

İMEAK
Deniz Ticaret
Odası'nın
resmi yayınıdır.

DenizTicareti

DERGİ KURULUŞ: 1984

OCAK / 2026

TAMER KIRAN:

**"Birlik ve dayanışma içinde Türk denizciliğini
daha ileriye taşıyacağımıza olan inancım tamdır"**





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
20 Yıldır
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

HADİ ARSLAN

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



Yıl 42

OCAK 2026

Yayın Türü: Yaygın - Süreli Yayındır. 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 Salıpaazarı 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 D: 2

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 KALENDEROĞLU

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



04

BAŞYAZI / TAMER KIRAN

YENİ YILDA DA KARŞILAŞTIĞIMIZ HER ZORLUĞU ORTAK
AKIL VE KARARLILIKLA AŞMAYA DEVAM EDECEĞİZ



08

MECLİS

ARALIK AYI MECLİS TOPLANTISINDA GÜNDEMDE
EĞİTİM VARDI



50

LİMANLAR

AYDIN ERDEMİR - EXECUTIVE CONSULTANT
MARITIME & PORT & TERMINAL & OFFSHORE



56

SİGORTA

UFUK TEKER - TÜRK P&I SİGORTA GENEL MÜDÜRÜ



80

LOJİSTİK

BİLGEHAN ENGİN - UTİKAD YÖNETİM KURULU BAŞKANI

FAALİYET RAPORU	18
ODADAN HABERLER	20
ŞUBELERİMİZDEN	28
SÖYLEŞİ	36
YEŞİL DÖNÜŞÜM ZİRVESİ	40
ALMANAK 2025	44
MAKALE	48
SEKTÖRDEN HABERLER	58
MARİNALAR	82
DTO IMO BÜLTENİ	86
DTO AB BÜLTENİ	90
GEMİ TUTULMALARI	96
S&P	98
YÜK İSTATİSTİKLERİ	104
ISTFIX	106
HURDA RAPORU	108

Yeni yılda da karşılaştığımız her zorluğu ortak akıl ve kararlılıkla aşmaya devam edeceğiz



TAMER KIRAN

İMEAK DTO Yönetim Kurulu Başkanı

Bir yılı daha bitirdik, ömür takvimimizden bir yaprak daha eksildi. Geride kalan günler; yaşanan zorlukları, verilen emekleri, kazanılan tecrübeleri ve paylaşılan başarılarıyla hafızamızda yerini aldı. Her biten yıl, aynı zamanda yeni başlangıçların da habercisidir. Önümüzde açılan bu yeni sayfada; umudu, iyimserliği ve birlikte başarma inancını diri tutmak en büyük gücümüz olacaktır. Geçmişten aldığımız derslerle daha sağlam adımlar atacak, karşılaştığımız her zorluğu ortak akıl ve kararlılıkla aşmaya devam edeceğiz.

Geride bıraktığımız 2025 yılına ABD'nin yeni Başkanı Donald Trump'ın başlattığı ticaret gerilimleri, savaşlar ve öngörülemez uluslararası gelişmeler damgasını vurdu. Böylesine bir tabloda neyse ki korkulan olmadı. Küresel ekonomi

çok hafif bir yavaşlama olsa da yoluna devam edebildi. 2026 yılı için halihazırda ortaya çıkan tablo, görece güçlü büyüme ve düşük enflasyon senaryosunu işaret ediyor.

Ülkemizde de yılın üçüncü çeyreğinden itibaren yeniden başlayan faiz indirimleri ve oluşan beklentiler çerçevesinde, 2026 yılı için büyüme ve enflasyon açısından daha olumlu bir seyir bekliyoruz. 2026 yılında da öngörülemez riskler elbette söz konusu olabilir. Ancak bu risklerin mevcut ölçekte olmaması, İsrail-Filistin hattında kalıcı bir ateşkesin sağlanması ve Rusya-Ukrayna savaşında barışın tesis edilmesi hâlinde, bölgesel istikrarın Türkiye ekonomisine 2026 yılında pozitif yansımalarının olacağını düşünüyoruz. Bu tablodan hareketle önümüzdeki yıl için "iyimser ama temkinli" bir yaklaşımın korunması gerektiğine inanıyorum.

Köklü bir geçmişe ve stratejik öneme sahip denizcilik sektörümüz, 2025 yılı boyunca küresel gelişmeler, ekonomik dalgalanmalar ve artan rekabet koşullarına rağmen gücünü, dayanıklılığını ve vizyonunu bir kez daha ortaya koymuştur. Denizcilerimizin emeği, özverisi ve sektöre olan inancı sayesinde ülkemiz denizcilik alanında ilerlemeye devam etmiştir.

Dünyanın en fazla tonaja sahip ülke sıralamasında göreve geldiğimiz 2018 yılında 17. sırada yer alan ülkemiz, geçtiğimiz yıl 10. sıraya yükseldi. Son 5 yılda listede üzerimizde yer alan Norveç ve Almanya'da tonaj kayıpları görülürken, Türkiye %15,8 oranındaki tonaj artışı ile ilk 10 ülke arasında tonajını en yüksek artıran ilk ülke oldu.

Gemi inşa sanayisinde Türk tersaneleri, özel amaçlı ve katma değeri yüksek gemilerde sahip oldukları mühendislik ve üretim kabiliyetiyle uluslararası pazarda farklılaştı. Milli savunma projeleri

kapsamında geliştirilen yerli ve milli platformlar; tasarım, entegrasyon ve ileri mühendislik kabiliyetlerimizi üst seviyeye taşıırken, tersanelerimize sürdürülebilir bir iş hacmi kazandırdı. Bakım-onarım ve gemi dönüşüm faaliyetleri ise dalgalı yeni inşa pazarında sektörümüze istikrar sağlayan önemli bir alan olmaya devam etti. Türkiye limanlarında elleçlenen yük ve konteyner miktarlarında uzun yılların üzerinde artışlar oldu.

Hem küresel gelişmelerin hem de yapısal dönüşümlerin belirleyici olduğu bir dönemde, zorlaşan rekabet koşulları, çevresel regülasyonlar ve değişen ticaret dinamiklerine karşı Türk denizciliğinin sahip olduğu bilgi birikimi, girişim gücü ve dayanışma kültürünün en büyük güvencemiz olduğunu değerlendiriyorum.

Deniz Ticaret Odamızın yönetimi olarak, üyelerimizden aldığımız güçle geçtiğimiz yıl boyunca sektörümüzün ortak sesi olmayı, karşılaşılan sorunları ilgili mercilere taşımayı ve çözüm odaklı bir yaklaşım sergilemeyi sürdürdük. Ortak hedefimiz, denizciliğimizi her alanda daha rekabetçi, daha sürdürülebilir ve daha güçlü bir yapıya kavuşturmak oldu.

Önümüzdeki yıl; yeşil dönüşüm, dijitalleşme, nitelikli insan kaynağı ve finansmana erişim gibi başlıkların daha da önem kazanacağı bir dönem olacak. Bu süreçte Odamız, üyelerimizin yanında olmaya, sektörümüzün menfaatlerini kararlılıkla savunmaya ve iş birliğini güçlendirmeye devam edecek. Birlik ve dayanışma içinde, Türk denizciliğini daha ileriye taşıyacağımıza olan inancım tamdır.

Yeni yılınızı en içten dileklerle kutlarken, 2026 yılının denizcilik camiamıza ve ülkemize huzur, bereket, başarı ve hayırlar getirmesini temenni ediyorum. Kalın sağlıklılıkla...

BELZONA®

Repair • Protect • Improve

Tamir • Koruma • İyileştirme



En İyi Kalite
ve
En İyi Sonuç
Garantisi

ÜRÜNLERİMİZ



Denizcilik sektörü için kapsamlı Belzona® çözümleri

Tamir, Kaviteasyon ve korozyon koruma
kaplama alanları

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



Öncesi



Sonrası



Belzona Türkiye Exclusive
(Tam Yetkili) Distribütörü:

İTER-MAR
GEMİ ONARIM

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



"Güçlü Yönümüz" Sizin Memnuniyetiniz



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



ÇELİKTEN DENİZE 50 YIL...



IRCLASS



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

www.urkmezsacdemir.com

ARALIK AYI MECLİS TOPLANTISINDA GÜNDEMDE EĞİTİM VARDI

25 Aralık'ta Milli Eğitim Bakan Yardımcısı M. Bilal Macit'in teşrifleriyle yapılan İMEAK Deniz Ticaret Odası Aralık ayı Meclis Toplantısı'nda Milli Eğitim Bakanlığı ile DTO arasında Mesleki Eğitim İş Birliği Protokolü imzalandı.



KAŞİF KALKAVAN - BAŞARAN BAYRAK

25 Aralık'ta DTO Meclis Salonu'nda düzenlenen İMEAK Deniz Ticaret Odası Aralık ayı Meclis Toplantısı'na Milli Eğitim Bakan Yardımcısı M. Bilal Macit katıldı ve Milli Eğitim Bakanlığı ile DTO arasında Mesleki Eğitim İş Birliği Protokolü imzalandı.

İMEAK DTO Meclis Başkanı Başaran Bayrak'ın yönetiminde gerçekleştirilen toplantıda ilk olarak İMEAK DTO Meclis Katip Üyesi Kaşif Kalkavan vefat haberlerini okudu ve merhumlara ve merhumelere Allah'tan rahmet, kederli ailelerine başsağlığı dilendi: "Ömür Marin Denizcilik Hizmetleri Mümessillik Müşavirlik LTD. ŞTİ. ile Türk P&I ortaklarından DTO Yönetim Kurulu üyesi Ahmet Can Bozkurt'un babası Faruk Bozkurt; DTO üyesi Küçük Prens Taşımacılık Arman Nişan Kilci firması

sahibi, DTO Meclis üyesi Arman Kilci; DTO üyesi Granmar Denizcilik Sanayi ve Ticaret A.Ş. ortaklarından, eski DTO Meclis üyesi Hüseyin Yangın'ın ablası Dursun Yangın; DTO'nun eski üyelerinden, sektörümüzün sevilen ismi Şahap Görmüş; DTO üyesi Medden Denizcilik ve Ticaret AŞ kurucusu Fulvio Valentino Medini; Yener Denizcilik Gemi Acenteleri Ticaret LTD. ŞTİ. sahibi, DTO İskenderun Şubesi eski Meclis Başkanı Adnan Yener'in ablası Filiz Yener; İnandı Turizm Denizcilik Taşımacılık LTD. ŞTİ. ortağı Abdullah İnandı vefat etmişlerdir. Merhumlara Allah'tan rahmet, yakınlarına Allah'tan rahmet, kederli ailelerine, odamız ve camiamızın adına başsağlığı diliyoruz."

Gündemin birinci maddesi, DTO Meclisi'nin 28.11.2025 tarih ve 39

sayılı toplantı zabıtlarının görüşülmesi ve onaylanmasıydı. Önceden mail adreslerine gönderilen zabıtlar, oy birliğiyle onaylandı. Gündemin ikinci maddesi DTO Kasım ayı faaliyetlerinin videolu sunumuydu.

Daha sonra kürsüye gelen İMEAK DTO Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran, konuşmasına Milli Eğitim Bakan Yardımcısı M. Bilal Macit başta olmak üzere toplantıya katılan MEB bürokratlarına ve denizcilik meslek liseleri okul müdürlerini sevgi ve saygıyla selamlayarak başladı.

TAMER KIRAN: "ÇOK SERT DALGALANMALARIN YAŞANDIĞI BİR DÖNEMİ GERİDE BIRAKMAK ÜZERİYİZ"

Küresel ekonomik gelişmeleri değerlendiren Tamer Kıran, 2025 yılına ABD Başkanı Trump'ın ocak ayında görevi devralmasıyla başlayan belirsizliklerin damgasını vurduğunu söyledi. Jeopolitik riskler, öngörülemeyen diplomatik ve uluslararası gelişmelerin de hem küresel ekonomik görünümü hem finans piyasalarını ciddi biçimde etkilemeye devam ettiğine dikkat çekti ve 2025 yılı boyunca hisse senetlerinden emtialara, döviz paritelerinden kripto varlıklara kadar çok sert dalgalanmaların yaşandığı bir dönemi geride bırakmak üzere olduğumuzu kaydetti. Kıran, ABD Başkanı Trump'ın yeniden başlattığı ticaret savaşlarıyla birlikte gümrük vergilerindeki ciddi artışların küresel büyüme üzerinde baskı yaratacağı düşünülse de yıl içinde gelen tahminler ve öncü göstergelerin bu beklentilerin tam anlamıyla gerçekleşmediğini gösterdiğini belirtti ve şöyle devam etti: "Küresel büyümenin hafif bir yavaşlama



TAMER KIRAN



Ön sıra soldan sağa: 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), Orhan Gülcek (YK Üyesi), İsmail Görgün (YK Üyesi), Serdar Akdemir (YK Yedek Üye)

sergilemesi, enflasyonun ise düşük seviyelerde kalmaya devam etmesi bekleniyor. OECD ve IMF'nin büyüme tahminleri de 2024, 2025 ve 2026 için ortalama %3 civarında seyrediyor. Özetle, ufukta bir resesyon görünmüyor; küresel büyüme gücünü koruyor, enflasyon birçok gelişmiş ülkede hedeflere yakın seyrediyor. Bununla birlikte Çin, Japonya, Fransa ve İtalya gibi büyük ekonomilerde kamu harcamalarındaki artış, siyasi ve jeopolitik gelişmeler büyüme üzerinde farklı kanallardan baskı oluşturmaya başlamış durumda. Bu unsurlar, 2026'nın ikinci yarısından itibaren küresel büyüme ve ticaret üzerinde daha belirgin bir baskıya dönüşme ihtimalinin göz ardı edilmemesi gerektiğine işaret ediyor."

"TÜRKİYE'DE BÜYÜME YENİDEN İVME KAZANDI"

Türkiye'de, 2023 yılının ortalarından itibaren sıkılaşmaya başlayan para politikasının etkilerinin, yaklaşık altı ila dokuz ay gecikmeyle hissedilmeye başladığını, bu çerçevede 2024 yılında Türkiye ekonomisinin büyüme hızının %2-3 bandına gerilediğinin gözlemlendiğini belirten Kiran, şunları söyledi: "Geçen yılın son çeyreğinde gelen faiz indirim sinyalleri ve ardından başlayan faiz indirimleriyle birlikte, 2025 yılında büyümenin yeniden ivme kazandığını

ve %3-4 bandına yöneldiğini gördük. Yılın ilk dokuz ayı itibarıyla ortalama büyüme oranı yaklaşık %3,5 seviyesinde gerçekleşti. Sonbahar aylarından itibaren yeniden başlayan faiz indirimleri ve oluşan beklentiler çerçevesinde, 2026 yılı için büyüme açısından daha olumlu bir senaryo öne çıkıyor. 2026 yılına girerken, faiz indirimlerinin de etkisiyle büyümenin %4-5 bandına yükselmesini bekliyoruz."

Ancak kredi ve mevduat faizlerinin politika faizine aynı hızla eşlik etmemesinin, kredi arzındaki sınırlamalarla birlikte arz-talep dengesizliğinin kredi maliyetleri üzerinde aşağı yönlü hareketi sınırladığını müşahade ettiklerini belirten Başkan Tamer Kiran, 2026 yılının özellikle ikinci yarısında kredi limitlerinde kademeli bir gevşeme ihtimalinin büyümenin bu dönemde daha hızlanabileceğine işaret ettiğini, 2025 yılında hem küresel hem de yerel ölçekte jeopolitik ve siyasi gelişmelerin olağanüstü bir yoğunlukta yaşandığını ve bu gelişmelerin Türkiye'nin ekonomisi de önemli ölçüde etkilendiğini ifade etti: "2026 yılında da öngörülemez riskler elbette söz konusu olabilir. Ancak bu risklerin mevcut ölçekte olmaması, İsrail-Filistin hakkında kalıcı bir ateşkesin sağlanması ve Rusya-Ukrayna Savaşı'nda barışın tesis edilmesi halinde bölgesel istikrarın

Türkiye ekonomisine 2026 yılında pozitif yansımaları olabileceğini öngörebiliriz."

2025 yılı küresel denizyolu taşımacılığının da politik ve jeopolitik riskler etrafında şekillendiği bir yıl olduğuna dikkat çeken Kiran, Kızıldeniz'deki gelişmelerin yanı sıra ABD-Çin arasındaki ticaret savaşlarının, ABD'nin diğer ülkelere uyguladığı tarifelerin, ABD'nin Çin yapımı gemilere uygulayacağını söylediği liman ücretleriyle ilgili politikaların küresel denizyolu taşımacılığının odak noktası olduğunu kaydetti. Bu belirsizlikler etrafında yılın ilk yarısında zayıf seyreten küresel denizyolu taşımacılığı için daralma tahminleri yapılsa da yılın üçüncü çeyreğinde güçlü eğilimler gözlemlendiğine dikkat çeken Tamer Kiran, "Netice itibarıyla küresel denizyolu taşımacılığının 2025 yılında ton bazında yıllık %1,1 artarak 12,9 milyar ton seviyesinde gerçekleşmesi ve ton-mil bazında yıllık artışın %1,4 olması bekleniyor. 2026 yılında küresel deniz ticareti için ton bazında %1,5 ve ton-mil bazında %1,9 oranları ile daha pozitif bir büyüme öngörülmüyor" dedi.

"SEKTÖRÜMÜZÜN İHTİYAÇLARIYLA EĞİTİM SİSTEMİMİZİN İMKÂNLARINI BULUŞTURAN ÇOK KIYMETLİ BİR ADIM"

Kiran konuşmasının devamında DTO olarak denizcilik sektörünün gelişimini



yalnızca ekonomik bir mesele olarak değil, insan kaynağı, eğitim ve sürdürülebilirlik boyutlarıyla da ele aldıklarını belirterek, “Bu anlayışla Millî Eğitim Bakanlığımızla imzaladığımız ve bugün yenilediğimiz Mesleki İş Birliği Protokolü, sektörümüzün ihtiyaçlarıyla eğitim sistemimizin imkânlarını buluşturan çok kıymetli bir adım olarak görüyoruz” şeklinde konuştu.

Denizcilik sektörünün yüksek teknoloji, uluslararası rekabet ve nitelikli iş gücü gerektiren stratejik bir alan olduğunu vurgulayan Kıran, bu alanda güçlü olmanın temel şartının ise iyi yetişmiş, mesleki yeterliliği yüksek ve çağın gereklerine uygun donanımına sahip gençler olduğunu dile getirerek Millî Eğitim Bakanlığı ile yürütülen söz konusu iş birliğinin, tam da bu hedefe hizmet ettiğini söyledi.

Yenilenen protokol ile Millî Eğitim Bakanlığı’nın ortaya koyduğu Türkiye Yüzyılı Maarif Modeli vizyonu doğrultusunda; denizcilik eğitiminde sadece teknik yeterliliği değil, aynı zamanda denizcilik örf ve adetlerini, meslek kültürünü ve etik değerleri gençlere aktarmayı önemsediklerini belirten Kıran, bunun yanı sıra; dijital ve yeşil dönüşüm süreci kapsamında yenilenen simülasyon eğitimlerine katkı sağlamayı, denizcilik eğitiminde teknoloji

kullanımını güçlendiren kavramların eğitim içeriklerinde daha etkin yer almasını hedeflediklerini ifade etti.

İSTANBUL’UN DENİZCİLİK LİSELERİ YARIŞIYOR MESLEKİ BECERİ YARIŞMASI

Kıran, Piri Reis Üniversitesi ile İstanbul İl Millî Eğitim Müdürlüğü’nün önümüzdeki günlerde imzalayacağı bir protokolle, 2026 yılında İstanbul’daki tüm denizcilik liselerinin katılımıyla İstanbul’un Denizcilik Liseleri Yarışıyor Mesleki Beceri Yarışması’nı, üniversitenin ev sahipliğinde gerçekleştirileceğini açıkladı ve şöyle devam etti: “İMEAK Deniz Ticaret Odası olarak; geçmişte olduğu gibi bundan sonra da eğitimi stratejik bir yatırım alanı olarak görmeye, kamu kurumlarımızla, eğitim camiamızla ve tüm paydaşlarımızla yakın iş birliği içinde çalışmaya devam edeceğiz. Çünkü bizler biliyoruz ki; denizlerde güçlü bir Türkiye’nin temeli, eğitimde atılmaktadır.”

Mesleki ve teknik eğitimi iş dünyasıyla birlikte ele alan vizyoner yaklaşımı dolayısıyla Millî Eğitim Bakanı Yusuf Tekin’e şükranlarını sunan Kıran, “Sayın Bakanımızın, mesleki eğitimde iş dünyasına duyduğu güven ve sektörlerin birikiminden yararlanma yönündeki olumlu yaklaşımı; bizlere daha fazla sorumluluk yüklediği kadar, daha güçlü iş birliklerinin de önünü açmaktadır” dedi.

Bu vesileyle denizcilik eğitimi veren Mesleki ve Teknik Anadolu Liseleri konusunda bazı sorunları ve çözüm önerilerini dile getirmek istediğini aktaran Kıran, Türk sahipli filoda 3.000 groston ve 3.000 kilowatt yeterliliğine sahip zabitan sınıfı gemi adamı sayısının ihtiyaca cevap veremediğine; özellikle baş makinist ve ikinci makinist yeterliliğine sahip personel bulmada yaşanan zorlukların çözümünün öncelikli olduğuna dikkat çekti ve şunları söyledi: “Denizcilik eğitimi veren liselerden mezun olanların yeterliklerinin 500 groston ve 750 kilowatt sınırlı vardiya zabiti seviyesine düşürülmesi, sayısal bir eksikliğe yol açmaktadır. İngilizce programı uygulayan veya hazırlık sınıfı bulunan okulların, Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Denizcilik Genel Müdürlüğü koordinasyonuyla yapılacak denetimler sonucu uygun bulunmaları halinde mezunlarının yeterliklerinin 3.000 groston ve 3.000 kilowatt seviyesine yükseltilmesi sorunun çözümüne ciddi katkı sağlayacaktır. Ayrıca, denizcilikle ilgili liselerde okuyan ve staj zorunluluğu olan öğrenciler, usta öğretici belgesine sahip işletme personeli yanında staj yapma şartı nedeniyle 2025 deniz turizmi sezonunda staj yapacak deniz aracı bulmakta zorlanmışlardır. Ticari yat ve günübirlik gezi teknelerinde görev alan kaptanlar ile sınırlı vardiya zabiti yeterliliğine sahip gemi adamlarının belgelendirmeleri, ülkemizin taraf olduğu uluslararası sözleşmeler ve ilgili yönetmelikler çerçevesinde yapılmaktadır. Bu belgeler uluslararası nitelikte olduğundan, ticari yat ve günübirlik gezi teknelerinde çalışan kaptanların lise mezuniyet şartı aranmadan doğrudan usta öğretici belgesi almaları konusunda Millî Eğitim Bakanlığımızın desteğini bekliyoruz. Piyasada lise mezunu olmayan ancak bu eğitimi verme kapasitesine sahip kaptanlar bulunmaktadır. Onlara böyle bir imkân sağlanması sektörün ihtiyacını karşılamak açısından önemlidir.”

Tamer Kıran, protokolün hazırlanmasında ve imzalanmasında emeği geçen Bakan Yardımcısı M. Bilal Macit ile



Mesleki ve Teknik Eğitim Genel Müdürü Salih Kaygusuz ve tüm Bakanlık mensuplarına teşekkür ederek, hayırlı olması temennisinde bulundu. DTO'nun düzenlediği Denizcilikte Yeşil Dönüşüm Zirvesi'nin yüksek bir katılımı gerçekleştiğini söyleyerek toplantıya fikirleriyle katkı sağlayan kamu kurum ve denizcilik sektörü temsilcileri ile akademisyenlere, toplantıyı takip edenlere ve organizasyonun düzenlenmesinde emekleri geçenlere teşekkürlerini ilettiler. Tamer Kıran konuşmasının sonunda Regaip Kandili'ni kutlayarak bolluk, bereket ve huzuru ifade eden bu mübarek gecenin, tüm insanlık için sağlık, birlik, barış ve kardeşliğe vesile olmasını temenni etti. Miladi takvime göre de bir yılın tamamlanmak üzere olduğunu belirterek 2026 yılının denizcilik sektörüne, ülkemize ve tüm dünyaya mutluluk, barış ve huzur getirmesini diledi.

DESTEK VERİLEN OKUL SAYISI 10'A YÜKSELDİ

Daha sonra Milli Eğitim Bakan Yardımcısı M. Bilal Macit ile İMEAK DTO Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran, Mesleki Eğitim İş Birliği Protokolü'ne imza attı. Anlaşma çerçevesinde Milli Eğitim Bakanlığı ile Deniz Ticaret Odası arasında ilki 2020 yılında 4 denizcilik meslek lisesi ile başlayan, 2022 yılında 9 okula çıkarılan Mesleki Eğitim İş

Birliği Protokolü'nde okul sayısı 10'a yükselterek 5 yıl süreyle yenilendi.

İMEAK Deniz Ticaret Odası, protokol ile İstanbul Beşiktaş Ziya Kalkavan, Pendik Barbaros Hayrettin Paşa, İzmir Çeşme Ulusoy, Rize'de Hasan Kemal Yardımcı ve Çayeli Ahmet Hamdi İshakoğlu, Ordu Fatsa Atatürk, Kastamonu İnebolu Piri Reis, Antalya Konyaaltı Fettah Tamince, Van Piri Reis ve Yalova Altınova Tersane Girişimcileri A.Ş. Denizcilik Mesleki ve Teknik Anadolu Liselerine destek verecek.

M. BİLAL MACİT: "EN BAŞARILI PROTOKOLLERİ DTO İLE YAPIYORUZ"

İmza töreninin ardından kürsüye gelen Milli Eğitim Bakan Yardımcısı M. Bilal Macit konuşmasına "Gönülden ifade etmek isterim ki, sektöre insan yetiştiren liselerimize verdiğiniz sahiplenme ve destekten dolayı hem kurumsal olarak Deniz Ticaret Odamıza hem de her üyemize teşekkür ediyorum. Milli Eğitim Bakanlığı olarak yüzlerce kurum ve kuruluşla protokol imzalıyoruz. Ancak 'En başarılı protokol hangisidir, en fazla çıktıyı hangisinden elde ediyorsunuz?' diye sorulsa, hiç tartışmasız Deniz Ticaret Odamızı listenin başına koyarım. Bu nedenle desteğiniz için her birinize tekrar teşekkürlerimi sunuyorum. Ayrıca Sayın Bakanımız Yusuf Tekin'in selamlarını da sizlere iletmek isterim" sözleriyle başladı.



M. BİLAL MACİT

Mesleki eğitimin teknik bir tartışma konusu olmasına rağmen Türkiye'de siyasal bir alanda da gündeme geldiğini belirten Macit, eğitimin ideallerde herkesin üzerinde mutabık olduğu ancak "Nasıl?" sorusunda farklı görüşlerin ortaya çıktığı bir alan olduğunu ifade etti. Herkesin eğitime dair söyleyecek sözü ve en kıymetli gördüğü fikri bulunduğunu, Bakanlık olarak da bu fikirlerden ortalama bulmaya gayret ettiklerini söyledi. Mesleki eğitimin kendileri için hassas bir konu olduğunu vurgulayan Macit, bu yıl itibarıyla bakanlığın en temel politika alanlarından biri haline getirildiğini, son bir yılda en çok itiraz ve eleştirinin bu alanda geldiğini dile getirdi. Üretimle eğitim arasındaki bağın 28 Şubat sürecinde zayıflatıldığını, meslek liselerinde bu bağın ciddi şekilde kopartıldığını ve o dönemde kaybedilen rakamlara ancak 30 yıl sonra ulaşılabildiğini hatırlattı.

Milli Eğitim'in büyüklüğüne de dikkat çeken Bakan Yardımcısı Bilal Macit, özgüvenli olunması gerektiğini belirterek bir örnek verdi: 4. ve 8. sınıf matematik ve fen bilimleri alanında öğrencileri akademik açıdan değerlendiren TIMSS Endeksi'ne göre Türkiye'nin Güney Kore, İngiltere, Almanya, Fransa, Amerika'nın önünde yer aldığını; 2023 verilerine göre Avrupa'da ikinci, OECD ülkeleri arasında dördüncü, kimi alanlarda sekizinci sırada

olduğunu aktaran Macit, “Zaman zaman övgüde cimri, yergide cömert olabiliyoruz. Aslında yerdiğimiz kendimiz oluyoruz. Oysa tablo bizim algılarımızdan çok daha iyi” dedi. Türkiye’nin 19 milyona yakın öğrencisi ve 1.2 milyon öğretmeni bulunduğunu, Finlandiya’da ise 500 bin öğrenci ve 50 bin öğretmen olduğunu hatırlatarak, buna rağmen daha fazlasını nasıl yapabilecekleri üzerine kafa yormaya devam ettiklerini ifade etti.

Macit, Türkiye’de 75 bine yakın okul bulunduğunu ve eğitimde kalitenin ancak okullaşma oranları ve derslik başına düşen öğrenci sayılarındaki iyileşmelerle mümkün olabileceğini vurguladı. 2000’li yılların başında liseye devam eden öğrenci oranının yüzde 50’lerde olduğunu, bugün ise yüzde 90’lara ulaşmış OECD ortalamalarıyla aynı seviyeye geldiğini belirtti. İlköğretimde de benzer gelişmeler yaşandığını ifade eden Macit, 2001’de öğretmenlerin “40 kişilik sınıflarda ders verebilmek” hayali kurduğunu, bugün ise bu hayalin ötesine geçildiğini; eğitimde kaliteyi konuşabilmek için önce bu altyapı rakamlarına ulaşmak gerektiğini, Türkiye’nin 20 yıl öncesine kıyasla çok daha ileri bir noktada olduğunu aktardı.

“MESLEKİ VE TEKNİK ANADOLU LİSELERİ TEMEL ALANLARIMIZ”

Meslek ve Teknik Anadolu Liselerinin önemine değinerek konuşmasını sürdüren Macit “Bugün lise öğrencilerimizin %40’ı meslek liselerine gidiyor; geçen yıl %39 olan oran bu yıl %42’ye yükseldi. Gidışatımızın çok daha iyi olduğunu söyleyebilirim. Mesleki eğitim merkezlerinde öğrenciler dört gün sektörde, bir gün okulda ders görüyor. Bu model en çok eleştiri aldığımız alanlardan biri olsa da biz doğru muhataplarla doğru iş yaptığımıza inanıyoruz ve geri adım atmaya düşünmüyoruz. Sektöre ucuz iş gücü sağlamakla suçlayanlara rağmen, biz sektörle birlikte çalışmaya devam edeceğiz. Mezunlara teknisyen unvanı verilmesi, çıraklık eğitiminin örgün öğretime dahil edilmesi gibi adımlar geçmişte atıldı ve bugün de önemini koruyor. MESEM öğrencileri

mezun olduklarında lise diploması alıyor, isterlerse üniversiteye devam edebiliyor. Her biri sigortalı, devlet desteklerinden yararlanıyor. Bu nedenle eleştiriler olsa da doğru yolda olduğumuzu biliyoruz ve devam edeceğiz. 2023’te kırktan fazla ilde sektörle buluşmalar gerçekleştirdik. Gelen talepler doğrultusunda bir politika belgesi hazırladık ve buna göre kanun ve yönetmelik düzenlemeleri hayata geçirilmeye başlandı. Örneğin bazı illerde bölge okulları ve ihtisas okulları açıyoruz. Sektörün en çok talep ettiği nokta da buydu: her alanda eğitim veren okullar yerine belirli alanlarda uzmanlaşmış okullar. Daha da ötesi, büyük firmaların talebiyle sektör içi ve entegre okullar açmaya başladık” dedi.

Makine Kimya Enstitüsü’nün içinde bir okul açtıklarını ve öğrencilere çalışma imkanı sunulduğunu belirten Macit, denizcilik sektöründe de uygun alanlar verildiği takdirde benzer uygulamalara gidilebileceğini söyledi. Bakan Yardımcısı Bilal Macit konuşmasını şöyle sürdürdü: “Belli pilot okullarda liselerin bünyesinde meslek ortaokulları açmaya başladık. Böylece öğrencilerin 7. ve 8. sınıfta sektöre dair temel bilgiler kazanmasını amaçlıyoruz. Ya da lisede bir tercih yapacaksa ne tercih yapacağını bilerek bu tercihi yapsın.

Bir diğer sorun da ‘Liseye öğrenci geliyor, ama bu alanı beğenmiyor’ diye ifade ediliyor. Bu durumu zaman zaman üniversite seviyesinde bile yaşayabiliyoruz. Ya da en yetenekli çocukları başka alanlara kaptırıyoruz. Belki o çocuk denizcilik okuluna gitse sektörün en iyi kalifiye elemanlarından birisi olacak ama düz liseye gidiyor. Oradan sosyal bilimlere tercih ediyor. TÜBİTAK’la beraber kendi dinamiklerimize göre hazırladığımız bir ölçme sistemi hazırladık ve bu ortaokullarda çocukları değerlendireceğiz. Çocukların yetkinliklerini hem onların hem birilerinin önüne koymak istiyoruz. Ama metodolojik olarak ne yaparsak yapalım algıda bazı şeyleri değiştirmemiz gerekiyor; veliler de çocukları meslek liselerine yönlendirmeli.”

“HER ALANDA KAPSAMLI BİR YENİLENME SÜRECİNE GİRDİK”

Macit, okulların fiziksel altyapısından makine-ekipman donatımına kadar tüm alanlarda kapsamlı bir yenilenme sürecine girildiğini; bakanlığın sektörün dinamiklerini tek başına Ankara’dan göremeyeceğini, bu nedenle alandan gelecek önerilere açık olduklarını vurguladı. “Makine, ekipman ve müfredat konusunda sizlerden gelecek her katkıyı birlikte çalışmaya hazırız” dedi. Okulların sektöre iş birliği içinde cazip hale getirilmesi durumunda tercih edilen kurumlara dönüşeceğini kaydederek, bu amaçla zanaat atölyeleri kurulduğunu aktardı. Macit; meslek lisesi öğrencisi olmasa bile çocukların el becerisi kazanmasını ve zanaatlara dair bilgi edinmesini önemsediklerini söyledi. Çağın hızla değiştiğine dikkat çekerek, bugün okula başlayan bir öğrencinin mezun olduğunda mevcut mesleklerin yüzde 60’ının ortadan kalkabileceğini belirtti. Bu nedenle çağın ihtiyaçlarına göre yeni meslekleri hayata geçirmeye çalıştıklarını, bugüne kadar binden fazla atölyenin yenilendiğini ve 241 atölyenin aktif olduğunu açıkladı.

Dijitalleşme sürecine de değinen Macit, artırılmış ve sanal gerçeklik makinelerinin eğitim ortamlarına kazandırıldığını, böylece öğrencilerin birebir deneyim yaşayabildiğini söyledi. Gerçek makinelerin bozulma riskine karşı sanal makinelerle bariyerlerin aşıldığını, ikiz dönüşüm projeleriyle okulların yeniden yapılandırıldığını belirtti. Savunma sanayi, teknoparklar ve ticaret odalarıyla yapılan iş birliği protokollerinin bu dönüşümde kritik rol oynadığını vurguladı.

Macit konuşmasını şu sözlerle tamamladı: “Alan açma-kapatma konusu zaman zaman deneme-yanılma yöntemiyle ilerledi. Ama her ilin dinamikleri farklı. Biz de Sanayi Bakanlığı, Çalışma Bakanlığı ve TÜİK ile veri entegrasyonu yaptık. Artık bir alan talebi geldiğinde, o bölgedeki firma sayısına, ticari ve istihdam büyüklüğüne bakıyoruz. Deneme-yanılma yöntemiyle alan açmak bize bir şey kazandırmıyor.

Geçtiğimiz haftalarda sektörle toplantı yaptık. Sahip olduğumuz tüm alanları sektör, üniversiteler, öğretmenler ve öğrencilerle ayrı odalarda masaya yatırdık. Mevzuat ve içerikleri sektörle birlikte yeniden çalıştık. Çıkacak raporlara göre alanları, mevzuatları ve müfredatları yeniden tasarlayacağız. Sizlerden gelecek öneri, tenkit ve katkılara her zaman açığız.”

SORU-CEVAP BÖLÜMÜ YOĞUN GEÇTİ

Soru-cevap bölümüne geçildiğinde İMEAK DTO Meclis Başkanı Başaran Bayrak gözlemlerine göre kendi bölgesinde meslek liselerinde okuyan öğrencilerin yaklaşık yüzde onluk kısmının mesleği tercih ettiğini söyleyerek bu durumla ilgili neler yapılabileceğini sordu.

Mezunların istihdam ilişkisinin istenilen noktada olmadığını belirten Macit, bunun çeşitli sebepleri olduğunu; staj sırasında yaşanan olumsuz muamelenin öğrenciyi sektörden uzaklaştırabildiğini; alternatif alanlarda kazanacağı ücretin daha fazlası olması durumunda başka sektörlerle yöneldiklerini; ayrıca jenerasyon farklılıklarının etkili olduğunu söyledi. Bu nedenle ortaokullardan itibaren beceri atölyeleri kurmayı, her okulu sınavlı hale getirmemeyi, çocuklara esneklik tanımayı hedeflediklerini; meslek eğitiminde alan değişikliklerine imkan vererek esnek yapıyla öğrencileri kazanmak ve sektörlere iç içe ilerlemek istediklerini aktardı.

