle bütünlük olduğu inansak da, pek çok kişi bana “eğer birini seçmek zorunda kalsam hangisini seçerdim?” diye sormuştur. Buna, işletme faaliyetlerinin tasarımdan bir adım önde olduğunu söylemek zorundayım. Tasarımdaki “vay canına” etkisini en iyi tanımlayan kelime ‘işlevsellik’ iken, işletme için bu kelime “misafirperverlik” olur. Evet, konaklama sektörünün çoğu tanımında marinalar özel olarak belirtilmese de, çoğu marina, konaklama sektöründe yer almaktadır! Bu tanımlarda eğlence etkinlikleri, turizm ve isteğe bağlı harcamalara, boş zamana ve müşterilerin ilgisine bağımlılık gibi unsurlar belirtilmektedir. Peki tanıma girdik, ama bunu nasıl başaracağız? Konuksevlikte başarılı olmanın iki temel unsuru, olağanüstü müşteri hizmeti ve olağanüstü müşteri deneyimi sunmaktır; ikincisi, birincisi olmadan mümkün değildir.

Genel olarak, müşteri hizmeti, müşterinize özen göstermek için yaptığınız her şey anlamına gelir; müşteri deneyimi ise yaptığınız ve sunduğunuz her şeyin müşterileriniz tarafından nasıl algılandığıdır. Müşterilerinizin kendilerini hoş karşılanmış, takdir edilmiş ve memnun hissetmelerini, ihtiyaç ve isteklerinin karşılanmasını ve hatta aşılmasını sağlamak için “vay canına” etkisini yaratmanız gerekir. Bu kulağa oldukça basit gelebilir, ancak bunu başarmak çoğu zaman hayal edilenden çok daha fazla çaba gerektirir. Bunu daha da zorlaştıran şey, günümüz müşterilerinin eskisine göre daha yüksek beklentilere sahip olması, daha talepkar olması ve kendilerine özel ilgi gösterilmesini istemesidir. İşlerin ters gitmesine veya görmezden gelindiklerini, beklentilerini ve en önemlisi özel olarak görülmediklerini

hissetmeye karşı toleransları çok azdır. Bu da, ekibinizin her elemanının müşterileri hoş, kibar ve anlamlı bir şekilde anlamak ve onlarla çalışmak üzere eğitilmesinin her zamankinden daha önemli olduğu anlamına gelir. İster internet, telefon, radyo veya hatta posta güvercini yoluyla olsun, ister mülke ayak basma gibi son derece önemli anlarda olsun, çalışanlar, müşteri temasında ön saflarda yer alırlar. Eğer bir müşteri tesise ilk kez ayak basıyorsa, ilk izlenimlerin gerçekten önemli olduğunu unutmayın, çünkü bir kez oluştuktan sonra değiştirilmesi çok zordur. Evet, personelinizin her bir üyesi tek bir cümle ile en muhteşem deneyimi yaratabilir ya da mahvedebilir. Ve bu sadece kelimelerden ibaret değildir; tutum, görünüm, kişilik ve mükemmel deneyimi yaratmaya yardımcı olma isteğidir. Bu zor bir görev mi? Evet... Gerçekçi bir beklenti mi? Evet, tabii tesis “vay canına” etkisini yaratmaya kararlıysa.

BAŞARILI OLMAK İÇİN HARİKA BİR DENEYİM SUNMAYA ODAKLANMAK GEREKİR

Küçük bir bağımsız işletme ya da bir zincirin parçası olması fark etmez, bir tesisin son derece başarılı olması için harika bir deneyim sunmaya odaklanması gerekir. Telefon, telsiz veya internet iletişimini yanıtlarken, neşeli bir yaklaşım sergilemek en anlamlı olanıdır ve sonrası için olumlu bir hava yaratır. Tesisle iletişime geçenlerin çoğu bilgi almak, bir işlem başlatmak ya da rahatsız oldukları için şikayet etmek amacıyla arar. Daha önceki yazılarımda da bahsettiğim gibi, Jack Brewer, Brewer Yacht Yard zincirini oluşturan farklı tesisleri dolaşırken, zaman zaman rastgele telefonlara cevap vererek neşeli ve güler yüzlü bir şekilde; “Merhaba, ben Jack, size nasıl yardımcı olabiliriz?” derdi. Bir sorun veya şikayetle arayan müşteriler, genellikle Jack ile konuştukları gerçeği karşısında hayran kalır ve 30 saniye içinde dinamikler düşmanca bir tavırdan daha sakin ve olumlu bir yaklaşıma dönüşürdü. İşveren, yönetici veya patron

olarak sahip olduğunuz özel güçleri asla küçümsemeyin!

İlk temas noktası kim olursa olsun, neşeli bir yaklaşımın yanı sıra her zaman çok açık sözlü olunmalıdır. Hiç kimse her şey hakkında her şeyi bilemez. Çalışanınız ya da siz cevabı bilmiyorsanız, bu konuda dürüst olun: “Üzgünüm, cevabı bilmiyorum, ama ben veya başka biri kısa süre içinde doğru bilgiyle size geri döneceğiz.” Ardından, o gün müşteriyle iletişime geçtiğinden emin olmak için konuyu takip edin. Kıyafet konusunda, tüm ekibin en azından üniforma giymesini ve tercihen renkli gömlekler giymesini öneririz. Bu, özellikle iskele görevlileri dahil olmak üzere tesisin temsilcilerini tanımaya yardımcı olur.

İskele görevlilerinin iskeleleri temiz ve boş tutmalarını, su musluklarının kapalı olduğundan emin olmalarını ve karşılaştıkları çöpleri toplamalarını sağlamak, müşteriler nezdinde temiz ve dostane bir imajın korunmasına yardımcı olur. Ayrıca, birçok tekne sahibinin teknecilikte veya sahip oldukları teknenin boyutunda yeni olduğunu anlamamız gerekir. Bunu fark eden ve tekne sahiplerine yaklaşma veya ayrılma konusunda yardımcı olan görevliler her zaman takdir edilir.

Çalışanlarınız müşterilerle temas kurduğunda, sadece yanlarından geçiyor olsalar bile, onları dostça bir selamlama sunmaya teşvik edin: “Merhaba, ben John... Bugün size yardımcı olabileceğimiz bir şey var mı?” Bu, her zaman anlamlı bir harektir. İsimliklerin herkesin hoşuna gitmediğinin farkındayım, ancak bunlar müşteri-çalışan arasında sohbeti başlatmanın başka bir yolu olabilir, çünkü müşteriler, çalışanınızın adı görünürdeyse onunla rastgele sohbet etmeye daha yatkın olur.

Yeni ve geçici müşteriler için, tesis hakkında bilgiler, sunulan hizmetler, yerlerin konumu, bilmeleri gereken özel kurallar vb. içeren bir karşılama

paketi hazırlayın. Ayrıca, yöneticinin bu müşterilerle tesis içinde yüz yüze görüşmeye özen göstermesini veya en azından müşteriyi arayarak tesis adına hoş geldiniz mesajını iletmesini ve onlara yardımcı olmak için hazır olduğunu belirtmesini öneririz.

Alakart, her şey dahil ve hibrit fiyatlandırma, anlamlı ancak farklı yaklaşımlardır. Fiyatlandırmayı dikkatlice açıklamak ve “gizli ücretleri” ortadan kaldırmak, müşterinin yanlış anlamasını ve dolayısıyla kendisinden yararlanıldığına dair kötü bir izlenim oluşmasını önlemeye yardımcı olur. Fiyatları sadece bir internet sitesinde veya ücretler sayfasında yayınlamak yeterli değildir. Daha da kötüsü, bir müşteri sorduğunda, “internet sitesinde vardı” veya fiyat listesinde vb. gibi bir şeyi kaba bir şekilde söyleyerek cevap vermeyin. Bu, suçlayıcı bir atmosfer yaratır veya müşterinin aptal olduğunu ima eder. “Bunu birlikte inceleyelim...” gibi farklı bir yaklaşım benimsemek, sorunu proaktif bir şekilde çözmeye yardımcı olur. Teknede geceleyen geçici ve/veya sezonluk müşteriler için, yerel bir gazete teslim etmeyi veya bir kek, taze meyve ya da benzeri bir ikram bırakmayı düşünün; bu, deneyimi daha da iyi hale getirmek için her zaman büyük bir artıdır.

Özellikle geçici tesisler için, müşterilerin ihtiyaçlarını önceden tahmin ederek konsiyerj hizmeti sunmak her zaman kazançlıdır. Gezilecek yerlerin, restoranların, eczanelerin ve marketlerin yerlerini gösteren yerel bir harita sunmak son derece yararlıdır. Birçok marina, yerel ticaret odası ve/veya bireysel restoranlarla ortaklık kurar ve genellikle küçük indirimler sunar. Yiyecek-içecek temini de anlamlı olabilir. Evet, harita ve yiyecek-içecek temini birbiriyle çelişiyor gibi görünebilir, ama illa öyle olmak zorunda değildir. Birçok geçici konaklayıcı, market alışverişinden çok bölgenin tadını çıkarmakla ilgilenir. Konsiyerj hizmeti, tesisin müşterilerinin ihtiyaç ve isteklerini karşıladığı ve onlara yardımcı olduğu izlenimini pekiştirmeye devam eder.

Peki, çoğu müşteri tesisleri en çok ne zaman kullanma eğilimindedir? Tabii ki tatillerde ve hafta sonlarında ve genellikle suda eğlenceli vakit geçirmeyi

bekleyen aileler ve misafirler ile birlikte. Geldiklerinde, bazen akünün bitmesi, arızalı kablolar vb. gibi bir şeyler ters gider. Hazırda bir tamirci buldurmak, yaklaşan felaket bir müşteri deneyimini, tesisin günü kurtardığı bir duruma dönüştürebilir. Acil durumlar için bir gece iletişim numarası vermek basit ve kolaydır; bu hizmet nadiren kötüye kullanılır. Ancak bir sorun çıktığında, gecenin bir yarısında yardım alabileceğini bilmek, yıllarca akılda kalan bir deneyimdir.

ASLA TUTAMAYACAĞINIZ SÖZLER VERMEYİN

Bir teknede sorun olduğunda ve servis için getirildiğinde üç şey öneriyoruz: İlk olarak, tekne geldikten kısa bir süre sonra sorunu teşhis etmeye çalışmak ve ihtiyaç duyulabilecek çeşitli parçaları belirlemek için ön muayene yapmak; ikinci olarak, teknenin servisi için gerçekçi bir zaman çizelgesi oluşturmak ve üçüncü olarak, o gün müşteriyi arayıp durumu bildirmek. Amacınızın, müşterinin teknesini mümkün olduğunca az gecikmeyle kullanabilmesi için sorunu en hızlı şekilde çözmek olduğunu açıklayın. Bu yaklaşımın bir parçası olarak, gerekli olabilecek parçaları sipariş etmek de dahil olmak üzere, onarım işlemine devam etmek için izin alın. Bazı parçaların iade edilmesi durumunda stok yenileme ücreti alınabileceğini belirtin, ancak bunun amacının onarımın tamamlanmasını hızlandırmak ve tekneyi müşterinin kullanımına iade etmek olduğunu vurgulayın. Daha sonra, periyodik olarak müşteriyi arayın ve durum hakkında bilgi verin. Onları onarım sürecinin bir parçası haline getirin. Asla tutamayacağınız sözler vermeyin. Tekneyi aldığınız zamankinden daha temiz bir şekilde iade ettiğinizde her zaman harika bir izlenim bırakırsınız!

Temizlikten bahsetmişken, tesisin genel temizlik ve bakımını düzenli olarak yapmak, hatta daha da iyisi, bu konuda bir adım önde olmak, “Vay canına!” dedirtecek bir etki yaratmak istiyorsanız kaçınılmazdır. Tesisinizi inşa ederseniz müşteriler gelir, ancak bakımını yapmazsanız giderler. Güzel peyzajı kaplayan yabancı otlar ya da her yerde duran solmuş bitkiler, umduğunuz o çekici atmosferi yaratmaz. Banyolara güzel granit ve fayans döşemenin pek bir anlamı

yoktur, eğer bunlar ayda sadece bir kez temizleniyorsa. İnsanlar yeni ve parlak, yenilenmiş alanları sevme eğiliminde olsa da, seçim, kirli yeni ile lekesiz eski arasında olduğunda, genellikle lekesiz eski kazanır.

