

İMEAK
Deniz Ticaret
Odası'nın
resmi yayınıdır.

Deniz Ticareti

DERGİ KURULUŞ: 1984

NİSAN / 2026





SPARE PARTS / SCOPE OF SUPPLY

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

REPAIR / TECHNICAL SERVICE

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

NETWORK / OPERATION

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

SPARE PARTS SUPPLIER

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

SPARE PARTS

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



BERK GÜMRÜK MÜŞAVİRLİĞİ
BERK LOJİSTİK

DENİZCİLİK
SEKTÖRÜNDE
Sizlerle

BERK GÜMRÜK MÜŞAVİRLİĞİ LTD. ŞTİ.

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

Tel: +90 216 446 93 79

Fax: +90 216 447 15 45

Gsm: +90 532 245 45 09

info@berkgumrukleme.com

www.berkgumrukleme.com

BERK LOJİSTİK LTD. ŞTİ.

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

Tel: +90 216 446 93 79

Fax: +90 216 447 15 45

Gsm: +90 532 245 45 09

info@berklojistik.com

www.berklojistik.com

DenizTicareti



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

M. ZİYA KALKAVAN

ENİSE KAZDAL

2011 Fotoğraf Yarışması'nda DTO'nun eserini satın aldığı
fotoğrafçılar arasında yer alıyor.



Yıl 42

NİSAN 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

KÜRESEL BELİRSİZLİKLERDEN GEÇERKEN DAYANIŞMA VE ORTAK AKLIN ÖNEMİ

04



MECLİS

MECLİS TOPLANTISINDA KÜRESEL VE BÖLGESEL RİSKLER DEĞERLENDİRİLDİ

08



GÜNDEM

ULUSAL EGEMENLİĞİN VE ÇOCUKLARIN BAYRAMI

30



SÖYLEŞİ

FATMA NUR YALÇINKAYA: "DENİZCİLİK BİR EKİP İŞİ VE ANCAK BİRLİK OLURSAK GÜÇLENEBİLİRİZ"

42



LİMANLAR

AYDIN ERDEMİR: "ABD-İSRAİL-İRAN ÇATIŞMASININ GÖLGESİNDE TÜRKİYE'NİN VE LİMANLARIMIZIN GELECEĞİ"

46

FAALİYET RAPORU	14
ODADAN HABERLER	18
ŞUBELERİMİZDEN	22
DOSYA	32
BALIKÇILIK	50
SEKTÖRDEN HABERLER	56
BUNKER	80
LOJİSTİK	82
MARİNALAR	84
DTO IMO BÜLTENİ	86
DTO AB BÜLTENİ	92
GEMİ TUTULMALARI	98
S&P	100
YÜK İSTATİSTİKLERİ	106
ISTFIX	108
HURDA RAPORU	110

Küresel Belirsizliklerden Geçerken Dayanışma ve Ortak Aklın Önemi



TAMER KIRAN

İMEAK DTO Yönetim Kurulu Başkanı

İyilik, paylaşma ve yardımlaşma duygularının en yoğun şekilde hissedildiği bir Ramazan ayını ve aynı manevi iklim içerisinde idrak ettiğimiz Ramazan Bayramı'nı geride bıraktık. Ramazan boyunca iştirak ettiğimiz iftar programlarında, bir yandan sektörümüzün güncel meselelerini istişare ederken, diğer yandan kardeşlik, muhabbet ve dayanışma duygularıyla aynı sofrada buluşmanın huzurunu yaşadık. En büyük temennimiz; bölgemizde silah seslerinin duyulmadığı günlere bir an evvel kavuşmaktır.

Mart ayı, küresel ölçekte olduğu kadar ülkemiz açısından da son derece kritik gelişmelere sahne oldu. 28

Şubat itibarıyla ABD ve İsrail'in İran'a yönelik başlattığı savaş, aradan geçen süreye rağmen etkilerini derinleştirerek hissettirmeye devam etmektedir. Ortadoğu'da giderek yoğunlaşan bu çatışma ortamı, özellikle Hürmüz Boğazı'nı küresel dengelerin merkezine yerleştirmiştir. Dünya enerji ticaretinin yaklaşık yüzde 20'sinin geçtiği bu stratejik geçit, artık yalnızca bir ticaret yolu değil; askeri, ekonomik ve diplomatik güç mücadelesinin kesişim noktası haline gelmiştir.

Her ne kadar ABD tarafından İran'ın enerji tesislerine yönelik saldırıların ilk önce 5 gün, ardından 6 Nisan'a kadar geçici süreyle durdurulacağı yönündeki açıklamalar piyasalarda kısa süreli bir iyimserlik oluşturmuş olsa da bölgeye yönelik askeri sevkiyatlar ve karşılıklı hamleler, sürecin çok hassas bir dengede ilerlediğini göstermektedir.

Bu gelişmeler, küresel ekonomide ciddi dalgalanmalara yol açabilecek bir türbülans riskini de beraberinde getirmektedir. Temennimiz; daha fazla yıkım ve insani kayıp yaşanmadan, diyalog kapılarının açılması ve kalıcı bir çözüm için müzakere sürecinin başlatılmasıdır.

Böylesi bir küresel atmosferde, gözler Ortadoğu'ya çevrilmişken, ülkemizin en stratejik suyollarından biri olan İstanbul Boğazı'na yalnızca 14 mil mesafede gerçekleşen saldırı da endişeye neden olmuştur. 140 bin ton ham petrol yüklü Türk sahipli bir tankere yönelik gerçekleştirilen bu saldırı sonucunda herhangi bir can kaybı yaşanmamış olması en büyük tesellimizdir. Gemi personeline ve sahiplerine geçmiş olsun dileklerimizi iletiyoruz. Söz konusu hadiseyi; deniz ticaretinin güvenliği,

seyrüsefer emniyeti ve çevresel riskler açısından çok boyutlu değerlendirilmesi gereken önemli bir gelişme olarak değerlendiriyorum. Devletimizin ilgili kurumlarının gerekli incelemeleri titizlikle yürüttüğüne ve ihtiyaç duyulan tedbirlerin hızla hayata geçirileceğine olan inancımız tamdır.

Bu önemli gelişmeler olurken, Oda olarak çalışmalarımızı Mart ayında da yoğun bir şekilde sürdürdük. Üyelerimizden gelen talepler doğrultusunda gemi acenteliği yenileme eğitimlerine ilişkin yaşanan aksaklıkların giderilmesi amacıyla ilgili kurumlar nezdinde girişimlerde bulunduk ve bu sürecin yeniden başlatılmasını sağladık. Nisan ayı içerisinde İstanbul, İskenderun, İzmir ve Karadeniz Ereğli şubelerimizde gerçekleştirilecek eğitimlerin önemli bir ihtiyacı karşılayacağına inanıyorum.

Avrupa Komisyonu tarafından yayımlanan AB Endüstriyel Denizcilik Stratejisi ve AB Limanlar Stratejisi de sektörümüz açısından dikkatle takip edilmesi gereken bir diğer önemli gelişme olmuştur. Avrupa Birliği ile güçlü ticari bağlarımız ve yüksek entegrasyon düzeyimiz göz önünde bulundurulduğunda, bu stratejilerin sunduğu fırsatların doğru analiz edilmesi ve sektörümüzün yeşil ve dijital dönüşüm sürecine etkin şekilde adapte olması büyük önem taşımaktadır.

Netice itibarıyla hem küresel ölçekte yaşanan gelişmeler hem de sektörümüze ilişkin dinamikler, bizlere dayanışmanın, sağduyunun ve ortak aklın ne denli hayati olduğunu bir kez daha hatırlatmaktadır. Fırtınalı denizlerde yol alırken, güvenli bir gelecek için sorumluluk almayı ve üyelerimizle birlikte hedeflerimize doğru kararlılıkla ilerlemeyi sürdüreceğiz. Kalın sağlıcakla...

Genç, güçlü ve çevreye duyarlı filosuyla
Römorkörcülük ve Kılavuzluk Hizmetlerinde

YARIM ASIRLIK SANMAR DENEYİMİ

sanmar.com.tr



"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.



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 KÜRESEL VE BÖLGESEL RİSKLER DEĞERLENDİRİLDİ

İMEAK Deniz Ticaret Odası Mart ayı Meclis Toplantısı'nda gazeteci Metehan Demir, "Savaşın Türkiye'ye Etkileri, Riskler Ve Fırsatlar" başlıklı bir sunum gerçekleştirdi.



KAŞIF KALKAVAN - BAŞARAN BAYRAK



ADEM KOCADAĞ

İstanbul ve Marmara, Ege, Akdeniz, Karadeniz Bölgeleri (İMEAK) Deniz Ticaret Odası'nın (DTO) Mart ayı Meclis Toplantısı, 26 Mart Perşembe günü DTO Meclis Salonu'nda yapıldı. İMEAK DTO Meclis Başkanı Başaran Bayrak'ın başkanlık ettiği toplantıda önce İMEAK DTO Meclis Katip Üyesi Kaşif Kalkavan vefat haberlerini okudu ve merhumlara Allah'tan rahmet, kederli ailelerine başsağlığı dilendi: "DTO üyesi D Marin Denizcilik ve Nakliyat Acentesi sahibi Mehmet Demirci'nin babası Hacı Ömer Demirci; DTO üyesi Zeymarine Gemi Acenteliği ve Hizmetleri Tic. A.Ş. ortaklarından Hüseyin Umur Çınar'ın babası Ülker Çınar; DTO üyesi Selim Denizcilik Nakliyat Gemicilik Sanayi Ticaret Ltd. Şti. Sahibi Timur Hekimoğlu'nun kardeşi Kabil Hekimoğlu; DTO üyesi Arkas Petrol Ürünleri ve Ticaret A.Ş. Yönetim Kurulu Üyesi Seçkin Gül'ün babası Yaşar Gül vefat etmiştir. Merhumlara Allah'tan rahmet, kederli ailelerine başsağlığı dileriz." Gündemin ilk maddesi 26.02.2026 tarih ve 42

sayılı toplantı zabitlerinin görüşülmesi ve onaylanmasıydı. Adreslere gönderilen zabitler oybirliğiyle onaylandı. Gündemin ikinci maddesi 2025 yılı bilançosu ve kesin hesaplarının görüşülmesi ve onaylanmasıydı. İMEAK DTO Hesapları İnceleme Komisyonu Başkan Yardımcısı Adem Kocadağ'ın okuduğu bilanço oybirliğiyle kabul edildi. Kocadağ daha sonra 2026 Ocak ayı mizanını okudu. Mizan oybirliğiyle kabul edildi.

TAMER KIRAN: "ÜYELERE İYİ HİZMET SUNMA VE FAALİYETLERİ ETKİN ŞEKİLDE YÜRÜTME ANLAYIŞIYLA HAREKET EDİYORUZ"

Mart ayı faaliyetlerinin videolu sunumunun ardından İMEAK DTO Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran kürsüye geldi. Kıran, bilanço ve kesin hesabın onaylanması dolayısıyla DTO Meclis üyelerine teşekkür ederek başladığı konuşmasında, öncelikle mali performansla ilişkin bazı hususlara değindi. Göreve geldikleri ilk günden beri, kanunlarla DTO'ya verilen kamusal

görevleri eksiksiz yerine getirdiklerini, üyelere iyi hizmet sunma ve faaliyetleri etkin şekilde yürütme anlayışıyla hareket ettiklerini belirterek gelir ve gider miktarını açıkladı.

Kıran şöyle devam etti: "Sizlerin onayıyla, cari giderler ve sosyal katkılar dışında kalan kaynaklarımızı odamızın varlıklarını güçlendirmek amacıyla değerlendirdik. Bu kapsamda Eğitim Vakfı'nın da yüzde 7'lik payı bulunuyor. Dolayısıyla kontrol ettiğimiz hisse oranı yüzde 65'e yükseldi. Depremde zarar gören İskenderun Şube Hizmet Binamızın yeniden yapımı için ihalemizi gerçekleştirdik ve inşaatla başladık. Yıl sonuna doğru hep birlikte yeni hizmet binamızın açılışını yapmayı ümit ediyoruz. Odamızın en değerli eserlerinden Piri Reis Üniversitesi ve onu kuran Türk Deniz Eğitim Vakfı'na desteğimizi 2025 yılında da sürdürdük. Bu kapsamda üniversitemize 237 milyon 961 bin lira kaynak ayırdık. Bu tutar önceki yıllara göre azalmış olsa da, nedeni



Ön sıra soldan sağa: Tamer Kıran (YK Başkanı), Recep Düzgüt (YK Başkan Yardımcısı), Adnan Naiboğlu (YK Başkan Yardımcısı), Timur Taylan Kalkavan (YK Sayman Üyesi), Burak Akartaş (YK Üyesi), Arka sıra soldan sağa: Serhat Barış Türkmen (YK Üyesi), Kemal Barış Dillioğlu (YK Üyesi), Ahmet Can Bozkurt (YK Üyesi), İsmail Görgün (YK Üyesi), Mustafa Aslan (YK Yedek Üye)

üniversitenin yatırım kredilerinin 2024 itibarıyla tamamen ödenmiş olmasıdır. Artık üniversitemiz kendi ayakları üzerinde duran güçlü bir finansal yapıya sahiptir. Odamız, kuruluş taahhüdü gereği her yıl cari giderlerinin en az yüzde 20'sini karşılamaya devam edecektir. Bunun yanında denizcilik eğitimi veren kurumlar başta olmak üzere sektöre ilgili tüm talepleri titizlikle değerlendirerek destek sağladık. 2025 yılı içinde 100 farklı kurum ve kuruluşa toplam 89 milyon 587 bin 768 lira katkı sunduk. 2026'da da aynı mali disiplin, şeffaflık ve sürdürülebilirlik anlayışıyla yolumuza devam edeceğiz."

Güncel gelişmeleri değerlendiren Tamer Kıran, Mart ayında küresel ekonomiyi ve Türkiye'yi en çok etkileyen gelişmenin, 28 Şubat itibarıyla ABD ve İsrail'in İran'a yönelik başlattığı savaş olduğunu belirtti ve şunları söyledi: "Ancak tam dikkatler bu bölgeye çevrilmişken, bugün İstanbul Boğazı'nın yaklaşık 15 mil açığında, 140 bin ton ham petrol taşıyan Türk sahipli bir tankere yönelik, insansız deniz aracı ile gerçekleştirildiği değerlendirilen saldırı haberini endişe ve üzüntüyle öğrendik. Şükür ki, saldırı sonucunda Türk personelden oluşan gemi mürettebatı arasında herhangi bir yaralanma yaşanmamış olması en büyük tesellimiz olmuştur." Gemi personeli ve

sahibine geçmiş olsun dilekelerini ileten Kıran, "Söz konusu hadise; denizlerimizde ve özellikle İstanbul Boğazı gibi stratejik öneme sahip bir su yolunun yakınında gerçekleşmiş olması nedeniyle, deniz ticaretinin güvenliği, seyrüsefer emniyeti ve çevresel hassasiyetler bakımından son derece dikkatle ele alınması gereken bir gelişmedir. Olayın, devletimizin ilgili kurumları tarafından çok yönlü ve titizlikle değerlendirileceğine, gerekli tedbirlerin süratle alınacağına olan inancımız tamdır" diye konuştu.

"ENERJİ ARZINDAKİ AKSAKLIKLAR KÜRESEL TEDARİK ZİNCİRİNDE YENİ KIRILMALAR YARATIYOR"

Orta Doğu'daki savaşta çatışmaların sürmesinin ve Hürmüz Boğazı'nın büyük ölçüde kapalı kalmasının küresel büyüme beklentilerini aşağı çektiğini, enflasyon tahminlerini ise yukarı yönlü revize ettirdiğini ifade eden Kıran, bu gelişmelerin stagflasyon riskini küresel ekonominin en önemli gündem maddesi haline getirdiğini söyledi. Çatışmanın küresel petrol ticaretinin yüzde 20'sinin geçtiği Hürmüz Boğazı'nda yaşanmasının etkileri derinleştirdiğini; İran'ın boğazı kapatmasının stagflasyon endişelerinin temel kaynağı olduğunu; bu hattın yüzde 80'inin Çin, Hindistan, Güney Kore ve Japonya gibi üretim merkezlerine petrol



TAMER KIRAN

taşıdığını; enerji arzındaki aksaklıkların üretimi sektöre uğrattığını ve küresel tedarik zincirinde yeni kırılmalar yarattığını aktardı.

Petrokimya ve türev ürünlerdeki arz sorunlarının üretim ve ticaret üzerinde baskıyı artırdığını söyleyen Başkan Tamer Kıran, Hürmüz'den geçen küresel nitrojen bazlı gübrenin yüzde 25-30 oranının gıda üretimi ve fiyatları açısından ciddi bir risk oluşturduğunu da ekledi. Belirsizlik ortamının sanayi ve tarımın yanı sıra hizmetler sektörünü de etkilediğini, turizm talebindeki düşüşün büyüme açısından ek bir risk unsuru haline geldiğini dile getirdi. Petrol fiyatlarının savaşın etkisiyle 120 dolar seviyesine yükseldiğini ancak daha yukarı çıkamadığını; bu noktada ABD'nin stratejik rezervleri devreye almasının ve İran ile Rus petrolünü kullanan ülkelere geçici esneklik sağlamanın belirleyici olduğunu söyledi. Hafta başında ABD Başkanı Trump'ın İran ile olumlu görüşmeler yaptıklarını açıklaması ve bu nedenle enerji tesislerine yaptıkları saldırıları 5 gün durdurma kararı aldıklarını bildirmesinin petrol fiyatlarını 100 dolarlara çekerken piyasalarda sınırlı bir iyimserlik yarattığını belirten Kıran, "Ancak önümüzdeki günler, savaşın seyri açısından kritik önem taşımaktadır. Çatışmaların devam etmesi ve Hürmüz Boğazı'nın büyük ölçüde kapalı kalması halinde stagflasyon riskinin daha da

artması kaçınılmaz olacaktır” dedi. Türkiye ekonomisine ilişkin değerlendirmelerde bulunan Kıran, Merkez Bankası’nın sıkı para politikası duruşunu sürdürdüğünü belirterek, “Orta Doğu’daki savaşın kısa vadede ülkemiz ekonomisine olumsuz etkileri bulursa da artan bölgesel riskler orta vadede Türkiye’ye yönelimi artırma potansiyeli taşımaktadır. Bu çerçevede yatırım ortamını iyileştirecek politikaların hayata geçirilmesi büyük önem arz etmektedir” diye konuştu. “Made in Europe” kapsamına Türkiye’nin dahil edilmesini olumlu bir gelişme olarak değerlendirdiklerini belirten Tamer Kıran, “Başta otomotiv olmak üzere birçok sektörümüz açısından ciddi bir rekabet kaybı riskinin söz konusu olabileceği bu sorunun giderilmesini memnuniyetle karşılıyoruz. Ancak bu sürecin otomatik olmadığını, Avrupa Birliği’nin ürün standartlarını sürekli güncellediğini ve bu değişimlere hızlı uyum sağlanmaması halinde benzer risklerin yeniden ortaya çıkabileceğini de göz ardı etmememiz gerektiğini vurgulamak isterim” dedi.

“HÜRMÜZ BOĞAZI’NDAKİ GELİŞMELER DENİZCİLİK SEKTÖRÜNDE ENDİŞELERE YOL AÇTI”

Tamer Kıran, Orta Doğu’daki savaş ve Hürmüz Boğazı’ndaki kapanmanın küresel denizcilik piyasalarında ciddi endişelere yol açtığını; navlun fiyatları, sigorta primleri ve tedarik zincirleri üzerinde baskı oluşturduğunu belirtti. Boğazdan geçen gemi sayısının çatışma öncesine göre yüzde 95 azaldığını, günlük ortalama 29 gemiye düştüğünü; oysa benzer bir haftada bu sayının 920 olduğunu aktardı. Normal şartlarda haftalık yaklaşık 250 petrol tankerinin 300 milyon varil taşıdığı boğazda, çatışma döneminde yalnızca 10 tanker geçiş yaparak 10 milyon varil taşıyabildiğini vurguladı. Enerji piyasasındaki bu gelişmelerin tanker navlunlarını tarihi seviyelere taşıdığını, konteyner navlunlarında sınırlı bir artış gözlemlendiğini, dökme yük piyasasının ise şimdilik daha durağan bir görünüm sergilediğini ifade etti. Genel olarak bakıldığında çatışmanın navlun piyasalarına etkisinin beklenenin altında kaldığını, seviyelerin



pandemi dönemindeki zirvelerin çok altında seyrettiğini söyledi. Ancak jeopolitik risklerin devam etmesi ve küresel makroekonomik görünümdeki belirsizliklerin denizyolu taşımacılığı açısından risk oluşturmaya devam ettiğini; tüm bu gelişmelere rağmen 2026 yılında küresel deniz yolu taşımacılığının geçen yıla göre yüzde 1.4 büyüyerek 13.1 milyar tona, ton mil bazında ise yüzde 1.5 seviyesinde artışa ulaşmasının beklendiğini dile getirdi.

GEMİ ACENTELİĞİ EĞİTİMLERİ

Sektörle ilgili önemli gelişmeleri de paylaşan Tamer Kıran, üyelerden gelen talebin ardından Denizcilik Genel Müdürlüğü nezdinde yapılan girişimler neticesinde en son 22 Aralık 2025 tarihinde gerçekleştirilen “Gemi Acenteliği Yenileme Eğitimleri”nin yeniden düzenlenmesinin kararlaştırıldığını bildirdi. Bu kapsamda 6 Nisan tarihinde İstanbul Merkez ve İskenderun Şubesi, 20 Nisan 2026 tarihinde ise İzmir ile Karadeniz Ereğli şubelerinde eş zamanlı olarak fiziki katılımlı yenileme eğitimlerinin gerçekleştirileceğini söyledi.

2 Mart’ta DTO’da düzenlenen toplantıda Denizcilik Atıkları Uygulaması Genelgesi’ne ilişkin görüşlerin Çevre Yönetimi Genel Müdürü Fatih Turan’a iletilendiğini; atık verme zorunluluğunun kaldırılması ve tank doluluk oranının %80’e ulaşması halinde atık verilmesi yönündeki önerinin çevresel açıdan daha güçlü bir sistem sağlayacağına

inandıklarını ifade etti. Deniz turizmi faaliyetlerinin yoğun olduğu bölgelerde DTO üyelerinin bilgilendirilmesi amacıyla 13 Nisan’da Bodrum Şubesi’nde koordinasyon toplantısı yapılacağını; ayrıca İstanbul’da denizyolu yolcu taşımacılığı yapan üyelerin Nisan–Aralık 2025 dönemi gelir desteği ödemelerinin tamamlandığını açıkladı. Avrupa Komisyonu’nun, Avrupa’nın denizcilik sanayisinin rekabet gücünü artırmak ve limanların yeşil ile dijital dönüşümünü hızlandırmak amacıyla 4 Mart tarihinde yayımladığı AB Endüstriyel Denizcilik Stratejisi ile AB Limanlar Stratejisi hakkında bilgi veren Tamer Kıran, “Avrupa Birliği ile olan güçlü ticaret ilişkilerimiz ve sektörler arası entegrasyon düzeyimiz dikkate alındığında, söz konusu stratejilerin sunduğu fırsatların yakından takip edilmesi ve ülkemiz denizcilik sektörünün bu dönüşüm sürecinden azami ölçüde istifade etmesinin büyük önem taşıdığını belirtmek istiyorum” dedi.

“AB ENDÜSTRİYEL DENİZCİLİK STRATEJİSİ ÜÇ TEMEL EKSEN ÜZERİNE KURULU”

Tamer Kıran, Avrupa Birliği’nin Endüstriyel Denizcilik Stratejisi’nin sektörün liderliğini korumak ve güçlendirmek üzere üç temel eksen üzerine kurulduğunu; ilk ekseninde gemi inşa kapasitesinin artırılması, tersanelerin dijital ve döngüsel gelişiminin desteklenmesi ve yüksek teknoloji gemi üretiminde liderliğin korunmasına yönelik AR-GE ve inovasyon faaliyetlerine öncelik verildiğini aktardı. İkinci ekseninde deniz taşımacılığının rekabet gücü ve sürdürülebilirliğinin artırılmasının amaçlandığını; AB bayraklı gemilerin teşviki, idari süreçlerin sadeleştirilmesi ve karbon emisyonlarının azaltılmasına yönelik politikaların öne çıktığını söyledi.

Üçüncü eksenin ise sektörün savunma ve çift kullanımlı kapasitesinin geliştirilmesine odaklandığını vurgulayan Kıran, ticari ve askeri amaçlarla kullanılabilecek gemi üretiminin desteklenmesinin öngörüldüğünü; buna paralel olarak Avrupa Birliği Limanlar Stratejisi’nin limanları enerji, lojistik ve inovasyon merkezlerine dönüştürmeyi; dijitalleşmeyi artırmayı, ulaşım ağlarıyla entegrasyonu



METEHAN DEMİR

güçlendirmeyi ve temiz enerjiye geçişi hızlandırmayı hedeflediğini dile getirdi. Genel çerçevede bu stratejilerin Avrupa denizcilik sektörünü inovasyon, sürdürülebilirlik ve güvenlik ekseninde yeniden şekillendirmeyi amaçlayan kapsamlı bir dönüşüm vizyonu ortaya koyduğunu belirten Kıran, ülkemiz açısından bu fırsatların yakından takip edilmesi ve sektörün dönüşüm sürecinden azami ölçüde yararlanmasının büyük önem taşıdığını söyledi.

Çalışma ve Sosyal Güvenlik Bakanlığı ile Sanayi ve Teknoloji Bakanlığı koordinasyonunda hazırlanan KOSGEB İstihdamı Koruma Destek Programı'nın da yürürlüğe girdiğini belirten Kıran "Program, işletmelerin 2025 sonundaki istihdam seviyelerini 2026 boyunca korumaları şartıyla çeşitli desteklerden yararlanmalarını öngörmektedir. Bu adımın sanayicilerimize nefes aldıracağına, üretim ve ihracat gücümüzü destekleyeceğine inanıyoruz. Ayrıca tersane, tekne imal ve çekek yerlerine ilişkin yönetmelik revizyonu üyelerimizin görüşleri doğrultusunda tamamlanmış ve bakanlığa iletilmek üzere hazır hale getirilmiştir" dedi.

Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı tarafından hazırlanan kıyı tesislerine Yeşil Liman Sertifikası düzenlenmesine ilişkin yönetmeliğin 24 Mart'ta yayımlandığını ve DTO tarafından paylaşıldığını ifade eden Tamer Kıran, değişikliklere kapsam ve kıyı



tesisi tanımı güncellendiğini, kapasite ve proje bazlı sertifika zorunluluğu getirildiğini, başvuru süreleri ve istisna mekanizmasının tanımlandığını, teknik standartlar ve yükümlülüklerin revize edildiğini aktardı. Tamer Kıran; "ISPS koda tabi olan ve yeni inşa edilecek ya da toplam alanının %25'inden fazlasını genişletecek kıyı tesisleri için sertifika zorunluluğu getirilmiş; yılda 100 ve üzeri kruvaziyer gemi yanaşan tesisler için 2028, yıllık 100 bin TEU ve üzeri konteyner işleyen tesisler için ise 2030 son tarih olarak belirlenmiştir. Zorunlulukları yerine getirmeyen tesislere idari işlem uygulanacaktır. Bu düzenlemenin çevre dostu ve sürdürülebilir limancılık anlayışına katkı sağlanmasını diliyorum. Eğitim konusuna da önem veriyoruz. 2026 hizmet içi eğitim takvimimizi üyelerimizin ihtiyaçları doğrultusunda güncelledik. Takvim odamızın web sitesinde yayımlanmış olup, üyelerimizin ve personelimizin düzenli takibini ve ilgili birimlerin katılımını özellikle tavsiye ediyoruz" dedi.

DTO MOBİL UYGULAMASI HİZMETE AÇILDI
İMEAK Deniz Ticaret Odası'nın dijitalleşme vizyonu kapsamında geliştirilen mobil uygulamanın Apple ve Android mağazalarında "İMEAK Deniz Ticaret Odası" adıyla yayına alındığını bildiren Tamer Kıran, şunları söyledi: "Bu sadece bir yazılım değil; Odamız ile üyelerimiz arasındaki bağı dijital dünyada daha da güçlendiren bir iletişim hizmeti olacaktır. Üyelerimiz uygulamayı cep telefonu

ve diğer mobil cihazlarına indirerek mevcut kullanıcı bilgileriyle sisteme giriş yapabilecek; üyelik bilgilerine erişebilecek ve işlemlerini hızlı ve güvenli bir şekilde gerçekleştirebilecektir. Ayrıca sirküler ve duyurular anlık bildirimlerle doğrudan mobil cihazlara ulaştırılacaktır.

Bu noktada, sistem kayıtlarında yer alan sicil, vergi numarası veya e-posta bilgilerinde eksiklik ya da hata bulunan üyelerimizin sicil birimimiz ile iletişime geçmelerinin önem arz ettiğini özellikle hatırlatmak isterim. Bu uygulamanın, üyelerimizle iletişimimizi daha güçlü, daha hızlı ve daha erişilebilir hale getireceğine inanıyor; camiamıza hayırlı olmasını diliyorum."

DENİZCİLİK HATIRA ORMANI İÇİN 22 BİN FİDAN DİKİLECEK

Çevresel sorumluluklar kapsamında önemli bir projeyi de paylaşan Kıran, 19 Nisan Pazar günü İstanbul Çekmeköy Şile Yolu mevkiinde 22 bin fidanın toprakla buluşturulacağını açıkladı. "Denizcilik Hatıra Ormanı" adını verdikleri fidan dikim törenine denizcilik sektörünü oluşturan 43 müzahir kuruluşun yönetim kurulu başkanlarını, aileleriyle birlikte davet ettiklerini, sembolik olarak 43 müzahir kuruluşunun her birinin adına birer fidan dikileceğini belirten Tamer Kıran, "Bu şekilde hem sektörümüzün birliğini hem de kıymetli 43 sektör paydaşımızın isimlerini gelecek nesillere miras olarak bırakacağımız bu ormanda yaşatmayı arzuluyoruz" dedi. Kıran konuşmasının



ONUR UGAN

sonunda, Türk Deniz Eğitim Vakfı'nın (TÜDEV) 2025 Faaliyet Yılı Olağan Mali Genel Kurul Toplantısı'nın 30 Nisan Perşembe günü saat 10.30'da gerçekleştirileceğini, akabinde saat 13.30'den itibaren Nisan ayı Meclis ve 8. Müşterek Meslek Komiteleri Toplantılarının Tuzla'daki TÜDEV Deniz Eğitim Merkezi Konferans Salonu'nda yapılacağını duyurdu. İMEAK DTO Meclis Başkanı Başaran Bayrak, Kıran'a teşekkür ettikten sonra Made in Europe konusunda şu hatırlatmayı yaptı: "Türkiye her ne kadar bu kapsamda yer alsada da yetki Avrupa Parlamentosu'na verilmiştir ve bu yetki her an geri alınabilir. İhracatımızın ve ticaretimizin yüzde elliden fazlasını yaptığımız Avrupa Birliği'nde, özellikle AB üyesi partnerlerimizin ve meslektaşlarımızın bu konuda hassasiyet göstermesi önemlidir. İş dünyasının da bu konuda uyarıcı ve dikkat çekici bir rol üstlenmesi gerekmektedir." Daha sonra kürsüye gelen gazeteci Metehan Demir, "Savaşın Türkiye'ye etkileri, riskler ve fırsatlar – Dünya savaşına dönüşme riskleri" konulu kapsamlı bir sunum gerçekleştirdi ve DTO üyelerinin sunuma ilişkin sorularını yanıtladı.

ONUR UGAN: "MAPA-ŞAMANDIRA PROJESİ BİR DENİZ TURİZMİ SAVAŞINA DÖNÜŞME POTANSİYELİ TAŞIYOR"

Gündemin altıncı maddesi olan şube başkanları, meslek komite başkanları ve meclis üyelerinin sektörel, bölgesel görüş ve önerileri bölümünde İMEAK

DTO Fethiye Şubesi Meclis Başkanı Onur Ugan söz alarak, bölge açısından büyük önem arz eden mapa-şamandıra projesi hakkında bilgilendirme yaptı. Göcek için bu meselenin adeta bir deniz turizmi savaşına dönüşme potansiyeli taşıdığını kaydeden Ugan, projenin 15 Mart'ta başlayacağı söylenmesine rağmen belirsizliklerin sürdüğünü; geçen yıl da projenin sakıncalarını dile getirdiklerini, ancak hâlâ yazılı bir mevzuatın olmadığını belirtti. Ugan konuşmasını şöyle tamamladı: "Denizcilerimiz yazın misafirlerini koya götürüp götüremeyeceklerini, tonozların fiyatlarının ne olacağını bilmiyor. Meclisimizde yönetimize bir tavsiye kararı ilettik, fakat kayıtlara geçmesi açısından burada da konuşmak istedim. Tanıtım projesinin dışında kıyıya beton bloklar atıldı; 50 santimlik suya 1 metrelik tonozlar yerleştirildi. Bu görüntüler misafirlerimizi götürmemizi imkânsız hale getiriyor. Betondan kaçan insana beton göstermek gibi bir durum söz konusu. En kötü yanı, böylesine bir projenin denizciler sürece dahil edilmeden yapılması. Şimdi kimse ne yapacağını bilmiyor. Göcek gibi yat turizminin merkezinde böyle bir deneme projesi başlatmak, yeni yapılmış bir kamyonun frenlerini Eminönü'nde denemeye benzetilebilir. Ne kadar hasar alacağımız belirsiz. Bu konunun daha denizci ve çevreci bir ortamda yürütülmesi gerektiğine inanıyorum. İnşallah düzelir." Ugan'ın ardından DTO Meclis üyesi Yakup Kalkavan, 7 Nisan'da Denizciler Korosu Konseri'nin düzenleneceğini hatırlatarak, tüm üyeleri davet etti.

NESLİHAN TORLAK GÖNENÇER: "KABOTAJ HATTI YÜKLEME SINIRI UYGULAMALARININ GÜNCELLENMESİNİ TALEP EDİYORUZ"

Gündemin yedinci maddesi olan dilek temenniler ve kapanış bölümünde KOSDER Yönetim Kurulu Başkanı Neslihan Torlak kürsüye geldi ve 3 Mart'ta düzenlenen KOSDER 9. Geleneksel İftar Yemeği'nde dile getirdikleri bir konuyu tekrar hatırlatmak istediğini belirtti: "Gemilerin Teknik Yönetmeliği kapsamında Kabotaj Hattı Yükleme Sınırı (Freeboard) uygulamalarının güncellenmesi talebimiz var. Mevcut



NESLİHAN TORLAK GÖNENÇER

mevzuatta uluslararası sefer yapan gemiler loadline zone kriterlerine göre denetlenirken, Doğu Akdeniz ve Karadeniz'in güneyindeki limanlarda yaz yükleme sınırı esas alınmaktadır. Buna karşın sadece Türk limanları arasında çalışan kabotaj gemileri, 24 metre üzeri freeboard boyu nedeniyle 16 Aralık-15 Mart arasında kış yükleme hattına zorlanmaktadır. Oysa günümüz kabotaj yük gemisi filosu genellikle 60 metre boyunda ve 1000 DWT üzerindedir. Yönetmeliğin mevcut sınıflandırması yolcu gemileri ve yatlarla yönelik kriterler barındırmakta, ticari yük gemilerinin kapasitesini tam olarak yansıtmamaktadır.

Bu nedenle Türk bayraklı kabotaj gemilerinin yaz yükleme sınırıyla seyir yapabilen bölgelerde yalnızca 24 metre üzeri kriteri nedeniyle kış hattına zorlanması ciddi mevzuat uyumsuzluğu ve ticari kapasite kaybı yaratmaktadır. Talebimiz, loadline boyu sınırlandırmasının günümüz ticari şartlarına uygun hale getirilmesi; kış yükleme sınırının freeboard boyu 50 metre altındaki gemilerle sınırlandırılması, 50 metre üzerindeki gemilerin ise uluslararası yaz yükleme sınırına göre yükleme yapılabilmesidir. Bu hususu Ankara'ya bildirdik, odamızın da takibini yapmasını önemle rica ediyoruz."

İMEAK DTO Meclis Başkanı Başaran Bayrak, Torlak'ın konuşmasının ardından toplantıyı sona erdirdi.



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

  / ozgenshipsupply
info@ozgenshipsupply.com
 +90 850 777 1950

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 mart ayında gerçekleştirdiği ve yer aldığı faaliyetler kapsamında düzenlenen toplantı ve ziyaretlerden bazıları şöyle:

KOSDER İSTİŞARE TOPLANTISI VE KOSDER GELENEKSEL İFTAR BULUŞMASI

İMEAK Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran, 3 Mart Salı akşamı, Koster Armatörleri ve İşletmecileri Derneği'nin (KOSDER) istişare toplantısına katıldı. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı (UAB) Denizcilik Genel Müdürü Ünal Baylan'ın da iştirak ettiği toplantının ardından KOSDER 9. Geleneksel İftar Buluşması yapıldı.

SAMSUN VALİSİ ORHAN TAVLI'YA ZİYARET

İMEAK Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran ve DTO heyeti, 4 Mart Çarşamba günü, Samsun Valisi Orhan Tavlı'yı makamında ziyaret etti. Ziyarete, Samsun İlkadım Kaymakamı Abdulkadir Demir, Samsun Ticaret ve Sanayi Odası Başkanı ve TOBB Başkan Yardımcısı Salih Zeki Murzioğlu, Samsun Bölge Liman Başkanı Muhammet Özçelik, Orta Karadeniz Gümrük ve Dış Ticaret Bölge Müdürü Ayhan Coşkun, Serbest Bölge Müdürü Ferhat Dalgın, DTO Samsun Temsilcisi İskender Yağız katıldı.

FATMA NUR YALÇINKAYA'DAN NEZAKET ZİYARETİ

Denizcilik Psikolojisi Derneği Yönetim Kurulu Başkanı Fatma Nur Yalçinkaya ve Denizcilik Psikolojisi Derneği Denetim Kurulu üyesi Yasemin Araslı Demirel, 9 Mart Pazartesi günü, İMEAK Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran'a nezaket ziyaretinde bulundu.

GEMİ TEDARİKÇİLERİ DERNEĞİ İFTAR PROGRAMI

İMEAK Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran, 9 Mart

Pazartesi günü, Gemi Tedarikçileri Derneği (TURSSA) tarafından düzenlenen iftara katıldı. TURSSA Başkanı Zihni Memişoğlu'nun ev sahipliğinde yapılan iftar programına, İMEAK DTO Meclis Başkanı Başaran Bayrak, İMEAK DTO Yönetim Kurulu Başkan Yardımcısı Recep Düzgüt, İMEAK DTO Yönetim Kurulu üyeleri Orhan Gülcek, İsmail Görgün, Barış Türkmen, denizcilik sektörü temsilcileri, TURSSA üyeleri ve davetliler iştirak etti.

İRİ REİS ÜNİVERSİTESİ GELENEKSEL İFTARI

Piri Reis Üniversitesi'nin (PRÜ) geleneksel iftari, 10 Mart Salı akşamı yapıldı. İftara İMEAK Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanı ve PRÜ Mütevelli Heyeti Başkanı Tamer Kıran, Rektör Prof. Dr. Nafiz Arıca, İMEAK DTO Yönetim Kurulu üyeleri Orhan Gülcek, İsmail Görgün ve Ahmet Can Bozkurt, PRÜ Mütevelli Heyeti, Türk Deniz Eğitim Vakfı (TÜDEV) Yönetim Kurulu üyeleri, İMEAK DTO Eğitim ve İstihdam Komisyonu üyeleri ile üniversitenin öğretim üyeleri ve idari personeli katıldı.

TAMER KIRAN, ANTALYA ŞUBESİN MECLİS TOPLANTISINA KATILDI

İMEAK Deniz Ticaret Odası Antalya Şubesi Mart ayı Meclis Toplantısı, 12 Mart Perşembe günü, İMEAK DTO Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran'ın katılımıyla yapıldı. Toplantıya, Antalya Valisi Hulusi Şahin, Konyaaltı Kaymakamı Rahmi Köse, Antalya Grup Komutanı Yarbay Tolga Coşkun, İMEAK DTO Fethiye Şubesi Yönetim Kurulu Başkanı İlker Tugay, kamu kurum ve kuruluşlarının temsilcileri ile ev sahibi Antalya Şubesi'nin yönetim kurulu ve meclis üyeleri iştirak etti.

EMEKTAR BALIKÇILARIMIZLA SAHUR BULUŞMASI PROGRAMI

İMEAK Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran, 13 Mart Cumayı, 14 Mart Cumartesi'ye bağlayan gece, Ulaştırma ve Altyapı Bakanı Abdulkadir Uraloğlu'nun teşrifleriyle düzenlenen "Emektar Balıkçılarımızla Sahur Buluşması"na iştirak etti.

SİMÜLATÖR AÇILIŞ TÖRENİ

İMEAK Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran, 16 Mart Pazartesi günü, Recep Tayyip Erdoğan Üniversitesi (RTEÜ) Turgut Kıran Denizcilik Fakültesi'nde Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı (UAB) Denizcilik Genel Müdürlüğü'nün desteğiyle kurulan gemi makine dairesi simülatörü ve üniversitenin desteğiyle eğitime kazandırılan köprüüstü simülatörünün açılış törenine iştirak etti.

Açılış töreninin ardından Milli Eğitim Bakanlığı (MEB) ile DTO arasında imzalanan Mesleki Eğitim İş Birliği Protokolü kapsamında yer alan okullardan Rize Hasan Kemal Yardımcı Denizcilik Mesleki ve Teknik Anadolu Lisesi ziyaret edildi.

TAMER KIRAN, UAB TERSANELER VE KIYI YAPILARI GENEL MÜDÜRÜ SALİH TAN'I ZİYARET ETTİ

İMEAK Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran, 27 Mart Cuma günü, Ankara'da UAB Tersaneler ve Kıyı Yapıları Genel Müdürü Salih Tan'ı ziyaret etti. Aliğa, Fethiye, Kocaeli ve Marmaris şube başkanlarının da iştirak ettiği ziyarette, sektörel konularda ihtiyaç ve beklentiler ele alındı.



seamanticket.com

Denizden Gökyüzüne, Gemi Adamlarına Özel Biletler

Denizciler için uçuş planlamasının
hızlı, kolay ve güvenilir yolu.



Yüzlerce Uçuşa
Tek Tıkla Erişim



Filtreleme ve
Karşılaştırma



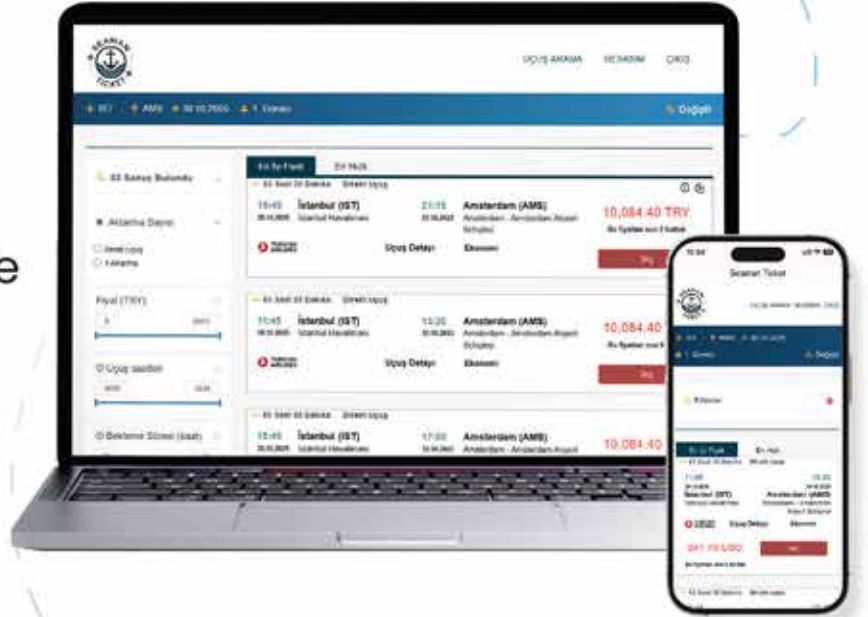
Mürettebat Listesiyle
Hızlı Rezervasyon



Kredi Kartı ile
Güvenli Ödeme



7/24 Online
Destek



Mevcut platformlar



Web sitemizi
ziyaret etmek için
QR kodu taratın



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



JUNE
26
2026



Bosphorus ShipBrokers' Dinner 2026

Lütfi Kırdar Congress Center

Değerli sektör paydaşlarımız,

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

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

Saygılarımızla,
Gemi Brokerleri Derneği
Yönetim Kurulu

ONURSAL



SPONSOR

PLATİN SPONSOR



ALTIN SPONSORLAR



GÜMÜŞ SPONSORLAR



BRONZ SPONSORLAR



DİJİTAL MEDYA SPONSORU

NIMBUS & INSURANCE

EMEKTAR BALIKÇILARLA SAHUR BULUŞMASI

Tamer Kiran, Ulaştırma ve Altyapı Bakanı Abdulkadir Uraloğlu'nun teşrifleriyle düzenlenen "Emektar Balıkçılarımızla Sahur Buluşması Programı"na katıldı.