CİHAN ERGENÇ: “MESLEK LİSESİ MEZUNLARINA ÜNİVERSİTE SINAVINDA POZİTİF AYRIMCILIK YAPILMALI”

İMEAK DTO Meclis üyesi ve Armatörler Birliği Başkanı Cihan Ergenç ise meslek liselerinden mezun gençlere üniversite sınavında okudukları branşa göre pozitif ayrımcılık yapılması gerektiğini belirterek bu konunun değerlendirmeye alınmasını rica etti. Macit soruyu şöyle yanıtladı: “Üniversite konusunda bazı alanlar zaten mevcut, ancak bu hâlâ karar vermemiz gereken bir konu. Örneğin, lise mezunlarının 3000 grostonluk gemilerde çalışabilmesi demek, gençlerin bir an önce hayata atılması demek.



TEOMAN MUSTAFA AKYOL

Çocukları üniversiteye hazırladıkça aslında iş hayatına giriş yaşını erteliyoruz. Bizim hedefimiz, mümkünse 18 yaşını tamamladıktan sonra gerekli eğitimleri lisede vererek gençlerin hızlıca hayata atılmasını sağlamak. Çünkü sektörün beklentisi ‘bana hemen lazım’ yönünde. Üniversiteye giden her öğrenci sektöre dönmüyor; elektrik-elektronik okuyan biri savunma sanayinde farklı alanlara kayabiliyor. Dolayısıyla bazı okullar doğrudan sektöre eleman hazırlarken, bazıları üniversiteye yönlendiriyor. Bu dengeyi birlikte kurmamız ve ortak karar vermemiz gerekiyor.”

TEOMAN MUSTAFA AKYOL: “KONTENJAN AÇILARAK BAŞARILI ÖĞRENCİLER YÖNLENDİRİLMELİ”

İMEAK DTO Eğitim ve İstihdam Komisyonu Başkanı Teoman Mustafa Akyol ise çok sayıda okul ziyareti yaptıklarını ve öğretmenlerle, çalışanlarla bir araya geldiklerini belirtti. Çocukların erken yaşta meslek liselerine yönlendirilmesini desteklediğini, özellikle denizcilik branşında meslek liselerinden gelen öğrencilerin meslek yüksekokullarında daha başarılı olduklarını vurguladı. Bu nedenle kontenjan açılarak başarılı öğrencilerin yönlendirilmesinin doğru bir karar olacağını söyledi. Denizcilik alanının nitelikli, maliyetli ve özel bir alan olduğunu, geçmişte verilen ehliyet



METİN DÜZGÜT

ve yeterlilikler sayesinde okullara büyük yatırımlar yapıldığını aktardı. Bu donanımların değerli olduğunu, ehliyetlerin düşürülmesiyle birlikte fazla hale gelerek külfet yaratabileceğini ifade etti. İkinci olarak, öğretmen atamalarında denizcilik branşında sıkıntılar yaşandığını, özellikle güverte ve makine bölümlerinde açılan kadroların az sayıda olduğunu dile getirdi.

Milli Eğitim Bakan Yardımcısı Macit, 3000 groston meselesini Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı ile birlikte takip edeceğini söyledi.

METİN DÜZGÜT: “LİSE DÖNEMİNDE STAJ, DOĞRU ÜNİVERSİTE TERCİHİ VE ÜLKE KAYNAKLARININ VERİMLİ KULLANIMI İÇİN KRİTİK”

İMEAK DTO Meclis Üyesi Metin Düzgüt staj konusunun sadece meslek liseleriyle sınırlı olmayıp, tüm liselerde uygulanması gerektiğini belirterek, “Hayatta başarılı olanların çoğu lise yıllarında çalışma hayatına girip kendini hibrit şekilde yetiştirenlerdir. Ancak düz liselerde böyle bir beklenti yok, sahada da altyapı eksik. SGK ve kurallar nedeniyle öğrenciler staja alınmıyor. Oysa lise döneminde staj, doğru üniversite tercihi ve ülke kaynaklarının verimli kullanımı için kritik. Bugün birçok öğrenci yanlış bölümlerde yıllar kaybediyor, sonra tekrar sınava giriyor. İkinci olarak, özel okullara

yönelim ciddi bir sorun. Çoğu aile bunu statü olarak görüyor ama birçok özel okul devlet okullarından daha düşük standartta. Enflasyonla birlikte aileler 12 yıl boyunca ağır bir yükün altında kalıyor, sözleşmelerden çıkamıyor. Bu algıyı değiştirmek ve devlet okullarına geçişi teşvik etmek gerekiyor. Son olarak, doğum oranlarındaki düşüşe dikkat çekiyorum: 2014'te 1 milyon 300 bin olan doğum sayısı, 2024'te 940 bine geriledi; yüzde 31 azalma var. Bu bir kriz ama aynı zamanda fırsat. Milli Eğitim'in bu tabloyu nasıl fırsata çevirdiğini merak ediyorum" dedi.

Bakan Yardımcısı Macit soruyu şöyle yanıtladı: "Özel okulların fiyatları çok tartışılıyor ama 1 milyon lira ve üzerindeki okullara giden öğrenci sayısı toplamın yüzde 1'inden az. Özel okulları kapatamayız; bu arz-talep meselesi. Ancak biz İstanbul'da 200'e yakın yeni okul yatırımı yapıyoruz. Devlet okullarında metrekare ve standartlar özel okullardan daha yüksek. Deprem nedeniyle bütçemizin büyük kısmı bölgeye ayrıldı ama birkaç yıl içinde Türkiye'nin yapı stoğu yenilenmiş, güvenli hale gelmiş olacak. Özel okul binaları da denetimden geçiyor. Bizim yaptığımız okulların deprem katsayısı diğerlerinden daha yüksek. Eğitimde artık bilgi yüklemek değil, beceri kazandırmak öncelikli. İki yıl önce başlattığımız 'maarif modeli' ile çocukların üretim kabiliyetini, takım çalışmasını ve uyum becerilerini öne çıkarıyoruz. Okulları da bu modele göre yeniden yapılandırıyoruz."

MURAT KUL: "YAZ AYLARINDA BALIKÇI TEKNELERİNDE UYGULAMALI EĞİTİM VERİLSİN"

01 No'lu Balıkçılık Faaliyetleri Komitesi Başkanı Murat Kul, balıkçılık sektöründe 3 bin tekne ve 70-80 bin çalışan olduğunu, ortalama maaşların 2-2 bin 500 dolar seviyesinde olmasına rağmen çalışacak eleman bulamadıklarını söyledi. Üniversitelerde su ürünleri mühendisliği bulunsa da sektörde mühendis değil, doğrudan iş gücüne ihtiyaç olduğunu vurguladı. Meslek okulu bulunmadığını, gençlerin işi ancak çalışarak öğrendiğini



MURAT KUL

belirten Kul, yaz aylarında balıkçı teknelerinde uygulamalı eğitim verilmesini önerdi. Aksi halde 5-10 yıl içinde eleman bulmanın imkânsız hale geleceğini ifade etti. Ayrıca sektöre giren birçok kişinin belgesiz olduğunu, kaptan ve makinistlerin yeterlilikleri olsa da resmi evraklarının bulunmadığını dile getirdi. Bu şartların değişmesi gerektiğini söyledi.

NURETTİN PAKSOY: "TÜRKİYE'DE HERKES LİSEYE VE ARDINDAN ÜNİVERSİTEYE YÖNLENDİRİLİYOR"

Meclis Üyesi Osman Nurettin Paksoy da meslek okullarına ilişkin kaygılarını dile getirerek Almanya örneğini hatırlattı. Almanya'da liseye giden öğrencilerin çoğunun akademik hedeflerle ilerlediğini, Türkiye'de ise herkesin liseye ve ardından üniversiteye yönlendirildiğini belirtti. Bu yaklaşımın yeniden değerlendirilmesi gerektiğini vurguladı. Paksoy, üniversite öğrenci sayısına ilişkin uluslararası karşılaştırmalara da değindi. Türkiye'de 8,5 milyon üniversite öğrencisi bulunduğunu, bunun nüfusun yaklaşık %10'una denk geldiğini söyledi. Bu oran Amerika'da %5,85, Fransa'da %3,5 seviyesinde. Türkiye'deki yüksek oran nedeniyle mezunların iş bulmakta zorlandığını, "okudum ama işe yaramadım" duygusuyla toplumsal sorunlar yaşandığını ifade etti. Son olarak, liselerde yapılan düzenlemeleri takdir ettiğini belirten Paksoy, benzer



NURETTİN PAKSOY

bir yaklaşımın üniversitelerde de uygulanması gerektiğini, ihtiyaç olmayan bölümlerde öğrencilerin zaman kaybetmemesi için yeni bir model geliştirilmesini önerdi.

PROF. DR. NAFİZ ARICA: "YÖK HER SENE KONTENJANLARI AZALTMAYA BAŞLADI"

Piri Reis Üniversitesi Rektörü Prof. Dr. Nafiz Arica da üniversite eğitimiyle ilgili birkaç kısa bilgi vermek üzere söz aldı. YÖK'ün her sene kontenjanları azaltmaya başladığını vurgulayan Arica, üniversite sınavına giren öğrenci sayısının da azaldığını belirterek "Daha da önemlisi üniversitede dört yıllık eğitimin üç yıla indirilmesi gündemde ve hazırlık aşamasına geçilmiş durumda. Lisans eğitimi dört yıldan üç yıla indirme hazırlıklarının 2026 yılında itibaren uygulanması planlanıyor. İlköğretimde de sürenin azaltılmasına dair bir hazırlık var mı?" diye sordu. İlk ve ortaokullarda süreyi azaltmaya dair bir görüşün olmadığını, ama bunun kamuoyunda tartışıldığını söyleyen Bilal Macit, "Biz bu tartışmaları izleyip, taleplere göre pedagojik ve sektörel olarak bakıp, tartışmanın olgunluğuna göre ileride bir karar verebiliriz. Ama şu anda böyle bir çalışma yok. Ancak bütün bu eğitim hesaplarını yaparken aynı zamanda çağ nüfusunun azaldığına dikkat etmek lazım. 5-6 yıl sonra ilkokullarımızın neredeyse 120'sinin kapasitesi boş"



PROF. DR. NAFİZ ARICA

çıkacak. Dolayısıyla çocuklar ne kadar geç hayata atılırsa, sonuçlar o kadar farklı olur. Doğum oranları da düşüyor bir yandan. Süreç farklı işleyebilir” diye yanıtladı.

2026 YILI MERKEZ VE ŞUBE BÜTÇELERİ KABUL EDİLDİ

Soru-cevap bölümünün ardından İMEAK DTO Meclis Katip Üyesi Kaşif Kalkavan imkansızlaşan alacakların takibinden vazgeçme veya ölen, ticareti terk eden ve DTO'ya olan aidat borçlarının doğal afetler gibi irade dışında meydana gelen mücbir sebeplerden dolayı ödeme güçlüğü içinde olan üyelerin aidat borçlarının ve gecikme nizamlarının affı ve veya yeniden yapılandırılmaları hususu konusunda bilgilendirme yaptı ve oylamaya sunuldu. Husus oybirliğiyle kabul edildi.

Gündemin altıncı maddesi 2025 Ekim ayı fasıllar arası aktarım taleplerinin görüşülmesi ve onaylanmasıydı. Bu maddeyi İMEAK DTO Hesapları İnceleme Komisyonu Üyesi Ufuk Aksoy okudu. Madde oy birliğiyle onaylandı. Gündemin yedinci maddesi 2025 Ekim ayı mizanının görüşülmesiydi. Mizan oybirliğiyle kabul edildi.

Gündemin sekizinci maddesi 2026 Yılı Merkez ve Şubeler Bütçeleri'nin sunumuydu. Aksoy'un detaylı



UFUK AKSOY

bilgilendirmesinin ardından İMEAK DTO Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran kürsüye gelerek bütçe konusunda bir konuşma yaptı.

TAMER KIRAN: “DİSİPLİNLİ HARCAMA POLİTİKAMIZ SAYESİNDE ODAMIZIN VARLIKLARI YILDAN YILA ARTIYOR”

Konuşmasında 2026 bütçesinin, her yıl olduğu gibi, üye odaklı hizmet anlayışıyla; sektörün ekonomik çıkarlarını ve kamu yararını gözeterek şeffaf, anlaşılır bir yapı üzerine inşa edildiğini belirten Kıran “İki temel ilkimiz var: Odamıza verilen kamusal görevleri eksiksiz yerine getirmek ve Türk denizciliğine değer katan hizmetler sunmak. Bu hizmetleri hayata geçirirken şeffaflık, üyeye uygun imkanlar ve tasarruf prensiplerine bağlılık vazgeçilmezimiz oldu. Disiplinli harcama politikamız sayesinde odamızın varlıkları yıldan yıla artıyor. 2024 sonunda Zeyport'taki %43'lük payımızı 2025'te %58'e çıkardık. TÜDEV'in %7'lik hissesiyle birlikte bu oran, Zeyport sermayesinin %65'ine denk geliyor. Odamızın gelir kalemleri ise yıllık aidat ve kayıt ücretleri, aidatlar, belge bedelleri, hizmet karşılığı alınan ücretler ve gemi gelirlerinden oluşuyor.”

Kıran, 2026 yılı bütçesine ilişkin yaptığı değerlendirmede, ücret tarifelerinin bütçe içinde yer aldığını ve meclis onayıyla yürürlüğe girdiğini hatırlattı. Aidatların

ise kanunda belirtilen esaslara göre, ticari kazancın binde beşi ve asgari ücretin brüt tutarının on katı tavan sınırı dikkate alınarak hesaplandığını vurguladı. Kasım ayında TÜFE'nin %31.07 arttığını, yeniden değerlendirme oranının ise %25.49 olarak açıklandığını aktaran Tamer Kıran, orta vadeli programda 2026 enflasyonunun %16 seviyesine gerilemesinin öngörüldüğünü belirtti. Bütçe hesaplamalarının da devletin hedefleri doğrultusunda yapıldığını ifade etti.

Bu yaklaşımın bugüne kadar sağlıklı sonuçlar verdiğini söyleyen Kıran, 2026 bütçesinin 2025'e göre %7.69 artışla hazırlandığını açıkladı. Yıl sonu gelir tahminlerinin %14.05 artışla 1 milyar 720 milyon TL seviyesinde olduğunu, 2025 bütçesinin 1 milyar 600 milyon TL olduğunu hatırlattı. Yıl sonu gerçekleştirmelerinde ise gelirlerin 1 milyar 550 milyon, giderlerin 1 milyar 116 milyon civarında olmasının beklendiğini dile getirdi. Gelirdeki yaklaşık 50 milyon TL'lik farkın, 2025-2027 Orta Vadeli Program kur hedeflerindeki sapmadan kaynaklandığını da sözlerine ekledi.

Kıran konuşmasını şöyle tamamladı: “2025-2027 OVP hedeflerinde 2025 yılı için ortalama dolar kuru 42 lira öngörülmüşken bugün itibarıyla 39.36 seviyesindedir. Bu çerçevede, aidat ve ücret tarifelerimizde 2026 yılı OVP hedeflerine uygun olarak %15 oranında artış yaptık. Dahilde işleme rejimi sözlü beyan sistemi yıllık işlem ücretinde ise %33 artış gerçekleştirdik. Türk bayraklı gemi liman hizmet ücretlerinde 0-500 groston aralığında üç farklı kategori bulunuyordu; bunları tek kategoriye indirerek eşitleme yaptık. Navlun hasılatı oda payı ücret tarifesinde ise uluslararası deniz ticaretindeki gelişmeler ve 2026 beklentileri dikkate alınarak 2024 tarifesindeki tutarlara geri döndü. Denizcilik eğitimine destek vermeyi en önemli görevlerimizden biri olarak görüyoruz. Bu anlayışla, 2026 bütçemizin Bağış ve Yardımlar Faslı'nda Yükseköğretim Kurumları ve Türk Deniz Eğitim Vakfı için 568 milyon 335 bin TL



SERDAR AKDEMİR

taahsis ettik. Bu rakam toplam bütçemizin %33'üne denk geliyor; geçen yıl bu oran %27.4'tü. Söz konusu kalem yalnızca Piri Reis Üniversitesi ve TÜDEV'e yapılan katkıları değil, diğer üniversitelere aktarılabilecek yardımları da kapsıyor. Hazırladığımız 2026 bütçesini siz değerli meclis üyelerimizin onayına sunuyor, ülke ekonomisine, Türk denizciliğine ve tüm üyelerimize hayırlı olmasını diliyorum."

Meclis üyelerinin onayına sunulan 2026 Yılı Merkez ve Şubeler Bütçeleri oy birliğiyle kabul edildi.

Daha sonra İMEAK DTO Meclis Başkanı Başaran Bayrak, DTO Meclis üyesi Arman Kilci'nin vefatı ve Arkas Denizcilik ve Nakliyat Anonim Şirketi Selimiye Şubesi temsilcisi Tevfik Semih Tort'un emekliye ayrılması nedeniyle DTO Meclisi'nde üye değişikliğine gidildiğini; Fora Turizm İnşaat ve Taahhüt İşleri LTD ŞTİ sahibi Ayhan Kızılsavaş ile Hüseyin Ulaş'ın Meclis üyeliğine atandığını açıkladı. Ayhan Kızılsavaş kürsüye gelerek kendini tanıttı ve teşekkürlerini ilettiler.

SERDAR AKDEMİR: "DENİZCİLİKTE YEŞİL DÖNÜŞÜM ZİRVESİ ÇOK VERİMLİ GEÇTİ"

Gündemin dokuzuncu maddesi olan şube başkanları, meslek komite başkanları ve meclis üyelerinin sektörel bölgesel görüş ve önerileri kapsamında



Sürdürülebilirlik Komisyonu Başkanı Serdar Akdemir söz alarak, 24 Aralık'ta çok yoğun bir katılımı gerçekleştirilen 2. Denizcilikte Yeşil Dönüşüm Zirvesi'ni değerlendirdi. Her panelist, kurum temsilcisi ve akademisyenin birbirinden değerli sunumlar gerçekleştirdiğinin ve bilgiler verdiğinin altını çizen Akdemir, zirvenin çok verimli geçtiğini; ezber bozan söylemler ve interaktif yapısıyla farklı bir deneyim sunduğunu aktardı.

Akdemir şunları söyledi: "Katılımcılardan 'Hep aynı şeyleri duyuyoruz, burada farklı şeyler var' yorumunu almak bizim için kıymetliydi. Sorunlar açıkça dile getirildi, alışkanlıklarımızı değiştirmeye başladık. Yeşil dönüşüm bir kültür ve önce bizden başlamalı. Bu anlayışla içinde tohum bulunan yaka kartları tasarladık; toprağa gömüldüğünde filizlenen bu kartlar, çöp değil bir yaşam kaynağı oldu. Ayrıca panelde soruları mikrofonla almak yerine yaka kartlarının arkasındaki kare kod üzerinden topladık. Böylece zamanı verimli kullandık ve katılımcıların 'sıra bana gelir mi' kaygısını ortadan kaldırdık."

Akdemir altı aydır yoğun bir mesai harcayarak Yeşil Dönüşüm Zirvesi'ne hazırladıklarını belirtti ve bu süreçte emeği geçen tüm komisyon üyelerine, DTO çalışanlarına ve ev sahipliği için Piri Reis Üniversitesi'ne teşekkür etti.

Daha sonra İMEAK DTO Meclis Başkanı Başaran Bayrak şu sözler ve temennilerle Aralık ayı Meclis Toplantısı'nı kapattı: "Değerli meclis üyeleri, bütçe kitapçığı hepimizin adreslerine gönderildi ve dikkatle hazırlanmış. Emeği geçenlere teşekkür ediyorum. Bütçeyi onayladığınız için meclis başkanlarına ayrıca teşekkürlerimi sunuyorum.

Bugün yılın son toplantısı; aynı zamanda Regaip Kandili ve Noel Günü. Hristiyan üyelerimizin bayramlarını, tüm üyelerimizin kandilini tebrik ediyorum. Zorlu bir yılı geride bıraktık.

Umutumuz, 2026'nın daha ışıklı, verimli, pozitif yaklaşımların hâkim olduğu, savaşların ve karmaşanın sona erdiği; denizcilik camiası ve ülkemiz için müreffeh bir yıl olmasıdır."

OZGEN

SHIP SUPPLY



*Özgen Ship Supply
mutlu bir yıl diler.*

Ocak 2026

Yeni bir yıl,
yeni rotalar,
1950'den beri birlikte seyirde.



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

TÜRKİYE ODALAR VE BORSALAR BİRLİĞİ MÜŞTEREK KONSEY TOPLANTISI

Türkiye Odalar ve Borsalar Birliği (TOBB) Başkan Yardımcısı, İMEAK Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran, 5 Aralık Cuma günü, Cumhurbaşkanlığı Yardımcısı Cevdet Yılmaz'ın teşrifleriyle gerçekleşen, TOBB Ticaret ve Sanayi Odaları, Ticaret Odaları, Sanayi Odaları, Deniz Ticaret Odaları ile Ticaret Borsaları Müşterek Konsey Toplantısı'na katıldı.

ABD ZİYARETİ

İMEAK DTO Yönetim Kurulu Başkanı ve Türkiye Odalar ve Borsalar Birliği (TOBB) Başkan Yardımcısı Tamer Kıran, Rifat Hisarcıklıoğlu başkanlığındaki TOBB Heyetiyle birlikte Amerika Birleşik Devletleri'ne giderek 7-8-9 Aralık tarihlerinde çeşitli ziyaretlerde bulundu ve görüşmeler yaptı.

GMO 71. KURULUŞ YILDÖNÜMÜ

İMEAK Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran, 13 Aralık Cumartesi akşamı, TMMOB Gemi Mühendisleri Odası'nın (GMO) 71. kuruluş yıldönümü münasebetiyle düzenlenen geceye katıldı.

Geceye, eski Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanı Ahmet Arslan, Üsküdar Belediye Başkanı Sinem Dedetaş, İstanbul Tersanesi Komutanı Tümamiral Recep Erdiç Yetkin, Piri Reis Üniversitesi Rektörü Prof. Dr. Nafiz Arıcı, İMEAK Deniz Ticaret Odası Meclis Başkanı Başaran Bayrak, Türkiye Gemi İnşa Sanayicileri Birliği (GİSBİR) Yönetim Kurulu Başkanı Murat Kıran, Gemi, Yat ve Hizmetleri İhracatçıları Birliği Başkanı Cem Seven, Gemi Mühendisleri Odası Üyeleri, sektör temsilcileri ve davetliler katıldı.

ULUSAL GEMİ VE YAT TASARIM YARIŞMASI ÖDÜL TÖRENİ

İMEAK Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran, 15 Aralık Pazartesi akşamı, Gemi Yat ve Hizmetleri İhracatçıları Birliği (GYHİB) tarafından düzenlenen 14'üncü Ulusal Gemi ve Yat Tasarım Yarışması Ödül Töreni'ne iştirak etti.

KTÜ SÜRMENE DENİZ BİLİMLERİ FAKÜLTESİ'NE SİMÜLATÖR DESTEĞİ

İMEAK Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran, 15 Aralık Pazartesi günü, Karadeniz Teknik Üniversitesi (KTÜ) Sürmene Deniz Bilimleri Fakültesi'ne DTO tarafından alınan, sıvı yük elleçleme simülatörünün de aralarında bulunduğu simülatörlerin açılış törenine iştirak etti.

TÜRKNAV - TÜRK NAVLUN SÖZLEŞMESİ

17 Aralık Çarşamba günü, DTO Genel Merkezi'nde gerçekleştirilen ve kuru yük taşımalarında kullanılmak üzere tavsiye niteliğinde hazırlanan "TÜRKNAV - Türk Navlun Sözleşmesi"nin tanıtımına yönelik düzenlenen toplantıya, İMEAK DTO Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran da katıldı. Toplantıda İMEAK DTO Yönetim Kurulu üyesi Ahmet Can Bozkurt ile İMEAK DTO Gemi Brokerleri ve Navlun Komisyoncuları Meslek Komitesi Başkanı Bahadır Tonguç, sözleşmenin kapsamı ve kullanım alanlarına ilişkin katılımcılara bilgi verdi.

TAMER KIRAN, AK PARTİ İSTANBUL İL BAŞKANI ABDULLAH ÖZDEMİR'İ AĞIRLADI

İMEAK Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran, 19 Aralık Cuma günü, AK Parti İstanbul İl Başkanı Abdullah Özdemir ve beraberindekileri DTO Genel Merkezi'nde ağırladı. AK Parti Adalar İlçe Başkanı ve İMEAK DTO Meclis

üyeleri Sina Şen'in de yer aldığı ziyarete, İMEAK DTO Yönetim Kurulu üyesi Burak Akartaş da katıldı.

ACİL MÜDAHALE RÖMORKÖRLERİ VE KILAVUZLUK HİZMET BOTLARI TESLİM TÖRENİ

İMEAK Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran, 19 Aralık Cuma günü, Ulaştırma ve Altyapı Bakanı Abdulkadir Uraloğlu'nun teşrifleriyle gerçekleştirilen, Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü için inşa edilen Acil Müdahale Römorkörleri ve Kılavuzluk Hizmet Botları Teslim Töreni'ne iştirak etti.

AZİZ BAKIOĞLU'NA ZİYARET

İMEAK Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran, 23 Aralık Salı günü, Kuzey Deniz Saha Komutanı Tümamiral Aziz Bakıoğlu'nu ziyaret etti. Kasımpaşa'daki Kuzey Deniz Saha Komutanlığı'nda gerçekleşen ziyarete, İMEAK DTO Yönetim Kurulu Başkan Yardımcısı Recep Düzgüt, İMEAK DTO Genel Sekreteri İsmet Salıhoğlu ve İMEAK DTO Genel Sekreter Yardımcısı Ender Kahya katıldı.

DENİZCİLİKTE YEŞİL DÖNÜŞÜM ZİRVESİ

İMEAK Deniz Ticaret Odası'nın düzenlediği "2'nci Denizcilikte Yeşil Dönüşüm Zirvesi", 24 Aralık'ta Piri Reis Üniversitesi'nde yapıldı. Zirveye, Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı (UAB) Tersaneler ve Kıyı Yapıları Genel Müdürü Salih Tan, Kıyı Emniyeti Genel Müdürü Mustafa Bankaoğlu, Piri Reis Üniversitesi Rektörü Prof. Dr. Nafiz Arıcı, İMEAK DTO Meclis Başkanı Başaran Bayrak, İMEAK DTO Yönetim Kurulu üyeleri, şube başkanları, meslek komite başkanlarımız, meclis üyelerimiz, kamu kurum temsilcileri ile denizcilik sektörü temsilcileri, akademisyenler ve davetliler katıldı.



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



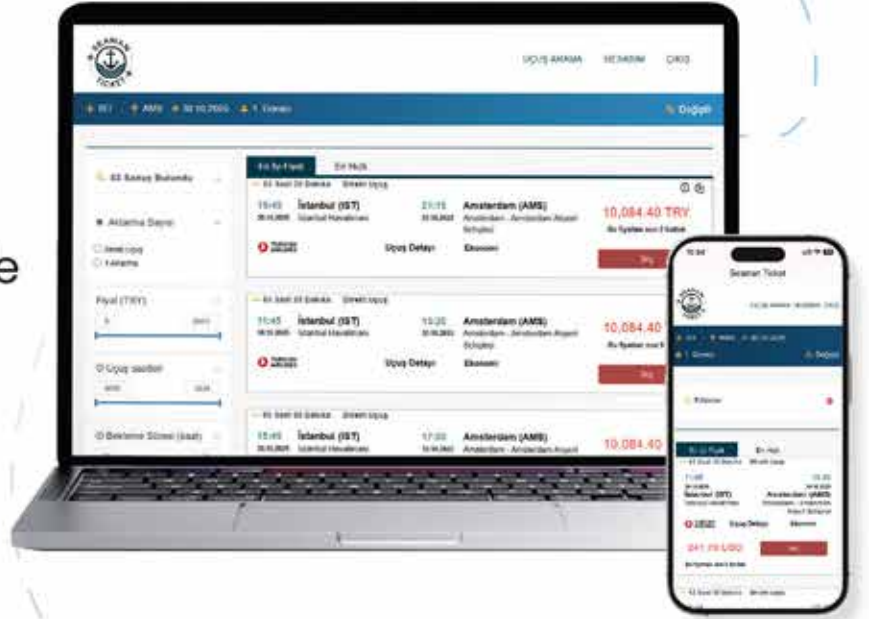
Mürettebat Listesiyle
Hızlı Rezervasyon



Kredi Kartı ile
Güvenli Ödeme



7/24 Online
Destek



Mevcut platformlar



Web sitemizi
ziyaret etmek için
QR kodu taratın



TAMER KIRAN ABD'DE TEMASLARDA BULUNDU

İMEAK DTO Yönetim Kurulu Başkanı ve Türkiye Odalar ve Borsalar Birliği Başkan Yardımcısı Tamer Kiran, Rifat Hisarcıkloğlu başkanlığındaki heyetle ABD'ye giderek çeşitli toplantılara katıldı.



İMEAK Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanı ve Türkiye Odalar ve Borsalar Birliği (TOBB) Başkan Yardımcısı Tamer Kiran, Rifat Hisarcıkloğlu başkanlığındaki TOBB Heyetiyle birlikte Amerika Birleşik Devletleri'ne (ABD) gitti.



Hisarcıkloğlu ve Kiran, ABD programı kapsamında 8 Aralık'ta Beyaz Saray Ulusal Güvenlik Konseyi Ortadoğu'dan sorumlu Kıdemli Direktörü Wayne Wall ve Charles McLaughlin ile bir araya geldi. Toplantıda, Türkiye- ABD ilişkileri, başta



olduğu Business Roundtable CEO'su Joshua Bolten ile gerçekleştirilen ve iki ülke arasındaki iş birliği fırsatlarının değerlendirildiği toplantıya katıldı.

Kiran, 9 Aralık'ta temaslarına devam ederek ABD Ticaret Bakanlığı Müsteşarı William Kimmitt ile bir araya geldi. Toplantıda, Türkiye - ABD iktisadi ve ticari ilişkileri konuşuldu.



Rifat Hisarcıkloğlu ve Tamer Kiran, 7 Aralık Pazar akşamı, ABD'de bulunan NATO Parlamenter Asamblesi Türk Grubu Başkanı Mevlut Çavuşoğlu, Türkiye-ABD Dostluk Grubu Başkanı Mehmet Muharrem Kasapoğlu ve TBMM'den milletvekilleri ile Türkiye'nin Washington Büyükelçisi Sedat Önal'ın verdiği akşam yemeğine katıldı.



Suriye olmak üzere bölge ve üçüncü ülkelerde iş birliği imkanları ele alındı. Kiran, Washington merkezli düşünce kuruluşu olan Stratejik ve Uluslararası Çalışmalar Merkezi (CSIS) tarafından düzenlenen, Türkiye-Amerika ilişkilerinin ele alındığı yuvarlak masa toplantısına iştirak etti. Ardından ABD'nin önde gelen şirketlerinin üst düzey yöneticilerinin üyesi

ABD'nin uluslararası ticaret, emtia, doğrudan yatırım politikası ile ilgili müzakereleri koordine eden ABD Ticaret Temsilciliği Ofisi (USTR) Avrupa ve Ortadoğu sorumlusu Bryant Trick ile de bir araya gelen Hisarcıkloğlu ve Kiran, Türkiye-ABD ticaretinin önündeki engelleri ve atılması gereken adımları değerlendirdi.

Kiran, ABD programı kapsamında, Amerikan Ticaret Odası Başkanı Suzanne P. Clark ile Türkiye - ABD ticari ve yatırım ilişkilerini geliştirmek için ortak çalışma konularını ele aldı ve Amerikan Ticaret Odası (US Chambers of Commerce) üyeleriyle çalışma yemeğinde bir araya geldi.



Gözetim
Hizmetleri



Lashing & Unlashng
Hizmetleri



Liman
Hizmetleri



www.thormarinesa.com.tr



TÜRK NAVLUN SÖZLEŞMESİ TANITILDI

Deniz Ticaret Odası'nın Türk limanları arasında kabotaj kapsamında gerçekleştirilen kuru yük taşımalarında kullanılmak üzere tavsiye niteliğinde hazırladığı TÜRKNAV – Türk Navlun Sözleşmesi, DTO Genel Merkezi'nde yapılan bir toplantıyla tanıtıldı.



17 Aralık'ta DTO Genel Merkezi'nde "TÜRKNAV - Türk Navlun Sözleşmesi"nin tanıtımına yönelik bir toplantı düzenlendi. DTO Genel Merkezi'nde yapılan ve İMEAK DTO Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran'ın da katıldığı toplantıda İMEAK DTO Yönetim Kurulu üyesi Ahmet Can Bozkurt ile İMEAK DTO Gemi Brokerleri ve Navlun Komisyoncuları Meslek Komitesi Başkanı Bahadır Tonguç, Türk limanları arasında kabotaj kapsamında gerçekleştirilen kuru yük taşımalarında kullanılmak üzere tavsiye niteliğinde hazırlanan TÜRKNAV – Türk Navlun Sözleşmesi'nin kapsamı ve kullanım alanlarına ilişkin katılımcılara bilgi verdi.

Toplantının açılış konuşmasını yapan İMEAK DTO Yönetim Kurulu üyesi Ahmet Can Bozkurt, kabotaj taşımacılığının stratejik ve güvenlik açısından önemine rağmen, kabotaj kapsamındaki iç taşıma faaliyetlerinde uluslararası taşımacılıkta olduğu gibi yaygın kullanılan standart sözleşme örneklerinin bulunmadığına dikkat çekti ve bu durumun çeşitli uyumsuzluklara ve hukuki belirsizliklere yol açtığını belirtti. Türk denizcilik camiasının uzun süredir ihtiyacı hissedilen bu tip bir sözleşme metni oluşturulmak üzere, İMEAK DTO Gemi Brokerleri ve Navlun Komisyoncuları Meslek Komitesi'nde bir alt komisyon

kurulduğunu ve ön hazırlık çalışmasının yapıldığını; hazırlanan taslağın Yönetim Kurulu'na sunulduğunu ve uzman hukukçuların görüşlerine başvurulduğunu aktardı.

DTO web sitesinde yayınlanmaya başlayan örnek sözleşme metninin "Türk hukukunun emredici hükümlerine uygunluğu gözetilerek, tarafların hak ve sorumluluklarını açık ve dengeli biçimde tanımlayan, olası uyuşmazlıkların öngörülebilir ve adil şekilde çözümünü hedefleyen bir çerçeve metin niteliğinde" olduğunu söyledi.

AHMET CAN BOZKURT: "AMACIMIZ MEVCUT BİRİKİMİ DESTEKLEYEN, TAMAMLAYICI BİR ÇERÇEVE SUNMAK"

Bozkurt "Her tip sözleşmede olduğu gibi, bu metnin de kullanılmadan önce somut taşımaların özellikleri ve tarafların faaliyet alanları dikkate alınmalı; uzman bir hukukçunun görüşü doğrultusunda gerekirse uyarlanması büyük önem taşıyor.

Bu metin bağlayıcı veya zorunlu bir düzenleme değil. Ticaret hayatını zaten bilen uygulayıcıların ihtiyaç duyduklarında başvurabilecekleri bir referans, rehber metin olarak hazırlandı. Amacımız bilgi ve tecrübeyi ikame etmek



değil; mevcut birikimi destekleyen, tamamlayıcı bir çerçeve sunmak. Bu tür metinler "yaşayan metinlerdir." Ticaret ve hukuk değiştiğinde, öngörülemeyen olasılıklar ortaya çıktıkça geliştirilmesi kaçınılmazdır. Bu nedenle sözleşme her zaman geri bildirim, katkıya ve öneriye açıktır. Örnek metnin uygulamada fayda sağlayacağına, sektörde tercih edilen bir referans olabileceğine inanıyorum. Ayrıca bu çalışmadan hareketle ileride benzer sözleşme metinlerinin hazırlanıp geliştirilmesi hedefimizdir" sözleriyle konuşmasını tamamladı.

BAHADIR TONGUÇ: "TEMENNİMİZ SÖZLEŞMENİN SEKTÖRDE BİR ZEMİN KAZANMASI"

İMEAK DTO Gemi Brokerleri ve Navlun Komisyoncuları Meslek Komitesi Başkanı Bahadır Tonguç ise TÜRKNAV - Türk Navlun Sözleşmesi'nin ihtiyaçlar doğrultusunda zaman içinde revizyonlara açık bir metin olduğunu vurgulayarak, katılımcıların her türlü yapıcı görüş ve önerilerini yazılı olarak iletmesini rica etti: "Öneriler TÜRKNAV çalışma grubu ve komitemiz bünyesinde toplanarak süzülecek; gerektiğinde akademisyenlerimize, sektöre ve odamız yönetim kuruluna danışılarak vizyoner bir şekilde değerlendirilecektir. TÜRKNAV Sözleşmesi, diğer standart

ACİL MÜDAHALE RÖMORKÖRLERİ VE KILAVUZLUK HİZMET BOTLARI TESLİM TÖRENİ YAPILDI

İMEAK DTO Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran, Ulaştırma ve Altyapı Bakanı Uraloğlu'nun teşrifleriyle düzenlenen Acil Müdahale Römorkörleri ve Kılavuzluk Hizmet Botları Teslim Töreni'ne katıldı.



İMEAK Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanımız Tamer Kıran, 19 Aralık Cuma günü, Ulaştırma ve Altyapı Bakanı Abdulkadir Uraloğlu'nun teşrifleriyle



gerçekleştirilen, Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü için inşa edilen Acil Müdahale Römorkörleri ve Kılavuzluk Hizmet Botları Teslim Töreni'ne iştirak etti.

Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü'nde gerçekleşen törene, UAB Bakan Yardımcısı Durmuş Ünüvar, Kıyı Emniyeti Genel Müdürü Mustafa Bankaoğlu, Sahil Güvenlik Marmara ve Boğazlar Bölge Komutanı Tuğamiral Serkan Tezel, Sahil Güvenlik Kuzey Grup Komutanı Binbaşı Ziya Can Gürsoy, İMEAK DTO Meclis Başkanı Başaran Bayrak, İMEAK DTYönetim Kurulu Başkan Yardımcısı Recep Düzgüt, Piri Reis Üniversitesi Rektörü Prof. Dr. Nafiz Arıcı, denizcilik sektörü temsilcileri ve davetliler katıldı.

DENİZCİ MİLLET DENİZCİ ÜLKE PROJE YARIŞMASI

İMEAK Deniz Ticaret Odası, "Denizci Millet Denizci Ülke" vizyonu doğrultusunda dördüncü kez "Denizci Millet Denizci Ülke Proje Yarışması" düzenliyor. Başvurular 27 Mart'ta sona erecek.



İMEAK Deniz Ticaret Odası'nın denizcilik sektörünün birikimi ve yeteneğiyle ortaya çıkacak yenilikçi ve yerli projeleri desteklemek üzere düzenlediği "4'üncü Denizci Millet Denizci Ülke Proje Yarışması" için başvurular 5 Ocak'ta başladı.

2020 yılında birincisi, 2022 yılında ikincisi, 2024 yılında da üçüncü kez yapılan "Denizci Millet Denizci Ülke Proje Yarışması" büyük bir ilgiyle karşılanmış, denizcilik sektörünün yaratıcılığı ve potansiyelini bir kez daha ortaya

koymuştu. 20 Ekim 2025 tarihinde duyuru süreci ile icrasına başlanan 2026 yılı Proje Yarışması, mevcut kazanımların üzerine yeni başarılar eklemek amacıyla "4'üncü Denizci Millet Denizci Ülke Proje Yarışması" adı altında düzenleniyor. Yarışmaya başvurular 27 Mart'a kadar www.imeakdtoprojenyarismasi.com web sitesi üzerinden kabul ediliyor.

Deniz ulaştırması, deniz ticareti, gemi ve yat inşa sanayi, deniz turizmi, deniz kaynakları, limanlar, deniz çevresi, denizcilik eğitimi ve istihdam konuları ile birlikte, Uluslararası Denizcilik Örgütü'nün (IMO) 2023 yılı deniz taşımacılığında sera gazı emisyonlarının azaltılması stratejisi kapsamında denizcilik sektörünün yeşil dönüşümü,

sürdürülebilirliği ve dijitalleşmesine yönelik yenilikçi teknolojiler kategorilerini kapsayan yarışmada, İMEAK Deniz Ticaret Odası tarafından oluşturulan jüri üyeleri tarafından yapılan değerlendirme neticesinde, ilk üç dereceye giren proje sahibi değerli katılımcılardan birinciye 200.000 TL, ikinciye 150.000 TL ve üçüncüye 100.000 TL ödül verilecek.

İMEAK DTO yaptığı açıklamada "Denizcilik sektörünün geleceğini şekillendirecek projelerin siz değerli üyelerimiz ve paydaşlarımızdan doğacağına inanıyor, yenilikçi projeleri olan tüm sektör profesyonellerini, araştırmacıları, öğrencileri ve girişimcileri yarışmamıza katılmaya davet ediyoruz" cümlelerine yer verdi.



our route is yours
www.medkonlines.com

DENİZ TİCARETİ VE KARAYOLU TAŞIMACILIĞI ARASINDA İŞ BİRLİĞİ

İMEAK DTO Yönetim Kurulu Başkanı ve TOBB Başkan Yardımcısı Tamer Kıran, 22 Aralık Pazartesi günü TOBB Türkiye Karayolu Yolcu Taşımacılığı Meclis Toplantısı'na katıldı.



Türkiye Odalar ve Borsalar Birliği (TOBB) Başkan Yardımcısı ve İMEAK Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanı

Tamer Kıran, 22 Aralık Pazartesi günü TOBB Türkiye Karayolu Yolcu Taşımacılığı Meclisi Toplantısı'na iştirak etti.

Meclis Başkanı Mustafa Yıldırım'ın başkanlığında İstanbul TOBB Plaza'da yapılan toplantıda gündemdeki maddeler görüşüldü.

Deniz ticareti ve karayolu taşımacılığı sektörleri arasındaki iş birliğinin önemi vurgulandı. Ayrıca sektördeki mevcut düzenlemeler ve yasal çerçeve; karayolu yolcu taşımacılığında verimlilik ve güvenlik ile ulaştırma sektörlerinin entegrasyonu için fırsatlar gibi konular ele alındı.

Görüşülen maddelerin Türkiye ulaştırma sektörünün sürdürülebilir büyümesi için hayati öneme sahip olduğu vurgulandı. İMEAK DTO Yönetim Kurulu Başkanı ve TOBB Başkan Yardımcısı Tamer Kıran'ın toplantıya katılımı, deniz ticareti ve karayolu taşımacılığı sektörleri arasındaki iş birliği açısından önemli bir adım olarak değerlendirildi.

TAMER KIRAN'DAN KUZEY DENİZ SAHA KOMUTANI'NA ZİYARET

Tamer Kıran, 23 Aralık'ta Kuzey Deniz Saha Komutanı Tümamiral Aziz Bakioglu'nu ziyaret etti.



İMEAK Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran, 23 Aralık Salı günü, Kuzey Deniz Saha Komutanı Tümamiral Aziz Bakioglu'nu ziyaret etti.

Kasımpaşa'daki Kuzey Deniz Saha Komutanlığı'nda gerçekleşen ziyarete, İMEAK DTO Yönetim Kurulu Başkan Yardımcısı Recep Düzgüt, İMEAK DTO Genel Sekreteri İsmet Salihoğlu ve İMEAK DTO Genel Sekreter Yardımcısı Ender Kahya katıldı.

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

“ALİAĞA LİMANLARI, TÜRKİYE EKONOMİSİNİN GÜCÜNÜ YANSITIYOR”

İMEAK Deniz Ticaret Odası Aliğa Şubesi, 2025 yılının değerlendirildiği ve gelecek döneme ilişkin hedeflerin paylaşıldığı yılın son meclis toplantısını gerçekleştirdi.

İMEAK DTO Aliğa Şubesi Meclis Başkanı İsmail Önal başkanlığında düzenlenen toplantıya; İMEAK DTO Aliğa Şubesi Yönetim Kurulu Başkanı Adem Şimşek, Aliğa Bölge Liman Başkanı Günhur Şanlı, Aliğa Deniz Liman Şube Müdürü Kadir Sonocak, İMEAK DTO Eğitim Komisyonu Yönetim Kurulu üyesi İsmail Görgün, Genel Sekreter Yardımcısı Alper Keçeli, Meclis Üyeleri Burak Atasoy, Teoman Mustafa Akyol ile Eğitim Müdürü Bahadır Küçük, Şimşekler Gemi Söküm Tersanesi Yönetim Kurulu Başkanı ve İMEAK Deniz Ticaret Odası Merkez Meclis Üyesi Orbay Şimşek ile şube meclis üyeleri katıldı.

Toplantıda konuşan İMEAK DTO Aliğa Şubesi Yönetim Kurulu Başkanı Adem Şimşek, 2025 yılı Ocak-Kasım dönemine ilişkin değerlendirmesinde, Aliğa limanlarının Türkiye deniz ticaretindeki stratejik ve istikrarlı konumunu sürdürdüğünü vurguladı. 2025 yılının ilk 11 ayında Aliğa limanlarına uğrak yapan gemi sayısının 5.701 olduğunu belirten Şimşek, geçen yıla oranla %2,40 artış yaşandığını ve Aliğa'nın, Kocaeli'nin ardından Türkiye genelinde ikinci sıradaki yerini koruduğunu ifade etti. Ege Bölgesi gemi trafiğine de değinen Şimşek, aynı dönemde İzmir Limanı'na 1.221, Dikili Limanı'na 295 geminin uğrak yaptığını; Dikili Limanı'nda %68 artış yaşanırken, İzmir Limanı'nda %13,58 oranında düşüş gerçekleştiğini kaydetti.

ALİAĞA ELLEÇLEMEDE LİDERLİĞİNİ SÜRDÜRÜYOR

Yük elleçleme verilerine ilişkin değerlendirmelerde bulunan Şimşek, 2025 yılının ilk 11 ayında Aliğa limanlarında 80 milyon 573 bin 424 ton net yük elleçlendiğini, geçen yılın aynı döneminde bu rakamın 77 milyon



992 bin 685 ton olduğunu ve %3,31'lik artışla Aliğa limanlarında net ton bazında liderliğin korunduğunu söyledi. Son 20 yılda Aliğa limanlarında net ton elleçleme miktarının yaklaşık üç kat artarak 2024 yılında 85,5 milyon tona ulaştığını, pandemi sonrası dönemde ise yaklaşık %30'luk büyüme yaşandığını belirten Şimşek, bu artışın kapasite, operasyonel verimlilik ve lojistik altyapı açısından sürdürülebilir bir gelişimi ortaya koyduğunu ifade etti. Aynı dönemde 32 milyon 938 bin 440 ton yükleme gerçekleştirildiğini aktaran Şimşek, bu alanda %4,45'lik artışla Aliğa'nın lider konumunda bulunduğunu dile getirdi.

Şimşek, 2025 yılı ilk 11 ayında 47 milyon 634 bin 984 ton boşaltma yapıldığını, bunun geçen yıla göre %2,53 artış anlamına geldiğini ve Aliğa'nın Türkiye genelinde en çok boşaltma elleçlemesi yapan ikinci liman konumunda bulunduğunu söyledi. 2025 yılının ilk 11 ayında Aliğa limanlarında 1 milyon 577 bin 208 TEU konteyner elleçlendiğini belirten Şimşek, geçen yılın aynı dönemine göre %19,43'lük bir azalış yaşanmasına rağmen Aliğa'nın Türkiye genelinde 5. sıradaki yerini koruduğunu ifade etti. Toplam groston bazında ise 106 milyon 234 bin 292 ton elleçleme yapıldığını ve Aliğa'nın groston elleçlemede Kocaeli'nin ardından ikinci sırada bulunduğunu söyledi.

NET İHRACAT MERKEZİ ALİAĞA

Şimşek, Aliğa'nın Türkiye'nin toplam ihracatında %8 bandında istikrarlı ve stratejik bir paya sahip olduğunu belirterek, 2025 yıl sonu tahminlerine göre Türkiye genel ihracatının 269 milyar doları aşmasının beklendiğini, Aliğa'nın payının ise %8,2 seviyesinde (22 milyar dolar) sabit kalacağını öngörüldüğünü söyledi. Şimşek ayrıca, 2025 yılında Türkiye genel ithalatının 358 milyar doları aşmasının beklendiğini, Aliğa'nın ithalattaki payının ise %3,8 (13,7 milyar dolar) seviyesinde gerçekleşeceğini tahmin edildiğini ifade ederek, bu verilerin Aliğa'nın ithal ettiğinden çok daha fazlasını ihraç eden, dış ticaret fazlası veren ve Türkiye'nin cari açığına pozitif katkı sağlayan net bir ihracat merkezi olduğunu açıkça ortaya koyduğunu dile getirdi.

EĞİTİM KOMİSYONU ÇALIŞMALARI ELE ALINDI

Şimşek'in konuşmasının ardından gemi söküm sektörüne ilişkin değerlendirmelerde bulunan Şimşekler Gemi Söküm Tersanesi Yönetim Kurulu Başkanı ve İMEAK Deniz Ticaret Odası Merkez Meclis Üyesi Orbay Şimşek, son iki yıldır gemi adedi ve LDT bazında düşüş gösteren sektörün bu yılı daha olumlu bir tabloyla kapatmasının beklendiğini belirtti.

Meclis toplantısında söz alan İMEAK DTO Eğitim ve İstihdam Komisyonu Başkanı Teoman Mustafa Akyol, “Ayak basmadık denizcilik okulu bırakmamak” mottosuyla yola çıktıklarını belirterek son üç yıl içinde ziyaret edilen denizcilik okulu sayısının 60'a ulaştığını ifade etti; okulların sorunlarına çözüm üretmeye yönelik çalışmalarını sürdürdüklerini söyledi.

(DTO Aliğa Şubesi)

can-am



**BOSPHORUS
BOAT SHOW**

**21-28 ŞUBAT 2026
İSTANBUL FUAR MERKEZİ**



ANA SPONSOR

CO-SPONSOR

MEDYA SPONSORLARI

can-am



MOTORBOAT

naviga

DESTEKLEYENLER

ORGANİZASYON

ÇÖZÜM ORTAĞI

FUAR ALANI



BU FUAR 5174 SAYILI KANUN GEREĞİNCE TOBB (TÜRKİYE ODALAR VE BORSALAR BİRLİĞİ) DENETİMİNDE DÜZENLENMEKTEDİR

ALIAĞA KÖRFEZİ MAVİ DÖNÜŞÜM PROJESİ TANITILDI

Aliağa Körfezi'nde deniz canlılarının yaşam alanlarının iyileştirilmesini amaçlayan Aliağa Körfezi Mavi Dönüşüm Projesi'nin tanıtım toplantısına İMEAK DTO Aliağa Şubesi ev sahipliği etti.



İzmir Kalkınma Ajansı'nın (İZKA) "Sürdürülebilir Denizler ve Su Ürünleri Üretimi Mali Destek Programı" kapsamında desteklenen proje, İMEAK Deniz Ticaret Odası Aliağa Şubesi konferans salonunda gerçekleştirilen toplantıyla kamuoyuna sunuldu.

Proje Aliağa İlçe Tarım ve Orman Müdürlüğü tarafından yürütülürken, İMEAK Deniz Ticaret Odası Aliağa Şubesi ile Aliağa Merkez Su Ürünleri Kooperatifi proje ortağı olarak görev alacak.



denizel ekosistemin korunması, biyolojik çeşitliliğin artırılması, hayalet balık ağlarının temizlenmesi, dip atıklarının bertaraf edilmesi ve sürdürülebilir su ürünleri üretiminin desteklenmesine yönelik faaliyetler anlatıldı.

ADEM ŞİMŞEK: "4 TONA YAKIN HAYALET AĞ TEMİZLİĞİ HEDEFLİYORUZ"

Programın açılış konuşmalarında söz alan İMEAK Deniz Ticaret Odası Aliağa Şubesi Başkanı Adem Şimşek, projenin bölge açısından önem taşıdığını belirterek "Bu

Aliağa Kaymakamı Zekeriya Güney, hayalet ağların deniz ekosistemine verdiği zararın uzun süredir gündemde olduğunu belirterek yürütülen çalışmanın önemine dikkat çekti. Aliağa İlçe Tarım ve Orman Müdürü Mazlum Selim Aksakal ise yaptığı kapsamlı sunumda ilçenin 63 kilometrelik kıyı şeridi, doğal yapısı ve balıkçılık potansiyeline ilişkin bilgiler paylaştı.

Aksakal, bölgede üç su ürünleri kooperatifi, bir balıkçılar derneği, 126 balıkçı teknesi, 100'ün üzerinde ticari balıkçı ve binden fazla amatör balıkçının aktif olduğunu ifade ederek yıllık su ürünleri üretiminin 640 tonun üzerinde olduğunu aktardı. Aksakal, "Hayalet ağlar, dip kirliliği, yoğun deniz trafiği, daralan avlanma alanları ve iklim değişikliğinin etkileri balıkçılığı ve deniz ekosistemini olumsuz etkiliyor. Amacımız yalnızca sorunları belirlemek değil; onlara kalıcı çözümler üretmek ve gelecek nesillere daha temiz bir körfez bırakmak" dedi.

MİDYE YUVALARI VE YAPAY RESİFLER GÜÇLENDİRİLECEK

Proje kapsamında hayalet ağların çıkarılması, kıyı temizliği, midye yuvalarının yerleştirilmesi, yapay resiflerin güçlendirilmesi ve deniz suyunun filtrelenmesini destekleyen uygulamalara ağırlık verileceği vurgulandı.

Projenin hayata geçmesiyle balık stoklarında artış, kıyı ekonomisinde güçlenme, sürdürülebilir üretimin desteklenmesi ve çevre bilincinin gelişmesi hedefleniyor. Ayrıca projenin bölgeye sosyal ve ekonomik açıdan çok yönlü katkı sağlaması bekleniyor.

(DTO Aliağa Şubesi)



Toplantıya Aliağa Kaymakamı Zekeriya Güney, Aliağa Belediye Başkanı Serkan Acar, Aliağa Sahil Güvenlik Komutanı Üstteğmen Tugay Peker, Aliağa Bölge Liman Başkanı Günhur Şanlı, İMEAK DTO Aliağa Şube Başkanı Adem Şimşek, Aliağa İlçe Tarım ve Orman Müdürü Mazlum Selim Aksakal, İZKA Genel Sekreter Vekili Arın Hüner, sektör temsilcileri ve balıkçı kooperatifleri katıldı. Tarım Müdürlüğü uzmanları tarafından yapılan sunumda;

projenin ortağı olmaktan memnuniyet duyuyoruz. Merkezimizden aldığımız yetkiyle projenin yüzde 25'ine destek sağladık. Aliağa Mavi Dönüşüm Projesi kapsamında tespit edilen yaklaşık 4 tona yakın hayalet ağın temizlenmesi hedefleniyor. Proje bununla sınırlı değil; denizel ekosistemin korunması ve biyolojik çeşitliliğin artırılması için çok sayıda çalışma yürütülecek. Emeği geçen herkese teşekkür ediyorum" dedi.



ABS TRAINING SOLUTIONS

YOUR MARITIME *TRAINING PARTNER*



VIEW COURSES
www.eagle.org/maritimetraining



AHMET ÇETİN, MECLİS TOPLANTISINDA 2025 YILINI DEĞERLENDİRDİ

İMEAK DTO Antalya Şubesi Yönetim Kurulu Başkanı Ahmet Çetin, DTO Antalya Şubesi'nin Aralık ayı Meclis Toplantısı'nda 2025 yılına dair değerlendirmelerde bulundu.



İMEAK Deniz Ticaret Odası Antalya Şubesi'nin 2025 yılındaki son Meclis Toplantısı, 16 Aralık Salı günü Şubenin Meclis Salonunda yapıldı. İMEAK DTO Antalya Şubesi Meclis Başkanı Berna Küner Vanmannekes'in açılış konuşmasıyla başlayan toplantıda, İMEAK

DTO Antalya Şubesi Yönetim Kurulu Başkanı Ahmet Çetin, 2025 yılındaki faaliyetlerini değerlendirdi. Yoğun bir yılı geride bıraktıklarını ifade eden Çetin, İMEAK DTO merkez yönetiminin de desteğiyle sektör için faydalı olacak işlere imza attıklarını söyledi. 2025 yılında ilk olarak şube hizmet binasını liman bölgesine taşıdıklarını belirten Çetin, "Taşınma sürecinin tamamlanmasıyla sektör paydaşlarımıza daha yakın olduk. Böylece karşılaştığımız sorunlarda anında müdahale imkanı bulduk. Ayrıca stratejik planlarımız arasında en çok önem verdiğimiz konulardan birinde aksiyon almış olduk ve üyelerimize verdiğimiz sözü tuttuk" dedi.

2025 yılının özellikle jeopolitik ve ekonomik gelişmeler nedeniyle denizcilik

sektörü için zor bir yıl olduğunu belirten Çetin, "Bu kritik dönemde üyelerimiz ve sektörümüze artı değer kazandırmak için yoğun çaba sarf ettik. 2025 yılında bölgemizin en büyük sorunu olan bağlama yeri ihtiyacımızı giderme konusunda Demre Marina ile bir adım atıldı. Batı bölgelerimizin ardından doğu tarafı için de çözüm üzerinde çalışmalarımız devam ediyor. En kısa sürede çözüm yolunda ilerleme kaydetmek en büyük amacımız" diye konuştu. Merkez Meclis üyeleri ve Meslek Komite üyelerinin de katıldığı toplantının sonunda İMEAK DTO Antalya Şubesi Meclis Başkanı Berna Küner Vanmannekes ve Yönetim Kurulu üyeleri de yeni yıl temennilerini meclis üyeleriyle paylaştı.

(DTO Antalya Şubesi)

İKİ DENİZ BİR ŞEHİR

İMEAK DTO Kocaeli Şubesi'nin Kocaeli İl Kültür ve Turizm Müdürlüğü iş birliğiyle düzenlediği İki Deniz Bir Şehir 5. Ulusal Fotoğraf Yarışması'nda dereceye giren eserler ödüllendirildi.



İMEAK DTO Kocaeli Şubesi'nin Kocaeli İl Kültür ve Turizm Müdürlüğü ile ortak protokol çerçevesinde düzenlediği, Türkiye Fotoğraf Sanatı Federasyonu (TFSF) tarafından desteklenen "İki Deniz Bir Şehir 5. Ulusal Fotoğraf Yarışması" Ödül Töreni ve Sergisi, Kocaeli Arkeoloji Müzesi'nde icra edilen ödül töreniyle sanatseverlerle buluştu.

Programa, Kocaeli Vali Yardımcısı Mustafa Özkaynak, İzmit Kaymakamı Yusuf Ziya Çelikkaya, Kocaeli İl Kültür ve Turizm Müdürü Fatih Taşdelen, İMEAK Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkan Yardımcısı Can Özgülenç, İMEAK DTO Kocaeli Şubesi Meclis üyeleri, STK temsilcileri, yarışmacılar ve aileleri ile sanatseverler katıldı.

Bu yıl 5'inci kez yapılan fotoğraf yarışması, "Deniz", "Tarihi Mekanlar ve Kültür" kategorilerinde gerçekleşti. Jüri, toplam 26 ilden; 299 katılımcının, 959 eserini değerlendirdi. "Deniz" kategorisinde 165 katılımcının 529, "Tarih/Kültür ve Doğal Güzellikler" kategorisinde ise 134

katılımcının 430 eseri dikkatle incelenerek, dereceye girenler belirlendi. Jürinin yaptığı değerlendirme sonrası; Deniz kategorisinde birincilik Arzu İbranoğlu'nun "Temizlik", Tarihi/Kültür ve Doğal Güzellikler kategorisinde ise Ebru Keskin Alemdar'ın "Adım" konulu eseri büyük ödülün sahibi oldu.

Dereceye giren yarışmacılara, Kocaeli Vali Yardımcısı Mustafa Özkaynak, Kocaeli İl Kültür ve Turizm Müdürü Fatih Taşdelen ile İMEAK DTO Kocaeli Şubesi Yönetim Kurulu Başkan Yardımcısı Can Özgülenç plaket ve hediyelerini takdim etti.

(DTO Kocaeli Şubesi)

Mekanik Gücümüzle Avrupa'dayız!

Denizcilik sektöründe yıllara dayanan deneyimimizi ve güçlü teknik altyapımızı uluslararası arenaya taşımanın haklı gururunu yaşıyoruz. "Mekanik Çözüm Ortağınız" vizyonu ile çıktığımız bu yolculukta, Güneş Gemi Europe markamızla Avrupa pazarındaki stratejik yapılanmamızı başarıyla tamamladık.

Rotterdam'da faaliyete geçen 780 m²'lik modern tesisimizde; orijinal yedek parça tedariği, mekanik bakım-onarım ve boru donatımı hizmetlerini Avrupa standartlarında sunmaktayız. Bunun yanı sıra, teçhiz ve yeni inşa projelerine yönelik ekipman tedariği süreçlerini, sürekli gelişen makine parkurumuz sayesinde tek çatı altında etkin ve entegre bir şekilde yönetiyoruz.

Güvenilir çözüm ortağınız olma anlayışımızla, denizcilik projelerinize katma değer sağlamaya ve uluslararası pazarda sürdürülebilir başarılar üretmeye kararlılıkla devam ediyoruz.

İçmeler Mahallesi Reis Sokak No:17
Tuzla / İstanbul

0542 827 66 84

info@gunesgemi.com

www.gunesgemi.com

Albert Plesmanweg 29 3088GA
Rotterdam / The Netherlands

+31 68 407 1199

info@gunesgemieurope.nl

www.gunesgemieurope.nl



“BODRUM’DA DENİZCİLİKTE GÜÇLÜ BİR YILI GERİDE BIRAKTIK”

İMEAK DTO Bodrum Şubesi Yönetim Kurulu Başkanı Orhan Dinç, geride bıraktığımız 2025 yılını değerlendirdi.

İMEAK DTO Bodrum Şubesi Yönetim Kurulu Başkanı Orhan Dinç, 2025 yılı için yaptığı değerlendirmede İMEAK Deniz Ticaret Odası Bodrum Şubesi olarak yıl boyunca Bodrum ve çevresindeki denizcilik faaliyetlerinin daha güvenli, sürdürülebilir ve güçlü bir yapıya kavuşması için sahada aktif bir çalışma yürüttüklerini söyleyerek kamu kurumları, yerel yönetimler, meslek örgütleri ve sivil toplum kuruluşlarıyla sürekli iletişim halinde olduklarını, üyelerin sorunlarına çözüm üretmeyi ve sektörümüzün ortak sesini güçlendirmeyi amaçladıklarını belirtti.

Dinç sözlerini şöyle sürdürdü: “Muğla Büyükşehir Belediyesi Yönetim Kurulu’nda görev alarak, Gümbet ve Bodrum limanlarımızla ilgili çalışmalara katkı sunduk. S.S. Yat İmalat ve Bakım Onarım ve Çekek Yeri İşyeri Kooperatifi üyelerimizle birlikte Muğla Büyükşehir Belediyesi İtfaiye Daire Başkanlığı’nı ziyaret ederek işletmelerimizin yangın sistemlerine ilişkin yaşadığı sorunların çözüm sürecini hızlandırdık. Ayrıca altı ayda bir düzenlenen Muğla Odaları ve Borsası Müşterek Toplantılarına katılım sağlayarak Muğla’daki Deniz Ticareti ve Deniz Turizminin geleceğiyle ilgili ortak kararlar aldık. Sezon öncesinde, her yıl olduğu gibi Bodrum Sahil Güvenlik Komutanlığı ve Bodrum Bölge Liman Başkanlığı iş birliğiyle üyelerimizi güncel mevzuatlar ve sezon hazırlıkları konusunda bilgilendirdik. Bunun yanı sıra Turizm Geliştirme Ajansı tarafından düzenlenen ve 15 Körfez ülkesinden acente yetkililerinin katıldığı organizasyonda yer alarak, Bodrum’un deniz turizmi potansiyelini uluslararası alanda tanıttık. Bodrum Ticaret Odası ile yürüttüğümüz iş birliği sayesinde Bodrum Guleti ve Bodrum Tirhandili için

uzun yıllardır devam eden coğrafi işaret çalışmalarını tamamladık. Bu süreçte Ayna Kıç uygulamalarına yönelik tescil süreci de başlatıldı. Böylece Bodrum’un denizcilik mirasının korunması ve gelecek kuşaklara aktarılması adına önemli bir adım atılmış oldu.”

Dinç, kurumlar ve sivil toplum kuruluşlarıyla birlikte Gümüşlük’ta başlatılan deniz dibi ve kıyı temizliği çalışmalarının Kumbahçe, Ortakent, Bitez ve Gümbet’te sürdüğünü; güñübirlik gezi kooperatif başkanlarıyla dönem dönem bir araya getirerek sektörün sorunlarını ele aldıklarını, çözüm önerilerini birlikte değerlendirdiklerini; Tirhandil Cup Yarışları ve Uluslararası Balık Turnuvaları’na verilen destekle deniz kültürünün yaşatılmasına katkı sunduklarını ifade etti.

Gemi acente yetkililerinin katılımıyla Gemi Acenteleri Yönetmelik Taslağı Görüş Toplantısı’nı gerçekleştirdiklerini açıklayan Dinç, Tersaneler Kıyı Yapıları Genel Müdürümü Salih Tan’ı İMEAK DTO Bodrum Şubesi’nde yat imalat ve çekek yeri üyeleriyle bir araya geldiğini ve her ay düzenlenen Deniz Turizmi Çalışma Grubu ve Meclis toplantılarına düzenli olarak katılım sağladıklarını söyledi.

“2. BODRUM BOAT SHOW İÇİN HAZIRLIKLARA BAŞLADIK”

Dinç 2025 yılında Bodrum’un denizcilik alanındaki en önemli buluşmalarından biri olan Bodrum Boat Show’u başarıyla hayata geçirdiklerini vurgulayarak “14–18 Ekim 2026 tarihlerinde düzenlenecek ikinci Bodrum Boat Show için hazırlıklarımızı sürdürüyoruz. Kamu–Üniversite–Sanayi İş Birliği toplantılarına katılım sağladık, kıyı envanter çalışmalarımızı güncel tutmaya devam ettik. İçmeler Tersane Bölgesi’nin altyapı



ve düzenleme çalışmalarını yakından takip ettik; sektörümüzü temsilen yurt içi ve yurt dışı fuarlarda yer aldık. Bodrum ve Güllük’ta 1 Temmuz Denizcilik ve Kabotaj Bayramı etkinliklerini düzenledik. 2026 yılında bu anlamlı günün 100. yılını kutlamaya hazırlanıyoruz. Avrupa Birliği ve hibe programları kapsamında yürütülen proje çalışmalarında yer aldık. Gemi acenteciliği eğitimlerimizi gerçekleştirdik ve önümüzdeki dönemde de sürdürmeyi planlıyoruz. Üye Memnuniyet Anketimizde %90’ın üzerinde bir oran yakaladık. Akreditasyon çalışmalarımız, 2024–2027 Stratejik Planımız doğrultusunda devam ederken iç ve dış denetimlerden de yüksek başarıyla geçtik” dedi.

Dinç sözlerini şöyle sonlandırdı: “Tüm bu süreçte, 2025 yılı içerisinde odamız dışında yaklaşık 150 toplantıya katılım sağladık; kendi bünyemizde ise 60 adet toplantı gerçekleştirdik. İMEAK Deniz Ticaret Odası Bodrum Şubesi olarak, denizcilik camiamız için her daim sahada olmayı, üyelerimizin yanında durmayı ve sektörümüze kararlılıkla hizmet etmeyi temel ilkimiz olarak benimsedik. Bizim en önemli hedefimiz denizcilikte geleceğimizi planlamak. 2025 yılını geride bıraktığımız 2026 yılına adım attığımız bugünlerde temennimiz Dünyada ve ülkemizde barış için huzurla ve sağlıklı ilerleyebilmek.”

(DTO Bodrum Şubesi)



**EXPERT
SHIP SERVICE**

**YOU ARE
SAFE WITH US!**

📍 Tuzla - Istanbul

☎ +90 505 590 09 02

✉ info@reinamarine-shipservice.com



“BİRLİK VE DAYANIŞMA İÇİNDE TÜRK DENİZCİLİĞİNİ DAHA İLERİYE TAŞIYACAĞIMIZA OLAN İNANCIM TAMDIR”



TAMER KIRAN

İMEAK DTO YÖNETİM KURULU BAŞKANI

2025 yılını geride bırakıp 2026 yılına girdiğimiz şu günlerde İMEAK Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kiran 2025 yılını değerlendirirken, 2026 yılı için öngörülerini ve hedeflerini de Deniz Ticareti Dergisi ile paylaştı.

2025 yılında hem yurt içinde hem yurt dışında özellikle de bulunduğumuz coğrafyada önemli olaylar yaşadık. Geride bıraktığımız yılı genel olarak değerlendirebilir misiniz?

2025 yılını tamamlarken, pandemi öncesinde başlayan ve pandemiyle birlikte tüm dünyada daha da belirginleşen bir değişim döneminin içinden geçmeye devam ediyoruz. 2025 yılına, “Trump 2.0” olarak adlandırılan, belirsizliği âdetâ roket hızıyla yükselten süreç damgasını vurdu. Ocak ayında Trump’ın göreve

başlamasıyla dünya belirsizlik endeksleri sert bir sıçrama yaşadı.

Ticaret ve ekonomi politikalarındaki belirsizlikler zaman içinde bir miktar azalsa da hâlâ pandemi döneminin bile üzerinde, tarihî zirvelerini koruyor. Daha da önemlisi, ağırlıklı olarak ekonomi dışı faktörlerden etkilenen küresel belirsizlik endeksi zirveleri bırakmıyor. Jeopolitik riskler ve öngörülemeyen diplomatik ve uluslararası gelişmeler hem küresel ekonomik görünümü hem finans

piyasalarını ciddi biçimde etkilemeye devam ediyor.

Yüksek belirsizliğin hâkim olduğu dönemler, farklı senaryoların her an gündeme gelebileceği süreçlerdir. Bu durum, özellikle finansal piyasaların senaryolar arası geçişleri hızlı fiyatlamasına imkân tanır. Bir başka ifadeyle, dalgalanma belirsizliğin en önemli sonuçlarından biridir. 2025 yılı boyunca hisse senetlerinden emtialara, döviz paritelerinden kripto varlıklara kadar çok

sert dalgalanmaların yaşandığı bir dönemi geride bırakmak üzereyiz.

Küresel ekonomi için 2026 yılı öngörüleriniz nedir?

2025 yılında Trump'ın yeniden başlattığı ticaret savaşıyla birlikte gümrük vergilerinde ciddi artışlar gördük. Nisan'dan Ocak'a kadar inişli çıkışlı fakat ortalamada yükselen gümrük vergileri, normal koşullarda küresel büyüme üzerinde baskı yaratması ve enflasyonu yukarı çekmesi beklenen bir tablo oluştururdu. Ancak yıl içinde gelen tahminler ve öncü göstergeler, bu beklentilerin tam anlamıyla gerçekleşmediğini gösteriyor. Küresel büyümenin yalnızca çok hafif bir yavaşlama sergilemesi, enflasyonun ise düşük seviyelerde kalmaya devam etmesi bekleniyor.

OECD ve IMF'nin büyüme tahminleri de 2026 için ortalama %3 civarında seyrediyor. Özetle, ufukta bir resesyon görünmüyor; küresel büyüme gücünü koruyor, enflasyon birçok gelişmiş ülkede hedeflere yakın seyrediyor. ABD'de enflasyonun %3 seviyelerinde olması bir miktar hedef üstü olsa da dünyanın ikinci büyük ekonomisi Çin'de deflasyonist eğilimler dikkat çekiyor. 2026 yılı için ortaya çıkan tablo, görece güçlü büyüme ve düşük enflasyon senaryosunu işaret ediyor. Bununla birlikte Çin, Japonya, Fransa ve İtalya gibi büyük ekonomilerde kamu harcamalarındaki artış, siyasi ve jeopolitik gelişmeler büyüme üzerinde farklı kanallardan baskı oluşturmaya başlamış durumda. Bu unsurların 2026'nın ikinci yarısından itibaren küresel büyüme ve ticaret üzerinde daha belirgin bir baskıya dönüşme ihtimali göz ardı edilmemelidir.

Peki, ülkemize baktığımızda nasıl bir yıl geçirdik, 2026'ya yönelik tahminleriniz nedir?

Türkiye'de, 2023 yılının ortalarından itibaren sıkılaşmaya başlayan para politikasının etkileri, yaklaşık altı ila dokuz ay gecikmeyle hissedilmeye başlandı. Bu çerçevede 2024 yılında Türkiye ekonomisinin büyüme hızının %2-3



bandında gerçekleştiğini gözlemlemiştik. Geçen yılın son çeyreğinde gelen faiz indirim sinyalleri ve ardından başlayan faiz indirimleriyle birlikte, 2025 yılında büyümenin yeniden ivme kazandığını ve %3-4 bandına yöneldiğini gördük. Yılın ilk dokuz ayı itibarıyla ortalama büyüme oranı yaklaşık %3,5 seviyesinde gerçekleşti. Sonbahar aylarından itibaren yeniden başlayan faiz indirimleri ve oluşan beklentiler çerçevesinde, 2026 yılı için büyüme açısından daha olumlu; enflasyon açısından ise %20'li seviyelerin altında bir senaryo öne çıkıyor.

Diğer makro göstergelere baktığımızda, bütçe dengelerinin genel olarak tahminler doğrultusunda seyrettiğini görüyoruz. 2026 yılına girerken, faiz indirimlerinin de etkisiyle büyümenin %4-5 bandına yükselmesini bekliyoruz. Merkez Bankası politika faizinin, 2026 yılında da enflasyondaki düşüşe paralel

olarak kademeli şekilde gerileyeceğini öngörüyoruz. Burada en önemli konu kredi ve mevduat faizlerinin politika faizine aynı hızda eşlik etmemesi görünüyor. 2026 yılının özellikle ikinci yarısında kredi limitlerinde kademeli bir gevşeme ihtimali, büyümenin bu dönemde daha da hızlanabileceğine işaret ediyor.

Merkez Bankası'nın para politikası çerçevesinde kur rejiminin devam edeceğini, önümüzdeki yıl sepet kur artışının gerçekleşen enflasyona yakın bir seyir izleyeceğini öngörüyoruz. 2025 yılında hem küresel hem de yerel ölçekte jeopolitik ve siyasi gelişmeler olağanüstü bir yoğunlukta yaşandı ve bu gelişmeler dünya ile Türkiye ekonomisinin dinamiklerini önemli ölçüde etkiledi.