Elbette, aktiviteler, olanaklar ve özel etkinlikler sunmak, hemen hemen her tesis için tekne sporunun önemli bir parçası ve büyük bir kazanç olabilir; öyle ki, bir sonraki yazımda bu konuyu derinlemesine ele alacağım. Şu anda şunu söylemekle yetineyim: Sunulan her ne olursa olsun, müşteri hizmetleri ve müşteri memnuniyetine aynı özen gösterilerek sunulması gerekir. Benzer şekilde, tesisinizde tekne onarım hizmetleri, bar/restoran vb. gibi çeşitli kiracı faaliyetleri varsa, kiracılarınızın da yüksek düzeyde müşteri hizmeti ve memnuniyeti sağlamaya odaklanmalarını sağlamak için elinizden geleni yapmanız gerekir. Kiracılarınız sizden büyük ölçüde bağımsız olabilir, ancak müşterileriniz, özellikle de yeni müşterileriniz, kiracınızın istihdam ettiği kaba barmen ile sizin harika marina ekibiniz arasında bir ayırım yapmayacaktır.

Küçük, bağımsız bir tesiste genellikle aile ortamı olur ve bu, müşterilerin o tesise gelmelerinin önemli bir nedeni olabilir. İşverenler, personel ve müşteriler genellikle birbirlerine ilk isimleriyle hitap ederler ve tesis çoğu zaman müşterilerinin ihtiyaçlarını önceden tahmin edip karşılar. Bu özellikler, daha büyük tesislerdeki tüm lüks donanımlara sahip olmamanın eksikliğini fazlasıyla telafi edebilir. Büyüklüğü ve mülkiyeti ne olursa olsun, müşteri sadakatinde başarı, beklentileri aşmaktır. Bu başarıldığında, daha yüksek fiyatlar ve daha fazla karlılık elde edilir. Bazıları, az vaat edip beklentileri aşmak için bu sloganı kullanır. Biz ise gerçek bir misafirperverlik deneyimi vaat etmeyi ve bunu daha da üst seviyelere taşımayı tercih ediyoruz. Mutlu seyirler; bol “vay canına”lar!

Dan Natchez, CMP, dünya çapında marinalar ve marinalı tatil köylerinin tasarımında uzmanlaşmış, uluslararası çapta lider bir sahil tasarım danışmanlık şirketi olan DANIEL S. NATCHEZ and ASSOCIATES Inc.'in başkanıdır. e-posta: dan.n@dsnainc.com veya online: www.dsnainc.com.

DENİZCİLİKTE KADINLAR İÇİN YENİ FIRSATLAR

SMART-C Women Projesi kapsamındaki çevrim içi eğitimler, denizcilikte kadınlar için fırsatları genişletiyor.



Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO) ile Kore Cumhuriyeti iş birliğinde yürütülen SMART-C Women Projesi, Asya-Pasifik denizcilik sektöründe görev yapan kadın profesyonellerin uzmanlaşmış çevrim içi eğitimler aracılığıyla desteklenmesini amaçlamaktadır.

Proje, kadınların mesleki yetkinliklerini geliştirmeyi, sektörde daha fazla fırsata erişimlerini desteklemeyi ve daha dengeli ve kapsayıcı bir denizcilik iş gücünün oluşumuna katkı sunmayı hedeflemektedir.

2026 yılı programı kapsamında Endonezya, Filipinler, Sri Lanka, Timor-Leste ve Viet Nam'dan 40 kadın denizcilik profesyoneli çevrim içi eğitim oturumlarına katılmıştır. Mart 2026'da gerçekleştirilen eğitimler, Dünya Denizcilik Üniversitesi uzmanları ile denizcilik alanındaki uzmanların katkılarıyla yürütülmüş; katılımcıların hem teknik bilgi birikimlerinin

hem de liderlik kapasitelerinin geliştirilmesine odaklanmıştır.

Program kapsamında, denizcilik sektöründe özellikle dijitalleşme ve karbonsuzlaşma ekseninde yaşanan dönüşüm sürecinde kadınların daha güçlü biçimde yer almasının önemi vurgulanmıştır. Eğitim modülleri; karbonsuzlaşma, dijitalleşme ve kadınların güçlendirilmesi başlıkları altında yapılandırılmıştır. Bu çerçevede, alternatif enerji çözümleri, IMO'nun sera gazı emisyonlarının azaltılmasına yönelik stratejik yaklaşımı, denizcilikte dijitalleşmenin temel unsurları, Maritime Single Window uygulamaları, siber güvenlik ve daha geniş kapsamlı dijital dönüşüm girişimleri ele alınmıştır.

Eğitimlerde ayrıca denizcilik sektöründe toplumsal cinsiyet temelli güçlükler de değerlendirilmiş; kültürel farkındalık,

bilinçsiz önyargı ve kadınların sektöre katılımı ile liderlik rollerinin güçlendirilmesine yönelik uygulanabilir yaklaşımlar üzerinde durulmuştur.

Çevrim içi programı başarıyla tamamlayan katılımcıların bir bölümünün, Ekim ayında Kore Cumhuriyeti'nde düzenlenecek yüz yüze eğitim programına davet edilmesi öngörülmektedir. Söz konusu program ile katılımcılara uygulamalı deneyim kazanma ve edindikleri yetkinlikleri kendi ülkelerinde kullanma imkânı sağlanacaktır.

SMART-C Women Projesi; eğitim, öğrenim, uluslararası ağ oluşturma ve seçilmiş pilot ülkelerde kadınların güçlendirilmesine yönelik ulusal ana planların geliştirilmesi yoluyla, Asya ve Pasifik bölgesindeki kadın denizcilik profesyonellerinin kariyer gelişimini destekleyen önemli bir girişim niteliği taşımaktadır.

(Kaynak: IMO Web Sitesi)

DARÜSSELAM LİMANI'NDA DİJİTALLEŞMENİN İLERLETİLMESİ



Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO) liderliğinde, Tanzania Birleşik Cumhuriyeti'nde yürütülen bir ihtiyaç değerlendirme misyonu kapsamında, ülkenin mevcut liman yapısı değerlendirilmekte ve Darüsselam Limanı'nda bir Denizcilik Tek Pencere Sistemi (Maritime Single Window - MSW) kurulmasına yönelik altyapı hazırlıkları yapılmaktadır.

Denizcilik Tek Pencere Sistemi, gemilerin limana varışı, limanda kalışı ve limandan ayrılışı süreçlerinde görev alan tüm paydaşlar ile kurumlar arasındaki iletişimi sadeleştirmek amacıyla tasarlanmış, tek durak niteliğinde bir dijital platformdur.

Bilgi alışverişinin tek bir arayüz üzerinden birleştirilmesi sayesinde, liman işlemleriyle bağlantılı süre ve maliyetlerin önemli ölçüde azaltılması beklenmektedir.

IMO Üye Devletlerinin tamamı için limanlarda MSW sistemlerinin kurulması, dünya deniz taşımacılığının verimliliğini artırmak amacıyla 1 Ocak 2024 tarihinden itibaren zorunlu hale gelmiştir.

23-27 Mart 2026 tarihleri arasında gerçekleştirilen ihtiyaç değerlendirme misyonu, IMO danışmanları tarafından; Tanzania Birleşik Cumhuriyeti Ulaştırma Bakanlığı, Tanzania Denizcilik Acenteleri Kurumu (TASAC), ilgili bakanlıklar ve Tanzania Gelir İdaresi, Liman Sağlık Hizmeti, Sınır Polisi ve Göçmenlik Hizmeti gibi diğer kamu kurumları ile birlikte; ayrıca düzenli hat işletmeleri, acenteler ve terminal işletmecileri gibi özel sektör paydaşlarının iş birliğiyle yürütülmektedir.

Misyonun, bulguların gözden geçirilmesi ve doğrulanması amacıyla TASAC ile yapılacak bir toplantı ile

tamamlanması öngörülmektedir. Tanzania Birleşik Cumhuriyeti'nde MSW'nin geliştirilmesine rehberlik edecek kapsamlı bir misyon raporu hazırlanacaktır. Söz konusu raporda, IMO ilke ve rehberleri doğrultusunda MSW'nin devreye alınmasına ve ilgili bilgi teknolojileri araçlarının geliştirilmesine yönelik bulgular, analizler ve tavsiyeler yer alacaktır. Ayrıca rapor, paydaş haritalandırmasını destekleyecek ve MSW'nin etkin ve başarılı şekilde uygulanmasına yönelik açık yönlendirmeler sağlayacaktır.

Bu faaliyet, IMO'nun Entegre Teknik İş Birliği Programı (Integrated Technical Cooperation Programme - ITCP) kapsamında, Tanzania Birleşik Cumhuriyeti Ulaştırma Bakanlığı ve Tanzania Denizcilik Acenteleri Kurumu ile yakın iş birliği içinde yürütülmektedir. **(Kaynak: IMO Web Sitesi)**

IMO'DAN YOLCU GEMİLERİNE DEKARBONİZASYON DESTEĞİ

Yolcu gemilerinin dekarbonizasyonu fizibilite çalışmaları için IMO'nun teknik destek başvuruları başladı.



Uluslararası Denizcilik Örgütü (International Maritime Organization-IMO), gemilerden kaynaklanan sera gazı (Greenhouse Gases-GHG) emisyonlarının azaltılmasına yönelik pilot projeleri desteklemek amacıyla fizibilite çalışmalarına teknik yardım sağlanması için Üye Devletleri ilgi beyanında bulunmaya davet etti. Söz konusu çağrı, IMO 2023 GHG Stratejisi'nin uygulanmasına katkı sağlayarak uluslararası denizcilikte net sıfır emisyon hedefine 2050 yılı civarında veya öncesinde ulaşılmasını desteklemeyi ve sıfır veya sıfıra yakın emisyonlu teknolojiler, yakıtlar ve enerji kaynaklarının 2030 yılına kadar küresel düzeyde ticari olarak kullanılabilir hale gelmesine katkı sunmayı amaçladı.

GreenVoyage2050 Accelerator programı kapsamında açılan bu yılın teklif çağrısı, feribotlar ve Ro-Pax gemileri dâhil olmak üzere yolcu gemilerine odaklandı.

Sabit hatlarda ve öngörülebilir sefer programlarıyla çalışan bu gemiler, kamu mülkiyetinde olmaları ve düzenli operasyon yapıları sayesinde sıfır ve sıfıra yakın emisyon çözümlerinin uygulanması için elverişli bir test ortamı sundu; aynı zamanda bu çözümlerin filolar genelinde ölçeklenebilirliğini artırma potansiyeli taşıdı.

Program kapsamında sağlanacak teknik destek, sıfır veya sıfıra yakın emisyonlu teknolojiler, yakıtlar ve enerji çözümlerine ilişkin teknik ve ekonomik fizibilite çalışmalarını kapsadı. Bu destekle, ülkelerin yatırım kararlarını destekleyecek kanıt temelinin güçlendirilmesi, uygulamaya ilişkin belirsizliklerin azaltılması ve yatırıma hazır pilot proje geliştirilmesinin kolaylaştırılması hedeflendi.

T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı'nın önceki çağrı döneminde Marmara Denizi'nde feribot elektrifikasyonuna

yönelik yürütülen fizibilite çalışması için GreenVoyage2050 Accelerator desteğinden yararlandığı belirtildi ve pilot projelerin denizcilikte sıfır ve sıfıra yakın emisyonlu teknolojilerin yaygınlaşmasında kritik rol oynadığı vurgulandı. Bu kapsamda yürütülen çalışmaların, teknik ve ekonomik seçeneklerin daha sağlıklı değerlendirilmesine, belirsizliklerin azaltılmasına ve yatırım açısından uygulanabilir projelerin geliştirilmesine katkı sağladığı ifade edildi.

Resmî Kalkınma Yardımına uygun Üye Devletler, 29 Mayıs 2026 tarihine kadar ilgi beyanı sunmaya davet edildi. Destek sürecinin Temmuz 2026-Aralık 2027 dönemini kapsadığı bildirildi. Başvuruyla ilişkin ayrıntıların IMO'nun 5160 sayılı Sirkülerinde yer aldığı, detaylı bilginin ise GreenVoyage2050 programı üzerinden temin edilebildiği belirtildi. **(Kaynak: IMO Web Sitesi)**

2010 HNS SÖZLEŞMESİ'NE ADIM ADIM

Tehlikeli Yüklere İlişkin Tazminat Rejimi'nin yürürlüğe girmesine bir adım daha yaklaşıldı.