İMEAK Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kiran, 13 Mart

Cuma gününü 14 Mart Cumartesi'ye bağlayan gece, Ulaştırma ve Altyapı Bakanı Abdulkadir Uraloğlu'nun teşrifleriyle düzenlenen "Emektar Balıkçılarımızla Sahur Buluşması"na iştirak etti. Sarıyer'de gerçekleşen sahur programına İstanbul Valisi Davut Gül, TBMM Milli Savunma Komisyonu Başkanı Hulusi Akar, AK Parti İstanbul Milletvekili Süleyman Soylu, UAB Bakan Yardımcısı Durmuş Ünüvar, Denizcilik

Genel Müdürü Ünal Baylan, Tersaneler ve Kıyı Yapıları Genel Müdürü Salih Tan, Kıyı Emniyeti Genel Müdürü Mustafa Bankaoğlu, İMEAK DTO Yönetim Kurulu Başkan Yardımcısı Recep Düzgüt, İMEAK DTO Meclis üyeleri Metin Düzgüt ve Şekip Yalçın, balıkçılık sektörü temsilcileri ve balıkçılar katıldı. Toplantıda, sektörün mevcut durumu, karşılaşılan sorunlar ve çözüm önerilerine ilişkin görüş ve talepler Bakan Uraloğlu'na iletildi.

DENİZCİLİK PSİKOLOJİSİ DERNEĞİ'NDEN ZİYARET

İMEAK Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kiran, Denizcilik Psikolojisi Derneği Yönetim Kurulu Başkanı Fatma Nur Yalçinkaya'yı ağırladı.



Denizcilik Psikolojisi Derneği Yönetim Kurulu Başkanı Fatma Nur Yalçinkaya ve Denizcilik Psikolojisi Derneği Denetim Kurulu üyesi Yasemin Araslı Demirel, 9 Mart Pazartesi günü, İMEAK Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kiran'a nezaket ziyaretinde bulundu.

DTO Genel Merkezi'nde gerçekleşen ziyarette, derneğin yürüttüğü çalışmalar hakkında bilgi verildi, denizcilik sektöründe insan faktörünün önemi, denizcilerin psikolojik dayanıklılığı ve bu alanda geliştirilebilecek iş birliği imkanları üzerine görüş alışverişinde bulunuldu.



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!



RTEÜ'DE SİMÜLATÖR AÇILIŞ TÖRENİ

İMEAK DTO Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kiran, 16 Mart'ta RTEÜ Turgut Kiran Denizcilik Fakültesi'nde düzenlenen simülator açılış törenine katıldı.



İMEAK Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kiran, 16 Mart Pazartesi günü, Recep Tayyip Erdoğan Üniversitesi (RTEÜ) Turgut Kiran Denizcilik Fakültesi'nde simülator açılış törenine iştirak etti.

Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı (UAB) Denizcilik Genel Müdürlüğü'nün desteğiyle kurulan "Gemi Makine Dairesi Simülatorü"



ve üniversitenin desteğiyle eğitime kazandırılan "Köprüüstü Simülatorü"nü açılış törenine, RTEÜ Rektörü Prof. Dr. Yusuf Yılmaz, Denizcilik Genel Müdürü Ünal Baylan, Derepazarı Belediye Başkanı Şaban Kalça, Turgut Kiran Denizcilik Fakültesi Dekanı Prof. Dr. Murat Yaylacı, İMEAK DTO Eğitim ve İstihdam Komisyonu Başkan Yardımcısı Cihat Yavuz Güler, komisyon üyeleri Burak Atasoy ile Semih



Dinçel, İMEAK DTO Genel Sekreter Yardımcısı Alper Keçeli, öğretim üyeleri ve öğrenciler katıldı. Açılış töreninin ardından Milli Eğitim Bakanlığı (MEB) ile DTO arasında imzalanan Mesleki Eğitim İş Birliği Protokolü kapsamında yer alan okullardan Rize Hasan Kemal Yardımcı Denizcilik Mesleki ve Teknik Anadolu Lisesi ziyaret edildi. Program, ziyaretin ardından gerçekleştirilen iftar ile tamamlandı.

UAB TERSANELER VE KIYI YAPILARI GENEL MÜDÜRÜ SALİH TAN'A ZİYARET

İMEAK DTO Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kiran ve beraberindeki heyet, UAB Tersaneler ve Kıyı Yapıları Genel Müdürü Salih Tan'ı ziyaret etti.



İMEAK Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kiran, 27 Mart Cuma günü, Ankara'da Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Tersaneler ve Kıyı Yapıları Genel Müdürü Salih Tan'ı ziyaret etti.

İMEAK Deniz Ticaret Odası Aliğa Şubesi Yönetim Kurulu Başkanı Adem Şimşek, İMEAK Deniz Ticaret Odası Fethiye Şubesi Yönetim Kurulu Başkanı İlkyay Tugay, İMEAK Deniz Ticaret Odası Kocaeli Şubesi Yönetim Kurulu Başkanı Vedat Doğusel ve İMEAK Deniz Ticaret Odası Marmaris Şubesi Yönetim Kurulu Başkanı Halil Bağlı'nın da iştirak ettiği ziyarette, sektörel konularda ihtiyaç ve beklentiler ele alındı.



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

“NET TON ELLEÇLEMEDE LİDER KONUMDAYIZ”

İMEAK Deniz Ticaret Odası (DTO) Aliğa Şubesi'nin Mart ayı Olağan Meclis Toplantısı gerçekleştirildi. Toplantıda Aliğa limanlarının işlem hacmi ve sektörel gelişmeler ele alındı.



İMEAK DTO Aliğa Şubesi Mart ayı Meclis Toplantısı'nda İMEAK Deniz Ticaret Odası Aliğa Şubesi Yönetim Kurulu Başkanı Adem Şimşek, 2026 yılının ilk iki ayına dair liman performans verilerini ve şubenin yürüttüğü çalışmaları değerlendirdi. Çanakkale Deniz Zaferi'nin 111'inci yıldönümüne değinerek konuşmasına başlayan Şimşek, “Bugün 111'inci yılını gururla andığımız 18 Mart Çanakkale Deniz Zaferi vesilesiyle, başta Gazi Mustafa Kemal Atatürk ve silah arkadaşları olmak üzere tüm kahraman şehit ve gazilerimizi rahmet, minnet ve şükranla anıyorum” dedi.

“RESİM, ŞİİR VE KOMPOZİSYON YARIŞMASI'NIN ALTINCISINI DÜZENLİYORUZ”

Konuşmasının devamında şubenin sosyal sorumluluk projelerine de değinen Şimşek, geleneksel hale gelen Resim, Şiir ve Kompozisyon Yarışması'nın bu yıl altıncısını Aliğa İlçe Milli Eğitim Müdürlüğü iş birliğiyle düzenleyeceklerini belirtti: “Tüm okullarımıza afiş ve duyurularımızı bayram sonrası ulaştıracacağız. Önümüzdeki ay, başarılı eserleri ödüllendireceğimiz bir

tören düzenleyeceğiz. Bu yarışmayla çocuklarımızın deniz sevgisini artırmayı, yaratıcılıklarını ve kendilerini ifade becerilerini geliştirmeyi amaçlıyoruz.”

Şimşek, konuşmasında ayrıca 2026 yılının ilk iki ayına ilişkin liman performans verilerini de paylaştı. Aliğa limanlarında ocak ve şubat aylarında TEU bazlı elleçlenen toplam konteyner trafiğinin 238 bin 472 olarak gerçekleştiğini belirten Şimşek, 2025 yılının aynı döneminde bu rakamın 305 bin 756 TEU olduğunu, buna göre yüzde 22'lik bir azalış yaşandığını ifade etti. Şimşek, Aliğa limanlarının Türkiye genelinde 5. sırada yer aldığını da sözlerine ekledi.

Şimşek, yük elleçleme verilerine ilişkin değerlendirmesinde, 2026 yılının ilk iki ayında toplam groston elleçleme miktarının 19 milyon 464 bin 384 ton olduğunu belirtti. Geçen yılın aynı dönemine göre yüzde 6,87'lik bir azalış yaşandığını ifade eden Şimşek, buna rağmen Aliğa limanlarının groston bazında Kocaeli'nin ardından Türkiye genelinde ikinci sırada yer aldığını söyledi. Net ton verilerini de paylaşan Şimşek,



2026 yılının ilk iki ayında elleçlenen net ton miktarının 14 milyon 724 bin 582 ton olarak gerçekleştiğini kaydetti. Geçen yılın aynı döneminde bu rakamın 14 milyon 955 bin 129 ton olduğunu hatırlatan Şimşek, yüzde 1,54'lük düşüşe rağmen Aliğa limanlarının net ton elleçlemede Türkiye genelindeki lider konumunu sürdürdüğünü ifade etti.

“BOŞALTIMA ELLEÇLEMESİNDE İLK SIRADAYIZ”

Şimşek, yükleme ve boşaltma verilerine ilişkin olarak da 2026 yılının ilk iki ayında yükleme net ton miktarının 5 milyon 181 bin 132 ton olduğunu söyledi. Bu veriler doğrultusunda Aliğa'nın, Ceyhan'dan sonra en fazla yükleme yapılan ikinci liman konumunda bulunduğunu belirten Şimşek, geçen yılın aynı dönemine göre yükleme miktarında yüzde 6 oranında azalış yaşandığını ifade etti. Boşaltma net ton miktarının ise 9 milyon 543 bin 450 ton olarak kaydedildiğini aktaran Şimşek, Aliğa limanlarında boşaltma işlemlerinde yüzde 1,1 oranında artış gerçekleştiğini ve Aliğa'nın en fazla boşaltma elleçlemesi yapılan liman olarak Türkiye'de ilk sırada yer aldığını vurguladı. 2026 yılı Ocak-Şubat döneminde Aliğa limanlarına 894 geminin uğrak yaptığını da belirten Şimşek, bu rakamın geçen yılın aynı dönemine kıyasla yüzde 10,77'lik düşüşe işaret ettiğini, buna rağmen Aliğa'nın uğrak sayısında Kocaeli'nin ardından ikinci sıradaki yerini koruduğunu söyledi.

(DTO Aliğa Şubesi)



FOÇA'DA RÜZGAR SÖRFÜ ŞAMPİYONASI

İMEAK DTO Aliğa Şubesi'nin de desteklediği Windsurf Techno 293 Dünya Şampiyonası, 3-9 Nisan'da Foça'da yapılıyor.



Spor ve turizmi birleştirerek bölge tanıtımına katkı sağlayacak Windsurf Techno 293 Dünya Şampiyonası, 3-9 Nisan tarihleri arasında 20 ülkeden 400 yelken sporcusunun katılımıyla Foça'da yapılacak.

İzmir Büyükşehir Belediyesinin destekleriyle Türkiye Yelken Federasyonu (TYF) ve Yenifoça Yelken Spor Kulübü iş birliğinde, MW Phokaia Beach Resort sponsorluğunda yapılacak şampiyonaya İMEAK DTO Aliğa Şubesi de destek veriyor.

Şampiyonaya ilişkin Tarihi Havagazı Fabrikası'nda yapılan lansman toplantısına İMEAK DTO Aliğa Şubesi Yönetim Kurulu Başkanı Adem Şimşek, İMEAK DTO Aliğa Şubesi Yönetim Kurulu üyesi Birol Akgöz, DTO Aliğa Şubesi Meclis üyesi ve Yenifoça Yelken Spor Kulübü yetkilisi Nadir Nizam, İMEAK DTO Aliğa Şubesi Müdürü Orçun Tuncer'in yanı sıra İzmir Büyükşehir Belediye Başkanı Dr. Cemil Tuğay, Türkiye Yelken Federasyonu Başkanı Özlem Akdurak, İzmir Gençlik Spor İl Müdürü Murat Eskici, kamu temsilcileri, yelken sporcuları ve basın mensupları katıldı. Tuğay yaptığı konuşmada şampiyonanın İzmir'in spor turizmi açısından büyük bir fırsat sunduğunu belirterek kentin turizm potansiyelini artırmak için gereken her türlü desteği vereceklerini ifade etti.

(DTO Aliğa Şubesi)

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.



DTO ANTALYA ŞUBESİ, HULUSİ ŞAHİN VE TAMER KIRAN'I AĞIRLADI

İMEAK DTO Antalya Şubesi'nin Mart ayı Meclis Toplantısı'na Antalya Valisi Hulusi Şahin ve İMEAK DTO Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kiran katıldı.



İMEAK Deniz Ticaret Odası Antalya Şubesi'nin Mart ayı Meclis Toplantısı Antalya Valisi Hulusi Şahin ve İMEAK Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kiran'ın katılımıyla 12 Mart Perşembe günü gerçekleştirildi.

Meclis Salonunda düzenlenen toplantıya Konyaaltı Kaymakamı Rahmi Köse, Sahil Güvenlik Antalya Grup Komutanı SG. Yb. Tolga Coşkun, Ulaştırma Altyapı Bölge Müdürü Serhan Özkanlı, Antalya Bölge Liman Başkanı Mustafa Ergüven, İl Kültür ve Turizm Müdürü Ayhan Gök, Tarım ve Orman İl Müdürü Şakir Fırat Erkal, Antalya Ticaret Borsası Başkanı Ali Çandır, İMEAK DTO Yönetim Kurulu Deniz



Turizmi Danışmanı Hüsnü Çöllü, İMEAK DTO Yönetim Kurulu Başkan Yardımcısı Adnan Naiboğlu, İMEAK DTO Yönetim Kurulu üyeleri Taylan Kalkavan, Burak Akartaş, İsmail Görgün, Barış Türkmen, İMEAK DTO Fethiye Şube Başkanı İlkay Tugay, İMEAK DTO Genel Sekreteri İsmet Salihoğlu, İMEAK DTO Genel Sekreter Yardımcısı Alper Keçeli, İMEAK DTO Merkez Meclis ile Meslek Komite üyelerini ve bölgedeki kooperatiflerin başkanları da katıldı.

Toplantının açılışını Meclis Başkanı Berna Küner Vanmannekes yaptı. Ardından İMEAK DTO Antalya Şube Başkanı Ahmet Çetin, başta Antalya Valisi Hulusi Şahin

ve İMEAK Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kiran olmak üzere tüm katılımcılara teşekkür etti ve şubenin aylık faaliyetleri hakkında meclis üyelerine bilgi verdi.

TAMER KIRAN: "ÜLKEMİZ GÜVENLİ LİMAN OLMAYA DEVAM EDECEK"

Çetin'in ardından İMEAK Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kiran sektörel konularda değerlendirmelerde bulundu. Rusya Ukrayna savaşının ardından bölgemizdeki yeni savaşların deniz ticareti açısından büyük riskler barındırdığı ifade eden Kiran, "Özellikle Hürmüz Boğazı'nda yaşanan gelişmeler enerji arzı ve dünya ticaret akışını oldukça olumsuz etkilemektedir. Dünyanın bu kadar istikrarsızlaştığı bu dönemde hamdolsun ülkemiz Cumhurbaşkanımız Recep Tayyip Erdoğan liderliğinde savunma sanayisinde yaptığı yatırımla güçlü devlet yapımızla bölgenin istikrar sembolü olmaya devam ediyor. İnanıyorum ki ülkemiz, stratejik konumu güçlü altyapısı devletimiz ve milletimizin kararlı duruşuyla bölgemizde güven veren bir liman olmaya devam edecektir" dedi.

Kiran turizm sektörünün önemini de vurgulayarak, ülkemizin farklı turizm sektörleriyle 12 ay boyunca çok önemli bir destinasyon olduğunu; özellikle deniz turizminin, kruvaziyerden yat turizmine kadar farklı bölümleriyle genel turizm gelirinin yaklaşık yüzde 25'ini oluşturduğunu söyledi: "Biz de deniz turizmin ülke ekonomisine yaptığı katkının artması için özellikle Antalya bölgemizdeki üyelerimizin karşılaştığı sorunların çözümü için kamu yönetimiyle çok iyi bir işbirliği içinde son 1 yılda önemli adımlar attık. Üyelerimiz ve sektörümüz için pozitif sonuçlar aldık. Antalya Valimizin



ALIAĞA ŞUBESİ'NDEN GELENEKSEL İFTAR BULUŞMASI

İMEAK Deniz Ticaret Odası Aliğa Şubesi'nin düzenlediği iftar programına kamu ve yargı temsilcileri, denizcilik sektörü temsilcileri ve DTO üyeleri katıldı.



İMEAK Deniz Ticaret Odası (DTO) Aliğa Şubesi'nin geleneksel iftar programı Aliğa Belediyesi Güzelhisar Sosyal Tesisleri'nde gerçekleştirildi. İzmir protokolü, çevre ilçelerden kamu ve yargı temsilcileri, oda üyeleri ve denizcilik sektöründen çok sayıda ismin katıldığı programda, ezanın ardından dualar eşliğinde oruçlar açıldı. Yoğun katılımın olduğu gecede birlik ve beraberlik vurgusu yapıldı.

İftar yemeğine İzmir Valisi Dr. Süleyman Elban, İzmir Cumhuriyet Başsavcısı Ali Yeldan, İzmir İl Emniyet Müdürü Celal Sel, İzmir İl Jandarma Komutanı Tümgeneral Metin Düz, AK Parti İzmir İl Başkanı Bilal Saygılı, MHP İzmir İl Başkanı Veysel Şahin, Aliğa Kaymakamı Zekeriya Güney, Aliğa Belediye Başkan Yardımcısı Mesut Öztürk, Aliğa Garnizon Komutanı Albay Ali Güler, Ege Gümrük ve Dış Ticaret Bölge Müdürü Mehmet Enver Kök, Kıyı Emniyeti İzmir Bölge Müdürü Pelin Devrim, İzmir Deniz Liman Şube Emniyet Müdürü Alper Tuğbay, Bölgemiz İlçe Cumhuriyet Başsavcıları, İzmir Aliğa İlçe Emniyet Müdürü Ahmet Can, Menemen İlçe Emniyet Müdürü Gürcan Alev, Aliğa İlçe Jandarma Komutanı Binbaşı Yusuf Can Gökğöz, Aliğa Deniz Polis Şube Müdürü Kadir Sonocak, İzmir Serbest Bölge Gümrük Müdürü Mehmet Salih

Arık, Aliğa Gümrük Müdürü Ünsal Yıldırım, İzmir Deniz Nakliyecileri Derneği Başkanı Şükriye Vardar, İMEAK DTO Aliğa Şube Meclis Başkanı İsmail Önal, ilçe oda başkanları, ilçe kurum müdürleri, siyasi parti ilçe başkanları ve belediye meclis üyeleri, liman başkanları ve liman müdürleri, İzmir ve Aliğa gümrük kaçakçılık ve muhafaza bölge amirleri, Aliğa'daki sivil toplum kuruluşlarının başkan ve yöneticileri, İMEAK DTO Aliğa Şubesi Yönetim Kurulu ve Meclis Üyeleri, şube üyeleri, basın mensupları ile çok sayıda davetli katıldı.

Programda konuşan İzmir Valisi Dr. Süleyman Elban, iftar programında bulunmaktan duyduğu memnuniyeti dile getirerek şunları söyledi: "Bu güzel iftar sofrasında sizlerle beraber sofrayı paylaşmanın bizlere gerçek manada mutluluk verdiğini özellikle ifade etmek istiyorum.

Bu güzel sofrayı hazırlayan, bizleri bir araya getiren İMEAK Deniz Ticaret Odası Aliğa Şubesi başkanımıza ve yönetimine teşekkür ediyorum. İnşallah bundan sonra da nice böyle güzel, bereketli ortamlarda bir arada olmayı temenni ediyorum ve şimdiden hepimizin Ramazan Bayramı'nı tebrik ediyorum. Rabbim sağlık ve huzur

içerisinde hepimize nice bayramlara ailelerimizle birlikte erişmeyi nasip etsin diye temenni ediyorum. Hepinize saygılar sunuyorum."

"BU TÜR BULUŞMALAR BİRLİK VE BERABERLİĞİMİZİ PEKİŞTİRİYOR"

İMEAK Deniz Ticaret Odası Aliğa Şubesi Yönetim Kurulu Başkanı Adem Şimşek, konukları kapıda karşılayarak program boyunca misafirlerle yakından ilgilendi. İftarın ardından konuşan Şimşek, "Ramazan ayının manevi atmosferinde aynı sofrada bir araya gelmek bizler için büyük bir anlam taşıyor. Bu tür buluşmaların dayanışmamızı güçlendirdiğine, birlik ve beraberliğimizi pekiştirdiğine inanıyoruz. Davetimize katılım sağlayan başta Sayın Valimiz olmak üzere tüm konuklarımıza teşekkür ediyor, nice Ramazanlarda aynı sofrada buluşmayı temenni ediyorum" ifadelerini kullandı.

İzmir protokolü, çevre ilçelerden kamu ve yargı temsilcileri ile sektör temsilcilerinin bir araya geldiği program, sohbet ve görüş alışverişiyle devam ederken, birlik ve beraberlik mesajlarının öne çıktığı gece sona erdi.

(DTO Aliğa Şubesi)

**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

BODRUM'DA MAVİNİN İKİ YÜZÜ

İMEAK DTO Bodrum Şubesi Yönetim Kurulu Başkanı Orhan Dinç, yaz sezonu yaklaşırken su üstü ve sualtı sporlarının Bodrum'daki durumu hakkında bir değerlendirme yazısı kaleme aldı.



Ege'nin incisi Bodrum Yarımadasında yalnızca tarihi, günlük turları ve haftalık turları değil aynı zamanda su üstü ve sualtı sporlarıyla da Türkiye'nin en önemli destinasyonlarından biri olma özelliğini taşıyor. Masmavi koyları, berrak suları ve yılın büyük bölümünde elverişli hava koşullarıyla Bodrum, deniz tutkunları için adeta bir açık hava spor merkezi niteliğinde.

Burada sezon başlarken su üstü ve dalış sporları hizmeti veren üyelerimizle sürekli iletişime halindeyiz. Bodrum Kaymakamlığı, Bodrum Belediyesi ve Bodrum Kültür ve Turizm Müdürlüğü ile her yıl olduğu gibi sezon öncesi yaptığımız toplantılarda gelen başvuruları, parkurları denetliyor, hakkında iletişime ediyoruz. Var olan pastanın gelişmesi adına elimizden ne geliyorsa yapıyoruz.

Daha sürdürülebilir bir turizm için bu şart. Günümüz ekonomik koşullara baktığımızda, dünya gündeminde

değerlendirdiğimizde var olanın geliştirilmesi bizim için şu evrede daha anlamlı. Su üstü sporları yapmak için Bodrum'un coğrafi yapısı belli bölgelerde oldukça uygun ve elverişlidir. Yarımadanın farklı noktalarında yıl boyunca hissedilen rüzgârlar, yelken ve sörf sporlarına uygun bir ortam sunar. Adrenalin arayanlar için jet ski, wakeboard ve su kayağı gibi sporlar Bodrum koylarında sıklıkla tercih edilirken; daha sakin bir deneyim arayanlar için paddle board ve kano gibi aktiviteler doğayla iç içe huzurlu anlar sunar. Ayrıca yelken sporunun Türkiye'deki gelişimine büyük katkı sağlayan Bodrum'daki yelken kulüpleri hem profesyonel hem de amatör sporcular için önemli bir merkez konumundadır. Ayrıca lisanslı sporcuları ile de dünyada birçok başarıya imza atılmıştır.

Derinliklere sualtı dünyasına indiğimizde ise, Bodrum'un sualtı zenginliği, en az su üstü kadar etkileyicidir. Bölgedeki berrak su yapısı, görüş mesafesinin oldukça yüksek olmasını sağlar ve bu da dalış sporunu son derece cazip hale getirir. Kara Ada, mağaraları ve termal su kaynaklarıyla dalış meraklılarının en çok tercih ettiği noktalardan biridir. Bunun yanı sıra Orak Adası, renkli mercan oluşumları ve zengin deniz canlılarıyla sualtı fotoğrafçılığı için eşsiz bir deneyim sunar. Amatör dalgıçlardan profesyonellere kadar geniş bir kitleye hitap eden Bodrum, dalış okulları ve rehberli turlar sayesinde güvenli ve öğretici bir ortam sağlar.

MAVİ EKONOMİ

Tüm bunlarla beraber mavi ekonomi ve sürdürülebilirlik noktasında, su sporları yalnızca eğlence değil, aynı zamanda bölge ekonomisinin önemli bir parçasıdır. Bodrum'da gelişen deniz turizmi, istihdam yaratırken aynı zamanda "mavi ekonomi" kavramını da güçlendirmektedir. Ancak

bu büyümenin sürdürülebilir olması için denizlerin korunması büyük önem taşır. Bilinçli dalış, çevre dostu su sporları ve deniz ekosistemine saygı, Bodrum'un geleceği için vazgeçilmez unsurlardır.

Burada önemli olan mavinin kalbinde bir yaşam tarzı Bodrum'da su sporları, yalnızca bir aktivite değil, aynı zamanda bir yaşam biçimidir. Rüzgârın gücünü hissedilenler, dalgaların ritmiyle hareket edenler ve suyun altındaki sessiz dünyayı keşfedenler için Bodrum, her zaman yeniden keşfedilecek bir mavilik sunar.

Ege'nin en önemli turizm merkezlerinden Bodrum Yarımadasında sezonun başlamasıyla birlikte denizle ilişkili tüm faaliyetler yeniden hareket kazanırken, su üstü ve sualtı sporları da bölge ekonomisinin önemli bileşenlerinden biri olarak öne çıkmaktadır. Yalnızca turistik bir aktivite olmanın ötesinde, su sporları; marina işletmelerinden eğitmenlere, tekne kiralama hizmetlerinden dalış okullarına kadar geniş bir ekonomik ekosistemi beslemekte ve sezonluk istihdama doğrudan katkı sağlamaktadır.

Bu ekonomik hareketlilik, ziyaretçi verilerine de açıkça yansımaktadır. 2025 yılı verilerine göre, Milas-Bodrum Havalimanı üzerinden yaklaşık 948 bin yabancı turist bölgeye giriş yaparken, deniz yoluyla gelen ziyaretçi sayısı da dikkat çekici seviyelere ulaşmıştır. Aynı yıl içerisinde Bodrum'a kruvaziyer gemileri ve feribot hatlarıyla toplamda yaklaşık 276 bin turist gelmiştir. Bu veriler, Bodrum'un yalnızca karadan değil, hava ve deniz ulaşımıyla da güçlü bir turizm akışı yarattığını ve su sporlarının bu hareketliliğin önemli bir parçası olduğunu göstermektedir.

(DTO Bodrum 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

ULUSAL EGEMENLİĞİN VE ÇOCUKLARIN BAYRAMI

Mustafa Kemal Paşa'nın önderliğinde yakılan özgürlük meşalesi, Cumhuriyet'e giden yolu aydınlattı. 23 Nisan, hem millet iradesinin sembolü hem de çocukların neşesiyle geleceğe taşınan bir bayram.



23 Nisan Ulusal Egemenlik ve Çocuk Bay, yalnızca Türkiye'nin değil, tüm dünyanın çocuklarına armağan edilmiş tek bayram olma özelliğiyle tarih sahnesinde ayrı bir yere sahip. Ulusal Egemenlik ve Çocuk Bayramı, bir yandan millet iradesinin özgürce tecelli ettiği günün hatırasını yaşatırken, diğer yandan geleceğin teminatı olan çocuklara duyulan güveni ve sevgiyi simgeliyor.

23 Nisan 1920'de açılan Türkiye Büyük Millet Meclisi, ulusumuzun kurtuluş mücadelesinde bir dönüm noktası olarak tarihe geçti. Mustafa Kemal Paşa'nın önderliğinde yükselen bu adım, millet iradesini kesin ve koşulsuz biçimde ortaya koyarken Cumhuriyet'e giden yolda özgürlük meşalesini yaktı.

Osmanlı İmparatorluğu'nun Birinci Dünya Savaşı'ndan yenik çıkmasının ardından başlayan işgaller karşısında Mustafa Kemal Paşa, 19 Mayıs 1919'da Samsun'a çıkarak ulusal direnişin ilk adımını attı. Amasya Tamimi, Erzurum ve Sivas kongrelerinde alınan kararlar, "egemenliğin kayıtsız şartsız millete ait olduğunu" ilan ediyordu. Sonbaharda yapılan seçimlerle toplanan Osmanlı Mebusan Meclisi, 12 Ocak 1920'de 162 üye ile açıldı. Mustafa Kemal Erzurum mebusu seçilmesine rağmen Ankara'da kaldı. Çoğunluğu Müdafaa-i Hukuk

yanlısı olan meclis, 28 Ocak 1920'de gizli oturumda Misak-ı Milli'yi kabul ederek Kurtuluş Savaşı'nın siyasi manifestosunu ortaya koydu.

SİVİL VE ASKERİ MAKAMLARIN VE BÜTÜN ULUSUN EMİR ALACAĞI EN YÜKSEK KAT

İstanbul 16 Mart'ta düşman kuvvetlerince işgal edilip Milli Mücadele yanlıları tutuklanmaya başlayınca milletvekilleri ve aydınların bir bölümü Ankara'ya geçti. Mebusan Meclisi de 18 Mart'ta son kez toplanarak, meclisin süresiz olarak tatil edilmesini kararlaştırdı. Mustafa Kemal, 19 Mart 1920'de yayımladığı genelgeyle "Ankara'da olağanüstü yetkili bir meclisin" toplanacağını açıkladı. Genelgede, "Ulusun bağımsızlığını ve devletin kurtarılmasını sağlayacak önlemleri düşünüp uygulamak üzere ulusça olağanüstü yetki verilecek bir meclisin Ankara'da toplantıya çağırılması ve dağıtılmış olan mebuslardan Ankara'ya gelebileceklerin de bu meclise katılmalarını" istedi. Böylece seçilmiş belirlenen milletvekilleri ile Osmanlı Mebusan Meclisi'nin Ankara'ya gelebilen 84 üyesi ilk Mecliste yer aldı. Mustafa Kemal 22 Nisan 1920'de "bütün sivil ve askeri makamların ve bütün ulusun emir alacağı en yüksek kat" olduğunu ilan ederek Büyük Millet Meclisi'nin açılacağını duyurdu. 23 Nisan 1920'de de Hacı Bayram-ı Veli Camii'nde kılınan cuma namazından sonra Türkiye Büyük Millet Meclisi, İttihat ve Terakki Kulübü'nün binasında 115 temsilci ile ilk toplantısını gerçekleştirdi.

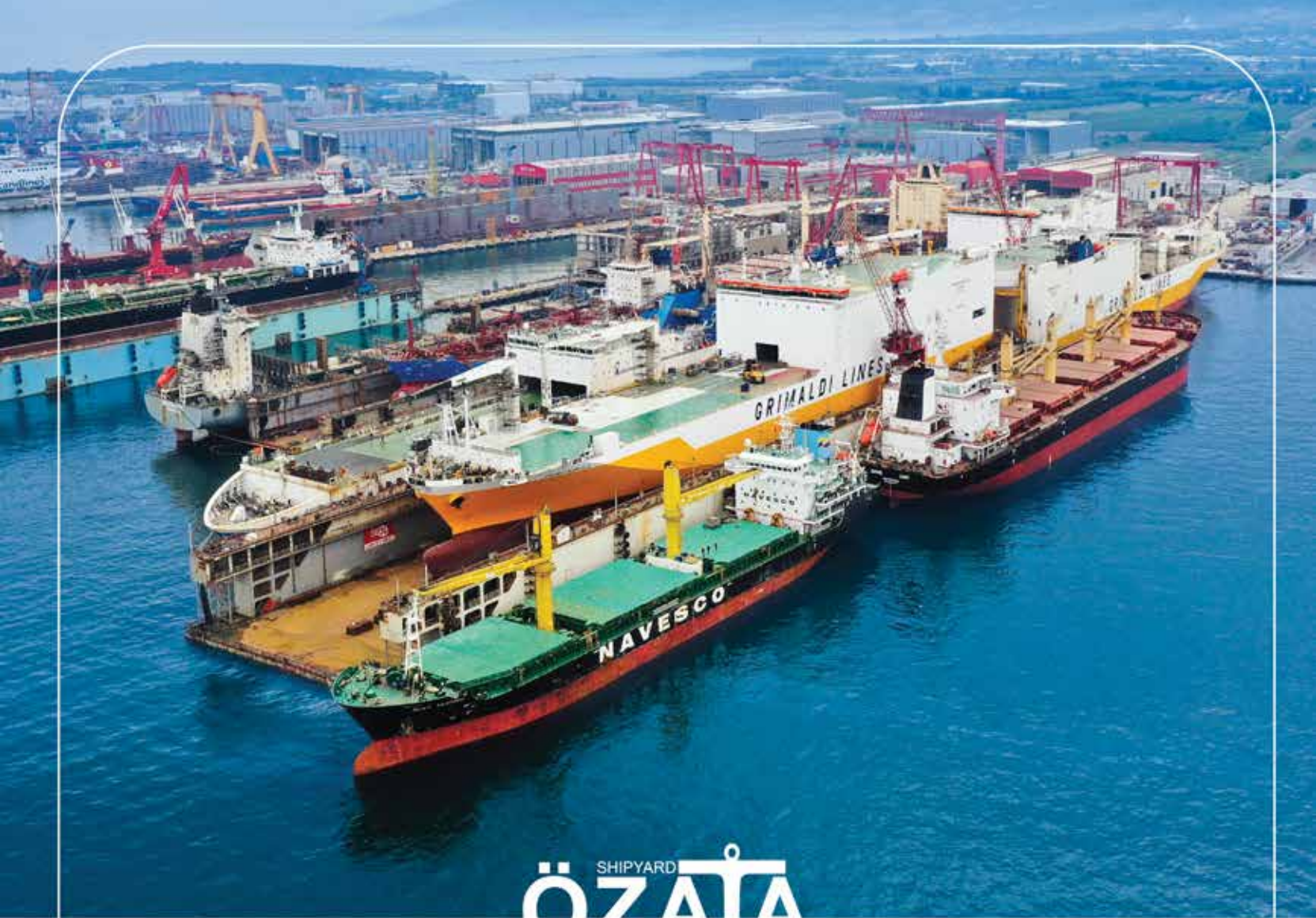
24 Nisan 1920'deki ikinci TBMM toplantısında Mustafa Kemal Paşa oy birliğiyle Meclis Başkanı seçildiğinde "Yüce Meclisin üzerinde bir güç



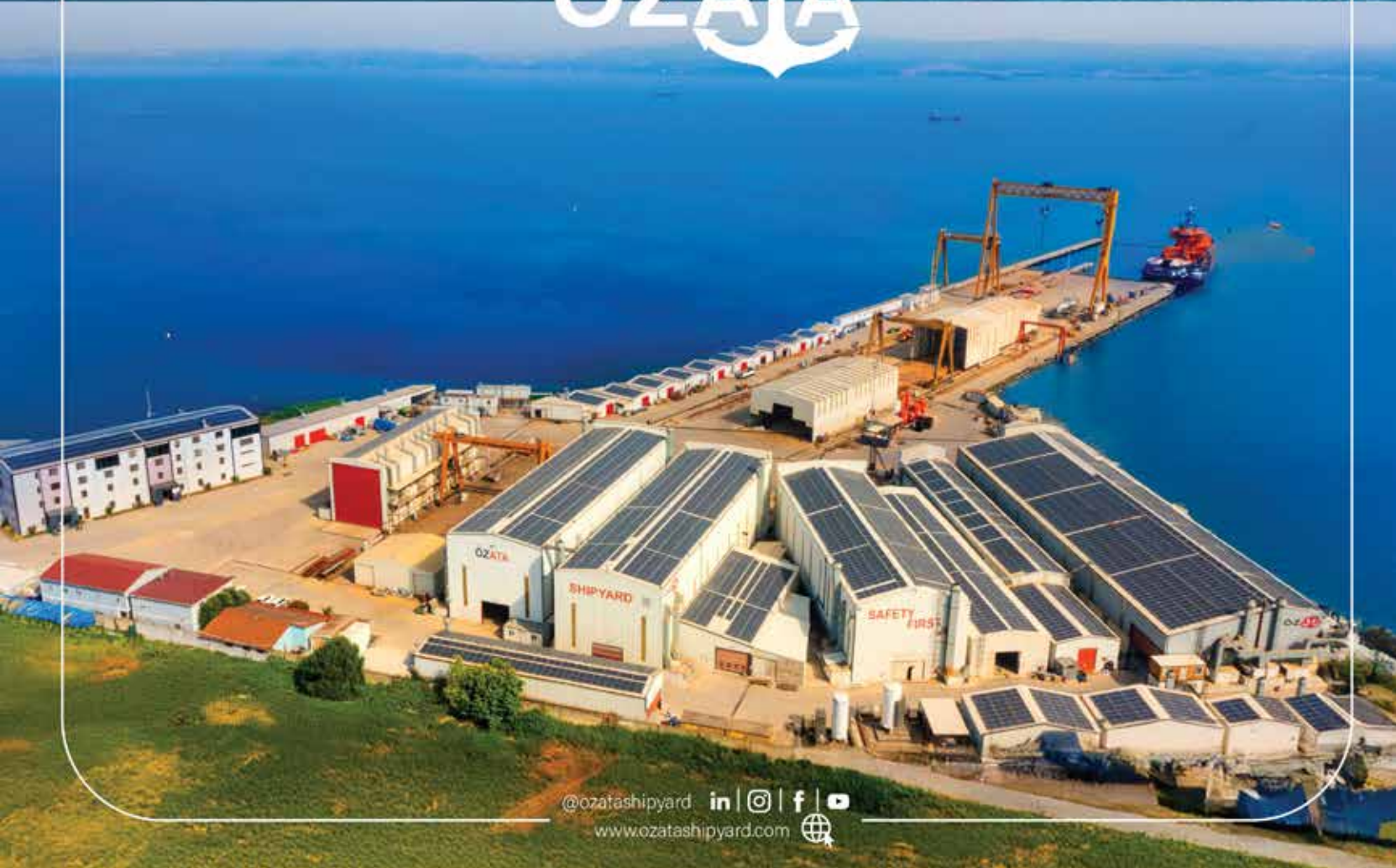
olmadığının" altını çizen uzun ve anlamlı bir konuşma yaptı. 1 Mart 1920'deki dördüncü Meclis toplantısında ise şunları söyleyecekti: "Efendiler, millet önünde, onun hak ettiği bağımsızlığın önünde, onun layık olduğu gelişme ve yenileme arzusu önünde, her kuvvet ancak milletin irade ve amaçlarına uymak şartıyla yaşayabilir. Millettin irade ve amaçlarına uymayanların talihi hüsrandır, çökmedir."

23 Nisan ilk kez 1927'de Atatürk'ün himayesinde Çocuk Bayramı olarak kutlandı. 20 Nisan 1983'te ise adı "Ulusal Egemenlik ve Çocuk Bayramı" şeklinde değiştirildi. Birleşmiş Milletler Çocuklara Yardım Fonu (UNICEF), 1979 yılını Uluslararası Çocuk Yılı ettiğinde ise, 23 Nisan Ulusal Egemenlik ve Çocuk Bayramı'nın uluslararası bir platforma taşınmasına karar verildi. Atatürk'ün çocuklara armağan ettiği bu benzersiz bayramda her yıl dünyanın dört bir yanından Türkiye'ye gelen çocuklar barış mesajları vermeye devam ediyor.

23 Nisan Ulusal Egemenlik ve Çocuk Bayramı'nı büyük bir coşkuyla kutlarken, ulusal kurtuluş mücadelesi veren kadın erkek her yaşta insanımızı, Mustafa Kemal Atatürk'ü ve milli mücadele kahramanlarımızı saygı, minnet ve rahmetle anıyoruz.



SHIPYARD
ÖZATA



ABD - İSRAİL - İRAN GERİLİMİNİN DENİZ TİCARETİNE ETKİLERİ

ABD, İsrail ve İran arasındaki tırmanan askeri gerilim, küresel deniz ticaretini operasyonel güvenlik, maliyet artışları ve enerji sevkiyatı başlıklarında doğrudan etkilemektedir. 2026 yılı başından itibaren yoğunlaşan saldırılar ve Hürmüz Boğazı çevresindeki riskler, navlun fiyatlarında rekor artışlara ve tedarik zincirinde aksamalara yol açmıştır. Bölgeden geçen gemiler için siyasi risk sigortası ve savaş riski primleri de önemli ölçüde yükselmiştir. Savaşın sıcak bölgede yer alan Türkiye için de birçok etkisi olacağı aşikardır. ABD – İsrail – İran geriliminin deniz ticaretine etkilerini sektörün önde gelen temsilcilerine sorduk. Türk Armatörler Birliği Genel Sekreteri Hüseyin Çınar, Koster Armatörleri ve İşletmecileri Derneği Yönetim Kurulu Başkanı Neslihan Torlak Gönençer, Gemi Brokerleri Derneği Yönetim Kurulu Başkanı Onur Türkeş, Türk P&I Genel Müdürü Ufuk Teker konuyu Deniz Ticareti Dergisi'ne değerlendirdi.





HÜSEYİN ÇINAR
TÜRK ARMATÖRLER BİRLİĞİ GENEL
SEKRETERİ

HÜSEYİN ÇINAR: ABD - İSRAİL - İRAN GERİLİMİ VE KÜRESEL DENİZ TİCARETİNE YANSIMALARI

Bu araştırma dosyası Türk Armatörler Birliği Genel Sekreterliği tarafından Deniz Ticareti Dergisi için özel olarak hazırlandı. Kaynaklarda yer alan veriler Reuters, Guardian, IEA, EIA, IMF, Dünya Bankası ve broker raporlarına dayanmaktadır. Belirtilen rakamlar ve savaşın devamlılığı krizin dinamik seyri nedeniyle güncellenebilir niteliktedir.

1. Giriş: Dünyanın Nefes Borusu Daraldığında

Dünya genelinde günlük petrol talebi 100 milyon varili aşmakta; bu talebin yaklaşık %70'i ulaştırma sektörü tarafından tüketilmektedir. Basra Körfezi ve Hürmüz Boğazı, bu enerji akışının neredeyse değiştirilemez tek kapısını oluşturmaktadır. Hürmüz'den günlük yaklaşık 20-21 milyon varil ham petrol ile küresel LNG ticaretinin %20-25'i geçmektedir; bu yalnızca bir istatistik değil, modern dünyanın ekonomik işleyişinin fizyolojik bir zorunluluğudur. Uzun senelerdir devam eden ve 2026 yılı başında tırmanan ABD-İsrail-İran gerilimi bu kritik kapıyı doğrudan tehdit etmiş; tarihte benzeri görülmemiş bir deniz trafiği çöküşüne yol açmıştır. Yaşanan gelişme, denizcilik literatüründe bir "shipping slowdown" olarak değil,

"systemic chokepoint failure" yani küresel arz zincirinin ana damarını tıkayan sistemik bir arıza olarak tanımlanmaktadır. 2023-2024 Kızıldeniz-Husi krizinde IMF'nin verilerine göre Süveyş Kanalı trafiği yıl bazında %50 düşmüş ve küresel tedarik zincirleri ciddi biçimde sarsılmıştı. Hürmüz krizi, hem enerji yoğunluğu hem de geçiş hacmi açısından bunun çok daha ağır bir versiyonudur.

Türk sahipli olduğunu bildiğimiz 15 geminin, Vessel Value'dan aldığımız bilgi doğrultusunda yönetim adresi Türkiye'de kayıtlı olan 40 geminin Basra Körfezi'nde mahsur kaldığı bu kritik süreçte, Türk denizcilik sektörü adına kapsamlı bir değerlendirme sunmak önem arz etmektedir.

2. Basra Körfezi & Hürmüz Boğazı: Güncel Trafik Tablosu

Basra Körfezi ülkeleri, küresel petrol üretiminin %30-32'sini, küresel petrol ihracatının ise %40'ına yakınına yapmaktadır. Bu ihracatın büyük çoğunluğu Hürmüz üzerinden çıkmaktadır. Aşağıdaki tablo, kriz öncesi ve kriz dönemi verilerini yan yana sunmaktadır:

Gösterge	Normal Dönem	Kriz Dönemi (Mart 2026)
Günlük Boğaz Geçiş	~138 gemi/gün	1-5 gemi/gün
Bazı Günlerde Geçiş	—	0-2 gemi
2 Haftalık Geçiş Toplamı	~1.932 gemi	~10 gemi
Trafik Düşüşü	—	%90-95
Körfez'deki Toplam Gemi	—	~3.200 (küresel tonajın %4-5'i)
Mahsur Gemi (Trapped)	—	~1.000 (aktif çıkamayan)
Etkilenen Konteyner Gemisi	—	100-170
VLCC Geçiş	Aktif	Neredeyse sıfır
LNG/LPG Akışı	Normal	Ciddi aksama

Tablodaki rakamlar çarpıcı bir gerçeği gözler önüne sermektedir: Normalde günde 138 geçiş yapılan Hürmüz Boğazı'nda trafik %90'ın üzerinde çökmüştür. AIS karartma ve GPS jamming uygulamaları göz önünde bulundurulduğunda, gerçek mahsur gemi sayısının açıklanan 1.000'in üzerinde olabileceği değerlendirilmektedir. Alternatif güzergâhların kapasitesi son derece sınırlıdır. Suudi Arabistan ve BAE'nin boru hatları toplam günlük kapasiteleri itibarıyla Hürmüz'den geçen akışın yalnızca küçük bir bölümünü karşılayabilmektedir. Bu nedenle boğazdaki her ek gün, küresel enerji sisteminin açığını katlamaktadır.