2026 yılında da öngörülemez riskler elbette söz konusu olabilir. Ancak bu risklerin mevcut ölçekte olmaması,

İsrail-Filistin hattında kalıcı bir ateşkesin sağlanması ve Rusya-Ukrayna savaşında barışın tesis edilmesi hâlinde, bölgesel istikrarın Türkiye ekonomisine 2026 yılında pozitif yansımaları olabileceğini düşünüyoruz. Bu senaryo, geçtiğimiz yıla kıyasla ekonomik görünüm açısından “temkinli iyimser” bir çerçeve sunuyor.

Küresel denizcilik sektöründe nasıl bir yılı geride bıraktık Önümüzdeki yıl için düşünceleriniz nelerdir?

2025 yılı küresel denizyolu taşımacılığının politik ve jeopolitik riskler etrafında şekillendiği bir yıl oldu. Kızıldeniz'deki gelişmelerin yanı sıra ABD-Çin arasındaki ticaret savaşları, ABD'nin diğer ülkelere uyguladığı tarifeler, ABD'nin Çin yapımı gemilere uygulayacağını duyurduğu liman ücretleriyle ilgili politikalar küresel denizyolu taşımacılığının odak noktası oldu. Bu belirsizlikler etrafında yılın ilk yarısında zayıf seyreden küresel denizyolu taşımacılığı için yıl sonu daralma tahminleri yapılmış olsa da yılın son çeyreğinde güçlü eğilimler gözlemlendi. Küresel denizyolu taşımacılığının 2025 yılında ton bazında yıllık %1,1 artarak 12,9 milyar ton seviyesinde gerçekleşmesi ve ton-mil bazında yıllık artışın %1,4 olması beklenmektedir. 2026 yılı için şu anki büyüme tahminleri, küresel deniz ticareti için ton bazında %1,5 ve ton-mil bazında %1,9 ile daha pozitif bir büyüme öngörülmüyor.

Önümüzdeki döneme ilişkin Kızıldeniz'deki aksaklıkların denizyolu taşımacılığına etkileri halihazırda devam ediyor. Taşımacılık şirketlerinin güvenlik endişeleri devam ederken, normale dönme konusunda temkinli davranıyorlar. Uzun vadeli istikrar ve güvenlik sağlanması durumunda geçişlerinin normale döneceğini değerlendiriyorum.

Gemi inşa sanayinde, bu yıl değişken ABD politikası, yüksek gemi inşa fiyatları, düzenlemeler ve teknoloji konusundaki belirsizlikler gibi birçok faktör üretimi etkiledi. Bu belirsizliklere rağmen 2024 yılı seviyelerinin altında olsa da Ocak-Kasım ayları arasında 44,99 milyon CGT ve 116,8 milyon DWT'lik 1.627 gemi



sözleşmeye bağlanarak istikrarlı bir yeni gemi inşa sipariş akışı görüldü.

2025 yılında ülkemiz açısından sevindirici gelişme ise dünyanın en fazla tonaja sahip ülke sıralamasında göreve geldiğimiz 2018 yılında 15. sırada yer alan Türkiye'nin, 10. sıraya yükselmesi oldu. Son 5 yılda listede üzerimizde yer alan Norveç ve Almanya'da tonaj kayıpları görülürken, Türkiye %15,8 oranındaki tonaj artışı ile ilk 10 ülke arasında tonajını en yüksek artıran ilk ülke oldu.

Küresel denizciliğin en önemli konularından biri Yeşil dönüşüm... Bu konuda 2025 yılında neler oldu, 2026'da gündemdeki konular neler?

Denizcilik sektörü, 2025 yılında dekarbonizasyon ve dijitalleşme ekseninde tarihi bir dönüşüm sürecine girmiştir. Hem Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO) hem de Avrupa Birliği (AB) tarafından hayata geçirilen düzenlemeler, operasyonel süreçlerden yatırım stratejilerine kadar tüm sektörü yeniden şekillendirmektedir. Küresel düzenleyici olan Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO), 2023 Sera Gazı Stratejisi ile 2050 yılı civarında net sıfır emisyon hedefini ortaya koymuştur. Bu hedefe ulaşmak için geliştirilen ve “Orta

Vadeli Önlemler” olarak adlandırılan Net Sıfır Çerçevesi (IMO Net Zero Framework) üzerindeki müzakereler kritik bir aşamada.

Teknik bir unsur olarak Küresel Yakıt Standardı (GFS) ve ekonomik bir unsur olarak karbon fiyatlandırma mekanizmasını içeren bu paket, Nisan 2025'te üye devletlerce prensipte kabul edilmiş, ancak Deniz Çevresini Koruma Komitesinin (MEPC) Ekim 2025'teki olağanüstü oturumunda kabul süreci 2026 yılına ertelenmiştir. Yürürlüğe girmesi halinde, bu çerçevenin 1 Mart 2028 itibarıyla uygulanması öngörülmektedir. NZF, yalnızca teknik önlemleri değil; finansal mekanizmalar, sera gazları emisyonlarının fiyatlandırması ve yakıt standardizasyonunu da kapsayan bütüncül bir yaklaşım sunmaktadır.

Avrupa Birliği nezdindeki gelişmelere bakıldığında ise, AB'nin “55'e Uyum” (Fit for 55) paketi kapsamında denizciliği bölgesel kurallarla dönüştürmeye başlamıştır. 1 Ocak 2024 itibarıyla Emisyon Ticaret Sistemi (EU ETS) denizciliği kapsayacak şekilde genişletilmiş ve karbon emisyonu artık bir maliyet kalemi haline gelmiştir. 2025 yılında ilk

ödeme yükümlülüğü gerçekleşmiştir. Şirketler 30 Eylül 2025 tarihine kadar 2024 yılında oluşturdıkları emisyonların %40'ı için tahsisat ödemiştir.

2026 yılında ise şirketler, 2025 yılı emisyonlarının %70'inden sorumlu olacaklar. Ayrıca, 2026 yılı itibarıyla sadece CO2 emisyonları değil, metan (CH4) ve azot oksit (N2O) emisyonları da Avrupa Birliği İzleme Raporlama ve Doğrulama (European Union Monitoring Reporting and Verification-EU MRV) sistemine tam olarak dahil edilecektir. 1 Ocak 2025 itibarıyla yürürlüğe giren FuelEU Maritime Yönetmeliği ise, gemilerin kullandığı enerjinin sera gazı yoğunluğuna sınırlar getirmiştir. Bu düzenleme, yalnızca bir vergi değil; düşük karbonlu yakıtların kullanımını zorunlu kılan ve uymayanlar için ciddi finansal yaptırımlar içeren teknik bir bariyerdir.

2025 ve 2026 yılları, denizcilikte “uyum” döneminden “malîyet yönetimi ve teknolojik dönüşüm” dönemine geçişi temsil etmektedir. Şirketlerin yatırım ve dönüşüm stratejilerini bu takvime göre revize etmeleri kritik önem taşımaktadır. Ayrıca, denizcilik firmaları için emisyon raporlama ve doğrulama yükümlülükleri ciddi biçimde artmıştır. Bu durum veri toplama altyapısı, yazılım, denetim ve eğitim gereksinimlerini beraberinde getirmektedir. Diğer yandan gemi işletmecilerinin, FuelEU ve CII hedeflerini karşılamak üzere düşük karbonlu yakıtlara yatırım yapması gerekmektedir. Ancak altyapı ve tedarik sorunları hala çözülmeyi beklemektedir.

İMEAK Deniz Ticaret Odası, bütçesinin önemli bir kısmını eğitime ayırıyor. Yılın son Meclis toplantısında Milli Eğitim Bakanlığı ile Mesleki Eğitim İş Birliği Protokolü'nü yenilediniz. Bu konuda neler söylemek istersiniz?

Deniz Ticaret Odası olarak denizcilik sektörünün gelişimini yalnızca ekonomik bir mesele olarak değil; insan kaynağı, eğitim ve sürdürülebilirlik boyutlarıyla da ele alıyoruz. Bilgi ve iletişim teknolojilerinde devrim niteliğinde ilerlemelerin yaşandığı bir süreçten

geçerken, Türk denizcilik sektörünün küresel rekabette iddialı olabilmesi, şüphesiz iyi yetişmiş, hızla gelişen en yeni teknolojileri takip edip, kullanabilen ve geliştirebilen insan kaynağına bağlı olacaktır. Bu gerçekten hareketle Deniz Ticaret Odası olarak çağdaş denizcilik eğitimi her zaman önceliğimiz olmuştur.

Bu kapsamda Aralık ayı Meclis toplantımızda Milli Eğitim Bakanlığımız ile Deniz Ticaret Odamız arasında ilki 2020 yılında 4 denizcilik meslek lisesi ile başlayan, 2022 yılında 9 okula çıkarılan Mesleki Eğitim İş Birliği Protokolünü, okul sayısını 10'a yükselterek 5 yıl süreyle yeniledik. Protokol ile İstanbul Beşiktaş Ziya Kalkavan, Pendik Barbaros Hayrettin Paşa, İzmir Çeşme Ulusoy, Rize'de Hasan Kemal Yardımcı ve Çayeli Ahmet Hamdi İshakoğlu, Ordu Fatsa Atatürk, Kastamonu İnebolu Piri Reis, Antalya Konyaaltı Fettah Tamince, Van Piri Reis ve Yalova Altınova Tersane Girişimcileri A.Ş. Denizcilik Mesleki ve Teknik Anadolu Liselerinde destek vereceğiz. Yenilenen protokol ile Millî Eğitim Bakanlığımızın ortaya koyduğu Türkiye Yüzyılı Maarif Modeli vizyonu doğrultusunda; denizcilik eğitiminde sadece teknik yeterliliği değil, aynı zamanda denizcilik örf ve adetlerini, meslek kültürünü ve etik değerleri gençlere aktarmayı önemsiyoruz. Oda olarak; geçmişte olduğu gibi bundan sonra da eğitimi stratejik bir yatırım alanı olarak görmeye, bütçe imkanlarımız doğrultusunda denizcilikle ilgili lise, meslek yüksekokulu ve fakültelerin talepleri doğrultusunda ihtiyaçlarını karşılamaya, kamu kurumlarımızla, eğitim camiamızla ve tüm paydaşlarımızla yakın iş birliği içinde çalışmaya devam edeceğiz. Çünkü denizlerde güçlü bir Türkiye'nin temelini, iyi bir eğitimden geçtiğini çok iyi biliyoruz.

Son olarak hedefleriniz, dilek ve temennilerinizi öğrenebilir miyiz?

Göreve geldiğimiz 2018 yılından bu yana Deniz Ticaret Odamızı geliştirmek, daha ileri götürmek öncelikli hedeflerimizin başında geliyor. Şunu çok iyi biliyoruz ki güçlü bir Oda, denizcilik sektörümüzün sorunlarının çözümünde etkin bir rol

oynar. Bu çerçevede her yıl üye odaklı hizmet anlayışımız doğrultusunda; sektörün ekonomik çıkarlarını ve kamu yararını gözetken, şeffaf ve anlaşılır bir yapı esas alarak bütçeler hazırladık. Oda Yönetimi olarak bütçelerimizi kullanırken cari giderlerimizde disiplinli bir şekilde uyguladığımız tasarruflu harcama politikamız sonucunda Odamız varlıkları herkesin müşahade ettiği gibi yıldan yıla arttı. Diğer yandan, denizcilik sektörümüzün gelişmesine önemli katkı sağlayacak çok önemli uluslararası organizasyonlara da imza attık. 2025 yılı Şubat ayında Odamızın “Exposhipping” isim hakkı ile düzenlediği Expomaritt Exposhipping İstanbul Uluslararası Denizcilik Fuarı'nı, rekor bir katılımı fevkalade başarıyla gerçekleştirdik. Yine Ekim ayında Bodrum Boat Show Tekne, Tekne Ekipmanları ve Aksesuarları Fuarı'nın ilkinin büyük bir başarıyla düzenledik. Turizm sezonunun kapandığı bir dönemde düzenlediğimiz fuarın ilçe ekonomisine sağladığı çok olumlu katkısı bizzat yerinde görmekten büyük memnuniyet duyduk. Her iki fuarın başarısı yeni dönem çalışmaları için bizi de ziyadesiyle motive ederken, önümüzdeki dönemde bahse konu fuarları daha ileri götürmenin, sektörümüz için en iyisini ve en doğrusunu yapmanın gayreti içinde olacağımızı belirtmek isterim.

Ayrıca, 2025 yılı boyunca üyelerimize katkı sağlamaya gayret ettik, sektörlerimize destek olacak birçok çalışmaya imza attık. Yıl boyunca sektörümüzün ortak sesi olmayı, karşılaşılan sorunları ilgili mercilere taşımayı ve çözüm odaklı bir anlayışla hareket etmeyi sürdürdük. 2026'da da her zaman olduğu gibi üyelerimizin yanında olmaya, sektörümüzün menfaatlerini kararlılıkla savunmaya devam edeceğiz. Birlik ve dayanışma içinde, Türk denizciliğini daha ileriye taşıyacağımıza olan inancım tamdır.

Bu vesileyle 2026 yılının ülkemize, milletimize ve denizcilik sektörümüze mutluluk, huzur ve bereket getirmesini temenni ediyor, tüm üyelerimizin yeni yılını içtenlikle kutluyorum.

DENİZCİLİĞİN YEŞİL DÖNÜŞÜM HARİTASI ÇİZİLDİ

24 Aralık'ta İMEAK DTO tarafından düzenlenen 2. Denizcilikte Yeşil Dönüşüm Zirvesi'nde tüm gün devam eden panel ve sunumlarla dijitalleşmeden alternatif yakıtlara, uluslararası yeni düzenlemelerden iklim değişikliğinin etkilerine kadar birçok başlık ele alındı.



İMEAK Deniz Ticaret Odası tarafından ikinci kez düzenlenen Denizcilikte Yeşil Dönüşüm Zirvesi, 24 Aralık Çarşamba günü, Piri Reis Üniversitesi'nde yapıldı. Zirveye Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı (UAB) Tersaneler ve Kıyı Yapıları Genel Müdürü Salih Tan, Kıyı Emniyeti Genel Müdürü Mustafa Bankaoğlu, Piri Reis Üniversitesi Rektörü Prof. Dr. Nafiz Arica, İMEAK DTO Meclis Başkanı Başaran Bayrak, İMEAK DTO Yönetim Kurulu üyeleri, İMEAK DTO Şube Başkanları, İMEAK DTO Sürdürülebilirlik Komisyonu Başkan ve üyeleri, İMEAK DTO Meslek Komite Başkanları, İMEAK DTO Meclis üyeleri, kamu kurum temsilcileri ile denizcilik sektörü temsilcileri, akademisyenler ve davetliler katıldı.

Piri Reis Üniversitesi Rektörü Prof. Dr. Nafiz Arica yaptığı açılış konuşmasında sözlerine "Bugün burada denizciliğin geleceğini konuşmak için bir aradayız. Yüzyıllardır rüzgarla, fosil yakıtlarla denizleri aştık. Ama artık pusulamız tek bir yönü gösteriyor: Sürdürülebilirlik... İklim değişikliği, denizcilik sektörünün gelecekte karşılaşacağı bir risk değil; bugün yönettiği bir gerçekliktir. Yeşil

dönüşüm, şirket raporlarında şık duran bir pazarlama terimi olmaktan çıktı. Artık IMO'nun 2030 ve 2050 hedefleriyle bir zorunluluk, Avrupa Yeşil Mutabakatı'yla bir şart, gelecek nesillere karşı ise bir borç" diyerek başladı.

NAFİZ ARICA: "YEŞİL DÖNÜŞÜM BİR REKABET SAHASI DEĞİL, İŞ BİRLİĞİ OKYANUSUDUR"

Yeşil dönüşümün bir seçim değil, zorunluluk olduğunu belirten Arica, gerçek yeşil dönüşümün bütüncül bir zihniyet değişimi olduğunu ve bu dönüşümün dijitalleşmeden, veriyle yönetimden, yapay zekadan, yeni iş modelleri ve yeni insan gücünden geçtiğini; temelde denizciliğin düşünme biçimini değiştirmek gerektiğini vurguladı.

Zirvede sadece daha az emisyonu değil, yeni denizcilik aklının konuşulacağını; alternatif yakıtlar ve limanların enerji merkezine dönüşümüne; mevzuat, finansman, insan gücü ve eğitimden deniz kirliliğinin önlenmesine pek çok konunun irdeleneceğini ifade ederek dijitalleşmenin bu dönüşümü nasıl mümkün kıldığının da ele alınacağını, çünkü "Ölçemediğimiz



PROF. DR. NAFİZ ARICA

şeyi yönetemeyiz. Yönetemediğimiz şeyi yeşillendiremeyiz" dedi.

Arica, yeşil denizcilikte yapay zekanın rolünü de operasyonlarda rota optimizasyonu yapması, yakıt tüketimini anlık minimize etmesi, limanlarda zamanında yanaşmayı sağlaması, bakım süreçlerini öngörmesi, emisyonları sadece ölçmenin yanı sıra azaltmayı da öğrenmesiyle açıkladı: "Geleceğin yeşil gemisi aynı zamanda akıllı gemidir. Geleceğin yeşil limanı ise veriye dayalı, dijital ve entegre bir ekosistemdir." Yeşil dönüşümün merkezinde nitelikli insan gücü olduğunu vurgulayan Arica, üniversitelerin yalnızca bilgi aktaran kurumlar değil, geleceği şekillendiren merkezler olması gerektiğini; denizcilikte yeşil dönüşümün disiplinler arası düşünmeyi zorunlu kıldığını; mühendislikten hukuka, ekonomiden yapay zekaya farklı bilim dallarının aynı masada buluşması gerektiğini söyledi. Arica, devlet, özel sektör ve akademinin ortak hedef için bir araya gelmesinin Türkiye'ye yeşil denizcilikte bölgesel bir merkez olma fırsatı sunduğuna dikkat çekerek doğru vizyon, iş birlikleri ve

yatırımlarla bu hedefin mümkün olduğunu dile getirdi.

Yeşil dönüşümün bir rapor başlığı ya da pazarlama söylemi değil, gelecek nesillere karşı sorumluluk olduğunun altını çizen Arıca, sürecin zor, maliyetli ve teknik açıdan güç olduğunu kabul ederek hiçbir aktörün bu yükü tek başına taşıyamayacağını; yeşil dönüşümün bir rekabet sahası değil, iş birliği okyanusu olduğunu, zirvenin yeni fikirlerin doğduğu, somut iş birliklerinin başladığı ve “biz bunu gerçekten yapabiliriz” duygusunu güçlendiren bir platform olmasını dileyerek sözlerini sonlandırdı.

BAŞARAN BAYRAK: “ULUSLARARASI DÜZENLEMELER TÜRK DENİZCİLİK SEKTÖRÜNÜN STRATEJİK ÖNCELİKLERİNİ KÖKTEN DEĞİŞTİRDİ”

Daha sonra kürsüye gelen İMEAK Deniz Ticaret Odası Meclis Başkanı Başaran Bayrak, bu zirvenin yalnızca teknik bir tartışma zemini değil, denizcilik sektörünün küresel dönüşüme nasıl uyum sağlayacağına dair ortak bir vizyonun ifadesi olduğunu belirtti ve şöyle devam etti: “Dünya ticaretinin hacim bazında yaklaşık %88’i deniz yoluyla karşılanmaktadır. Bu stratejik konum, denizciliği hem küresel ekonominin can damarı hem de iklim değişikliğiyle mücadelenin kilit aktörü haline getirmektedir. Artık net bir gerçektir ki net sıfır emisyon hedefi bir tercih değil, ticari varlığımızı sürdürebilmenin temel ön koşuludur. Uluslararası düzenlemeler iki ana koldan ilerlemektedir. Birincisi, küresel düzenleyici olan IMO’nun 2020 sera gazı stratejisiyle 2050 civarında net sıfır emisyon hedefi ortaya konmuştur. Bu hedefe ulaşmak için geliştirilen NET-0 çerçevesi, küresel yakıt standardı ve kargo fiyatlandırma mekanizmasını içeren bir paketle şekillenmektedir. Nisan 2025’te prensipte kabul edilen bu paket, MEPC’nin Ekim 2025’teki oturumunda ertelenmiş olup yürürlüğe girmesi halinde 1 Mart 2028 itibarıyla uygulanacaktır. Bu çerçeve yalnızca teknik önlemleri değil, finansal mekanizmaları ve emisyon fiyatlandırmasını da kapsayan bütüncül bir yaklaşım sunmaktadır.”



BAŞARAN BAYRAK

Bayrak; ikinci ve daha acil konunun ise Avrupa Birliği’nin “Fit for 55” paketiyle denizciliği bölgesel kurallara dönüştürmesi olduğunu; 1 Ocak 2024 itibarıyla emisyon ticaret sisteminin denizciliği kapsayacak şekilde genişletilerek karbon emisyonunun net bir maliyet kalemi haline geldiğini; 1 Ocak 2025’te yürürlüğe giren EU Maritime Yönetmeliği’nin ise gemilerin kullandığı enerjilerin sera gazı yoğunluğuna sınırlar getirdiğini; bu düzenlemenin yalnızca bir vergi değil, düşük karbonlu yakıt kullanımını zorunlu kılan ve uymayanlar için ciddi finansal yaptırımlar içeren teknik bir bariyer olduğunu ifade etti.

kapasitesine doğrudan bağlı hale gelmiştir” dedi.

Başaran Bayrak konuşmasını şöyle sürdürdü: “Denizcilikte dekarbonizasyon yalnızca bir yakıt değişimi değildir. Bu süreç dijitalleşme, enerji verimliliği, akıllı limanlar ve sürdürülebilir tersanecilik anlayışını kapsayan bütüncül bir dönüşümdür. Veriye dayalı karar alma mekanizmaları ve operasyonel verimlilik, yakıt teknolojileri kadar belirleyici hale gelmiştir. Alternatif yakıtların üretimi, sertifikasyonu, dağıtımı, gemilerde kullanılan teknolojiler ve güvenlik tedbirleri sektörümüzün uyum göstermesi gereken yeni zorluklar olarak öne çıkmaktadır. Bu dönüşümün en kritik ayağı ise finansaldır. Özellikle KOBİ ölçeğindeki armatörlerimiz ve işletmelerimiz için yeşil dönüşümün maliyeti büyük bir meydan okumadır. Bu noktada uluslararası yeşil fonlara erişim ve alternatif finansman modellerinin geliştirilmesi hayati önem taşımaktadır.”

Bayrak, zirvede gerçekleştirilecek oturumlarda IMO ve Avrupa Birliği hedefleri çerçevesinde deniz taşımacılığında net sıfır emisyon stratejilerinin, yeşil limanların,



Tüm bu gelişmelerin, Türk denizcilik sektörünün stratejik önceliklerini kökten değiştirdiğini aktararak “Rekabetçiliğimizi artık filomuzun yaş ortalamasına, enerji verimliliğine ve alternatif yakıtlara erişim

döngüsel ekonominin, sürdürülebilir tersanelerin, alternatif yakıtların piyasa dinamiklerinin, dijitalleşme ve akıllı denizcilik uygulamalarının ele alınacağını

YEŞİL DÖNÜŞÜM ZİRVESİ



AYKUT ÖLÇER

belirtti. Türk denizciliğinin bu yeni düzene uyum yol haritasının uzman isimlerce tartışılacağını ifade eden Arıca, yapılacak değerlendirmelerin sektörün uluslararası rekabet gücünü koruyarak çevresel performansını artırması ve net sıfır vizyonuna emin adımlarla ilerlemesi için önemli bir yol haritası oluşturacağını vurguladı.

Zirvenin düzenlenmesine katkı sunanlara, Piri Reis Üniversitesi'ne ve panelistlere teşekkür eden Bayrak, toplantının başarılı geçmesini ve sonuçlarının hayırlara vesile olmasını dileyerek konuşmasını saygı ve sevgiyle tamamladı.



Stratejileri"; Piri Reis Üniversitesi Rektörü Prof. Dr. Nafiz Arıca "Dijitalleşme ve Yeşil Dönüşümün Kesişim Noktası: Akıllı Denizcilik Uygulamaları" başlıklı sunumlar gerçekleştirdi.

Denizcilikte Yeşil Dönüşüm Zirvesi'nde "Deniz Taşımacılığı" konulu ilk panel İMEAK DTO Yönetim Kurulu ve Sürdürülebilirlik Komisyonu Üyesi İsmail Görgün yönetiminde yapıldı. Panelde Türk Armatörler Birliği Başkanı Cihan Ergenç,

moderatörlük ederken UAB Tersaneler ve Kıyı Yapıları Genel Müdürü Salih Tan, GİSBİR Genel Sekreteri Mehtap Karahalli Özdemir ve TÜRKLİM Yönetim Kurulu Başkanı Hamdi Erçelik "Gemi İnşa ve Limanlar" alanlarındaki gelişmeleri ve yeni düzenlemeleri paylaştı.

İkinci panelden sonra Piri Reis Üniversitesi Rektör Yardımcısı Prof. Dr. M. Ziya Söğüt "Yeni Nesil Enerji Kaynakları: Denizcilikte Alternatif Yakıtlar" konulu sunumunda



ZİRVE PANELLER VE SUNUMLARLA DEVAM ETTİ

Bayrak'ın konuşmasının ardından Dünya Denizcilik Üniversitesi Deniz Araştırmaları Direktörü Prof. Dr. Aykut Ölçer "Uluslararası Regülasyonlar Çerçevesinde Denizcilikte Karbonsuz Gelecek

İMEAK DTO Sürdürülebilirlik Komisyonu üyesi ve ICS Başkan Yardımcısı Metin Düzgüt ve İMEAK DTO Teknik Danışmanı Prof. Dr. Mustafa İnsel konuşmacı olarak yer aldı. Zirvenin ikinci paneline İMEAK DTO Yönetim Kurulu ve Sürdürülebilirlik Komisyonu üyesi Orhan Gülcek

alternatif yakıtları detaylı olarak ele aldı. İMEAK DTO Sürdürülebilirlik Komisyonu Başkan Yardımcısı ve IBIA Yönetim Kurulu üyesi Mustafa Aslan'ın yönetiminde gerçekleştirilen zirvenin son paneli "Alternatif Enerji Kaynakları" başlığını taşıyordu. Panelistler ise TÜBİTAK



SERDAR AKDEMİR

Kıdemli Başuzman Araştırmacı Namık Ünlü, Dokuz Eylül Üniversitesi Denizcilik Fakültesi'nden Dr. Mehmet Doymuş ve Arkas Bunker Genel Müdürü Seçkin Gül'dü.

Zirvede son olarak Boğaziçi Üniversitesi İklim Değişikliği ve Politikaları Uygulama ve Araştırma Merkezi Müdürü Prof. Dr. Levent Kurnaz "Küresel İklim Değişikliğinde Denizcilik" adlı bir sunum yaptı. Zirveye katılan tüm moderatör ve panelistlere, DTO tarafından Türkiye Erozyonla Mücadele, Ağaçlandırma ve Doğal Varlıkları Koruma Vakfı'na adlarına yapılmış olan fidan bağışına ait sertifikalar takdim edildi.

SERDAR AKDEMİR: "AKADEMİK PERSPEKTİF İLE SAHA TECRÜBESİNİN AYNI ZEMİNDE BULUŞMASI ZİRVENİN EN KIYMETLİ ÇIKTILARINDAN BİRİ"

Gün boyunca devam eden sunum ve panellerin ardından 2. Denizcilikte Yeşil Dönüşüm Zirvesi, İMEAK DTO Sürdürülebilirlik Komisyonu Başkanı Serdar Akdemir'in konuşmasıyla sona erdi.

Akdemir zirvede ezber bozan görüşlerin de paylaşılmasının zirvenin ne kadar özgün fikirler barındırdığını bir kez daha gösterdiğini belirterek, "Panellerde denizcilikte karbonsuzlaşma süreci, alternatif yakıtlar, yeni nesil enerji çözümleri, liman ve tersanelerde sürdürülebilir uygulamalar ile uluslararası düzenlemelerin sektöre etkileri tartışıldı. Akademik perspektif ile saha tecrübesinin aynı zeminde buluşması zirvenin en kıymetli çıktılarından biri oldu. Artık



çok net biliyoruz ki sürdürülebilirlik denizcilik için bir zorunluluktur. Dünya bu yönde ilerlerken küresel düzenlemeler giderek belirginleşiyor ve bizim de bu dönüşüme hazırlıklı olmamız gerekiyor. Burada konuşulan her başlık hepimize düşen sorumlulukları işaret ediyor; tüm paydaşlarla birlikte taşın altına elimizi koymamız gerektiğini hatırlatıyor. Zirvenin amacı da tam olarak buydu: farklı alanlardan insanları buluşturmak, beyin fırtınası yapmak ve yeni fikirlerin doğabileceği bir ortam yaratmak" dedi.

Akdemir konuşmasını şu sözlerle sonlandırdı: "Bu etkinlik aynı zamanda

alışkanlıklarımızı değiştirmeye yönelik küçük ama anlamlı adımlar içeriyor. Örneğin, not defteri ve kalem yerine tohumlu kartlar dağıtıldı, uygulamalar kullanıldı. Böylece tüketimlerimizi minimumda tutmaya çalıştık. Küçük değişimlerin büyük etkiler yaratabileceğini gösterdik. Aylarca süren yoğun hazırlık sürecini sahiplenen ve özveriyle çalışan Sürdürülebilirlik Komisyonu üyelerine gönülden teşekkür ediyorum. Katılımcılara da şükranlarımı sunuyorum.

Bugün yapılan değerlendirmelerin yalnızca bugüne değil, gelecekte de sektörümüze ışık tutacağına inanıyorum."



2025 YILININ ÖNE ÇIKAN GELİŞMELERİ

OCAK 2025

Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı verilerine göre ocak ayında limanlarda elleçlenen yük miktarı geçen yılın aynı ayına göre %12,8 artışla 48,6 milyon tona ulaştı. Konteyner trafiği ve araç taşımacılığı da yükseliş göstererek Türkiye'nin deniz ticaretindeki payını artırdı.



TCG İzmir (F-516) ve TCG İzmit (F-517) denize indirildi. ASELSAN, uluslararası müşterilerle 46,1 milyon dolarlık ihracat sözleşmesi imzaladı. Türk savunma ve havacılık sanayii Ocak ayında 383 milyon dolarlık ihracat gerçekleştirerek rekor kırdı.



5 Kasım 2024'te ABD'de yapılan başkanlık seçimlerinden zaferle çıkan Donald Trump, ABD'nin 47. Başkanı olarak 20 Ocak'ta ikinci kez göreve başladı.

Avrupa Birliği, Emisyon Ticaret Sistemi'nin deniz taşımacılığına yönelik ikinci aşamasını başlattı. Bu aşamada

kapsama oranı %70'e yükseldi ve gemi işletmecilerinin raporlama yükümlülükleri sıkılaştırıldı.

Avrupa Birliği'nin alternatif denizcilik yakıtları regülasyonu (Fuel EU Maritime) uygulaması başladı.

21 Ocak'ta Bolu Grand Kartal Otel'de çıkan yangında 78 kişi öldü, 133 kişi yaralandı.



Endonezya, BRICS'e katılan onuncu ülke oldu.

ŞUBAT 2025

Savunma Sanayii Başkanlığı koordinasyonunda yürütülen Milli Hücumbot Projesi'nde ilk prototipin üretim hattına girdiği STM tarafından resmen duyuruldu. Bu gelişme, Türkiye'nin milli deniz platformları alanındaki en önemli adımlarından biri olarak kayda geçti.



İMEAK Deniz Ticaret Odası'nın "Exposhopping" isim hakkı ile organize ettiği Expomaritt Exposhopping İstanbul 18. Uluslararası Denizcilik Fuarı, 18-21 Şubat tarihleri arasında düzenlendi.

İMEAK DTO Meclis üyesi Mustafa Aslan, IBIA Yönetim Kurulu'na seçildi. Daha önce Türkiye'den İMEAK DTO Meclis üyesi Ufuk Erinc de IBIA Yönetim Kurulu'na seçilmişti. Türkiye, ilk kez iki temsilciyle IBIA yönetiminde yer almaya başladı.



Türkiye'nin önde gelen tersanelerinden DESAN, Malezya Sahil Güvenlik Komutanlığı (MMEA) için bir adet çok maksatlı gemi üretmek üzere ön kabul anlaşması imzaladı.

Gemi Geri Dönüşüm Sanayicileri Derneği'nin (GEMİSANDER) genel kurul toplantısında mevcut başkan Kâmil Önal, oy birliğiyle üçüncü kez başkan seçildi.

MART 2025



8-15 Mart tarihlerinde Torino'da düzenlenen Dünya Kış Özel Olimpiyatları'nda Türkiye toplamda 15 madalya kazandı. Bu başarı, engelli sporcular için uluslararası alanda büyük bir görünürlük sağladı.

ABD Başkanı Donald Trump, Beyaz Saray'da Gemi İnşa Ofisi kurulacağını ve sektöre yönelik vergi teşvikleri planını açıkladı. Çin yapımı gemilere ve liman vinçlerine ek ücretler getiren 18 önlem, Amerikan tersanelerini desteklemeyi hedefliyor.



Türk Armatörler Birliği'nin 44. Olağan Genel Kurul Toplantısı'nda Cihan Ergenç, TAB Yönetim Kurulu Başkanlığı'na yeniden seçildi.



Serbest dalış dünya rekortmeni ve milli sporcu Şahika Ercümen, iklim krizinin etkilerine dikkat çekmek için 1637 metre derinliğindeki Baykal Gölü'ne tek nefes ile 50 metrelik dalış gerçekleştirdi. (09-FOTO)

NİSAN 2025

Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO), IMO MEPC 83 toplantısında, MARPOL Annex VI'ya yönelik orta vadeli sera gazı azaltım önlemleri onayladı. Düzenlemeler 1 Mart 2027'den itibaren yürürlüğe girecek. Ayrıca yakıt yoğunluğu standartları ve fiyatlandırma mekanizması

regülasyonlarının Ekim 2025'te yapılacak olağanüstü MEPC ES2 toplantısında kabulünden sonra 2028'den itibaren uygulanması bekleniyor.



23 Nisan'da İstanbul, Silivri açıklarında 6,2 büyüklüğünde bir deprem meydana geldi. Deprem Marmara Denizi çevresindeki İstanbul, Tekirdağ, Yalova, Bursa ve Balıkesir illerinde de hissedildi.

Ultra maraton yüzücüsü Aysu Türkoğlu, Ocean's Seven'ın beşinci parkuru olan, dünyanın en zorlu açık su rotalarından Kaiwi Kanalı'nı başarıyla geçerek bu kanalı geçen en genç Türk yüzücü unvanını aldı.



Celestyal Discovery, Yunan karasularında deniz biyoyakıt karışımıyla yakıt ikmali yapan ilk gemi oldu. Lavrion Limanı'nda gerçekleştirilen bu ikmal, geri dönüştürülmüş kızartma yağlarından elde edilen ikinci nesil biyoyakıt ile yaklaşık %21 CO₂ azaltımı sağladı.



Türk Deniz Eğitim Vakfı (TÜDEV) Seçimli Genel Kurulu'nda 2025-2027 Dönemi TÜDEV Yönetimi'nde yer alan üyeler belirlendi.

MAYIS 2025

Uluslararası Bunkerciler Birliği (IBIA) Başkanı Constantinos Capetanakis ve beraberindeki heyet, DTO Genel Merkezi'ni ziyaret etti.



Türkiye Gemi İnşa Sanayicileri Birliği (GİSBİR) ana sponsorluğunda uluslararası sektör paydaşlarını bir araya getiren Mare Forum, 9'uncu kez İstanbul'da düzenlendi.



ABD'li Kardinal Robert Francis Prevost, Katolik dünyasının 267. Papası seçildi ve XIV. Leo ismini aldı; ayrıca Katolik Kilisesi tarihinde Kuzey Amerikalı olan ilk Papa oldu.



Fenerbahçe Beko, Abu Dhabi'de oynanan EuroLeague finalinde Monaco'yu 81-70 mağlup ederek kulüp tarihindeki ikinci Euro League şampiyonluğunu kazandı.

IMO, Uluslararası Denizcilik Tehlikeli Yükler Kodu'nda (IMDG Code) amonyum nitrat taşımacılığına yönelik yeni güvenlik kurallarını kabul etti.

İDO, Mersin'in Taşucu Limanı ile Kıbrıs, Girne Limanı arasında yolcu taşımaya başladı.

HAZİRAN 2025

2025 Birleşmiş Milletler Okyanus Konferansı, Fransa ve Kosta Rika'nın ev sahipliğinde Fransa'nın Nice kentinde düzenlendi. Nice Okyanus Eylem Planı, 170'ten fazla ülkenin katılımıyla kabul edildi.



13 Haziran'da İsrail, İran'daki nükleer tesisler, balistik füze üsleri ve üst düzey komuta merkezlerine karşı büyük çaplı hava saldırısı başlattı. İran, yüzlerce balistik füze ve drone ile karşılık verdi. 24 Haziran sabahı itibarıyla yürürlüğe giren ateşkes ile sona eren süreç, tarihe "12 Gün Savaşı" olarak geçti.



Türkiye Liman İşletmecileri Derneği'nin yayımladığı Türkiye Limancılık Sektörü 2025 Raporu'nda Asyaport'un Türkiye'nin en yüksek işlem hacmine ulaşan limanı olduğu açıklandı.



Dünya Denizcilik Örgütü (IMO), MSC 110 toplantısında kılavuz kaptanların güvenli transferine ilişkin önemli düzenlemeler getirdi. Yeni kurallar 2028 yılı itibarıyla zorunlu hale gelecek.