Belçika, Almanya, Hollanda ve İsveç'in, 13-17 Nisan 2026 tarihleri arasında gerçekleştirilen IMO Hukuk Komitesi toplantısında, Tehlikeli ve Zararlı Maddelerin Deniz Yoluyla Taşınmasından Kaynaklanan Zararın Tazmini ve Sorumluluğu Hakkında 2010 HNS Sözleşmesi'ne ilişkin onay belgelerini sunmasıyla, sözleşmenin yürürlüğe girmesine bir adım daha yaklaşıldı.

Tehlikeli ve Zararlı Maddeler Sözleşmesi (Hazardous and Noxious Substances-HNS), deniz yoluyla taşınan tehlikeli ve zararlı maddelerin taşınması sırasında meydana gelen olaylardan etkilenen kişiler için yeterli, hızlı ve etkili tazminat sağlanmasını amaçladı. Bu hususun, özellikle deniz yoluyla dökme halde

taşınan kimyasalların ve alternatif yakıtların miktarındaki artış dikkate alındığında büyük önem taşıdığı belirtildi.

Mevcut durumda HNS'ye taraf 12 devlet bulunduğu ve sözleşmenin yürürlüğe girmesi için gerekli devlet sayısı şartının sağlandığı kaydedildi. Bununla birlikte, sözleşmenin yürürlüğe girebilmesi için bu devletlerin her birinin en az 2 milyon grostona sahip olması gerektiği ifade edildi. Sözleşme kapsamında devletlerin, onay belgelerini sundukları yıl ve takip eden her yıl için, sözleşme ilgili devlet bakımından yürürlüğe girene kadar, bir önceki takvim yılı içinde ilgili devlette teslim alınan katkı payına tabi yüklerin toplam miktarına ilişkin verileri 31 Mayıs'a kadar IMO'ya sunmakla yükümlü olduğu bildirildi.

2010 HNS Sözleşmesi'nin, sözleşmeye taraf devletlerin bir önceki takvim yılı içerisinde HNS genel hesabına katkıda bulunan en az 40 milyon tonluk yükü teslim almasından 18 ay sonra yürürlüğe gireceği belirtildi. Belçika, Almanya, Hollanda ve İsveç'in 2025 yılında teslim aldığı HNS'ye katkı sağlayan toplam yük miktarının yaklaşık 28 milyon ton olduğu açıklandı.

Bu çerçevede, sözleşmeye taraf olan diğer 8 devletin 2025 yılında aldığı kargo verilerinin 31 Mayıs 2026 tarihinden sonra değerlendirileceği ifade edildi. Söz konusu değerlendirme sonucunda, sözleşmenin yürürlüğe girişi tarihinin kesinleşeceği ve en erken yürürlük tarihinin 30 Kasım 2027 olacağı bildirildi. **(Kaynak: IMO Web Sitesi)**

GELECEĞİN YAKITLARI

IMO'nun yeni araştırması sıfır emisyonlu denizcilik için yenilenebilir yakıtlar ve altyapısını değerlendirecek.

Uluslararası denizcilik sektöründe küresel enerji dönüşümünün gerektirdiği yenilenebilir yakıtların taşınması ve kullanımının sağlanabilmesi için enerji-denizcilik altyapısının geliştirilmesinin kritik önem taşıdığı belirtildi.

Bu kapsamda, Uluslararası Denizcilik Örgütü'nün (International Maritime Organization-IMO) Geleceğin Yakıtları ve Teknolojisi Projesi (Future Fuels and Technology Project-FFT Project) ile GreenVoyage2050 Programı tarafından, Dünya Denizcilik Üniversitesi (World Maritime University-WMU) ve Uluslararası Yenilenebilir Enerji Ajansı (International Renewable Energy Agency-IRENA) iş birliğinde, yenilenebilir yakıtların küresel düzeyde ticari olarak kullanılabilir hale gelmesini destekleyecek altyapı ihtiyaçlarının değerlendirilmesine yönelik

kapsamlı bir çalışma başlatıldı. Söz konusu çalışmanın; küresel yenilenebilir yakıt üretimi ile arz ve talep projeksiyonlarının ortaya konulmasını, limanlar ve yakıt tedarik zincirleri dâhil olmak üzere enerji ve denizcilik altyapı ihtiyaçlarının analiz edilmesini, yenilenebilir yakıtların yaygınlaştırılmasına yönelik temel zorluklar ve fırsatların belirlenmesini, ayrıca denizcilik altyapısının geliştirilmesine yönelik öncelikli eylem alanları ile uzun vadeli stratejilerin oluşturulmasını kapsadığı bildirildi.

IMO'nun Sera Gazı (Greenhouse Gases-GHG) Stratejisi doğrultusunda, uluslararası deniz taşımacılığında kaynaklanan emisyonların 2050 yılı civarında net sıfır seviyesine indirilmesi hedefinin; sürdürülebilir biyoyakıtlar ve e-yakıtlar dâhil olmak üzere yenilenebilir yakıtlara

yönelik küresel piyasaların artan talebe karşılık verebilecek şekilde geliştirilmesini ve bu yakıtların tedarik zincirlerinin güçlendirilmesini zorunlu kıldığı ifade edildi. Bu süreçte; yenilenebilir enerji üretim altyapısı, yakıt üretim tesisleri, yakıt taşımacılığı ve ikmal altyapısı ile limanlarda kıyıda elektrik temini gibi unsurların geliştirilmesinin ön plana çıktığı kaydedildi. 2026 yılının üçüncü çeyreğinde tamamlanması öngörülen küresel analiz raporunu takiben, ülke bazlı vaka çalışmalarıyla bulguların ulusal düzeyde uygulanabilirliğinin değerlendirileceği belirtildi. Elde edilen sonuçların yılın son çeyreğinde yayımlanmasının planlandığı bildirildi. Çalışma çıktılarının IMO tarafından yayımlanarak Deniz Çevresini Koruma Komitesi'ne (Marine Environment Protection Committee-MEPC) sunulacağı ifade edildi. **(Kaynak: IMO Web Sitesi)**

reliable
partner!



Doğru
Ekipman ve
Doğru Ekip ile
Denizler
bizimle
temiz...

"**MOST Denizcilik** olarak, petrol döküntüsü konusunda planlama, hazırda bekleme, eğitim, tatbikat ve operasyonel müdahale faaliyetlerini gerçekleştirmekteyiz. Türkiye'nin en hassas noktalarında haftanın her günü, günün her saatinde hizmet vermeye hazırız. Açık deniz bariyerleri, sorbent emici malzemeler, sıyrıcılar, yıkama makineleri ve yüzer depolama tanklarını da kapsayan tüm ileri teknoloji altyapımızla ve uzman kadromuzla; **çevreyle, ülkemizi üç yandan kucaklayan denizlerimiz ile dostuz...**"

HİZMETLERİMİZ

- Kıyı Tesisi Acil Müdahale Hizmeti
- Eğitim ve Tatbikatlar
- Acil Müdahale Operasyonları
- Risk Değerlendirme
- Dalgıçlık ve Su Altı Operasyonları
- Derin Deniz ve ROV Operasyonları
- IHA ile Havadan Görüntüleme ve Endüstriyel Kimyasal Madde Tespiti
- Depolama ve Tank Temizliği
- Pre-booming Hizmetleri

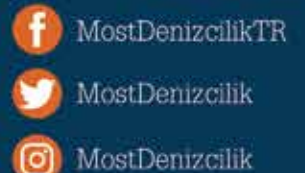


ACİL ÇAĞRI:

+90 531 773 3733
+90 530 940 8787

MOST Denizcilik Merkez Ofis:

İstanbul Deri Organize Sanayi Bölgesi (İDOSB),
Kazlıçeşme Caddesi, No:12/A Tuzla/İstanbul-TÜRKİYE
Telefon: +(90) 216 394 02 69 • **Fax:** +(90) 216 394 02 79
info@mostdenizcilik.com • www.mostdenizcilik.com



KUZHEY DENİZİ CCS PROJELERİ

Geliştiriciler, Kuzey Denizi'nde 2 milyon dönümlük alanı kapsayan karbon depolama lisansları için başvuruda bulundu.



Kuzey Denizi'nde karbon yakalama ve depolama (CCS) faaliyetlerine yönelik ilgi artarak devam ediyor; geliştirici şirketlerin yaklaşık 2 milyon dönümlük (acre) alanı kapsayan karbon depolama lisansları için başvuruda bulunduğu bildirildi. Söz konusu gelişme, Avrupa'nın net sıfır emisyon hedeflerine ulaşma sürecinde deniz altı karbon depolama projelerinin kritik rolünü bir kez daha ortaya koydu.

Başvuruların, özellikle Birleşik Krallık ve Kuzey Denizi çevresindeki enerji şirketleri tarafından yapıldığı, bu kapsamda eski petrol ve gaz sahalarının karbon depolama amacıyla yeniden değerlendirilmesinin planlandığı ifade edildi. Bu sahaların jeolojik yapısı itibarıyla uzun vadeli karbon depolama için uygun olduğu, söz konusu projelerin Avrupa Birliği'nin karbon azaltım politikaları ile uyumlu şekilde ilerlediği belirtiliyor.

Karbon yakalama ve depolama teknolojileri, sanayi kaynaklı karbondioksit (CO₂) emisyonlarının atmosfere

salınmadan önce yakalanarak yer altı formasyonlarında depolanmasını öngörüyor. Özellikle deniz üstü (offshore) alanlarda gerçekleştirilen projeler, yüksek kapasite ve güvenli depolama imkânı sunuyor. Kuzey Denizi'nin bu anlamda Avrupa'nın en önemli CCS merkezlerinden biri haline gelmesi bekleniyor.

Yetkililer tarafından yapılan değerlendirmelerde, lisans başvurularının kapsamı ve büyüklüğünün, sektörün olgunlaşma sürecine girdiğini gösterdiği, aynı zamanda özel sektör yatırımlarının hız kazandığı vurgulandı. Bu çerçevede, karbon depolama altyapısının geliştirilmesi ile birlikte, Avrupa sanayisinin karbon ayak izinin azaltılmasına yönelik somut ilerleme sağlanacağı öngörülüyor.

Bununla birlikte, söz konusu projelerin hayata geçirilebilmesi için düzenleyici çerçevenin netleştirilmesi, çevresel etkilerin titizlikle değerlendirilmesi ve uzun vadeli sorumluluk mekanizmalarının oluşturulması gerektiği ifade edildi.

Avrupa Birliği mevzuatı kapsamında karbon depolama faaliyetlerine ilişkin izin süreçlerinin sıkı denetime tabi olduğu ve projelerin çevresel sürdürülebilirlik ilkeleri doğrultusunda yürütülmesinin zorunlu olduğu belirtildi.

Denizcilik ve enerji sektörlerinin kesişiminde yer alan karbon depolama projelerinin, liman altyapıları, deniz taşımacılığı ve enerji lojistiği üzerinde de önemli etkiler yaratması beklenirken, özellikle sıvılaştırılmış CO₂ taşımacılığı ve depolama zincirinin geliştirilmesi, yeni iş alanları ve yatırım fırsatları doğuruyor.

Sonuç olarak, Kuzey Denizi'nde karbon depolama lisanslarına yönelik artan başvurular, Avrupa'nın enerji dönüşümü ve iklim hedefleri doğrultusunda deniz üstü karbon yönetimi çözümlerinin stratejik önemini pekiştiriyor. Önümüzdeki dönemde bu alandaki yatırımların ve düzenleyici gelişmelerin hız kazanması bekleniyor. **(Kaynak: Maritime Carbon Intelligence Web Sitesi)**

TAŞIMA MALİYETLERİNDEKİ ARTIŞ YÜZDE 20

IMO'nun Net Sıfır Çerçevesi'nin 2040'a kadar taşıma maliyetlerini yüzde 20 artırması bekleniyor.

Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO) tarafından geliştirilmekte olan Net Sıfır Çerçevesi (Net-Zero Framework – NZF) kapsamında yapılan güncel analizler, söz konusu düzenlemenin yürürlüğe girmesi halinde küresel deniz taşımacılığı maliyetlerinde 2040 yılına kadar yaklaşık %20 oranında bir artış yaşanabileceğini ortaya koyuyor. Maersk Mc-Kinney Moller Zero Carbon Shipping Merkezi tarafından gerçekleştirilen değerlendirmelerde, bu maliyet artışının deniz taşımacılığı piyasalarında olağan kabul edilen navlun dalgalanma aralıkları içerisinde kaldığı ve özellikle 2030 yılı itibarıyla maliyetler üzerinde belirgin bir ilave baskı oluşturmayacağı ifade edildi. Söz konusu çerçeve kapsamında öngörülen iki kademeli yakıt standardı uygulamasının, denizcilik sektörünün sera gazı emisyonlarını önemli ölçüde azaltma potansiyeline sahip olduğu belirtilirken, mevcut projeksiyonlara göre 2040 yılına kadar emisyonlarda %35 ila %55 arasında, 2050 yılına kadar ise %60 ila %80 arasında bir düşüş sağlanabileceği değerlendirildi. Bu oranların, uygulanacak karbon fiyatlandırma seviyesine bağlı olarak değişkenlik göstereceği vurgulandı.

Ekonomik mekanizma açısından bakıldığında, NZF kapsamında oluşturulacak gelir yapısının 2040 yılına kadar yıllık yaklaşık 13 milyar ABD doları seviyesinde istikrarlı bir şekilde devam edebileceği öngörülmüyor; bu hesaplama Tier 2 düzeltici birim (RU2) fiyatının 2031 yılı sonrasında artırılması varsayımına dayanıyor. Bu kapsamda RU2 birim fiyatı 380 ABD doları/ton CO₂ eşdeğeri/MJ olarak öngörülmüşken, Tier 1 düzeltici birim (RU1) fiyatının ise 100 ABD doları/ton CO₂ eşdeğeri/MJ seviyesinde olacağı ifade edildi. Elde edilecek gelirlerin belirli bir kısmının, özellikle gelişmekte olan ülkelerin karşı karşıya kalabileceği maliyet etkilerini dengelemek amacıyla "Adil ve Eşitlikçi

Geçiş (Just and Equitable Transition – JET)" finansman mekanizmasına tahsis edilmesi planlanıyor. Bununla birlikte, söz konusu düzenlemenin ülkeler üzerindeki etkilerinin homojen olmayacağı, ithalat kompozisyonu, taşınan yüklerin mesafesi ve ülkelerin ulaştırma altyapılarındaki farklılıklar nedeniyle maliyet etkilerinin ülke bazında önemli ölçüde değişebileceği değerlendirildi. IMO nezdinde tartışılan alternatif politika önerileri incelendiğinde, Liberia, Panama ve Arjantin tarafından sunulan ve "piyasa tanımlı yakıt standardı" olarak ifade edilen yaklaşımın, IMO'nun net sıfır hedefleriyle uyumlu olmadığı, gelir toplama ve dağıtım mekanizmasını ortadan kaldırdığı ve yakıt fiyatı ile erişilebilirlik kriterleri çerçevesinde fiilen LNG'yi tek alternatif yakıt konumuna getirdiği görüldü. Bu modelin uygulanması halinde, sektör emisyonlarının 2050 yılına kadar yıllık %1'in altında bir azalış göstereceği öngörüldü; bu durum dekarbonizasyon hedefleri açısından oldukça sınırlı bir etki anlamına geliyor.

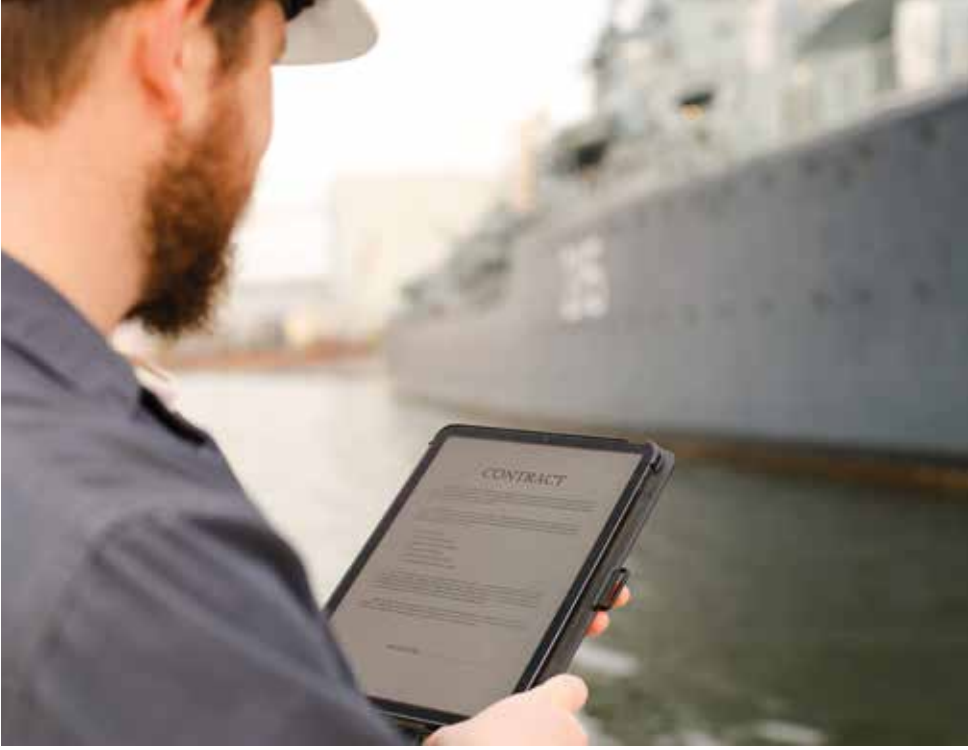
Ayrıca alternatif model kapsamında fosil yakıt bağımlılığının uzun vadede devam edeceği, karbon yoğunluğu hesaplamalarının kullanılan varsayımlara bağlı olmakla birlikte genel olarak fosil yakıt ağırlıklı bir yapı sergilediği ve bu nedenle 2050 yılına kadar sektörün büyük ölçüde fosil yakıt kullanımını sürdüreceği ifade edildi. Öte yandan son dönemde ABD kaynaklı jeopolitik gelişmelerin etkisiyle fosil yakıt fiyatlarında üç haftalık süreçte yaklaşık iki kat artış yaşanmasının, maliyet projeksiyonlarının hassasiyetini artırdığı da vurgulandı. Diğer taraftan Fiji, Kiribati, Nauru, Palau, Solomon Adaları, Tuvalu ve Vanuatu tarafından ortaya konulan daha iddialı yaklaşımın, mevcut NZF yapısını daha ileri taşıyacak şekilde karbon fiyatlandırmasını artırmayı ve daha geniş bir emisyon tabanını kapsayacak şekilde vergilendirme yapılmasını öngördüğü

anlaşıldı. Bu kapsamda Tier 1 fiyatının 100 ABD dolarından 300 ABD dolarına yükseltilmesi önerilmekte olup, söz konusu modelin 2030 yılında yaklaşık 260 milyar ABD doları, 2035 yılında 240 milyar ABD doları ve 2040 yılında ise 180 milyar ABD doları seviyesinde gelir yaratabileceği hesaplandı. Bu büyüklüğün, uluslararası deniz taşımacılığının mevcut yıllık yakıt harcamalarının yaklaşık iki katına karşılık geldiği ve aynı zamanda küresel filonun karbonsuzlaştırılması için Birleşmiş Milletler Ticaret ve Kalkınma Konferansı tarafından 2023 yılında tahmin edilen yıllık 38 milyar ila 118 milyar ABD doları aralığındaki maliyetlerin üzerinde olduğu ifade edildi. IMO bünyesindeki müzakere süreci çerçevesinde, Deniz Çevresini Koruma Komitesi'nin (MEPC) 84'üncü toplantısının 27 Nisan tarihinde başlayacağı, NZF'nin kabulüne ilişkin resmi oylamanın ise mevcut prosedürler gereği en erken Ekim ayında gerçekleştirilebileceği belirtildi. Bununla birlikte, bazı ülkelerin sürecin hızlandırılması yönünde görüş bildirdiği, özellikle LNG ihracatı açısından potansiyel kayıplar yaşayabileceği değerlendirilen Amerika Birleşik Devletleri'nin ise NZF'ye karşı tutum sergilediği ifade edildi.

Genel değerlendirme itibarıyla IMO Net Sıfır Çerçevesi'nin, denizcilik sektörünün karbonsuzlaştırılması sürecinde güçlü bir politika aracı olarak öne çıktığı, maliyetler üzerinde belirli bir artış öngörülmekle birlikte bu artışın sektör dinamikleri içerisinde yönetilebilir seviyede kaldığı ve alternatif modellere kıyasla çok daha yüksek emisyon azaltım potansiyeli sunduğu görüldü. Bununla birlikte, karbon fiyatlandırması, gelirlerin dağılımı ve alternatif yakıtların rolü gibi temel başlıklarda ülke grupları arasında görüş ayrılıklarının devam ettiği ve nihai düzenlemenin bu müzakerelerin sonucuna bağlı olarak şekilleneceği değerlendirildi. **(Kaynak: Lloyd's List Web Sitesi)**

BIMCO'DAN YENİ ESG SÜRECİ

BIMCO, yeni ESG (Çevresel, Sosyal ve Yönetişim) Metrikleri Rehberi Taslağı için istişare süreci başlattı.



BIMCO, denizcilik sektörüne yönelik ESG (Çevresel, Sosyal ve Yönetişim) metriklerine ilişkin iyi uygulama esaslarını içeren yeni bir rehber taslağı hazırladı ve üyelerini söz konusu taslak hakkında görüş bildirmeye davet etti. Kuruluş, bu istişare süreciyle, denizcilik sektörünün operasyonel gerçekliklerine daha uygun, uygulanabilir ve sektöre özgü metriklerin şekillendirilmesini amaçladı.

BIMCO tarafından yapılan açıklamada, denizcilik şirketlerinin ESG (Çevresel, Sosyal ve Yönetişim) raporlaması alanında giderek artan ve çeşitlenen yükümlülüklerle karşı karşıya kaldığı belirtildi. Bazı şirketlerin Avrupa Birliği'nin Kurumsal Sürdürülebilirlik Raporlama Direktifi (CSRD) kapsamında raporlama yapmakla yükümlü hale geldiği, bu çerçevede kapsamlı veri açıklama gerekliliklerine tabi olduğu ifade edildi. Avrupa Birliği dışındaki farklı ulusal raporlama rejimlerine tabi olarak faaliyet gösteren şirketlerin de bulunduğu, bunun

yanı sıra birçok küçük ölçekli denizcilik şirketinin gönüllü açıklama girişimlerine katıldığı veya ticari muhataplarından gelen veri taleplerine cevap vermek durumunda kaldığı kaydedildi.

Açıklamada, mevcut standartlar ile raporlama çerçevelerinin büyük ölçüde sektörler üstü genel kullanım esasına göre tasarlandığı, bu nedenle denizcilik şirketlerinin kara temelli ekonomik faaliyetler esas alınarak geliştirilen metrik ve kavramları kendi faaliyet yapılarına uyarlamakta güçlük yaşadığı vurgulandı.

Bu ihtiyaca cevap verebilmek amacıyla BIMCO, küresel denizcilik sektörü bakımından daha pratik ve sektöre uyarlanabilir bir yaklaşım geliştirdi ve denizcilğe özgü metriklerle ilişkin bir iyi uygulama rehberi oluşturdu. Kuruluş, rehber nihai hale getirilmeden önce üyelerinin değerlendirme ve katkılarını talep etti. Taslak rehberin, şirketlerin zorunlu raporlama yükümlülüğüne

tabi olup olmamasından bağımsız olarak, denizcilik faaliyetlerinin özgün niteliğini yansıtan bir çerçeve sunmayı hedeflediği bildirildi. Rehberin; zorunlu raporlama yapan, gönüllü açıklamalarda bulunan veya iş ortaklarına veri sunan şirketler bakımından, tartışmaların ve veri taleplerinin daha sistematik ve denizcilik sektörüne uygun biçimde yapılandırılmasına katkı sağlamasının beklendiği ifade edildi. Ayrıca, Avrupa Sürdürülebilirlik Raporlama Standartları (ESRS) kapsamındaki açıklama gerekliliklerinin denizcilik sektörüne özgü bağlama aktarılmasında da rehberin yararlı bir referans çerçevesi sunduğu belirtildi.

BIMCO, söz konusu rehberin bir standart niteliği taşımadığını ve herhangi bir metriğin zorunlu uygulanmasını öngörmediğini açıkladı. Rehberin, mevcut iyi uygulamaları yansıttığı, yürürlükteki denizcilik düzenlemeleri ile dünya genelindeki denizcilik şirketleri tarafından yayımlanan sürdürülebilirlik raporlarının incelenmesi suretiyle hazırlandığı bildirildi. Mevcut standartlarda yer alan metriklerin tekrar edilmesi yerine, sektör bağımsız genel standartlarla birlikte kullanılacak denizcilik sektörüne özgü metriklerin önerildiği ifade edildi.