3. Navlunlar, Bunker Maliyetleri ve Sigorta: Üçlü Fiyat Şoku

3.1 Segment bazlı navlun artışları

Krizin piyasalara yansması hızlı ve sert olmuştur. Tanker segmentinde navlunlar normal seviyelerin 2-4 katına ulaşmış; bu artışın yalnızca arz daralmasından değil, aynı zamanda alternatif uzun rotaların yarattığı ton-mil artışından kaynaklandığı da görülmektedir. Kızıldeniz krizinde Capsize navlun endeksi %20-30

Segment	Etki Seviyesi	Navlun Artışı	Notlar
Tanker (VLCC)	ÇOK YÜKSEK	2-4 kat	Floating storage etkisi
LNG / LPG	YÜKSEK	%30-80	Risk primi baskın
Konteyner	ORTA → YÜKSEK	%10-25 (şimdilik)	Gecikme + bunker baskısı
Kuru Yük (Bulk)	ORTA	%10-30	Dolaylı etki

arasında artmıştı. Hürmüz krizinde tanker segmentinde görülen iki ila dört katlık artış, enerji taşımacılığındaki kırılganlığın yapısal boyutunu ortaya koymaktadır. Konteyner ve kuru yük segmentlerindeki mevcut orta düzey artışların, krizin uzamasıyla birlikte belirginleşeceği öngörülmektedir.

3.2 Bunker yakıt fiyatlarındaki dramatik dönüşüm

Ham petrol fiyatı, krizin başlangıcından bu yana 60 USD'den 100 USD'ye - %67 oranında yükselmiştir. Ancak rafineri

3.3 Savaş Riski Sigortası: Ticaretin Fırlı Freni

Krizin belki de en etkili, en kırıncı boyutu sigorta primleridir. Savaş riski (war risk) primleri % 0,25 seviyesinden % 5-10 bandına -yani kırk katına- fırlamıştır. Bu oran, pek çok güzergâhta ticareti fiilen ekonomik olmaktan çıkarmaktadır. Ayrıca krizin beraberinde getirdiği AIS sinyal karartmaları ve GPS jamming uygulamaları, operasyonel güvenliği zayıflatmakta ve navigasyon risklerini artırmaktadır. Bazı P&I kulüpleri Körfez içi operasyonlar için

Yakıt Tipi	Ocak 2026	Mart 2026 Sonu	Artış Oranı
VLSFO	460 USD/ton	1.000 USD/ton	%117
MGO	700 USD/ton	1.600 USD/ton	%129
HSFO	390 USD/ton	900 USD/ton	%131

marjlarındaki artış ve ürün arzındaki daralma nedeniyle gemi yakıt fiyatları petrol fiyatından çok daha hızlı yükselmektedir. Küresel 20 liman ortalamasına göre Mart sonu itibarıyla durum şöyledir:

VLSFO'nun 460 USD'den 1.000 USD'ye çıkması, yani %17 artış, Ocak-Mart 2026 arası yalnızca iki aylık bir dönemi kapsamaktadır. Bu eğilim devam ederse yıllık bazda yakıt maliyeti artışı çarpıcı bir seviyeye ulaşacaktır. Orta büyüklükte bir konteyner gemisinin yıllık yakıt maliyetinin bu artış oranlarında 2-3 kata çıkması, operasyonel sürdürülebilirlik açısından kritik bir eşik işaret etmektedir.

ek prim talep etmekte ya da teminat kapsamını daraltmaktadır. Bu durum, risk yönetimi anlayışını sektör genelinde yeniden şekillendirmektedir.

Sigorta primlerinin %0,25'ten %5-10'a çıkması -40 kata yakın artış- ticareti fiilen durduracak eşik temsil eder.

4. Türk Armatörler ve Türk Denizcilik Sektörü

4.1 Mahsur durumdaki Türk gemileri

Türk Sahipli 15 gemi Basra Körfezi'nde mahsur durumdadır. Bu gemiler; ham petrol ve ürün tankerleri, kuru yük gemileri ile çeşitli destek teknelerinden

oluşmaktadır. Türk sahipli gemilerle sınırlı olmamak kaydıyla, Körfezde mahsur kalan gemilerde öncelikli şu sorunlar ortaya çıkabilir:

- * **Mürettebat güvenliği ve psikolojik dayanıklılık:** Uzayan bekleme süreleri mürettebat üzerinde ciddi stres yaratabilir, rotasyon imkânlarını kısıtlayabilir.
- * **Operasyonel maliyetler:** Yakıt ve kumanya tedarikinde aksamalarla karşılaşılabilir. Yine yakıt, kumanya, teknik bakım ve liman/demirleme ücretleri öngörülemez seviyelere çıkabilir.
- * Charter anlaşmazlıkları: Laycan ihlalleri, off-hire talepleri ve force majeure tartışmaları yoğunlaşabilir, çözümsüz kalabilir.
- * Sigorta belgelendirmesi: Gerçek zamanlı AIS kaydı ve kaza raporlaması, ilerideki tazminat süreçleri açısından kritik önem taşıyabilir.
- * Kargo güvenliği ve bozulma riski: Özellikle ısıya duyarlı yükler taşıyan gemilerde beklenmedik uzun bekleme süreleri kargo hasarı doğurabilir.

4.2 Türkiye'nin genel riski ve fırsat penceresi

Türkiye, Hürmüz'e doğrudan bağımlı bir ülke olmasa da enerjiyi dışarıdan ithal eden bir ekonomi olması nedeniyle bu krizden dolayı bir biçimde etkilenmektedir. Artan enerji maliyetleri üretim ve ihracat rekabetçiliğini baskılamakta, ithal enflasyon cari açık ve döviz kuru üzerinde ek risk oluşturmaktadır. Öte yandan Akdeniz, alternatif ticaret merkezi olarak öne çıkma potansiyeli taşımaktadır. Rotaların yeniden şekillenmesi ve bazı Asya-Avrupa akışlarının Doğu Akdeniz'den geçmesi, Türk limanları ve armatörleri için kısa vadede fırsat penceresi açabilir. Tanker segmentindeki navlun artışlarından Türk tonajının nasıl konumlandırıldığı, önümüzdeki haftalarda belirleyici olacaktır.

5. Küresel Etki: Hangi Ülkeler Ne Kadar Riskte?

Bu krizden etkilenecek ülke profili, enerji ve gıda ithalatına bağımlılık derecesi ile

Risk Grubu	Ülkeler	Temel Kırılganlık	Etki Kanalı
Kritik (1. Dalga)	Japonya, G. Kore	Petrol ithalatının %90'ı Körfez'den	Enerji krizi = ekonomik kriz
Çok Yüksek (1. Dalga)	Hindistan	Orta Doğu petrolüne %60+ bağımlı	Çift şok: enerji + makro
Yüksek (1. Dalga)	Çin	Körfez petrolüne ~%40 bağımlı	Sanayi üretimi + büyüme baskısı
Yüksek (2. Dalga)	Almanya, İtalya, Fransa, İspanya	LNG + rafine ürün ithalatı	Sanayi + enflasyon
Orta-Yüksek	Türkiye	Enerji ithalatçısı; Akdeniz konumu	Maliyet + sektör baskısı
Kırılgan	Pakistan, Bangladeş, Mısır	Enerji & gıda çift bağımlılığı	Kriz riski + döviz baskısı
Fırsatçı/Düşük	ABD, Norveç	Enerji ihracatçısı	Kısa vadeli fiyat kazancı

deniz taşımacılığı yoğunluğuyla doğru orantılıdır. Asya ekonomilerinin ilk ve en sert darbeyi alabileceği, Avrupa'nın ise ikinci dalgada etkiyi hissedebileceği değerlendirilmektedir.

Japonya ve Güney Kore'nin Körfez petrolüne %90'ın üzerinde bağımlı olması, alternatifsiz bir yapıyı yansıtmaktadır.

Hindistan için enerji, gübre ve gıda zinciri eş anlı baskıya girmektedir. Çin'in küresel sanayi üretimindeki belirleyici ağırlığı göz önüne alındığında, Körfez enerjisindeki herhangi bir yapısal daralma küresel büyümeyi aşağı çekecektir.

6. Enerjiden Gıdaya: Altı Katmanlı Zincir Etki

Bu krizin yalnızca enerji veya deniz taşımacılığıyla sınırlı bir olgu olmadığı artık aşikârdır. Altı temel etki kanalı, küresel ekonominin birbiriyle bağlantılı her katmanına dokunmaktadır:

1. Enerji Arzı: Hürmüz'den geçen günlük 20–21 milyon varil petrol ve küresel LNG ticaretinin ~%20–25'i doğrudan tehdit altında. EIA 2026 görünümüne göre azalan LNG akışları Avrupa ve Asya doğal gaz fiyatlarını yukarı çekebilir.

2. Rafineri Ürünleri: Körfez rafinerilerinin kısmi kapasitede çalışması ham petrolün yanı sıra dizel, jet yakıtı, benzin ve marine

Zaman Dilimi	Temel Etki	Deniz Ticareti	Küresel Ekonomi
0–4 Hafta	Risk primi yerleşir; sigorta %0,25 → %5–10	Tanker & LNG navlunları 2–4 kat artar	Petrol 60 → 100 USD; bunker 2–3 kat
3 Ay	IEA 400 mn varil stok açar; kısmi tampon	Konteyner & bulk gecikmeler artar	Enflasyon yükselir, büyüme yavaşlar
6 Ay	Yeni fiyat rejimi; yapısal arz daralması	Rota çeşitlendirmesi; ton-mil artar	Stagflasyon riski; zincir yeniden fiyatlar

fuel arzında yapısal daralma anlamına geliyor. Ürün fiyatları ham petrolden daha hızlı artıyor.

3. Deniz Taşımacılığı Kapasitesi: Körfez'de kilitli kalan tonaj küresel filoyu daraltıyor; kalan gemiler daha uzun ve pahalı rotalara kayıyor. Bu, ton-mil talebini artırarak navlunları ikinci kez yukarı çekiyor.

4. Küresel Enflasyon ve Büyüme: Enerji pahalılandıkça sanayi, taşımacılık, elektrik

üretimi ve soğuk zincir maliyetleri yükseliyor.

5. Gıda Güvenliği: Dünya Bankası gübre fiyat endeksinin 2025 başından itibaren %15 yükseldiğini vurguluyor. Enerji ve gübre pahalılandıkça tarımsal maliyet de artıyor; özellikle ithalata bağımlı ülkelerde un, yağ, yem ve soğuk zincir ürünlerinde baskı hızla hissediliyor.

6. Finansal Piyasalar Ve Güven: Sigorta maliyetleri, emtia oynaklığı ve risk primleri artıyor. IEA üye ülkelerin 400 milyon varil acil rezervi piyasaya sunmayı kabul etmesi riskin ciddiyetini gösteriyor; bu tampon önemli ama uzun süreli kapanmada yeterli değil.

7. Senaryo Analizi: En Kısa Sürede - 3 Ay - 6 Ay Perspektifi
Bu tür krizler tarihsel olarak 'kısa ve keskin şoklar ile aralıklı gerilim dönemleri' şeklinde seyretmiştir. Tam ölçekli ve uzun süreli bir tıkanma düşük olasılıklı olmakla birlikte küresel ekonomi üzerindeki etkisi son derece ağır olur.

En Kısa Sürede: En Olası Ama En Kırılgan Çıkış

Bu senaryonun gerçekleşme olasılığı, tarihsel örüntüler ve mevcut dinamikler göz önünde bulundurulduğunda diğer senaryolara kıyasla en yüksek olanıdır. Bunun temel nedeni şudur: Modern tarihte hiçbir taraf, bu ölçekte bir çatışmayı uzun süre sürdürebilecek ekonomik, siyasi ve insani kapasiteye sahip olamamıştır. Küresel dengeler açısından da tablo sürdürülemezdir.

Dünya ekonomisinin bu savaşa toleransı son derece sınırlıdır; IEA acil rezervlerini devreye sokmuş, büyük ekonomiler enerji güvenliği alarmına geçmiş, piyasalar tarihin en sert fiyatlama şoklarından birini yaşamaktadır. Dünyanın geri kalanı bu savaşı izlemiyor — aktif biçimde sonlandırılması için baskı uyguluyor.

3 Aylık Senaryo: Kalıcı Risk Primi

IEA'nın 400 milyon varillik stok salımı ve üye ülkelerin 1,2 milyar varilin üzerindeki toplam acil rezervi, ilk aylarda tam arz çöküşünü önleyebilir. Ancak bu tampon, fiyatları eski seviyeye döndürmekten çok daha kötü bir senaryoyu sınırlamak işlevi görecektir. Enerji ithalatçısı ülkelerde büyüme yavaşlar, enflasyon yükselir, merkez bankaları gevşeme döngüsünü erteler.

6 Aylık Senaryo: Yeni Fiyat Rejimi

Altı aylık krizde mesele artık geçici şok olmaktan çıkar; yapısal bir dönüşüme dönüşür. Dizel, jet yakıtı ve marine fuel tarafında kalıcı arz daralması oluşur. Dünya Bankası 2026 için emtia fiyatlarında düşüş öngörmüştü; bu senaryo o baz görünümü tersine çevirir ve enerji–gübre–gıda zincirinde yaygın maliyet baskısı yaratır. Altı aylık krizin küresel ekonomik sonucu şu olmak durumundadır: enerji şoku + navlun şoku + ürün arz şoku + enflasyon baskısı + büyüme kaybı. Bu kombinasyon dünya geneli için net negatiftir; 'bazı ülkeler için fırsat' olarak etiketlenemez.

8. Stratejik Değerlendirme: Denizcilik Sektörü Nereye?

8.1 Risk yönetiminde paradigma değişimi

Bu kriz, denizcilik sektörünün risk yönetimi anlayışını kökten sorgulatmaktadır. Geleneksel 'spot piyasa' bunkering yaklaşımı; yakıt fiyat volatilitesinin bu denli yüksek olduğu dönemlerde büyük operasyonel risk taşımaktadır. Uzun vadeli yakıt hedge stratejileri ve alternatif rota planlamaları artık seçenek değil, zorunluluktur. AIS karartma ve GPS jamming koşullarında doğru konum verisi, yalnızca operasyonel değil aynı zamanda hukuki bir zorunluluk haline gelmektedir. Gerçek zamanlı konum ve kargo belgesi tutmayan armatörler, ilerideki sigorta ve

charter uyuşmazlıklarında önemli bir dezavantaja karşılaşacaktır.

8.2 Rota çeşitlendirmesi ve alternatif güzergâhlar

Hürmüz'e olan bağımlılık, rota çeşitlendirmesi ve çoklu tedarik kaynağına olan ihtiyacı bir kez daha gündeme taşımıştır. Kısa vadede Ümit Burnu (Cape of Good Hope) rotasının kullanımı artmaya devam edecektir; bu rota mesafeyi önemli ölçüde uzatmakla birlikte, savaş riski priminden kaçınmayı mümkün kılmaktadır. Orta ve uzun vadede ise Kuzey Deniz Rotası (NSR), Suez-alternatif Avrupa boru hattı kapasiteleri ve multimodal koridorların kapasitesinin artırılması gündemin üst sıralarına taşınacaktır. Türkiye'nin coğrafi konumu bu yeniden yapılanma sürecinde stratejik bir avantaj unsuruna dönüşebilir. Orta Doğu'da yaşanan her kriz, Türkiye bu krizlerin içinde yer almadığı sürece, Türkiye açısından önemli ekonomik fırsatlar yaratmaktadır.

8.3 Akdeniz'in yükselen rolü

Küresel ticaret akışlarının yeniden şekillenmesi, Doğu Akdeniz'i potansiyel bir ticaret merkezi olarak öne çıkarmaktadır. Doğu Akdeniz'deki Türk limanları, bakım onarım tersaneleri ve Türk armatörler bu konumsal avantajdan yararlanabilmek için fiziksel kapasite, hukuki çerçeve ve ticari esneklik açısından hazırlıklı olmalıdır.

Özetle: Fiziksel kapasite "yapabilir miyiz?", hukuki çerçeve "yasal olarak güvende miyiz?", ticari esneklik ise "rekabette önce hareket edebilir miyiz?" sorularının cevabıdır. Üçü birlikte olmadan konumsal avantaj kâğıt üzerinde kalır.

9. Sonuç

Yaşanan kriz, deniz ticareti tarihinin en ciddi chokepoint krizlerinden biridir. Trafik yüzde doksanın üzerinde çökmüş, sigorta primleri kırk katına yakın artmış, yakıt maliyetleri iki ila üç kat yükselmiş ve 15 Türk sahipli gemi Körfez'de mahsur kalmıştır. Bu, bir piyasa dalgalanması değil; küresel arz zincirinin sistemik bir arızasıdır. Tarihsel referanslar bize krizi hafifletmenin mümkün olduğunu göstermektedir: IEA ve üye ülkelerin acil rezervleri, diplomatik kanallar ve denizcilik sektörünün hızlı



NESLİHAN TORLAK GÖNENÇER
KOSTER ARMATÖRLERİ VE İŞLETMELERİ
DERNEĞİ YÖNETİM KURULU BAŞKANI

adaptasyon kapasitesi önemli tampon unsurlarıdır. Ancak bu tamponların kalıcı değil, zaman kazandırıcı nitelikte olduğu da unutulmamalıdır.

Deniz ticareti, küresel ekonominin kılcal damarıdır. Bu damar tıkanıldığında, faturayı tüm dünya öder; ilk sırada enerji ithalatçıları, ardından gıda ve hammaddeye bağımlı ekonomiler, son olarak ise talep zayıflamasından muzdarip ihracatçılar. Türk armatörler olarak bu gerçeği her zaman savunduk; bu krizde de üyelerimizin yanında, sektörümüzün ve ülkemizin çıkarları için durmaya devam ediyoruz. Binlerce insanın hayatını kaybettiği bu savaşı en sert şekilde kınıyor; kalıcı ve adil bir barışın bir an önce tesisini talep ediyoruz. Ancak tarihin her döneminde olduğu gibi, ticaret durduğunda acı büyümekte, yoksulluk derinleşmekte ve en çok da savaşın zaten yerinden ettiği insanlar etkilenmektedir. Bu nedenle deniz ticaretinin sürekliliği, yalnızca ekonomik bir zorunluluk değil, aynı zamanda insani bir sorumluluktur.

NESLİHAN TORLAK GÖNENÇER: **ÖNÜMÜZDEKİ DÖNEMDE ENERJİ** **PIYASALARINDA YÜKSEK OYNAKLIĞIN** **DEVAM ETMESİNİ BEKLİYORUZ**

Türk kontrollü koster filosu ağırlıklı olarak Akdeniz–Karadeniz–Avrupa kısa hatlarında

faaliyet gösterdiği için Hürmüz Boğazı ve Körfez hattındaki gelişmelerden doğrudan etkilenmemektedir. Ancak mevcut durum, bölgesel bir kriz olmanın ötesinde küresel ölçekte bir risk ve maliyet şoku yarattığı için dolaylı etkiler oldukça güçlü hissedilmektedir.

Jeopolitik risk priminin artmasıyla birlikte küresel tonaj dağılımında kaymalar yaşanmakta, bu da kısa mesafe piyasalarda yük dengesizliklerine ve navlun oynaklığına yol açmaktadır. Bunun yanı sıra sigorta maliyetlerinde belirgin artışlar söz konusudur; War Risk Primleri yükselirken P&I teminat şartları da daha sıkı hale gelmektedir.

Enerji tarafında ise daha yapısal bir etkiyle karşı karşıyayız. Mevcut gelişmeler, yakıt fiyatlarının yalnızca geçici değil, daha kalıcı ve oynak bir seviyede seyredeceğine işaret etmektedir. Bu durum özellikle koster segmentinde maliyet baskısını artıran temel unsur haline gelmiştir. Sonuç olarak, KOSDER üyeleri açısından bu sürecin ana etkisi talep artışından ziyade; maliyetlerin yükselmesi, operasyonel belirsizliğin artması ve gelir oynaklığının güçlenmesi şeklinde ortaya çıkmaktadır.

Koster segmentinde yakıt, operasyonel maliyetlerin en büyük kalemidir ve son dönemde yaşanan artışlar kârlılığı doğrudan ve hızlı şekilde baskılamaktadır. Özellikle spot piyasada navlunların bu artışlara gecikmeli uyum sağlaması, kısa vadede negatif marj riskini beraberinde getirmektedir. Bu durum, armatörleri hem operasyonel hem de ticari anlamda daha disiplinli hareket etmeye zorlamaktadır. Operasyonel tarafta düşük hızda seyir, rota optimizasyonu, liman beklemelerinin minimize edilmesi ve gemi performansının yakından izlenmesi artık standart uygulamalar haline gelmiştir. Ticari tarafta ise sözleşme yapılarında belirgin bir dönüşüm yaşanmaktadır.

Bunker adjustment factor (BAF) ve yakıt maliyetini yansıtan maddeler daha kritik hale gelirken, spot bağlantılar yerine kısa vadeli time charter anlaşmalarına yönelim artmaktadır. Bu sayede maliyet görünürlüğü ve gelir istikrarı sağlanmaya

çalışılmaktadır. Ayrıca, yakıt maliyetinin doğrudan yansıtılmadığı iş modellerinde finansal risk yönetimi de önem kazanmıştır. Bu kapsamda vadeli yakıt kontratları ve opsiyon bazlı hedging uygulamaları daha fazla gündeme gelmektedir. Bu dönemde özellikle yaşlı ve yakıt verimliliği düşük gemiler için rekabet koşulları belirgin şekilde zorlaşmıştır.

Mevcut jeopolitik gelişmeler ciddi riskler barındırmakla birlikte bazı yapısal fırsatları da beraberinde getirmektedir. Özellikle Körfez ve Süveyş hattında yaşanan aksaklıklar, yük sahiplerini daha kısa, daha güvenli ve daha esnek tedarik zincirlerine yönlendirmektedir. Bu eğilim, Karadeniz-Akdeniz-Avrupa hattında faaliyet gösteren koster segmenti için orta vadede talep açısından destekleyici olabilir. Tahıl, gübre, dökme yük ve proje taşımalarında alternatif yük akışlarının oluşması ve büyük tonajlı gemilerin daha uzun rotalara kayması, kısa mesafe taşımacılığında dönemsel fırsatlar yaratmaktadır. Koster filosunun küçük limanlara erişim kabiliyeti ve hızlı pozisyon alabilme esnekliği, bu tür dönemlerde önemli bir rekabet avantajı sağlamaktadır. Ancak bu fırsatların ne ölçüde değerlendirilebileceği doğrudan filonun yapısına bağlıdır. Türk koster filosunun yüksek yaş ortalaması, artan yakıt maliyetleri ve sıkışan çevresel regülasyonlar karşısında önemli bir dezavantaj oluşturmaktadır. Yaşlı ve yakıt verimliliği düşük gemiler, hem maliyet baskısı hem de charter edilebilirlik açısından giderek daha kırılğan hale gelmektedir.

Bu nedenle filo yenilemesi artık bir tercih değil, stratejik bir zorunluluk haline gelmiştir. Daha genç, yakıt verimli ve regülasyonlara uyumlu gemilere geçiş; maliyetlerin kontrol altına alınmasının yanı sıra Türk filosunun uluslararası rekabet gücünü de kalıcı şekilde artıracaktır. Burada en kritik konu finansmandır. Mevcut yüksek faiz ortamı ve sınırlı kredi erişimi, armatörlerin filo yenileme yatırımlarını zorlaştırmaktadır. Bu nedenle:

- Uygun maliyetli ve uzun vadeli finansman modellerinin geliştirilmesi

- Gemi yenilemeye yönelik teşvik mekanizmalarının artırılması

- Yeşil dönüşüm yatırımlarını destekleyen finansal araçların devreye alınması büyük önem taşımaktadır.

Sonuç olarak fırsatlar mevcuttur; ancak bunlardan etkin şekilde faydalanabilmek, filoyu yenileyebilen, verimliliğini artıran ve finansmana erişim sağlayabilen oyuncular ile sınırlı olacaktır. Bu açıdan mevcut süreç, Türk koster filosu için aynı zamanda bir dönüşüm eşiği niteliği taşımaktadır.

Önümüzdeki dönemde enerji piyasalarında yüksek oynaklığın devam etmesini bekliyoruz. Yakıt fiyatlarının hem yüksek hem de dalgalı seyretmesi, navlunların daha dinamik ve yakıta endeksli hale gelmesini zorunlu kılacaktır. Kısa deniz taşımacılığının, özellikle Avrupa tedarik zincirleri açısından daha stratejik bir rol üstlenmesi muhtemeldir. Bu da koster segmenti için orta vadede yapısal bir talep desteği anlamına gelmektedir. Bununla birlikte sektör içinde belirgin bir ayrışma yaşanacaktır. Operasyonel verimliliğini artıran, enerji yönetimine yatırım yapan ve daha genç ve verimli tonaja sahip olan işletmeler rekabet avantajı elde edecektir.

Buna karşılık, yaşlı ve verimsiz filoya sahip işletmeler üzerindeki baskı artacaktır. Genel çerçevede bakıldığında, önümüzdeki dönemde başarılı olacak şirketlerin; nakit yönetimini güçlü tutan, maliyet risklerini etkin şekilde yöneten, filo yapısını optimize eden ve aynı zamanda spot piyasanın sunduğu fırsatları değerlendirebilen yapılar olacağını söyleyebiliriz. Türk koster filosu için bu dönem, risklerin arttığı kadar doğru yönetildiğinde rekabet gücünü kalıcı olarak güçlendirebilecek bir dönüşüm sürecidir.

ONUR TÜRKERŞ: İRAN SAVAŞI GÖLGESİNDE DENİZCİLİK PİYASALARI

Gemi Brokerleri Derneği (GBD) ve onu oluşturan brokerler olarak deniz ticaretinin dünya ekonomik ve jeopolitik konjonktüründen asla ayrı düşünülmemeyeceğini ve hatta her brokerin biraz ekonomist ve biraz da stratejist gibi düşünülmesi gerektiğini sürekli dile



ONUR TÜRKEŞ
GEMİ BROKERLERİ DERNEĞİ YÖNETİM
KURULU BAŞKANI

getiriyoruz. Brokerler olarak hepimiz temsil ettiğimiz taraflara basitçe navlundan çok daha fazlası hakkında bilgi ve görüşümüzü sunarız, bu görüşler bazen kabul görmese dahi masada bir danışmanın fikri olarak değer görecektir olduğundan, karar vericinin “bazı olasılıkları eleyebilmesi” adına bile önemli bir katkı olacaktır. Bu yazımızın da amacı, naçizane, budur. Uzun uzadıya İran’da olan biteni değerlendirmek yerine genel olarak ekonomi üzerine etkileri ve bunun ileride denizcilik açısından yansımalarını dilimiz döndüğünce özetleyelim. Öncelikle malum olduğu üzere iki konuya odaklanmak önemli olacaktır. Bizce birincisi Hürmüz Boğazı ve enerji piyasaları ki bu zaten şu an dünyadaki herkesin konusu ama bunu denizcilik açısından değerlendirmek yararlı olacaktır, ikinci ise şu an pek gündemde değil ama savaşın kazananları ve bunun etkileri olabilir.

Hürmüz Boğazı’nın kapanması birincil olarak dünya petrol ve doğalgazının yüzde 20’sinin dünyaya akışının zorlaşması demektir. Bu durumun enerji fiyatlarında büyük bir dalgalanma yarattığı zaten malumdur. Sadece enerji değil bu durum özellikle amonyak ve etilen gibi iki önemli girdiyi, yani gübre ve petrokimya piyasalarını da doğrudan etkiler. Sonuçta gelinen noktada petrol fiyatları son

açıklamaları dikkate almazsak yeni rekorlar kırmıştır (Brent 120 dolara kadar çıktı ve geri geldi).

Sadece petrol olarak bile baksak bu durum uzun sürerse şunlara sebep olur:

- Enerji maliyetlerinin artışı enerjiye bağımlı Türkiye gibi ülkelerin veya Avrupa Birliği gibi blokların hatta Çin ve Hindistan’ın ekonomilerinde çoğu maliyeti doğrudan arttırır. Buna gübre (İran, Suudi Arabistan, Katar ve BAE özelinde), petrokimya (etilen, LPG, petrokimya girdisi olarak doğalgaz) ve hatta alüminyum (BAE, Katar ve Bahreyn özelinde) gibi emtiaların arzının sıkıntıya girmesi ve haliyle fiyatlarının artmasını da eklerseniz. Durum daha da ciddileşir. Hatta gübre maliyetleri küresel bir gıda krizini tetikleyebilir ve hububat fiyatlarına tesir edebilir.

- Küresel risk ve belirsizlik ortamında böyle ekonomilerin risklerinde artış olur. Credit Default Swap (CDS) primlerindeki artışlar bunun en güzel örneğidir. Enerjiye bağımlı ülkelerde bu durum gittikçe ciddi hale gelebilir.

- Bu durumda ülkeler de enflasyon, cari açık, girdi maliyetleri ve üretilen malları satın alacak ülkelerdeki benzer sıkıntılardan dolayı ihracat potansiyelindeki düşüşlerle mücadele etmek zorunda kalır.

- Bazı ülkelerden dolayısıyla sermaye çıkışları olur ve borsalar ve tahvil piyasaları (fiyatları düşer faizler artar) etkilenir. Finansal maliyetler artmaya başlar.

- Kaçınılmaz olarak büyüme hedefleri şaşar. Bu durumun denizcilik üzerine potansiyel etkilerini “biraz da ekonomist” olan biz brokerler şu anda bile görebiliyoruz, ama derdimiz bilgiçlik taslamak değil, devam edelim...

Bu sefer konuya sadece denizciliğin arz ve talep dinamikleriyle bakalım. Hürmüz Boğazı’nın kapanması normal bir durumda özellikle petrol ve doğalgaz tanker navlunlarının 1970’li yıllarda olduğu gibi düşmesini, genel savaş psikolojisi ve yakıtlarda artış ise kuru yük navlunlarında genel artışları tetiklemeliydi... Hiç biri tam olarak olmadı.

Tanker navlunlarının düşmesi beklenebilirdi çünkü dünya petrol ve doğalgaz arzının yüzde 20’si ortadan kalkınca bu tankerlerin işsiz kalacağı düşünülebilirdi, fakat öyle olmadı. Özellikle Asya ve tabii ki Avrupa ikame petrol kaynakları olan Amerika ve Batı Afrika’dan petrol ve doğalgaz tedarikine başlamak zorunda kaldı. Tüm petrol ve petrol ürünleri tankerleri navlunları hızla arttı. VLCC ve Suezmax getirileri ton-mil ve arz endişesiyle birden yükseldi. Ufak tonajlarda ürün arzı endişesi sebebiyle gündelik gelirler arttı. Bunları artan yakıtlara rağmen olduğunu not edelim. Aynı durum spot LNG navlunlarında da görüldü.

Artan yakıtlar kuru yük getirilerine o kadar yansımada. Artan yakıt fiyatlarına karşılık dolar/ton taşıma maliyetleri artsa da gemilerin günlük gelirleri artmadı. Hatta ABD-İran gerginliğiyle Atlantik rotasında getiriler düşerken, Uzak Doğu’da artışlar devam etti. Konteyner navlunları ise tamamen farklı şekilde, ABD-İran gerginliğiyle beraber konteyner hatlarının Yemen endişesiyle rotalarını değiştirdikleri de görüldü. Biraz da geleceğe bakmaya çalışalım. Bu durumun küresel bazı dengeleri değiştireceği bir gerçek. Biz denizcileri ilgilendiren üç ana konu var. Birincisi Hürmüz Boğazı ve bölgedeki savaş durumunun ne kadar süreceği. Bu durum uzun sürdükçe ekonomiler yukarıda anlattıklarımız nedeniyle olumsuz etkilenecek ve büyüme beklentileri düşecektir. Denizciler için iyi bir haber değil.

İkincisi enerji maliyetleri ve petrol arzı. Tanker navlunlarının bir müddet artıp sonra dengelenmesini beraberinde getirecektir. Artan gemi yakıt fiyatları da belli bir noktadan sonra navlunları arttırabilir ama günlük gelirler dengeli kalacaktır. Son olarak da küresel strateji boyutu öne çıkıyor. Hürmüz Boğazı’nda sıkıntı çıkması Çin’in enerji darboğazına girmesine sağlamaya yönelik bir manevraydı. Buna karşılık İran’ın Hürmüz’den ödemesi Yuan ile yapılan petrol ve enerji sevkiyatlarına müsaade etmesi Petrodolar sistemine “çalışılmış” bir darbe teşebbüsüdür. Çin’in bu konuda üstü kapalı bir hamlesidir ve

bu durum ileride bir ihtimal Hürmüz'den geçecek tüm emtialara da yansiyabilir.

Bir de işin Rusya tarafı var, Rusya şu anda her alanda sessiz kazanımlarına devam ediyor. Enerji ve emtia fiyatlarındaki artış elini güçlendiriyor. Batı ile Ukrayna üzerinden yaşadığı gerginlikte hem “düşmanlarının” Rusya'ya bağımlı hale gelmeye başlaması hem de finansal olarak kendisine yönelik müdahalelerin sürdürülemez olması Rusya'nın Ukrayna konusunda da kazanımlar elde edebileceğini bizlere fısıldıyor. Son olarak Türk milleti olarak Mustafa Kemal Atatürk'ün “Yurtta sulh, cihanda sulh” doktrinini benimsemiş dünyadaki en şanlı milletlerden biri olduğumuz gerçeğini de göz önüne alarak tüm akli başında liderlerin bu doktrini benimsemesini diliyoruz. Kaldı ki bunun dışındaki her anlayış, umulur ki yakın gelecekte de göreceğimiz üzere, gerçekten çıkmaz bir sokak.

UFUK TEKER: DENİZ SİGORTACILIĞI JEOPOLİTİK KISKACINDA; ARTAN RİSKLER VE DARALAN TEMİNAT ALANI

Deniz sigortacılığı, son yılların en ciddi jeopolitik stres testlerinden birini yaşamaktadır. ABD ve İsrail'in İran'a yönelik askeri hamleleriyle tırmanan gerilim, yalnızca bölgesel güvenliği değil, aynı zamanda küresel deniz ticaretinin sigortalanabilirliğini de doğrudan etkilemektedir.

Özellikle son 3-4 yıllık süreçte artan jeopolitik riskler ve sıcak çatışmalar, sivil deniz taşımacılığını giderek daha kırılgan bir yapıya sürüklemiştir. Jeopolitik gerilimlerin ilk yansıması ekonomik yaptırımlar şeklinde ortaya çıkmıştır. İran, Küba, Venezuela, Rusya, Belarus, Kuzey Kore, Suriye, Libya, Sudan, Somali ve Yemen başta olmak üzere 20'nin üzerinde ülke; ABD, Birleşik Krallık ve Avrupa Birliği yaptırımlarının etkisi altına girmiştir. Bu yaptırımlar, yalnızca devletleri değil, bu ülkelerle bağlantılı tüm ticari faaliyetleri de kapsamaktadır. Bu çerçevede deniz taşımacılığı yapan armatörler için risk tanımı köklü biçimde değişmiştir. Artık bir geminin sefere hazır olması tek başına



UFUK TEKER
TÜRK P&I SİGORTA GENEL MÜDÜRÜ

yeterli değildir. Taşınan yükün niteliği, yük ilgililerinin kimlikleri ve ticari işlemin tüm taraflarının yaptırımlar açısından uygunluğu, operasyonel sürecin ayrılmaz bir parçası haline gelmiştir. Aksi durumda, gemiler ve işletmeciler doğrudan yaptırım riskiyle karşı karşıya kalabilmektedir. Jeopolitik tansiyonun askeri boyuta taşınmasıyla birlikte riskler daha somut ve fiziksel bir nitelik kazanmıştır. İran-ABD-İsrail hattındaki gelişmelerin ardından, Hürmüz Boğazı ve Arap Körfezi'nin önemli bir bölümü fiilen savaş riski bölgesi haline gelmiştir. İran'ın Hürmüz Boğazı'nı uluslararası gemi trafiğine kapattığını açıklaması, bölgedeki ticari deniz taşımacılığını ciddi şekilde sekteye uğratmıştır. Körfez içerisinde bulunan gemilerin bölgeden çıkamaması, geçiş teşebbüslerinde ise silahlı müdahalelerle karşılaşılması, hem maddi kayıplara hem de can kayıplarına yol açmıştır.

Bu gelişmeler karşısında sigorta piyasasının refleksi belirleyici olmuştur. Deniz sigortacılığında jeopolitik risklerin artmasıyla birlikte, Lloyd's of London bünyesinde faaliyet gösteren Joint War Committee, yüksek riskli bölgeleri düzenli olarak ilan etmektedir. Bu kapsamda belirlenen bölgeler, ticari gemiler için standart teminat kapsamı dışında bırakılmakta ve ilanı takiben genellikle

48 saat içerisinde mevcut teminatlar askıya alınmaktadır. Bu tür bölgelere sefer gerçekleştirmek isteyen armatörler ise ilave harp riski teminatı almak zorundadır. Söz konusu teminatlar genellikle 7 günlük süreler için fiyatlandırılmakta ve gemi değerine bağlı olarak önemli maliyetler doğurmaktadır. Nitekim son gelişmelerle birlikte harp sigortası primleri kısa sürede dramatik bir artış göstermiş; başlangıçta gemi değerinin yaklaşık %1'i seviyesinde olan oranlar, bazı vakalarda %3-4 bandına kadar yükselmiştir.

Ancak piyasanın asıl kırılma noktası, P&I sigortaları tarafında yaşanmıştır. Tekne ve makine sigortalarında yüksek maliyetlerle de olsa teminat bulunabilirken, 3 Mart 2026 itibarıyla P&I sigortacıları harp risklerine ilişkin teminatlarını iptal ettiklerini duyurmuştur. Bu karar, kulüplerin kendi inisiyatiflerinden ziyade, reasürans sağlayıcılarının risk iştahındaki keskin daralma sonucu alınmıştır.

P&I kulüplerinin reasürans programlarında yer alan küresel sermaye sağlayıcılarının dahi bu ölçekte bir riski taşımak istememesi, durumun ciddiyetini açıkça ortaya koymaktadır. Bu gelişme, yalnızca bir teminat daralması değil, aynı zamanda sivil deniz taşımacılığının temel sigorta yapısının sorgulanmaya başlandığı bir döneme işaret etmektedir. Geline nokta deniz sigortacılığı, yalnızca risk fiyatlayan bir mekanizma olmaktan çıkmakta; jeopolitik gelişmelerin doğrudan belirlediği stratejik bir alan haline dönüşmektedir. Önümüzdeki dönemde devlet destekli sigorta çözümleri, alternatif risk paylaşım mekanizmaları ve yeni reasürans modellerinin daha fazla gündeme gelmesi kaçınılmaz görünmektedir.

Sonuç olarak, yaşanan gelişmeler geçici bir dalgalanmanın ötesinde, deniz sigortacılığı açısından yapısal bir dönüşümün habercisi olabilir. Sektörün bu yeni gerçekliğe nasıl adapte olacağı, küresel ticaretin sürdürülebilirliği açısından kritik önem taşımaktadır.

Editörün Notu: Bu dosya 30 Mart 2026 tarihinde hazırlanmıştır.

1976'dan Beri Denizde Güvenin Mimarı

Yarım asırlık tecrübemiz ve güçlü liman ağımızla, rotanız neresi olursa olsun yanınızdayız.

Şimşekler Genel Kumanyacılık ve Dış Tic. San. A.Ş. olarak, Türkiye'nin tüm limanlarında hız, kalite ve profesyonelliği bir araya getiriyoruz. Geniş operasyon gücümüz ve çözüm odaklı hizmet anlayışımızla, denizde güvenilir ve güçlü bir iş ortağıyız.



**Supporting every mile,
repairing every need.**



Merkez Ofisi

Kultur Mahallesi 240 Sk. No:1 Kat:3 D:7, 35800 Aliğa, İZMİR - TÜRKİYE
T: + 90 232 616 16 92 (pbx) | F: + 90 232 616 36 27 | E: info@simseklerltd.com.tr

www.simseklerltd.com.tr



artık

PULSAR

Türkiye



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

Aynı deneyimli yerel ekip.

Aynı güvenilir hizmet anlayışı.

Şimdi Pulsar'ın küresel ağı ve çözümleriyle daha güçlü.

www.pulsarbeyond.com

“DENİZCİLİK BİR EKİP İŞİ VE ANCAK BİRLİK OLURSAK GÜÇLENEBİLİRİZ”



FATMA NUR YALÇINKAYA

DENİZCİLİK PSİKOLOJİSİ DERNEĞİ YÖNETİM KURULU BAŞKANI

Denizcilik Psikolojisi Derneği'nin neden kurulduğunu ve hedef kitlesinin kimler olduğunu anlatır mısınız?

Denizcilik Psikolojisi Derneği, havacılık ve uzay psikolojisinin aktif şekilde geliştiği bir dünyada, denizcilik psikolojisi alanının uzun süre ihmal edilmesine bir yanıt olarak kuruldu. 2017'de denizcilik psikolojisi bir araştırma alanı olarak psikolojinin içinde tanımlansa da, pandemi sürecine

kadar bu konular hiç konuşulmadı. Bu yüzden 2022'de, denizcilikteki zorlukları gündeme taşıyan ve sistematik destek sunan dünyada öncü bir dernek olarak ortaya çıktık. Hedef kitlemiz, yalnızca gemide çalışan denizcilerle sınırlı değil. Yat kaptanlarından balıkçı kadınlara, liman, tersane çalışanlarından ofis personellerine, armatörlerden denizcilere, sivil toplum kuruluşlarına, meslek örgütlerine ve hatta

Denizcilik dünyanın en zor mesleklerinden biri... Denizcileri sadece zor çalışma koşulları değil, doğayla mücadele de zorluyor. Bu noktada Denizcilik Psikolojisi Derneği önemli bir rol üstleniyor. Dernek Başkanı Fatma Nur Yalçinkaya, denizcilik psikolojisi alanında çalışan bir Uzman Psikolojik Danışman. Fatma Nur Yalçinkaya derneğin çalışmalarını ve hedeflerini dergimizle paylaştı.

devletin denizcilik kurumlarına kadar uzanıyor. Denizcilik, büyük bir topluluk ayrıca bir yaşam biçimi... Ancak tüm paydaşlar ses bulduğunda ve psikolojik ihtiyaçları dikkate alındığında, gerçek ve kapsayıcı bir denizcilik psikolojisinden söz edebiliriz.

Denizcilik mesleğini benzersiz kılan ve denizcilik psikolojisini ayrı bir alan

yapan dört temel unsur var. Birincisi sosyal izolasyon: Denizciler uzun süre sevdiklerinden ve alıştıkları hayattan uzak kalır. İkincisi vardiyalı yoğun çalışma: Haftalarca, hatta aylarca, tam bir gün dinlenmeden çalışırlar. Üçüncüsü hiyerarşi: Askeri geleneklerden gelen bir hiyerarşi içinde çalışırlar. Dördüncüsü, fiziksel ve çevresel koşullar: Yüksek ses, titreşim, gün ışığına & doğaya erişimsizlik ve dar alanlarda uzun süre yaşamak gibi eşsiz zorlukları içinde barındırır. İşte bu yüzden denizcileri karadaki mesleklerle kıyaslamak zordur ve kendilerini ifade etmekte güçlük çekebilirler. Bu deneyim, karadaki psikologların bile kolayca anlayamayacağı, denizcilere özgü bir gerçeklik. Bu nedenle denizcilik psikolojisi, bu eşsiz koşulları anlamak ve onlara özgü çözümler sunmak için var.

Gemi insanların yaşadığı başlıca psikolojik sorunlar nelerdir ve bu zorluklar cinsiyete göre farklılık gösteriyor mu?

Gemi insanları tükenmişlik, depresyon ve anksiyete gibi duygu durum bozukluklarına ek olarak, yalnızlık ve sosyal izolasyonla da sık karşılaşılıyorlar. Travmatik olaylara bağlı uyum zorlukları, aileden yabancılaşma, sinir sisteminin sürekli alarm halinde olması ve kimlik kaybı gibi sorunlar da yaygın. Bununla birlikte, uzun süreli ayrılıkların getirdiği kişiler arası ilişkilerde çeşitli zorluklarla karşılaşmak da mesleğin doğasında var. Bu zorluklar; kendine uygun eş seçimi, seçilen eşle bu ayrılık-buluşma döngüsünde ilişkiyi sürdürme ve ebeveyn olduğunda anne-babalık rolüne adapte olma, çocukla bağ kurma şeklinde görülebilir. Bu yüzden, psikolojik destek bu meslek için çok önemli.

Bununla birlikte yapılan araştırmalar, bu alandaki akademik çalışmalar gösteriyor ki, aslında yaşanan psikolojik sorunlar çok benzer; çünkü gemi hayatının ve denizcilik mesleğinin getirdiği zorlu koşulları kadın da olsanız, erkek de olsanız deneyimliyorsunuz. Fakat buna ek olarak sektördeki bazı gelenekler, yaşadığımız toplum, var olan kültür, kadının ve erkeğin deneyimlediği zorlukları değiştirebiliyor. Örneğin son araştırmalarda kadın

denizcilerin denizcilik mesleğini seçerken ailelerinden hiç destek görmediğini, aksine bu mesleği seçmemeleri için baskı gördüklerini gösteriyor. Öte yandan araştırmalarda, erkek denizcilerin geleneksel olarak “her zorluğa dayanmalı” beklentisiyle karşılaşabildiğini ve bu beklentinin, onların duygusal zorluklarını ifade etmelerini daha da güçleştirdiğini bize gösteriyor. Dolayısıyla, cinsiyet bazlı toplumsal beklentiler, deneyimlerin ifadesini ve zorlukların türünü şekillendirebilir.

Denizcilikte psikolojik iyi oluş neden bireysel olmanın ötesinde operasyonel güvenlik açısından da kritik?