TEMMUZ 2025

Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı tarafından İMEAK Deniz Ticaret Odası'nın da destekleriyle düzenlenen 4. Türkiye Denizcilik Zirvesi, İstanbul'da yapıldı.



Antalya Demre Yat Limanı, 700 tekne bağlama kapasitesiyle hizmete açıldı. Türkiye'nin yat limanı kapasitesi yaklaşık 26 bine yükseldi.



STM, Türkiye'nin ilk milli hücumbot modelini, Uluslararası Savunma Sanayii Fuarı'nda (IDEF-2025) ilk kez tanıttı.

AĞUSTOS 2025

Milli ultra maraton yüzücüsü Bengisu Avcı, dünyanın en zorlu açık su parkurlarından biri olan Tsugaru Kanalı'nı başarıyla geçerek Ocean's 7 rotasını tamamlayan ilk Türk sporcu oldu.



Türkiye'nin yeni Deniz Koruma Alanları (DKA), BM UNESCO bünyesindeki Hükümetlerarası Oşinografi Komisyonu'na (IOC) kaydettirilen haritaya işlendi.



Mavi Nefes Projesi'nin Göcek ayağında, Türkiye'nin en yaşlı deniz çayırı tespit edildi. Kızılada açıklarında bulunan deniz çayırının 2000 yaşında olduğu belirlendi.

Dünyanın ikinci büyük bayrak devleti olan Panama, karanlık filo ile mücadele kapsamında 15 yaşından büyük tanker ve dökme yük gemileri artık Panama bayrağı altına kaydedilmeyeceğini açıkladı.



Haziran-Ağustos 2025 dönemi, Türkiye'nin yakın tarihindeki en ağır orman yangını sezonlarından biri oldu. İzmir, Muğla, Antalya ve Aydın başta olmak üzere 53 ilde yangınlar görüldü.

İklim değişikliği, sıcak hava dalgaları ve insan faktörü bu felaketin başlıca nedenleri olarak raporlandı.



EYLÜL 2025

Singapur'da düzenlenen 2025 Dünya Para Yüzme Şampiyonası'nda milli sporcu Defne Kurt, 5 farklı disiplinde altın madalya kazanarak hem bireysel hem de ulusal düzeyde tarihi bir ilke imza attı.



Arktik bölgesine dair Temmuz-Ağustos raporlarının ardından Eylül 2025'te yayımlanan uydu verileri, Arktik deniz buzlarının yıllık minimum seviyeye indiğini gösterdi. Bu durum, yeni deniz rotalarının güvenlik risklerini artırdı. Gazze'ye insani yardım götürmek üzere hazırlanan ve ağustos sonunda yola çıkan Küresel Sumud Filosu'na dahil gemiler saldırıya uğradı. Eylül sonuna gelindiğinde filonun Doğu Akdeniz'e ilerleyişi İsrail donanması tarafından engellendi ve gemiler Gazze'ye ulaşamadı.



Ultra maraton yüzücüsü Tuna Tunca, Cebelitarık Boğazı'nı solo yüzerek geçen dünyadaki ilk otizmli maraton yüzücüsü unvanını elde etti.

EKİM 2025

Türkiye-İngiltere Denizcilik Forumu (Turkish-British Shipping Forum), İMEAK Deniz Ticaret Odası'nın ev sahipliğinde ikinci kez düzenlendi.

Muğla Büyükşehir Belediyesi ve İMEAK DTO iş birliğiyle gerçekleştirilen ve denizcilik dünyasının önde gelen firmalarını buluşturan Bodrum Boat Show Tekne, Tekne Ekipmanları ve Aksesuarları Fuarı'nın ilki yapıldı.



Ulusal Gemi Brokerleri ve Acenteleri Dernekleri Federasyonu'nun (FONASBA) 2025 Yıllık Genel Kurul Toplantısı, İMEAK DTO, Vapur Donatanları ve Acenteleri Derneği ile Gemi Brokerleri Derneği'nin ev sahipliğinde İstanbul'da yapıldı. Hollanda'da MS Lumière gemisiyle tarihte ilk kez otonom bir rıhtımdan rıhtıma yolculuk başarıyla tamamlandı.



Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO), IMO MEPC ES2 olağanüstü toplantısında sera gazları ile mücadelede orta dönem tedbiri olan fiyatlandırma toplantısına yoğun tartışmalardan sonra bir yıl ara verildi.

KASIM 2025

İstanbul'da düzenlenen Türkiye'nin deniz üzerindeki en büyük fuarı 'Bosphorus Boat Show' Tekne, Tekne Ekipmanları ve Aksesuarları Fuarı'nda 500'den fazla marka yer aldı.



Birleşmiş Milletler İklim Değişikliği Çerçeve Sözleşmesi 30. Taraflar Konferansı (COP30) Brezilya'nın Belém şehrinde düzenlendi. Konferansta COP31'e Türkiye'nin ev sahipliğinde Antalya'da düzenleneceği de açıklandı.

BIMCO (Baltık ve Uluslararası Denizcilik Konseyi), İstanbul'da Yönetim Kurulu Toplantısı ve bir sempozyum gerçekleştirdi.



Vatikan Devlet Başkanı Papa 14. Leo, resmi ziyaret için Türkiye'ye geldi.

Türk Silahlı Kuvvetleri'ne ait C-130 kargo uçağı Gürcistan-Azerbaycan sınırında düştü, 20 askerimiz şehit oldu.

ARALIK 2025

Deniz Araçları, Ekipmanları ve Aksesuarları Fuarı Yenikapı Boat Show, 13-21 Aralık tarihleri arasında üçüncü kez düzenlendi.

Türk sivil gemisi VIVA, Karadeniz'de seyir halindeyken insansız hava aracı (İHA) saldırısına uğradı. Olayda gemi personeli zarar görmedi.

İMEAK Deniz Ticaret Odası tarafından düzenlenen "Denizcilikte Yeşil Dönüşüm Zirvesi"nin ikincisi, 24 Aralık'ta Piri Reis Üniversitesi'nde yapıldı.



Karadeniz’de gemilere saldırılar derhal durdurulmalıdır



*DR. MUSTAFA KORÇAK

Rusya–Ukrayna savaşının 2022’den bu yana Karadeniz’de yarattığı güvenlik riski son aylarda kritik bir eşiğe ulaşmıştır. 28 Kasım 2025’de Kocaeli Kefken açıklarında KAİROS, yine aynı gece Kastamonu Doğanyurt açıklarında VİRAT boş tankerleri insansız saldırı araçları ile vuruldu.

Bu tankerler Gambiya Bayraklı seyrediyor ve Hindistan’a petrol taşıyorlardı. Ancak Ukrayna bunların Rus Gölge Filosu’na ait olduğunu açıkladı. Aynı şekilde Türkiye’de de sahibi Türk vatandaşı olup, yabancı bayrak altında çalışan yüzlerce gemi bulunmaktadır. Toplam 40 milyon DWT filonun yüzde 82’si yabancı ülkelerin bayrağıyla dolaşmaktadır.

Rusya’nın Novorossiysk Limanı’nda bulunan Hazar Petrol Boru Terminali de 29 Kasım 2025 de sabote edildi. ARLAN Tankeri hasar gördü. Bunların etkisi geçmeden, 2 Aralık 2025’de Gürcistan’a ayçiçek yağı götüren MİDVOLGA-2 Kimyasal Tankeri patlatıldı. Bu satırlar yazıldıktan sonra, 12 Aralık 2025 tarihinde Ukrayna Odesa Şehri

Chornomorsk Limanı’nda demirli, içinde 127 tır bulunan, Karasu Odesa arasında çalışan, Cenk Denizcilik’e ait M/V CENK T gemisi İHA ile vurulmuş ve gemide yangın çıkmıştır. Geminin sahibi Türk şirketi olmasına karşın Panama bayraklı idi.

Gemilerin saldırıya uğraması, Karadeniz’i fiilen bir çatışma alanına dönüştürmüştür. Bu gelişmeler, bölgede ticari seyir güvenliğini, çevre emniyetini ve Türkiye’nin uluslararası hukuk kapsamındaki yükümlülüklerini doğrudan ilgilendiren çok boyutlu bir krizin ortaya çıktığını göstermektedir.

1. KARADENİZ’DE SALDIRILAR VE TÜRKİYE’NİN HUKUKİ KONUMU

Türkiye’nin Karadeniz’deki Münhasır Ekonomik Bölgesi (MEB) egemenlik alanı değildir; Türkiye bu bölgede doğal kaynaklar üzerinde münhasır haklara sahiptir, fakat askeri çatışmaları önleme veya durdurma yetkisi bulunmamaktadır. Bu nedenle iki savaşan devletin gemileri arasında Türkiye MEB’i içinde meydana gelen bir saldırı, Türkiye’ye yapılmış bir saldırı sayılmaz; Türkiye askeri müdahaleye zorlanamaz ve tarafsızlık statüsünü korumakla yükümlüdür.

Türkiye tarafsız bir devlet olarak Lahey 1907 Tarafsızlık Sözleşmeleri, UNCLOS’un teamül haline gelmiş hükümleri ve Montreux Boğazlar Sözleşmesi çerçevesinde şu yükümlülüklerle sahiptir:

- Taraflardan birine avantaj sağlayacak askeri müdahalede bulunmamak,
- MEB içinde gerçekleşen çatışmaları durdurmaya yönelik güç kullanmamak,
- Bununla birlikte deniz güvenliği, çevre koruma ve arama-kurtarma görevlerini yerine getirmek.

Dolayısıyla Türkiye, saldırıyı kayıt altına almak, NAVTEX/NOTMAR uyarıları yayımlamak, denizde can emniyeti ve çevresel risklere müdahale etmek ve gelişmeleri ilgili devletlere ve uluslararası kuruluşlara bildirmekle yükümlüdür

Türkiye ancak iki durumda güç kullanabilir:

1. Türk bayraklı bir gemi hedef alınırsa: Bu durum Türkiye’ye yapılmış silahlı saldırı sayılır ve BM Şartı’nın 51. maddesi uyarınca meşru müdafaa hakkı doğar.

2. Türkiye’nin kıta sahanlığı tesisleri, boru hatları veya enerji altyapısı zarar görme riski altına girerse.

Bunun dışındaki müdahaleler, Türkiye’yi savaşın tarafı hâline getirerek uluslararası yükümlülüklerini ihlal ettirebilir.

2. 150.000 TONLUK PETROL TANKERİNE SALDIRI SENARYOSU VE OLASI SONUÇLAR

Çalışmanın en kritik bölümlerinden biri, Karadeniz’de 150.000 ton kapasiteli tam yüklü bir ham petrol tankerinin vurulması hâlinde ortaya çıkabilecek etkilerin teknik ve çevresel analizidir. Bu büyüklükteki bir dökülme, Exxon Valdez felaketinin yaklaşık dört katı, Erika ve Hebei Spirit kazalarının ise 8–14 katı ölçeğinde olup Karadeniz için tarihsel nitelikte bir ekolojik çöküş anlamına gelir

2.1. Çevresel Etkiler ve Ekosistem Yıkımı Karadeniz’in kapalı havza niteliği, derin tabakalardaki oksijensizlik (anoksi) ve su sirkülasyonunun sınırlı olması nedeniyle petrol dökülmeleri burada diğer denizlere kıyasla çok daha uzun süre kalıcıdır. 150.000 tonluk bir dökülme:

- Deniz yüzeyinde oksijen transferini durdurur,

- Fitoplankton ve zooplankton üretimini çökertir,
- Balık yumurtaları ve larvalarında toplu ölümlere neden olur,
- Kuşlar, yunuslar, foklar gibi yüzeyle temas eden canlılar üzerinde ölümcül etki yaratır,
- Kıyı bitki örtüsünü yıldan yıla yok eden kalıcı bir tabaka oluşturur,
- Limanlarda faaliyetler durma noktasına gelir,
- Kıyı sanayi tesisleri çalışmalarını yapamaz duruma düşer,
- Kafes balıkçılığı uzun süre yok olur,
- Turizm tesisleri kapanır.

Araştırmalar ve geçmiş örnekler, bu çapta bir dökülmenin bazı bölgelerde 10–20 yıl boyunca ekolojik iz bırakabileceğini göstermektedir.

Aynı zamanda petrolün kıyıya vurması hâlinde tahribatın katlanacağı, temizlik çalışmalarının yıllar alacağı ve maliyetlerin yüz milyonlarca doları bulacağı belirtilmektedir

2.2. Türkiye Kıyıları ve Marmara Denizi İçin Risk

Karadeniz'den İstanbul Boğazı'na doğru olan üst akıntı, sıcaklık ve rüzgar koşullarına bağlı olarak petrolün Marmara Denizi'ne geçmesini mümkün kılar. Bu durumda:

- İstanbul ve çevresindeki kıyılar, adalar ve limanlar ciddi tehdit altına girer,
- Marmara'nın zaten kırılgan olan ekosistemi geri dönülmez bir hasarla karşılaşabilir,
- Boğaz trafiği durdurulabilir, enerji tesisleri ve sanayinin soğutma sistemleri zarar görebilir.

Bu tablo, çevre krizinin yalnızca ekolojik değil aynı zamanda ekonomik, sosyal ve uluslararası boyutlar taşıdığını göstermektedir.

3. EKONOMİK VE STRATEJİK ETKİLER

Karadeniz'de artan saldırılar, bölgedeki bütün taşımacılık faaliyetlerini risk altına sokmaktadır:

- Tahıl koridoru ve gıda güvenliği tehdit altına girer,

- Petrol ve LNG taşıyan hatlar kesintiye uğrar,

- Balıkçılık bölgeleri ve kıyı sanayisi uzun süre kapatılır,

- Liman operasyonları aksar ve uluslararası ticarete maliyetler artar,

- Turizm bölgeleri yıllarca “kirli alan” niteliği taşır.

Bu etkiler, Karadeniz'de istikrarsızlığın Türkiye ekonomisine yayılma katsayısının çok yüksek olduğunu göstermektedir.

4. TÜRKİYE'NİN YAPMASI GEREKENLER: DİPLOMATİK, HUKUKİ VE OPERASYONEL ADIMLAR

Çalışma, Türkiye'nin bu krize karşı çok katmanlı bir strateji yürütmesi gerektiğini ortaya koymaktadır:

4.1. Diplomatik ve Hukuki Adımlar

- Savaşan taraflara derhâl resmî nota verilmesi,
- BM Güvenlik Konseyi ve IMO'ya kapsamlı rapor sunulması,
- Bölgesel işbirliği mekanizmalarının (KEİ, OPRC vb.) harekete geçirilmesi,
- Montreux çerçevesinde Boğaz geçiş rejiminin gözden geçirilmesi.

4.2. Operasyonel ve Çevresel Adımlar

- Geniş ölçekli arama-kurtarma operasyonu yürütülmesi,
- Kıyı koruma bariyerleri, skimmer ekipmanları ve temizlik araçlarının (Acil Müdahale ekipmanları) seferber edilmesi,
- Petrolün kıyıya ulaşmasını engelleyecek hızlı müdahale planlarının

uygulanması, (Ulusal hatta Uluslararası Acil Müdahale Planı)

- Bölge trafiğinin NAVTEX/NOTMAR ile derhâl uyarılması,

- Uzun dönemli ekolojik izleme ve ekonomik tazminat süreçlerinin başlatılması.

4.3. Uluslararası Sorumluluk ve Tazminatlar

Sızıntı bir savaş eylemi sonucu gerçekleşmişse uluslararası fonlardan tazminat alınması karmaşık olabilir. Bu nedenle Türkiye'nin teknik, hukuki ve diplomatik hazırlığını çok güçlü şekilde sürdürmesi gereklidir.

5. GENEL DEĞERLENDİRME VE SONUÇ

Çalışmanın ortaya koyduğu temel sonuç şudur: Karadeniz'de meydana gelen gemi saldırıları yalnızca savaşan ülkelerin değil, bölgenin tamamının güvenliğini, çevresini ve ekonomisini tehdit eden çok boyutlu bir krizdir. Türkiye, hem çevresel felaket riskini hem stratejik riskleri önlemek için derhal ve kararlılıkla harekete geçmek zorundadır.

150.000 tonluk bir petrol tankeri saldırıya uğrarsa ortaya çıkacak tablo, sadece Karadeniz'i değil Marmara Denizi'ni ve Türkiye'nin ekonomik-çevresel güvenliğini de tehdit eden, tarihin en büyük bölgesel çevre felaketlerinden biri olabilir. Bu nedenle Türkiye'nin aldığı ve alacağı tedbirler hayati önem taşımaktadır; diplomatik koruma, çevresel müdahale kapasitesi, uluslararası işbirliği ve kriz yönetimi eş zamanlı olarak yürütülmelidir.

Yazarın Notu: “Karadeniz’de Gemilere Saldırıları Derhal Durdurulmalıdır” başlıklı çalışmamın yaklaşık beş sayfalık, kapsamlı ve bütünlüklü özeti sunulmuştur. Metin, temel argümanları birleştiren, hem hukuki–stratejik hem çevresel boyutları açıklayan analitik bir özet niteliğindedir”.

Liman yatırımlarında yeni küresel trend: Liman ile sanayi kümelenmesinin bütünleşik geliştirilmesi



*AYDIN ERDEMİR

1- LİMAN-SANAYİ KÜMELENMESİNDE LİMANLARIN ÖNEMİ

Dünya genelinde büyük ölçekli liman projeleriyle birlikte sanayi, teknoloji ve ARGE merkezleri, hizmet ve lojistik alanlarının bütünleşik olarak planlandığı, hatta bazı bölgelerde otel, konferans merkezleri ve yaşan alanlarının da olduğu mega sanayi havzalarının ve lojistik parkların sayısı giderek artarken Asya'dan Körfez bölgesine, oradan da Afrika ve Güney Amerika'ya kadar yaygınlaşıyor. Limanlar artık ülkelerin sadece birer ticari varlıkları değil, stratejik altyapıları olarak görüldüğünden, bu liman-sanayi kümelenmesinin merkezini ana bir liman oluştururken, endüstriyel üretim bölgeleri, lojistik ve dağıtım tesisleri, teknoloji ve ARGE merkezleri, enerji ve hizmet alanları tek bir ekonomik sistemin bütünleşik parçaları olarak geliştiriliyor. Ortaya çıkan bu bütünleşik liman ve endüstriyel kümelenme projelerinde limanlar, izole, pasif ve tekil yük elleçleyen tesisler değil, küresel tedarik zincirine çok yüksek oranda katma değer yaratan birer mega lojistik merkezler (HUB) haline

geliyor. Bu tür projeler, küresel ticaret akışını hızlandırmanın yanı sıra limanın bulunduğu bölgeye yakın ya da limanla bağlantı halindeki diğer ülkelerin de içinde olduğu bölgesel ve küresel ekonomik gelişmeyi hızlandırıyor.

Limana bitişik alanda üretim, lojistik, teknoloji ve ticaretin entegre edildiği bu projelerin temel amacı, ilgili ülkelerin küresel tedarik zinciri içinde etkin olarak yer almasını sağlayarak dünya ticaretindeki etkisini artırmak. Liman ve sanayi kümelenmesiyle geliştirilen bu yeni model içinde yer alt sektör ve hizmet gruplarının ağırlığına göre farklı ülkelerde farklı isimlerle tanımlanıyor. Bunlar; Liman Merkezli Sanayi Kalkınması (Port-Centric Industrial Development ya da Port-Centric Industrial Clustering), Denizcilik Sanayi Kümesi, Entegre Liman-Ekonomik Bölge, Serbest Ekonomik Bölge, Endüstri Bölgesi vb. Çok geniş kara ve deniz alanının kullanıldığı, büyük ölçekli alt ve üst yapı yatırımları için çok yüksek yatırım bütçelerinin tahsis edildiği bu mega projeler ağırlıklı devlet ya da kamu projeleri olarak yürütülüyor. Asya, Körfez Bölgesi ve G. Amerika'da ise başta Çin olmak üzere bölgeye yatırım ve yük getirebilecek ülkelerin veya bazı küresel liman operatörlerinin ya da şirketlerinin çeşitli ortaklıklar ya da imtiyaz sözleşmeleriyle (Concession) projelere dahil olduğu görülüyor.

2- LİMAN-SANAYİ KÜMELERİNİN KURULUŞ AMAÇLARI VE STRATEJİK HEDEFLERİ

Gelişmiş ülkelere baktığımızda, birçok Avrupa ülkesinde özellikle İkinci Dünya Savaşı sırasında tahrip edilen liman ve sanayi altyapısının kamu ve devlet desteğiyle yeniden planlandığı ve geliştirildiği, ağırlıklı mega limanların bulunduğu kanal bölgelerinde liman-sanayi kümelenmesine dayanan

sanayi havzalarının hayata geçirildiği görülmüştür. Hollanda'da Rotterdam ve Amsterdam, Belçika'da Antwerp, Almanya'da Kuzey Denizi'ne açılan Hamburg ve Wilhelmshaven (Jade Weser Port), Fransa'da HAROPA liman bölgesi (Le Havre-Rouen- Paris) ve Marseille-Fos Port (Grand Port Maritime de Marseille), İtalya'da Northern Adriatic Port System ve (Trieste-Venice-Ravenna), İngiltere'de Humber Port Complex (Hull-Immingham-Grimsby), Thames Freeport (London Gateway + Tilbury) ve South-East England, Amerika'da Houston Ship Channel (Texas) ile Los Angeles-Long Beach Port Complex (California) bu projelere örnek liman ve sanayi havzası projeleri olarak verilebilir.

Çin merkezli olarak Asya'nın üretim ve küresel ticarete etkili olmasıyla birlikte üretimin ve ticaretin ağırlıklı olarak batından Pasifik bölgesine kaymasıyla birlikte batıdaki modelden farklı olarak çok daha büyük ölçekli liman-sanayi havzalarının hayata geçirildiği görülüyor. Geleceğe yönelik genişleme ve büyüme alanlarının da rezerv edildiği bu yeni model sanayi havzalarına baktığımızda, küresel ticaretin hızlanmasına paralel daha da ihtisaslaşarak üretimden sanayiye, teknolojiye yeşil endüstrilere, gemi inşadan offshore sektörlere kadar küresel ticaretin ihracat merkezleri haline de gelmeye başladıklarını görüyoruz. Özellikle son 10 yıldır şiddetlenen küresel jeopolitik riskler, ticaret koridorları rekabeti, tedarik zincircilerinin parçalanması, ticaret savaşları ve artan korumacılık uygulamaları, yaşanan bölgesel çatışmalar ve yeni çatışmaların yayılma riskleri bu tip bölgesel liman-sanayi havzası merkezlerine olan ihtiyacı artırırken, enerji geçişi ve yeni nesil enerjilere olan ihtiyaçlar, ESG ve karbon

fiyatlandırılması çalışmaları, yeşil endüstriyel kümelenme ihtiyaçları, otomasyon ve dijitalleşme süreçleri, akıllı liman ve akıllı endüstri ve enerji platformlarına olan ihtiyaçlar da bu projelerin destekleyici unsurları olarak öne çıkıyor.

Liman-sanayi havzaları projelerin temel stratejik hedeflerine baktığımızda;

I. Küresel Ticarete Rekabetçiliğini

Güçlendirmek: Bu bölgelerde üretim, teknoloji ve hizmet tesisleriyle lojistik ve limanların ortak ya da bütünleşik olarak konumlandırılması ya da sanayinin limanların yanına yerleştirilmesiyle hammadde doğrudan fabrikalara ulaşmakta, böylelikle taşıma, depolama ve envanter maliyetleri en aza indirilmektedir. İç karayolu taşımalarının en aza indirilmesi, taşıma ve envanter maliyetlerinin düşürülmesi ve tam zamanında üretim ve teslimatın gerçekleştirilmesiyle birlikte ilgili ülkenin küresel pazarlarda ihracat rekabet gücü de giderek artmaktadır.

II. Lojistik Maliyeti ve Zamanı Azaltılması:

Bu projelerde birincil amaç, toplam tedarik zinciri maliyetlerini ve süresini azaltmaktır. Genel olarak bu projelerde lojistik maliyetlerde %15-30 arasında indirimler hedeflenmektedir.

III. Transit Ticaretinden Değer Yaratımına

Geçiş: Birçok ülke artık sadece bir geçiş ya da transit liman ülkesi ya da sadece hammadde ihracatı yapan ülke konumunda kalmak istememektedir. Geleneksel olarak sadece liman hizmetine odaklanan limanlar verdikleri hizmetlerinden kazanç elde ederken, liman-sanayi havzaları projelerinin merkezinde olan limanlar ise yerel işleme ve üretim, depolama, ambalaj ve paketleme, katma değer üretimi, bitmiş veya yarı bitmiş ürünlerin ihracatı gibi ilave hizmetler dışında bazı liman-sanayi havzalarında ise yatırımcılara verilen diğer hizmetlerden de (finans, sigorta, teknoloji ve ARGE) gelir elde ederek ülke ekonomilerini lojistikten üretim + inovasyon odaklı yeni bir ekonomik gelişmişliğe ve ticarete ulaştırmaktadır.

IV. Küresel Değer Zincirini Güvenlik Altına Almak ve Yeniden Şekillendiği Süreçte Yer

Almak: Başta COVID-19 ile ortaya çıkan aksaklıklar, Süveyş Kanalı'nın kapatan bölgesel çatışmalar ve bu çatışmaların yeniden genişleme riski, Ukrayna-Rusya çatışması ve yayılma riski, Kızıldeniz bozulmaları, ABD-Çin ticaret gerilimleri, Asya, Afrika, L. Amerika'da ortaya çıkan jeopolitik gerilimler, ticaret savaşları ve yaptırımlar küresel ticarete yeni bir durum yarattığından ülkeler artık tedarik zincirlerini kısaltmak, dayanıklılığı artırmak, stratejik lojistik bölgeleri ve geçiş koridorlarını kontrol etmek istemektedir.

Liman-sanayi kümeleri küresel ticaret açısından güvenli ve kontrol edilebilir tedarik zinciri merkezleri olarak öne çıkmaktadır.

Özellikle birçok ülke, uzak tedarikçilere bağımlılığı azaltmak, kritik malzemeleri ve mineralleri kontrol etmek, dayanıklı ve güvenli ticaret koridorları inşa etmek amaçları için liman-sanayi kümelerine yatırım yapmaktadır.

V. Doğrudan Yabancı Yatırımı (FDI)

Çekmek: Liman-sanayi kümeleri yatırımcılara hazır alt ve üst yapı, gelişmiş lojistik hizmet, enerji ve kamu hizmetlerine erişim, başta gümrük hizmetleri olmak üzere hızlı ve kolaylaştırılmış dış ticaret hizmetleri sunmaktadır. Özellikle yabancı yatırımcı açısından "Tak-Çalıştır" ortamı çok uluslu üreticiler, küresel lojistik operatörleri, enerji ve teknoloji şirketleri için son derece cazip hale gelmiştir.

VI. Stratejik ve Ağır Sanayileri

Desteklemek: Bu projelerde inşa edilen mega limanlar büyük ölçekli hammadde ve enerji ithalatı ve ihracatıyla büyük ölçekli ekipman üretimi için son derece önemlidir. Genel olarak bu sanayi kümelenmesinde öncelikli olarak demir çelik ve metal üreticileri, kimya ve petrokimya, enerji ve hidrojen endüstrisi, otomotiv ve makine imalatçıları, gemi yapımı, gemi bakım onarım tesisleriyle offshore (açık deniz) endüstrisi de yer almaktadır.

VII. Yeşil ve Enerji Geçişlerini Mümkün

Kılmak: Bugün bu liman-sanayi havzalarına bakıldığında yeşil hidrojen üretimi, amonyak ve alternatif yakıtlar, offshore (açık deniz) rüzgâr ve yenilenebilir enerji lojistiği ve düşük karbonlu üretim altyapısı ve yatırımları giderek artmaktadır.

Böylelikle bu projelerde yer alan limanlar sadece lojistik merkezler olmaktan çıkıp enerjinin üretildiği, depolandığı ve dağıtıldığı enerji merkezleri haline de gelmektedir.

VIII. Endüstriyel Modernizasyon ve

Teknoloji Transferi: Liman-sanayi kümeleri aynı zamanda ileri üretim, otomasyon, yapay zekâ destekli lojistik ve yeşil enerji teknolojilerinin yoğunlaştığı, hidrojen ve yeni nesil yakıtların üretim ve dağıtımının yapıldığı teknoloji ve inovasyon merkezleri haline de gelmektedir. Bakıldığında dünyada birçok projede bölge içinde kümelenen sanayiye dönük AGRE ve teknoloji merkezlerinin de bulunduğu görülmektedir.

IX. Bölgesel ve Döngüsel Ekonomik

Kalkınmayı Teşvik Etmek: Liman-sanayi kümeleri aynı zamanda büyük ölçekli istihdam yaratarak kentsel ve bölgesel gelişimi tetiklemekte, uzun vadeli vergi ve ihracat gelirleri yaratarak bölgesel ve ulusal rekabetçiliği geliştirerek döngüsel ekonomik kalkınmayı da teşvik etmektedir.

X. Bilim ve Eğitimde Gelişmeyi Teşvik

Etmek: Giderek daha fazla yeşil teknolojilerin, yapay zekâ ağırlıklı akıllı sanayi ve hizmetlerin yoğunlaştığı günümüzde bu bölgeler için eğitilmiş personel ihtiyacı yine bu bölgelerin içinde ya da bulunduğu kentlerde kurulan orta ya da yüksek öğretim kurumlarından sağlanmaktadır.

Böylelikle bu mega sanayi havzaları ilgili ya da bağlantılı ülkelerde bilimin, teknolojinin ve AGRE'nin de gelişmesine hizmet ederek eğitimi de köklü olarak değiştirmektedir.

3. DÜNYADA DEVAM EDEN VE KÜRESEL LİMAN-SANAYİ KÜMELENMESİ PROJELERİNDEN ÖRNEKLER

Dünyada devam eden ve/veya halihazırda inşa halinde olan bazı mega ölçekteki liman-sanayi projelerine aşağıdadır.

a) TUAS - Mega Limanı ve Endüstriyel Ekosistemi – Singapur ¹

Asya'daki küresel lojistik merkez olma hakimiyetini sürdürmek için bünyesindeki lojistik parklarla birlikte



tam akıllı liman + lojistik park + katma değerli hizmetlerle birlikte projelendirilen, aynı zamanda yeşil yakıtlar ve dijital ticaret için bir merkez olma hedefi açıklayan Singapur, Tuas Mega Limanı projesiyle birlikte diğer konteyner terminallerini birleştirerek



2040 yılına kadar 16 mil uzunluğunda ve dünyanın en büyük tam akıllı ve otonom liman yatırımı yapıyor. Yaklaşık 20 Milyar USD'ye mal olması beklenen Tuas Mega Limanı projesinin 2040'lara kadar tamamlanması planlanıyor. Proje



limanla birlikte mega endüstrilerin ve teknoloji yatırımlarının da içinde olacağı üretim alanlarını da kapsıyor.

Singapur, bu projeyle birlikte limancılıkta teknolojik liderliği hayata geçirmeye çalışıyor. 2021'den itibaren aşamalar halinde resmi olarak faaliyete geçmiş olan proje tamamlandığında yıllık 65 milyon TEU'ya kadar yük elleçleyecek olan bu ana limanın yük hacmi mevcut konteyner terminallerin toplam kapasitesinin neredeyse iki



katı büyüklüğünde olacak. Liman, operasyonları merkezileştirerek verimsizlikleri azaltacak, üretkenliği artıracak ve Singapur'un Asya'daki önde gelen lojistik merkezi konumunu güçlendirecektir.



b) Kral Salman Enerji Parkı (SPARK) – Suudi Arabistan ²

Enerji güvenliği ve endüstriyel çeşitlendirme ile limanlara bağlı enerji odaklı enerji ekipman üretiminin yerleştirilmesi ve endüstriyel



kümelenmede Orta Doğu ve Asya için bir ihracat bölgesi olarak planlanan King Salman Energy Parkı (SPARK), Suudi Arabistan ve bölge genelinde enerji değer zincirinden tam ekonomik değeri elde etmek için bir enerji şehri ya da endüstriyel enerji ekosistemi yaratma projesi olarak sunuluyor. Projenin maliyeti ilk aşamada yaklaşık 1,6 Milyar USD olacak. Proje içinde 3 km² lojistik bölgesi ile mega bir limanda yer alıyor.

Dammam ile Al-Ahsa arasında yer alan SPARK, üç aşamada geliştirilecek ve toplamda 50 km² alanı kapsayacak. Bu proje Sudi Arabistan'ın "Vizyon 2030" planı çerçevesinde fosil yakıtlara bağlı olan ekonomiden yeşil endüstrilere dönüş sürecini destekleyecek çalışmaları desteklerken küresel enerji sektörü için 21. yüzyıl platformu olarak da gösteriliyor.

Ülkenin GSYİH'sına yıllık 6 Milyar USD'den fazla katkı sağlaması ve tamamlandığında 100.000'e kadar doğrudan ve dolaylı iş imkânı yaratacağı bekleniyor. Bir mega proje olarak SPARK, yaklaşık 300 sanayi ve hizmet tesisine ev sahipliği yapacak bir enerji şehri oluşturmayı hedefliyor.

c) Khalifa Limanı & KIZAD – BAE ³

Liman ve endüstriyel serbest bölge modeliyle tamamlandığında 417 km²'lik bir alana yayılacak olan Khalifa Limanı ve Khalifa Sanayi Bölgesi birlikte, Abu Dabi'nin 2030 yılına emirliğin petrol dışı GSYİH'sının %15'ini oluşturacağını ve yaklaşık 100.000 iş yaratacağını tahmin ediliyor.

Liman ve terminal kompleksi ile kıydan yaklaşık 5 km mesafede açık denizde oluşturulan yapay bir ada niteliğindeki proje yaklaşık 2,8 km²'lik bir alanı kaplıyor.

Alüminyum, otomotiv, metal, gıda işleme, ilaç ve polimer gibi geniş sektör portföyüne sahip olan bölge, ağır ve hafif sanayiler için serbest bölge ofisleri, depoları ve ticari ve perakende alanlarını da içeriyor. Dubai Emirliği'nin en büyük altyapı projesi ve dünyanın en büyük



sanayi bölgelerinden biri olacak projede liman ve ilk fazdaki sanayi alanı için halihazırda 7,2 Milyar USD harcanmış durumda.



bir parçası olarak Kuveyt'in kuzeyinde yeni bir mega liman ile sanayi ve lojistik alanları içeren Mina Mubarak Al-Kabeer limanı ve sanayi kümelenmesi



d) SOHAR Port & Freezone – Umman ⁴

SOHAR limanı ile serbest bölgesi, ağır sanayi ve petrokimya üretim tesislerini bir arada barındıran entegre bir



projesi petrole ve fosil yakıtlara tam bağımlı olan Kuveyt'in ekonomisini çeşitlendirme hedefi olarak açıklanıyor. 2023 yılında Çin, yeni liman da dahil



ekonomik merkez olarak planlanırken, demir çelik, metal, lojistik, petrokimya ve gıda gibi sanayi kümeleri ile küresel ticaret koridorları için bir üretim ve lojistik üs olarak faaliyet gösteriyor. SOHAR limanını işletmek üzere kurulan şirket (SIPC) Rotterdam Limanı ile Umman arasında 50:50 ortaklıkta faaliyet gösterirken, yaklaşık 45 km²'ye sahip bir alana yayılan liman ve serbest bölge projesi için bugüne kadar yapılan yatırımların toplamı 26 Milyar USD'yi aşmış durumda.

e) Mina Mubarak Al-Kabeer Limanı ve Sanayi Bölgesi - Kuveyt ⁵

Kuveyt'in "Vizyon 2035" projesinin ve Çin'in Kuşak ve Yol Girişimi'nin önemli

olmak üzere büyük altyapı projeleri yatırımları yapmak üzere Kuveyt ile bir dizi Mutabakat Zaptı imzalamıştı. Bu kapsamda 22 Aralık 2023'te China Communications Construction Company (CCCC) ile mühendislik, tedarik ve inşaat sözleşmelerini imzalanmıştı.

Projenin yaklaşık 4 Milyar USD'ye mal olması beklenirken, planlanan alanın ise üretim ve hafif sanayiye odaklanacağı, bölgesel ve uluslararası ticaret için yeni bir merkez olacağı öngörülüyor. Tamamlandığında yaklaşık 116 milyon metrekareyi (116 bin dönüm) kapsayacak olan projenin ilk fazının 2026 yılında kadar faaliyete

geçmesinin bekleniyor. Mubarak Al Kabeer Limanı'nın ayrıca Körfez Demiryolu projesine de bağlanacağı Pakistan'ın Gwadar Limanı ile Mubarak Al Kabeer Limanı arasında bağlantılar geliştireceği açıklanıyor. Projenin, birçok ülkenin bölgesel ticarete daha büyük bir rol üstlenmek için rekabet etmesiyle yeni bir bölgesel rekabeti tetiklemesi bekleniyor.

4. LİMAN-SANAYİ BÖLGESİ PROJELERİNİN GENEL ÖZELLİKLERİ

Yukarıda bazı örneklerin de verildiği bu mega projelere baktığımızda aşağıdaki özelliklere sahip oldukları görülmektedir. Bunlar;

* **Ölçek ve Aşamalı Gelişim:** Projelerde kullanılan arazi (10.000+ dönüm) ve yatırım değerine (5-30+ milyar USD) baktığımızda mega ölçeklerde hayata geçirildiği, genişleme rezerv alanlarıyla birlikte yatırımların 20-30 yıl boyunca fazlar halinde ve gelecek talebe göre yürütüldüğü görülmektedir.