Açıklamada, rehberin özellikle çevresel, emniyet ve operasyonel performansın geliştirilmesine yönelik iç kıyaslama süreçlerine, müşteriler ve iş ortaklarıyla yürütülen bilgi paylaşımının tutarlılığına ve emniyet uygulamaları ile risk yönetimi yaklaşımlarını da içeren karşı taraf değerlendirmelerine katkı sunmasının öngörüldüğü belirtildi. BIMCO, inceleme sürecine katılmak isteyen üyelerden kuruluş ile temasa geçmelerini istedi ve taslak rehberin talep eden üyelerle paylaşılacağını bildirdi.

(Kaynak: BIMCO Web Sitesi)

ALTERNATİF YAKITLI GEMİ SİPARİŞLERİNDE DÜŞÜŞ

Alternatif yakıtlı yeni inşa gemi siparişleri mart ayında neredeyse durma noktasına geldi.



Uluslararası klas kuruluşu DNV tarafından yayımlanan verilere göre, 2026 yılı Mart ayında alternatif yakıt kullanabilen yeni inşa gemilere yönelik siparişler oldukça düşük seviyede gerçekleşirken piyasa adeta “durma noktasına” yaklaştı. Söz konusu gelişme, yılın ilk çeyreğine ilişkin genel görünümde de belirgin bir

zayıflamaya işaret ediyor: Alternatif yakıtlı gemi siparişlerinde geçen yılın aynı dönemine kıyasla yaklaşık %37 oranında düşüş kaydedildi.

Mart ayında LNG çift yakıtlı (dual-fuel) iki adet araç taşıyıcı gemi, iki adet LPG taşıyıcı ve bir adet metanol çift yakıtlı platform destek gemisi dahil yalnızca 5 adet alternatif yakıtlı yeni inşa gemi siparişi verildi. Bu düşük sipariş hacmi, alternatif yakıt dönüşümünün yavaşladığına işaret ediyor ve sektör genelinde yeni gemi inşa faaliyetlerindeki daralma ile paralel bir eğilim gösteriyor.

Bununla birlikte, sipariş tarafındaki bu gerilemeye rağmen, önceki yıllarda verilen siparişlerin teslimat aşamasına ulaşması sayesinde alternatif yakıtlı filo

büyümeye devam ediyor. 2026 yılının ilk çeyreğinde toplam 60 adet alternatif yakıtlı geminin teslim edildiği, bu gemilerin önemli bir bölümünü LNG ve metanol yakıtlı gemilerin oluşturduğu ifade edildi. DNV Denizcilik Küresel Dekarbonizasyon Direktörü tarafından yapılan değerlendirmede, mevcut teslimatların 3–4 yıl önceki güçlü sipariş döneminin bir sonucu olduğu, yıl boyunca yeni teslimatların devam etmesinin beklendiği vurgulandı. Genel değerlendirmede, alternatif yakıtlı gemilere yönelik siparişlerdeki düşüşün, yalnızca yakıt dönüşümüne özgü bir sorun olmadığı; küresel ölçekte yeni inşa gemi talebindeki yavaşlama, piyasa belirsizlikleri ve yatırım kararlarındaki temkinli yaklaşım ile doğrudan bağlantılı olduğu değerlendirildi. **(Kaynak: TradeWinds Web Sitesi)**

DALSAN

1980'den beri denizlerdeyiz



- Deniz dibi tarama ve dolgu inşaatı • Keson sistemi ile Rıhtım, İskele ve Dalgakıran İnşaatı
- Beton Yüzer ve Kuru Havuz İnşaatı • Beton Boru İmalatı

DALSAN SUALTI VE LİMAN HİZMETLERİ SANAYİ TİCARET A.Ş

KARBONSUZLAŞMA SÜRECİNE DESTEK

INTERTANKO, IMO MEPC 84 Toplantısı öncesinde karbonsuzlaşma çalışmalarını hızlandırdı.



INTERTANKO, kanıta dayalı politika yapım süreçlerine katkı sağlamak amacıyla, Uluslararası Denizcilik Örgütü'nün (IMO) Deniz Çevresini Koruma Komitesi'nin (MEPC) 84'üncü oturumu öncesinde 10 teknik doküman sundu. Söz konusu teknik sunumların önemli bir bölümünü denizcilikte karbonsuzlaşma başlığı oluşturdur.

Uluslararası deniz taşımacılığı sektörü, karbon verimliliğinin artırılması alanında son yıllarda kayda değer ilerleme kaydetti. Sektör, 2008 yılından bu yana karbon yoğunluğunu yüzde 30'un üzerinde azaltırken, küresel ticaretin sürekliliğini desteklemeyi sürdürdü. INTERTANKO da, IMO MEPC 84 gündemi kapsamında sunduğu katkıları desteklemek üzere bir rehber yayımladı ve bu rehberle karbonsuzlaşma alanındaki teknik değerlendirmelerini daha sistematik bir çerçevede ortaya koydu. Kuruluş, 2023 IMO Sera Gazı Stratejisi'nde belirlenen hedeflere ulaşılmasının, yalnızca gemi

teknolojilerindeki iyileştirmelerle sınırlı kalmadığını; bunun ötesinde, uluslararası deniz taşımacılığında ihtiyaç duyulacak ölçekte düşük karbonlu ve sıfır karbonlu yakıtların üretimini mümkün kılacak bütüncül bir dönüşüm gerektirdiğini vurguladı. Bu kapsamda, yenilenebilir enerji kapasitesinin artırılması ve yakıt tedarik zincirlerinin küresel ölçekte geliştirilmesi gerektiğini, ancak ilgili altyapının halen gelişimin erken aşamalarında bulunduğunu belirtti.

INTERTANKO, uluslararası deniz taşımacılığının düşük emisyonlu ve sıfır emisyonlu yapıya geçişinin çok katmanlı bir yaklaşım gerektirdiğini ifade etti. Bu yaklaşımın; operasyonel verimlilik tedbirlerini, geçiş yakıtlarını, gelişmekte olan teknolojileri ve yeni yakıt üretim ve tedarik yollarının kademeli biçimde ölçeklendirilmesini içerdiğini kaydetti. Tanker sektöründen elde edilen operasyonel deneyim ve filo verilerine dayandırılan teknik sunumlarda, politika

yapıcılar bakımından önem taşıyan çeşitli hususlar öne çıktı. INTERTANKO, denizcilikte karbonsuzlaşmanın tek bir alternatif yakıt veya tek bir teknoloji rotası ile sağlanamayacağını, yakın vadede küresel filonun ihtiyaçlarına yanıt verebilecek ölçeklenebilir çözümün ancak farklı seçeneklerden oluşan bir çözüm portföyü ile mümkün olabileceğini ortaya koydu. Ayrıca düzenleyici çerçevelerin, operasyonel gerçeklikleri yansıtmaması gerektiğini; gemi tipleri, ticaret örüntüleri ve teknik özellikler bakımından mevcut çeşitliliğin politika tasarımında dikkate alınmasının zorunlu olduğunu ifade etti.

Kuruluş, operasyonel verilerin yakın vadeli tedbirlerin etkinliğini açık biçimde gösterdiğini belirtti. Enerji verimliliği teknolojileri ile sürdürülebilir biyoyakıtların, hâlihazırda emisyon azaltımına katkı sunduğunu vurguladı. Bunun yanında, gelişmekte olan teknolojilerin de karbonsuzlaşma araç setinin bir parçası olarak ele alınması gerektiğini ve bu teknolojilere ilişkin değerlendirmelerin düzenleyici çerçeve içinde erken aşamada yapılmasının önem taşıdığını kaydetti.

INTERTANKO ayrıca, enerjiye erişilebilirliğin ve arz güvenliğinin geçiş sürecinde temel belirleyiciler arasında yer aldığını ifade etti. Düşük karbonlu ve sıfır karbonlu yakıt üretiminin, yenilenebilir enerji üretiminde ve küresel yakıt tedarik zincirlerinde büyük ölçekli genişlemeye bağlı olduğunu belirtti. Yapılan değerlendirmelerin bütününde, denizcilik sektörünün IMO sera gazı stratejisi kapsamındaki uzun vadeli hedeflerine ilerleyebilmesi için teknolojiye karşı tarafsız, küresel düzeyde uyumlu ve uygulanabilir bir düzenleyici çerçevenin korunmasının kritik önem taşıdığı vurgulandı. **(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 – 24 Nisan 2026 itibariyle Türk Bayraklı gemilerin Memorandumlar kapsamında güncel denetim ve tutulma istatistiklerinin yer aldığı tablolar aşağıdadır.

LİMAN DEVLETİ KONTROL BÖLGELERİ	OCAK 2026	ŞUBAT 2026	MART 2026	NİSAN 2026
PARİS LİMAN DEVLETİ MUTABAKATI ZAPTI (PARIS MOU)	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK	ITALY-TRIESTE	TUTULMA YOK
TOKYO LİMAN DEVLETİ MUTABAKATI ZAPTI (TOKYO MOU)	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK
KARADENİZ LİMAN DEVLETİ MUTABAKATI ZAPTI (BLACK SEA MOU)	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK
AKDENİZ LİMAN DEVLETİ MUTABAKATI ZAPTI (MEDITERRANEAN MOU)	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK
AMERİKA BİRLEŞİK DEVLETLERİ SAHİL GÜVENLİK (USCG)	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK

YILLARA GÖRE TUTULMA TABLOSU (2017-24.04.2026)*

LİMAN DEVLETİ KONTROL BÖLGELERİ	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	NİSAN 2026
PARIS MOU	14	7	4	3	1	7	7	11	5	2 Tutulma (60 Denetleme)
TOKYO MOU	3	0	2	0	0	0	0	0	3	0 Tutulma (2 Denetleme)
BS MOU	11	2	0	1	0	2	1	1	0	0 Tutulma (31 Denetleme)
MED MOU	0	5	0	0	0	0	0	1	0	0 Tutulma (27 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

WATIM OFFSHORE

ULUSOY

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



Piyasayı şekillendirecek olan küresel petrol ticaretinin bu ölçekteki bir kesintiye ne ölçüde dayanabileceğidir



* ULUÇ KEDME

İran ile ABD arasında Hürmüz Boğazı'nın açık tutulmasına yönelik resmi uzlaşya rağmen, sahadaki uygulamalar bu söylemin oldukça dışında bir tablo ortaya koymaktadır. İran'ın geçişler üzerindeki kontrolünü sıkılaştırması ve ABD'nin deniz unsurlarıyla sürdürdüğü caydırıcı müdahaleler, transit geçişlerin kesintiye uğramasına, hatta bazı durumlarda gemilerin geri çevrilmesine veya alıkonulmasına neden olmaktadır. Bu durum, politik söylem ile fiili operasyonel gerçeklik arasındaki farkı belirgin şekilde ortaya koyarken, Boğaz'ın pratikte kısıtlı bir geçiş rejimi altında faaliyet gösterdiğine işaret etmektedir.

Bununla birlikte, enerji piyasalarındaki oynaklığın aksine kuru yük piyasasının daha farklı bir eğilim izlediği

görülmektedir. Sektör, jeopolitik gelişmelerden ziyade temel arz-talep dengesi tarafından yönlendirilen daha "içsel" bir dinamik sergilemektedir. Baltic Dry Endeksi'ndeki son yükseliş, yalnızca dönemsel bir toparlanma değil, aynı zamanda piyasa koşullarındaki sıkılaştırmanın da güçlü bir göstergesidir. Özellikle Capesize segmentinde, Brezilya çıkışlı demir cevheri yüklemeleri ile Çin kaynaklı talebin eş zamanlı güçlenmesi, sınırlı tonaj arzıyla birleşerek navlunları yukarı yönlü desteklemektedir. Diğer segmentlerde gözlenen paralel iyileşme ise hareketin tek bir alt piyasa ile sınırlı kalmadığını, daha geniş tabanlı bir güçlenmenin söz konusu olduğunu göstermektedir.

Bu sürecin merkezinde bir kez daha Çin yer almaktadır. Ülkenin demir cevheri ithalatında kaydedilen artış, toplam hacimlerin büyümesini desteklerken küresel ticaretteki ağırlığını da artırmaktadır.