Denizcilik herkes tarafından çok teknik bir meslek olarak görülür; her adımda standart prosedürler, tanımlı roller ve birbiriyle kusursuz çalışan bir sistem vardır. Fakat yıllarca ihmal edilen insan faktörü, bu sistemin kalbidir. Bir denizci, psikolojik olarak tam kapasitede değilse, tüm mürettebatın iyi oluşu ve dolayısıyla operasyonel güvenlik riske girer. Bu sistemde herkes birbirine muhtaçtır; psikolojik iyi oluş, bireysel bir mesele değil, operasyonel verimlilik ve güvenliğin temel taşıdır. Psikolojik olarak sağlıklı bir denizci baskı altında sakinliğini koruyabilir, riskli kararları doğru bir şekilde değerlendirebilir, mürettebat ile iyi ilişkiler kurabilir ve işini verimli bir şekilde yaparak herkesin güvenliğine katkı sağlayabilir.

Dernek olarak gemi insanlarına sunduğunuz hizmetler ve planladığınız etkinlikler neler?

Dernek olarak gemi insanlarına yönelik çalışmalarımızı hem bilgilendirme hem de destek odaklı yürütüyoruz. Bu kapsamda ücretsiz seminerler veriyor, denizcilikte sık karşılaşılan önemli konular üzerine eğitimler düzenliyoruz. Alanında uzman psikologlardan oluşan ekibimizle denizcileri, ailelerini, çocuklarını ve sektörde karada çalışan tüm paydaşları kapsayan içerikler üretmeye çalışıyoruz. Örneğin, yakın zamanda başlayacak olan “Aynı Deniz, Farklı Zihinler” video serimizde, psikologlar ve denizciler bir araya gelerek sektörde sık karşılaşılan zorlukları ele alacak ve pratik çözüm

önerileri sunacağız. Ayrıca, Hürmüz Boğazı ve Karadeniz’deki savaş sebebiyle psikolojik zorluk yaşayan denizcilere ücretsiz bireysel psikolojik destek hizmeti sunuyoruz.

Bununla birlikte, üyelerimiz arasında bir dayanışma ağı oluşturmayı hedefliyoruz; çalıştaylar düzenliyoruz, bilimsel araştırmaları dernek platformlarımızda paylaşarak görünürlüklerini artırıyoruz. Üniversitelerle akademik iş birlikleri kurarak alanın bilimsel olarak gelişmesini desteklerken, aynı zamanda bu bilgileri sahaya aktararak denizcilerin günlük yaşamlarını kolaylaştıracak uygulanabilir çözümler üretmeye odaklanıyoruz. Yakın zamanda yeni üyelerin aramıza katılmasını teşvik edecek sosyal etkinliklerimiz de olacak. Dernek hesaplarımızı Instagram ve LinkedIn üzerinden takip ederek bu duyurular hakkında bilgi sahibi olabilirsiniz. Bu alana ilgisi olan herkesle tanışmayı ve birlikte üretmeyi dernek olarak çok isteriz.

Sadece gemide değil, limanlar ve tersaneler gibi diğer denizcilik alanlarında da çalışmalarınız var mı?

Tersaneler ve limanlar, denizciliğin sanayi tarafını temsil eden önemli alanlardır. Biz dernek olarak, meslek içindeki bireyleri çalıştıkları yere, mezun oldukları okula ya da gemideki pozisyonlarına göre ayırtmıyoruz. Denizciliğin tüm paydaşlarını eşit derecede kıymetli görüyor ve kapsayıcı bir yaklaşım benimsiyoruz. Bu doğrultuda geçmiş yıllarda tersane çalışanlarına yönelik atölye ve seminerler düzenledik, liman ziyaretleri gerçekleştirdik. Önümüzdeki dönemde de bu çalışmalarımızı geliştirerek sürdürmeyi hedefliyoruz.

Denizcilik alanında yaptığınız araştırmalardan elde ettiğiniz en dikkat çekici bulgular neler?

Denizcilik psikolojisi alanında bilimsel araştırma yapan kişi sayısı dünya genelinde oldukça sınırlı. Bu alanın Türkiye’de yeni olduğunu zaten konuşmuştuk; ancak aslında dünyada da oldukça yeni ve henüz gelişmekte olan bir alan. Bu nedenle benim için en dikkat çekici bulgu, insanlığın yaklaşık 2000 yıldır



denizlerde çalışıyor olmasına rağmen, yalnızca son 200 yıldır var olan havacılık alanına kıyasla denizcilik psikolojisi üzerine çok daha sınırlı araştırma yapılmış olması.

Bu durum, alanın ne kadar ihmal edildiğini ve uzun yıllar boyunca birçok sorunun ne kadar normalleştirildiğini gösteriyor. Dolayısıyla en çarpıcı nokta, bu alandaki akademik yayınların ve bilimsel üretimin görece hâlâ oldukça sınırlı olması.

Dünyada ve Türkiye'de gemi insanların sorunları ne kadar benzer ya da farklı, bu konuda bir çalışma yaptınız mı?

Bizim dernek olarak en büyük hedeflerimizden biri; Türk denizcilik kültürünü, geleneklerini ve bu topraklara özgü dinamikleri anlayan ve bu doğrultuda çözüm üreten araştırmalara öncülük etmek. Kültüre dayalı farklılıkları görünür kılmak ve "bize ait olanı" sahiplenmek bizim için çok kıymetli. Bu konuyu Tamer Kıran Bey ile de konuşuyoruz; önümüzdeki dönemde Türkiye denizciliğine ve denizcilik psikolojisine özel bir çalıştay düzenlemek gibi bir hedefimiz var. Bu sayede odağımızı daha fazla kendi gerçekliğimize çevirerek, daha uygulanabilir, daha gerçekçi ve kültüre uygun çözümler geliştirebileceğimize inanıyoruz. Uzun vadede de bunun, hem bireysel hem sektörel anlamda gelişmeye katkı sağlayacağına inanıyoruz.

Gemi ortamında psikolojik güvenliği tehdit eden başlıca riskler neler ve şirketler bu konuda ne gibi sorumluluklar taşıyor?

Gemi ortamında psikolojik güvenliği tehdit eden başlıca riskler aslında denizcilik mesleğinin doğasından gelen bazı yapısal özelliklerle çok yakından ilişkili. Uzun süreli izolasyon, kapalı yaşam alanları, vardiyalı ve yoğun çalışma düzeni, katı hiyerarşik yapı ve kültürlerarası ekiplerle çalışmak; zamanla kişilerarası çatışmaları, yalnızlık hissini, tükenmişliği ve psikolojik baskıyı artırabiliyor. Bunun yanında zorbalık, dışlanma ya da iletişim problemleri gibi durumlar da psikolojik güvenliği doğrudan zedeleyen önemli risk alanları arasında.

Şirketler tarafında ise bu konuyu sadece bireysel bir dayanıklılık meselesi olarak görmekten çıkıp, sistemsel bir sorumluluk olarak ele almak gerekiyor. Mürettebatın sadece fiziksel değil, psikolojik olarak da güvenli bir ortamda çalışmasını sağlamak şirketlerin temel sorumluluğu. Bu noktada; açık iletişimi teşvik eden bir kültür oluşturmak, zorbalık ve tacize karşı net politikalar geliştirmek, liderleri bu konuda eğitmek ve denizcilerin ihtiyaç duyduklarında ulaşabilecekleri psikolojik destek mekanizmalarını erişilebilir kılmak kritik. Çünkü psikolojik olarak güvende hissedilmeyen bir ortamda, ne ekip verimli çalışabilir ne de operasyonel güvenlikten söz edebiliriz.

Sektöre mesajınız, temennileriniz neler?

Sektöre en önemli mesajım şu olur; denizcilik sadece teknik bir meslek değil, insanla var olan bir alan. Bugüne kadar çok güçlü sistemler kurduk, operasyonları mükemmelleştirdik ama artık insan faktörünü de aynı ciddiyetle ele almamız gerekiyor. Çünkü iyi olmayan bir insanla, iyi işleyen bir sistem kurmak mümkün değil. Üstelik yeni nesiller için bu mesleği sürdürülebilir kılmak, aidiyeti arttırmak ve meslekte devir daimi azaltmak ancak bu yaklaşımla mümkün olabilir. Temennim; denizcilerin sadece dayanması beklenen değil, desteklenen bireyler olduğu bir sektör yaratabilmek. Psikolojik iyi oluşun bir "lüks" değil, güvenliğin ve sürdürülebilirliğin temel bir parçası olarak görüldüğü bir anlayışın yaygınlaşması.

Daha açık iletişimin olduğu, insanların kendini ifade etmekten çekinmediği, destek istemenin zayıflık değil güç olarak görüldüğü bir kültürün oluşması. Ve en önemlisi, bu dönüşümün bireysel çabalarla değil, sektörün tüm paydaşlarının birlikte hareket etmesiyle mümkün olduğunu unutmamak. Çünkü denizcilik bir ekip işi ve ancak birlik olursak güçlenebiliriz.

Dernek olarak biz buradayız ve bu dönüşümün bir parçası olmak isteyen herkes için tüm kaynaklarımızla desteğe hazırız.



ESPRESSO



Unutulmaz anılar için çıkılan yolculuklar

**Kahve keyfiyle
başlar...**



KOZYATAĞI - ATAŞEHİR - DRAGOS - ORDU - GAZİANTEP



Franchise için iletişim:



www.qespresso.com.tr



info@qespresso.com.tr



+90 545 297 24 53



©2023 Q Espresso. Tüm hakları saklıdır.

ABD-İsrail-İran çatışmasının gölgesinde Türkiye'nin ve limanlarımızın geleceği



* AYDIN ERDEMİR'

2022 yılında Ukrayna-Rusya arasında başlayan savaşla birlikte batılı ülkelerin Rusya'ya uyguladıkları ambargo Çin'den başlayıp Rusya üzerinden Avrupa'ya geçen Kuzey koridorunu bütünüyle işlevsiz hale getirirken, 2023 yılında İsrail'in Gazze'ye saldırısıyla Orta Doğu'daki çatışmaların bölgeye yayılması sonucunda Yemen'deki Husi güçleri tarafından Kızıldeniz'deki gemi taşımacılığına yönelik saldırılar dünyanın en önemli denizyolu geçiş koridoru olan Süveyş Kanalı'nın² dünya ticaretindeki rolüne büyük zarar vererek bu kanalın ne kadar kırılgan olduğunu da göstermişti³.

Böylelikle son dört yıldır süren çatışmaların etkisiyle bu bölgeden geçen

küresel ticaret koridorları önemli oranda zarar görürken, 28 Şubat'ta ABD-İsrail'in İran'a dönük başlattığı saldırıyla belirsizliklerin çok daha arttığı, çok daha karmaşık ve uzun sürebilecek çatışmalı yıllara girildiği görülmektedir. Bu savaş Çin ve Rusya'nın başını çektiği yükselen **"Küresel Güney"** ile ABD'nin başını çektiği **"Küresel Kuzey"** ya da batı bloğu arasındaki güç mücadelesinde yeni bir evreye girildiğinin de işaretidir. Savaşın kısa veya uzun sürmesinin etkilerine göre küresel hegemonya mücadelesinin ve ticaret savaşlarının farklılaşacağı beklenmelidir.

Bu yeni güç mücadelesi ekseninde küresel tedarik zincirlerinin ve ticaret rotalarının artık ABD ve Çin'in merkezinde olduğu güçler arasında yaşanacak ticaret savaşlarına, bu ülkelerin etrafında şekillenecek bloklara göre yeniden farklılaşacağı ve çeşitleneceği öngörülebilir. Küresel korumacılık, rekabet ve jeopolitik çatışmalarla birlikte ortaya çıkan yeni küresel durumun önümüzdeki yıllarda küresel ticaret koridorlarının gelişimini nicelikten çok nitelik olarak köklü biçimde etkileyeceği, bu etkinin **"yavaşlatıcı"** değil, **"yeniden şekillendirici"** olacağını öngörmek gerekmektedir.

ABD'nin İran'a askeri müdahalesine karşı Çin ve Rusya'nın İran'ın yanında yer alması bu çatışmanın uzaması riski yaratırken, Ukrayna'da Rusya'ya karşı uygulanan benzeri şekilde ilgili ülkeler tarafından ABD'ye ve Avrupa'ya karşı bir **"yıpratma ve maliyet savaşı"** yaratılabilecektir. Bu durumda ABD ve Avrupa açısından askeri ve mali yük artacak, iç politika baskısı yükselecek ve ABD'nin küresel liderlik algısı önemli oranda aşınabilecektir. Bu

durum mutlak çöküş değil ama **"görelî güç kaybı"** anlamına gelecektir. ABD'nin tamamen **"yerini kaybetmesi"** kısa vadede çok zor olsa da küresel etkisinin önemli oranda azalarak tek belirleyici güç olmaktan çıkabileceği, ABD'nin görelî gücünün azalmasıyla çok kutuplu dünyanın hızlanacağı beklenmektedir. Böylelikle yeni bir küresel denge oluşmasının önü açılırken, küresel ticaret ve finans sistemleri de buna uygun yeniden organize edilecektir. Aynı zamanda bu durum tedarik zincirlerini parçalayacağından, küresel ticarete **"friend-shoring"** ya da **"bölgeselleşme"** eğilimi hızlanacaktır.

Bu yeni durum Çin, Rusya ve BRICS ülkeleri açısından alternatif finans ve ticaret sistemlerini hızlandırma fırsatı, dolar dışı ticaret artışı (yerel para, swap sistemleri) ve enerji ticaretinde daha güçlü konum sağlayabilecektir ki bu savaşla birlikte bölge petrolün "Yuan" ile satışının başladığı görülmektedir.⁴ Hürmüz Boğazı ve Süveyş Kanalı'nın kapalı ya da işlevsiz hale gelmesiyle birlikte enerji fiyatları kalıcı olarak yükselmeye devam etmektedir. Bu gelişme başta Rusya ve İran olmak üzere BRICS ve enerji ihracatçıları oldukça güçlendirecektir.

Bu çok kutuplu ama parçalı dünyada esas olarak üç önemli bloklara görülebilecektir. Bunlar; ABD ve Avrupa bloğu, Çin, Rusya ve Asya bloğu ile Türkiye dahil bunların dışında kalan birçok ülkenin bir araya geleceği, hiçbir bloğa tam bağlı olmayan ve fırsatlara göre pozisyon alan ülkelerden oluşan Bağlantısızlar bloğu (buna soğuk savaş döneminde tanımlamanın bugünkü tarifile **"Bağlantısızlar 2.0"** denilebilir). Türkiye bu senaryoda bloklar arası

köprü ülke konumuna ulaşabileceğinden Orta Koridor ve Kalkınma Yolu gibi ticaret koridorları önem kazanacak, limanlarımızdaki transit yük artışı artarken özellikle enerji lojistiği de giderek büyüyebilecektir. Türkiye için bu gelişmeler aynı zamanda **“jeopolitik risk + ekonomik fırsat”** ilişkisi de yaratacaktır.

YENİ KÜRESEL GÜÇ REKABETİNİN TİCARET KORİDORLARINA ETKİSİ

Giderek etkisi şiddetlenecek olan korumacılık, büyük güç rekabeti, küresel ve bölgesel çatışmalarla birlikte küresel Kuzey-Güney ülkeleri ayrımının daha da derinleştiği beklenirken, ortaya çıkan en büyük endişe ise bu durumun küresel ticaret hacmini ne ölçüde düşüreceği yönündedir. ABD ve Avrupa'nın, kısaca genel olarak Kuzey'in dünya ticaretindeki görece

kontrol ve bağımlılık üzerinden gelişeceği görülmektedir. Küresel rekabetin yeni paradigmasında **“ticaret rekabeti”** değil, **“ekosistem rekabeti”** daha belirgin hale gelmektedir. Bu yeni küresel rekabet aşağıdaki tabloda görülen konular üzerinden yürümektedir:

Soğuk Savaş'tan bu yana Kuzey'in belirleyici rolüyle ortaya çıkan **“Tek Küresel Ağ”**ın hakimiyeti sonlanırken hızlı bir şekilde **“Çoklu Rakip Ağlar”**la birlikte bölgesel ticaretin daha fazla gelişeceği, bunun kesintisiz ve engelsiz sürmesi için daha fazla sayıda yedekli koridorun ortaya çıkacağı, bununla birlikte kısa mesafe **“karayolu+demiryolu+denizyolu”** entegrasyonunun da aktif hale geleceği beklenmektedir. Artık etkisi giderek azalan tek merkezli küresel ağlar ile aşırı uzun ve ucuz tedarik

dikkate alınan her bir ticaret koridorunun arkasında siyasal bir araçsallaştırma gerçeği olsa da güçler arasındaki amasız rekabetin ticaretin sınırları dışına taşarak bölgesel ve küresel hegemonya savaşının derecesini şiddetlendirme riskinin yüksek olacağı beklenmektedir. Böylelikle gelecekte Kuzey ya da Güney'e ait ve bizzat bu ülkelerin askeri güçleri tarafından korunan “aşırı siyasallaştırılmış ticaret rotaları ya da koridorları” görmemiz söz konusu olacaktır.

SAVAŞTAN ETKİLENEN BÖLGEDEKİ TİCARET KORİDORLARI

Bu savaş halihazırda büyük ölçüde üç kritik boğaz ve küresel denizyolu rotasını derinden etkilemiştir. Bunlar; Hürmüz Boğazı, Bab el-Mandeb-Kızıldeniz Hattı ve Süveyş Kanalıdır. Bu rotalar Asya-

Alan	Rekabet
Teknoloji	Yapay zekâ, yarı iletkenler, çip, batarya teknolojileri, enerji, uzay, biyoteknoloji, siber güvenlik, kuantum, kritik madenler ve malzeme teknolojisi vb.
Lojistik	Ulaşım ve ticaret koridorları, limanlar, konteyner hatları,
Finans	Alternatif ödeme sistemleri, kredi sistemleri, doların hakimiyetini zayıflatma girişimleri
Enerji	Yeni nesil yakıtlar, alternatif enerji kaynakları, LNG, yeşil hidrojen, amonyak vb.
Standartlar	Sınırdaki karbon düzenlemeleri, büyük veri, bilgi güvenliği

pay kaybı⁵ ile buna karşılık yükselen Güney ülkelerinin rekabeti, mutlak bir **“çöküşten”** ziyade küresel sistemde ağırlık merkezinin dağılması ve mutlaka yeniden organize edilmesi anlamına gelmektedir. Gelecekteki küresel ticaret rotaları ya da koridorlarının başta ABD-Çin olmak üzere belirleyici bu büyük güçler arasındaki yeni çatışma, rekabet ve hegemonya mücadelesi çerçevesinde hayat bulacağı, bu duruma göre **“çoklu ticaret koridoru”** alternatiflerinin öne çıkacağı beklenmektedir.

Kuzey-Güney ülkeleri arasındaki bu yeni çatışmalı rekabette Çin ve Rusya'nın, BRICS ülkelerinin ağırlığının daha da artacağı bir döneme girilmektedir. Küresel rekabette ticaret sadece bir araç haline gelirken, asıl mücadelenin

zincirlerinin yerini denizyolu, karayolu ve demiryolu sistemlerinin daha iç içe geçtiği, daha karmaşık, daha pahalı küresel ve bölgesel koridorların alacağı öngörülmektedir.

Küresel korumacılık ve ortaya çıkan bu çatışmaların her ne kadar önemli zararları ortaya çıksa da genel bir değerlendirme olarak bu durumun ticaret koridorlarının önemini zayıflatmayacağı, tam tersine daha da arttıracığı öngörülmektedir. Böylelikle bundan sonra rakip bloklar arasında hayata geçirilecek alternatif ticaret koridorlarının taşıma sürelerini daha da kısaltacağı ama bir paradigma olarak ticaret koridoru kavramını veya olgusunu daha da “siyasallaştıracağı” söz konusu olacaktır. Her ne kadar halihazırda

Avrupa ticaretinin en önemli arterleridir. Bölgedeki savaş veya uzun süreli gerilim bu koridorların durumunu ve yapısını kökten değiştirebilecektir.

Hürmüz Boğazı, günlük yaklaşık 15-20 milyon varil ham petrol ve petrol ürünü ile küresel deniz yolu petrol ticaretinin yaklaşık %20'sine ev sahipliği yapan en kritik enerji geçiş noktasıdır.⁶ Ayrıca, dünya LNG ticaretinin yaklaşık %20'si (yıllık 112 milyar metreküp) bu boğazdan geçerek özellikle Asya pazarına ulaşmaktadır. İran'ın savaşın ilk günlerinden itibaren Hürmüz'ün kapatmasıyla beraber petrol ve gaz fiyatları artarken tanker ve LNG taşımalarında ciddi aksamlar, navlun ve sigorta maliyetlerinde artışlar ve bazı hatların alternatif rotalara kaydığı

görülmektedir. Basra Körfezi çıkışlı enerji ticareti artık çok daha pahalı ve riskli hale gelirken aynı zamanda İran'ın bu rota üzerindeki belirleyiciliği bu boğazı hangi ülkelerin kullanabileceğinin de yolunu açarak Hürmüz'ü adeta siyasallaşmış ve askerî açıdan da korunan ticaret koridorlarına örnek bir rota haline getirmiştir.

Süveyş-Kızıldeniz hattında ise zaten İsrail'in Gazze'ye saldırısı sonrasında ortaya çıkan kısıtlı geçişler devam ederken gemiler ağırlıklı olarak Kızıldeniz yerine Ümit Burnu (Afrika) rotasını kullanmaya başlamışlardır. Böylelikle transit süre 10-15 gün uzamakta, küresel navlun fiyatları yükselmektedir. Ayrıca bu savaşla beraber bu rotanın İran ve Yemen'deki güçler tarafından bütünüyle kontrolü söz konusudur.

SAVAŞIN TİCARET KORİDORLARINA ETKİLERİ

Savaşın uzamasıyla birlikte deniz yolu rotalarının riskli hale geleceği, böylelikle yeni kara koridorları önem kazanması söz konusu olacaktır ki bunlar; Orta Koridor (Türkiye-Kafkasya-Orta Asya-Çin), Kalkınma Yolu (Irak-Türkiye) ve Zengevir Koridoru dur. Ortadoğu'daki çatışmalar nedeniyle hava ve deniz taşımacılığında yaşanan aksaklıklar yükleri karayoluna yönlendirip Türkiye bölgesel ticaret için "güvenli liman" olarak öne çıkarken, Hürmüz'ün kapanmasıyla yüklerin Türkiye limanlarına yönlendiği, tedarik zincirinde Türkiye'nin rolünün daha da güçlendiği izlenmektedir.⁷

Savaşın en fazla etkilenen Körfez Bölgesi özellikle konteyner elleçleyen çok önemli limanlara sahiptir. Bunlar; bölgenin en büyük aktarma merkezi olan Birleşik Arap Emirlikleri'nde Orta Doğu'nun en büyük konteyner limanı olan Jebel Ali Port, Khalifa Port ve Khor Fakkan Port; Umman'daki Port of Salalah ve Sohar Port; Suudi Arabistan'da King Abdullah Port, Jeddah Islamic Port ve Hamad Port ile Kuveyt'teki Shuwaikh Port ve Mubarak Al Kabeer Port önemli

limanlardandır. Ayrıca BAE'deki Jebel Ali, Khalifa ve Khor Fakkan; Umman'daki Salalah ve Suudi Arabistan'daki King Abdullah limanları bölgenin en önemli 5 transit konteyner limanı olarak hizmet vermektedir.

Fakat savaşın uzaması ve Körfez ülkelerindeki limanların faaliyet dışı kalması sonucunda özellikle Doğu Akdeniz limanlarının stratejik önemi daha da artacaktır. Bu durumda yük aktarmalarında ve transit faaliyetlerde **Basra Körfezi---Türkiye--- Avrupa ve yine Körfez---Irak / Suriye---Türkiye limanları---Avrupa** rotası gelişebilir. Bu gelişmeler Türkiye limanlarını bölge için önemli birer aktarma (transshipment) limanlar haline getireceği gibi bu hızlı gelişmeler depolama ve lojistik faaliyetleri de hızla büyütebilecektir.

BÖLGEDEKİ ÜÇ ÖNEMLİ TİCARET KORİDORU

Orta Doğu ve Avrasya'daki yeni ticaret projeleri üç ana koridor etrafında rekabet oluşturmaktadır. Bunlar; **Orta Koridor (Middle Corridor)**, **Kalkınma Yolu (Development Road Project)** ve **Süveyş Kanalı**'dır. Bu üç koridor aslında Asya-Avrupa ticaretinin hangi güzergâhtan akacağı konusunda rekabet etmektedir ve Türkiye'deki limanların rolünü doğrudan etkilemektedir. Bunlara baktığımızda;

✓ **Süveyş Kanalı Koridoru**; Dünya ticaretinin yaklaşık %12-15'inin geçtiği ana deniz rotası olan Süveyş Kanalı mevcutta **"Çin / Asya---Süveyş---Akdeniz---Avrupa"** arasındaki ana rota olsa da 2024 yılından bu yana bölgedeki çatışmalarla beraber önemli oranda âtıl kalmıştır. Konteynerde ana taşımaların da geçiş yolu olan Süveyş açık olduğunda Türkiye limanları ana destinasyon limanı olmakta, fakat transit yükler ise sınırlı kalmaktadır.

✓ **Orta Koridor (Çin-Orta Asya-Türkiye)**; bu koridorun temel amacı Çin ile Avrupa arasındaki kara taşımacılığını hızlandırmaktır. Süveyş'te 30-35 gün olan süre Orta Koridor'da 12-18 güne

düşmektedir. Bu nedenle elektronik, otomotiv parçaları, yüksek katma değerli ürünler için son derece avantajlıdır. **"Çin---Kazakistan---Hazar Denizi---Azerbaycan---Gürcistan---Türkiye---Avrupa"** güzergahı olarak işlev kazanan Orta Koridor gelişirse Türkiye limanları Avrupa'ya açılan birer transit aktarma kapısı haline gelir. Burada İskenderun-Mersin, İzmir-İzmir Aliğa ve Ambarlı ve Tekirdağ dahil Marmara'daki konteyner limanları önemli hale gelecektir. Multi modal taşımacılığın (karayolu+demiryolu+denizyolu) gelişeceği bu koridorda ayrıca yakın deniz taşımacılığı açısından Karadeniz, Marmara, Ege ve Akdeniz içinde Avrupa'ya yönelik feeder dağıtımı da gelişecektir.

✓ **Kalkınma Yolu (Basra-Türkiye)**; projenin ana çıkış noktası olan Basra'daki Grand Faw Port'tan planlanan güzergâh **"Basra---Bağdat---Türkiye---Avrupa"** olarak ortaya çıkmaktadır. Tamamlanırsa Basra Körfezi'ndeki yükler Süveyş'e gitmeden Türkiye'ye gelebilir. Böylelikle Asya'dan gelip Süveyş'ten geçen taşımalar için süre 10-12 gün daha kısa olabilir. Bu koridorun hayata geçmesiyle İskenderun-Mersin arasında kalan Doğu Akdeniz limanları büyüyecek, önemli bir merkez haline gelebilecektir.

ORTAYA ÇIKAN YENİ DURUMUN TÜRKİYE LİMANLARINA OLUMLU ETKİLERİ

ABD-İsrail-İran savaşı uzun sürerse küresel ticaret üç yönde değişebilir. Bunlar; Basra Körfezi'nde deniz ticareti riskli hale gelir, Süveyş rotasında sapmalar olur ve Kara koridorları ve Türkiye gibi güvenli lojistik merkezler daha önemli hale gelir.

Böylelikle Türkiye limanları kısa ve orta vadede önemli ölçüde transit yük kazanabilir. Bu gelişmelerde kaybedenler tek pazara bağımlı transit merkezleri ile alternatifsiz boğaz ve deniz yolu geçitleri iken, kazananlar ise çok modlu (denizyolu-demiryolu-karayolu) bağlantıya sahip limanlar ile politik olarak "Denge Ülkeleri" olacağı açıktır. Savaşın uzaması ve küresel ölçekte yeni

güç merkezleri üzerinden bloklaşmaların yaşanması Türkiye için konteyner ağırlıklı yük taşımacılığı ve enerji ürünlerinde depolama-aktarma lojistiği olarak iki önemli fırsatı ortaya çıkaracaktır.

Türkiye'yi de içine alan Orta Koridor, Zengevir Koridoru, Kalkınma Yolu vb. gibi ticaret rotaları çerçevesinde konuya Türkiye özelinde baktığımızda; Türkiye'nin Doğu Akdeniz ve Karadeniz limanlarıyla bu koridorların başladığı ve geçtiği ülkelerle yapacağı bir hinterland entegrasyonunun sadece bir geçiş ve transit ülkesi olma niteliğiyle sınırlı olmaması, bizzat başta Çin olmak üzere büyük ölçüde teknoloji ağırlıklı yatırımları ülkeye çekmesine imkan verecek bir stratejiyle yönelmesinde büyük fayda olacağı görülmektedir.

Türkiye'yi de içine alan Orta Koridor, Zengevir Koridoru, Kalkınma Yolu vb. gibi ticaret koridorlarına baktığımızda henüz netleşmemekle beraber hem Kuzey ve hem de Güney ülkeleri tarafından kendi çıkarları için kullanılmak istendiği de görülmektedir.

Eğer bu üç koridor da gelişirse Türkiye'de transit konteyner hacmi artar, Doğu Akdeniz'deki limanlar büyür ve özellikle Marmara limanları önemli bir dağıtım merkezi haline de gelebilir. Böylelikle Türkiye, Avrasya'nın lojistik merkezi (hub) haline dönüşebilecektir.

Türkiye'nin yükselen Güney ülkeleri içinde ABD-Çin rekabetinden fırsat ve imkân bulan bir "Ara Güç" niteliği yükselirken, başta AB, Çin, Hindistan ve Rusya olmak üzere Türkiye'yi içine alan ticaret koridorlarını kullanacak potansiyel ülkelerle yürütülecek etkili bir diplomasi ve çok yönlü ticari iş birlikleriyle bu koridorları stratejik fayda yaratacak ve yoğun yatırım çekecek bir avantaja dönüşme koşulları da olgunlaşmaktadır.

Özellikle demiryolu bağlantısı olan limanlar avantaj kazanırken, Türkiye'de limanlara demiryolu bağlantılarının tamamlanmasıyla çok daha fazla sayıda

limanın bu gelişmelerden olumlu pay alacağı görülebilir. Böylelikle limanlar çok modlu lojistik merkezlerine dönüşecek, Türkiye, Asya-Avrupa ticaretinde lojistik kavşak ülke haline gelebilecektir. Orta Doğu'daki riskler arttıkça Türkiye "Alternatif Transit Merkez" olarak yükselecektir ki yüklerin Türkiye üzerinden Avrupa'ya yönelmesiyle multimodal taşımacılık hızlı bir şekilde gelişecektir.

Böylelikle özellikle Doğu Akdeniz ve Marmara Bölgesi limanlarında transit yük artışı öne çıkacaktır. Bu transit yük aktarmalarda İskenderun, Mersin, Ambarlı, Kocaeli liman başkanlığı içinde faaliyet gösteren ve konteyner elleçleyen limanlarda hareketlilik başlayabilecektir.

ENERJİ YA DA DEPOLAMA TERMİNALCİLİĞİNDE FIRSATLAR

Türkiye için diğer önemli bir fırsat ise başta petrol ve LNG olmak üzere depolama terminalciliğinde hızlı bir şekilde gelişmesidir. Hürmüz'ün kapatılması ya da İran tarafından kontrol edilmesi ve Körfez ülkelerindeki enerji altyapısının zarar görmesi gibi savaş etkileri uzun yıllar sürecek bir enerji lojistiğinde değişikliklere yol açabilecektir. Bu durum Rusya ve İran'a karşı uygulanan ambargoların⁸ de facto olarak zaten kalkması anlamına gelecektir ki böylelikle enerji ve tanker trafiğinde değişimler yaşanabilecektir.

Bu senaryodaki olası gelişmelere baktığımızda; Kerkük-Yumurtalık boru hattı yeniden tam kapasite çalışmaya başlayabilir,⁹ Türkiye'den geçecek petrol ve doğal gaz boru hatlarının ve Türk Boğazlarının stratejik önemi artabilir, Hazar Denizi ve Rusya petrolü Türkiye üzerinden Avrupa'ya daha fazla yönlendirilebilir, Ortadoğu'dan Kerkük-Yumurtalık boru hattına benzer başka boru hatları (petrol ve gaz) alternatifleri gelişebilir.

Diğer önemli bir fırsat da özellikle Doğu Akdeniz başta olmak üzere Türkiye'de transit depolama terminallerinin

gelişeceği, böylelikle Türkiye'nin enerji lojistiğinde güçlenen rolüyle birlikte transit depolama ve dağıtım merkezi olarak önemli bir ülke haline gelebileceğidir. Özellikle **Ceyhan Enerji Bölgesi** çok daha önemli bir enerji üretim, depolama, aktarma ve dağıtım merkezi haline dönüşecektir.

KAYNAKLAR

¹ *Executive Consultant, Port&Terminal&OffShore Business*

² <https://www.aa.com.tr/tr/ekonomi/kuresel-ticaretin-yuzde-12si-suveys-kanalindan-geciyor/2423072>

³ <https://www.vietnam.vn/tr/trung-dong-cang-thang-duong-van-chuyen-qua-bien-do-mong-manh-them-phi-phi-chien-tranh>

⁴ <https://tr.tradingview.com/news/uzmancoin:6dc7823cad9e8:0/>

⁵ <https://www.chathamhouse.org/publications/the-world-today/2025-09/decline-west-and-rise-rest-will-lead-new-world-order>

⁶ <https://www.aa.com.tr/tr/politika/meclis-hurmuz-bogazinin-kuresel-ekonomi-acisindan-onemini-arastirdi/3849241>

⁷ <https://www.ekonomim.com/ekonomi/tedarik-rotasi-turkiyeye-cevrildi-haberi-880751>

⁸ <https://tr.euronews.com/my-europe/2026/03/10/rusyaya-yatirimlarin-hafifletilmesi-ab-ve-abd-ters-dusuyor>

⁹ <https://www.ahaber.com.tr/galeri/gundem/enerji-savaslarinda-kritik-esik-kerkuk-ceyhan-hatti-yeniden-devrede-irandan-barisa-hayir-mesaji>

* EXECUTIVE CONSULTANT, PORT&TERMINAL & OFFSHORE BUSINESS

Editörün notu: Bu makale 22.03.2026 tarihinde kaleme alınmıştır.

40 YIL SONRA MARMARA'YA DÖNEN TORİK BALIKÇILARIN YÜZÜNÜ GÜLDÜRDÜ

Marmara Denizi ve İstanbul Boğazi'nda 2026 yılı başında, 1980'lerden bu yana görülmemiş bir torik ve kalkan bereketi yaşıyor. Ocak ayından itibaren Tekirdağ ve İstanbul açıklarında 500 tonu aşan torik avı, balıkçıların yüzünü güldürürken palamudun büyüğü olan bu yağlı tür tezgahlarda bollaştı. Palamutun bir üst boyu olarak nitelendirilen ve yaklaşık 3 ila 7 kilo arasında ağırlığa sahip toriklerin ağları doldurduğu görüldü. Biz de bu bolluğun sebebini uzmanlara sorduk. İMEAK Deniz Ticaret Odası 01 No'lu Balıkçılık Komitesi Başkanı Murat Kul, Piri Reis Üniversitesi Denizcilik Fakültesi Öğretim Üyesi Prof. Dr. Mustafa Sarı ve İÜ Su Bilimleri Fakültesi Deniz Biyolojisi Anabilim Dalı Bşk. / TÜDAV Yönetim Kurulu Başkanı Prof. Dr. Bayram Öztürk bu bolluğun nedenlerini Deniz Ticareti Dergisi için değerlendirdi.



MURAT KUL: TORİK; DENİZİN KENDİ ADALETİ

Deniz, insan eliyle yazılmış takvimlere ya da masa başında çizilmiş yasak haritalarına göre hareket etmez. Deniz, kendi iç dengesiyle kendi matematiğiyle ve kendi adaletiyle var olur. Belli yıllar

belli balıkları gün yüzüne çıkarır, bazı yıllar ise beklenen balığı bilinçli bir şekilde saklar. Bu durum, çoğu zaman dışarıdan bakıldığında anlaşılabilir; ancak denizin dilini bilenler, yazdan kışa uzanan sürecin ipuçlarını çok daha erken okumaya başlar. Bizim denizlerimiz, çoğu kişinin

sandığının aksine, tek başına yerleşik balık popülasyonlarıyla değil; büyük ölçüde göç balıklarının hareket alanı olarak varlığını sürdürür. Karadeniz'e doğru gerçekleşen yukarı çıkışlar, balığın o yıl denizde kalıp kalmayacağını en net göstergelerinden biridir. Balığın havyar döktüğü dönem,



MURAT KUL
İMEAK DENİZ TİCARET ODASI MECLİS ÜYESİ
01 NO'LU BALIKÇILIK FAALİYETLERİ
KOMİTESİ BAŞKANI

havayın tutma kalitesi, su sıcaklıkları, rüzgârların yönü ve sürekliliği, plankton yoğunluğu gibi birçok faktör bir araya gelerek o sezonun kaderini belirler.

Geçtiğimiz yaz aylarında elde ettiğimiz veriler bize net bir tablo sunmuştu. Bu sezon palamut balığının denizde olmayacağı çok önceden okunabiliyordu. Buna karşın, torik balığının dair bazı güçlü işaretler de yine aynı dönemde kendini göstermeye başlamıştı. Deniz, bir balığı saklarken diğerine yol açar; bir türü geri çekerken başka bir türü öne çıkarır. Bu, yasaklarla kurulan bir düzen değil, tamamen doğal bir dengedir. Bugün sıkça dile getirilen “şu merayı yasakladık, bu bölgeyi kapattık, boy yasağı getirdik ve sonuç aldık” söylemi, denizin gerçekliğiyle örtüşmez. Yasaklar tek başına denizi balıkla doldurmaz. Deniz, o yılki ekolojik şartlar uygunsa balığı zaten verir; değilse en sert yasaklar dahi sonucu değiştirmez. Torik balığının bu sezon ortaya çıkışı da bunun en açık örneklerinden biridir.

İstanbul Boğazı'nda bu yıl torik balığının varlığı, biz balıkçılar tarafından erkenden tespit edilmişti. Özellikle İstanbul Boğazı'nın güney çıkışı olarak tabir ettiğimiz, Sarayburnu civarında torik balığının belirli bir süredir biriktiğini gözlemliyorduk. Torik, avcılığı kolay bir

balık değildir. Her teknenin, her avcının nasibi olmaz. Deniz, özellikle kuvvetli kuzey rüzgârlarıyla birlikte kanal suyunu sifıra yaklaştırdığında, Boğaz kendi içinde sakladığını bir anda dışarı bırakır. İşte bu anlar, torik balığının av verilebilir hâle geldiği anlardır. Bu sezon da tam olarak böyle oldu. Doğru zamanda, doğru yerde olan balıkçılar torik balığıyla buluştu.

Kötü geçen, birçok teknenin erken paydos etmek zorunda kaldığı bir sezonda torik balığıyla karşılaşmak, sektörümüz adına son derece moral verici oldu. Üyelerimizin önemli bir kısmı bu balıktan faydalandı; bazıları ise torik balığının doğası gereği bundan maalesef yararlanamadı. Çünkü torik, herkesin avlayabileceği bir balık değildir. Bu durum bir eşitsizlikten değil, denizin kendi seçiciliğinden kaynaklanır.

Bu sezon yaşananlar bize bir gerçeği bir kez daha hatırlattı: Denizdeki düzen, yasakların değil; ilahi ve doğal adaletin sonucudur. Deniz, balıkçıyı tamamen yüzüstü bırakmaz. Zor zamanlarda, kötü sezonlarda, beklenmedik bir anda balıkçının yüzünü güldürebilir. Bu yıl torik balığıyla yaşanan tam olarak budur. Sonuç olarak; torik bu sezon yalnızca bir av ürünü değil, aynı zamanda denizin kendi iç dengesinin, kendi karar mekanizmasının ve balıkçıyla kurduğu kadim ilişkinin bir göstergesi olmuştur. Deniz, neyi ne zaman vereceğini bilir. Bizlere düşen ise bu dili doğru okumak, sahayı dinlemek ve denizi yasaklarla değil, bilgiyle ve tecrübeyle anlamaya çalışmaktır.

MUSTAFA SARI: MARMARA'NIN YAKIŞIKLISI PALAMUT-TORİK GERİ Mİ DÖNDÜ?

Keşke! Palamut-torik adını görür görmez fırından veya ızgaradan yeni çıkmış mis gibi kokan balıklar geldi aklınıza. Ya da özenle yapılmış, bir dilim kırmızı soğanın üzerinde lakerda sulandırdı ağzınızı. Belki de az sebze pilaki ya da yahniyi hatırladınız. Haklısınız. Eğer Türkiye'de yaşıyorsanız, balık denilince halen aklınıza gelen ilk iki tür doğal olarak palamut-torik ve hamsi olacaktır. Ancak palamut-torik son yıllarda kendini daha az gösterdiği,



PROF. DR. MUSTAFA SARI
İRİ REİS ÜNİVERSİTESİ DENİZCİLİK
FAKÜLTESİ ÖĞRETİM ÜYESİ

tezgahlarda sık görünmediği, tahtını yavaş yavaş küçük pelajiklere kaptırdığı da bir gerçek.

Palamut-torik, orkinos ve uskumru bilimsel olarak Scombridae yani uskumrugiller ailesinin üyeleridir. Hepsisi yuvarlak, uzun, mekik vücutlu ve çoğu uzun mesafelere göç edebilir. Etçil türlerdir ve küçük balıklar, yumuşakçalar ve kabuklularla beslenirler. Pelajik, yani yaşam alanları dip değil deniz yüzeyine yakın su kolonudur. Ancak şiddetli fırtınalarda ve kış aylarında oldukça derin sularda vakit geçirdiği bilinmektedir. Ülkemizi çepeçevre saran denizlerin hepsinde palamut-torik bulunur. Eskiden her denizdeki palamut-torik popülasyonunun ayrı olduğu sanılsa da 1950'li yıllardan beri Akdeniz havzasındaki tüm palamut-toriklerin tek bir popülasyon oluşturduğu, yani Karadeniz'deki balıklar Cebelitarık Boğazı'na kadar, ya da Adriyatik'teki balıklar da Karadeniz'e kadar gelip dönebilir. Sadece Atlantik Okyanusu ile Akdeniz'in Cebelitarık Boğazı yüzünden ayrılarak bu karışımı sınırlandırdığı, bu yüzden okyanustaki palamut-torikler ile Akdeniz'dekiler arasında karışmanın yok denecek kadar az olduğu genetik çalışmalarla ortaya konulmuştur.

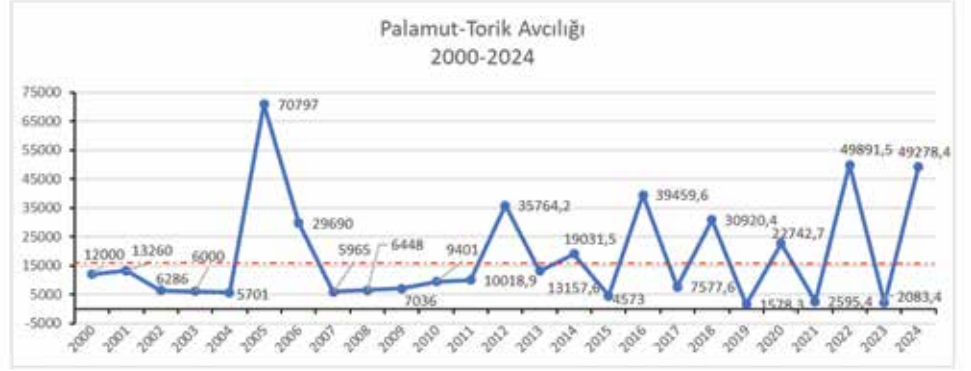
Büyüklüğüne göre balıkçıların farklı isimlendirdiği palamut-torikler tam bir göç

balığıdır. Kışı Ege, Marmara ve boğazlarda geçiren balıklar suların ısınmasıyla sürüler halinde Karadeniz'e göç eder. Karadeniz'in besince bol serin sularında ürer. Yazı hızla beslenerek Karadeniz'de geçiren balıklar havaların soğumasıyla birlikte sonbahardan itibaren sürüler halinde İstanbul Boğazı'ndan Marmara'ya oradan Ege'ye geçmeye başlar. Avcılık ta tam bu göç esnasında gerçekleşir. İlbaharla birlikte döngü başa döner. Marmara'dan Karadeniz'e doğru olan balık göçüne eski balıkçılar anavaşya, Karadeniz'den Marmara'ya yapılan tersine göçe ise katavaşya derler.

Karadeniz'in besince bol sularında beslenen yavrular temmuz başında irice bir sardalye kadarken (palamut vonozu) ayın sonunda neredeyse kolyozdan büyük hale gelir (Çingene palamudu). Ağustos ayında boyları 30-40 cm'yi bulur ve artık palamut olarak adlandırılır. Biraz daha büyüklerine kestane palamudu denirken, boyu 50 cm'den büyüklerle torik, daha büyüklerine sivri, sivrinin büyüğüne altıparmak ve 70 cm'den büyüklerle peçuta adı verilir. Balıkçılara göre arada farklı isimlendirmeler de vardır. Eski İstanbul'da balıkçıya gidip bir toriği göstererek "Palamut kaç para?" dersin balıkçılar bunu balığa hakaret sayar cevap bile vermezlerdi. Şimdi toriğe hasret, sivri ve altıparmak görmek şans, peçutaya ise masalsi anlatımlarda rastlar olduk. Hatta bazı yıllar palamut bile tezgahlarda görünmez hale geldi. Oysa 1950'lerde Marmara balıkçılığının %70'i, 1970'lerde %40'ı palamut-torik avından oluşuyordu. Günümüzde Marmara balıkçılığı içinde palamut-torik avcılığının payı en fazla %10'u civarında. Bu yıl olduğu gibi bazen birden ortaya çıkarak balıkçının yüzünü güldüren torik avcılığı umutları artırsa da gidişatın çok iyi olmadığı herkesin malumu.