* **Güçlü Kamu-Özel Ortaklığı (PPP):**

Projelerde kamu sektörü arazi, erişim altyapısı, hukuk ve düzenleme tarafında yer alırken, özel sektör ise liman ve terminallerin işletilmesinden sanayi ve lojistik alanların yönetilmesine kadar farklı alanlarda yer almaktadır. Bu bölgeler büyük ölçekli yük elleçleme merkezleri haline geldiğinden özellikle konteynerde küresel liman operatörleri, küresel konteyner işletmecileriyle enerji şirketleri de projelere dahil olmaktadır.

* **Başlangıç Olarak Hedeflenen Yatırımlar:**

Çoğu başarılı projede öncelikli olarak bir veya iki ana sanayinin (çelik fabrikası, rafineri, giga-fabrika) bölgede yatırım yapması garanti edilmekte, devamında da büyük bir küresel liman operatörü ile anlaşma yapılmaktadır. Yine küresel bir konteyner hattı ve enerji şirketi de projeye mutlaka dahil edilmektedir.

* **Dijital ve Akıllı Altyapı:**

Bu projelerin öncelikli hedefleri kapsamında akıllı limanlar ve otomasyon uygulamaları hayata geçirilirken, dijital gümrük ve lojistik platformları ile veri odaklı

planlama (yapay zekâ, dijital ikizler vb.) vazgeçilmezdir.

* **ESG ve Sürdürülebilirlik:** Eski sanayi limanlarının aksine bu projelerde temel bir gereksinim olarak; katı ESG standartları ve emisyonları azaltma uygulamaları devreye alınırken kıyı ekosistemlerini korumakta, bölgenin bulunduğu bölgedeki sosyal ve topluluk etkilerini ele alınarak çevresel, sosyal ve ekolojik koruma politikaları hayata geçirilmektedir.

5. TÜRKİYE İÇİN POTANSİYEL MEGA LİMAN-ENDÜSTRİ-TEKNOLOJİ-LOJİSTİK BÖLGELERİ

Türkiye’de kıyı tesis işletme iznine sahip yaklaşık 219 liman tesis içinde halihazırda özelleştirilen TCDD’ye (Bandırma, Samsun, Derince, Mersin, İskenderun) ve TDİ’ye (Hopa, Tekirdağ, Giresun, Rize, Trabzon, Antalya) ait liman tesisi bulunurken, hala kamuda kalan TCDD (İzmir Alsancak, Haydarpaşa) limanlarıyla birlikte yine işletmesi TPAO’da (Filyos) ve BOTAŞ’ta (Yumurtalık ve Dört Yol) gibi limanlar dışında liman altyapısının çok büyük bir ağırlığı özel sektör yatırımcıları tarafından inşa edilerek işletilmektedir. Konteynerde ise kapasitenin neredeyse %60-65’e yakını küresel liman operatörlerinin (MSC, DP World, COSCO, QTerminals) işletmesindedir.

Liman-Sanayi Bölgesi modelinde Türkiye’de henüz işletmede olan bir bölge bulunmazken, bu konuda çeşitli proje çalışmaları yapılmaktadır. Endüstri Bölgeleri mevzuatı çerçevesinde ilan edilen ve halihazırda yatırım çalışmaları başlayan, petrokimya sanayi için bir kümelenme bölgesi olarak planlanan ve hala yatırım çalışmaları devam eden “Ceyhan Enerji Endüstri İhtisas Bölgesi” limanı ile birlikte projelendirilmiştir.

Yine limanı ile birlikte inşa edileceği beklenen bazı özel endüstri bölgelerinde de (Yumurtalık-Ceyhan’da SASA, PetroGlobal gibi) proje çalışmaları devam etmektedir. Türkiye’de 1970’li yılların ikinci yarısından sonra kıyıda sanayi tesisi kuran sanayicilere (demir

çelik, gübre, çimento, kimya vb.) ve akaryakıt dağıtım şirketlerine verilen izinlerle çok sayıda iskele ve şamandıra inşa edilmiştir. Özelleştirilen bazı büyük kamu limanları (Mersin, İskenderun, Derince gibi) ile limanların ağırlıklı kümelendiği Ambarlı, Gemlik, Aliğa, Kocaeli ve İskenderun Körfezi dışında önemli yük hacmine sahip Tekirdağ, Zonguldak, Mersin, Antalya gibi liman bölgeleri de bulunmaktadır.

Herhangi bir sanayi havzası ya da sanayi kümelenme bölgesiyle bağlantısı olmayan mevcut limanlarımıza baktığımızda, ağırlıklı sadece kendilerine ulaşan yüke hizmet veren birer pasif liman tesisleri olduğu görülmektedir. Türkiye’de sanayi bölgeleriyle birlikte bir gelişme ve kalkınma modeli içerisinde inşa edilmiş ve halihazırda faaliyette olan bir liman-sanayi bölgesi modeli de bulunmadığı gibi maalesef küresel gelişmelerin de gerisinde kalmıştır.

Türkiye’nin stratejik konumu, Avrupa ve Asya ülkelerinin geçiş koridorundaki rolü, mevcut altyapı ve gelişme potansiyeli açısından öne çıkan 2 ana bölge (Ceyhan-Yumurtalık ve Çandarlı-Kuzey Ege) + 1 yükselen bölge (Mersin-Tarsus-Yenice) bu modelde “Liman-Sanayi-Teknoloji-Hizmet-Lojistik Bütünleşik Kümelenme Bölgesi” olarak geliştirilmeye son derece uygundur. BU bölgelerin sayısı gelecekte yapılacak planlamayla daha da artabilecektir. Önerilen liman-sanayi havzası projeleri aşağıdadır.

* Ceyhan – Yumurtalık Havzası (DOĞU AKDENİZ)

Stratejik konumu, Orta Doğu-Kafkasya-Anadolu kesişimiyle Orta Doğu’nun ve Avrasya’nın D. Akdeniz’e açılan ticaret ve enerji koridorunun merkezi, hâlihazırda faaliyette olan petrol ve enerji terminalleri (BOTAŞ, BTC, diğer petrol ve akaryakıt terminalleriyle elektrik üretim tesisleri), genişleme potansiyeli olan liman sahaları, demiryolu ve otoyol bağlantıları ve geniş kamu arazileriyle (kamulaştırma avantajı) Ceyhan-Yumurtalık Havzası bu



tip mega projeler için öncelikli olarak değerlendirilmelidir. Bölgede halihazırda faaliyette olan Adana Yumurtalık Serbest Bölgesi, Torosport Ceyhan, Adanaport, EGEMER, EMBA ve İSKEN elektrik üretim santralleri, Ceyhan ve Erzin OSB dışında proje çalışmaları devam eden Ceyhan Enerji İhtisas Endüstri Bölgesi, SASA, PetroGlobal ve Byport Özel Endüstri Bölgeleri, Cebelibereket Erzin Enerji İhtisas Endüstri Bölgesi, Adana Ceyhan Kimya İhtisas OSB ile birlikte değerlendirdiğimizde bölgedeki geniş kamu alanlarının bir araya getirilmesiyle kurulacak “Doğu Akdeniz Limanı ve Sanayi-Teknoloji-Lojistik Endüstri Bölgesi” uygun olacaktır.

Geniş arazi imkanlarıyla Doğu Akdeniz’in en derin limanı ve en geniş sanayi hinterlandı haline gelebilecek olan bu bölge, petrokimya, enerji ekipmanları, demir-çelik, başta hidrojen ve amonyak olmak üzere yeni nesil çevreci yakıtların üretimi ve offshore endüstrisi, gemi inşa ve bakım-onarım başta olmak üzere enerji ve ağır sanayi odaklı ve liman merkezli bir mega endüstri bölgesine de dönüşebilir.

Halihazırda Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı tarafından 2024 yılında projesi açıklanan ve ÇED çalışmaları başlayan Adana (Doğu Akdeniz) Ana Konteyner Limanı’da bu yeni projenin ana limanı olarak değerlendirildiğinde, bu proje bu limanın merkezinde olduğu bir

liman+sanayi havzası modelinde hayata geçirilebilir. Bir “Endüstri Bölgesi” modelinde planlanacak olan bu projenin kamu ve özel sektör işbirliği ile hayata geçirilmesi uygun olacaktır.

* Çandarlı Limanı - Kuzey Ege

Avrupa pazarına en yakın stratejik konumu ve mega liman alanı, Ege-Marmara-Avrupa bağlantısı, projelendirilen demiryolu avantajı, halihazırda Aliğa ve çevresinde yoğunlaşan sanayi kümeleri, özellikle İzmir’in ve Kuzey Ege’nin rüzgâr endüstrisinde Türkiye’nin ana üretim



endüstrinin paydaşlarının kümeleneyeceği bir üretim alanının oluşturulması önerilmiştir. Çandarlı limanının inşası ve geri sahada yeni bir üretim alanının tahsisıyla bu bölgede uygun endüstriyel kümeler oluşturulabilir ki; otomotiv, makine ve ileri imalat, kimya, yeşil lojistik ve yeşil enerji ekipmanları üretimi, karasal ve denizüstü rüzgâr endüstrisi, AR-GE ve teknoloji parkları ile lojistik parklar öncelikli sektörler olacaktır. Çandarlı limanı ve sanayi havzası yakınlığıyla Avrupa’ya entegre yeşil sanayi ve akıllı liman merkezi



bölgesi İzmir’in olması yanında bölgenin liman ve lojistik altyapısı nedeniyle Çandarlı limanı yeni bir liman-sanayi havzası projeleri için son derece uygun konumdadır.

İzmir Kalkınma Ajansı’nın (İZKA) yayınladığı ve Çandarlı Limanı’nın değerlendirildiği “İzmir Rüzgâr Enerjisi Lojistiği İhtiyaç Analizi”⁶ raporunda da Çandarlı Limanı, İzmir’in karasal



haline de gelebilecektir. Bir “Endüstri Bölgesi” modelinde planlanacak olan bu projenin kamu ve özel sektör iş birliği ile hayata geçirilmesi uygun olacaktır.

* Mersin – Tarsus – Yenice Koridoru

Halihazırda herhangi bir yatırımın bulunmadığı, yaklaşık 50 km’ye yakın bir sahil alanının da bulunduğu bu bölge stratejik konumu, Mersin limanına ve yeni açılan Çukurova Bölgesel



rüzgâr enerjisi endüstrisinde bir ana merkez olması nedeniyle sadece bir konteyner limanı olarak değil, hem karasal hem de denizüstü rüzgâr enerjisi için kullanılması değerlendirilmiş, aynı zamanda limanın geri sahasında da bu

Havalimanı’na yakınlığı yanında Tarsus-Yenice’den alınacak iltisak hattı ile demiryolu bağlantı imkânına da sahiptir. Türkiye’nin en güçlü konteyner hinterlandına sahip bir liman bölgesi olarak aynı zamanda Güneydoğu

Anadolu’nun ana ihracat kapısı rolünün yanında Orta Koridor’un Akdeniz çıkışı yeri haline de gelme potansiyeli de bulunmaktadır.

Mersin ve Tarsus bölgesindeki OSB yoğunluğu dışında bu bölgede mega ölçekte yeni üretim ve lojistik alanlar oluşturularak yeni bir liman inşa edilmesi de mümkündür.

Planlanacak “Mersin Konteyner Limanı ve Sanayi & Lojistik Endüstri Bölgesi” ağırlıklı gıda ve tarım teknolojileri kümelenmesiyle otomotiv yan sanayi, kimya, E-ticaret ve dağıtım merkezleri ile soğuk zincir lojistiği için de son derece uygundur. Bölge stratejik bir planlamayla ihracat, lojistik ve katma değerli üretim üssü haline de getirilebilecektir. Bir “Endüstri Bölgesi” modelinde planlanacak olan bu projenin kamu ve özel sektör işbirliği ile hayata geçirilmesi uygun olacaktır.

KAYNAKLAR

¹ <https://www.edb.gov.sg/en/business-insights/insights/tuas-mega-port-officially-opens-with-3-berths-pm-lee-says-it-will-be-critical-engine-driving-economy.html>

² <https://www.spark.sa/>

³ <https://www.moet.gov.ae/en/-/khalifa-port-free-trade-zone?redirect=%2Fen%2Fzone-details>

⁴ <https://soharportandfreezone.om/>

⁵ <https://maritime-executive.com/article/china-to-develop-new-port-in-kuwait-for-regional-and-global-trade>

⁶ <https://izka.org.tr/wp-content/uploads/pdf/ruzgar-lojistik-ihtiyac-analizi.pdf>

*** EXECUTIVE CONSULTANT
MARITIME & PORT & TERMINAL &
OFFSHORE**

Karadeniz’de savaş gölgesinde deniz ticareti ve sigorta gerçeği



*UFUK TEKER

Geçtiğimiz günlerde, Karadeniz’de seyir hâlindeki ticari gemilerin saldırılara maruz kalması, yalnızca denizcilik sektörü açısından değil, insani boyutuyla da ciddi kaygı ve üzüntüyle takip edilmiştir. Bu gelişmeler, savaş ortamında deniz ticaretinin ne denli kırılgan hâle geldiğini bir kez daha gözler önüne sererken, deniz sigortalarının kapsamı ve yeterliliği konusunu da yeniden gündeme taşımıştır.

Bilindiği üzere Karadeniz, Rusya–Ukrayna çatışmasının başlamasından bu yana uluslararası deniz ticareti ve sigortacılık açısından yüksek riskli, fiilen aktif bir savaş bölgesi niteliği taşımaktadır. Türkiye’nin komşusu olan ve Türk armatörlerinin yoğun olarak kullandığı bu coğrafya, savaşın başından itibaren ticari gemiler için olağan deniz rizikolarının ötesinde tehditler barındırmaktadır. Bu durum, sefer yapan donatanlar kadar, bu riskleri teminat altına alan sigortacılar için de ek sorumluluklar ve belirsizlikler yaratmaktadır. Her ne kadar ticari gemilere yönelik saldırıların sistematik ve sürekli olduğu söylenemese de, savaş süreci boyunca sivil deniz trafiğinin de çatışmanın dolaylı bir parçası hâline geldiği açıktır. Kontrolünden çıkmış veya sürüklenen deniz mayınları, füze ve İHA

saldırıları gemilerde ciddi maddi hasarlara yol açabilmektedir. Bunun yanı sıra, sigortacılık terminolojisinde “detainment” olarak adlandırılan “alıkonma” vakaları, bölgede bulunan gemilerin karşılaştığı önemli riskler arasında yer almaktadır. Özellikle Karadeniz’de mahsur kalan gemiler, son dönemde sıkça karşılaşılan hasar senaryolarından biri olmuştur.

Bu tür olayların ortak noktası, bunların alışılmış deniz rizikoları olmaması ve özel, dinamik ve sürekli güncellenen bir risk yönetimi gerektirmesidir. Türk Ticaret Kanunu’nda yer alan “basiretli tacir” ilkesinin, Karadeniz gibi yüksek riskli bölgelerde sefer yapan donatanlar açısından hayati bir önem kazandığı görülmektedir. Risk bölgelerine göre sefer planlaması yapmak, sigorta teminatlarını buna uygun şekilde yapılandırmak artık bir tercih değil, zorunluluktur.

STANDART SİGORTALAR YETERLİ Mİ?

Tekne ve Makine Sigortası, geminin denizde seyri sırasında maruz kalabileceği klasik deniz tehlikeleri sonucu oluşan fiziksel hasar ve ziya risklerini teminat altına alır. Ancak harp ve grev riskleri, bu poliçelerin kapsamı dışında bırakılmıştır. Bu nedenle donatanların, söz konusu riskler için ayrıca Harp ve Grev Sigortası satın almaları gerekmektedir.

Ne var ki, ayrı bir harp ve grev poliçesinin varlığı dahi tek başına yeterli değildir. Sefer yapılması planlanan limanların bulunduğu coğrafyanın risk seviyesi ayrıca değerlendirilmelidir. Dünya genelinde her limanın harp ve grev riskleri açısından aynı düzeyde olmadığı unutulmamalıdır. Bu çerçevede sigortacılar, Joint War Committee (JWC) tarafından yayımlanan ve “Listed Areas” olarak anılan yüksek riskli bölgeler listesini esas alarak özel değerlendirmeler yapmaktadır. Bu listedeki bölgelere giriş öncesinde sigortacıya bildirimde bulunulması ve onay alınması zorunludur. Sigortacılar, bu bildirim karşılığında teminat verip vermeme ya da ek şart ve

prim talep etme hakkına sahiptir. Benzer şekilde, emtia sigortaları ve P&I sigortaları da savaş ve benzeri olağanüstü riskleri kapsam dışında bırakmaktadır. Dolayısıyla sefer öncesinde sigortacılarla temas kurularak gerekli teminat onaylarının alınması büyük önem taşımaktadır.

HUKUKİ BOYUT VE SÖZLEŞMELERİN ÖNEMİ

Konunun hukuki boyutu da en az sigorta kadar kritik bir başlık oluşturmaktadır. Karadeniz’e sefer yapmayı planlayan donatanların, taşıma sözleşmelerini ve charter partilerini savaş rizikolarını kapsayacak şekilde güncellemeleri kaçınılmazdır. Güvenlik gerekçesiyle seferden kaçınma, rota değişikliği veya alternatif limana sapma gibi durumların sözleşmeye etkileri net bir şekilde düzenlenmediği takdirde, donatanlar ciddi hukuki ihtilaflarla karşılaşabilir.

SONUÇ VE ÖNERİLER

Mevcut tablo, Karadeniz’deki risklerin standart deniz sigortalarıyla yeterince teminat altına alınamadığını açıkça ortaya koymaktadır. Bu nedenle bölgede faaliyet göstermeyi sürdüren donatanların, uzman sigortacılar, sigorta brokerleri ve deniz hukuku alanında yetkin hukukçulardan destek almaları büyük önem taşımaktadır. Özellikle harp sigortalarının yüksek riskli bölgeler için genişletilmesi, süreli teklif mekanizmalarının yakından takip edilmesi ve geminin tüm sigorta teminatlarının bir bütün olarak değerlendirilmesi, olası bir hasar hâlinde telafisi güç kayıpların önüne geçilmesi açısından kritik rol oynamaktadır. Aksi hâlde, gemi, navlun ve kâr kayıpları gibi ağır sonuçlar doğuran hasarlarda tazminat taleplerinin karşılanamaması söz konusu olabilecektir.

Karadeniz’de seyir artık yalnızca bir rota değil; doğru sigorta, doğru sözleşme ve doğru risk yönetimi gerektiren çok boyutlu bir stratejik karar hâline gelmiştir.

* TÜRK P&I SİGORTA / GENEL MÜDÜR

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.

GEMİ MÜHENDİSLERİ ODASI'NIN 71. KURULUŞ YILDÖNÜMÜ KUTLANDI

Gemi Mühendisleri Odası'nın 71. Kuruluş Yıldönümü 800'e yakın davetlinin katıldığı bir gece ile kutlandı.



Titanic Business Kartal Otel'de düzenlenen geceye Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Eski Bakanı Ahmet Arslan, Üsküdar Belediye Başkanı Sinem Dedetaş, İstanbul Tersanesi Komutanı Tümamiral Recep Erdiñ Yetkin, İMEAK Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran, Meclis Başkanı Başaran Bayrak, Piri Reis Üniversitesi Rektörü Prof. Dr. Nafiz Arica, Türkiye Gemi İnşa Sanayicileri Birliği (GİSBİR) Yönetim Kurulu Başkanı Murat Kıran, Gemi, Yat ve Hizmetleri İhracatçıları Birliği Başkanı Cem Seven başta olmak üzere GMO üyeleri, sektör temsilcileri katıldı.

HÜSEYİNOĞLU: "DENİZCİLİK BAKANLIĞI'NA İHTİYAÇ VAR"

Törende açılış konuşmasını GMO Yönetim Kurulu Başkanı Bülent Hüseyinoğlu yaptı. Hüseyinoğlu,

TMMOB'un ilk odası olmanın kendileri için gurur kaynağı olduğunu belirterek, odaların temel görevinin ülke kaynaklarını ve insan gücünü verimli kullanarak toplumun gelişimine ve doğayla uyumlu bir geleceğe katkı sağlamak olduğunu söyledi.

GMO'nun mesleki denetim ve tescil faaliyetlerini genişlettiğini vurgulayan Hüseyinoğlu, Denizcilik Genel Müdürlüğü ile Tersaneler ve Kıyı Yapıları Genel Müdürlüğü'nün yetkilendirmesiyle klassız teknelerin plan onay süreçlerini yürütmeye başladıklarını ve sorvey hizmeti vermeye geçtiklerini ifade etti.

Bu süreci GMO açısından "bir devrim" olarak nitelendiren Hüseyinoğlu, 2026 yılında GMO bünyesinde 5-6 gemi mühendisini istihdam etmeyi hedeflediklerini vurguladı. Türkiye'nin



bir Denizcilik Bakanlığı'na ihtiyaç duyduğunu dile getiren Hüseyinoğlu, 11 milyon nüfuslu Yunanistan'da Denizcilik Bakanlığı bulunduğunu, Türkiye'de ise bu alanda ayrı bir bakanlık olmadığını söyledi.

Bülent Hüseyinoğlu gemi inşa sanayinin stratejik bir sektör olduğunu belirtti ve kilogram başına ihracat gelirinin 11 Doların üzerinde olduğunu vurgulayarak, bu oranın Türkiye genel ihracat ortalamasının üzerinde olduğuna dikkat çekti.

KIRAN: "GMO ÜLKEMİZİN İLK MÜHENDİSLİK MESLEK ODASI OLDU"

Türkiye'nin ilk mühendislik meslek odası olan Gemi Mühendisleri Odası'nın 71. Kuruluş Yıldönümünde bulunmaktan duyduğu memnuniyeti dile getirdi. Tamer Kıran; "Değerli misafirler, denizlerin



insanlık tarihi için çok önemli bir yeri var. Tarihe baktığımızda keşiflerin denizlerden geldiğini, bugün hayatı koruyabilen pek çok teknolojinin önce denizlerin ihtiyacıyla ortaya çıktığını ya da ilk olarak gemilerin kullanıldığını görüyoruz. Günümüzde de dünyadaki en ekonomik



Oluşumundan beri geçen 71 yılda ülkemizde denizciliğin, gemi inşaat sektörüne gelişmesi ve kalkınması için nice önemli hizmetler yaptı. Bugün gemi inşaat sanayimizin ülkemizin parlayan yıldızı olmasında gemi mühendislerimizin başarılarının büyük payı var. Bugün

kadar çok önemli yerli üretimler yapıyor ve bunları yurt dışına ihraç ediyoruz”.

Tamer Kırın; “dünyadaki hızlı dönüşüm sürecinde de geleceğin yeni gemilerini tasarlayıp üretecek, yeni projeler gerçekleştirmeye devam edeceğimize yürekten inanıyorum” diyerek sözlerini şöyle sonlandırdı: “Bu duygu ve düşüncelerle Gemi Mühendisleri Odamızın ve hepinizin 71. Kuruluşt yılınızı ve 1455 yılında Fatih Sultan Mehmet Han'ın emriyle kurulan Tersane-i Amire'nin 1370.

Kuruluş Yıldönümünü en içten dileklerle kutlarken; bu meslekte uzun yıllarını başarıyla tamamlayarak plaket almaya hak kazanan mühendislerimizi de tebrik ediyorum. Yılı bitirmemize az bir süre kaldı. 2026 yılının ülkemize, milletimize, insanlarımıza sağlık, mutluluk, huzur ve istikrar getirmesini diliyorum. Hepinizi sevgi ve saygıyla selamlıyorum”.

ARSLAN: "GEMİ İNŞA SANAYİSİ VE GEMİ MÜHENDİSLİĞİ STRATEJİK ÖNEME SAHİP"

Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme
Eski Bakanı Ahmet Arslan da gecede bir
konuşma yaptı. Ahmet Arslan bir gemi
mühendisi ve denizci olarak bu camianın
bir parçası olmaktan her zaman gurur
duyduğunu söyledi. Arslan sektörün
her alanında aynı sorumluluk bilinciyle
çalışıldığını dikkat çekerek Türkiye'nin
özel maksatlı gemiler, mega yatlar ve
savunma sanayi odaklı askeri gemilerde
geldiği yerin gurur verici olduğunu ifade
etti.

Denizcilikğin, gemi inşa sanayisinin ve gemi mühendisliğinin stratejik önemine dikkat çeken Ahmet Arslan, sektörün taşımacılık lojistik, savunma sanayi ve yan sanayi ile birlikte büyük bir ekosistem oluşturduğuna dikkat çekti. Arslan, Türkiye'nin 2200 gemiden oluşan 53 milyon DWT kapasiteli deniz ticaret filosuyla dünyada 10. Sırada bulunduğuna dikkat çekti.

Gecede, mesleğe uzun yıllarını vermiş üyeler onurlandırıldı. Meslekte 50., 40. ve 25. yılını dolduran üyeler plaket ve teşekkür belgeleri ile ödüllendirildi.



ve büyük ölçekli taşımalar gemilerle yapılmaktadır” dedi.

Kıran şöyle devam etti: GMO ülkemizin ilk mühendislik meslek odası oldu.

tersanelerimiz önemli işlere imza atıyorlar. Gemilerde enerji tasarrufunu artırmak için önemli çalışmalar yapıyor. Katma değeri yüksek deniz araçları üretiyoruz. Mühendislerimizden işçisine

GYHİB 14. ULUSAL GEMİ VE YAT TASARIM YARIŞMASI SONUÇLANDI

GYHİB'in bu yıl 14'üncüsü kez düzenlediği Ulusal Gemi ve Yat Tasarım Yarışması, 15 Aralık'ta düzenlenen ödül töreniyle tamamlandı.



Gemi Yat ve Hizmetleri İhracatçıları Birliği'nin (GYHİB) "24 metre altı motorlu yelkenli tekne tasarımı" temasıyla düzenlediği yarışma, sektör temsilcileri ile genç tasarımcıları bir araya getirdi. 15 Aralık'ta GYHİB Başkanı Cem Seven'in ev sahipliğinde yapılan ödül törenine Türkiye İhracatçılar Meclisi (TİM) Başkanı Mustafa Gültepe, İMEAK Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran, İMEAK DTO Meclis Başkanı

ikincilik ödülünü "Apeiron", üçüncülük ödülünü ise "El Turko" adlı projeler kazandı. Jüri önerisiyle verilen Türk Loydu Özel Ödülü ise "Pedasa 78" adlı projeye layık görüldü. Yarışmada birinci olan projeye 180 bin TL, ikinciye 120 bin TL, üçüncüye 100 bin TL ve özel ödül kazanan projeye 60 bin TL ödül verildi. Törende konuşan GYHİB Başkanı Cem Seven, yarışmanın 14 yıldır kesintisiz sürdürüldüğünü

geleceği açısından önemli bir platform olduğunu ifade ederek, "24 metre altı motorlu yelkenli tekne tasarımı gibi özel bir konseptin seçilmesini son derece kıymetli buluyorum. Bu tür çalışmalar, sektörümüzün karşılaştığı zorlukları aşmasında önemli katkılar sunuyor" dedi.

TİM Başkanı Mustafa Gültepe de yarışmanın gençleri sektöre hazırlayan önemli bir organizasyon olduğuna dikkat çekerek, genç tasarımcıların ortaya koyduğu projelerin umut verici olduğunu ifade etti.

BİRİNCİ "NOVA" OLDU

Yarışma jürisinin değerlendirmesi sonucu birinciliğe "NOVA" isimli projesi ile Yıldız Teknik Üniversitesi öğrencileri Ali Tayip Yıldız ve Emre Büyükbayraktaroğlu; ikinciliğe "APEIRON" isimli projesi ile İstanbul Teknik Üniversitesi, Rumeli Üniversitesi ve Yıldız Teknik Üniversitesi öğrencileri Zeynep Gülsüm Ağbulut,



Başaran Bayrak, İstanbul Tersanesi Komutanı Tümamiral Recep Erdiñç Yetkin, Piri Reis Üniversitesi Rektörü Prof. Dr. Nafiz Arıca, yönetim kurulu ve meclis üyeleri, akademisyenler ve öğrenciler katıldı. Yarışmaya 12 farklı üniversiteden 49 öğrenci, 17 projeye katılım sağladı. Jüri değerlendirmesi sonucunda birincilik ödülünü "Nova",



belirterek, temel amaçlarının genç tasarımcılara inovasyon kültürü kazandırmak ve sektöre nitelikli insan kaynağı yetiştirmek olduğunu söyledi. Seven, yarışmanın sektör ile üniversiteler arasında güçlü bir bağ kurduğunu vurguladı. İMEAK Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran ise konuşmasında, yarışmanın sektörün



Eylül Arslanbay, Ersin Doğan ve Kaan Kırmızıgül; üçüncülüğe "EL TURCO" isimli projesi ile Yeditepe Üniversitesi ve Yıldız Teknik Üniversitesi öğrencileri Yağmur Yılmaz, Hüseyin Ensar Söylemez ve Yiğit Can; Türk Loydu Özel Ödülü'ne ise "PEDASA 78" isimli projesi ile Piri Reis Üniversitesi ve Maltepe Üniversitesi öğrencileri Can Özdemir ve Muhammet

ARKAS LOJİSTİK MİSİR'DA OPERASYON MERKEZİ KURDU

Arkas Lojistik Grubu, Mısır'ın İskenderiye şehrinde kurduğu operasyon merkezi ile yurtdışı operasyonlarını güçlendirmeyi hedefliyor.



Arkas Lojistik Grubu'nun İskenderiye'de kurduğu operasyon merkezi hız ve müşteri memnuniyeti odağıyla Arkas



Lojistik'in yurtdışı ofislerinin operasyonel süreçlerini takip edecek. Arkas Holding Lojistik Grubu Başkanı Onur Göçmez ve beraberindeki yöneticiler, Mısır'da bir dizi temas ve ziyaret gerçekleştirdi. Ziyaret kapsamında Lojistik Grubu Başkanı Onur Göçmez ve Arkas Egypt CEO'su Mohamed Mouselhy tarafından İskenderiye'de kurulan operasyon merkezinin açılışı gerçekleştirildi. Operasyon merkezi, Arkas Lojistik Grubu'nun yurtdışı operasyonlarını destekleyecek şekilde kurgulandı. Grubun yurtdışı operasyonlarını yönetecek merkezle Arkas Lojistik bölgedeki müşterilerine doğrudan temas edebilecek.

“OPERASYON MERKEZİ STRATEJİK BİR ÜS OLACAK”

Arkas Holding Lojistik Grubu Başkanı Onur Göçmez, Arkas Grubu olarak Mısır'da yaklaşık 20 yılı aşkın süredir faaliyet gösterdiklerini belirterek “Denizcilik ile başlayan bu yolculuğu, uçtan uca lojistik vizyonumuz doğrultusunda depo, karayolu taşımacılığı, ve freight forwarder hizmetleriyle büyüttük. İskenderiye'de açtığımız operasyon merkezi de Arkas Lojistik'in yurtdışı operasyonlarını yöneteceği bir üs olacak. Mısır, bizim için uzun vadeli stratejik bir hamledir. Ocak 2025'te faaliyetlerine başlayan Arkas Logistics Egypt, özvarlık araçları ve güçlü yerel tedarikçi ağıyla Mısır'daki tüm limanlar ve endüstri bölgeleri arasında konteyner taşımacılığı hizmeti veriyor. Kasım ayında açtığımız depomuzla da bu stratejimizi destekledik. Yeni açtığımız operasyon merkezi de bizim global bir lojistik şirketi olma yolundaki hedefimizi destekleyecek” dedi. Arkas Logistics Egypt'in 2026 hedeflerini de paylaşan Göçmez, ilk etapta hava kargo ve parsiyel taşımacılık hizmetlerini devreye alacaklarını; dijitalleşme yatırımlarını artırmayı ve operasyonel verimliliği



yükseltecek yeni araç yatırımlarını hayata geçirmeyi planladıklarını açıkladı.

“İSKENDERİYE'Yİ BÖLGESEL BİR LOJİSTİK HUB OLARAK KONUMLUYORUZ”

Arkas Egypt CEO'su Mohamed Mouselhy ise Arkas Lojistik'in Mısır'daki yapılanmasının uzun vadeli bir planlamanın sonucu olduğunu vurguladı: “Arkas ailesi ile uzun yıllara dayanan bir birlikteliğimiz var. Arkas Lojistik Grubu'nun Mısır'daki entegrasyonu, yaklaşık üç yıl önce üst yönetim düzeyinde yapılan stratejik toplantılarla şekillendi. Yapılanmayı adım adım ilerlettik.

İskenderiye'yi yalnızca bir operasyon noktası değil, aynı zamanda bölgesel bir lojistik hub olarak konumlandırıyoruz. Mısır, son yıllarda lojistik altyapısını hızla geliştiren, küresel ticarete rolü giderek artan bir ülke. Ülkede 15 aktif limanımız var. Yılda 9 milyon TEU transit ve yerel konteyner elleçleme hacmimiz var. Arkas Logistics Egypt olarak bu büyümenin aktif bir parçasıyız ve pazarda güçlü bir oyuncu olarak konumlanıyoruz.” Ziyarete kasım ayında İskenderiye'de faaliyete geçen ve limana yaklaşık 20 dakika mesafede bulunan Arkas Logistics Egypt'in deposu gezildi. 10 bin metrekarelik depoda boş ve dolu konteyner, depolama ile konteyner bakım-onarım hizmetleri sunuluyor.

DP WORLD EYVAP, 2025'TE 1 MİLYON TEU KONTEYNER ELLEÇLEDİ

DP World Evyap, 2025 yılı itibarıyla Körfez ve Yarımcı terminallerinde toplam bir milyon TEU konteynerini elleçleyerek önemli bir operasyonel dönüm noktasına ulaştı.



DP World Evyap, 2025'te bir milyon TEU konteyner elleçleme eşiğini aşarak Türkiye'nin lojistik kapasitesindeki dönüşümün öncüsü oldu.

Bu başarı, şirketin Türkiye'de liman operasyonlarını ileri taşıyan kapsamlı

yatırım programının somut bir sonucu olarak değerlendiriliyor. Operasyonel verimliliği artırmaya yönelik bu yatırımlar arasında, Türkiye'de ilk kez bir limanda kullanılan uzaktan kumandalı vinçler ile yüksek hızlı X-ray tarama sistemleri gibi ileri teknoloji çözümleri öne çıkıyor. Ayrıca

terminalin hizmet kapsamı genişletilerek proje kargosu ve ağır yük elleçlemeye yönelik kabiliyetler güçlendirildi.

DP World Evyap'ın büyüme stratejisinin merkezinde yer alan bu yatırım programı, şirketin 2027 sonuna kadar Doğu Avrupa bölgesindeki gelirlerini iki katına çıkarma hedefini destekleyecek şekilde tasarlandı. Programın bir sonraki aşaması kapsamında, Şanghay'dan Körfez Terminali'ne üç yeni uzaktan kumandalı vincin teslim edilmesi planlanıyor. Bu vinçlerin operasyonlara dahil olmasıyla birlikte, terminalin güvenlik standartlarının daha da yükseltilmesi ve üretkenliğin yeni bir seviyeye taşınması hedefleniyor.

DP World Evyap, Temmuz 2024'te DP World ile Evyap Grubu arasında gerçekleşen stratejik birleşme sonucunda faaliyetlerine başladı. Bu birleşme; Doğu Marmara'nın en büyük, Türkiye'nin ise ikinci en büyük limanının ortaya çıkmasını sağladı. Yeni yapı, Türkiye'nin küresel ticaretteki konumunu güçlendirirken, müşterilere Uzak Doğu ticaret rotalarına doğrudan erişim imkânı sunuyor.

Türkiye'nin lojistik ekosistemindeki stratejik konumun güçlenmesine dikkat çeken DP World Doğu Avrupa İcra Kurulu Başkan Yardımcısı Kris Adams "Bu yıl 1 milyon TEU elleçleme hedefine ulaşmamız, Körfez ve Yarımcı terminallerimizde inşa ettiğimiz ve geliştirmeye devam ettiğimiz güçlü operasyonel kabiliyetlerin açık bir göstergesidir.

Bu başarı aynı zamanda Türkiye'nin lojistik ve ticaret ekosistemine halihazırda kattığımız değeri de sayısal olarak ortaya koyuyor. Gelecek yıl ise operasyonel hedeflerimiz daha da yüksek olacak" dedi.



GBD GELENEKSEL YIL SONU YEMEĞİ DENİZCİLİK SEKTÖRÜNÜ BULUŞTURDU

Gemi Brokerleri Derneği'nin 16 Aralık'ta yapılan Geleneksel Yıl Sonu Yemeği'nde denizcilik paydaşları bir araya geldi.



Gemi Brokerleri Derneği (GBD) tarafından bu yıl 11'inci düzenlenen Geleneksel Yıl Sonu Yemeği, denizcilik sektöründen çok sayıda paydaşın katılımıyla 16 Aralık'ta Şahane Cabaret Bostancı'da gerçekleştirildi. Etkinlik, yaklaşık 500

haline gelen Bosphorus Shipbrokers Dinner'a yeni yıla girmeden pek çok firmanın sponsor olması dikkat çekti.