Arz tarafında Avustralya ihracatını genişleterek lider konumunu korurken, Brezilya daha ölçülü ancak istikrarlı bir artış sergilemiştir. Ortaya çıkan tablo, demir cevheri ticaretinin sadece istikrarlı değil, aynı zamanda yapısal olarak güçlü bir zemine oturduğunu göstermektedir.

Kömür piyasasında ise daha parçalı bir görünüm öne çıkmaktadır. Endonezya'nın ihracatındaki düşüş dikkat çekerken, Avustralya'nın artan sevkiyatları küresel dengeleri kısmen dengelemektedir. Talep tarafında Çin'in ithalatındaki gerileme belirginleşirken, Hindistan'da da benzer bir eğilim gözlenmektedir. Buna karşılık Japonya'nın ithalatını artırması, Çin dışı talep merkezlerinde sınırlı da olsa

bir dayanıklılığın sürdüğüne işaret etmektedir.

Genel çerçevede değerlendirildiğinde, kuru yük piyasasının giderek daha yapısal temeller üzerine oturan bir faza geçtiği anlaşılmaktadır. Jeopolitik risklerin tamamen ortadan kalkmadığı bir ortamda dahi, emtia akışlarının dengeli seyri ve filo arzındaki sıkılaştırma, piyasanın yönünü belirleyen ana unsurlar haline gelmektedir. Bu da kısa vadeli dalgalanmalara rağmen, orta vadede daha dirençli ve sürdürülebilir bir piyasa görünümünü beraberinde getirmektedir.

Artan yakıt maliyetleri, Körfez içinde büyüyen yüklü ve boş seyreden gemilerin dengesizliği ve yaşanan filo yapısı birlikte değerlendirildiğinde, tanker piyasasının mevcut krizde yalnızca jeopolitik bir şokla değil aynı zamanda verimlilik ve kapasite kullanımı açısından ciddi bir stresle karşı karşıya olduğu görülüyor.

Hürmüz'deki tıkanıklığın devam etmesi halinde navlunların yüksek seyretmesi tek başına güçlü bir piyasa anlamına gelmeyebilir; zira azalan yük hacmi ve artan operasyonel verimsizlik nedeniyle sistem içinde kullanılmayan tonaj ve kaybolan sefer günleri giderek daha belirleyici hale gelebilir. Bu nedenle önümüzdeki dönemde piyasa şekillendirecek olan unsur yalnızca risk primleri değil, küresel petrol ticaretinin gerçek hacminin bu ölçekteki bir kesintiye ne ölçüde dayanabileceği olacaktır.

* KERTE DENİZCİLİK GEMİ ALIM-SATIM BROKERLİĞİ



NİSAN 2026 SATIŞI RAPOR EDİLEN GEMİLER

GEMİ İSMİ	DWT	İNŞA YILI	İNŞA ÜLKESİ	GEMİ TİPİ	ALICI ÜLKESİ	FİYAT US\$ M
RTM CARTIER	205.507	2012	PHILIPPI-NES	BULK	*CHINESE	*90,00
RTM ZHENG HE	205.431	2012	PHILIPPI-NES	BULK	*	*
CORONA BRAVE	88.172	2006	JAPAN	BULK	CHINESE	12,90
SKYROS	79.366	2011	CHINA	BULK	NA	13,50
ALEXANDROS PET-RAKIS	76.596	2008	JAPAN	BULK	CHINESE	13,30
DONUSA	76.417	2004	JAPAN	BULK	NA	9,60
ASL IXORA	61.470	2012	JAPAN	BULK	CHINESE	20,50
AMSTEL TIGER	60.454	2016	JAPAN	BULK	NA	26,50
PHOENIX K	54.881	2007	JAPAN	BULK	CHINESE	14,00
ASTERIS	53.629	2007	CHINA	BULK	NA	9,80
DORYSIA	36.863	2010	KOREA	BULK	*VIETNAMESE	*25,00
STRADION	36.863	2011	KOREA	BULK	*	*
KS GRACE	36.320	2014	JAPAN	BULK	NA	16,50
GULNAK	35.167	2011	CHINA	BULK	GREEK	9,30
LOWLANDS SPIRIT	182.820	2019	JAPAN	BULK	NA	65,50
OHSU MARU	92.075	2011	JAPAN	BULK	NA	16,20
AMORE	61.453	2012	JAPAN	BULK	CHINESE	20,40
SUNNY ROYAL	58.772	2011	JAPAN	BULK	NA	18,40
HONOUR	57.050	2010	CHINA	BULK	NA	13,00
K. RUBY	55.688	2011	JAPAN	BULK	CHINESE	15,50
POSEIDON S	53.482	2008	JAPAN	BULK	TURKISH	13,00
ASTRO ORION	37.388	2017	CHINA	BULK	GREEK	21,00
JUNO BRAVE	25.081	2012	JAPAN	BULK	VIETNAMESE	6,50
YANGZE 901	93.229	2012	CHINA	BULK	CHINESE	12,80
N AMALTHIA	75.356	2006	JAPAN	BULK	NA	10,30
PETRUS	57.334	2011	KOREA	BULK	NA	13,50
SERENE AMELIA	57.238	2010	KOREA	BULK	NA	14,50
NANAIMO BAY	34.407	2016	JAPAN	BULK	NA	19,50
STAMFORD PIONEER	32.211	2012	CHINA	BULK	NA	8,50
COSCO KUNLUNSHAN	31.917	2010	CHINA	BULK	*NA	8,20
JIN WANG LING	31.775	2010	CHINA	BULK	*	8,20
AEOLUS	31.640	2001	JAPAN	BULK	NA	6,60

SEACON VANCOUVER	85.688	2023	CHINA	BULK	*NA	36,00
SEACON OSLO	85.507	2023	CHINA	BULK	*	36,00
DONGHAE STAR	82.861	2012	KOREA	BULK	NA	17,00
DIAMANTINA	82.139	2010	CHINA	BULK	NA	19,00
JOHN M CARRAS	82.057	2012	KOREA	BULK	GREEK	18,20
XIN DONG GUAN 13	76.116	2012	CHINA	BULK	NA	15,20
TAILWINDS	73.624	2004	CHINA	BULK	CHINESE	8,50
PLATON	58.502	2011	KOREA	BULK	NA	15,40
AQUAVITA BAY	55.757	2014	JAPAN	BULK	NA	20,50
MERCURY OCEAN	53.452	2008	JAPAN	BULK	CHINESE	13,00
BERGE HALLASAN	37.945	2016	JAPAN	BULK	NA	21,30
DL OLIVE	35.194	2013	KOREA	BULK	NA	15,30
ATLANTIC SPIRIT	35.053	2013	CHINA	BULK	NA	12,50
TAOKAS WISDOM	31.943	2008	JAPAN	BULK	NA	10,00
ITHACA PATIENCE	28.349	2010	JAPAN	BULK	NA	9,50
DANSHIP TOPE	76.578	2008	CHINA	TANKER	GREEK	19,00
CAPE TAMPA	73.719	2009	CHINA	TANKER	TURKISH	20,00
ARION	51.589	2010	KOREA	TANKER	GREEK	25,00
DAI PHU	50.530	2006	KOREA	TANKER	NA	13,30
LEGEND INNOVATOR	49.990	2026	CHINA	TANKER	NA	50,00
ARDMORE ENGINEER	49.420	2014	KOREA	TANKER	INDIAN	35,50
JAG PANKHI	46.346	2003	KOREA	TANKER	NA	7,50
GT FREEDOM	45.994	2003	JAPAN	TANKER	NA	8,50
KIRSTEN MAERSK	39.729	2010	CHINA	TANKER	NA	22,00
EASTERLY CANYON	36.677	2009	KOREA	TANKER	GREEK	19,00
GINGA SAKER	20.491	2003	JAPAN	TANKER	NA	10,80
CHEM STREAM	19.998	2010	JAPAN	TANKER	NA	20,80
BRO NISSUM	16.654	2008	CHINA	TANKER	*NA	12,00
BRO NUUK	16.631	2008	CHINA	TANKER	*	12,00
MRC SEMIRAMIS	6.137	2008	TURKEY	TANKER	*NA	8,30
MRC EMIRHAN	6.128	2008	TURKEY	TANKER	*	8,30
KASAGISAN	302.478	2006	JAPAN	TANKER	NA	59,00
STENA SURPRISE	158.491	2012	KOREA	TANKER	GREEK	61,00
P. ALIKI	105.304	2010	KOREA	TANKER	SINGAPORE BA-SED	42,65
PM IMPERIAL	76.574	2007	CHINA	TANKER	NA	20,00



PAN CAKE	72.735	2006	CHINA	TANKER	NA	19,00
OPTIMAL ACE	49.999	2006	KOREA	TANKER	NA	16,50
EAST COAST	37.515	2005	KOREA	TANKER	GREEK	11,70
MTM SHANGHAI	19.885	2006	JAPAN	TANKER	CHINESE	14,50
CAP FELIX	158.765	2008	KOREA	TANKER	*NA	*95,00
SIENNA	149.847	2007	JAPAN	TANKER	*	*
TALUREX	115.984	2011	KOREA	TANKER	*NA	*105,00
SOLVANTE	110.295	2009	JAPAN	TANKER	*	*
EVER VICTORY	70.426	2005	JAPAN	TANKER	NA	14,70
PRO ONYX	49.999	2019	KOREA	TANKER	NA	39,00
OCEAN SPIRIT	49.995	2012	KOREA	TANKER	NA	27,00
YC AZALEA	19.997	2004	JAPAN	TANKER	NA	10,75
JBU SAPPHIRE	19.860	2009	JAPAN	TANKER	CHINESE	18,70
SEACROSS	163.292	2006	KOREA	TANKER	NA	43,50
ASIA ASCEND	115.444	2004	KOREA	TANKER	CHINESE	32,00
PM MONARCH	76.543	2007	CHINA	TANKER	NA	20,00
SHAHRAZAD	74.999	2009	KOREA	TANKER	NA	20,00
SEA RAKER	70.426	2005	JAPAN	TANKER	NA	14,00
STI BLACK HAWK	49.990	2015	KOREA	TANKER	*NA	35,00
STI BROOKLYN	49.990	2015	KOREA	TANKER	*	35,00
JAG PRAKASH	47.848	2007	KOREA	TANKER	NA	17,50
RINELLA M	40.441	2006	ROMANIA	TANKER	NA	13,00
XIN HONG SHENG 37	1.131	2012	CHINA	CON-TAINER	NA	8,00
ARSOS	1.296	2007	CHINA	CON-TAINER	*NA	*53,20
VARAMO	1.296	2007	CHINA	CON-TAINER	*	*
WARNOW DOLPHIN	1.296	2007	CHINA	CON-TAINER	*	*
FOUMA	1.284	2007	CHINA	CON-TAINER	*	*
CELSIUS NAPLES	4.860	2009	KOREA	CON-TAINER	NA	34,50
MONACO	2.824	2006	KOREA	CON-TAINER	NA	25,20
HAMMONIA BALTICA	2.798	2011	GERMANY	CON-TAINER	VIETNAMESE	30,50
HE SHENG	1.102	2002	ROMANIA	CON-TAINER	CHINESE	5,50
ERASMUS OASIS	1.049	2008	KOREA	CON-TAINER	NA	11,00

*Enbloc satışı ifade eder

ÜLKE	Dökme		
	Kuruyük (per T/LTD)	Tanker (per T/LTD)	Konteyner (per T/LTD)
BANGLADEŞ	US\$ 460-470	US\$ 480-490	US\$ 490-500
HİNDİSTAN	US\$ 425-435	US\$ 445-455	US\$ 455-465
PAKİSTAN	US\$ 445-455	US\$ 465-475	US\$ 475-485
TÜRKİYE	US\$ 265-275	US\$ 275-285	US\$ 285-295