Neden böyle, ne oldu palamut-toriklere?

Antik Çağ'da İstanbul ve çevresinde kurulmuş medeniyetlerin madeni paralarının üstünü süsleyecek sembol balık olan palamut-toriklerin gittikçe azalmasını tek bir cümleyle açıklamak mümkün değil. Denizlere boca ettiğimiz



Şekil 1. Yıllara göre palamut-torik avcılığı miktarı (Kaynak: TÜİK 2025)

onca atık su yani kirlilik, iklim değişimine bağlı sıcaklık artışları ve bütün denizlerin üstündeki aşırı avcılık baskısı hemen sayılabilecekler arasında.

Balığın tür olarak hızlı büyümesinin de popülasyon azalmasında payı olduğunun altını çizelim. Zira palamut-torik, yavruluktan pazar boyuna sadece birkaç ayda ulaşabilen bir balık. Eylül ayından itibaren tezgahlarda gördüğümüz 30-40 cm boya sahip balıkların çoğu aslında daha bir yaşını bile doldurmamış, yani hiç yumurta bırakmamış balıklar. Son yıllarda palamutla ilgili yapılan bilimsel çalışmalara baktığımızda tezgahta satılan palamudun yaklaşık %85'i henüz bir yaşını doldurmamış 0+ yaşlı balıklardan oluştuğunu görüyoruz. Palamudun ilk cinsel olgunluk boyunun her bir bireyde değişmekle birlikte yaklaşık 35-40 cm'de gerçekleştiğini dikkate alırsak avlanılan balıkların %85'i hiç yumurta bırakmadan tezgaha gelmiş oluyor. Eğer bu kadar erken avlanmasa karınlarındaki yumurtaları, ilkbahardan itibaren bırakarak balığın bollaşmasına hizmet edecek. Aslında yıllar itibarıyla denizlerimizde avlanan palamut-torik grafiğine bakıldığında durum daha kolay anlaşılabilir (Bakınız Şekil 1).

24 yıllık avcılık verisine baktığımızda zigzaglardan oluşan çizgi dikkatimizi çekiyor. Grafiğe göre 2005 yılındaki 70 bin tonluk avcılık ekstrem değer olduğu için ihmal edilirse, 23 yıllık verinin ortalaması yaklaşık 16 bin ton civarındadır. Bu değeri ortalama kabul etsek (grafikte kırmızı kesikli çizgi) sadece 9 yıl ortalamanın üstünde avcılık yapılmış, 14

yıl ortalamasının altında avlanılmıştır. Yani biz genelde az palamut-torik avlıyoruz. Sadece belli yıllar bol av söz konusu.

Grafik bize palamut-torik popülasyonunun hep erken ve aşırı avlandığını, bir yıl bol avlandığında çoğu zaman takip eden birkaç yılda kendine gelemediğini göstermektedir. Palamut-torik avcılığında geleneksel olarak balıkçılar 7 yıllık, 5 yıllık, 3 yıllık bol av periyotlarından bahsetse de rakamlar bu iddiaları desteklememektedir.

Bir balık popülasyonunun zaman zaman bol veya az av vermesi tek başına aşırı avcılıkla açıklanamaz. Zira su sıcaklığından, yağışlara, akarsu debilerine, akıntılara, şiddetli hava olaylarına yani birçok abiyotik çevre şartına bağlı olarak üreme ve genç bireylerin stoka katılımı yıldan yıla değişir. Diğer taraftan balığın beslendiği organizmaların ortamdaki bolluğu, hastalık, parazit ve rekabet gibi biyotik şartlar da popülasyonun dalgalanması üstünde etkilidir.

Bu yıl balıkçılarımızın geçmiş yıllara kıyasla daha fazla palamut-torik avlamasını değerlendirirken sayılan şartların hepsinin etkili olduğunu dikkate almak gerekir. Marmara Denizi'nde bu yıl yaşanan bolluk için ilk iş olarak avlanan balıkların yaşına bakmamız gerek. Avlanan balıklar torik olduğuna göre boyları 50 cm üstündedir. Yani çoğunluğu 2 veya üstü yaş grubunda balıklardır. 2025-2026 avcılık sezonundan 2 veya 3 yıl geriye gittiğimizde bu balıklar 2021-2023 yılları arasında doğmuş olmalıdır. Ve doğdukları yıl hem biyotik hem abiyotik çevre şartları diğer yıllara göre yavru balıklar için elverişli

olmalı. Bu yıllarda 0+ yaş grubunda iken yani palamut iken avlanmamış olmaları şartını da unutmamalıyım. İlginç şekilde av bolluğunun Marmara Denizi ile sınırlı kalmasını da hesaba katmamız şart.

Peki, diğer yıllardan farklı ne oldu Marmara Denizi'nde 2021-2024 yıllarında?

2020 yılının sonbaharında başlayan müsilaj, 2021 yılının yaz sonuna kadar devam etti. Üç yıl ara verdikten sonra 2024 yılının ekim ayında tekrar başlayan müsilaj yaz başına kadar sürdü. Müsilaj balık avcılığını %90 oranında düşürdü. Balıkçılar müsilaj yüzünden ağlarını atıp çekemez hale geldi. Ve zorunlu olarak her iki dönemde balıklar üstündeki hem endüstriyel hem küçük ölçekli balıkçılık baskısı azaldı. Diğer taraftan dibe çökerek parçalanan müsilaj dipte çözünmüş oksijeni azaltsa da ışıklı bölgede çözünmüş organik maddeyi çoğaltarak plankton artışına tetikledi. Bu durumun üremek için Karadeniz'e çıkmayan, Marmara ve boğazlarda üreyen palamut-torik popülasyonunda üreme başarısı ve stoka yeni birey katılımını artırması muhtemel. Müsilaj yüzünden 0+ grubunda, yani henüz palamut iken avlanamayan balıklar bu yıl torik olarak balıkçının yüzünü güldürdü.

Diğer bir ifadeyle bizim balıkçılık yönetimiyle yapmamız gereken ancak yapmadığımız uygulama, doğada yapılmış oldu. Yani palamutlar korundu ve büyüyerek torik oldular. Gelecek yıl veya sonraki yıllarda yine bol torik olacak mı? Bu sorunun cevabı hem doğaya hem bize bağlı. Doğal şartlar üreme ve stoka yeni birey katılım başarısını desteklerse, biz de aşırı avcılıkla henüz bir kez bile yumurtlamamış balıkları, palamutları avlamazsak önce birkaç yılda bir, sonra da her yıl veya yıl aşırı bolca torik avlamak mümkün olacaktır.

Balıkçılık yönetimi, geleneksel ve tecrübeye bağlı bilgi ile bilimsel bilginin birlikte harmanlanmasını esas alan bir bilim dalıdır. Ne tek başına sahadan kopuk masa başında yapılan matematiksel hesaplarla ne bilimi dikkate almayan sadece kulaktan dolma



PROF. DR. BAYRAM ÖZTÜRK
İÜ SU BİLİMLERİ FAKÜLTESİ DENİZ
BİYOLOJİSİ ANABİLİM DALI BŞK.-TÜDAV
YÖN. KUR. BŞK.

bilgilerle balıkçılığı yönetemeyiz. Bilim işimize geldiğinde başvurduğumuz, işimize gelmediğinde reddettiğimiz bir olgu değildir. Balıkçılık yönetimi bilimi, balıkçılarımız ve yöneticilerimiz için rehberdir. Zor ve meşakkatli bir iş yapan balıkçılarımız, büyük beklentilerle girdikleri borç batağından çıkmak için çaresizce denize saldırdıkça, bilimin ürettiği önerileri, tavsiyeleri reddettikçe hem palamut-torik hem diğer balık türlerimizi yavaş yavaş kaybedeceğimiz unutulmamalıdır. Balıkçılığı yönetmekle sorumlu yöneticilerimizden beklentimiz ise sadece balıkçıların haklarını ve sorunlarını değil, denizin haklarını ve sorunlarını da dikkate almalarıdır.

BAYRAM ÖZTÜRK: BALIK BOYUYLA YATIP KALKMAK TRIBÜNLERE OYNAMA KOLAYCILIĞIDIR

İstanbul çok şeyini kaybetti ama balığını kaybetmesini hiç kabul edemiyorum. Çocukluğunu İstanbul Boğazi'nde geçirmiş, deniz kıyısında büyümüş, lüferlerin, palamutların, uskumruların, kolyosların ve orkinosların atlamalarına hayran kalmış, kalkan balıklarını Beykoz Koyu'nda eliyle tutmuş bir deniz tutkunu, bir deniz bilimci olarak bugünkü manzaradan hiç memnun değilim. Son 20 yıldır denizde konuştuğum hiçbir balıkçı da halinden memnun değil. Herkes

bir suçlu arıyor. Deniz kirliliği, müsilaj, iklim, yunuslar, gürültü, üniversiteler, devlet kurumları vs. ama kimse "Ben de balığın bitmesinden sorumluyum" demiyor. Kısa bir süre palamut görünmesi herkesi bir anda çok mutlu ediyor, umutlandırıyor ama nerede o eskiden suyun üstünü kaplayan sürüler? Son zamanlarda İstanbul Boğazi ve Marmara Denizi'nde balığın bittiği çokça konuşulup yazılıyor. Bu görüşe katılmamak elde değil. Antik Çağ'da palamut balıklarının en yoğun bulunduğu ve yakalandığı yer Altın Boynuz olarak bilinen Haliç idi. Palamut balığı Boğazi'nin, Haliç'in Marmara ve Karadeniz'in tarihsel geçmişi ile özdeşleşmiş, adına efsaneler yazılmıştır. Türkçemizde palamuta boyuna göre tam dokuz farklı isim verilmiştir. Şimdili kuşaklar ise bunlardan sadece palamut ve ender olarak torik ismini biliyor. Oysa kaybettiğimiz sivri, altıparmak ve peçuta da var. Kullanılan bu isimler büyüklük sırasına göre şöyledir: Vonoz 10 cm, Çingene 10-20 cm, palamut 30-35 cm, kestane 40-45 cm, zindandelen 50-55 cm, torik 55-60 cm, sivri 60-65 cm, altıparmak 65-70 cm, peçuta 75 cm ve üstüdür.

Karakin Deveciyan Efendinin meşhur kitabında İstanbul Balıkhanesine yılda çeşitli boylarda 2 ila 3 milyon çift torik geldiğini yazar (Deveciyan 2006). Avlanan torik ve palamutların üçte birinin tuzlandığını, üçte ikisinin taze balık olarak yenildiğini, bir bölümü İstanbul'da tüketilirken bir bölümünün de civar illere gönderildiğini anlatır. Sularımızdaki palamutlar her türlü ihtimamı, saygıyı ve korunmayı hak eder. Özellikle vonoz boyundaki küçük balıkları avlamayalım! Doğru kurallar koyalım ve denetleyelim. Üreme dönemlerinde avlanan küçük boylu balıkları satın almayalım, tüketmeyelim. Palamutun bol olduğu sene istanrit ve hamsi olmaz, onun ve lüferin avidir bu balıklar. Özetle lakerda için torik bekleyeceğiz.

Beykoz Belediyesi logosu bir dönem bölgenin sembolü olarak kalkan balığı idi. Çünkü Beykoz önlerindeki kumluk ve çakıllık alan kalkan balığının üreme ve



beslenme alanıydı. 70'li yıllarda kalkan o kadar boldu ki bazı balıkçılar ispiрто almak için esnafa kalkan veya torik verirdi. Her mevsim başka bir balığı olan içinden koca bir okyanus geçen şehirdir İstanbul. Boğaz'da Beykoz'da balıkçılığın en önemli dönemi "Büyük göç" zamanıdır. Ege ve Akdeniz'den gelen uskumru, kolyoz, palamut, lüfer, kılıç ve orkinos gibi balıklar beslenmek veya üremek amacıyla mart sonu ile haziran arasında Boğaz'dan Karadeniz'e geçer.

Karadeniz'e geçen balık sürüleri ağustos sonu ve ekim arasında tekrar Boğaz yoluyla Marmara Denizi'nde bir süre kaldıktan sonra Ege ve Akdeniz'e geçerler. Büyük göçteki bu balık akını, akın sırasındaki av verimi, hava durumu ve suyun sıcaklığına bağlıdır. Mart ayı başında su sıcaklığı 9 derece olunca gümüş ve çaça, daha sonra lüfer ve diğerleri geçişe başlar. Eylül başında ise göç tersine olur, bu sefer Marmara ve Ege yönüne geçmeye başlarlar. Gidişe "anavaşa", gelişe ise "katavaşa" denir. Hem gidiş hem dönüş sırasında da avcılık yapılır. Bu döngü binlerce yıldır devam etmektedir.

Balıkçılık bilimindeki temel kurallardan birisi herhangi bir tütün en az bir kez üreyerek yumurta vermesidir. Bununla birlikte bir balık türünün yaşadığı ortamın korunması da önem taşır. Bu da balıkçılık bilimindeki ikinci kuraldır. Ardından da denetim gelmektedir. Yani avlanan balıkların karaya çıktığı alanlarda yapılan denetim veya ağ gözü açıklığı denetimi gerekir. Bilime inanalım herkes bildiği işi yapsın. Balıkların yaşam ortamı ne durumda? Kirliliği suda milyonlarca ton atığın içinde mesela lüfer nasıl üreyecek? Temel soru budur. Balıkçılık biliminde buna bütünsel yaklaşım denir. AB balıkçılık politikasının temeli buna dayanır. Balık boyuyla yatıp kalkmak tribünlere oynama kolaylığıdır. Mesela uskumru sularımızda küçük boylu olarak avlanıldığı için mi bitti? Hayır, temel neden kirlenme ve üreme alanlarının tahrip edilmesidir.

Canlı sıkılanın kıydan, denizden balık avlayamayacağı bir sistem gerek. Denetim, ceza, eğitim, kota sistemi olacak. Avlanan balığa değer verilecek. Bu, zaman alıcı ve bilinçlendirmeyle mümkün... Tabii iyi bir denetim şart. Sonra kirlenme ve aşırı avcılık önlenemez, balığa en az bir defa

yumurtlama şansı verilecek, yasa dışı balık satılmayacak ve tüketilmeyecek. Boğaz ve Marmara'nın etrafındaki belediyeler, kaymakamlıklar bu işte görev alacak. Denetimler teknede, balıkhanede ve pazarda devam edecek. Büyük, uzun verimli bir ulusal kampanya başlatılacak ve balıkçılar dahil her kesimi kapsayacak. Yasaktan dolayı avlanamayan balıkçıya destek verilecek. Balıkçılık sektörü, başta da küçük balıkçılık desteklenmeli ama Türkiye, yuttaşlarına balık yedirecekse endüstriyel balıkçılığı yok sayamaz. Ancak her iki balıkçılık için değişik stratejiler geliştirmeli ve bunlar birbirini yok edecek değil tamamlar nitelikte olmalıdır. Adına ne dersek diyelim "Mavi Ekonomi" veya "Deniz ekonomisi" hızla büyüyor ve büyük bir istihdam kapısı olarak gençlerimizi bekliyor. Bu noktada sektör, akademi ve bürokrasinin uyumlu iş birliği şarttır. Bu iş birliğinde sürdürülebilirlik, katma değerli üretim, rekabet, yeni teknolojileri takip ve uygulama ile mavi ekonominin önü açılarak büyüme sağlanabilir. Su ürünleri sektörü işsizliği emen bir sektördür. Onun için zaman zaman hissedilen balıkçı düşmanlığına gerek yok.



SEKTÖRE 7,5 MİLYON TON YAKIT DESTEĞİ

Ulaştırma ve Altyapı Bakanı Abdulkadir Uraloğlu, ÖTV'siz yakıt uygulamasıyla denizcilik sektörüne 7,5 milyon ton yakıt desteği verildiğini açıkladı.



Ulaştırma ve Altyapı Bakanı Abdulkadir Uraloğlu, Denizcilik Genel Müdürlüğü koordinasyonunda yürütülen denizcilik sektörüne yönelik ÖTV'siz yakıt uygulamasına ilişkin yazılı açıklama yaptı.

Uygulamanın sektör üzerindeki olumlu etkilerine dikkati çeken Uraloğlu, "Uygulamadan Türk Uluslararası Gemi Sicili ile Milli Gemi Sicili'ne kayıtlı genel

bütçe kapsamındaki kamu idarelerinin deniz araçlarının yanı sıra kabotaj hattında yük ve yolcu taşıyan gemiler, ticari yatlar, hizmet ve balıkçı gemileri faydalanabiliyor" açıklamasında bulundu.

ÖTV'siz yakıt uygulamasının 1 Ocak 2004 tarihinde başladığını hatırlatan Uraloğlu "ÖTV'siz yakıt uygulamamızla denizcilik sektörümüze bugüne kadar

7,5 milyon ton yakıt desteği sağladık. Böylece toplamda 21,6 milyar liralık ÖTV tahsil etmeyerek denizcilik sektörümüze önemli bir destek sağladık" diye konuştu. Uraloğlu, 2025 yılında liman başkanlıkları aracılığıyla 5 bin 899 adet ÖTV'siz Yakıt Alım Defteri düzenlendiğini belirterek şu bilgileri verdi: "2025 yılında 373 bin ton ÖTV'siz yakıt dağıtımı gerçekleştirdik. Bu sayede denizcilik sektörümüze sadece 2025 yılında 5,3 milyar liralık destek sağladık."

Uraloğlu, 2025 yılında 11 farklı dağıtım izni sahibi firma tarafından toplam 69 bin 715 teslimat gerçekleştirildiğini ifade etti. Teslimatların büyük bölümünü motorin türü yakıtların oluşturduğunu belirten Uraloğlu, "Teslimatların miktar olarak yüzde 98'ini motorin türü yakıtlar oluştururken kalan kısmı fuel oil türü yakıtlardan oluştu" şeklinde konuştu.

Uygulamanın kontrol ve takibinin liman başkanlıkları tarafından titizlikle yürütüldüğünü aktaran Uraloğlu, 2025 yılı boyunca yapılan denetimlerde Liman Başkanlıkları tarafından 2025 yılında 13 bin 13 kontrol formu doldurulduğunu; bu kapsamda 1287 yerinde denetim gerçekleştirdiğini; yapılan tespitler doğrultusunda yakıt alım defterlerine 63 adet bloke uygulandığını açıkladı. Uraloğlu, liman başkanlıklarında ayrıca 5129 adet Denize Elverişlilik Belgesi, Su Ürünleri Ruhsat Tezkeresi ve kira vize işleminin de gerçekleştirildiğini bildirdi.

ÖTV'siz yakıt uygulamasının deniz yolu taşımacılığını desteklediğini vurgulayan Uraloğlu, "Uygulama sayesinde taşıma verimi daha yüksek olan deniz yolu taşımacılığı artarken taşımacılık maliyetleri de düşüyor. Uygulamadan faydalanan balıkçılarımızın ucuz yakıtla denizde kalma ve avlanma süreleri artıyor" dedi.



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

ESENYEL & PARTNERS BİR KEZ DAHA CHAMBERS EUROPE 2026 REHBERİNDE

Esenyel & Partners Hukuk Bürosu, uluslararası hukuk dünyasının en saygın ve belirleyici referans kaynakları arasında gösterilen Chambers Europe 2026 rehberinde bu yıl da yer aldı.



Chambers Europe 2026 rehberine giren Esenyel & Partners Hukuk Bürosu, denizcilik hukuku alanındaki uzmanlığıyla "Shipping" kategorisinde listelenirken; Esenyel & Partners Kurucu Ortağı Avukat Selçuk Esenyel ise bireysel başarılarıyla "Shipping" ve "Insurance" kategorilerinde rehberde girme başarısı gösterdi. Her yıl Londra merkezli Chambers and Partners tarafından yayımlanan rehberde bir kez daha yer almak, Esenyel & Partners'ın uluslararası hukuk alanındaki istikrarlı çizgisini ve uzmanlık temelli hizmet yaklaşımını ortaya koyuyor. Özellikle

denizcilik, sigorta ve taşımacılık ekseninde yürütülen çalışmalarla öne çıkan büro, farklı yargı alanlarını ilgilendiren uyuşmazlıklarda ve sınır ötesi hukuki süreçlerde sunduğu danışmanlık hizmetleriyle dikkat çekiyor.

Avrupa genelindeki hukuk büroları ile bireysel avukatların uzmanlık alanları, müvekkil geri bildirimleri, piyasa itibarı ve sektörel yetkinlikleri doğrultusunda değerlendirildiği Chambers Europe rehberi, hukuk dünyasında önemli bir başvuru kaynağı olarak kabul ediliyor. Bu yönüyle rehberde yer almak, yalnızca görünürlük sağlayan bir sonuç değil; aynı zamanda sürdürülen hukuki hizmet kalitesinin uluslararası ölçekte karşılık bulduğunu gösteren güçlü bir gösterge niteliği taşıyor.

Esenyel & Partners, özellikle denizcilik, deniz sigortaları, tahkim ve çok taraflı uyuşmazlık çözümü alanlarında üstlendiği

nitelikli çalışmalarla, uluslararası müvekkil portföyüne kapsamlı ve stratejik bir danışmanlık sunmayı sürdürüyor. Büro, farklı sektörlerde faaliyet gösteren müvekkillerine yalnızca hukuki destek sunmakla kalmayıp, aynı zamanda iş süreçlerini yakından anlayan ve ticari gerçeklikleri gözeten bir yaklaşımla hareket ediyor.

Konuya ilişkin değerlendirmede bulunan Esenyel & Partners Kurucu Ortağı Av. Selçuk Esenyel, şunları söyledi: "Chambers Europe 2026 rehberinde bu yıl da yer almak bizim için son derece kıymetli. Bu tabloyu, yıllar içinde inşa ettiğimiz uzmanlığın, müvekkillerimizle kurduğumuz güven ilişkisine dayalı yaklaşımın ve uluslararası ölçekte sürdürdüğümüz titiz çalışmanın anlamlı bir yansıması olarak görüyoruz. Önümüzdeki dönemde de müvekkillerimize yüksek standartlarda, öngörülü ve stratejik hukuk danışmanlığı sunmaya devam edeceğiz."

NB102 FLØYTIND DENİZE İNDİRİLDİ

Yalova – Özata Tersanesi, Norveçli armatör Torghatten AS için inşa ettiği tamamen elektrikli feribot serisinin ikinci gemisi olan NB102 Fløytind'in denize indirme operasyonunu başarıyla gerçekleştirdi.



İleri mühendislik çözümleri ve çevreci teknolojilerle donatılan NB102 Fløytind, sürdürülebilir deniz taşımacılığına katkı sağlayacak şekilde tasarlandı. 76,85 metre uzunluğa ve 15,50 metre genişliğe sahip olan gemi; 60 araç ve 202 yolcu (mürettebat dahil) kapasitesiyle hizmet verecek.

Çift batarya sistemi (2x980 kWh) ile donatılan feribot, sıfır emisyonlu operasyon hedefi doğrultusunda yüksek

enerji verimliliği sunarken, modern denizcilik standartlarına uygun olarak geliştirildi. Denize indirme operasyonu, Özata Tersanesi'nin teknik altyapısı ve deneyimli ekiplerinin koordinasyonu sayesinde planlandığı şekilde sorunsuz olarak tamamlandı. Özata Tersanesi, uluslararası projelerde edindiği deneyim ve güçlü mühendislik altyapısı ile çevre dostu ve yenilikçi gemi inşa projeleri geliştirmeye devam etmektedir.



**EXPERT
SHIP SERVICE**

**YOU ARE
SAFE WITH US!**

📍 Tuzla - Istanbul

☎ +90 505 590 09 02

✉ info@reinamarine-shipservice.com



AVRUPA'NIN EN BÜYÜK KRUVAZİYER TERMİNALI GPH BÜNYESİNDE

Global Ports Holding (GPH), Kanarya Adaları'nda aynı anda 4 kruvaziyer gemisini ağırlama kapasitesine sahip Las Palmas de Gran Canaria Kruvaziyer Limanı Terminali'ni hizmete aldı.



Global Yatırım Holding'in iştiraki ve dünyanın en büyük kruvaziyer liman işletmecisi Global Ports Holding, Avrupa'nın en büyük kruvaziyer limanı terminalini hizmete aldı.

Kanarya Adaları'ndaki 3 kruvaziyer terminalini modernize etmek için ayrılan 40 milyon Euro'luk yatırım planı çerçevesinde geliştirilen Las Palmas de Gran Canaria Kruvaziyer Limanı Terminali, üç biniş köprüsü ile aynı anda 4 kruvaziyer gemisine hizmet verebilecek şekilde

tasarlandı. Global Ports Holding'in yerel ortağı SEPCAN ile iş birliği içinde geliştirilen terminal, adayı uluslararası kruvaziyer turizmde önemli bir destinasyon olarak daha da güçlendirdi.

Yenilikçi terminal binası, iki kat üzerinde dağıtılmış 14 bin metrekarelik alan sunuyor. Terminalin düzeni, hem transit ziyaretler hem de ana liman olarak kullanan gemiler için sorunsuz ve verimli operasyonlar sağlarken, adaya modern ve davetkar bir imaj kazandırıyor.

Yeni terminal binası en son sürdürülebilirlik ve inovasyon standartlarına uygun şekilde inşa edilirken, geri dönüştürülmüş ve çevre dostu malzemeler kullanıldı. Ayrıca enerji verimli sistemler ve güneş enerjisi çözümleri entegre edilen binada, sorumlu atık yönetimi uygulandı. Bu sayede terminal, Avrupa'da sürdürülebilir liman altyapısı için bir referans modeli haline geldi.

“ULUSLARARASI ROLÜNÜ GÜÇLENDİRECEK”

Yeni terminal binasının açılış töreni, yerel ve bölgesel yetkililer, iş dünyası temsilcileri

ve liman topluluğu üyelerini bir araya getirdi. Açılış töreninde konuşan Global Ports Holding Yönetim Kurulu Başkanı ve CEO'su Mehmet Kutman, Kanarya Adaları'nın Atlantik'in önde gelen kruvaziyer destinasyonlarından biri olduğunu ve bölgenin olarak uzun vadeli potansiyeline inandıklarını vurguladı.

Las Palmas'ın küresel kruvaziyer rotalarında stratejik bir konuma sahip olduğunu kaydeden Kutman, “Yeni terminal, bu destinasyonun uluslararası kruvaziyer pazarındaki rolünü güçlendirme yolunda önemli bir adım.

Las Palmas Liman Otoritesi ve iş ortaklarımızla yürüttüğümüz iş birliği sayesinde, modern, geleceğe hazır kruvaziyer altyapısı geliştirme vizyonumuzu paylaşıyoruz. Bu vizyon, kruvaziyer operasyonlarını destekliyor, yolcu deneyimini iyileştiriyor ve destinasyonun sürdürülebilir büyümesine katkı sağlıyor. Dünyanın en büyük kruvaziyer limanı işletmecisi olarak, liman altyapısına yatırım yapmaya ve faaliyet gösterdiğimiz destinasyonlar için uzun vadeli değer yaratmaya devam edeceğiz” dedi.

MAVİ YÜZGEÇLİ ORKİNOS KOTALARI AYNİ KALDI

Üç yıl için mavi yüzgeçli orkinos avcılığı yapacak gemilerin belirlenmesi ve bunlara yapılacak kota tahsisine ilişkin genelge yayımlandı.

Tarım ve Orman Bakanlığı'nca yayımlanan 2026-2028 yıllarına ilişkin orkinos kota tahsis genelgesiyle mevcut uygulamanın süreceği açıklanırken sektör temsilcilerinin ortak görüşü alındı.

Su ürünleri üretim planlaması kapsamında, 2026, 2027 ve 2028

yılları için mavi yüzgeçli orkinos avcılığı yapacak gemilerin belirlenmesi ve bunlara yapılacak kota tahsisine ilişkin genelge yayımlandı. Genelge kapsamında, Atlantik Ton Balıklarının Korunması Uluslararası Komisyonu tarafından düzenlenen toplantıda, üye ülkelere farklı miktarlarda mavi

yüzgeçli orkinos kotası tahsis edildiği belirtilerek, bu kotanın 2026-2028 yılları için aynı miktarda uygulanmasının kararlaştırıldığı bildirildi. Söz konusu karar doğrultusunda, Türkiye'de mavi yüzgeçli orkinos avcılığı 2026-2028 yıllarını kapsayacak şekilde 3 yıllık planlama çerçevesinde gerçekleştirilecek.



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.basarangemisi.com - info@mavideniz.com.tr / info@basarangemisi.com

YAPAY ZEKA DESTEKLİ AKILLI VİNÇLER, İSDEMİR LİMANI'NDA

OYAK Denizcilik ve Liman İşletmeleri A.Ş., Liman Kapasite Artırma Yatırım Programı kapsamında yapay zeka destekli akıllı vinçleri devreye almaya hazırlanıyor.



OYAK Denizcilik ve Liman İşletmeleri A.Ş., yapay zeka destekli yeni nesil vinç yatırımıyla Türkiye liman işletmeciliğinde bir ilke imza attı. İsdemir Limanı'nda devreye alınacak akıllı vinçlerle operasyonel verimlilik, güvenlik ve sürdürülebilirlikte yeni bir dönem başlıyor. 2022 yılında başlatılan yatırım programı kapsamında sipariş edilen iki adet yapay zeka destekli yeni nesil kargo vinci İsdemir Limanı'na indirildi ve devreye alma süreci başladı. Kurulumu devam eden akıllı vinçler nisan ayı itibarıyla hizmete alınacak. Dünyada sadece Amerika, Çin ve Hindistan'da kullanılan yapay zeka destekli vinçler, Türkiye'de ilk kez kullanılmaya başlanacak.

DİJİTAL DÖNÜŞÜM İLE ÜST DÜZEY VERİMLİLİK

Konuyla ilgili değerlendirmede bulunan OYAK Denizcilik ve Liman İşletmeleri

A.Ş. Genel Müdürü Emre Atay, "Modernizasyon sürecindeki Grab Ship Unloader (Kepçeli Gemi Boşaltma Vinci) vinçlerimizi, Türkiye'de liman işletmeciliği alanında bir ilk olan yapay zeka entegrasyonu ile donatıyoruz. Bu dijital dönüşüm hamlesiyle sadece operasyonel verimliliğimizi en üst düzeye çıkarmakla kalmıyor; aynı zamanda hayata geçirdiğimiz prediktif (öngörücü) bakım sistemleri sayesinde arıza risklerini en aza indirerek operasyonel maliyetlerimizi en uygun hale getiriyoruz. Projemizin en kritik kazanımı ise, yapay zekâ destekli denetim mekanizmalarıyla iş sağlığı ve güvenliği (İSG) standartlarımızı en üst seviyeye taşıyacak olmasıdır" şeklinde konuştu.

Yapay zekanın entegre edildiği akıllı vinçlerin OYAK Denizcilik ve Liman İşletmeleri A.Ş. tarafından devreye alınmasıyla Yapay Zeka Tabanlı Kestirimci



Bakım Projesi de hayata geçirilmiş olacak. Yeni nesil vinçlerin kullanımıyla birlikte OYAK Denizcilik ve Liman İşletmeleri A.Ş., dijital dönüşüm, teknolojik liderlik ve sürdürülebilirlik vizyonu doğrultusunda önemli bir adım atmış olacak.

YAPAY ZEKA TABANLI KESTİRİMCİ BAKIM PROJESİ

Yeni nesil yapay zeka destekli vinçlerden anlık olarak toplanan verilerin makine öğrenimi algoritmalarıyla analiz edilmesini sağlayan sistem; arızaları henüz oluşmadan öngörerek operasyonel sürekliliği, iş güvenliğini ve verimliliğini en üst seviyeye çıkarıyor. Proje, limancılık sektöründe verimlilik ve güvenlik standartlarını yeniden tanımlarken, limanın teknolojik altyapısını ve rekabet gücünü önemli ölçüde artırıyor. İlave bir maliyet kalemi yaratmadan operasyonel verimlilik hedeflerine doğrudan katkı sağlıyor.

Yönümüz Gelecek

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



TURKP&I

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



NATO'NUN DİJİTAL SİNİR SİSTEMİ TÜRK MÜHENDİSLERİNE EMANET

STM, NATO'nun farklı bilgi sistemlerini, bir arada çalışılabilir hale getiren ve bilgi akışını sağlayan INT-CORE teknolojisine yeni kabiliyetler kazandırıyor.



Cumhurbaşkanlığı Savunma Sanayii Başkanlığı öncülüğünde, NATO'ya bugüne kadar çok sayıda proje geliştiren STM, komuta kontrol alanında bir sözleşme imzaladı. NATO'daki karar vericiler ve komuta kademesi için haberleşme ve bilgi sistemlerinin, temini, kurulumu ve idamesinden sorumlu NATO İletişim ve Bilgi Ajansı (NCI Agency) ile STM arasında NATO Integration Core (INT-CORE) Projesi'nin modernizasyonu ve yeni teknolojik alt yapılar kazandırılması için 2024 yılında sözleşme imzalandı.

NATO'nun bilgi sistemlerini daha etkin bir şekilde çalıştırmak ve karar alma süreçlerini hızlandırmak amacıyla geliştirdiği NATO Integration Core (INT-CORE) projesi ile farklı sistemlerinde gelen bilgiler standart hale getiriliyor ve sahadaki durumsal farkındalığın artmasına katkı sağlanıyor. NATO INT-CORE projesinde, STM'nin kazandıracağı yenilikler arasında "lake diver" ön plana çıkıyor. "Data Lake" adı verilen "veri gölü" savaş alanındaki farklı sistemlerden gelen büyük hacimli bilgileri bir araya getirirken; "lake diver" ise bu veriler arasında anlamlı bağlamlar kurarak karar alıcılar için en kritik bilgileri öne çıkarıyor. Lake diver, büyük veri havuzlarında arama, filtreleme ve



modelleme yaparak kritik bilgileri haritalar ile askeri karar vericilere sunuyor ve doğru kararların alınmasını sağlıyor.

"NATO'YA İLERİ TEKNOLOJİLER GELİŞTİRİYORUZ"

STM Genel Müdürü Özgür Gülyüz, STM'nin bugüne kadar ileri mühendislik kabiliyetleri ile NATO için birçok proje geliştirdiğini, son olarak NATO'nun istihbarat alt yazılım projesine imza attıklarını belirterek şunları kaydetti: "Güvenlik ve savunma alanında uluslararası başarılarımıza bir yenisini daha eklemekten gurur duyuyoruz. 32 farklı ülkenin üye olduğu ve dünyanın en büyük askeri ittifakı NATO'da çok sayıda farklı bilgi sistemleri mevcut. INT-CORE projesi, NATO'nun farklı bilgi sistemlerini bir arada çalışılabilir hale getiren bir teknolojik altyapı. Farklı sistemlerden gelen veriler, standart bir hale getiriliyor. Bu sayede, savaş alanında hangi bilgiye ihtiyaç varsa, doğru zamanda doğru kişilere iletilmesi sağlanıyor."

INT-CORE projesinin gelişimi, bakımı ve destek hizmeti için daha önce 5 yıl boyunca mühendislik hizmeti sağladıklarını aktaran Gülyüz, "Edindiğimiz bu tecrübe ile şimdi de INT-CORE projesine hem modernizasyonu gerçekleştiriyor hem de yeni yetkinlikler kazandırıyoruz. Yeni özellikler arasında,



Lake diver da bulunuyor. Lake diver, NATO INT-CORE'da, veri tabanındaki hacimli bilgileri, etkin bir şekilde analiz ederek, karar vericilerin, haritalar üzerinde verileri anlamlandırmasına olanak sağlayacak. Şubat ayında projenin 7. paketinin kabulünü yapacağız. NATO'nun en büyük dijital tatbikatı olan CWIX'te INT-CORE'nin bu yetkinliklerini aktif olarak kullanılmasını sağlıyoruz ve bu yılki tatbikatta da yeni versiyonu kullanacağız. Türk mühendisliğini uluslararası arenada başarıyla temsil etmeye devam edeceğiz" dedi.

NATO'NUN KOMUTA KONTROL SÜREÇLERİNE GÜÇ VERİYOR

Savaş alanının tamamında durumsal farkındalığı önemli ölçüde destekleyen NATO INT-CORE Projesi ile karar vericilere doğru zamanda, doğru bilginin verilmesi sağlanıyor. INT-CORE; komuta kontrol, müşterek resim, muharebe sahası, görev vb. ile ilgili bilgilerin yayılımını desteklemek için komuta kontrol iş süreçlerini içeriyor. NATO Entegrasyon Çekirdeği (INT-CORE), son olarak CWIX 2025 Tatbikatı'nda, bilgi entegrasyonu ve veri gölü (data lake) oluşturmak için aktif olarak kullanıldı. STM ayrıca, 2017-2022 yılları arasında INT-CORE projesinde güncelleme ve bakım hizmeti sağlamıştı. NATO INT-CORE Projesi kapsamında, NATO'nun Afgan Görev Ağı Operasyon Merkezi'nde NATO Uluslararası Güvenlik Destek Gücü'nün (ISAF) operasyonel kullanımında olan Integration Core (INT-CORE) yazılımı için 5 yıl süreli bakım ve teknik destek hizmeti sağladı.

STM'İN NATO TECRÜBESİ

"Bugünün değil geleceğin teknolojilerini" hedefleyen STM, NATO için daha önce önemli projeleri hayata geçirdi. STM, NATO'nun stratejik seviye hava komuta kontrol ve füze savunma bilgi sistemi olan AirC2IS Projesinin teknik çözümünü gerçekleştirerek geliştirme süreçleri içinde aktif olarak yer aldı.

NATO'daki karar vericiler ve komuta kademesi için haberleşme ve bilgi sistemlerinin, temini, kurulumu ve idamesinden sorumlu NATO İletişim ve Bilgi Ajansı'nın (NCI Agency); NATO kapsamında istihbaratın yönlendirilmesi, toplanması, işlenmesi ve dağıtılmasına yönelik açtığı iki önemli ihaleyi de STM kazanmıştı. İmzalanan INTEL-FS2 Projesi ile STM, NATO'nun istihbarat altyapısı için yazılım geliştirmeye başladı. Çevik yazılım geliştirme yöntemi ile kullanıcıların istekleri doğrultusunda artırımlı olarak geliştirilen istihbarat uygulamaları dünya genelindeki NATO karargâhlarının istihbarat süreçlerini gerçekleştirmek için kullanılacak.

NATO'ya karar destek sistemi alanında 7 ayrı ihracat gerçekleştiren STM, NATO'nun, pandemi, büyük çaplı elektrik kesintisi, siber saldırılar ve insan hareketleri gibi stratejik şokların etkilerinin anlaşılması için geliştirdiği NATO Bütünleşik Elastikiyet Karar Destek Modeli ile stratejik karar destek alanında hizmet sunuyor. Bu model, büyük çaplı, karmaşık problemlerin yaratacağı etkilerin doğru analizi ve karar vericiler tarafından çizilecek yol haritalarının belirlenmesinde kritik bir rol üstleniyor.



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



KRUVAZİYER SEKTÖRÜNE İŞ GARANTİLİ EĞİTİM GELİYOR

Kruvaziyer Turizmi Meslek Yüksekokulu projesi üzerine çalışan Sea Genesis Group, kruvaziyer turizmde ihtiyaç duyulan nitelikli insan kaynağını yetiştirmeyi hedefliyor.



Türkiye, coğrafi konumu ve artan liman kapasitesiyle giderek büyüyen kruvaziyer turizmi pazarında önemli bir potansiyele sahip olsa da, sektörde görev alan nitelikli insan kaynağı ihtiyacı her geçen gün daha fazla hissediliyor. Sea Genesis Group bu ihtiyaçtan hareketle, Türk gençlerini kruvaziyer sektörüne kazandırmayı hedefleyen ve Türkiye’de bir ilki temsil eden “Kruvaziyer Turizmi Meslek Yüksekokulu” projesi için çalışmalarına başladı.

Planlanan eğitim modeli, kruvaziyer turizmine özel olarak tasarlanmış üç yıllık bir meslek yüksekokulu programını içeriyor. Programın ilk yılında öğrencilerin uluslararası çalışma ortamına uyum sağlayabilmeleri için yoğun bir İngilizce hazırlık eğitimi alması öngörülmüyor.

Bu sürecin ardından öğrenciler, kruvaziyer sektörünün farklı alanlarında uzmanlaşarak eğitimlerine devam edecek.

Eğitim sürecinde öğrenciler, gemi operasyonları ya da kruvaziyer acenteciliği alanlarından birine yönelerek kariyerlerini şekillendirecek. Gemi operasyonlarını tercih eden öğrencilerin uluslararası denizcilik standartlarına uygun eğitimler alması ve STCW sertifikasyon süreçlerinden geçerek dünya genelinde faaliyet gösteren kruvaziyer gemilerinde görev alabilecek donanıma sahip olması hedefleniyor. Kruvaziyer acenteciliğini seçen öğrencilerin ise uluslararası kruvaziyer şirketlerinin rezervasyon ve operasyon sistemlerine hakim olarak, sektörde faaliyet gösteren seyahat acentelerinde kariyer yapabilecek yetkinliğe ulaşmaları planlanıyor.

“TÜRK GENÇLERİNİ KÜRESEL SEKTÖRE KAZANDIRMAK İSTİYORUZ”

Konuyla ilgili değerlendirmede bulunan Sea Genesis Group Yönetim Kurulu Başkanı Ahmet Yazıcı, kruvaziyer sektöründe nitelikli insan kaynağı

ihtiyacının her geçen gün arttığını belirterek, Türk gençlerinin bu alanda daha fazla yer almasının büyük önem taşıdığını ifade etti. Yazıcı, üzerinde çalıştıkları modelin yalnızca akademik bir eğitim sunmakla kalmayacağını, aynı zamanda gençleri doğrudan sektöre entegre eden bir kariyer yolu oluşturacağını vurguladı. Mezun olan öğrencilerin hem gemi operasyonlarında hem de kruvaziyer turizminin farklı alanlarında uluslararası ölçekte çalışma imkânına sahip olmasının hedeflendiğini dile getirdi. Projenin hayata geçirilmesi için Türkiye’deki üniversitelerle görüşmelerin sürdüğünü belirtirken, kruvaziyer turizmine özel olarak geliştirilen bu modelin sektörde ihtiyaç duyulan nitelikli insan kaynağının yetişmesine önemli katkı sağlaması bekleniyor. Çalışmaların devam ettiğini belirten Yazıcı, programın detaylarının önümüzdeki dönemde kamuoyuyla paylaşılacağını ifade etti.

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

TÜDEV PRÜ MED'DEN GELENEKSEL İFTAR YEMEĞİ

Türk Deniz Eğitim Vakfı (TÜDEV) Piri Reis Üniversitesi Mezunlar Derneği (TÜDEV PRÜ MED) tarafından düzenlenen iftar yemeğinde mezunlar bir araya geldi.



Geleneksel hale gelen İdealtepe'de Hani Cağ Kebap'ta verilen iftar yemeğine TÜDEV PRÜ MED Yönetim Kurulu Başkanı Gürbüz Can ev sahipliği yaptı. İftar yemeğine Piri Reis Üniversitesi Rektörü Prof. Dr. Nafiz Arıca, Rektör Yardımcısı Prof. Dr. Ziya Söğüt, sivil toplum kuruluşlarının başkan ve üyeleri katılım sağladı.

İftar yemeğinde Türk Deniz Eğitim Vakfı (TÜDEV) Piri Reis Üniversitesi Mezunlar Derneği (TÜDEV PRÜ MED) mezunları bol bol sohbet etme imkanı buldu.

BEDEMED ÜYELERİ İFTAR YEMEĞİNDE BULUŞTU

Beykoz Denizcilik Meslek Lisesi Mezunları Derneği'nin (BEDEMED) iftarında sektörün önde gelen temsilcileri bir araya geldi.



Beykoz Denizcilik Meslek Lisesi Mezunları Derneği'nin Beykoz'da düzenlenen iftar yemeğine; DTO Başkan Yardımcısı Adnan Naiboğlu, DTO Sayman Üyesi Taylan Kalkavan, Türk Armatörler Birliği Başkanı Cihan Ergenç, İTÜ Denizcilik Fakültesi Dekanı Prof. Dr. Özcan Arslan, UAB Kıbrıs Türk

Denizcilik Genel Müdürü Cemalettin Şevli, İstanbul Üniversitesi Su Bilimleri Fakültesi Deniz Biyolojisi Anabilim Dalı Başkanı ve TUDAV'ın Yönetim Kurulu Başkanı Prof. Dr. Bayram Öztürk başta olmak üzere sektördeki öneli STK'ların başkan ve üyeleri ile BEDEMED üyeleri katılım gösterdi. BEDEMED Yönetim



Kurulu Başkanı Kaptan R. Erkan Erecek, iftar sırasında yaptığı konuşmada herkese hoş geldiniz dedi ve sponsorlara teşekkürlerini ilettiler.

Birlik mesajı verdiği kısa konuşmasında organizasyonda emeği geçenlere de teşekkür etti. Sponsorlara plaket takdiminin ardından iftar yemeği samimi sohbetlerle devam etti.

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.