Gecede GBD Yönetim Kurulu Başkanı Onur Türkeş, yönetim kurulu üyelerini



platformlardaki aktif katılımlarla sektöre yönelik önemli sorumluluklar üstlenildiğini vurgulayan Türkeş, derneğin sosyal sorumluluk çalışmalarına da değindi. Bu kapsamda 2 bin fidanla oluşturulan Hatıra Ormanı, depremzede ailelere sağlanan destekler ve öğrencilere verilen bursların, derneğin sosyal sorumluluk anlayışının somut örnekleri olduğunu ifade etti.

BOSPHORUS SHIP BROKERS DINNER'A DESTEK VERENLERE TEŞEKKÜR

Türkeş ayrıca, 26 Haziran 2026 tarihinde düzenlenecek olan 7. Bosphorus Ship Brokers Dinner organizasyonu için hazırlıkların devam ettiğini belirterek, etkinliğe şimdiden destek veren sponsor firmalara teşekkür etti. Bu katkıların, hem derneğin çalışmalarına güç kattığını hem de Türk brokerliğinin uluslararası görünürliğini artırdığını dile getirdi.

Konuşmasında, derneğin gücünün üyelerin desteği ve sektörün dayanışmasıyla büyümeye devam ettiğini vurgulayan Türkeş, tüm üyelere ve paydaşlara teşekkür ederek 2026 yılının başarı, sağlık ve yeni fırsatlar getirmesi temennisinde bulundu. Ayrıca yeni yılın, Türkiye'de ve dünyada barış, huzur ve dayanışmanın hakim olduğu bir dönem olması dileğiyle sözlerini tamamladı. Türkeş'in konuşmasının ardından etkinlik, yeni yıl kutlamasıyla devam ederek sona erdi.



kişinin katılımı ve coşkulu atmosferiyle dikkat çekerken ulusal ve uluslararası denizcilik paydaşları; çok sayıda STK temsilcisi ve denizcilik basını gecede bir araya geldi. Gecede 26 Haziran 2026'da düzenlenecek 7. Bosphorus Shipbrokers Dinner'a sponsor olan firmalar için özel bir köşe ayrıldı. Denizcilik açısından bir marka

sahneye davet ederek bir konuşma yaptı. Türkeş, Gemi Brokerleri Derneği'nin 2025 yılını yoğun bir çalışma temposu, güçlü iş birlikleri ve sektöre değer katan faaliyetlerle tamamladığını belirtti. Yıl boyunca gerçekleştirilen eğitim programları, paneller, üniversitelerle yürütülen projeler ve uluslararası



OCEAN
VOYAGER



CONTACT
US:

info@oceanvoyagermarine.com

www.oceanvoyagermarine.com

FUTURE OF MARINE ELECTRONICS

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

Safeguarding
Maritime Journey

Innovative
Solutions for
Marine Electronics

Pioneering
Technology in
Industry

Ensuring Safety at
Sea

NAVIGATING, ELEVATING, POWERING.

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



haberler... haberler... haberler... haberler... haberler... haberler... haberler... haberler... haberler...

GÜMRÜK MUAFİYETİ KOLAYLIĞI DÜZENLEMESİ HAYATA GEÇİYOR

UAB Tersaneler Genel Müdürlüğü, deniz ulaşım araçlarına yönelik gümrük muafiyetlerinde yeni bir düzenlemeye gidiyor.



Ulaştırma Ve Altyapı Bakanlığı Tersaneler Genel Müdürlüğü 11.12.2025 tarihli ve 3253546 sayılı yazısıyla deniz ulaşım araçlarına yönelik gümrük muafiyetlerinde yeni bir düzenleme yapılmasının planlandığını açıkladı.

Duyuruda, Ticaret Bakanlığı'nın 15.10.2025 tarihli yazısına atıfla; 4458 sayılı Gümrük Kanunu'nun 167/9-d maddesi ile 2009/15481 sayılı Karar'ın 97/1-a maddesi kapsamında, hava ve deniz taşıtlarının yabancı limanlardan kendi ihtiyaçları için getirdiği veya bu araçlar adına gönderilen donatım ve işletme malzemelerinin serbest dolaşıma girişinde gümrük muafiyeti tanındığı hatırlatıldı. Mevzuatın ilgili hükümleri doğrultusunda deniz ulaşım araçları için yeni bir muafiyet kodu oluşturulması ve bu muafiyet koduna firmaların tanımlanabilmesine yönelik mevzuat değişikliğinin yapılmasının planlandığı bildirildi. Bu kapsamda, muafiyetten yararlanmak isteyen firmaların Vergi Kimlik Numaraları (VKN) ve unvanlarının, Ticaret Bakanlığı'na ait BİLGE (Bilgisayarlı Gümrük Etkinlikleri) Sistemi'ne tanımlanması gerekiyor. Muafiyetten yararlanan ya da yararlanmak isteyenlerin söz konusu formları en geç 19 Aralık 2025 mesai bitimine kadar giti@denizticaretodasi.org.tr adresine göndermesi istendi.

STM, TÜRKİYE'Yİ DENİZCİLİKTE KÜRESEL LİGE TAŞIYOR

STM, bugüne kadar yurt içi ve yurt dışında, 11 farklı tersanede yürüttüğü 44 gemi platformuyla küresel ölçekte güçlü bir denizcilik vizyonu ortaya koyuyor.



STM, askeri gemi inşa sanayiindeki güçlü ekosistemi ile pek çok kritik sistemde dışa bağımlılığa da son verdi.

DÜNYADA 11 FARKLI TERSANEDE 44 ASKERİ GEMİ PLATFORMU

Türkiye'nin milli savaş gemisi programı MİLGEM ile denizcilik alanındaki uzmanlığı başlayan ve dünya donanmalarının güvenilir ortağı olan STM, bugüne kadar yurt içi ve yurt dışında 11 farklı tersanede 44 proje yürüttü. Türk Donanması'nın yanı sıra Portekiz, Ukrayna, Malezya ve Pakistan için suüstü ve denizaltı platformları geliştiren STM, gemi inşa ve modernizasyon projelerinde Türkiye'deki yetkin tersanelerle birlikte, müşteri ülkelerin tersanelerinde de çalışabilme esnekliği sunarak yerel katkısı en üst seviyeye taşıyor.

STM'nin suüstü platformlarında korvet kapsamında; 4 adet ADA Sınıfı Korvet, 3 adet Malezya Korveti, 2 adet Ukrayna Korveti, Test ve Eğitim Gemisi TCG UFUK; Fırkateyn projesinde ise 8 adet MİLGEM İstif Sınıfı Fırkateyn bulunuyor. Türkiye'nin ilk milli fırkateyni TCG İSTANBUL, 2024 yılında Türk Donanması'na teslim edilirken, 7 milli fırkateynin üretimi ise STM-TAİS OG İş Ortaklığında inşası sürüyor. STM ayrıca, Türk Donanması için Türkiye'nin ilk milli hücumbotunun tasarımını tamamlayarak inşa sürecini başlattı.

T.C. Cumhurbaşkanlığı Savunma Sanayii Başkanlığı öncülüğünde, çalışmalarını sürdüren STM Savunma Teknolojileri Mühendislik ve Ticaret A.Ş., yaklaşık 35 yıllık tecrübesiyle Türkiye'nin askeri gemi inşa alanında attığı adımlarda stratejik bir rol üstlenerek, milli denizcilik kabiliyetlerinin gelişimine yön vermeye devam ediyor. STM; korvet, fırkateyn, lojistik destek gemileri, hücumbot, denizaltı tasarım ve modernizasyon projeleri ile otonom sualtı

sistemleri gibi geniş bir yelpazede, hem Türk Donanması'na hem de müttefik donanmalara hizmet veriyor.

Askeri gemi inşa alanında 300'e yakın nitelikli mühendis kadrosuyla Türkiye'nin bu alandaki en yetkin şirketi olan STM, çeşitli deniz platformları için dizayndan teslim kademeye kadar inşa ve modernizasyon projelerinin her aşamasını yönetiyor. Mavi Vatan'da pek çok kritik sistemin millileştirilmesi ve yerileştirmesini de imkân sağlayan

AB VE NATO ÜLKESİNE İLK ASKERİ GEMİ İHRACATI

Lojistik destek gemileri alanında öncü projelere imza atan STM, Türk Donanması için 2 adet Lojistik Destek Gemisi ile Pakistan Donanması için Denizde İkmal Tankeri teslimatlarını gerçekleştirdi. STM, Portekiz Donanması için geliştirdiği 2 adet Lojistik Destek Gemisi projesiyle, Türkiye'nin Avrupa Birliği ve NATO üyesi bir ülkeye gerçekleştirdiği ilk askeri gemi ihracatına imza attı.

Denizaltı tasarım, inşa ve modernizasyon alanlarında Türkiye'de öncü çalışmalar yapan STM; Gölçük Askeri Tersanesi'nde inşa edilen 6 adetlik Reis Sınıfı Denizaltıların üretimine mühendislik ve yerileştirme desteği veriyor. Türkiye'nin özel harekât ve hücum maksatlı ilk milli denizaltısı STM500'ü geliştiren şirket; Türk Donanması'ndaki Ay (2), Preveze (4) ve Gür Sınıfı (4) denizaltıların modernizasyonunda yer alarak, denizaltıların ömürlerini milli ve modern sistemlerle uzatılmasını sağlıyor. Pakistan Agosta90B sınıfı denizaltılar ile Türkiye'nin ilk denizaltı modernizasyonu ihracatına imza atan STM, üç denizaltıdan ikisinin modernizasyonu Pakistan'da tamamladı. STM NETA Otonom Sualtı Aracı ile de geleceğin deniz harekât konseptlerine yönelik çözümler geliştiriliyor.

GÜLERYÜZ: "KÜRESEL ÖLÇEKTE GÜVENİLİR BİR ASKERİ DENİZCİLİK ŞİRKETİYİZ"

STM Genel Müdürü Özgür Güleriyüz, konuya ilişkin değerlendirmesinde STM'nin MİLGEM projesiyle başladığı yolculuğun, Türkiye'de milli deniz platformları ve denizcilik ekosisteminin gelişimine yön veren önemli adımları beraberinde getirdiğini belirterek Türk Donanması'nın ihtiyaçlarını ileri mühendislik çözümleriyle karşılamının yanı sıra, dost ve müttefik ülkelerin deniz kuvvetlerine yönelik ihracat projeleriyle küresel ölçekte güçlü bir konuma ulaştıklarını söyledi.

Güleriyüz sözlerini şöyle sürdürdü: "Savunma Sanayii Başkanlığımızın ve Deniz Kuvvetlerimizin öncülüğünde Türkiye'de şu an 40'ın üstünde askeri gemi projesi yürütülüyor. Eş zamanlı şekilde şu anda 8 farklı tersanede bu 28 farklı gemi inşasının merkezinde yer alıyoruz. Toplamda ise bugüne kadar 11 farklı tersanede 44 askeri gemi platformunu başarıyla yönettik.

Onlarca suüstü ve sualtı projesini yönetebilmek; sahip olduğumuz sistem mühendisliği yetkinliğinin, proje yönetimi kabiliyetimizin ve güçlü ekosistemimizin bir göstergesi. Önceliğimiz, Donanmamıza yenilikçi ve güçlü platformlar kazandırmak. Bu doğrultuda özellikle insansız deniz araçları alanındaki ürün ailemizi genişletmeyi, sürü ve tekil halde görev yapabilen otonom deniz araçları geliştirmeyi hedefliyoruz. Milli mühendislik birikimimizi de ihracata dönüştürerek, Türkiye'nin denizcilik alanındaki caydırıcılığını ve uluslararası itibarını artırmaya devam ediyoruz. Verdiğimiz güven, esnek mühendislik çözümlerimiz, hızlı teslimat, NATO standartlarındaki üretim kabiliyetimiz ve teslim sonrasındaki sürekli hizmetlerimiz ile tercih ediliyoruz. Önümüzdeki dönemde de STM'yi, küresel ölçekte tercih edilen bir denizcilik ve savunma mühendisliği markası olarak daha ileri taşıyacağız."

GEMİLER VE TERSANELER İÇİN BASINÇLI HAVA ÇÖZÜMLERİ



Yüksek Verimlilik

Yüksek Güvenilirlik

Düşük Gürültü Seviyesi

Düşük Titreşim

Global Hizmet Ağı



KAESER COMPRESSORS

SAACKE MARINE SYSTEMS VE NEMOMARIN'DEN KAZAN SİSTEMLERİ SEMİNERİ

SAACKE Marine Systems ve Nemomarin, 11 Aralık'ta İstanbul'da geleceğe yönelik denizcilik teknolojilerinin tanıtıldığı kapsamlı bir kazan seminerine ev sahipliği yaptı. Wyndham Grand İstanbul Kalamış Hotel'de düzenlenen etkinlikte, SAACKE GmbH Global Satış Direktörü Dennis Lühr katılımcılara bir sunum gerçekleştirdi.



SAACKE Marine Systems (SAACKE GmbH), Türkiye temsilcisi Nemomarin ile birlikte düzenlediği bu seminerde, gemi işletmecileri, armatörler, tersane yöneticileri, gemi dizayn ofisleri ve önde gelen klas kuruluşlarının temsilcilerini bir araya getirdi. Etkinlikte konuşmacı olarak SAACKE GmbH Global Satış Direktörü Dennis Lühr yer aldı.

Yaklaşık 100 yıllık tecrübesiyle gemilerde kazan sistemleri alanında öncü bir konumda bulunan SAACKE GmbH, ileriye dönük gemi dizayn teknolojileri, düşük

emisyonlu sistemler ve yüksek enerji verimliliğine yönelik çözümler hakkında önemli bilgiler paylaştı. Katılımcılar, kazan teknolojilerindeki güncel gelişmeler, sistem optimizasyonu ve sürdürülebilir mühendislik konseptleri üzerine kapsamlı bilgi edinme fırsatı buldu. Seminerin birinci bölümünde gerçekleştirilen teknik sunumun ardından, interaktif şekilde ilerleyen ikinci bölümde katılımcılar soru yöneltme, operasyonel deneyimlerini paylaşma ve mevcut ile gelecekteki denizcilik ihtiyaçlarına yönelik çözüm önerileri geliştirme imkânı elde etti.



Seminer sonrası düzenlenen kokteyl ise sektörün mevcut dinamikleri ile çevre dostu ve yüksek teknolojiye sahip denizcilik çözümlerinin yaygınlaşmasına ilişkin değerlendirmelerin paylaşılmasına zemin hazırladı.

Yapılan ortak açıklamada SAACKE GmbH ve Nemomarin, etkinliğe aktif katılım sağlayan tüm katılımcılara teşekkür ederken, çevre dostu ve yüksek verimliliğe sahip denizcilik çözümlerinin yaygınlaşmasında iş birliğini artırma yönündeki kararlılıklarını dile getirdi.





MIP, AKILLI LİMAN DÖNÜŞÜMÜNE ÖNCÜLÜK EDİYOR

Akdeniz'in en büyük konteyner limanı Mersin Uluslararası Liman İşletmeciliği A.Ş. (MIP), tam entegre saha otomasyon sistemini hayata geçiriyor.



PSA International, IFM Investors ve Akfen Holding'in ortak girişimi olan MIP, ilk aşaması tamamlanarak hizmete giren East Med Hub 2 (EMH2) Projesi'ni, 4 adet gemi-kıyı (STS) rıhtım vinci ve 14 adet tam otomatik raylı portal vinçten (aRMG) oluşan tam entegre bir saha otomasyon sistemi ile donattı. Tamamen elektrikli 14 adet aRMG vinç, Terminal İşletim Sistemi (TOS) ile entegre edildi ve uzaktan kumanda ile çalışabilme özelliği sayesinde operatörlere ofis ortamında daha konforlu ve güvenli bir çalışma ortamı sunuyor. Yüksek hassasiyetli tarayıcılar, kameralar ve sensör tabanlı güvenlik sistemleri ile

donatılan bu vinçler, yüksek hassasiyetli konteyner elleçleme, istifleme ve transfer işlemlerini mümkün kılarak bekleme sürelerini azaltacak ve saha verimliliğini optimize ederek saha operasyonlarını daha güvenli ve hızlı hale getirecek.

EMH2 Projesi ile MIP'in konteyner kapasitesi 2,6 milyon TEU'dan 3,6 milyon TEU'ya çıkacak. Toplam 97 metre yüksekliğe, 71 metre rıhtım erişimine, 30 metre ray açıklığına ve 65 ton kaldırma kapasitesine sahip yeni STS vinçler ve tamamlayıcı altyapı yatırımları sayesinde, aynı anda iki mega gemiye hizmet verilebiliyor. Bu gelişme müşterilere daha rekabetçi çözümler sunarken, artan kapasite bölgedeki ihracat ve ithalat süreçlerine önemli hız ve maliyet avantajları sağlayacak.

TÜRKİYE'NİN KÜRESEL TİCARETTEKİ REKABET GÜCÜ ARTACAK

MIP Genel Müdürü Ajay Kumar Singh bu yatırımın, Türkiye'nin lojistik sektöründe yeni bir ölçüt belirlediğine dikkat çekerek



saha otomasyonunun devreye alınmasının, limanın dünya standartlarında verimlilik sunmasına ve sürdürülebilirlik hedeflerini korumasına imkan tanıdığını belirterek "Bu gelişmeyle birlikte Doğu Akdeniz'de önde gelen bir lojistik düğüm noktası olma yolunda anlamlı bir adım daha atıyoruz" dedi.

EMH2 projesi tamamlandığında, gelişmiş altyapısı, son teknoloji ekipmanları ve teknolojik yetenekleri ile MIP'nin sürdürülebilir büyüme hedeflerine önemli katkı sağlayacak. aRMG vinçlerin devreye girmesiyle, Haziran 2026'ya kadar saha verimliliğinin iki katına çıkması ve operasyonel verimlilikte önemli bir artış sağlanması bekleniyor.

Sistemin tamamen elektrikli ve gürültüsüz çalışması, düşük karbon emisyonları ile çevresel etkileri en aza indirecek, operasyonel süreçlerdeki otomasyon ise MIP'nin Doğu Akdeniz'in önde gelen lojistik merkezi olma vizyonunu daha da destekleyecek. 2026 sonuna kadar tam kapasiteyle devreye alınması beklenen EMH2 Projesi ile MIP, Türkiye'yi küresel ticaretin geleceğine bağlayan bölgenin en önemli lojistik merkezi olmaya hazırlanıyor.



TÜRKİYE'NİN MAVİ SULARDAKİ YENİ GÜÇLERİNDE HAZIRLIKLAR SÜRÜYOR

Türkiye'nin enerji filosuna katılan ikiz derin deniz sondaj gemisi Çağrı Bey ve Yıldırım kırmızı beyaz boyanırken, yakın zamanda göreve uğurlanmalarının beklendiği bildirildi.



Türkiye'nin enerji filosuna kattığı 228 metre uzunluğunda ve 42 metre genişliğindeki 7. nesil ikiz 5 ve 6'ncı sondaj gemileri Mersin'in Silifke ilçesi Taşucu Ağalar İskelesi'nde kırmızı-beyaza boyandı. Hazır hale getirilmesi için çalışmaların sürdüğü gemilerin ön yan kısımlarına Türk bayrağı işlendi. Hazırlıkların sürdüğü ultra derin deniz sondaj gemilerine ise Çağrı Bey ve Yıldırım isimlerinin verildiği açıklanmıştı. Karadeniz'de görev yapması planlanan Yıldırım ve Somali'ye gidecek olan Çağrı Bey'de hazırlıklar hızla devam ederken son durumları görüntülendi. Enerji ve Tabii Kaynaklar Bakanlığı Türkiye Petrolleri'nin bünyesine katılan ikiz gemilerden Somali'ye gidecek olan Çağrı Bey Sondaj Gemisi'nin Taşucu Limanı'ndaki operasyonel hazırlık sürecinin bu ay içinde tamamlanması bekleniyor. Daha sonra hareket etmesi planlanan geminin Somali'deki ilk sondaj operasyonu için harekete geçeceği öğrenildi.

Karadeniz'de Sakarya Gaz Sahası'nda görev yapan Fatih, Yavuz, Kanuni ve Abdülhamid Han derin deniz sondaj gemilerine ise Yıldırım'ın katılacağı açıklandı. Yıldırım'ın ocak ayında Filyos Limanı'na hareket etmesi, burada kule montajı ve operasyonel hazırlıklarının tamamlanmasının ardından da mart ayı sonunda Karadeniz'de Sakarya Gaz Sahası Geliştirme Projesi kapsamında ilk kuyu tamamlama operasyonuna başlamasının hedeflendiği açıklanmıştı. İnşası 2024 yılında Güney Kore'de tamamlanan ve Türkiye'nin enerji filosuna katılan ikiz gemiler, derin denizde 12 bin metreye kadar sondaj yapabiliyor. '7. nesil ultra derin deniz sondaj gemisi' olarak adlandırılan gemiler, 228 metre uzunluğa ve 42 metre genişliğe sahip. Helikopter pisti bulunan gemiler ayrıca 200 personele yaşam alanı sunuyor.

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

ULAQ SİDA'YA TÛMOSAN İMZASI

TÛMOSAN'ın tamamladığı yeni nesil dizel marin motor, ULAQ SİDA'ya entegre edilerek envantere girdi. Düzenlenen törene Cumhurbaşkanı Recep Tayyip Erdoğan da iştirak etti.



Türkiye'nin savunma sanayii ve denizcilik alanındaki yerli ve millî kabiliyetlerini güçlendirmeye yönelik çalışmalarını kararlılıkla sürdüren TÛMOSAN, yeni nesil dizel marin motor projesini başarıyla tamamladı. Tamamı TÛMOSAN'ın öz kaynaklarıyla, Türk mühendisleri tarafından geliştirilen ve yüzde 90'ın üzerinde yerlilik oranına sahip olan marin motorunun üretim ve tüm test süreçleri Konya'daki TÛMOSAN tesislerinde gerçekleştirildi. Belirli beygir güç gruplarına göre askeri teknelerde ana tahrik motoru olarak kullanılabilecek nitelikte geliştirilen motor, savunma sanayiinde kritik bir ihtiyaca yerli çözüm sunarken, bu motorun entegre edildiği ULAQ SİDA, Cumhurbaşkanı Recep Tayyip Erdoğan'ın katılımıyla gerçekleştirilen törenle resmen envantere alındı.

YERLİ MOTOR, YERLİ PLATFORMLA BULUŞTU

TÛMOSAN Genel Müdürü Halim Tosun, projeye ilişkin değerlendirmesinde, "TÛMOSAN olarak bugün büyük bir gurur yaşıyoruz; yerli ve millî olarak geliştirdiğimiz ürünlerin sahada karşılık bulduğunu görmek hepimizi mutlu ediyor. Ülkemiz adına deniz platformları için bu denli önemli bir günde biz de yerli marin motorumuzla yer alıyoruz. 2022

yılında Tersaneler Genel Müdürlüğü ile imzaladığımız Stratejik İş Birliği Anlaşması sonrasında teslimatına başlanan marin motorlarımızın bir benzerini bugün ULAQ teknesinde görüyoruz. ARES Tersanesi tarafından geliştirilen ULAQ Silahlı İnsansız Deniz Aracı'na yerli bir motor çok yakıştı; Savunma Sanayii Başkanlığı uhdesinde, ARES Tersanesi ana yükleniciliğinde yürütülen bu projede motorumuzu TÛBİTAK testlerinden geçirerek platforma entegre ettik ve uzun süre deniz testleri gerçekleştirdik. Bu tür iş birlikleri, ülke sanayimizin SİDA gibi kritik teknolojilerde tamamen yerli çözümler üretebileceğini açıkça göstermektedir" ifadelerini kullandı.

TESTLERİ TÛBİTAK'TA TAMAMLANDI

İlk kez yerli ve millî bir marin motorun silahlı insansız deniz aracına entegrasyonu, ARES Tersanesi ve TÛMOSAN iş birliğiyle yürütülen ULAQ SİDA Projesi kapsamında gerçekleştirildi. TÛBİTAK'ta testleri başarıyla tamamlanan motor, ULAQ platformuna entegre edilerek uzun süreli deniz testlerinden geçirildi. Performans, dayanıklılık ve görev kabiliyeti açısından yapılan tüm denemelerin ardından sistemin askerî kullanım için uygunluğu tescillendi.

Resmi kabulleri tamamlanan ULAQ SİDA, Türk Deniz Kuvvetleri envanterine



alınarak mavi vatanın korunmasında görev yapmaya başladı. Üç tarafı denizlerle çevrili Türkiye'nin ihtiyaç duyduğu ekonomik, sürdürülebilir ve tamamen yerli çözümler doğrultusunda geliştirilen TÛMOSAN marin motoru, deniz platformlarında stratejik bağımsızlığa önemli katkı sunuyor.

TÛMOSAN'ın yerli marin motoru yalnızca SİDA projelerinde değil, Tersaneler Genel Müdürlüğü bünyesinde kullanılan çekici vasıta (Katır) teknelerinde de ithal motorlara ikame edilerek aktif olarak görev yapıyor. TGM ile imzalanan 22 adet marin motorluk üretim ve teslimat sözleşmesi kapsamında, 2025 yılı itibarıyla Gölçük ve Aksaz başta olmak üzere İzmir, Foça ve Mersin'deki tersanelere toplam 14 marin güç grubu teslim edilirken, ilgili lokasyonlarda devreye alma faaliyetleri kesintisiz şekilde devam ediyor. 2026 sonrası oluşacak yerli marin motor ihtiyaçlarına yönelik planlamalar ise taraflar arasında yürütülen görüşmeler doğrultusunda sürdürülüyor.

Öte yandan TÛMOSAN, Savunma Sanayii Başkanlığı koordinasyonunda Kara Kuvvetleri Komutanlığı ve Jandarma Genel Komutanlığı'nın ihtiyaçları doğrultusunda yürütülen Özel Maksatlı Taktik Tekerlekli Zırhlı Araçlar (ÖMTTZA) Projesi kapsamında da 500 beygir gücüne kadar olan yerli ve millî motor alt sistemlerinin üretim ve teslimatlarını önümüzdeki dönemde gerçekleştirmeye hazırlanıyor.

MİLLİ YALPA SÖNÜMLENDİRME SİSTEMİ, MALEZYA KORVETLERİ'NDE KULLANILACAK

Suüstü harp gemilerinin olumsuz koşullarda maruz kaldığı dinamik etkileri söndürdiren Yalpa Sönümlendirme Sisteminin, STM ana yükleniciliğinde Malezya Korvetlerine teslimatları tamamlandı.

Türkiye'nin Mavi Vatan'daki mühendislik gücü STM Savunma Teknolojileri Mühendislik ve Ticaret A.Ş., askerî denizcilik alanında kritik yerleştirme ve millileştirme adımlarını ihracata dönüştürmeyi sürdürüyor. STM ve Robotek Otomasyon Teknolojileri iş birliği ile geliştirilen Türkiye'nin ilk milli Yalpa Sönümlendirme Sistemi daha önce korvet sınıfı savaş gemilerine başarı ile entegre edilmişti. Türkiye'nin yerli ve milli Yalpa Sönümlendirme Sistemi, STM ana yükleniciliğinde yürütülen Malezya Korvet Projesi kapsamında üç korvete daha entegre ediliyor. Sistemin fabrika kabul testleri (FAT) ve teslimat süreçleri başarıyla tamamlandı.

Milli Yalpa Sönümlendirme Sistemi, STM'nin yürüttüğü bir ihracat projesi kapsamında daha önce iki korvete daha entegre edilmişti. Böylece bugüne kadar Türkiye tarafından ihraç edilen toplam 5 savaş gemisinde milli sistem kullanılmış oldu. Sistem, ayrıca Türkiye'nin milli fırkateyn projeleri kapsamında MİLGEM İstif Sınıfı Fırkateynlerde de görev yapacak. Yalpa Sönümlendirme Sistemi, 2024 yılı içerisinde Türk Loydu ürün sertifikasını alarak, Türk Loydu'nun da üyesi olduğu Uluslararası Klas Kuruluşları Birliği (IACS) bünyesindeki tüm klas kuruluşları tarafından sertifikalandırılan gemilerde kullanılabilir. Yalpa Sönümlendirme Sistemleri daha önce yurt dışından tedarik ediliyordu. STM'nin milli çözümü ile bu alandaki dışa bağımlılık sona ermiş oldu.

DALGALI DENİZLERDE GEMİ PERFORMANSINI ARTIRIYOR

Geminin her iki yöndeki aşırı yalpa hareketine karşı daha stabil bir platform sağlamak amacıyla geliştirilen Yalpa Sönümlendirme Sistemi, dalgalı deniz koşullarında platformların operasyon kabiliyetini artırıyor. Aşırı denizli havalarda platformun operasyonel verimliliğini ve bunun en kritik bileşeni olan personel konforunu arttıran sistem; seyir ve muharebe esnasında, zorlu deniz şartları ve ani manevralar sonucu oluşan hareketleri asgari seviyeye indiriyor. Helikopter hareketi, silah stabilizasyonu, denizde ikmal ile malzeme ve personel transferi faaliyetlerine katkı sağlayan Yalpa Sönümlendirme Sistemi; zorlu deniz koşullarına dayanıklı tasarımı, otomatik ve adaptif çalışma kabiliyeti ile öne çıkıyor.



KANO DENİZCİLİK HİZMETLERİ VE TİC. LTD. ŞTİ.

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

+90 216 591 09 09

+90 542 289 02 63

info@kanomarine.com

www.kanomarine.com

Authorised Service Station

LIFERAFT



LIFE SAVING EQUIPMENT



FIRE FIGHTING EQUIPMENT



LOAD TEST, LIFEBOAT & DAVIT



İTÜ DENİZCİLİK FAKÜLTESİ'NDE GELENEKSEL BALIK GÜNÜ BULUŞMASI

İTÜ Denizcilik Fakültesi ve İTÜ Denizcilik Fakültesi Mezunlar Derneği'nin düzenlediği Geleneksel Balık Günü, 20 Aralık'ta yapıldı.



İTÜ Denizcilik Fakültesi ve İTÜ Denizcilik Fakültesi Mezunlar Derneği'nin düzenlediği Geleneksel Balık Günü, 20 Aralık'ta yapıldı. İTÜ Denizcilik Fakültesi ile İTÜ Denizcilik Fakültesi Mezunlar Derneği'nin (İTA DEFAMED), 20 Aralık'ta İTÜ Tuzla Yerleşkesi'nde düzenlediği Geleneksel Balık Günü denizcilik camiasını bir araya getirdi. İTÜ Denizcilik Fakültesi Dekanı Prof. Dr. Özcan Arslan'ın ev sahipliğinde gerçekleştirilen etkinliğe eski Devlet Bakanı Hayati Yazıcı, İTÜ Rektörü Prof. Dr. Hasan Mandal, Piri Reis Üniversitesi Rektörü Prof. Dr. Nafiz Arıcı, İMEAK Deniz Ticaret Odası Meclis Başkanı Başaran Bayrak, İTÜ DEFAMED Yönetim Kurulu Başkanı Av. Kapt. Çağlar Coşkun, İTÜ Denizcilik Fakültesi Mezunları Sosyal Yardım Vakfı (DEFAV) Yönetim Kurulu Başkanı Kapt. Koray Karagöz, sektör temsilcileri, akademisyenler, mezunlar, aileleri ve öğrenciler katıldı.

FAHRİ DOKTORA VE HİZMET PLAKETLERİ TAKDİM EDİLDİ

Program kapsamında, 1948 yılı YDO Güverte mezunu Kaptan Refik Akdoğan ile 1951 yılı YDO Makine mezunu

Mühendis Fahrettin Küçükşahin'e, denizcilik sektörüne uzun yıllar boyunca sundukları katkılar dolayısıyla İTÜ Fahri Doktora unvanı verildi. Ayrıca meslekte 40., 50. ve 60. yılını dolduran mezunlara, denizcilik camiasına verdikleri emekler nedeniyle hizmet plaketleri takdim edildi.

Prof. Dr. Özcan Arslan: "Balık Günleri Birlik, Dayanışma ve Aidiyetin Simgesidir"

İTÜ Denizcilik Fakültesi Dekanı Prof. Dr. Özcan Arslan, açılış konuşmasında Balık Günleri'nin yalnızca geleneksel bir etkinlik olmadığını vurgulayarak, bu buluşmaların YDO ruhunu yaşatan en önemli değerlerden biri olduğunu söyledi. Arslan konuşmasında şu ifadelerle yer verdi: "Balık Günleri; aynı değerlerin etrafında birleştığımız, ortak duyguları paylaştığımız, sevinçte olduğu kadar hüznünde de birbirimize sarıldığımız özel günlerdir. İnsana güç veren en önemli şey, iyi zamanlarda olduğu gibi zor zamanlarda da yalnız olmadığını bilmektir." Bu yıl etkinliğin hüzünlü bir atmosferde gerçekleştiğini belirten Arslan, Deniz Ulaştırma İşletme ve Destek Hizmetleri sürecinde hayatını kaybeden öğrenci Muhammed Kaan Kılınç başta



olmak üzere vefat eden tüm denizcileri rahmetle andı. "Ailesine, yakınlarına ve tüm denizcilik camiamıza başsağlığı ve sabırlar diliyorum" diyen Arslan, YDO'nun yalnızca başarıların değil, acıların da birlikte paylaşıldığı büyük bir aile olduğunu vurguladı.

Konuşmasında fakültenin akademik gelişimine de değinen Arslan, öğretim üyesi sayısının arttığını, fakültenin ulusal ve uluslararası akademik çalışmalarda güçlü şekilde temsil edildiğini ifade etti. Stanford Üniversitesi'nin uluslararası etki kriterlerine dayalı listesinde fakülteden dört akademisyenin yer almasının bu gelişimin somut bir göstergesi olduğunu belirtti. Deniz Ulaştırma İşletme Mühendisliği programının başarı sıralamasındaki yükselişe ve Denizcilik İşletmeleri Yönetimi programının ilk yıldaki başarısına dikkat çeken Arslan, Ekim ayında faaliyete geçen Denizcilik Simülasyon Eğitim Merkezi'nin dünya standartlarının üzerinde bir altyapıya sahip olduğunu söyledi. "Önümüzdeki dönemde modern teknolojilerle donatılmış yeni bir eğitim binasını fakültemize kazandıracağız. Öğrencilerimizi yalnızca



iyi mühendisler değil, sorumluluk sahibi bireyler olarak yetiştirmek hepimizin ortak görevidir.”

Çağlar Coşkunsu: “Ağabeylik ve Ablalık Yaşla Değil, Duruşla Olur”

İTÜ Denizcilik Fakültesi Mezunlar Derneği Başkanı Av. Kapt. Çağlar Coşkunsu, Balık Günü'nün YDO'nun en köklü geleneklerinden biri olduğunu belirterek, mezuniyet töreniyle birlikte camiayı bir araya getiren en anlamlı günlerden biri olduğunu söyledi. Coşkunsu konuşmasında şu ifadeleri kullandı: “Bizler yalnızca sevinçlerimizi değil, acılarımızı da birlikte paylaşan büyük bir aileyiz. YDO'da ağabeylik ve ablalık yalnızca yaşla değil; sevgi, destek, hoşgörü ve sorumlulukla anlam kazanır.”

Erken yaşta hayatını kaybeden öğrenci Muhammed Kaan Kılınç'ı anan Coşkunsu, bu kaybın tüm camiada derin bir acı yarattığını dile getirdi. Ayrıca fahri doktora unvanı verilen Kaptan Refik Akdoğan ve Mühendis Fahrettin Küçükşahin'i tebrik eden Coşkunsu, bu kararın uzun yıllardır mezunlar tarafından dile getirilen haklı bir talebin sonucu olduğunu vurguladı. 50'nci mezuniyet yılı adına konuşan ONURSAN Genel Müdürü, 1975 Güverte mezunu Müh. Yılmaz Onur, şunları söyledi:

“Mezuniyetimizin 50'nci yılını kutlamak büyük bir gurur. Bugün burada yalnızca bir Balık Günü için değil, yarım asırlık bir yolculuğu anmak için bulunuyoruz. En büyük kazancımız diplomalar değil, paylaştığımız dostluklar oldu. Aynı sofrada buluşabiliyorsak, hâlâ aynı gemideyiz. Okulumuz bize yalnızca meslek değil;

dayanışmayı, disiplini ve fırtınalı günlerde birlikte ayakta kalmayı öğretti. Ebediyete intikal eden tüm arkadaşlarımızı rahmetle anıyorum. Hepinize sakın denizler diliyor, sözlerimi Gazi Mustafa Kemal Atatürk'ün 'Denizciliği Türk'ün büyük milli ülküsü olarak düşünmeli ve onu az zamanda başarmalıyız' sözüyle tamamlıyorum."

Koray Karagöz: “Çok Yaşa Yüksek Denizcilik Ruhu”

İTÜ Denizcilik Fakültesi Mezunları Sosyal Yardım Vakfı (DEFAV) Başkanı Kapt. Koray Karagöz, konuşmasına hayatını kaybeden öğrenci Muhammed Kaan Kılınç'ı anarak başladı. Karagöz, vakfın 1995 yılından bu yana öğrencilere burs, mezun ailelerine sosyal yardım ve akademisyenlere yurt dışı burs desteği sağladığını belirtti. Görev süreleri boyunca yüzlerce öğrenciye ve ihtiyaç sahibi aileye destek verdiklerini ifade etti. Gündüz Aybay Denizcilik ve Eğitim Merkezi'nin yenilenerek mezunlar ve öğrenciler için ortak bir buluşma alanı haline getirildiğini aktaran Karagöz, Yelkenli Gemide Eğitim Derneği (YEGED) ve öğrenci yelken takımlarının başarılarını da gururla paylaştı.