NİSAN 2026 RAPOR EDİLEN HURDA SATIŞLARI

Gemi İsmi	DWT	LWT	İnşa Yılı	Gemi Tipi	Alıcı Ülkesi	USD PER T/LWT
GODSPEED 6666	49.692	10.348	1996	BULKER	NA	439
ANDHIKA KANISHKA	73.220	10.026	1998	BULKER	NA	461
HONGKONG ENERGY	73.659	31.341	2004	GAS	BANGLADESH	510
OCEAN ROSEMARY	43.769	8.783	1996	BULKER	BANGLADESH	470
AL DIAB II	4.332	2.329	1996	GAS	INDIA	347
PUTERI ZAMRUD SATU	76.144	28.858	2004	GAS	NA	381
PUTERI FIRUS SATU	76.197	28.805	2004	GAS	NA	381
PUTERI MUTIARA SA-TU	76.229	28.773	2005	GAS	NA	381
JIN JIANG	172.549	21.272	2000	BULKER	BANGLADESH	433
KULJAK ARROW	50.379	10.241	2003	BULKER	INDIA	445
ENERGIA CENTAURUS	105.752	19.585	2001	BULKER	BANGLADESH	418
WANTONG SUMMER	45.950	8.196	1996	BULKER	BANGLADESH	433
OCEAN AMAZING	47.243	6.217	1998	BULKER	BANGLADESH	310
KOKOPO CHIEF	13.970	5.727	1991	CON-TAINER	INDIA	465

FREEFALL LIFEBOATS



GEPA GRP FREEFALL LIFEBOATS are designed, constructed and tested according to the latest standards, requirements of "SOLAS", "IMO" and "LSA Code"

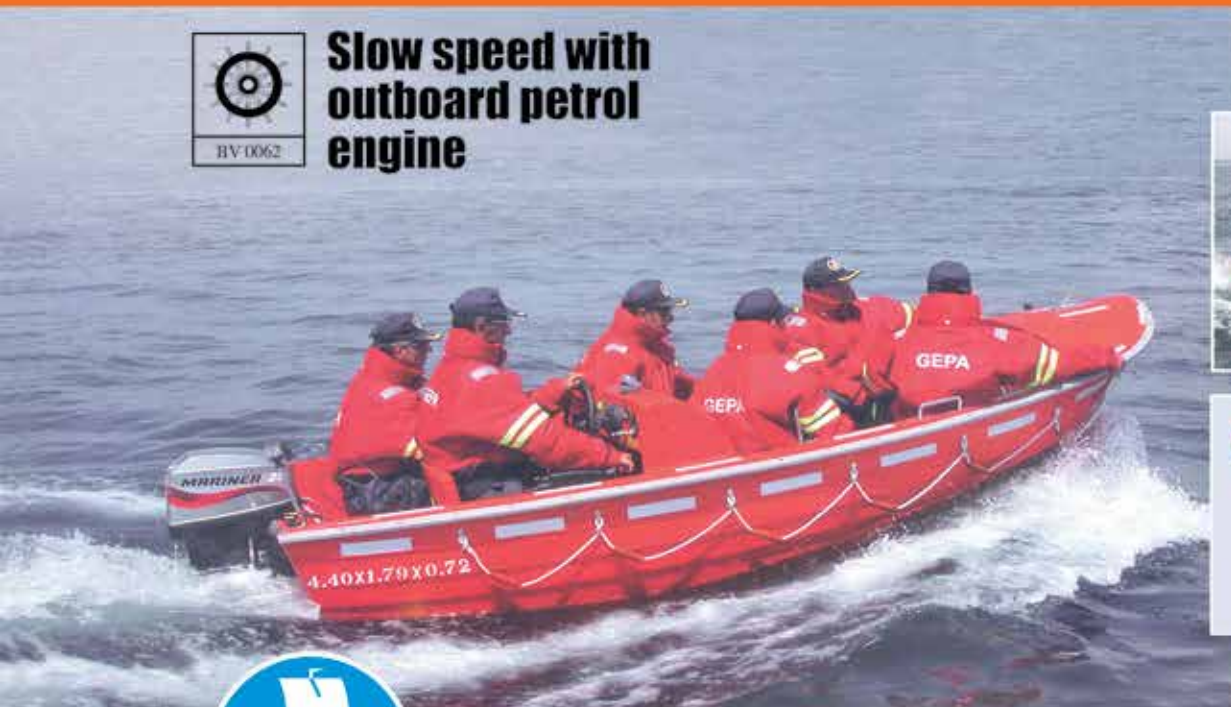


RESCUE BOATS

**SAFE
AND
SOUND**



Slow speed with
outboard petrol
engine



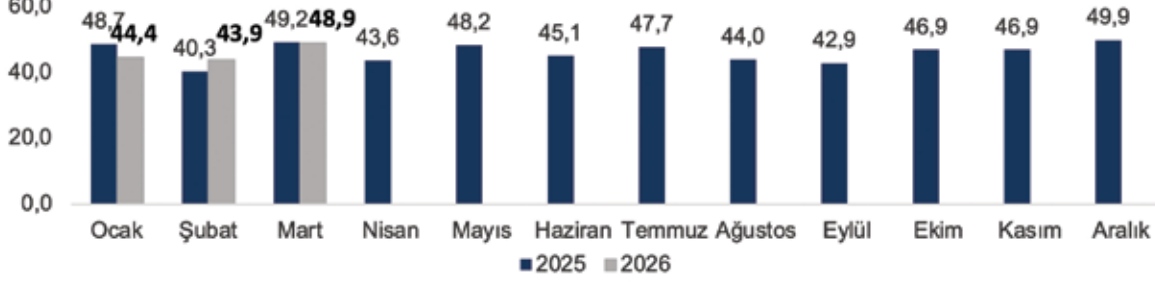
GEPA - FIBERGLASS INDUSTRY & TRADE CO. INC.

Tersane Yolu Yan Sanayi Bölgesi Harmandalı Sk. No10 Aydıntepe 34947 Tuzla/Istanbul/TURKEY
Phone: +90 216 392 93 96 Fax: +90 216 392 20 64
E-mail: info@gepafiberglass.com Web Page: www.gepafiberglass.com

2025-2026 YÜK İSTATİSTİKLERİ

Limanlarımızda gerçekleşen toplam yük elleçleme miktarı 2026 yılı mart ayında bir önceki yılın aynı ayına göre %0,6 azalış göstererek 48 milyon 872 bin 115 ton olmuştur.

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



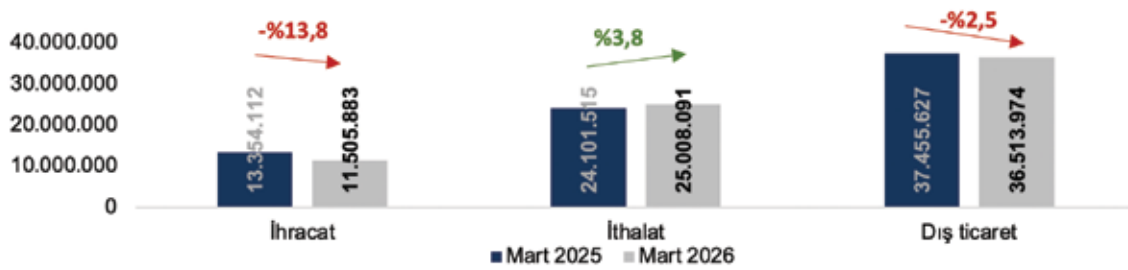
Kaynak: Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Denizcilik Genel Müdürlüğü, İMEAK Deniz Ticaret Odası Görselleri

Denizyolu ile yapılan dış ticaret 2026 yılı mart ayında bir önceki yılın aynı ayına göre %2,5 azaldı.

- 2026 yılı mart ayında bir önceki yılın aynı ayına göre limanlarımızda gerçekleştirilen ihracat amaçlı yükleme miktarı %13,8 azalarak 11.505.883 ton olurken, ithalat amaçlı boşaltma miktarı %3,8 artarak 25.008.091 ton olmuştur. Böylece, dış ticaret taşımacılığında (ithalat+ihracat) toplam yük miktarı 2026 yılı mart ayında bir önceki yılın aynı ayına göre %2,5 azalarak 36.513.974 ton seviyesinde gerçekleşmiştir.

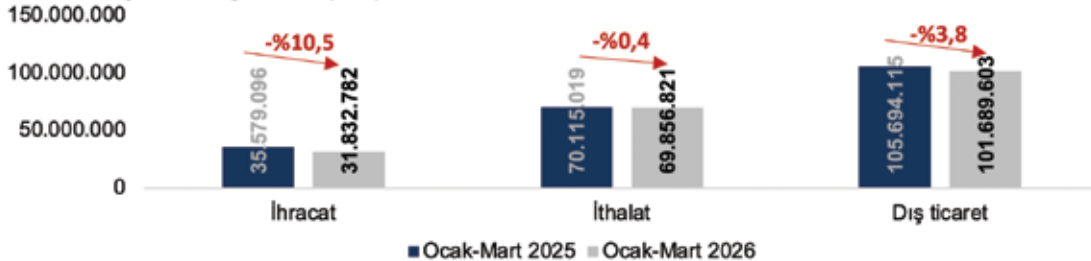
- Ocak-Mart 2026 döneminde bir önceki yılın aynı dönemine kıyasla limanlarımızda gerçekleştirilen ihracat amaçlı yükleme miktarı %10,5 azalarak 31.832.782 ton olurken, ithalat amaçlı boşaltma miktarı %0,4 azalarak 69.856.821 ton olmuştur. Böylece, 2026 yılı Ocak-Mart döneminde bir önceki yılın aynı dönemine kıyasla dış ticaret taşımacılığındaki toplam yük %3,8 azalarak 101.689.603 ton seviyesinde gerçekleşmiştir.

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



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

Grafik 3. Denizyolu ile Dış Ticaret (Ton), Ocak-Mart 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)



BİLİM AKADEMİSİ



PRU
PİRİ REİS ÜNİVERSİTESİ

BAYZY0 2026: BİLİM AKADEMİSİ - PİRİ REİS ÜNİVERSİTESİ YAPAY ZEKA YAZ OKULU

YAPAY ZEKÂDA TEMELLERDEN OTONOM SİSTEMLERE VE GÜVENİLİR YAPAY ZEKÂYA

- Açıklanabilir ve güvenilir yapay zekâ
- Büyük dil modelleri (LLM) ve doğal dil işleme
- Çizge ve topolojik öğrenme yöntemleri
- Çok kipli öğrenme
- Derin öğrenmenin temel kavramları
- Dönüştürücüler
- Öz denetimli ve derin öğrenme yaklaşımları
- Makine öğrenmesinde yeni nesil yöntemler
- Pekiştirmeli öğrenme ve karar verme
- Robotik ve akıllı sistemler
- Otonom sistemler