TERSAN TERSANESİ ACTA HERCULES'İ TESLİM ETTİ

Tersan Tersanesi, Acta Marine için inşa edilen son teknoloji Walk-to-Work (W2W), DP2 Servis Operasyon Gemisi (CSOV) serisinin ikinci gemisi NB1121 Acta Hercules'in başarıyla teslim etti.



Aralık 2025'te teslim edilen Acta Pegasus'un ardından Acta Hercules, geliştirilmiş açık deniz kabiliyetleri ve sürdürülebilir tasarım özellikleriyle seriyi devam ettiriyor. Tersan Tersanesi'nin Yalova tesislerinde inşa edilen gemi, 135 kişiye kadar konaklama imkânı sunmakta olup, SMST tedariki olan 3 boyutta hareket dengeleme kabiliyetli personel geçiş platformu ve 3 boyutta hareket kabiliyetli vinç gibi ileri seviye açık deniz erişim ve kaldırma sistemleriyle donatıldı. Acta Marine'in sürdürülebilirlik hedefleri doğrultusunda, Acta Hercules metanol kullanıma hazır ve düşük emisyonlu açık deniz operasyonlarına geçişi destekleyecek kabiliyetlerle donatılarak teslim edildi.

Ulstein'in gelişmiş, geminin hem baş hem de kıç tarafındaki çift X-STERN gövde tasarımı ile inşa edilen Acta Hercules ileri seviye saha içi operasyon kabiliyeti, yüksek DP performansı ile zorlu hava koşullarında optimum operasyon imkânı sunuyor. Gemi, dizel (MGO) veya MGO ve

metanol karışımıyla çalışabilen çift yakıtlı ana makineler ve önemli bir akü kapasitesi ile donatıldı. Güvenli ve verimli açık deniz operasyonlarını desteklemek için Acta Hercules, dalga hareketlerini tamamen dengeleyebilen (full compensation) özellikli 6 ton kaldırma kapasiteli 3 boyutta hareketli vinç ve 3 metreye kadar dalga yüksekliklerinde bile güvenilir personel transferi sağlayan, dalga hareketlerini telafi edebilen (motion compensation) Walk-to-Work personel geçiş platformu ile donatıldı. Mürettebat refahı ön planda tutularak tasarlanan Acta Hercules, 88 yüksek konforlu kabin, modern imkânlar, çok amaçlı salonlar, spor salonları, sauna ve akıllı bağlantı özellikleri sunuyor.

Tersan Tersanesi CEO'su Mehmet Gazioğlu; "Pegasus'un ardından Acta Hercules'i teslim etmek, Acta Marine ile iş birliğimizin gücünü ve uluslararası standartlarda karmaşık açık deniz gemileri inşa etme kabiliyetimizi göstermektedir. Acta Marine ile birlikte Avrupa'nın enerji dönüşümüne gemi inşa uzmanlığımızla

katkı sağlamaktan gurur duyuyoruz" dedi. Acta Marine CEO'su Rob Boer ise yaptığı açıklamada şunları söyledi: "Acta Hercules'in teslimi, yeni nesil filomuzun genişlemesinde önemli bir adımı temsil ediyor. Bu gemi, açık deniz rüzgâr sektöründeki müşterilerimize güvenilir ve yüksek kaliteli destek hizmetleri sunma taahhüdümüzü yansıtmaktadır. Geminin tamamlanmasında emeği geçen Tersan Tersanesi ve tüm ortaklara teşekkür ediyoruz. Serinin kalan gemileri Acta Gemini ve Acta Aquarius'u planlanan takvime uygun şekilde filomuza katmayı ve iş birliğimizi sürdürmeyi dört gözle bekliyoruz".

Serinin kalan iki gemisi Acta Gemini ve Acta Aquarius'un da 2026 yılı içerisinde teslim edilmesi planlanıyor. Bu dört gemilik program, Acta Marine'in modern ve sürdürülebilir filoya yönelik yatırımlarının bir göstergesi olup, Tersan Tersanesi'nin bu misyona en büyük katkısı sağlayan stratejik paydaş konumunu da ortaya koymaktadır.

LIBERIAN REGISTRY'DEN (LISCR) TEKNİK SEMİNER

Liberian Registry (LISCR) tarafından geleneksel hale gelen teknik seminer 26 Mart'ta İstanbul'da yapıldı. Seminere sektör temsilcileri büyük ilgi gösterdi.



Denizcilik sektörünün önde gelen kurum ve kuruluşlarının temsilcilerini bir araya getiren teknik seminerde denizcilik sektöründe son dönemde yaşanan kritik gelişmeler ve bazı önemli teknik konular ele alındı. Teknik seminer Liberian

normalde eylül ayında gerçekleştiriyoruz. Bu kez geçen yılın eksikliğini telafi etmek için mart ayında yapmaya karar verdik. Yeni düzenlemeler hepimizi etkiliyor. Ayrıca, bizimle 10–11 yıldır çalışanlar iş yapış biçimimizin değiştiğini fark ettiler.



Registry (LISCR) Türkiye Genel Müdürü Erhan Esinduy'un açılış konuşmasıyla başladı. Esinduy, denizcilik sektöründe güvenlik ve uyumluluk konularının önemine dikkat çekerek, etkinliğin bu alanda bilgi paylaşımı için önemli bir merkez olduğunun altını çizdi.

Esinduy şöyle devam etti: "Bildiğiniz gibi, her yıl teknik bir seminer düzenleriz. Geçen yıl farklı sebeplerle yapamadık,



Bunun sebepleri var; Cedric De Souza size ayrıntıları aktaracak. Kendi görüşümü sorarsanız, bu değişimi kusursuz yönettik mi? Hayır. Bazı aksaklıklar yaşadık, eminim siz de hissettiniz. Ama şundan emin olun: Ne yapıyorsak iyi niyetle yapıyoruz. Hem sizin çıkarlarınızı hem de idarenin çıkarlarını korumak için. Dünya değişiyor, zorlaşıyor. Üstüne bir de jeopolitik sorunlar var. Biz de bu değişime uyum sağlamaya çalışıyoruz. Evet, bu

süreçte bazılarını istemeden kırmış olabiliriz".

Liberian Registry (LISCR) Kıdemli Başkan Yardımcısı Cedric D'souza da teknik seminerin açılışında yaptığı konuşmada sözlerine; "Herkes iyi öğleden sonralar, hoş geldiniz. Yıllık seminerimize katıldığınız için teşekkür ederim. Ben Cedric D'Souza, Riskar merkezinde, Virginia/ABD'de denizcilik operasyonlarından sorumlu kıdemli başkan yardımcısıyım" diyerek başladı. Cedric D'souza konuşmasına şöyle devam etti: "Bugünkü sunumda şu başlıkları ele alacağız: Muafiyetlerin verilmesi ve uzatılması, yasal yenileme denetimlerinin ve kuru havuzlama süreçlerinin düzenlenmesi.

Kapalı alanlara girişle ilgili revize edilmiş tavsiyeleri konuşacağız; aslında uzun süredir var olan bir konu, fakat bu yıldan itibaren güncellenmiş haliyle yürürlüğe girdi. Ayrıca IMO DCS veri toplama sistemi ve CEMP güncellemelerine bakacağız. Acil kaçış düzenlemeleri ve Ship Design Committee 12 (SDC12) tarafından getirilen yeni gelişmeleri de değerlendireceğiz".

Cedric D'souza ayrıca "Ortaklık Yoluyla Güvenlik ve Uyumluluğun Güçlendirilmesi" başlıklı sunumuyla sektör paydaşlarını iş birliği ve güvenlik uygulamalarında güçlendirme yollarını aktardı. Seminerin bir diğer oturumunda Liberian Registry (LISCR) Offshore Hizmetler, Sıvılaştırılmış Gaz, Alternatif Yakıtlar ve Karbon Azaltımı Başkan Yardımcısı Nimia Willems, MARPOL ve Alternatif Yakıtlar Güncellemeleri ile ilgili bilgi aktararak, denizcilik sektöründe sürdürülebilirlik ve karbon ayak izinin azaltılması konularında katılımcıları bilgilendirdi. Seminer kokteyl ile sona erdi.

IBIA'DAN MFM SİSTEMLERİNE İLİŞKİN ÖZEL EĞİTİM PROGRAMI

IBIA, C4 Fuel iş birliğiyle ve Rotterdam Limanı'nın ev sahipliğinde 12 Mayıs'ta düzenleyeceği özel eğitimle, MFM sistemlerinin getirdiği yeni düzenlemelere bunker profesyonellerini hazırlıyor.



Ocak 2026 itibarıyla Mass Flow Meter (MFM) zorunlulukları Rotterdam Limanı ve Antwerp-Bruges Limanı'nda

resmi olarak yürürlüğe girdi. Bu adım, bunker endüstrisi için yalnızca bir düzenleme değil; operasyonel standartlarda, şeffaflıkta ve surveyor'ların sorumluluklarında köklü bir dönüşüm anlamına geliyor.

Yeni döneme uyum sağlamak amacıyla Uluslararası Bunker Endüstrisi Derneği (IBIA), C4 Fuel iş birliğiyle ve her iki limanın desteğiyle Rotterdam'da özel bir eğitim programı düzenliyor.

12 Mayıs'ta gerçekleştirilecek olan tek günlük kurs, sektör profesyonellerine MFM sistemleriyle ilgili kapsamlı bilgi ve pratik beceriler kazandırmayı hedefliyor. Rotterdam'da yapılacak eğitim için kontenjan sınırlı sayıda.

EĞİTİMDE ÖNE ÇIKAN BAŞLIKLAR

Düzenleyici Çerçeve: MID ve ISO 22192 standartlarının günlük operasyonlara etkileri.

Teknolojiye Hakimiyet: MFM sistemlerinin işleyişi, bunker süreçlerine entegrasyonu ve ölçüm güvenilirliğine katkısı.

Surveyor'un Yeni Rolü: Veri odaklı ve şeffaf pazar koşullarında genişleyen sorumluluklar.

Uygulamalı Çözümler: Gemilerde MFM sistemlerinde sorun giderme ve süreç optimizasyonu.



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

SOMALİ'DE İLK ULUSLARARASI BALIKÇILIK LİSANSI BİR TÜRK GEMİSİNE VERİLDİ

OYAK ile Somali Balıkçılık ve Mavi Ekonomi Bakanlığı ortaklığında kurulan SOMTURK'ün desteğiyle Somali karasularındaki ilk uluslararası balıkçılık lisansı "Ergun Reis A" gemisi için düzenlendi.



Ordu Yardımlaşma Kurumu (OYAK) ile Somali Balıkçılık ve Mavi Ekonomi Bakanlığı arasında imzalanan "Stratejik İş Birliği ve Hizmet Anlaşması" kapsamında kurulan SOMTURK'ün desteğiyle ilk uluslararası balıkçılık lisansı Türk bandralı bir gemi için verildi.

Başkent Mogadişu'da yapılan törende, Somali Balıkçılık ve Mavi Ekonomi



Bakanlığı tarafından Türk balıkçı gemisi "Ergun Reis A", ilk uluslararası balıkçı gemisi olarak lisanslandı. Törene, Türkiye'nin Somali Büyükelçisi Alper Aktaş'ın yanı sıra Somali Başbakan Yardımcısı Jibril Abdirashid Haji Abdi, Somali Savunma Bakanı Ahmed Moallim Fiqi, Somali Limanlar ve Deniz Ulaştırma Bakanı Abdulkadir Mohamed Nur, Somali Tarım ve Sulama Bakanı Mohamed Abdi Hayir Maareeye, Somali Ulaştırma ve Sivil Havacılık Bakanı Mohamed Farah Nuh, Somali Balıkçılık ve Mavi Ekonomi Bakanı Ahmed Hassan Aden, Somali Deniz Kuvvetleri Komutanı General Abdiwahab Abdullahi Omar ile SOMTURK Yönetim Kurulu Başkanı Mustafa Turhan Ecevit katıldı.

SOMTURK, Somali Balıkçılık ve Mavi Ekonomi Bakanlığının yetki ve kontrolü altındaki Somali münhasır ekonomik bölgesinde uluslararası balıkçılığın lisanslandırılması sürecinde Balıkçılık



ve Mavi Ekonomi Bakanlığına destek veriyor.

Türkiye ve Somali arasında yapılan bu stratejik anlaşma ile kurulan SOMTURK, Somali münhasır ekonomik bölgesinde uluslararası gemiler tarafından yapılan yasadışı balıkçılığın önlenmesi; deniz güvenliğinin sağlanması için Somali deniz kuvvetleri ve sahil güvenlik güçlerinin geliştirilmesi ve Somali'de balıkçılık altyapısının iyileştirilmesi konularında destek sağlıyor.

Dışişleri Bakanlığı, Tarım ve Orman Bakanlığı ve Millî Savunma Bakanlığının destek ve katkılarıyla faaliyetlerine başlayan SOMTURK, her iki ülkenin cumhurbaşkanları, Recep Tayyip Erdoğan ve Hasan Şeyh Mahmud'un iradesi ve ilgili bakanlıkların çalışmaları ve desteğiyle 11 Aralık 2025 tarihinde kuruldu.

İki ülke arasında 2024 yılında imzalanan savunma ve ekonomik iş birliği çerçeve anlaşması kapsamında Somali Balıkçılık ve Mavi Ekonomi Bakanlığı ile OYAK arasında imzalanan anlaşma ile kurulan SOMTURK şirketi, bölgede yeni bir standart oluşturmayı hedefliyor.

MAVİ EKONOMİ KONFERANSI DÜZENLENDİ

DEHUKAM ev sahipliğinde sürdürülebilir okyanus yönetişimi çerçevesinde Mavi Ekonomi Konferansı gerçekleştirildi.



Ankara Üniversitesi Deniz Hukuku Ulusal Araştırma Merkezi (DEHUKAM) tarafından, Japonya Ankara Büyükelçiliği ve Japan International Cooperation Agency (JICA) iş birliğinde düzenlenen "Blue Economy for Sustainable Ocean

kurum ve kuruluşlarının temsilcileri, akademisyenler ve üniversite öğrencileri katıldı. Konferansta, sürdürülebilir okyanus yönetişimi çerçevesinde mavi ekonominin rolü Türkiye ve Japonya perspektiflerinden ele alındı.



iş birliğine önemli katkılar sunduğunu belirtti.

DEHUKAM Müdürü Dr. Mustafa Başkara konuşmasında, mavi ekonomi kavramının sürdürülebilir kalkınma tartışmalarında giderek daha merkezi bir konuma geldiğini ifade etti. Denizlerin ve okyanusların ekonomik fırsatlar sunarken aynı zamanda korunması gereken hassas ekosistemler olduğunu vurgulayan Başkara, deniz ulaştırma hatları, açık deniz enerji tesisleri, denizaltı kabloları ve liman altyapıları gibi denizcilik alanındaki kritik altyapıların korunmasının küresel ticaret ve enerji güvenliği açısından stratejik önem taşıdığını belirtti.

Başkara ayrıca açık deniz yenilenebilir enerji faaliyetlerinin, özellikle açık deniz rüzgâr enerjisinin, temiz enerjiye geçiş sürecinde önemli bir rol üstlendiğini vurguladı.

Türkiye ile Japonya arasında deniz hukuku alanındaki akademik ve kurumsal iş birliğinin geliştirilmesine katkı sağlaması hedeflenen konferans, mavi ekonominin sürdürülebilir yönetimine ilişkin güncel hukuki ve politik gelişmelerin değerlendirilmesine önemli bir zemin sundu.



Governance" başlıklı konferans 11 Mart 2026 Çarşamba günü Ankara'da yapıldı. Ankara Üniversitesi'nde düzenlenen konferansa büyükelçiler, diplomatik misyon temsilcileri, kamu

Programın açılış konuşmaları Japonya'nın Ankara Büyükelçisi Tamura Masami, JICA Türkiye Ofisi Baş Temsilcisi Daisuke Watanabe ve DEHUKAM Müdürü Mustafa Başkara tarafından gerçekleştirildi.

Büyükelçi Tamura Masami konuşmasında, Türkiye ile Japonya arasında uzun yıllara dayanan dostluk ve iş birliği ilişkilerinin önemine vurgu yaptı. Bu kapsamda düzenlenen konferansın iki ülke arasındaki akademik ve kurumsal iş birliğini güçlendiren önemli bir platform oluşturduğunu ifade eden Tamura, etkinliğin gerçekleştirilmesine katkı sağlayan DEHUKAM ve JICA'ya teşekkür etti.

JICA Türkiye Ofisi Baş Temsilcisi Daisuke Watanabe konuşmasında, konferansın gerçekleştirilmesine katkı sağlayan kurumlara teşekkür ederek bu tür etkinliklerin akademik bilgi paylaşımını güçlendirdiğini ve ülkeler arasındaki

GEMİ MÜHENDİSLERİ ODASI'NIN 50. GENEL KURULU YAPILDI

Gemi Mühendisleri Odası'nın (GMO), 50. Olağan Genel Kurulu 28 Mart Cumartesi günü Tuzla'da Piri Reis Üniversitesi Hazırlık Yerleşkesi'nde gerçekleşti.



50. dönemde yönetime Bağımsız Platform adına Pelin Yılmazçoşar Mamati, Birlikte Bir Şey Yapmalı grubu adına Osman Kahraman, Katılım Grubu adına ise İlham Çelebi aday oldu. Genel kurulda ilk olarak divan oluşturuldu. Divan Başkanlığını Tansel Timur'un yaptığı genel kurulda ilk konuşmayı GMO Mevcut Yönetim Kurulu Başkanı Bülent Hüseyinoğlu yaptı.

Bülent Hüseyinoğlu genel kurulda konuşmasına, "Öncü ve örnek oda vizyonu ile çıktığımız bu yolda değerli üyelerimizin destekleriyle 49. dönem yönetim kurulu olarak bayrağı onur ve gururla taşıdık" diyerek başladı. İran'ın Hürmüz Boğazı'nı gemi trafiğine kapatmasının hassas olan dengeleri daha kırılgan hale getirdiğini belirten Hüseyinoğlu, "Ne zaman sona ereceği bilinmeyen Rusya-Ukrayna savaşı etkilerini sürdürmektedir. Bu savaş ve şiddet sarmalı göstermektedir ki bağımsızlığımızı korumanın yolu her alanda güçlü olmaktan geçmektedir. Sanayisi güçlü, ekonomisi güçlü, özellikle gemi inşa sanayisi güçlü bir Türkiye savunma sanayisindeki başarılarıyla

birlikte Atamızın 'Yurtta sulh cihanda sulh' ilkesini hayata geçirebilir" dedi.

Bülent Hüseyinoğlu şunları söyledi: "Sanayisi güçlü, ekonomisi güçlü ve özellikle yeni inşa sanayisi güçlü bir Türkiye, savunma sanayisindeki başarılarıyla birlikte yurtta sulh, cihanda sulh ilişkisini hayata geçirebilir. Barışı koruyabilmek için güçlü olmamız gerekir. Toplumsal barışın oluşturulması ve adalet mekanizmasının sağlıklı bir şekilde işlemesi sadece toplumun mutluluğunu değil, yatırımların ve sanayilerin canlanmasını sağlayacaktır. Unutmayalım, sanayi yatırımları ve ekonomik gelişim güven duyulan ortamlarda gelişir ve oluşur".

Genel Kurulda Türk Loydu Vakfı Yönetim Kurulu Başkanı Prof. Dr. Oral Erdoğan, GEMİMO Başkanı Yaşar Canca ve TMMOB Yönetim Kurulu Üyesi ve TMMOB adına gözlemci olan Feramuz Aşkın da bir konuşma yaptı. Verilen öğle arasının ardından genel kurula devam edildi. Bu bölümde başkan adayları da konuşma yaptılar.



Bağımsız Gemi Mühendisleri Platformu'nun adayları Pelin Yılmazçoşar Mamati yaptığı konuşmada "Önceki yıllara göre ilgilinin yeniden artmış olduğunu gözlemlediğimiz 50. Olağan Genel Kurulda konuşma yapıyor olmaktan gurur duyduğumu ifade etmek istiyorum. Bilindiği üzere tek örgütlü evimiz olan GMO'nun kuruluş tarihi 11 Aralık 1954, yalnızca bir odanın kuruluş tarihi değildir" diye başladığı konuşmasını şöyle sürdürdü:

"Bu tarihteki iz noktası, gemi mühendislerinin mesleklerini bireysel değil, ortak bir sorumluluk olarak görmeye başladıkları bir dönüm noktasıdır. O gün atılmış olan bu adım; bir grubun değil, bir anlayışın, bir meslek onurunun ifadesi olmuştu. O gün Türkiye'nin ilk kurulan meslek odası olarak, mesleklerini kamu yararı, bilimsel doğrular ve etik sorumluluk temelinde temsil edecek bir yapı kurma iradesi gösterdi. Bu adım, gemi mühendisliğinin; kendi mesleki sözünü söylemesi, teknik kararların bilimsel temelde tartışılması, kamu yararının mesleki sorumlulukla savunulması iradesinin ifadesiydi. Bu irade, hiçbir zaman tek bir görüşe, tek bir yapıya veya tek bir döneme ait olmadı. Çünkü gemi mühendisliği; bağımsız düşünmeyi, teknik



doğrularından sapmamayı, gerektiğinde itiraz edebilmeyi, zorunlu kılar.

Bizler Gemi Mühendisleri olarak, GMO'nun kuruluşundaki bu temel ruhu esas alarak geleceği inşa etmeliyiz". Mamati konuşmasını "Gemi yapmayı zaten biliyoruz. Asıl zor olan, birbirimizi dinlemeyi öğrenmek" diyerek tamamladı.

Genel kurulda "Birlikte Bir Şey Yapmalı" grubu adına aday olan Osman Kahraman da bir konuşma yaptı. Osman Kahraman şunları söyledi: "Yapılacak seçim sonucunda gelecek yönetimin Oda verilerinin kullanımı konusunda şeffaf ve yöntemlerin açık bir şekilde ortaya konulması beklentisindeyiz. Bu konuda gereken adımların atılması ortak sorumluluğumuzdur.

Yönetim süreçlerinin, yakın çevrelerle kurulan profesyonel ilişkilerin etik ilkeler çerçevesinde değerlendirilmesi ve olası çıkar çatışmalarının önüne geçilmesi gerekmektedir. Bugün ne dünyada ne ülkemizde huzur bırakmak istemeyenlere karşı mücadelede iken kendi içimizde ayrışmalarla, ithamlarla ve makam hırsıyla kardeşliğimizi zedelememeliyiz" dedi.

Katılım Grubu'nun adayı İlham Çelebi ise yaptığı konuşmada, "Burada geleceği inşa etmek için toplandık. Ben, bir aday olarak değil, bir vizyonun ve bir modelin uygulayıcısı olma niyetiyle huzurunuzdayım" dedi. Çelebi, "Mesleğimizin dijitalleşen dünyada hak ettiği yeri alması, genç meslektaşlarımızın odayla olan bağlarının güçlendirilmesi ve en önemlisi, uluslararası standartlarda bir mesleki temsil gücüne ulaşmamız temel hedefimizdir. Kim seçilirse seçilsin, önerdiğimiz bu projelerin ve çözüm odaklı yaklaşımın takipçisi olacağız" dedi.

Seçim sonuçları

Genel kurulda eski yönetim ibra edildi ve bütçe onaylandı. Ertesi gün yapılan seçimlerde 1060 gemi mühendisi oy kullandı. Kesin olmayan sonuçlara göre geçerli oy sayısı 1043 oldu. Kesin olmayan sonuçlara göre Katılım Grubu'ndan 4 ve Birlikte Bir Şey Yapmalı Grubu'ndan 3 üye yönetime girdi.

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

Türbülans zamanlarında gemi yakıtı



* MİTHAT ÇİFTÇİOĞLU

PETROL ŞOKUNDAN YAKIT ERİŞİM KRİZİNE: DENİZCİLİK İÇİN YENİ RISK HARİTASI

2026 yılının ilk çeyreğinin son haftaları küresel enerji ve denizcilik piyasaları için son yılların en karmaşık dönemlerinden birine işaret ediyor. 28 Şubat'tan bu yana petrol ve rafineri ürün fiyatlarında yaşanan sert yükseliş ilk bakışta klasik bir enerji şoku gibi görünse de denizcilik sektörü açısından yaşanan gelişmeler çok daha derin bir yapısal kırılmaya işaret ediyor. Bugün piyasada tartışılan konu artık yalnızca petrol fiyatları değil. Denizcilik sektöründe ve bunker piyasasında faaliyet gösteren traderlar ile armatörler için asıl mesele, yakıtın fiyatından çok yakıt erişim. Piyasadaki temel soru artık şu: Yakıtın fiyatı ne olacak değil, yakıt bulunabilecek mi?

Son iki haftada Asya limanlarında yaşanan Force Majeure (mücbir sebep) iptalleri nedeniyle düşünülmesi gereken bir diğer soru da; önceden bağlanmış gemi yakıt anlaşmaları teslim edilebilecek mi?

PETROL FİYATLARINDAN LOJİSTİK GERÇEKLIĞE

Orta Doğu'daki gerilim petrol piyasasında güçlü bir jeopolitik risk primi yaratmış

durumda. Brent petrol fiyatı kısa sürede 100 dolar seviyesinin üzerine çıkarak piyasalarda yeni bir denge arayışına neden oldu. Bu durum kaçınılmaz olarak önümüzdeki aylarda enflasyon ve resesyon konularını da dünyanın gündemine getirecektir. Ancak petrol fiyatındaki yükseliş yalnızca arz kesintisi riskini yansıtmıyor, aynı zamanda küresel enerji ticaretinin en kırılgan noktalarından birinin yeniden gündeme geldiğini gösteriyor:

HÜRMÜZ BOĞAZI

Dünya petrol ticaretinin yaklaşık üçte biri bu dar su yolundan geçiyor. Günlük yaklaşık 20 milyon varil petrol ve petrol ürünü Hürmüz'den taşıyor. Dolayısıyla burada yaşanacak herhangi bir aksama yalnızca petrol fiyatlarını değil, aynı zamanda küresel rafineri ürün akışını ve bunker piyasasını da doğrudan etkiliyor.

STRATEJİK PETROL STOKLARI NEDEN ÇÖZÜM DEĞİL

Enerji krizlerinde sıkça gündeme gelen bir çözüm stratejik petrol rezervlerinin kullanılmasıdır. Ancak bu rezervlerin piyasaya verilmesi bunker krizini

doğrudan çözmez. Çünkü stratejik rezervler; ham petrol stokudur.

Bunker yakıtı üretimi için şu zincirin tamamlanması gerekir:

Ham petrol---rafineri---ürün lojistiği---bunker limanı

Bu süreç zaman alır. Dolayısıyla stratejik rezervler petrol fiyatlarını geçici olarak dengeleyebilir, ancak bunker piyasasındaki erişim sorununu kısa vadede çözemez. Ayrıca, 400 milyon varil olarak açıklanan rezerv kullanımı günlük 2.5-3 milyon olarak kullanılacak olup, Ortadoğu'da kullanılmayan günlük iyimser tahminle 8-10, kötümser tahminle 18-20 milyon varil kaybın çok küçük bir kısmını karşılayabilecektir.

GEMİ YAKITI FİYATLARINDA TARİHİ SİÇRAMA

VLSFO (0.5% sülfür) gemi yakıtının ton fiyatı 1000 doların üzerine çıkarak savaş öncesi seviyelerin yaklaşık iki katına ulaşmıştır. Bu seviye aynı zamanda Temmuz 2022'den bu yana görülen en yüksek fiyatlardan biridir. Singapur ve Fujairah gibi bunker merkezlerinde

Şekil 1 – Küresel Gemi Yakıt Fiyatları (VLSFO ve HSFO)



Kaynak: LSEG | Grafik: Barış Can Yazıcı.

fiyatlar 1100 dolar seviyesine yaklaşırken Avrupa piyasaları görece daha düşük kalmaktadır.

Grafik, Singapur, Fujairah, Rotterdam ve Houston bunker piyasalarında 2026 yılı başından itibaren yaşanan hızlı fiyat artışını göstermektedir.

ASIL SORUN FİYAT DEĞİL: YAKIT ERİŞİMİ

Nisan ayı için bunker teklifleri almak özellikle Asya limanlarında giderek zorlaşmaktadır. Bazı armatörler ve traderlar teklif alabilse bile, tedarik garantisinin bulunmaması fiyatlandırmayı zorlaştırmaktadır. Oldendorff Carriers yöneticilerinden biri durumu şu sözlerle özetlemiştir: “Kargo fiyatlandırması yapamıyoruz çünkü yakıt maliyetini hesaplayamıyoruz; yakıt maliyetini hesaplayamıyoruz çünkü tedarik garantisi yok”.

Maersk CEO'su mevcut durumu pandemi dönemine benzetmektedir. Küresel taşımacılık ağını besleyebilmek için şirketlerin daha önce hiç denemedikleri yöntemlerle yakıt tedarik etmeye çalıştıkları ifade edilmektedir.

Singapur ve Fujairah'ta arz sıkışık ve fiyatlar zirveye yakın seyrederken, Rotterdam görece daha dengeli görünmektedir. Ancak savaş uzadıkça Avrupa piyasalarında da risk algısı artmaktadır. Bunker fiyatlarının bu

seviyelere yükselmesi yalnızca maliyetleri artırmakla kalmayacak, aynı zamanda küresel deniz taşımacılığı kapasitesini de etkileyecektir. Yakıt tasarrufu amacıyla gemilerin hızlarını düşürmesi beklenmektedir. Bu durum fiili taşıma kapasitesinin azalmasına yol açabilir ve küresel ticarete yeni lojistik darboğazlar yaratabilir. Güvenilir, uzun vadeli ilişki inşa edilebilecek tedarikçiler ile çalışmanın önemi özellikle bu dönemde olduğu gibi kriz süreçlerinde daha çok anlaşılmaktadır.

YAKIT TÜRLERİ ARASINDA AÇILAN FİYAT MAKASI

Son haftalarda bunker piyasasında dikkat çeken bir diğer gelişme ise farklı yakıt türleri arasındaki fiyat farklarının hızla genişlemesidir.

Özellikle şu iki spread belirgin şekilde genişlemiştir:

- Marine Gas Oil (MGO) – VLSFO
- VLSFO – HSFO

Damıtılmış ürünlere yönelik artan talep, rafineri üretim dengeleri ve bölgesel arz sıkışıklıkları bu farkların büyümesine yol açmaktadır. Sonuç olarak gemi yakıtı alımları artık yalnızca fiyat seviyesine değil, aynı zamanda ürün türü ve liman seçimine bağlı stratejik bir karar haline gelmiştir.

BEKLENMEYEN GELİŞME: BİYİYAKITLARIN REKABETÇİ HALE GELMESİ

Bunker piyasasında dikkat çeken bir diğer gelişme ise biyoyakıtların nispeten rekabetçi fiyat seviyelerinde kalmasıdır. Bu durum gemi sahipleri için iki önemli fırsat yaratmaktadır. Bir yandan biyoyakıtlar bazı piyasalarda rekabetçi fiyat seviyelerinde kalırken, diğer yandan Avrupa'da yürürlüğe giren yeni düzenlemelere uyum sağlama imkânı sunmaktadır. Özellikle Fuel EU Maritime ve EU ETS gibi düzenlemeler çerçevesinde karbon yoğunluğunun azaltılması gereken bir dönemde, biyoyakıtlar birçok armatör için stratejik bir seçenek haline gelmiştir.

SONUÇ: AKTİF BUNKER YÖNETİMİ YENİ NORMAL

2026 yılı bunker piyasası, son yılların en karmaşık enerji ticareti ortamlarından birini ortaya koymaktadır. Petrol fiyatlarındaki yükseliş, Hürmüz Boğazı'ndaki jeopolitik risk, fiziksel yakıt arzındaki sıkışıklık ve yakıt türleri arasındaki fiyat farklarının genişlemesi, gemi yakıtı yönetimini her zamankinden daha kritik hale getirmiştir. Enerji piyasasında hâkim olan görüş, Hürmüz Boğazı'ndaki risk devam ettiği sürece bunker piyasasındaki türbülansın da devam edeceği yönündedir. Zaman geçtikçe ticari stokların azalması, mevcut arz sıkışıklığını daha da derinleştirebilir.

Bu nedenle mevcut durum yalnızca bir enerji krizi değil, aynı zamanda küresel ticaretin lojistik altyapısını test eden yeni bir stres senaryosu olarak görülmektedir. Dolayısıyla enerji piyasasında giderek daha fazla dile getirilen görüş şudur: “Hürmüz kapalı kaldığı sürece petrol fiyatları değil, yakıt erişimi küresel denizcilik için asıl belirleyici risk olacaktır.”

Son olarak; gemi sahipleri ve operatörler için bunker stratejileri artık pasif satın alma yaklaşımından uzaklaşarak aktif risk yönetimine dayalı bir modele dönüşmektedir.

*ALKAGESTA ASIA PTE LTD - MARINE FUEL DIRECTOR



Küresel deniz ticaretinde artan riskler: ABD-İran savaşının etkileri



* BİLGEHAN ENGIN

Orta Doğu'da son dönemde yaşanan askeri ve diplomatik gelişmeler, küresel ticaret ağlarının hassas dengeleri üzerinde şekillendiğini bir kez daha ortaya koymaktadır. Özellikle Hürmüz Boğazı ekseninde ve Basra Körfezi jeopolitiğinde artan ABD-İran gerilimi, dünya ticaretinin önemli bir bölümünü taşıyan deniz taşımacılığı üzerinde ciddi riskler ve belirsizlikler oluşturmaktadır. Bu stratejik geçiş noktasına ilişkin güvenlik endişeleri, yalnızca bölgesel değil, küresel ölçekte lojistik akışları derinden sarsabilecek bir süreci beraberinde getirmektedir.

GÜZERGAH DEĞİŞİKLİKLERİ VE OPERASYONEL ETKİLER

Artan güvenlik riskleri nedeniyle bazı deniz taşımacılığı şirketlerinin Hürmüz Boğazı ve bağlantılı hatlara yönelik operasyonlarını yeniden değerlendirdiği

ve alternatif rotalara yönelim eğiliminin arttığı gözlemlenmektedir. Bu kapsamda, belirli hatlarda alternatif güzergah arayışları gündeme gelmekte, bazı taşımalar daha uzun rotalara yönlendirilebilmektedir. Afrika'nın güneyinden dolaşan Ümit Burnu rotası gibi alternatifler, seyir mesafesini ve sürelerini arttırarak teslimat planlamalarında ek zorluklar yaratmaktadır. Bu gelişmeler, tedarik zinciri yönetiminde dayanıklılık, esneklik ve öngörü ihtiyacını daha da arttırmaktadır.

NAVLUN, SİGORTA VE ENERJİ MALİYETLERİ

Güzergah değişiklikleri ve artan risk algısı, deniz taşımacılığı maliyetlerinde yukarı yönlü baskı oluşturmaktadır. Uzayan mesafeler yakıt tüketimini artırırken, gemi arzındaki daralma navlun fiyatlarının yükselmesine neden olabilmektedir. Bununla birlikte, bölgenin yüksek riskli olarak değerlendirilmesi sigorta primlerinde artışa yol açmakta, özellikle War Risk Surcharge (Savaş Riski Ek Primi) gibi maliyet kalemleri toplam lojistik maliyetleri doğrudan etkilemektedir. Enerji taşımacılığında yaşanabilecek aksamlar ise petrol fiyatları üzerinde baskı yaratarak küresel ekonomiye yansiyabilecek sonuçlar doğurmaktadır. Bu maliyet artışları, nihai ürün fiyatlarına yansiyarak küresel enflasyonist baskıları da tetikleyebilmektedir.

TEDARİK ZİNCİRİ VE ÜRETİM SÜREÇLERİNE YANSIMALAR

Deniz taşımacılığında yaşanabilecek gecikmeler, başta enerji olmak üzere birçok sektörde tedarik zincirinin sürekliliğini zorlayabilmektedir. Özellikle "tam zamanında üretim" modeline dayalı sistemlerde, kritik girdilerin gecikmesi üretim planlarını doğrudan etkileyebilmektedir. Bu durum, sanayi üretiminde yavaşlamalara ve maliyet

artışlarına yol açabilecek bir risk unsuru olarak öne çıkmaktadır. Ayrıca, armatörlerin sefer iptalleri (Blank Sailing) yapma ihtimali, kapasite yönetimini daha da karmaşık hale getirme potansiyeline sahiptir.

LİMAN OPERASYONLARI VE EKİPMAN YÖNETİMİ

Alternatif rotalara yönelim ve sefer sürelerindeki uzama, liman operasyonlarında da yoğunluk ve planlama zorlukları yaratabilmektedir. Belirli limanlarda gemi trafiğinin artması, operasyonel süreçlerin yavaşlamasına neden olurken; konteyner ekipmanlarının döngüsünde yaşanan aksaklıklar küresel ticaretin akışını etkileyebilmektedir. Bu süreç, lojistik altyapısının dayanıklılığını ve koordinasyon kapasitesinin önemini bir kez daha ortaya koymaktadır.

Mevcut tablo, küresel deniz ticaretinin jeopolitik gelişmelere ne denli duyarlı olduğunu açıkça göstermektedir. Hürmüz Boğazı gibi kritik geçiş noktalarında yaşanabilecek her türlü aksama, enerji arzında nihai tüketici fiyatlarına kadar geniş bir etki alanı yaratmaktadır. Bu çerçevede, lojistik sektörünün değişen risk ortamına uyum sağlayabilmesi için alternatif güzergahların değerlendirilmesi, uçtan uca görünürlük sağlayan dijital çözümlerin devreye alınması, tedarik zinciri esnekliğinin artırılması ve risk yönetimi uygulamalarının güçlendirilmesi büyük önem taşımaktadır. Türk lojistik sektörü açısından da bu gelişmeler, Orta Koridor gibi alternatif ticaret yollarının stratejik değerini pekiştirmekte ve küresel ticaret dinamiklerine uyum sağlayacak stratejik planlamaların önemini bir kez daha ortaya koymaktadır.

* UTİKAD BAŞKANI



our route is yours

#yönümüzsizsiniz



Marina tasarımına harikalar katmak



Her marina işletmecisi ve sahibi, sahip oldukları marinanın harika olduğuna inanır. Bazıları en iyisine sahip olduklarıyla övünür. Çoğu tesis, kendilerine göre bu bakış açısını doğrulayan en az bir özelliğe sahiptir. Bence harika olan marinaları, büyüklüklerine, bağımsız veya zincir olup olmadıklarına, kıyıda, gölde, baraj gölünde veya nehirde bulunmalarına, iklimlerine veya o özel özelliğin ne olduğuna bağlı değildir ki bu özellik, marinanın kendi deniz feneri, kumarhanesi veya uçak pisti bile olsa! Harika tesisi oluşturan çok sayıda tasarım bileşeni vardır, ancak en önemli faktör nihayetinde işlevselliştir.

Ne yazık ki, yaşadığımız dünya olumsuzluklara odaklanma eğilimindedir. Haberleri açtığımızda, o günün harika yanlarına değil, sorunlarına odaklanırsınız. Birine uçak yolculuğunu sorduğunuzda, tipik tepki şudur: “Fena değildi ama... Bir çocuk ağladı, sıcaklık çok soğuk ya da çok sıcaktı, koltuk rahat değildi, uçak rötar yaptı ve/veya güvenlik kontrolü çok uzun sürdü...” Çoğu insanın olumlu yönlerine odaklanması nadirdir. Bu yaklaşım, müşterilerin marinalara ilişkin bilinçli ve bilinçaltı görüşlerine de yansır.

Gerçek şu ki, marina tasarımının birçok yönü vardır ve bu, bir yapbozu bir araya getirmek gibidir tüm parçalar doğru şekilde uymazsa, yapboz tamamlanmamış olur. Bir

arkadaşım yapboz hayranıdır ve bunları bir araya getirmekle çok meşgul olur. Ancak bazen parçaları kötü kesilmiş ve birbirine uymayan bir yapboz alır ve onun uymayan bir parçayı zorla yerleştirmeye çalıştığını gördüğüm durumlar olmuştur. Daha da kötüsü, bir veya daha fazla parçanın eksik olmasıdır. Bu gibi durumlarda sonuç garip olur ve yapbozu anlamlı bir şekilde tamamlamanın bir yolu yoktur ve bu inanılmaz derecede sinir bozucu olabilir.

Marina tasarımına “harika” etkisi katmak, tüm bileşenlerin birbirine uymasını ve uyum içinde çalışmasını sağlamaktır. Marina tasarımcısı olarak aldığım en güzel iltifat, bir marina müşterisine marında neyi beğendiği veya beğenmediği sorulduğunda, “...işe yarıyor...” cevabını almaktır. Bu benim için, odaklanılacak olumsuz bir şeyin olmadığı anlamına geliyordu ve bu kolay bir başarı değil!

Marina tasarımının en yaygın unsurlarından bazıları, korunaklı, güvenli ve emniyetli bir tesis olmasını içerir. Buna, olumsuz dalga koşullarından ve şiddetli fırtınalardan korunma da dahildir. Bazı tesisler doğal koruma sağlar, ancak çoğu bu kadar şanslı değildir ve dalga koruması gerekir; bu da ucuz bir tasarım unsuru değildir. Anlamlı bir dalga çalışması yapmak ve en uygun yöntemi seçmek çok önemlidir... En etkili ama aynı zamanda en

pahalı çözüm genellikle moloz yığından oluşan dalgakıranlardır. Dalgaların üç fitten fazla olmadığı bazı yerlerde, yüzer dalga sönmüleyiciler uygun olabilir. En anlamlı ve maliyet açısından etkili yaklaşımı seçmek için, su derinliği, çeşitli dalga türleri ve yönleri, giriş genişlikleri ve tesis için istenen tekne türleri dahil olmak üzere çeşitli unsurları dikkate almak gerekir. Güvenli bir ortam yaratmak, sadece sudan güvenlik için tasarım yapmaktan ibaret değildir, aynı zamanda karadan güvenlik sağlamayı da içerir ve konuma bağlı olarak çitler, güvenlik kameraları, aydınlatma ve çalışma saatleri içinde ve dışında personel bulundurma gibi unsurları da içerebilir. Tüm bunlar, güvenlik hissi verirken aynı zamanda tesisi bir hapisane veya başka bir şekilde hoş olmayan bir ortam gibi hissettirmeyecek şekilde gerçekleştirilmelidir.

Sabit veya yüzer şekilde uygun rıhtımların, demirleme sistemlerinin ve malzeme türlerinin seçilmesi de çok önemlidir. Yine çok sayıda seçenek vardır, ancak her durumda mümkün olduğunca sağlam ve istikrarlı bir his, görünüm ve gerçeklik sağlamaları gerekir; böylece müşterilere rıhtımda yürürken rahatlık, güvenlik ve ayrıca teknelerinin güvenli bir yere demirlenmiş olduğu konusunda güven vermeleri gerekir. Bu, rıhtımların genişliğine de odaklanmak anlamına gelir, çünkü kimse çok dar rıhtımlardan hoşlanmaz.

İŞLEVSELLİĞİ ETKİLEYEBİLECEK BİRÇOK NEDEN VARDIR

Yüzer iskeleler için, su seviyesindeki dalgalanmalara ve çeşitli dalga koşullarına izin verirken stabilite sağlamak için iskele bağlantıları, yüzdürme şekilleri, miktarları ve yerleştirmeleri önemlidir. Bağlantılar genellikle bir takılma kaynağıdır ve çoğu engelsiz/engelli ihtiyaçlarını karşılamaz, ancak biraz ekstra çaba ile çözülebilir. Fiili yürüme yüzeyleri ile ilgili olarak da, yine çok sayıda seçenek vardır ve dikkatli bir seçimle, tahta döşeme için eğilme ve/veya

sarkma sorunlarını ve beton için çatlama, parçalanma ve ufalanma sorunlarını önlemeye yardımcı olunabilir. Döşeme için, çoğu kişi en ince (örneğin, 1" x 6") kereste veya kompozit malzeme kullanır ve kirişler merkezde 18 ila 30 inç aralıklarla yerleştirilir. Daha dar kiriş aralıkları ve daha kalın (örneğin, 2" x 6") döşeme kullanımı, gelecekteki sorunları ortadan kaldırmak için daha fazla tercih edilebilir. Ahşap döşeme genellikle diğer döşeme türlerine göre daha ucuz ve daha dayanıklı olsa da, günümüzde ahşabın çoğu durumda yıllar öncekiyle aynı özelliklere sahip olmadığını unutmamak önemlidir, bu nedenle satın alırken dikkatli olun.

Tasarım ve malzeme seçimi sürecinde sürdürülebilirlik, uzun ömürlülük ve bakım konularını dikkate almak nispeten kolaydır ve hem genel proje maliyetleri hem de zaman içinde ekonomik açıdan faydalı olabilir. Bu, sadece pahalı ürünleri değil, basit ve düşük maliyetli ürünleri de etkileyebilir. Birçok kişi, işlevselliği etkileyebilecek sürdürülebilirlik, uzun ömürlülük ve bakım konularını düşünmeden tasarım öğesinin belirli yönlerine odaklanma eğilimindedir. Amaçlanan yolların düzgün olmasını ve sarkan tekne pruvaları ve pruva direklerinden arındırılmış olmasını sağlamak için rihlimlar yeterince geniş olmalı ve kayma alanları amaçlanan tekneler için yeterince uzun olmalıdır.

Bu, sadece daha iyi bir müşteri deneyimi sağlamakla kalmaz, aynı zamanda birçok potansiyel davayı önlemeye de yardımcı olur. Konum, yükseklik ve yeterli elektrik, su ve diğer kamu hizmetleri, bağlantı ve tutma yeri türleri, kullanım kolaylığı için önemlidir.

Karadan suya geçiş için, çoğu tekneci kolları eşya dolu ve/veya el arabası kullanarak geldiği veya ayrıldığı için, sağlamlık ve kullanım kolaylığı hissi sağlamak önemlidir. Mümkünse merdiven kullanımından her zaman kaçınılmalıdır. Yüzen tesisler için, iskeleler en yaygın kullanılan yaklaşımdır. Üstte ve altta düzgün bir geçiş sağlayacak şekilde geçiş plakaları sağlamak önemlidir. Yürürken, insanlar genellikle dümdüz ileriye bakar,

aşağıya bakmazlar. Bu, düz olmayan yüzeylerde takılıp düşmeye neden olabilir ve bu da marinalara karşı en yaygın olarak açılan davalardan biridir. Erişilebilir kızak yerlerine giden iskeleler için ADA erişilebilirlik gereklilikleri de vardır; bu, temel olarak basamak veya takılma tehlikesi olmaması anlamına gelir.

MÜŞTERİLER HER ZAMAN "MÜKEMMEL" WI-Fİ BAĞLANTISI ARARLAR

5G hücreli hizmetin artan kullanılabilirliği bazı alternatifler sunmaya başlasa da, anlamlı Wi-Fi kullanılabilirliği hala çoğu marina müşterisinin şikayet ettiği bir numaralı sorundur. Dünya değişti ve her şey kişinin telefonuyla bağlantılı hale geldi. Bağlantılar hemen, ara sıra veya hiç çalışmadığında, şikayet yağmuruna hazır olun. Daha da kötüsü, müşteriler başkalarıyla konuşurken bu konuya odaklanırlar ve her zaman "mükemmel" Wi-Fi bağlantısı olan yerler ararlar, ancak ne yazık ki bu tür yerler nadirdir.

Wi-Fi'den önce, müşterilerin aklındaki en önemli şey tuvaletlerdi. Çoğu durumda, dış tuvalet yaklaşımı artık kabul edilemez bir hale geldi. Çekici tuvaletler ve geçici konaklayanlar için duş ve çamaşır yıkama olanakları yaratmak, müşteriler ve misafirleri için son derece anlamlıdır ve geçici konaklayanlar için diğer teknecilerle sohbet ederken önemli bir konudur. Günümüzde, nispeten makul bir maliyetle çok davetkar bir tesis sağlayabilen ve temiz tutması çok daha kolay olan modern malzemeler sayesinde, çekici ve işlevsel tuvaletler oluşturmak nispeten kolaydır.

Tabelalar, hem karada hem de suda bulunan tesisler için önemlidir. Ne yazık ki, birçok kişiyi rahatsız eden ve bir noktada tabelaların okunmaz hale geldiği bir tabela kirliliği çağında yaşıyoruz. Bunları parlak harflerle bilgilendirici ve çekici hale getirmek kolaydır. Yasal amaçlar için birçok ilan asılması gerekir ve bunları göze çarpan ancak ön planda olmayan bir ilan tahtası gibi özel bir alana asmak, yasal gereklilikleri yerine getirirken, aynı zamanda müşterilerin yol tarifi ve uyarılar için daha anlamlı olan tabelalardan ayırmak mümkündür. Birçok tesis, marinaların konaklama sektöründe olduğunu unuttur.

Diğer anlamlarının yanı sıra, bu, bir müşteri içeri girdiğinde, ilk 30 saniye içinde tesisle ilgili görüş ve deneyiminin zihninde (bilinçli veya bilinçsiz olarak) bir izlenim yarattığı anlamına gelir: "Bu harika olacak!"; "Of, hata mı yaptım?"; veya "Eh, fena değil". Sonraki 30 saniye ile bir dakika arasında bu ilk izlenim pekişir veya değişir. Ve birkaç dakika içinde izlenim kalıcı hale gelir ve değiştirilmesi neredeyse imkansız olur.

Tasarım açısından bu izlenim son derece önemlidir ve olumlu izlenimler sadece binaların tasarımı ve cepheleleriyle değil, aynı zamanda iyi düşünülmüş ve organize edilmiş saha düzeni ve peyzaj ile de elde edilebilir. Marinalar ayrıca çeşitli yağmur suyu ve diğer kirlilik kontrol faaliyetlerini uygulamakla yükümlüdür. Bu gereklilikleri ve istekleri birleştirmek nispeten karadan veya sudan gelirken ve tesisin içindeyken davetkar bir görünüm sunabilir. Örneğin, sahil boyunca bitki örtülü bir set oluşturmak, yağmur suyunu kontrol ederken estetik açıdan hoş bir atmosfer sunabilir. Gerçekten de, erişilebilirlik, iş sağlığı ve güvenliği, kabul edilebilir malzemelerin kullanılması, gölgeleme, su sirkülasyonu gibi tasarıma dahil edilmesi gereken birçok yasal gereklilik vardır ve bu liste uzayıp gider. Bazen göz korkutucu görünebilirler, ancak gerçekçi düşünce ve planlama ile uzun vadede genellikle yararlı olabilirler.

Yine, marina tasarımına WOW faktörünü eklemeyi tek kelimeyle tanımlamak gerekirse, bu kelime işlevsellik olurdu. Tüm parçaları bir araya getirip birlikte çalışmasını sağlamak, müşterilerin takdir edeceği ve bunun için ödeme yapmaya istekli olacağı türden sorunsuz bir yaklaşım sağlar. Bununla birlikte, tasarım elbette denklemin sadece bir parçasıdır; bu nedenle bir sonraki makalemizde marina faaliyetlerine WOW faktörünü eklemeye odaklanacağız! Bizi takip etmeye devam edin... Keyifli seyirler.

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.

87 KURULUŞ NET ZERO FRAMEWORK İÇİN BİRLEŞTİ

Denizcilik kuruluşlarından oluşan bir koalisyon, IMO'ya Net Sıfır Emisyon Çerçevesi'ni onaylama çağrısında bulundu.



Gemi işletmecisi, liman ve temiz yakıt üreticilerinden oluşan 87 kuruluşun bir koalisyon Ekim 2025'te resmi onayının bir yıl ertelenmesine yönelik alınan kararın ardından, 2026 yılında düzenlenecek toplantıda Uluslararası Denizcilik Örgütü'ne (IMO) 2026 yılında Net-Sıfır Çerçevesini (Net Zero Framework- NZF) kabul etme çağrısında bulundu.

Denizcilik sektörünün 2050 yılı civarında veya en geç 2050 yılına kadar net sıfır sera gazı emisyonuna ulaşma hedefini desteklemeyi amaçlayan çerçeve kapsamında, 5.000 grostonun üzerindeki gemilere karbon emisyonu vergisi (levy) uygulanması öngörülmektedir. Mekanizma 2024 yılında prensipte üzerinde uzlaşılan bir düzenleme olmakla birlikte, nihai kabulü 2026 yılına ertelendi. Önceki tahminlere göre söz konusu emisyon vergisinin 2030 yılına kadar yıllık yaklaşık 15 milyar ABD doları gelir oluşturması beklenmektedir. Bu gelirlerin, konvansiyonel deniz yakıtları ile yeşil amonyak, e-metanol ve hidrojen türevli diğer alternatif yakıtlar arasındaki maliyet farkının azaltılmasına katkı sağlaması öngörülmektedir. Destekleyenler arasında yıllık toplam 340 milyon tonun üzerinde

yük elleçleyen limanlar ile toplam piyasa değeri yaklaşık 140 milyar ABD doları olan halka açık şirketler bulunmaktadır. Ortak açıklamada NZF, uluslararası deniz taşımacılığının dekarbonizasyonu için "net ve güvenilir bir yol haritası sunan, zorlu müzakereler sonucunda ortaya çıkmış bir uzlaşma" olarak tanımlanmaktadır. Ayrıca açıklamada, NZF'nin kabulünün gecikmesinden kaynaklanan karışıklık ve belirsizliğin uluslararası yatırımları ve büyümeyi zayıflatma riski taşıdığı ifade edilmektedir.

Sektör temsilcileri, denizcilikte net sıfır emisyon hedefine ulaşılabilmesi için sentetik ve düşük karbonlu yakıtların yaygınlaştırılmasının kritik olduğunu, ancak Net-Sıfır Emisyon Çerçevesi yürürlüğe girmeden e-yakıt üretimi ve tedarik zincirine yönelik yatırımlar için yeterli ekonomik teşvikin oluşmadığını belirtmektedir. Dekarbonizasyon sürecinin hızlandırılabilmesi için küresel ölçekte uygulanacak açık ve öngörülebilir bir düzenleyici çerçevenin gerekli olduğunu vurgulayarak gemiler ve yakıt altyapısına yönelik yatırımların uzun vadeli ve yüksek sermaye gerektiren yatırımlar olması nedeniyle özellikle e-yakıt üretim tesisleri

ve yakıt ikmal altyapısına ilişkin nihai yatırım kararlarının büyük ölçüde küresel düzenlemelerin netleşmesine bağlı olduğunu ifade etmektedir.

Bu kapsamda koalisyon tarafından, açık ve tutarlı kuralların, yakıt üretimi ve altyapı yatırımlarından gemi yatırımlarına ve uzun vadeli yakıt tedarik anlaşmalarına kadar tüm değer zinciri boyunca yatırım ortamını güçlendireceği değerlendirilmektedir. NZF'nin 2026 yılında kabul edilmesinin yatırımcılara küresel ölçekte eşit rekabet koşullarına dayalı bir dönüşüm sürecinin desteklediği yönünde güçlü bir sinyal vereceği ve denizcilik sektörünün ihtiyaç duyduğu temiz yakıt arzının gelişimine katkı sağlayacağı ifade edilmektedir. Buna karşılık küresel düzenlemelere dayalı açık ve öngörülebilir bir talep sinyali bulunmaması durumunda yatırım süreçlerinin yavaşlayabileceği ve birçok projenin nihai yatırım kararına ulaşmakta zorlanabileceği belirtilmektedir. Küresel ticaretin yaklaşık %80'ini taşıyan ve küresel sera gazı emisyonlarının yaklaşık %3'ünden sorumlu olan deniz taşımacılığında sektör paydaşları, bayrak devletleri ve ticaret rotaları arasında tutarlılığın sağlanabilmesi için IMO çatısı altında tek ve küresel bir düzenleyici rejimin uygulanması gerektiğini savunmaktadır. Koalisyon, IMO üyesi ülkelere 2026 yılında Net-Sıfır Emisyon Çerçevesi'nin kabul edilmesi çağrısında bulunmakta ve söz konusu düzenlemenin zamanında yürürlüğe girmesinin gemi sahipleri, yakıt üreticileri ve limanların uzun vadeli sermaye yatırımlarını planlayabilmeleri açısından gerekli düzenleyici netliği sağlayacağını ifade etmektedir.

(Kaynak: Maritime Carbon Intelligence Web Sitesi)

DENİZLERDE GÜVENLİK UFKU

Balıkçı gemilerinin emniyetine yönelik küresel standartları belirleyen 2012 Cape Town Anlaşması, Şubat 2027'de yürürlüğe giriyor.

Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO), balıkçı gemilerinin emniyetine yönelik küresel düzenleyici çerçevenin önemli unsurlarından biri olan 2012 Cape Town Anlaşması'nın yürürlüğe girmesi için gerekli şartların sağlandığını duyurdu. Son olarak Arjantin'in anlaşmaya taraf olmasıyla birlikte, anlaşmanın yürürlüğe girmesi için gerekli eşik aşıldı ve söz konusu uluslararası düzenlemenin Şubat 2027 itibarıyla yürürlüğe girmesi kesinleşti. Cape Town Anlaşması, en az 22 devletin taraf olması ve toplamda 24 metre ve üzeri uzunluğa sahip en az 3.600 balıkçı gemisini temsil etmesi şartının sağlanmasının ardından yürürlüğe girecek şekilde düzenlendi. Arjantin'in katılımıyla birlikte taraf devlet sayısı 28'e, kapsanan balıkçı gemisi sayısı ise 3.754'e ulaştı.

BALIKÇI GEMİLERİ İÇİN KÜRESEL EMNİYET STANDARTLARI

Anlaşma yürürlüğe girdiğinde, taraf devletlerin Cape Town Anlaşması hükümlerini ulusal mevzuatlarına aktarmaları ve etkin biçimde uygulamaları gerekecek. Bayrak Devletleri kendi sicillerine kayıtlı balıkçı gemilerinin söz konusu kurallara uygunluğunu sağlamakla yükümlü olacak; Liman Devletleri ise limanlarına uğrayan yabancı bayraklı balıkçı gemilerini denetleyerek anlaşma hükümlerine uyumu kontrol edebilecek.

Anlaşma kapsamında belirlenen uluslararası asgari gereklilikler özellikle şu alanları kapsıyor:

- Balıkçı gemilerinin tasarımı ve inşası
- Gemi stabilitesi ve denize elverişlilik kriterleri
- Makine ve elektrik tesisatı
- Can kurtarma donanımları
- Yangınla mücadele sistemleri



- Haberleşme ekipmanları
- Periyodik muayene ve denetim düzenlemeleri

BALIKÇILIK SEKTÖRÜNDE EMNİYET AÇIĞININ GİDERİLMESİ

IMO tarafından geliştirilen bu anlaşma, dünyadaki en riskli mesleklerden biri olan balıkçılık faaliyetlerinde emniyet seviyesini artırmayı amaçlıyor. Her yıl çok sayıda balıkçının denizde hayatını kaybetmesinden hareketle Cape Town Anlaşması'nın uygulanmasıyla birlikte balıkçı mürettebatının korunması ve gemi emniyetinin güçlendirilmesi hedefleniyor.

Ayrıca anlaşmanın yürürlüğe girmesi; yasadışı, kayıt dışı ve düzensiz (IUU) balıkçılıkla mücadeleye katkı sağlaması, balıkçı gemilerinden kaynaklanan deniz kirliliğinin azaltılması ve küresel balıkçılık faaliyetlerinde daha güvenli ve

sürdürülebilir bir operasyonel çerçeve oluşturulması açısından önemli bir adım olarak değerlendiriliyor.

IMO'nun balıkçı gemisi emniyetine yönelik uzun yıllara dayanan çalışmalarının bir sonucu olan 2012 Cape Town Anlaşması, 1977 Torremolinos Uluslararası Balıkçı Gemileri Emniyeti Sözleşmesi ve 1993 Torremolinos Protokolü temel alınarak geliştirildi. Bu düzenlemeler yürürlüğe girememiş olsa da, Cape Town Anlaşması söz konusu hükümleri güncelleyerek uygulanabilir bir küresel emniyet rejimi oluşturdu.

Bu gelişmeyle birlikte, balıkçı gemilerinin emniyetine yönelik uluslararası düzenleyici yapı güçlendirilmiş olacak ve küresel deniz emniyeti sisteminde uzun süredir mevcut olan önemli bir boşluk kapatılacak.

(Kaynak: IMO Web Sitesi)

DENİZLERDE ŞEFFAFLIĞIN YENİ ÇERÇEVESİ

IMO ve Paris MoU arasında imzalanan güncellenmiş veri paylaşım anlaşması, küresel PSC rejimlerini birbirine daha sıkı bağlayarak gemi denetimlerinde yeni bir dönem başlatıyor.



Londra'daki Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO) Genel Merkezi'nde 26 Şubat tarihinde gerçekleştirilen bir imza töreni ile Liman Devleti Kontrolü (Port State Control – PSC) alanında şeffaflığın ve iş birliğinin artırılmasına yönelik önemli bir adım atıldı. Bu kapsamda IMO ile Paris Liman Devleti Kontrolü Mutabakat Zaptı (Paris MoU) arasında güncellenmiş bir veri paylaşım anlaşması imzalandı. Söz konusu anlaşma, IMO Genel Sekreteri Arsenio Dominguez ile Paris MoU Genel Sekreteri Luc Smulders tarafından resmiyete kavuşturuldu. İmzalanan anlaşma, küresel ölçekte iş birliğini güçlendirip bilgi paylaşımını geliştirirken dünya genelinde gemi denetimlerinin daha etkin şekilde yürütülmesine katkı sağlıyor.

Bu gelişme, bölgesel bir PSC rejimi ile yapılan altıncı güncellenmiş veri paylaşım anlaşmasını temsil ediyor. Benzer anlaşmalar 2025 yılı içerisinde Abuja, Hint Okyanusu, Tokyo, Akdeniz ve Riyad PSC Mutabakat Zaptı sekreterlikleri ile de imzalandı. Güncellenmiş anlaşmalar kapsamında, mevcut PSC rejimleri ile yürürlükte bulunan anlaşmalar temel

alınarak PSC veri kapsamı genişletildi ve gemilere ilişkin tam PSC denetim verilerinin paylaşımı mümkün hale getirildi. Bu sayede PSC denetim verilerinin bütünlüğü ve şeffaflığının artırılması amaçlanıyor.

KÜRESEL PSC ÇERÇEVESİNİN GÜÇLENDİRİLMESİ

Liman Devleti Kontrolü rejimleri, ulusal denizcilik idarelerinin limanlarına gelen yabancı bayraklı gemileri denetleyerek, bu gemilerin IMO sözleşmeleri kapsamında kabul edilen uluslararası emniyet, güvenlik ve çevre standartlarına uygunluğunu doğruladığı bölgesel iş birliği mekanizmalarıdır. Güncellenmiş anlaşmalar, IMO'nun Küresel Entegre Denizcilik Bilgi Sistemi (Global Integrated Shipping Information System – GISIS) içerisinde yer alan PSC modülünün geliştirilmesini desteklemektedir. Bu modül; entegre PSC veri tabanı ile birlikte potansiyel web servislerini de içermekte olup, üye devletler adına gemi denetimlerine ilişkin tam veri setlerinin daha etkin şekilde paylaşılmasını mümkün kılmaktadır. PSC modülü, PSC

Mutabakat Zaptı ve anlaşmaları tarafından sağlanan denetim verilerini toplayarak görüntülemekte ve böylece üye devletlerin IMO araçlarının uygulanması ve raporlama yükümlülüklerinin yerine getirilmesi süreçlerini desteklemektedir.

Ayrıca sistem, bayrak devletlerinin kendi gemilerine ilişkin denetim raporları hakkında görüş bildirmesine de imkân tanımakta, bu da şeffaflık ve usul güvencesinin güçlendirilmesine katkı sağlamaktadır. PSC rejimleri arasındaki koordinasyonun güçlendirilmesi sayesinde söz konusu güncellenmiş anlaşmalar; paydaşlara önemli faydalar sağlamakta, dünya genelinde PSC faaliyetlerinin uyumlaştırılmasını desteklemekte ve liman devletleri tarafından yürütülen uyum izleme faaliyetlerinin etkinliğini artırmaktadır.

KÜRESEL PSC REJİMLERİ AĞI

Günümüzde dünya genelinde on adet PSC rejimi bulunmaktadır. Bunlar; sekiz bölgesel Mutabakat Zaptı, bir bölgesel anlaşma ve Amerika Birleşik Devletleri Sahil Güvenliği olmak üzere toplam on yapıyı kapsamaktadır. Bu rejimler şunlardır:

- Avrupa ve Kuzey Atlantik – Paris MoU
- Asya ve Pasifik – Tokyo MoU
- Latin Amerika – Vina del Mar Anlaşması
- Karayip Bölgesi – Caribbean MoU
- Batı ve Orta Afrika – Abuja MoU
- Karadeniz – Black Sea MoU
- Akdeniz – Mediterranean MoU
- Hint Okyanusu – Indian Ocean MoU
- Basra Körfezi – Riyadh MoU
- Amerika Birleşik Devletleri Sahil Güvenliği (USCG)

Bazı IMO üye devletleri birden fazla PSC rejimine taraf olabilmektedir. Tüm bölgesel PSC rejimleri ise IMO nezdinde hükümetler arası kuruluş statüsünde gözlemci statüsüne sahiptir.

(Kaynak: IMO Web Sitesi)

KANADA ARKTİK VE NORVEÇ DENİZİ ECA STATÜSÜNDE

Kanada Arktik Bölgesi ve Norveç Denizi'nde yeni kükürt ve azot emisyon sınırları yürürlüğe girdi.



Uluslararası Denizcilik Örgütü'nün (IMO) MARPOL Sözleşmesi Ek VI hükümleri kapsamında, Kanada Arktik Bölgesi ve Norveç Denizi, 1 Mart 2026 tarihi itibarıyla resmen Emisyon Kontrol Alanı (Emission Control Area – ECA) statüsüne kavuştu. Bu iki yeni bölgede faaliyet gösteren gemilerin, azot oksitler (NOx), kükürt oksitler (SOx) ve partikül madde (PM) emisyonlarına ilişkin daha sıkı sınır değerlere uyması gerekiyor.

Söz konusu ECA alanları, Ekim 2024'te gerçekleştirilen Deniz Çevresini Koruma Komitesi'nin (MEPC 82) toplantısında kabul edilen MEPC.392(82) sayılı karar ile belirlendi. Bu alanlarda gemi yakıtlarında izin verilen maksimum kükürt oranı %0,10 olarak uygulanacak.

Deniz taşımacılığında kaynaklanan SOx ve NOx emisyonlarının azaltılması, insan sağlığı açısından önemli faydalar sağlıyor. Bu kapsamda, akciğer kanseri, kalp-damar hastalıkları, felç ve çocukluk çağı astımı gibi sağlık sorunlarının görülme sıklığının azaltılması hedefleniyor.

Ayrıca çevresel açıdan beklenen kazanımlar çerçevesinde asitleşmenin azalması sayesinde tarım alanları, orman ekosistemleri ve sucul canlı türleri daha etkin şekilde korunabilecek. Bunun yanında gemi emisyonlarının neden olduğu atmosferik pus (haze) oluşumunun azaltılmasıyla görüş mesafesinin artması ve deniz kazaları riskinin düşmesi öngörülüyor.

Yeni düzenleme kapsamında Kanada Arktik ECA, mevcut Kuzey Amerika ECA bölgesini genişleterek Kanada'nın Arktik sularının tamamını kapsayacak şekilde belirlendi. Norveç Denizi ECA ise mevcut Kuzey Denizi ECA alanının genişletilmesiyle oluşturulmuş olup, Norveç'in Münhasır Ekonomik Bölgesi (EEZ) ile birlikte fiyortlar ve kıyı sularını kapsamakta ve Rusya sınırına kadar uzanmaktadır.

Kanada Arktik Bölgesi ve Norveç Denizi için belirlenen NOx, SOx ve partikül madde emisyon kontrol alanları, MARPOL Ek VI kapsamında belirlenen altıncı ve

yedinci Emisyon Kontrol Alanı olmuştur. Mevcut diğer ECA bölgeleri arasında Akdeniz, Baltık Denizi, Kuzey Denizi, Kuzey Amerika kıyıları ve ABD Karayip Denizi (Porto Riko ve ABD Virgin Adaları çevresi) yer almaktadır.

Öte yandan, Nisan 2025'te gerçekleştirilen MEPC 83 toplantısında, Kuzeydoğu Atlantik'in yeni bir Emisyon Kontrol Alanı olarak belirlenmesine yönelik teklif onaylandı ve bu düzenlemenin Nisan 2026'da yapılacak MEPC 84 toplantısında resmen kabul edilmesi bekleniyor.

Hatırlanacağı üzere, 1 Ocak 2020 tarihinde yürürlüğe giren küresel kükürt sınırı düzenlemesi ile ECA bölgeleri dışında kullanılan gemi yakıtlarında kükürt oranı %0,50 ile sınırlandırıldı. Bu düzenleme sayesinde uluslararası deniz taşımacılığında kaynaklanan toplam kükürt oksit emisyonlarında yaklaşık %70 oranında azalma sağlandı.

(Kaynak: IMO Web Sitesi)

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



ARKAS

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

Our Partnership

AVRUPA KOMİSYONU - ENDÜSTRİYEL DENİZCİLİK VE LİMANCILIK STRATEJİSİ YAYIMLANDI

AB Endüstriyel Denizcilik Stratejisi ve AB Limanlar Stratejisi denizcilik sektörünü daha rekabetçi, sürdürülebilir ve güvenli hale getirmeyi hedefliyor.



Avrupa Komisyonu tarafından 4 Mart 2026 tarihinde açıklanan AB Endüstriyel Denizcilik Stratejisi ve AB Limanlar Stratejisi, Avrupa'nın denizcilik sektörünü daha rekabetçi, sürdürülebilir ve güvenli hale getirmeyi hedefleyen kapsamlı bir politika çerçevesi sunuyor. Avrupa'nın dünyanın en büyük kolektif deniz alanlarından birine sahip olması ve gemi inşa teknolojilerinde güçlü bir konumda bulunması, denizcilik sektörünün Birliğin ekonomik güvenliği ve stratejik özerkliği açısından kritik bir rol oynamasına neden oluyor. Açıklanan yeni stratejiler, gemi inşa sanayisinden liman altyapısına kadar uzanan geniş bir ekosistemi kapsayan dönüşüm hedeflerini ortaya koyuyor.

AB Endüstriyel Denizcilik Stratejisi, Avrupa'nın gemi inşa ve deniz taşımacılığı alanındaki liderliğini güçlendirmek amacıyla üç temel sütun üzerine inşa ediliyor. İlk olarak, Avrupa'nın denizcilik üretim kapasitesinin güçlendirilmesi hedefleniyor. Bu kapsamda Avrupa genelinde bir Endüstriyel Denizcilik Değer Zinciri İttifakı kurulması ve tersanelerin dijital ile döngüsel dönüşümünün desteklenmesi planlanıyor. Avrupa Birliği hâlihazırda yüksek teknoloji gemi üretiminde önemli bir lider konumda bulunuyor; küresel kruvaziyer gemisi üretiminin yaklaşık %97'si, buzkıran gemilerin ise %67'si Avrupa tersanelerinde inşa ediliyor. Bu alandaki AB liderliğinin

korunması için araştırma ve inovasyon faaliyetleri de desteklenirken, Horizon Europe programı kapsamında geliştirilecek "Geleceğin Tersaneleri" projeleriyle yeni teknolojilerin gerçek üretim ortamlarında test edilmesi hedefleniyor. Stratejinin ikinci ayağı, deniz taşımacılığının rekabet gücünü ve sürdürülebilirliğini artırmak üzerine odaklanıyor. Avrupa ekonomisi büyük ölçüde deniz ticaretine dayanıyor; AB'ye yapılan ithalatın yaklaşık %76'sı deniz yoluyla taşınarak deniz yolu ticaretinin toplam değeri 1,3 trilyon Avro'ya yaklaşıyor. Avrupa sahipli ticari deniz filosu küresel tonajın yaklaşık %34'ünü oluştururken Avrupa'nın konteyner taşımacılığında payı %50; yolcu taşımacılığında %38; ro-ro taşımacılığında %34; tanker taşımacılığında ise %32 seviyesinde bulunuyor. Bu kapsamda AB, Avrupa bayraklı gemilerin teşvik edilmesi, idari süreçlerin sadeleştirilmesi ve sektörün karbon emisyonlarının azaltılmasına yönelik politikaların güçlendirilmesini planlıyor.

Stratejinin üçüncü ayağı ise denizcilik sektörünün savunma ve çift kullanımlı kapasitesinin artırılması olarak öne çıkıyor. Avrupa'nın denizcilik sanayisi yalnızca ticari faaliyetler açısından değil, aynı zamanda güvenlik ve savunma açısından da stratejik bir rol oynuyor. Bu nedenle sivil ve askeri amaçlarla kullanılacak gemi üretiminin desteklenmesi, çift kullanımlı feribot projelerinin teşvik edilmesi ve Avrupa genelinde deniz alanı farkındalığının artırılması hedefleniyor. Bu yaklaşım, denizcilik sektörünün ekonomik olduğu kadar jeopolitik önemini de vurguluyor. Söz konusu dönüşüm sürecinin önemli bir diğer ayağını ise AB Limanlar Stratejisi oluşturuyor. Avrupa limanları Birliğin dış ticaretinin yaklaşık %74'ünü yönetirken her yıl 3,4 milyar ton yük ve yaklaşık

395 milyon yolcuya hizmet veriyor. Bu nedenle strateji, limanların yalnızca ticaret merkezleri olarak değil, aynı zamanda enerji, inovasyon ve lojistik merkezleri olarak gelişmesini hedefliyor. Limanların dijitalleşmesi, diğer ulaşım ağlarıyla entegrasyonunun güçlendirilmesi ve temiz enerjiye geçişin hızlandırılması bu kapsamda öne çıkan başlıklar arasında yer alıyor. Ayrıca limanların güvenliği de stratejinin önemli bir parçasını oluşturuyor.

Limanların uluslararası ticaretin en kritik giriş ve çıkış noktaları olmasıyla organize suç, uyuşturucu kaçakçılığı ve siber saldırılar gibi risklere karşı daha güçlü güvenlik mekanizmalarının geliştirilmesi planlanıyor. Liman çalışanları için güvenlik geçmişi kontrolleri, üçüncü ülke limanlarına yönelik risk değerlendirmeleri ve siber güvenlik alanında üye ülkeler arasında bilgi paylaşımını artıracak yeni platformların oluşturulması bu kapsamda öngörülen adımlar arasında yer alıyor. Bu çerçevede, stratejilerin etkin bir şekilde uygulanmasını sağlamak üzere Avrupa Komisyonu, sorumlu Komisyon Üyesi ve İcra Kurulu Başkan Yardımcıları başkanlığında üst düzey bir Denizcilik Endüstrileri ve Limanlar Kurulu kurulmasını hedefliyor.

Genel olarak değerlendirildiğinde, Avrupa Komisyonu tarafından açıklanan iki strateji Avrupa'nın denizcilik sektörünü inovasyon, sürdürülebilirlik ve güvenlik ekseninde yeniden şekillendirmeyi amaçlayan kapsamlı bir dönüşüm planını temsil ediyor. Gemi inşa sanayisinden liman altyapısına kadar uzanan bu geniş kapsamlı yaklaşım, Avrupa'nın küresel denizcilik rekabetindeki liderliğini uzun vadede koruma hedefini ortaya koyuyor.

(Kaynak: Avrupa Komisyonu Basın Bülteni)

ÇİN NÜKLEER TAHRİK PLANLARINI İLERLETİYOR

Çin'de bir tersaneye sivil nükleer güvenlik ekipmanlarının üretimi ve kurulumu için gerekli düzenleyici lisans verildi.



Çin'de bir tersanenin sivil nükleer güvenlik ekipmanlarının üretimi ve kurulumu için gerekli düzenleyici lisansı alması, ülkenin denizcilikte nükleer tahrik teknolojilerine yönelik çalışmalarını hızlandırdığına işaret etmektedir. Yetkili nükleer düzenleyici kurum tarafından verilen ve belirli bir süre için geçerli olan bu lisans, denizcilik sektöründe kullanılacak bazı kritik nükleer güvenlik ekipmanlarının üretimi ve montajının yapılabilmesine imkân sağlamaktadır. Söz konusu yetkilendirme kapsamında özellikle reaktör muhafaza sistemleri ve kontrol çubuğu tahrik mekanizmaları gibi nükleer reaktör güvenliği açısından kritik bileşenlerin üretimi ve entegrasyonuna yönelik faaliyetlerin yürütülmesi mümkün hale gelmektedir. Bu gelişme, nükleer enerji teknolojilerinin denizcilik platformlarına uygulanmasına yönelik mühendislik altyapısının oluşturulması bakımından önemli bir adım olarak değerlendirilmektedir.

Verilen lisansın doğrudan belirli bir gemi projesine işaret ettiği açıklanmamış olmakla birlikte, son yıllarda Çin'de nükleer tahrik sistemlerinin denizcilik platformlarında kullanılmasına yönelik araştırma ve konsept çalışmalarının arttığı bilinmektedir. Bu kapsamda nükleer reaktör modüllerinin üretimine yönelik çeşitli teknik hazırlıkların yürütüldüğü,

özellikle reaktör muhafaza kabı gibi yüksek güvenlik standartlarına sahip ekipmanların üretimi için gerekli sanayi altyapısının oluşturulmaya çalışıldığı ifade edilmektedir. Bu tür hazırlıklar, gelecekte nükleer enerji tabanlı deniz platformlarının geliştirilmesine yönelik daha ileri aşamalara geçilebileceğinin göstergesi olarak görülmektedir.

Denizcilik alanında geliştirilen konsept çalışmalar arasında nükleer tahrik sistemine sahip yeni nesil büyük ölçekli ticari gemi tasarımları da yer almaktadır. Bu tür gemilerde kompakt deniz reaktörlerinin hem ana tahrik sistemi hem de gemi içi elektrik üretimi için kullanılacağı değerlendirilmektedir. Nükleer tahrik teknolojisi, özellikle çok uzun mesafeli sefer yapan büyük tonajlı gemiler için yakıt ikmali ihtiyacını önemli ölçüde azaltma potansiyeline sahip olup operasyon sırasında karbon emisyonlarını minimum seviyeye indirebilmesi nedeniyle denizcilikte karbonsuzlaşma hedefleri bağlamında dikkat çeken alternatif tahrik seçeneklerinden biri olarak görülmektedir. Bununla birlikte, ticari gemilerde nükleer enerji kullanımının güvenlik, düzenleyici çerçeve, sigorta ve finansman gibi birçok teknik ve hukuki konunun netleştirilmesini gerektirdiği de belirtilmektedir. Öte yandan nükleer tahrik teknolojisinin yalnızca ticari gemilerde değil, aynı zamanda buz kıran

gemiler gibi özel görev platformlarında da değerlendirilmesi planlanmaktadır. Bu tür gemilerde nükleer enerji kullanımı, uzun süre yakıt ikmali yapılmadan operasyon sürdürülebilmesi ve zorlu kutup koşullarında kesintisiz faaliyet yürütülebilmesi açısından önemli avantajlar sağlamaktadır. Özellikle Arktik bölgesinde artan ticari faaliyetler ve yeni deniz rotalarının gelişimi dikkate alındığında, nükleer tahrikli buz kıran gemilerin stratejik önemi giderek artmaktadır. Bu nedenle nükleer tahrik teknolojisinin denizcilik alanındaki potansiyel uygulamaları hem enerji dönüşümü hem de jeopolitik deniz taşımacılığı perspektifinde yakından takip edilmektedir.

Genel olarak değerlendirildiğinde, nükleer güvenlik ekipmanlarının üretimi ve kurulumu için verilen bu lisansın, Çin'in denizcilik sektöründe nükleer tahrik teknolojilerine yönelik uzun vadeli stratejik çalışmalarının önemli bir parçasını oluşturduğu ifade edilmektedir.

Küresel denizcilik sektöründe karbon emisyonlarının azaltılmasına yönelik baskının artması, alternatif enerji ve tahrik sistemlerine yönelik araştırmaları hızlandırırken nükleer enerji de bu tartışmaların önemli başlıklarından biri haline gelmektedir. Bununla birlikte, ticari gemilerde nükleer tahrik sistemlerinin yaygınlaşabilmesi için uluslararası güvenlik standartlarının geliştirilmesi, klas kurallarının oluşturulması ve uluslararası düzenleyici çerçevenin netleşmesi gerektiği vurgulanmaktadır. Bu nedenle nükleer denizcilik teknolojilerinin kısa vadede yaygın bir ticari uygulamaya dönüşmesi beklenmemekle birlikte, mevcut gelişmeler sektörün geleceğine ilişkin önemli bir teknoloji yönelimine işaret etmektedir.

(Kaynak: Lloyd's List Web Sitesi)

AMONYAK KAÇAĞI AZALTILDI

Amonyak yakıtlı gemi motorları için egzoz gazı arıtma testlerinde amonyak kaçağının önemli ölçüde azaltıldığı tespit edildi.



Korean Register (KR), megawatt ölçekli amonyak yakıtlı motorlar için geliştirilen bir egzoz gazı arıtma sisteminin karada yapılan testlerinin sonuçlarını açıkladı. Amonyak yakıtlı deniz motorları için geliştirilen egzoz gazı son arıtma (after-treatment) sistemine yönelik kara konuşlu testlerin sonuçlarına göre, zararlı emisyonların önemli ölçüde azaltıldığı bildirildi.

Testler kapsamında geliştirilen sistemin azot oksit (NOx) emisyonlarını %95, amonyak (NH₃) emisyonlarını ise %99,7 oranında düşürdüğü doğrulandı. Ayrıca egzoz gazında oluşan amonyak kaçağı (ammonia slip) seviyesinin başlangıçta ölçülen yaklaşık 10.000 ppm seviyesinden 30 ppm seviyesine kadar indirildiği kaydedildi.

Geliştirilen egzoz gazı son arıtma sistemi, megavat ölçekli amonyak yakıtlı deniz motorları için tasarlanmış olup, sınıflandırma kuruluşu tarafından yürütülen çalışmalar kapsamında birden fazla endüstri ortağının iş birliği ile geliştirildi. Prototip sistem, Green Ship Test & Certification Center bünyesinde gerçekleştirilen uzun süreli operasyonel testlere tabi tutulmuş ve sistemin hem dayanıklılığı hem de emisyon azaltım performansı doğrulandı.

Geliştirilen sistemin dikkat çeken teknik özelliği, mikrodalga tabanlı katalizör ısıtma yöntemi kullanmasıdır. Katalitik egzoz arıtma sistemlerinde kirleticilerin daha az zararlı bileşiklere dönüştürülebilmesi için katalizörlerin belirli bir sıcaklık aralığında çalışması gerekmektedir.

Mikrodalga destekli ısıtma yöntemi sayesinde katalizörün hızlı şekilde aktive edilmesi sağlanmakta ve farklı motor yük koşullarında istikrarlı emisyon azaltımı mümkün hale gelmektedir.

Amonyak yakıtı, yanma sürecinde karbondioksit (CO₂) ve sülfür oksit (SOx) üretmemesi nedeniyle denizcilikte potansiyel bir karbonsuz yakıt (carbon-free marine fuel) alternatifi olarak değerlendirilmektedir. Bununla birlikte, amonyak yakıtlı motorların egzoz gazı içerisinde azot oksitler (NOx), diazot monoksit (N₂O) ve yanmamış amonyak bulunabilmektedir. Özellikle N₂O, 100 yıllık zaman diliminde CO₂'ye kıyasla yaklaşık 273-298 kat daha yüksek küresel ısınma potansiyeline sahip güçlü bir sera gazı olarak kabul edilmektedir.

Uzmanlara göre, amonyak yakıtlı gemilerin ticari ölçekte kullanımının yaygınlaşabilmesi için yakıt teknolojisinin yanı sıra egzoz gazı son arıtma teknolojilerinin geliştirilmesi de kritik önem taşımaktadır. Bu kapsamda geliştirilen sistemin farklı dual-fuel deniz motorlarında uygulanması ve denizcilik sektörünün karbonsuzlaşma (maritime decarbonisation) sürecine katkı sağlaması hedeflenmektedir.

Öte yandan, 2026 yılı itibarıyla bazı armatörlerin ticari operasyonlarda amonyak yakıtlı veya amonyak-dual-fuel tahrik sistemlerine sahip gemileri devreye alarak bu yakıtın operasyonel performansını test etmeye başlaması beklenmektedir. Bunun yanında, amonyak yakıtlı gemilerden kaynaklanabilecek sıvı deşarjlar ve emniyet yönetimine ilişkin uluslararası güvenlik ve çevre standartlarının geliştirilmesine yönelik çalışmalar da devam etmektedir.

(Kaynak: Maritime Carbon Intelligence Web Sitesi)

SALEFORM GÜNCELLENDİ

BIMCO ve Norveç Gemi Brokerleri Birliği, SALEFORM 2012'nin güncellenmiş formu olan SALEFORM 2025 Sözleşmesi'ni kabul etti.



Gemi alım-satım işlemlerinde dünya genelinde yaygın olarak kullanılan standart sözleşme metinlerinden biri olan SALEFORM 2012, uzun yıllardır gemi satış ve satın alma işlemlerinde uluslararası bir Memorandum of Agreement (MoA) formatı olarak kullanılmaktadır. Ancak sektördeki uygulamaların değişmesi ve düzenleyici gerekliliklerin artması nedeniyle söz konusu sözleşmenin güncellenmesine ihtiyaç duyulmuştur.

Bu kapsamda Norveç Gemi Brokerleri Birliği (Norwegian Shipbrokers' Association – NSA) tarafından başlatılan revizyon çalışmaları sonucunda, BIMCO ile NSA ortak bir alt komite oluşturmuş ve yapılan çalışmaların ardından BIMCO Dokümantasyon Komitesi (Documentary Committee) tarafından güncellenmiş metin SALEFORM 2025 adıyla kabul edilmiştir. Yeni sözleşme metni, önceki versiyonun temel yapısını büyük ölçüde korumakla birlikte, gemi alım-satım işlemlerini etkileyen düzenleyici, operasyonel ve finansal gelişmeleri dikkate

alacak şekilde önemli güncellemeler içermektedir. Özellikle depozito ve ödeme mekanizmaları mevcut bankacılık uygulamalarını yansıtacak şekilde yeniden düzenlenmiştir. Bu kapsamda sözleşme; farklı ödeme gerçekleştirme seçenekleri, daha açık emanet hesap (escrow) hükümleri ve “müşterini tanı” (Know Your Customer – KYC) ile kara para aklamanın önlenmesi (Anti-Money Laundering – AML) süreçlerinden kaynaklanabilecek gecikmelere karşı koruyucu düzenlemeler içermektedir.

Revize edilen metin ayrıca, tarafların yükümlülüklerini daha açık şekilde tanımlayarak gemi inspeksiyonları, teslim prosedürleri, teslim anındaki bunker yakıtları ve yedek parçalar gibi konularda alıcı ve satıcı arasındaki sorumluluk dağılımını netleştirmektedir. Bunun yanında doküman değişimi ve geminin teslimata hazır olması ile ilgili hükümler geliştirilmiş; özellikle Notice of Readiness (NOR) prosedürleri güçlendirilmiş ve sözleşmenin feshi için daha açık

termination window süreleri tanımlanarak olası uyumsuzlukların azaltılması hedeflenmiştir. Güncellenmiş sözleşme metni ayrıca uyum ve düzenleyici hükümler bakımından da önemli yenilikler içermektedir. Bu kapsamda rüşvet ve yolsuzlukla mücadele, yaptırımlar (sanctions), gizlilik hükümleri gibi alanlara ilişkin güncel uyum hükümleri sözleşmeye dâhil edilmiştir. Bunun yanı sıra sözleşme metni, gemi alım-satım işlemlerinin güncel çevresel düzenlemelerle uyumlu olmasını sağlamak amacıyla BIMCO FuelEU Maritime Kızı ve AB Emisyon Ticaret Sistemi (EU ETS) Kızı gibi hükümleri de içerecek şekilde güncellenmiştir. Bu düzenlemeler sayesinde sözleşmenin hem mevcut uyum standartlarına hem de denizcilik sektöründe hızla gelişen çevresel düzenlemelere uyumlu hale getirilmesi amaçlanmaktadır. SALEFORM 2025 sözleşme metni, BIMCO'nun çevrim içi sözleşme yönetim platformu olan SmartCon üzerinden erişime sunulmuştur.

(Kaynak: BIMCO Web Sitesi)

KARBON EMİSYONLARININ AZALTILMASINA YÖNELİK STRATEJİK İŞ BİRLİĞİ

Norveç merkezli deniz taşımacılığı ve enerji sektörleri arasında düşük karbonlu lojistik iş birliğine gidildi.



Norveç merkezli bir deniz taşımacılığı ve lojistik şirketi ile yine Norveç merkezli bir enerji şirketi arasında gerçekleştirilen yeni bir anlaşma kapsamında, deniz taşımacılığı faaliyetlerinde düşük karbonlu lojistik çözümlerinin yaygınlaştırılmasına yönelik önemli bir iş birliği hayata geçirildi. Söz konusu anlaşma, özellikle küresel deniz taşımacılığında kaynaklanan sera gazı emisyonlarının azaltılmasına katkı sağlamayı amaçlıyor.

Anlaşma çerçevesinde Norveç'te faaliyet gösteren enerji sektöründeki şirketin küresel tedarik zincirinde kullanılan araç, ekipman ve proje yüklerinin deniz yoluyla taşınmasında daha düşük karbon ayak izine sahip taşımacılık çözümlerinin uygulanması planlanıyor. Bu kapsamda düşük emisyonlu yakıt seçenekleri ve sürdürülebilir lojistik uygulamaları kullanılarak deniz taşımacılığı operasyonlarının karbon yoğunluğunun azaltılması hedefleniyor.

Söz konusu uygulama, müşterilere taşımacılık faaliyetlerinden kaynaklanan sera gazı emisyonlarını azaltma imkânı sağlayan "yeşil taşımacılık" hizmetleri kapsamında değerlendirilmekte. Bu çerçevede alternatif yakıt kullanımı, operasyonel verimliliği artırmaya yönelik uygulamalar ve karbon azaltımına yönelik sertifikalandırılmış çözümler gibi farklı yöntemlerin birlikte kullanılması öngörülmüyor.

Avrupa merkezli deniz taşımacılığı sektöründe geliştirilen sürdürülebilir lojistik çözümleri, özellikle otomotiv ve endüstriyel ekipman taşımacılığı gibi yüksek hacimli yük segmentlerinde karbon emisyonlarının azaltılmasına yönelik yeni seçenekler sunuyor. Bu doğrultuda düşük karbonlu yakıtların kullanımı, operasyonel optimizasyon ve enerji verimliliği uygulamalarıyla deniz taşımacılığının çevresel etkisinin azaltılması amaçlanıyor. Norveç başta olmak üzere Avrupa'daki

enerji ve sanayi şirketleri, enerji dönüşümü ve karbon azaltımı stratejileri doğrultusunda tedarik zincirlerinde yer alan lojistik operasyonlarını da düşük emisyonlu hale getirmeye yönelik çalışmalar yürütülüyor. Bu nedenle sürdürülebilir deniz taşımacılığı çözümleri sunabilen lojistik sağlayıcılarla uzun vadeli iş birliklerinin geliştirilmesi giderek daha fazla önem kazanıyor.