3-6 TEMMUZ 2026 - PİRİ REİS ÜNİVERSİTESİ - DENİZ KAMPÜSÜ

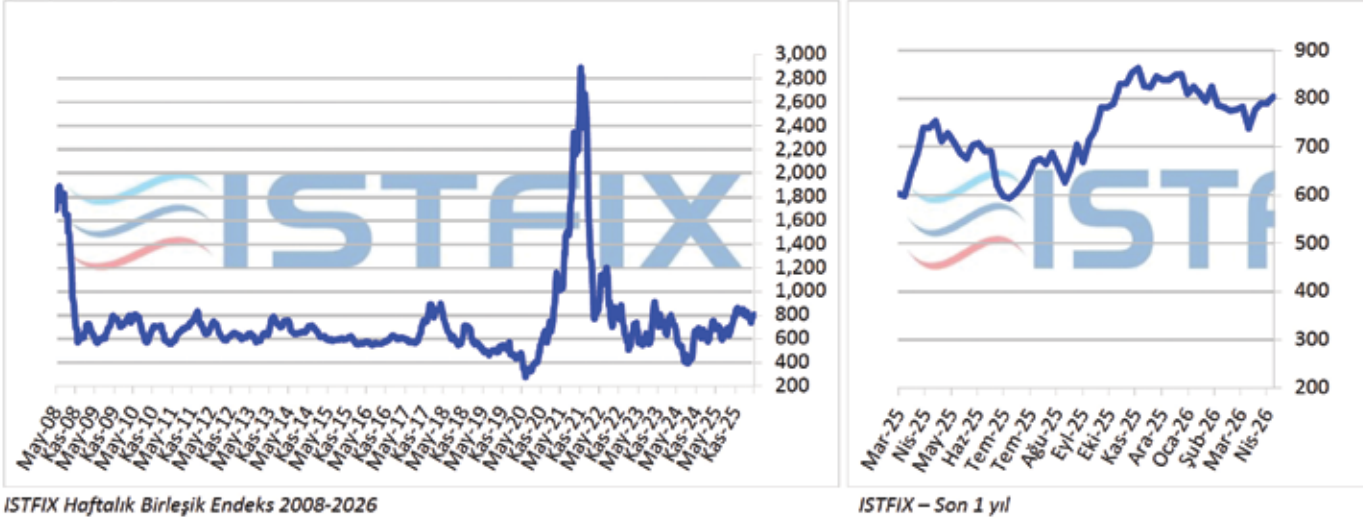


KAYIT LİNKİ

04.04.2026

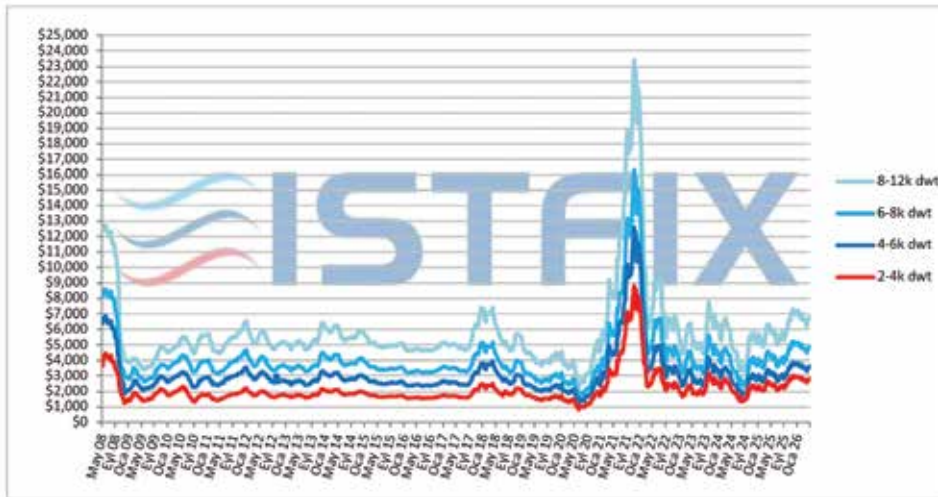
18. HAFTA KOSTER PAZAR RAPORU & DEĞERLENDİRMELER

Bu ISTFIX Bileşik Endeksi 790 puandan 804 puana yükseldi. Artış yine yükselen yakıt fiyatlarına rağmen gerçekleşti.



NAVLUNLAR

USD / gün	2-4k dwt	4-6k dwt	6-8k dwt	8-12k dwt
Bu Hafta	2,804	3,617	4,879	6,792
Geçen Hafta	2,755	3,554	4,794	6,674
Geçen Ay	2,574	3,320	4,478	6,235
Geçen Yıl	2,476	3,194	4,308	5,998



TEMSİLİ YÜK BAĞLANTILARI

Tonaj	Yük Cinsi	Yükl./Tahl. Limanı	Yükl./Tahl. Hızı (ton/gün)	Navlun (\$/ton)
4000	CORN	CHORNOMORSK-EC GREECE + CRETE	1500/1500	32.00
5100	WHEAT (46')	NEA MOUDHANIA-BARI - BARLETTA RANGE	1500/2000	28.00
5500	CEMENT IN BB	ANTALYA-HARWICH	3000/3000	69.00
7000	WHEAT	KILIA-TBS	1500/1500	24.00
7000	WHEAT	KILIA-MARMARA	1500/1500	24.00
7000	WHEAT	KILIA-IZMIR	1500/1500	28.00
7700	WHEAT	IZMAIL-IZMIR	1500/1500	28.00
7700	WHEAT	IZMAIL-TRABZON	1500/1500	24.00
7700	WBP (56')	CHORNOMORSK-TURKEY MED	1500/1500	36.00
13300	STEEL BILLETS	ODESSA-SAGUNTO	2500/2500	49.50

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

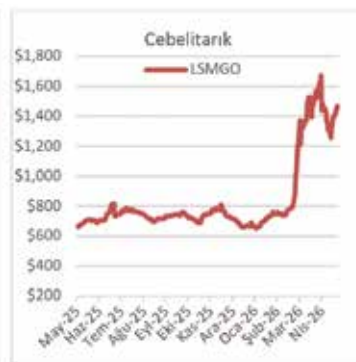
Bu hafta da bir koster satışı raporlanmadı.

YAKIT

Orta Doğu'daki kırılğan ateşkesin yarattığı belirsizliklerden ötürü petrol fiyatları yine arttı. Batı Teksas tipi ham petrol 94,4 dolar/varilden 102 dolar/varile, Brent de 105,9 dolar/varilden 108 dolar/varile çıktı.

Gemi yakıt fiyatları da eğilimi takip etti.

USD / mt	Rotterdam MGO	Gibraltar MGO	Malta MGO	Istanbul MGO
Bu Hafta	1,370.00	1,458.00	1,479.00	1,512.50
Geçen Hafta	1,276.50	1,394.00	1,454.00	1,442.50
Değişim	7.32%	4.59%	1.72%	4.85%

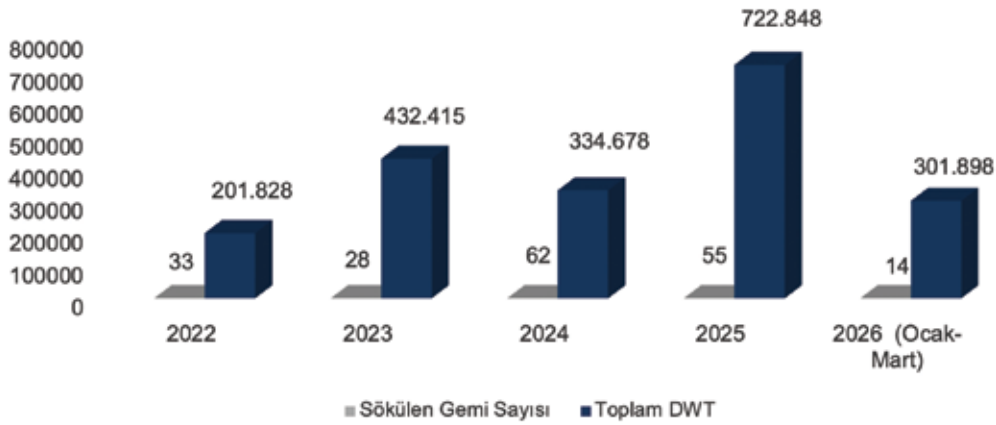


TÜRKİYE'DE GEMİ GERİ DÖNÜŞÜM (Bayrak Ülkelerine Göre Listelenmiştir) OCAK-MART 2026

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	Abinsk	8105741	Dökme Yük Gemisi	Rusya	22.112	38.110	1983	26.01.2026
8	Toro	8826369	Genel Kargo Gemisi	Sierra Leone	3.086	3.332	1989	19.03.2026
9	Kareem R	7741251	Genel Kargo Gemisi	Tanzanya	5.370	6.070	1979	16.01.2026
10	Verlaine	8841694	Kuruyük Gemisi	Tanzanya	2.457	2.893	1980	3.03.2026
11	Lily-HA	8116972	Açık Kapaklı Dökme Yük Gemisi	Togo	8.320	12.353	1982	9.02.2026
12	Inga A	9020352	Konteyner Gemisi	Türkiye	10.546	12.184	1993	12.01.2026
13	Hitit	9311751	Kimyasal/Petrol Tankeri	Türkiye	23.246	36.993	2006	19.03.2026
14	Mecidiye	8619845	Ro-Ro/Yolcu Gemisi	Türkiye	1.007	441	1989	19.03.2026

Kaynak: Clarksons Research Services Limitet ve İMEAK Deniz Ticaret Odası Görselleri

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



Kaynak: Clarksons Research Services Limitet ve İMEAK Deniz Ticaret Odası Görselleri

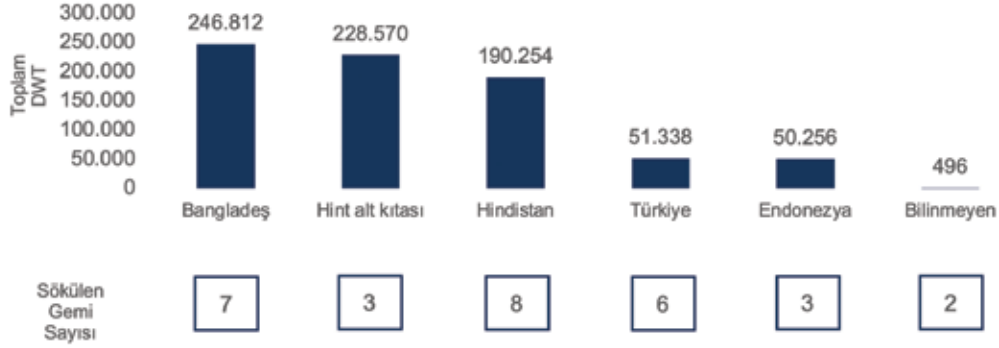
DÜNYADA GEMİ GERİ DÖNÜŞÜM (Gemi Tiplerine Göre Listelenmiştir) MART 2026

Gemi Tipi	MART		
	Adet	Ortalama Yaş	Toplam DWT
Araştırma Gemisi	1	38,0	2.314
Atık Tankeri	1	29,0	4.505
Dökme Yük Gemisi	5	29,0	271.189
Genel Kargo Gemisi	2	45,5	9.673
Kimyasal Tankeri	2	31,0	49.401
Kimyasal/Petrol Tankeri	2	23,0	81.983
Konteyner Gemisi	1	35,0	13.387

MART			
Kurtarma Gemisi	1	57,0	132
Kuruyük Gemisi	3	43,7	6.652
LNG Tankeri	3	21,7	228.570
LPG Tankeri	1	30,0	4.332
Petrol Tankeri	3	30,7	87.104
Ro-Ro/Lo-Lo	1	46,0	4.469
Ro-Ro/Yolcu Gemisi	3	41,3	4.015
Genel Toplam	29	34,2	767.726

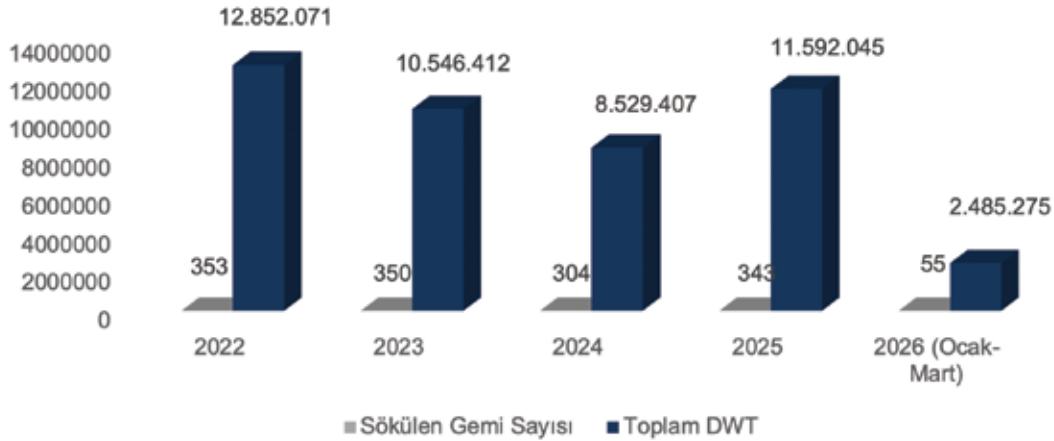
Kaynak: Clarksons Research Services Limited ve İMEAK Deniz Ticaret Odası Hesaplamalar

ÜLKELER BAZINDA GEMİ GERİ DÖNÜŞÜMÜ (Adet ve DWT) MART 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



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





ADAMAR
International Maritime Services Inc.

GEMİNİZİN TÜM İHTİYAÇLARI EKSİKSİZ. ZAMANINDA. GÜVENLE.

Kumanyadan teknik ekipmanlara kadar tüm ihtiyaçlarınız tek noktadan karşılanır.

ADAMAR, güçlü tedarik ağı ve kendi lojistik altyapısı ile Türkiye ve uluslararası limanlarda hızlı, güvenilir ve yüksek standartlarda teslimat sunar. Operasyonel gücümüz sayesinde süreçlerinizi kolaylaştırır, ihtiyaçlarınızı tam zamanında karşılarız.



20.000m²
Depolama
Kapasitesi



15,000+
Ürün
Kategorisi



40 Kamyon &
30 Panelvanlık
Filo Kapasitesi



100+
Limanda
Hizmet



www.adamarine.com



sales@adamarine.com



+90 533 328 23 10

TURKIYE | CHINA | HONG KONG | NETHERLANDS | GREECE

GREAT TEAMS ARE BUILT WITH SUPERIOR PARTS!



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