Bu gelişme, Avrupa merkezli şirketlerin küresel tedarik zincirlerinde karbon ayak izini azaltmaya yönelik yeni nesil taşımacılık modellerine yöneldiğini gösteriyor. Denizcilik sektöründe karbon emisyonlarının azaltılmasına yönelik stratejik iş birliklerinin artması, sürdürülebilir lojistik çözümlerinin uluslararası deniz taşımacılığı piyasasında giderek daha fazla talep gördüğüne işaret ediyor.

(Kaynak: TradeWinds Web Sitesi)

375 MW'LIK PROJEDE İLK ADIM

İrlanda'da planlanan 375 MW kapasiteli açık deniz rüzgâr enerjisi projesi için jeoteknik araştırma gemisi sahaya çıktı.

Hollanda merkezli bir mühendislik şirketi, İrlanda'da planlanan 375 MW kapasiteli açık deniz rüzgâr enerjisi projesi kapsamında deniz tabanı koşullarının belirlenmesine yönelik jeoteknik saha araştırmalarına başladı. İrlanda Denizi'nde, County Louth kıyılarının açıklarında yer alan proje sahasında yürütülen çalışmaların, kurulması planlanan açık deniz rüzgâr türbinlerinin temel tasarımı ve mühendislik planlamasına teknik veri sağlaması amaçlanıyor. Yürütülen saha faaliyetleri kapsamında özel ekipmanlarla donatılmış bir jeoteknik araştırma gemisi kullanılarak deniz tabanından zemin numuneleri alınıyor ve yerinde ölçüm

testleri gerçekleştiriliyor. Çalışmaların, açık deniz rüzgâr türbinlerinin temel tasarımında kullanılacak zemin özelliklerinin belirlenmesi, temel mühendisliği hesaplamalarının yapılması ve proje sahasındaki jeolojik koşulların ayrıntılı şekilde analiz edilmesi için kritik öneme sahip olduğu belirtiliyor.

Araştırma programı çerçevesinde konik penetrasyon testleri (Cone Penetration Test – CPT), deniz tabanı sondajları, karot numunesi alımı ve jeofizik ölçümler gerçekleştirilecek. Toplanan verilerin, ilerleyen proje aşamalarında yapılacak mühendislik tasarımları ile kurulum

operasyonlarının planlanmasına katkı sağlaması ve teknik risklerin azaltılmasına yardımcı olması bekleniyor. Toplam 375 MW kurulu güce sahip olması planlanan açık deniz rüzgâr enerjisi projesinin, tamamlandığında İrlanda'nın yenilenebilir enerji kapasitesinin artırılmasına ve Avrupa Birliği'nin enerji dönüşümü ile karbonsuzlaşma hedeflerine katkı sağlaması öngörülüyor. Proje aynı zamanda Avrupa'da açık deniz rüzgâr enerjisi yatırımlarının hız kazandığı bir dönemde, deniz üstü yenilenebilir enerji altyapısının geliştirilmesine yönelik önemli girişimler arasında değerlendiriliyor.

(Kaynak: [BBN BREAKBULK.NEWS Web Sitesi](#))

BİLBAO LİMANI'NDA YÜZER GÜNEŞ TESTİ

İspanya'daki Bilbao Limanı'nda SEAMOD adlı yüzer fotovoltaik sistem prototipinin doğrulama testleri başarıyla tamamlandı.

İspanya merkezli bir güneş enerjisi teknolojisi geliştiricisi, deniz ortamlarında kullanılmak üzere tasarlanan SEAMOD adlı yüzer fotovoltaik sistem prototipinin doğrulama testlerini İspanya'daki Bilbao Limanı'nda başarıyla tamamladı. Bu test süreci, sistemin geliştirme aşamasında önemli bir kilometre taşı olarak değerlendirilirken teknolojinin ilerleyen dönemde endüstriyel ölçekte yaygınlaştırılması ve uluslararası yatırım kaynaklarının devreye alınması hedefleniyor.

SEAMOD sistemi, dalga yükleri, rüzgâr etkisi, korozyon ve deniz ortamına özgü bağlama (demirleme) zorlukları gibi zorlu deniz koşullarında operasyon gösterebilecek şekilde tasarlanmış modüler bir platform niteliği taşıyor. Sistem mimarisi, gerilmiş membran yapılar ile yüzer çerçeve elemanlarının birleşiminden oluşuyor; bu yapı hem esneklik hem de yapısal dayanıklılık sağlıyor. Bu yaklaşım

sayesinde sistem bileşenleri daha basit ve taşınabilir modüller halinde kurulabiliyor ve montaj süreçleri daha hızlı gerçekleştiriliyor. Bilbao Limanı'nda gerçekleştirilen saha uygulaması kapsamında 12 x 12 metre boyutlarında bir pilot prototip liman sahasında kuruldu ve sistemin yapısal davranışı ile operasyonel verimliliğini değerlendirmek amacıyla teknik testler yürütüldü. Bu deneysel aşamada elde edilen verilerin, teknolojinin optimizasyonuna katkı sağlayarak daha büyük ölçekli açık deniz enerji projelerinde kullanılmasına zemin hazırlaması bekleniyor.

Geliştirilen platform, özellikle açık deniz rüzgâr enerjisi projeleri ile hibrit şekilde entegre edilebilecek bir çözüm olarak tasarlandı. Bu yaklaşım, deniz üstü yenilenebilir enerji parklarında elektrik üretim kapasitesini artırırken mevcut deniz alanlarının daha verimli kullanılmasına imkân tanıyor. Ayrıca fotovoltaik

sistemlerin deniz yüzeyine taşınması sayesinde, karasal alanlarda tarım ve yerleşim baskısının azaltılması ve enerji üretiminde sürdürülebilir alan kullanımının desteklenmesi amaçlanıyor. Söz konusu teknoloji geliştirme çalışması, Bask Bölgesel Yönetimi tarafından yürütülen HAZITEK Ar-Ge programı kapsamında; ayrıca Avrupa Birliği Avrupa Bölgesel Kalkınma Fonu (ERDF) tarafından eş finansman ile desteklendi. Projenin bir sonraki aşamasında, sistemin endüstriyel ölçekte üretimini ve uluslararası pazarlarda yaygınlaştırılmasını hedefleyen yatırım süreçlerinin başlatılması planlanıyor.

2022 yılında kurulan şirket, su yüzeyleri ve düz alanlar için geliştirilen fotovoltaik çözümler üzerine faaliyet gösteriyor; SEAMOD platformu ile açık deniz güneş enerjisi üretiminde ölçeklenebilir ve esnek bir teknoloji sunarak küresel enerji dönüşümüne katkı sağlamayı hedefliyor. (Kaynak: [INSPENET Web Sitesi](#))

MEMORANDUMLAR KAPSAMINDA TÜRK BAYRAKLI GEMİ TUTULMALARI İSTATİSTİKLERİ

1 Ocak – 24 Mart 2026 itibariyle Türk Bayraklı gemilerin Memorandumlar kapsamında güncel denetim ve tutulma istatistikleri aşağıda yer alıyor.

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

YILLARA GÖRE TUTULMA TABLOSU (2017-24.03.2026)*

LİMAN DEVLETİ KONTROL BÖLGELERİ	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026 (Mart)
PARIS MOU	14	7	4	3	1	7	7	11	5	1 Tutulma (46 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 (25 Denetleme)
MED MOU	0	5	0	0	0	0	0	1	0	0 Tutulma (20 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)**

ONURSAN

TEST POOL

Fast and Efficient



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

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



ONURSAN

A Aydınlı Birlik OSB, 2. Sokak, No:4, Tuzla / Istanbul / TURKEY
T +90 216 395 87 80 F +90 216 395 04 60
W www.onursan.net E onursan@onursan.net



Tanker piyasası mevcut krizde ciddi bir stresle karşı karşıya



* ULUÇ KEDME

Son bir haftada yaşanan gelişmeler, Arap Körfezi'ndeki krizin artık yalnızca bir arz kesintisi olmadığını, piyasa dinamiklerini bozarak talebin kendisini de zayıflatmaya başlayan bir yapıya dönüştüğünü açık biçimde ortaya koyuyor. Navlunları ilk etapta yukarı taşıyan unsur panik, ticari akışlardaki ani kesintiler ve yükselen risk primleri olarak gözükürken, zaman ilerledikçe tablonun değiştiğini, yük hacmi daralırken tonajın bölge içinde sıkıştığını ve tanker piyasasının giderek daha parçalı bir yapıya büründüğünü gözlemledik.

Ham petrol tarafında ortaya çıkan veriler artık göz ardı edilemeyecek boyuta ulaşmış durumda. Orta Doğu Körfezi çıkışlı haftalık sevkiyatların %70'lere varan oranlarda gerilediği, buna ek olarak 20.000 DWT üzeri yaklaşık 100 tankerinin bölgeden çıkamadığı tahmin ediliyor. Bu durumun piyasada gerçek bir arz kıtlığından ziyade lojistik bir tıkanmaya işaret ettiği söylenebilir. Ayın başında görülen ve bazı seferlerde

rekor seviyelere ulaşan navlunlar, büyük ölçüde piyasanın belirsizlik ve erişim kaygısıyla verdiği ani tepkinin sonucuydu, ancak Hürmüz Boğazı'nın yeniden açılmasına ilişkin somut bir gelişme yaşanmadığından sebep tablo değişmeye başladı. Zaman geçtikçe atıl tonaj ve ileriye dönük istihdam belirsizliği piyasanın ana gündemi haline gelirken, manşetlerdeki yüksek volatiliteye rağmen ileri dönük piyasa beklentilerinin aşağı yönlü güncellenmeye başladığı gözleniyor.

Bu süreçte hükümetlerin attığı adımların da giderek daha sıra dışı bir hal aldığını söyleyebiliriz. Nitekim ABD yönetiminin, daha önce Rus petrolü için uygulanan yöntemle benzer şekilde, denizde bekleyen yaklaşık 140 milyon varil İran petrolünün geçici olarak piyasaya sürülmesini değerlendirdiği bildirilmektedir. Bu gelişmenin, hükümetlerin kısa vadeli piyasa istikrarını yaptırım politikalarının tutarlılığının önüne koymaya başladığına işaret ettiği değerlendirilmektedir. Böyle bir adımın kısa vadede fiyatlar üzerindeki baskıyı azaltabileceği öngörülmekle birlikte, yaptırımlı ticaretin sınırlarını bulanıklaştırarak piyasa sinyallerini bozabilecek yeni bir belirsizlik alanı yaratabileceği de ifade edilmektedir. Asıl dikkat çekici gelişmeler ise beyaz ürün taşıyan tankerler tarafında yaşanıyor. Ham petrolde rota değişimleri ton-mil talebini destekleyebilirken, ürün tankerlerinde durum daha doğrudan, rafineri üretimi düştüğünde taşınacak yük hacmi de aynı şekilde daralıyor.

Körfez'deki bazı rafinerilerin hasar görmesi veya ihracat yapamaz hale gelmesi sonucu günlük yaklaşık 3,46 milyon varillik ürün akışının piyasadan fiilen çekilmiş durumda olduğu bildirilmekte. Diğer bölgelerde ortaya çıkan yaklaşık 1 milyon varillik ikame

hacminin ise bu kaybı telafi etmeye yetmediği görülüyor. Bu nedenle yaşanan gelişme yalnızca rotaların değişmesi değil, talebin gerçek anlamda daralması şeklinde kendini gösteriyor. Özetle bu tablonun gemi hareketlerine de açık şekilde yansımaya başladığını gözlemliyoruz. Özellikle LR (Long Range – uzun menzilli ürün tankerleri) ve MR (Medium Range – orta menzilli ürün tankerleri) sınıfındaki gemilerin önemli bir bölümü, Doğu'daki geleneksel ticaret alanlarını terk ederek Batı'ya balast seyri yapmakta ve alternatif yük arayışına girmektedir. Bu hareket başlangıçta Atlantik piyasasını desteklese de zamanla Batı havzasında arz fazlası riskini artırıyor. İlk sinyaller de görülmeye başladı. Navlunlar hâlâ güçlü seviyelerde seyretse de piyasa ivmesinin zayıfladığı, özellikle Pasifik'te kazançların zirve seviyelerinden geri çekildiği dikkat çekiyor.

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 piyasayı 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



MART 2026 SATIŞI RAPOR EDİLEN GEMİLER

GEMİ İSMİ	DWT	İNŞA YILI	İNŞA ÜLKESİ	GEMİ TİPİ	ALICI ÜLKESİ	FİYAT US\$ M
FRONTIER GARLAND	181.480	2011	JAPAN	BULK	GREEK	36,60
GIA INSPIRATION	85.035	2022	CHINA	BULK	NA	33,30
TALIMEN	81.056	2016	CHINA	BULK	NA	25,60
AGRI KINSALE	77.171	2009	JAPAN	BULK	CHINESE	15,10
JIN RUI	63.800	2014	CHINA	BULK	CHINESE	24,00
XO COPENHAGEN	58.107	2010	CHINA	BULK	CHINESE	16,30
TITANAS	57.360	2012	CHINA	BULK	CHINESE	14,00
VALIANT	55.561	2009	VIETNAM	BULK	NA	13,40
FIGEAC	53.177	2011	CHINA	BULK	CHINESE	13,00
ALIADO	177.022	2005	JAPAN	BULK	CHINESE	19,00
SQUIRESHIP	170.018	2010	KOREA	BULK	NA	29,50
COPERNICUS N	93.062	2010	CHINA	BULK	NA	12,35
MG MERCURY	84.790	2016	JAPAN	BULK	GREEK	28,50
LOCH LONG	81.896	2013	CHINA	BULK	GREEK	22,80
NORD ARIES	81.895	2020	CHINA	BULK	GREEK	32,00
TRABZON	81.660	2011	KOREA	BULK	GREEK	17,50
BARWON	78.182	2015	JAPAN	BULK	NA	26,00
ABILITY	64.253	2021	JAPAN	BULK	NA	37,00
HONY FUTURE	56.689	2012	CHINA	BULK	NA	14,00
PAPA JOHN	56.543	2010	CHINA	BULK	CHINESE	13,20
SIDER IMABARI	40.320	2024	JAPAN	BULK	TURKISH	34,75
SIGMA PIONEER	32.613	2011	CHINA	BULK	NA	8,75
SEA SAPPHIRE	32.550	2010	CHINA	BULK	NA	8,50
SPIRIT OF HO-PING	82.152	2011	JAPAN	BULK	GREEK	19,40
CCS ORCHID	81.966	2017	CHINA	BULK	NA	27,24
CASDA	64.012	2018	PHILIPPINES	BULK	*NA	* 61,00
GEMMA	63.878	2017	CHINA	BULK	*	*
SINOP	63.200	2013	CHINA	BULK	GREEK	22,50
CLOVER	61.377	2013	JAPAN	BULK	NA	21,00
SOMNATH	55.707	2005	JAPAN	BULK	CHINESE	9,00
NORD SANTIAGO	39.475	2018	CHINA	BULK	NA	22,00
QI CHENG 3	38.268	2012	CHINA	BULK	CHINESE	11,00
PACIFIC HARMONY	38.139	2013	JAPAN	BULK	NA	18,20
DL LAVENDER	35.194	2014	KOREA	BULK	GREEK	15,00
LUCKY CARINA	177.947	2007	CHINA	BULK	CHINESE	23,00
CAPE SANDRA	175.607	2011	PHILIPPINES	BULK	NA	32,00
ROZA	93.386	2010	CHINA	BULK	NA	11,60
TRINITY I	93.280	2010	CHINA	BULK	NA	11,60

WELFINE	93.146	2011	CHINA	BULK	NA	11,80
NORD AURIGA	81.795	2020	CHINA	BULK	NA	32,00
ASL MOON	81.702	2008	JAPAN	BULK	CHINESE	13,60
THREE SASKIAS	81.094	2014	JAPAN	BULK	INDIAN	27,00
GIEWONT	79.649	2010	CHINA	BULK	NA	11,70
OCEAN LION	75.656	2005	JAPAN	BULK	NA	10,00
QIDONG XIANGYU XY197	63.800	2026	CHINA	BULK	GREEK	36,50
JIN PING	63.800	2014	CHINA	BULK	NA	23,40
DESERT DIGNITY	63.503	2016	JAPAN	BULK	NA	28,00
KAPTA MATHIOS	58.743	2009	CHINA	BULK	CHINESE	13,75
GENCO PREDATOR	55.407	2005	CHINA	BULK	*CHINESE	10,50
GENCO PICARDY	55.257	2005	CHINA	BULK	*	10,50
CORAL GEM	55.073	2010	CHINA	BULK	CHINESE	14,50
THEODORA	53.569	2008	JAPAN	BULK	NA	13,00
CL CONTIGO	40.799	2015	CHINA	BULK	NA	19,50
HUNAN	39.828	2016	CHINA	BULK	NA	19,00
ACTION TRADER	39.481	2017	CHINA	BULK	NA	21,00
SIDER ATHENA	39.128	2013	CHINA	BULK	NA	16,00
MANGUSTA	33.393	2015	JAPAN	BULK	NA	16,70
CAPE KENSINGTON	203.512	2006	TAIWAN	BULK	NA	26,00
AQUAVITA SEA	81.479	2020	CHINA	BULK	GREEK	30,50
EPIPHANIA	80.276	2012	KOREA	BULK	NA	17,50
SIIRT	63.200	2013	CHINA	BULK	GREEK	21,50
ONLY YOU	60.492	2017	JAPAN	BULK	DANISH	28,50
HAI JIN	58.000	2013	CHINA	BULK	NA	16,00
ASIAN PEARL	50.307	2003	JAPAN	BULK	NA	7,70
ZAFER	35.186	2011	KOREA	BULK	NA	13,00
ADVENTURE	33.730	2011	CHINA	BULK	GREEK	9,50
KONDOR	296.714	2012	CHINA	TANKER	SINOKOR	78,40
AEGEAN MARATHON	158.914	2016	KOREA	TANKER	*SINOKOR	82,00
AEGEAN VISION	158.871	2017	KOREA	TANKER	*	82,00
SILVERWAY	157.781	2017	KOREA	TANKER	*SINOKOR	82,00
POLIEGOS	157.540	2017	KOREA	TANKER	*	82,00
HIGH SEAS	49.999	2012	KOREA	TANKER	NA	27,60
CHRYSOPIGI	38.554	2006	CHINA	TANKER	INDIAN	9,00
ACADIAN	37.515	2005	KOREA	TANKER	NA	10,00
LYCASTE PEACE	49.999	2003	JAPAN	LPG	NA	48,00
SEASILK	317.826	2006	KOREA	TANKER	SINOKOR	57,00
NORDIC SKIER	159.089	2005	KOREA	TANKER	NA	40,00
BUM SHIN	19.997	2003	JAPAN	TANKER	CHINESE	7,50



LONG WIND	320.142	2011	CHINA	TANKER	NA	68,00
GREEN ATTITUDE	112.532	2018	CHINA	TANKER	GREEK	71,00
FJELLANGER	46.287	2010	KOREA	TANKER	*NA	* 48,00
FINNANGER	46.251	2009	KOREA	TANKER	*	*
ASIA EVERGREEN	14.000	2012	CHINA	TANKER	NA	9,00
HAISHEN	308.930	2005	KOREA	TANKER	NA	38,00
KIHO	300.866	2006	JAPAN	TANKER	NA	51,50
STENA SUNSHINE	159.039	2013	KOREA	TANKER	NA	63,00
SIGRUN	156.092	2013	JAPAN	TANKER	GREEK	65,00
SINBAD	115.949	2009	KOREA	TANKER	NA	41,00
STI SOLIDARITY	109.999	2015	KOREA	TANKER	NA	60,00
ZENOVIA LADY	109.999	2009	KOREA	TANKER	NA	41,00
NORDSYMPHONY	106.246	2008	JAPAN	TANKER	NA	33,50
VOLTA RIVER	105.839	2007	JAPAN	TANKER	NA	33,00
CHEMTRANS TAURUS	72.782	2006	CHINA	TANKER	NA	12,50
ALTAIR	50.583	2017	KOREA	TANKER	NA	38,00
NORD MARVEL	50.185	2020	KOREA	TANKER	*NA	45,25
NORD MAVERICK	50.185	2020	KOREA	TANKER	*	45,25
STI OSCEOLA	49.990	2015	KOREA	TANKER	*NA	35,00
STI SENECA	49.990	2015	KOREA	TANKER	*	35,00
FALCON MAJESTIC	47.097	2008	KOREA	TANKER	NA	17,75
MARINER A	40.099	2005	KOREA	TANKER	NIGERIAN	12,00
TIGRIS	12.920	2009	KOREA	TANKER	UAE BASED	9,60
SHAYBAH	319.429	2008	KOREA	TANKER	SINOKOR	59,00
SINGAPORE SPIRIT	318.473	2013	CHINA	TANKER	SINOKOR	84,50
CAESAR	318.440	2009	KOREA	TANKER	SINOKOR	70,00
C. GLORY	314.089	2009	KOREA	TANKER	* PAN OCEAN	* 676,00
C. FREEDOM	313.998	2013	KOREA	TANKER	*	*
C. INFINITY	313.990	2012	KOREA	TANKER	*	*
C. PROGRESS	313.990	2012	KOREA	TANKER	*	*
C. DIGNITY	313.875	2009	KOREA	TANKER	*	*
C. ETERNITY	313.875	2010	KOREA	TANKER	*	*
C. MIGHTY	313.875	2010	KOREA	TANKER	*	*
C. PRIMACY	313.453	2010	KOREA	TANKER	*	*
C. MAJESTY	313.406	2008	KOREA	TANKER	*	*
C. GALAXY	313.405	2009	KOREA	TANKER	*	*
EAGLE VANCOUVER	299.989	2013	KOREA	TANKER	SINOKOR	86,50
NAVE BUENA SUERTE	297.491	2011	CHINA	TANKER	*NA	* 136,50
NAVE GALACTIC	297.168	2009	CHINA	TANKER	*	*

TRIKWONG VENTURE	297.136	2012	CHINA	TANKER	SINOKOR	70,00
P. SOPHIA	105.071	2009	KOREA	TANKER	NA	35,65
AGILE	73.611	2007	CHINA	TANKER	GREEK	13,50
HANSA TROMSOE	51.501	2008	KOREA	TANKER	NA	16,90
ROMANCE	50.094	2009	KOREA	TANKER	NA	16,00
BINTA SALEH	47.366	2010	JAPAN	TANKER	NA	22,00
HAFNIA MAGELLAN	39.067	2015	KOREA	TANKER	*NA	31,00
HAFNIA MALACCA	39.067	2015	KOREA	TANKER	*	31,00
HAFNIA SUNDA	39.067	2015	KOREA	TANKER	*	31,00
HAFNIA TORRES	39.067	2016	KOREA	TANKER	*	31,00
CORAL SHASTA	10.770	2003	CHINA	LPG	NA	10,50
SAEHAN SELINA	3.805	2012	JAPAN	LPG	NA	8,90
FELIXSTOWE	4.253	2002	KOREA	CONTAINER	*GREEK	18,00
SUNNY PHOENIX	4.253	2002	KOREA	CONTAINER	*	18,00
LUCIE SCHULTE	2.602	2006	KOREA	CONTAINER	*NA	25,00
MARGARETE SCHULTE	2.602	2006	KOREA	CONTAINER	*	25,00
ASIATIC REUNION	1.049	2008	KOREA	CONTAINER	NA	11,00
HANSA FRESENBURG	1.740	2013	CHINA	CONTAINER	UAE	24,60
SPIRIT OF DUBAI	1.147	2009	TURKEY	CONTAINER	TURKISH	13,00
TRANSIMEX SUN	1.060	2009	JAPAN	CONTAINER	VIETNAMESE	15,50
SEASPAN JAKARTA	4.253	2006	KOREA	CONTAINER	NA	17,00

*Enbloc satışı ifade eder

HURDA FİYATLARI MART 2026			
ÜLKE	Dökme Kuryük (per T/LTD)	Tanker (per T/LTD)	Konteyner (per T/LTD)
BANGLADEŞ	US\$ 445-455	US\$ 465-475	US\$ 475-485
HİNDİSTAN	US\$ 420-430	US\$ 440-450	US\$ 450-460
PAKİSTAN	US\$ 435-445	US\$ 455-465	US\$ 465-475
TÜRKİYE	US\$ 265-275	US\$ 275-285	US\$ 285-295

MART 2026 RAPOR EDİLEN HURDA SATIŞLARI

Gemi İsmi	DWT	LWT	İnşa Yılı	Gemi Tipi	Alıcı Ülkesi	USD PER T/LWT
ALAM CETUS	171.009	23.982	2003	BULKER	NA	650
CAPE ENTERPRISE	185.909	22.043	2003	BULKER	INDIA	650
GAS KOMODO	56.875	18.848	1991	GAS	BANGLADESH	680
NUSA MERDEKA	104.875	17.297	2003	TANKER	BANGLADESH	670
BULL DAMAL 1	111.928	16.203	2004	TANKER	BANGLADESH	670
BERGE AORAKI	172.502	21.221	2000	BULKER	BANGLADESH	640
THURAYA	46.724	11.916	1999	TANKER	PAKİSTAN	655
ARISTOS	46.678	10.534	2004	TANKER	BANGLADESH	675

Kaynaklar: KERTE Denizcilik Broker Ağı, IHS-Seaweb, Equasis



Gözetim
Hizmetleri



Lashing & Unlashing
Hizmetleri



Liman
Hizmetleri



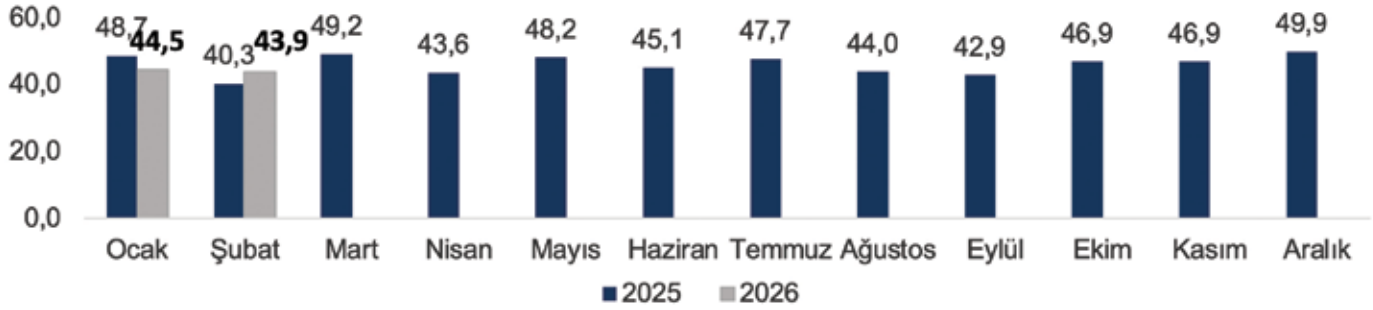
www.thormarinesa.com.tr



2025-2026 YÜK İSTATİSTİKLERİ

Limanlarımızda gerçekleşen toplam yük elleçleme miktarı 2026 yılı şubat ayında bir önceki yılın aynı ayına göre %8,8 artış göstererek 43 milyon 881 bin 863 ton olmuştur.

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



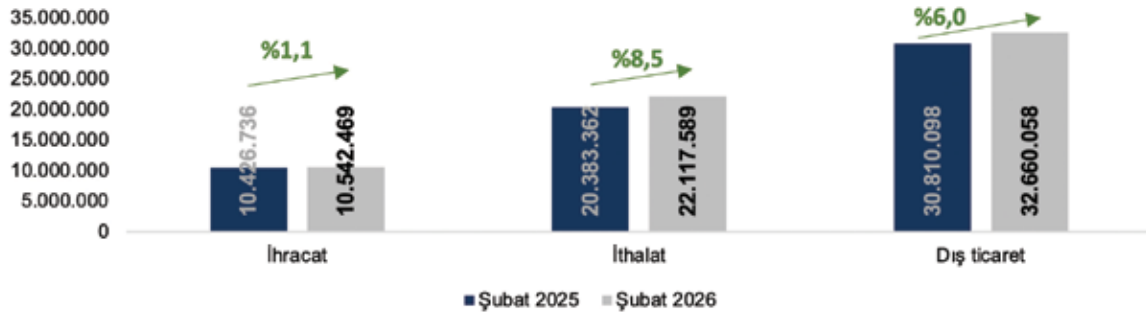
Kaynak: Denizcilik Genel Müdürlüğü, Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, İMEAK Deniz Ticaret Odası Görselleri

Denizyolu ile yapılan dış ticaret 2026 yılı şubat ayında bir önceki yılın aynı ayına göre %6 arttı.

- 2026 yılı şubat ayında bir önceki yılın aynı ayına göre limanlarımızda gerçekleştirilen ihracat amaçlı yükleme miktarı %1,1 artarak 10.542.469 ton olurken, ithalat amaçlı boşaltma miktarı %8,5 artarak 22.117.589 ton olmuştur. Böylece, dış ticaret taşımacılığında (ithalat + ihracat) toplam yük miktarı 2026 yılı şubat ayında bir önceki yılın aynı ayına göre %6 azalarak 32.660.058 ton seviyesinde gerçekleşmiştir.

- Ocak-Şubat 2026 döneminde bir önceki yılın aynı dönemine kıyasla limanlarımızda gerçekleştirilen ihracat amaçlı yükleme miktarı %8,5 azalarak 20.328.549 ton olurken, ithalat amaçlı boşaltma miktarı %2,5 azalarak 44.845.074 ton olmuştur. Böylece, 2026 yılı Ocak-Şubat döneminde bir önceki yılın aynı dönemine kıyasla dış ticaret taşımacılığındaki toplam yük %4,5 artarak 65.173.623 ton seviyesinde gerçekleşmiştir.

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



Piri Reis Üniversitesi

DİJİTAL DÖNÜŞÜM PLATFORMU

- Limanlarda Akıllı Dönüşüm Sorumluluğu
- Anahtar Çözümler ve Yenilikçi Teknolojiler
- Başarı Hikâyeleri ve Deneyim Paylaşımları

Tarih: 31 Mart 2026

Yer: Piri Reis Üniversitesi

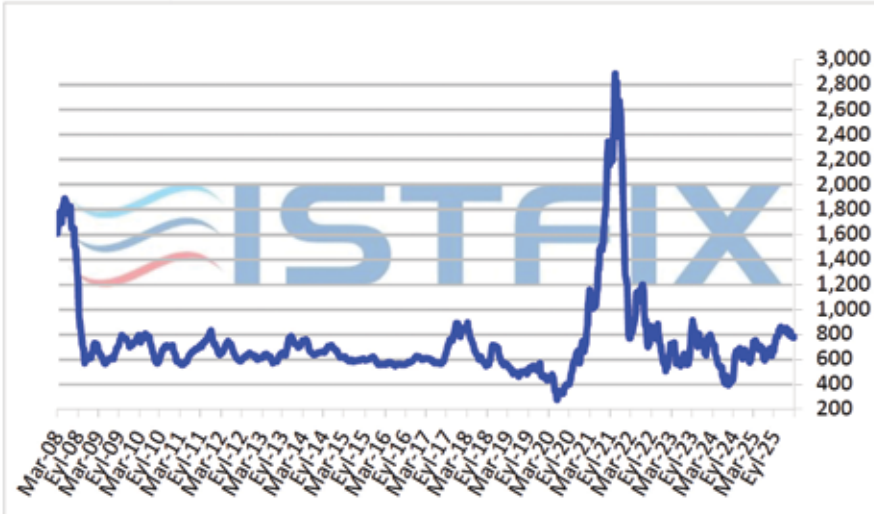
Saat: 13.00 - 17.00



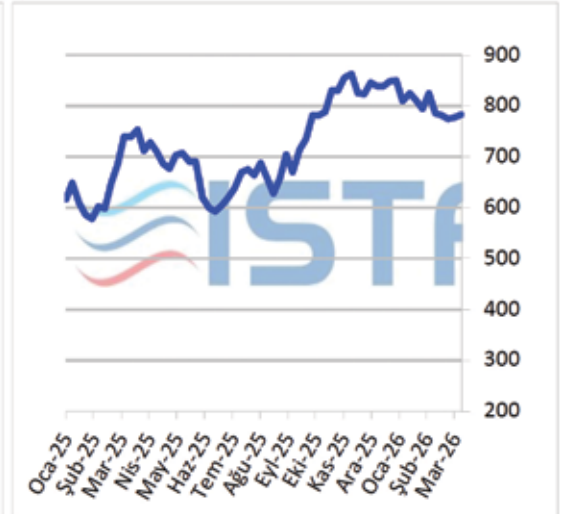
30.03.2026

13. HAFTA KOSTER PAZAR RAPORU & DEĞERLENDİRMELER

ISTFIX Bileşik Endeksi bu hafta hafif yükselmeyi başardı ve aşaii yönlü düzeltme yapan yakıt fiyatlarıyla 777 puandan 783 puana çıktı. Baltık, Kuzeybatı Avrupa ve Batı Akdeniz’de navlunlar pek tahmin edilemez şekilde seyretse de genel olarak yukarı yönlüydü. Bu arada Karadeniz ve Doğu Akdeniz piyasaları ise stabildi.



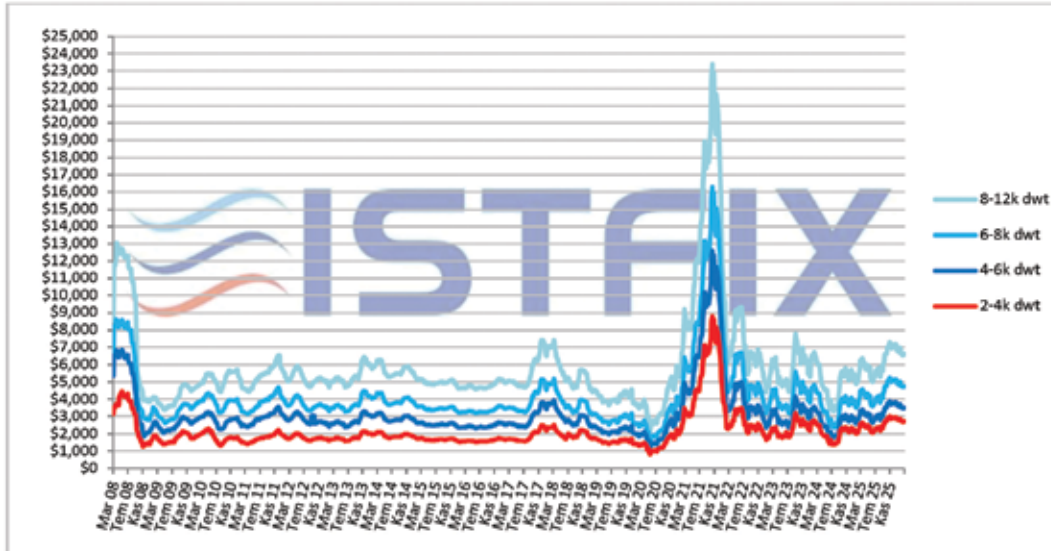
ISTFIX Haftalık Birleşik Endeks 2008-2026



ISTFIX – Son 1 yıl

NAVLUNLAR

USD / gün	2-4k dwt	4-6k dwt	6-8k dwt	8-12k dwt
Bu Hafta	2,731	3,523	4,751	6,615
Geçen Hafta	2,710	3,496	4,715	6,564
Geçen Ay	2,741	3,536	4,769	6,640
Geçen Yıl	2,577	3,325	4,484	6,243



ISTFIX Haftalık Navlunlar 2008-2026

TEMSİLİ YÜK BAĞLANTILARI

Tonaj	Yük Cinsi	Yükl./Tahl. Limanı	Yükl./Tahl. Hızı (ton/gün)	Navlun (\$/ton)
5000	UREA	CONSTANTA-RAVENNA	2500/2500	46.00
5300	AN IN BB	POTI-GALATZ	1000/700	40.00
6000	WHEAT	KILIA (5.5 M)-TUNISIA OR LIBYA	1250/1250	35.00
6000	2 GRADES IN BULK	CONSTANTA-SAVONA	2000/2000	37.00
6000	FERTILIZERS IN BB	JORF LASFAR-CHORMOMORSK	1000/1000	48.00
6500	WHEAT	KILIA (5.5 M)-TUNISIA	1250/1250	40.00
6750	FERTILIZERS IN BB	VARNA-CHORNOMORSK	1000/1000	29.00
8000	WHEAT (47')	IZMAIL-TUNISIA (BIZERTE)	1500/1500	40.00
10000	COAL	NOVOROSSIYSK-MERSIN	3000/5000	30.00
10500	CRC	NOVOROSSIYSK-GEMLIK	3000/3000	20.00

S&P

Bu hafta bir koster satışı raporlanmadı.

YAKIT

Petrol fiyatları bu hafta da karışık seyir arz etti. Batı Teksas tipi ham petrol 94,75 dolar/varilden 99,65 dolar/varile gerilerken Brent ise 108 dolar/varilden 106,9 dolar/varile düştü.

Gemi yakıt fiyatları yine Brent petrol ile düşüş gösterdi.

USD / mt	Rotterdam MGO	Gibraltar MGO	Malta MGO	Istanbul MGO
Bu Hafta	1,285.50	1,473.00	1,466.00	1,462.00
Geçen Hafta	1,358.50	1,519.50	1,520.00	1,444.00
Değişim	-5.37%	-3.06%	-3.55%	1.25%

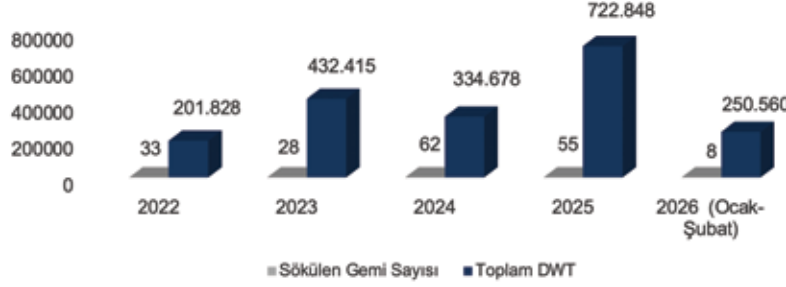


TÜRKİYE'DE GEMİ GERİ DÖNÜŞÜM (Bayrak Ülkelerine Göre Listelenmiştir) OCAK-ŞUBAT 2026

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	Rover	8721337	Genel Kargo Gemisi	Komorlar	3.086	3.340	1985	21.01.2026
3	Tanabata	9080297	Araba Ferisi	Marshall Adaları	49.443	13.548	1994	26.01.2026
4	Vilamoura	9529293	Petrol Tankeri	Marshall Adaları	81.380	158.513	2011	11.02.2026
5	Abinsk	8105741	Dökme Yük Gemisi	Rusya	22.112	38.110	1983	26.01.2026
6	Kareem R	7741251	Genel Kargo Gemisi	Tanzanya	5.370	6.070	1979	16.01.2026
7	Lily-HA	8116972	Açık Kapaklı Dökme Yük Gemisi	Togo	8.320	12.353	1982	9.02.2026
8	Inga A	9020352	Konteyner Gemisi	Türkiye	10.546	12.184	1993	12.01.2026

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

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



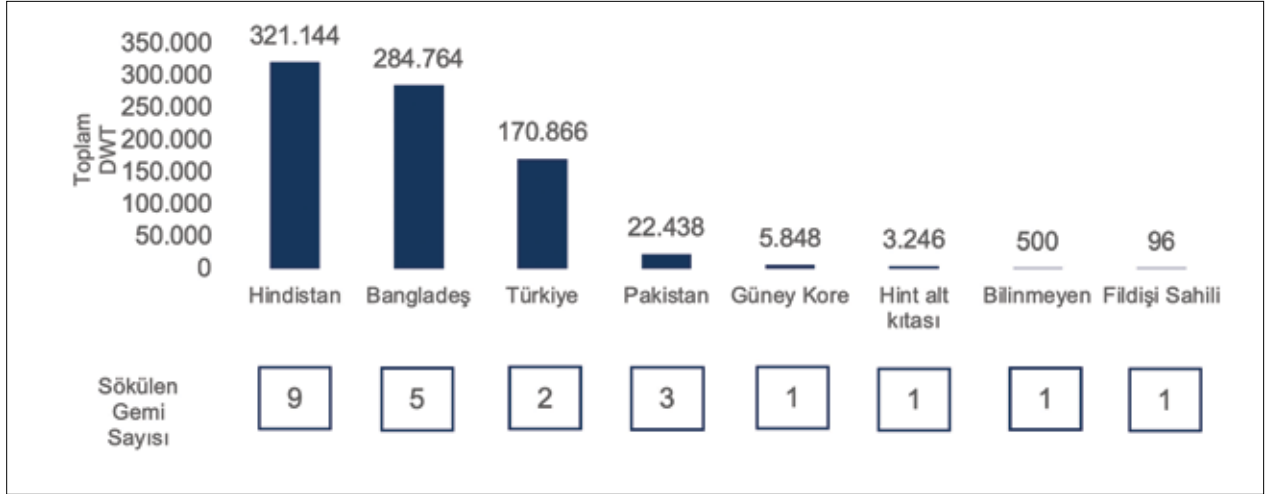
Kaynak: Clarksons Research Services Limitet ve İMEAK Deniz Ticaret Odası Görselleri

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

Gemi Tipi	ŞUBAT		
	Adet	Ortalama Yaş	Toplam DWT
Acenta Botu	1	16,0	96
Açık Kapaklı Dökme Yük Gemisi	1	44,0	12.353
Araba Ferisi	1	41,0	3.611
Araştırma Gemisi	1	48,0	3.246
Dökme Yük Gemisi	4	27,5	280.999
Kimyasal Tankeri	1	47,0	4.348
Kimyasal/Petrol Tankeri	1	23,0	6.517
Konteyner Gemisi	1	23,0	37.320
Kuruyük Gemisi	2	36,5	35.332
LNG Tankeri	3	31,7	22.651
Petrol Tankeri	5	26,4	393.295
Ro-Ro/Lo-Lo	1	31,0	8.634
Römorkör	1	53,0	500
Genel Toplam	23	32,0	808.902

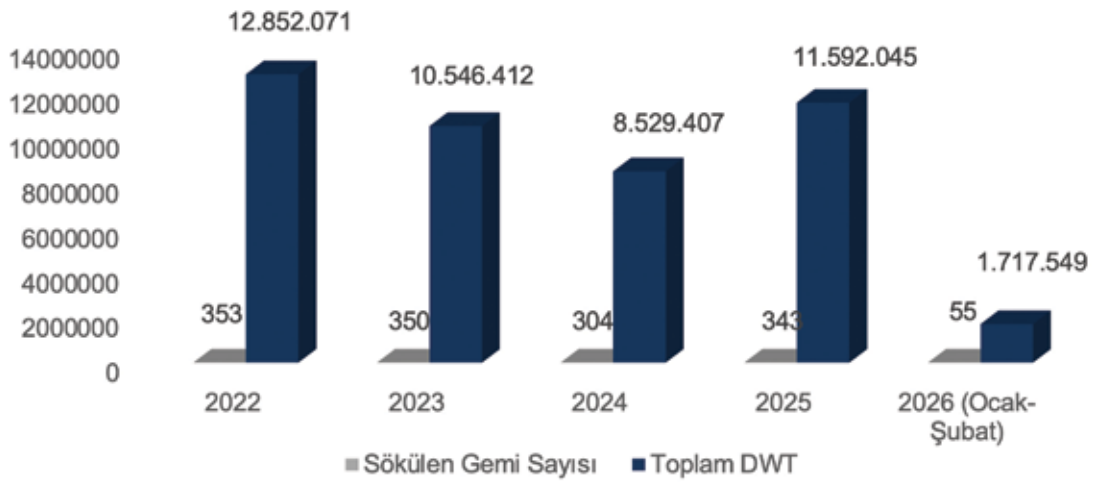
Kaynak: Clarksons Research Services Limitet ve İMEAK Deniz Ticaret Odası Hesaplamalar

ÜLKELER BAZINDA GEMİ GERİ DÖNÜŞÜMÜ (Adet ve DWT) ŞUBAT 2026



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

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



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

LCM ROTA Denizcilik, denizle karanın buluştuğu her yerde **deniz dip tarama, iskele ve liman inşaatları, deniz dolgusu, çelik kazık ve palplanş çakımı** hizmetlerinde, gücünü alanında 35 yılı aşan deneyim ve uzmanlığından alan güvenilir çözüm ortağınızdır.



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.

Tam Zamanında Taptaze Teslimat!

Siparişinizi verin, biz de size kocaman bir sepetle taptaze ürünleri tam vaktinde getirelim.

Unutmayın...

Gemilerinizin ihtiyaçlarını karşılamak bizim işimizi



GO
confidently 



www.adamarine.com



sales@adamarine.com



+90 533 328 23 10

TURKIYE CHINA HONG KONG NETHERLANDS GREECE

Danger
Doesn't Always Look
Dangerous!



The Way Forward Is Harmony

YAF GROUP

📍 Evliya Çelebi Mah. Rauf Orbay Cad. No: 39-2 Yaf Group İş Merkezi Tuzla | ISTANBUL / TÜRKİYE

☎ 0216 494 49 02 - 0533 151 60 27 ✉ info@yafgroup.com - www.yafgroup.com