İMEAK Deniz Ticaret Odası Meclis Başkanı Başaran Bayrak, Balık Günü'nde yaptığı konuşmada şunları söyledi: "İstanbul Teknik Üniversitesi Denizcilik Fakültesi'nin köklü bir geleneği olan Balık Günü'nde sizlerle birlikte olmaktan büyük mutluluk duyuyorum. Hepinizi saygı ve sevgiyle selamlıyorum. 250 yılı aşan tarihiyle dünyanın en köklü teknik üniversitelerinden biri olan İstanbul Teknik Üniversitesi, Türkiye'de ve uluslararası



alanda saygıyla anılan bir eğitim kurumudur. Bugün bir araya geldiğimiz bu özel gün, yalnızca bir balık günü değil; aynı zamanda denizcilik geçmişimizi anma ve yaşatma günüdür. Bu yolculuk yaklaşık 116 yıl önce Hamit Naci Bey'in öncülüğünde başlamıştır. Bugün bu geleneği sürdürürken, onların mirasını yaşıyor, geçmişten aldığımız bayrağı geleceğe taşıyoruz.

Deniz Ticaret Odası yönetimi olarak göreve geldiğimiz ilk günden itibaren, Türk denizciliğinin geleceği olarak gördüğümüz genç denizcilerimizin ulusal ve uluslararası standartlara uygun eğitim alabilmesi için yoğun bir çaba içerisindeyiz. Denizcilik eğitimine verilen önemi en temel görevlerimizden biri olarak görüyoruz. Sektörümüzün ihtiyaç duyduğu nitelikli insan kaynağını yetiştiren en önemli kurumlardan biri olan İstanbul Teknik Üniversitesi Denizcilik Fakültesi'ne bugüne kadar olduğu gibi bundan sonra da destek vermeyi sürdüreceğiz. Köklü tarihini her zaman takdir ettiğimiz İTÜ Denizcilik Fakültesi'nin yanında olmaya devam edeceğiz."

Öğrencilerden Güçlü Birlik Mesajı

İTÜ Denizcilik Fakültesi öğrencileri adına konuşan Yunus Emre Oğuz, Yüksek Denizcilik Okulu'nun yalnızca bir okul değil, nesiller boyu süren güçlü bir aile olduğunu vurguladı. “Bizim gücümüz bireysel başarılarımız değil, birliğimizdir. Adımız ne olursa olsun, soyadımız daima Yüksek Denizcilik Okulu'dur” diyen Oğuz, dayanışmanın YDO kültürünün temel taşı olduğunu ifade etti. 141. Balık Günü, yerleşke yemekhanesinde günün anısına yapılan balık ikramının ardından sona erdi.

ULUSAL DENİZCİ ÖĞRENCİLER ZİRVESİ YOĞUN KATILIMLA GERÇEKLEŞTİ

Denizci Öğrenciler Derneği'nin düzenlediği Ulusal Denizci Öğrenciler Zirvesi, 21 Aralık'ta yapıldı.



Denizci Öğrenciler Derneği (DÖDER) tarafından organize edilen Ulusal Denizci Öğrenciler Zirvesi, 21 Aralık'ta Yıldız Teknik Üniversitesi Davutpaşa Kongre Merkezi'nde gerçekleştirildi. Türkiye'nin dört bir yanından gelen denizci öğrenciler, akademisyenler ve sektörün en önemli isimlerinin katılım sağladığı zirvede, Türk denizciliğinin bugünü ve geleceği kapsamlı bir şekilde tartışıldı.

Zirve, protokol üyeleri ve sektörün önde gelen isimlerinin denizci öğrencilere ilham veren ve yol gösteren açılış konuşmalarıyla başladı. 27. Dönem DÖDER Yönetim Kurulu Başkanı H. Yavuzalp Özdemir, Denizci Öğrenciler Derneği üyelerine ve organizasyonda emeği geçen herkese teşekkür ederek, denizcilik ile enerjinin birleştiği bu kıymetli zirvede bulunmaktan büyük mutluluk duyduğunu belirtti. Geleceğin denizcileriyle bu platformda bir araya gelmenin heyecanını paylaştı.

26. Dönem DÖDER Yönetim Kurulu Başkanı Emirhan Kurt, Ulusal Denizci Öğrenciler Derneği'nin, denizci öğrencilerin sorunlarını dile getirebildiği ve ortak çözümler üretebildiği kritik bir yapı olduğuna dikkat çekerken



DÖDER Kurucu Başkanı ve Ditaş Denizcilik Genel Müdürü Hakan Karaca denizcilik sektörüne yön verecek denizci öğrencilerle bir arada olmaktan duyduğu memnuniyeti ifade etti ve Barbaros Hayrettin Paşa'dan günümüze uzanan denizcilik geleneğinin önemine değindi. Ditaş olarak 17 tankerlik Türk bayraklı filoyla ticari bir sorumluluğun ötesinde, Türk denizciliğinin itibarını dünyaya tanıtmaya misyonunu taşıdıklarını ve kadın denizcilere yönelik desteklerini sürdürdüklerini belirtti.

“OMURİLİĞİNE TUZLU SU KAÇMIŞ BİR İNSAN DENİZCİLİĞİ BIRAKAMAZ”

UAB Denizcilik Genel Müdürü Ünal Baylan, Türkiye'nin 53,1 milyon DWT kapasiteye ulaşan filosuyla dünya sıralamasında ilk 10'a yükseldiğini aktararak küresel ticaretin %88'ini denizcilerin yönettiğini vurguladı.

“Mavi Vatan” kavramının stratejik önemine dikkat çekerek, denizci öğrenciler için eğitim, staj imkanları ve yeşil dönüşüm alanlarında desteklerin devam edeceğini müjdeledi. YTÜ Rektör Yardımcısı Prof. Dr. Hüseyin Yılmaz, üniversite olarak böyle büyük bir organizasyona ev sahipliği yapmaktan

duydukları memnuniyeti dile getirdi. Denizcilerin dokundukları her alanı kalkındırdığını belirterek, sürdürülebilirlik ve güçlü bir mesleki network oluşturma başarısındaki kilit rolüne vurgu yaptı. 22. Deniz Kuvvetleri Komutanı Emekli Oramiral Muzaffer Metin Ataş ise denizciliğin sadece bir iş değil, bir yaşam biçimi olduğunu belirterek “Omuriliğine tuzlu su kaçmış bir insan denizciliği bırakamaz” dedi.

Mayıs ayında yapılacak olan 2. Su Altı Kongresi'ne değinerek tarih bilincinin ve su altı arkeolojisinin denizcilik kültürü için vazgeçilmez olduğunu belirtti.

SEKTÖREL OTURUMLAR: KARIYER, ENERJİ VE KÜRESEL TİCARET

Zirvenin öğleden sonraki oturumlarında, alanında lider iki grubun yöneticileri denizci öğrencilerle tecrübelerini paylaştı.

İlk panel “Küresel Enerji Vizyonu: Karadeniz Holding”, ikinci panel ise “Küresel Deniz Ticareti Ve Limancılığa Etkileri - ARY Holding” başlığını taşıyordu. Zirve, denizci öğrenciler ve sektör temsilcileri arasında kurulan güçlü bağlar ve gelecek hedeflerine yönelik ortak kararlılıkla sona erdi.

İŞ BANKASI'NDAN YÜZEN ŞUBE

Türkiye İş Bankası'nın yüzen şubesi İş Vapur, Galataport'ta hizmete başladı. İş Vapur, yıl boyu sunacağı bankacılık hizmetleri; etkinlik, dinlenme, kafe alanlarıyla ilk yeni nesil yüzen şube özelliği taşıyor.



İş Bankası, hem yeni nesil bir deneyim alanı sağlayan hem de karayolu erişiminin kısıtlanabileceği deprem gibi olası afet durumlarında İstanbul Boğazı'nda ve gerektiğinde farklı kentlerde gezici hizmet vererek bankacılık hizmetlerinin mümkün olduğunca kesintisiz devamını sağlamayı hedefleyen İş Vapur'u hizmete sundu. Bankanın kurulduğu ilk yıllarda kuruluş yıl dönümünü kutladığı, bu anlamda banka tarihinde özel bir yeri olan Şirket-i Hayriye filosundaki 66 numaralı Boğaziçi Vapuru'ndan ilham alınarak sıfırdan inşa edilen İş Vapur, 2026 yılının büyük bölümünü Galataport'ta geçirecek. Vapur, olağanüstü durumlarda yiyecek, barınma ve bankacılık hizmetleri sunabilecek şekilde tasarlandı. Normal zamanlarda 3 terminalin yer alacağı İş Vapur'da afet dönemlerinde terminal sayısı 13'e çıkabilecek. Ayrıca, 1 GişeMatik ve 1 Bankamatik ile nakit ihtiyaçlarının hızlıca ve self servis olarak karşılanması sağlanacak.

İş Vapur'da banka şubesinin yanı sıra sergi, toplantı, etkinlik, büfe ve dinlenme alanları bulunuyor. Vapurun ana güvertesinde bulunan İş Vapur Şubesi, İş Kültür Yayınları ve kafe alanı yılın her günü 11.00-20.00 saatleri arasında faaliyet gösterecek. İş Bankası Genel Müdürü Hakan Aran, İş



Vapur'un açılışında yaptığı konuşmada, bankanın afet yönetimine dair çalışmalarını çerçevesinde 6 Şubat deprem felaketlerinden sonra hayata geçirilen İş Vapur ile deprem gibi büyük bir afet karşısında karayolu erişiminin kısıtlandığı durumda bankacılık hizmetlerinin mümkün olduğunca kesintisiz bir şekilde devam etmesinin sağlanacağını ve İstanbul Boğazı'nda gezici olarak hizmet verebileceklerini ifade etti. Aran, "Galataport'tan Sarıyer'e, Beykoz'dan Bostancı'ya, Tuzla'ya kadar İstanbul'un birçok kıyısından İstanbullulara denizden ulaşarak bankacılık hizmetlerinin aksamamasını sağlayacağımız İş Vapur, aynı zamanda olası depremde revir ve yatakhane olarak da kullanılabilecek, 300 kişiye kadar barınma imkânı sağlayacak" dedi.

AFET ODAĞININ YANINDA YENİ NESİL BİR TEMAS NOKTASI

Dijital kanalların bankacılık işlemlerinde aldığı payın neredeyse %100'e yaklaştığı günümüzde kurum olarak şubelere farklı bir anlam katmaya çalıştıklarını; tarım, girişimcilik ve turizm alanlarında açtıkları ihtisas şubelerinin bu yöndeki çalışmalarının bir parçasını oluşturduğunu söyledi. Aran, İş Vapur'un afet odağının yanında müşteri deneyiminde fark yaratan yeni



nesil temas noktası olarak farklı bir şube deneyimi yaşatmasının amaçlandığını vurguladı.

Hakan Aran, “İş Vapur ile denizde seyahat eden bir şubeyi açıyor, yüzen bir bankacılık şubesini sektöre kazandırıyoruz. Bu, tarihimizde ilk değil. 1926 yılında hem Türkiye’yi hem de dış ticareti artıracak ürünleri tanıtmak amacıyla Avrupa’nın birçok limanını dolaşan Karadeniz Vapuru’nda da şube açmış ve ülkemizin tanıtımında rol oynamıştık. Cumhuriyet vizyonuyla 1926’daki vapur şubemizden tam 100 yıl sonra bu kez İş Vapur’u İstanbullulara, Türk bankacılık sektörünün hizmetine sunmaktan dolayı gurur ve mutluluk duyuyoruz. Bu vapurun yapılmasında, bugün hizmete açılmasında emeği geçen Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı’na, İstanbul Büyükşehir Belediyesi Şehir Hatları İşletmesi’ne, İstanbul Liman Başkanlığı’na, tüm paydaşlarımıza ve bu projede emeği geçen çalışma arkadaşlarıma yürekten teşekkür ediyorum” diye konuştu.

Proje Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı,
Denizcilik Genel Müdürlüğü, İstanbul
Büyükşehir Belediyesi Şehir Hatları,
İstanbul Liman Başkanlığı gibi
paydaşların destekleriyle hayata geçirildi.

2025 yılında denizyolu taşımacılığı ve Türk Lojistik Sektörü



* BİLGEHAN ENGİN

Küresel ticaretin omurgasını oluşturan denizyolu taşımacılığı, 2025 yılında uzun süredir karşılaşılmayan ölçekte bir belirsizlik ve dönüşüm sürecinden geçti. Jeopolitik gerilimler, güvenlik riskleri, ticaret politikalarındaki dalgalanmalar ve finansal sıkışma deniz ticaretinin yalnızca hacmini değil, yönünü, mesafesini ve risk profilini de belirgin biçimde değiştirdi. Bu tablo, denizyolu taşımacılığının artık yalnızca bir taşıma faaliyeti değil, küresel tedarik zincirlerinin dayanıklılığını belirleyen stratejik bir alan olduğunu bir kez daha ortaya koydu. UNCTAD verileri, 2025 yılında küresel deniz ticaretinde büyümenin %0,5 seviyesine kadar gerilediğine işaret ediyor. Ancak bu durgunluğa rağmen ton-mil bazlı taşımaların artması, ticaretin güçlenmesinden ziyade rota uzamaları ve zorunlu yön değişikliklerinin bir sonucu olarak karşımıza çıktı. Kızıldeniz ve Süveyş hattındaki güvenlik sorunları, Karadeniz'de devam eden belirsizlikler ve Orta Doğu'daki gerilimler Asya-Avrupa taşımalarında Ümit Burnu gibi daha uzun ve maliyetli rotaların tercih edilmesine yol açtı. Bu durum, navlun maliyetlerini artırırken, teslim sürelerinin uzamasına ve öngörülebilirliğin azalmasına neden oldu.

DENİZYOLUNDA DALGALANMALAR, KAPASİTE VE YENİ DENGELER

2025, denizyolu navlun piyasaları açısından da yüksek oynaklığın sürdüğü bir yıl oldu. 2024'te pandemi dönemine yakın seviyelere çıkan konteyner navlunları, 2025'te talepteki zayıflamaya

rağmen jeopolitik riskler, yakıt maliyetleri ve sigorta primleri nedeniyle pandemi öncesi ortalamaların üzerinde kaldı. Artan gemi arzı karşısında hat işletmecilerinin uyguladığı kapasite yönetimi ve boş seferler, piyasada görece bir denge arayışını beraberinde getirdi. Bu süreç, denizyolu taşımacılığında "kapasite bolluğu" ile "operasyonel kırılganlık" kavramlarının aynı anda var olabildiğini gösterdi. Fiziksel kapasitenin artması, tek başına istikrar sağlamaya yetmedi; güvenlik, regülasyon ve operasyonel uyum eksiklikleri, deniz ticaretini kırılgan kılmaya devam etti.

TÜRKİYE'NİN KONUMU: AVANTAJ MI, SORUMLULUK MU?

2025 yılı, Türkiye'nin denizyolu taşımacılığı ve intermodal lojistik açısından sahip olduğu stratejik konumun daha görünür hale geldiği bir dönem oldu. Avrupa, Orta Doğu, Kafkasya ve Asya arasındaki ticaret akışlarında Türkiye, alternatif ve güvenilir bir merkez olarak öne çıktı. Nearshoring ve friendshoring eğilimlerinin güçlenmesi, Türkiye'nin üretim ve dağıtım zincirlerindeki rolünü destekledi. Ancak bu yıl aynı zamanda önemli bir gerçeği de net biçimde ortaya koydu: Coğrafi konum tek başına yeterli değil. Liman altyapısı, hinterland bağlantıları, gümrük süreçleri, dijital sistemler ve insan kaynağı bir bütün olarak çalışmadığı sürece, stratejik konum kalıcı bir avantaja dönüşmüyor. Denizyolu taşımacılığı ile karayolu ve demiryolunun etkin biçimde entegre edilebildiği, öngörülebilir ve hızlı işleyen bir ekosistem ihtiyacı 2025'te çok daha belirgin hale geldi.

DENİZYOLU TAŞIMACILIĞINDA DAYANIKLILIK VE UTİKAD'IN ROLÜ

2025'te yük hareketlerinin sürekliliğini sağlamak kadar riskleri yönetmek de kritik önem kazandı. A noktasından B noktasına taşıma organizasyonunun ötesine geçen lojistik hizmet anlayışı, özellikle denizyolu taşımacılığında planlama, alternatif senaryolar ve şeffaf iletişimi zorunlu kıldı. UTİKAD olarak, 2025 boyunca denizyolu taşımacılığını merkeze alan bu dönüşüm sürecinde, sektörün sesi olmayı ve çözüm odaklı katkı sunmayı öncelik olarak gördük. Kamu idaresi ve özel sektör

arasındaki diyalogun güçlendirilmesi, uluslararası regülasyonlara uyum süreçleri, dijitalleşme ve sürdürülebilirlik başlıklarında yürüttüğümüz çalışmalarla, üyelerimizin karşılaştığı operasyonel zorlukların karar alma mekanizmalarına taşınmasını sağladık. Uluslararası platformlarda, özellikle FIATA bünyesinde, Türk lojistik sektörünün görünürlüğünü ve temsil gücünü artırmaya devam ettik. 2025 yılı, denizyolu taşımacılığında yeşil dönüşüm ve dijitalleşmenin artık bir tercih değil, rekabetin temel unsuru haline geldiğini gösterdi. Karbon ayak izi hesaplamaları, sürdürülebilirlik raporlaması ve modal kaymalar; özellikle denizyolu ve demiryolunun daha etkin kullanılması yönünde sektörü dönüştürüyor. Dijital belgeler, veri paylaşımı ve otomasyon ise operasyonel verimlilik kadar risk yönetimi açısından da kritik hale geldi. Ancak bu dönüşümün başarılı olabilmesi için teknolojinin, hukuki altyapı ve insan kaynağıyla birlikte ele alınması gerektiği 2025'te net biçimde ortaya çıktı. Parçalı ve uyumsuz dijital çözümler, beklenen faydayı sağlamadığı gibi yeni riskler de yaratabiliyor. Bu nedenle standartlaşma, birlikte çalışabilirlik ve kapsayıcı dönüşüm yaklaşımları büyük önem taşıyor.

2026'YA BAKARKEN

2025'ten çıkarılan dersler, 2026'ya daha temkinli ama daha bilinçli bir bakışla ilerlememizi sağlıyor. Küresel ticarete sınırlı bir toparlanma beklense de denizyolu taşımacılığında seçici ve dalgalı bir piyasa yapısının devam etmesi muhtemel. Türkiye açısından ise denizyolu taşımacılığını intermodal lojistik yaklaşımla güçlendiren, liman-hinterland bağlantılarını geliştiren ve kamu-özel sektör eşgüdümünü artıran adımlar, rekabet gücünü belirleyecek. UTİKAD olarak hedefimiz; Türk lojistik sektörünün bu belirsizlik ortamında yalnızca uyum sağlayan değil, yön veren, dayanıklı ve sürdürülebilir bir yapıyla ilerlemesini desteklemek. Denizyolu taşımacılığı odağında şekillenen bu dönüşüm sürecinde, tüm paydaşlarla birlikte çalışmaya ve sektörümüzün küresel ticaretteki rolünü güçlendirmeye devam edeceğiz.

*UTİKAD YÖNETİM KURULU BAŞKANI



GEMİ
BROKERLERİ
DERNEĞİ



“save the date”

26 June 2026

info@gbd.org.tr

Instagram: @gemibrokerleridernegi

LinkedIn: company/gemi-brokerleri-dernegi/

YouTube: @gemibrokerleridernegi

Gemi Brokerleri Derneği Eğitim Mahallesi Kasap İsmail Sokak Sadıkoğlu Plaza 5 No:12 Daire:53 PK 34722 Kadıköy / İstanbul – Türkiye

P +90 216 337 27 09

F +90 216 339 33 32

MP +90 533 319 03 82

E info@gbd.org.tr

W www.gbd.org.tr

Kalmalı mıyım yoksa gitmeli miyim? Ne zaman satılmalı ne yapılmalı?

Evet, başlık The Clash'in şu sözlerle başlayan ünlü şarkısını anımsatıyor:

"Kalmalı mıyım yoksa gitmeli miyim?
Gidersem sorun çıkar.
Kalırsam iki kat sorun çıkar.
O yüzden sen bana söyle,
Kalmalı mıyım, yoksa gitmeli miyim?"

Bu sözler birçok duruma uygulanabilir; ancak bir şekilde marina sahibi olmanın biraz mazoşist bir çaba gibi görünebileceği fikrine de uyuyor: Gidersem sorun çıkar, kalırsam iki kat sorun çıkar! Bu potansiyel sorunlar oldukça iyi bilinir ve aşağıdakilerden herhangi birini içerebilir:

FİNANSAL YÜKLER:

- **Önemli bakım maliyetleri:** Kıyılarda yer alan mülkler, hava koşullarının sürekli aşındırıcı etkisine maruz kalır ve bu da onarım ve tarama için sürekli yatırım gerektirir.

Gemi bölmelerinin değiştirilmesi gibi büyük bir altyapı güncellemesi, on binlerce hatta yüz binlerce dolara mal olabilir ve finansman sağlamak zor olabilir.

- **Döngüsel gelir:** Gelir genellikle mevsimseldir ve sezon dışında nispeten az gelir elde edilir.

- **Güvenilmez gelir:** Bir durgunluk döneminde, tekne sahipleri kullanımlarını azaltabilir, bakımları erteleyebilir veya tamamen vazgeçebilir; bu da nakit akışını etkileyebilir.

ÖNEMLİ RİSKLER:

- **Doğal afetler:** Marinalar, felaketlere yol açabilecek kasırgalar, seller ve diğer zorlu hava olaylarına karşı oldukça savunmasızdır.



- **Sorumluluk riski:** Su, benzin ve elektriğin bir araya gelmesi büyük güvenlik riskleri yaratır. Marina sahipleri ayrıca kayma ve düşme kazaları, tekne kazaları ve diğer yaralanmalardan kaynaklanan yüksek sorumluluk riskleriyle karşı karşıyadır.

- **Çevre düzenlemeleri:** Marinalar, sık sık değişebilen katı ve maliyetli çevre düzenlemelerine tabidir. Bu

düzenlemelere uymamak, pahalı cezalar ve yasal sorunlara yol açabilir.

- **Sigortasız hasarlar:** Bazı marinalar, rıhtımları ve binaları için yeterli sigortaya sahip değildir; bu da sahiplerini bir felaket durumunda finansal olarak risk altında bırakır.

OPERASYONEL ZORLUKLAR:

- **Karmaşık operasyonlar:** Birçok

işletme sahibi, tekne kiralama hizmetinin yanı sıra onarım hizmetleri, yakıt ikmal istasyonları, restoranlar veya perakende mağazalar da işletmektedir. Bu çeşitli iş akışlarını yönetmek, önemli ölçüde zaman ve beceri gerektirir.

- **Yoğun müşteri talepleri:** Teknecilerin yaşam tarzı genellikle hizmetler ve olanaklar konusunda yüksek beklentilerle birlikte gelir ve bu da talepkar bir müşteri kitlesi oluşturur.

- **Evrak işleri ve yasalara uyum:** Bir marinanın sahibi olmak ve işletmek, çevre yasalarına uymaktan rezervasyon sistemlerine kadar her şey için önemli miktarda evrak işi ve bürokratik engeller içerebilir.

Tüm bu dezavantajları bir yere yazdığınızda (ki eminim ki eksik olanlar da vardır), durup düşünmenizi sağlar. Yine de, iki kat daha fazla zorluk olmasına rağmen, çoğu marina sahibinin, seçim şansı varsa, çoğu zaman kalmayı seçeceğini iddia edebilirim. Ve tabii ki, çoğu marina sahibinin kalmayı seçmesinin bir numaralı nedeni, teknelerle uğraşmaktan daha iyi bir şey olmamasıdır. Esasen, marina sahibi olmak çoğu kişi için genellikle bir yaşam tarzı yatırımı olarak görülür.

Gitmek yerine kalmayı seçmek için diğer sebepler şunlar olabilir:

- Başarmanın gururu
- **Topluluk ve ağ oluşturma:** Marinalar, tekne meraklıları arasında güçlü bir topluluk oluşturur. Marina sahipleri, suya olan sevgilerini paylaşan benzer düşünen insanlarla bağlantı kurma fırsatı bulur.
- **Yüksek getiri potansiyeli:** Etkili bir şekilde yönetilirse marinalar, kiralama, onarım, perakende satış ve konaklama hizmetlerinden elde edilen çok sayıda gelir kaynağı ile kesinlikle karlı bir girişim olabilir. Ve sınırlı kıyı mülkiyetine sahip bölgelerde, talep sürekli olarak arzı aşabilir. Genel olarak sektör de genişlemiş, modernleşmiş ve yeni teknecilerin ihtiyaçlarını, isteklerini ve

taleplerini karşılamaya başlamıştır ve finansal getirilerin artması için büyük bir potansiyel sunmaktadır.

- **Arz eksikliği:** Yüksek maliyetler ve katı yasal düzenlemeler nedeniyle yeni marinalar inşa etmek çok zordur; bu da rekabeti sınırlar ve mevcut marina sahiplerine daha fazla fiyat belirleme gücü verebilir.

- **Girişimci tatmini:** Bu rol, satış ve muhasebeden halkla ilişkiler ve bakıma kadar bağımsızlık ve çeşitli günlük görevler sunar.

- İş devam ettirmek isteyen aile üyelerine bir yol sağlar.

- Anlamlı konaklama ve eğlence deneyimleri sunmanın getirdiği tatmin.

- Sevdiğiniz işi yaparken iyi bir gelir elde etmek. Tamam, bu biraz tekrar olabilir.

Böylece, özellikle son günlerde marina satın alımlarıyla ilgili sıkça duyduğumuz haberler nedeniyle, birçok marina sahibinin aklındaki soruna geliyoruz: İşletmeyi devam ettirmeli miyim yoksa satma zamanı mı geldi? Elbette bu her zaman son derece kişisel ve duruma özgü bir karar olacaktır.

Satmayı düşünmenin başlıca nedenleri arasında şunlar sayılabilir: yaşlanmak; sağlık sorunları, ailede işi devam ettirmek isteyen veya bunu yapabilecek kimse olmaması; yasal düzenlemelere uyum maliyetinin yüksek olması, gelecek için gerekli iyileştirmelerin maliyetli olması ve finansman kaynaklarının pahalı olması, geri ödemenin istenenden daha uzun sürmesi; sigorta primleri ve kamu hizmetleri maliyetlerinin kontrolden çıkması ve/veya iyi çalışanlar bulmanın ve onları tutmanın çok zor olması. Sonuçta, tüm işletmelerin bir çıkış stratejisine ihtiyacı vardır; bu ister devralmaya hazır hale getirilmiş halefler olsun, ister satış olsun. Çoğu kişi, yenilmez olduğunu ve tüm zorlukları aşacağını düşünür... ama bu sadece bir hayalden ibarettir. Herhangi bir çıkış stratejisinin temelinde, kişinin işlerini düzene sokması yatmalıdır.

Ve aslında, bu, kişinin işi sonsuza kadar sürdürmek ya da satmak istemesine bakılmaksızın gerçekten yapılmalıdır. Yapılması gereken en basit şeylerden biri, ancak en çok zaman alan ve sinir bozucu olanı, evrakları düzene sokmaktır. Bu, lisanslar, izinler ve diğer onaylar dahil olmak üzere tüm yasal onayları tek bir yerde toplamak ve bunların güncel olmasını sağlamak anlamına gelir. Bu, tüm hükümet kademelerinden alınan hem geçerli hem de süresi dolmuş çeşitli izin ve onayları içerir.

Takviminize son kullanma tarihlerini ve/veya yenileme/uzatma tarihlerini eklemek, önemli yasal sorunları önlemeye yardımcı olabilir. Ayrıca, çoğu izin/onayın, su altı veya su üstü yapılar, tarama vb. faaliyetleri gerçekleştirmek için son kullanma tarihi olmasına rağmen, birçok işletme sahibi, izinlerin, belirtilen faaliyetleri gerçekleştirme hakkının “Son kullanma tarihinden sonra da geçerli olduğunu bilmez.” Bu geçerlilik, satış veya yeni sahibine başka bir şekilde devredildiğinde devredilmelidir. Bazı onaylar diğer onaylara bağlıdır.

Yasal düzenlemeler dünyasında, tarama gibi yapıların ve faaliyetlerin tamamen onaylı olduğuna dair ispat yükü, kurumlara değil, mülk/marina sahibi/işletmecisine aittir ve bazı kurumlar geçmiş dosyaları silmiştir, bu da geçmişe ait belgelere sahip olmanın daha da önemli olduğu anlamına gelir. Birçok kurum, belirli bir tarihten önce gerçekleştirilen faaliyetleri “eski hak” olarak kabul eden düzenlemelere de sahiptir.

Eski fotoğraflar çok yararlıdır; ancak çoğu, tarihi kütüphanelerden temin edilmedikçe tarih bilgisi içermez. Eski araştırmalar çok anlamlıdır. Bu bilgilere sahip olmak, tarihsel geçmiş olmayan kurumlara yeni faaliyetler için başvurulduğunda büyük sorunları önler. Tabii ki, daha önce onaylanmamış yeni çalışmaların yapıldığını öğrenme gibi bir çıkmaz da söz konusudur.

Bu durum, yeni başvurular yapıldığında veya alıcı gerçekten tam bir durum

tespiti yaptığında ortaya çıkar. Sualtı ve karasal (eski sualtı olan ve şu anda kuru olabilecek araziler dahil) arazi lisansları/ kiralama sözleşmelerinin kopyaları, neyin yapılabileceğini ve çoğu zaman neyin yapılamayacağını ve bazen de her türlü koşulu açıkladığı için çok önemlidir. Aynı şartlara sürekli uyum sağlamak zorunludur.

Benzer şekilde, yer altı veya yer üstünde, satış, ısıtma veya iç kullanım amaçlı olsun, yakıt tanklarının denetimler, uygunluk ve belgeleme dahil olmak üzere güncel olduğundan emin olmak çok önemlidir. Bu konuda her şeyi düzgün bir şekilde organize etmemek büyük bir sorun haline gelebilir. Tüm işletme lisanslarının ve sigorta belgelerinin güncel ve tek bir yerde olması da arzu edilir. Acil durumlar, yangın vb. için işletme planları ve operasyonel iletişim bilgileri varsa, bunların da güncel olması ve aynı yerde bulunması gerekir. En önemlisi, müşterinin tüm iletişim bilgilerinin ve tedarikçi bilgilerinin güncel olması esastır.

ERTELENEN BAKIM İŞLERİ HER ZAMAN BİR SORUNDUR

Fiziksel tesise geçildiğinde, temizlik yapmak ve her şeyi düzenli/çekici hale getirmek önemlidir. Ucuz bitkiler ve renkli cepheler her zaman hoş karşılanan kozmetik iyileştirmelerdir.

Tesis ne kadar temiz ve düzenli olursa, müşteriler de o kadar mutlu olur ve tesis hakkında o kadar iyi bir izlenim edinilir; bu da su ve kara alanlarının kullanım oranlarının artmasına ve tabii ki iş/mülk değerinin yükselmesine yol açabilir. Ertelenen bakım işleri her zaman bir sorundur.

Bazen kolayca tespit edilebilirken, bazen de fark edilmesi zordur. Mevcut işletme sahipleri, bunların ne olduğunu ve muhtemelen bunları düzeltmek için ne yapılması gerektiğini ve yaklaşık maliyetleri daha iyi bilir. Bunlar çeşitli nedenlerle ortaya çıkar – bazıları diğerlerinden daha anlamlıdır. Mülkü elinde tutmak isteyenler, ertelenen bakım işlerini aşmak için bir plan geliştirmelidir.

Çoğu zaman bu, mevcut ve gelişen pazarlara daha iyi cevap verebilmek için ek genişletme veya yeniden yapılandırma gibi diğer girişimleri de içerebilir; bu da gelir akışının artmasını ve iyileştirmelerden daha cazip bir getiri oranı elde edilmesini sağlar.

Zaman zaman çeşitli formüller ve oranlar kullanarak marinaların değerini değerlendirmeye yardımcı oluyoruz. Bu tür yaklaşımlar normalde benzer araçlar kullanırken, biz mülkle neler yapılabileceği, konumu, istenen iş planına nasıl uyduğu, çevredeki pazar ve genellikle önemli bir faktör olan ertelenen bakımın ne olduğu gibi birçok faktöre dayalı olarak daha bütünsel bir bakış açısı benimseme eğilimindeyiz.

Bazen, önerilen bir satışta, alıcının istenen fiyatı, ertelenen bakım masraflarının tamamı düşülerek ödeyeceği şaka yollu bir şekilde söylenir; bu durumda satıcı, alıcıya bu yeri satın alması için ne kadar ödeyecek? Eğer biri gerçekten satmak istiyorsa, elbette tesisin değerini artırmak için tesisi mümkün olan en iyi şekilde tanımlamalıdır. Bu, birçok farklı şekil ve yaklaşımla yapılabilir. Ancak, gerçekçi olmayan abartılarla aşırıya kaçmamak gerekir. Satışta güvenilirlik son derece önemlidir ve birçok engeli aşmanıza yardımcı olabilir. Fiili satış açısından, doğrudan satın alma, taksitli ödemeler, yönetim sözleşmeleri, performans dayalı artan ödemeler vb. gibi birçok yöntem vardır.

Öyleyse asıl soru, satmak istiyor musunuz, istemiyor musunuz? Bu yine, kişinin şahsi kararına kalır; finans, sağlık, ruh hali, aile ve diğer planlar gibi çeşitli değişkenler söz konusu olur. Zincirlerin özel marinaları satın almasıyla ilgili olarak, bağımsız marinaların bir geleceği olup olmadığı da sık sık sorulur.

Cevabım: Kesinlikle var. Her döndüğünüzde başka bir marina bir zincir tarafından satın alınmış gibi görünse de hatta zincirlerin tamamı başka zincirler/yatırım grupları tarafından satın alınmış gibi görünse de marinaların

ezici çoğunluğunun hala bağımsız sahipleri vardır. Aynı durum, zincirlerin tüm ilgiyi üzerine çektiği bir başka eğlence sektörü olan kayak alanları için de geçerlidir.

ABD'de genellikle 8 bin ila 12 bin marina olduğu ve bunların toplamda 733 bin ila 1 milyon 100 bin gemi kızağı olduğu tahmin edilmektedir. Öte yandan, 4 veya daha fazla marinadan oluşan yaklaşık 20 zincir vardır ve bunlardan sadece birkaçı 10'dan fazla marinaya sahiptir.

Zincirlerin toplamda yaklaşık 96 bin bağlama yeri olduğu tahmin edilmektedir; bu da kuru depolama dahil olmak üzere toplam tekne bağlama yerlerinin yaklaşık %10'una denk gelmektedir.

Gerçekten de, marina istatistikleri bağımsız tesislerin uzun bir listesi olduğunu göstermektedir. Bu tesisler hem genel hem de niş pazarlara hizmet vermekte ve genellikle çeşitli zincirlerin çoğundan daha fazla bir aile ortamı hissi yaratmaktadır. Gelecekte dünya çapında büyük ve küçük zincirler tarafından marinaların konsolidasyonu olacak mı? Evet. Bağımsızlar için hala anlamlı ve finansal olarak uygulanabilir yaklaşımlar olacak mı? Şüphesiz.

SON DÜŞÜNCELER

Kararınız ne olursa olsun, önemli olan hedeflerinizi belirlemek ve seçeneklerinizi dikkatlice değerlendirmektir. Zaman ayırarak kayıtlarınızı düzenleyin, mülkünüzü gerçekçi bir şekilde değerlendirin ve gelecek için plan yapın, ne olursa olsun. Keyifli yolculuklar; kalsanız da gitseniz de, sorunlarınız az olsun.

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.

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)



MARINE WANTS *Love* MARITIME RESPECT

SAYGI
Shipping & Electric Co.

saygielectric.com

REFERENCES



BOGAZICI

GURDESAN

Gestas

ILTEKNO

ULUSOY



ARKAS

KIRAN

TK Tuzla shipyard

FATIM OFFSHORE

NEW BUILDING

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

MANUFACTURING

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

REPAIR AND MAINTENANCE

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



HEAD OFFICE

Aydintepe Mahallesi Sahit Bulvarı No:130/1 34947 Tuzla / İSTANBUL

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



SAYGI

SAYGI

Our Partnership
GUCSAN
TEKNOLOJİ

GELECTRIC

GESAN
MARINE

DENİZLERDE PLASTİK KİRLİLİĞİNE ÇÖZÜM ARAYIŞI

Ocean Litter Programı kapsamında deniz taşımacılığı ve balıkçılıktan kaynaklanan plastik kirliliği ele alındı.



Ocean Litter Programme Global Task Force Eğitim ve Çalıştayı, deniz taşımacılığı ve balıkçılık sektörlerinden kaynaklanan plastik kirliliğe çözüm

bulmak amacıyla 12–14 Kasım 2025 tarihlerinde Londra’da ve çevrim içi olarak gerçekleştirildi. 30’dan fazla ülkeyi temsilen 100’den fazla katılımcı, deniz kaynaklı plastik atıkların önlenmesine yönelik yönetim, hukuki ve politik reformlar ile iyi uygulama örneklerini paylaştı.

IMO Deniz Çevresi Dairesi Direktörü David Osborne, açılış konuşmasında acil eylem ve iş birliği çağrısı yaparken, IMO Proje Uygulama Birimi Başkanı Gyorgyi Gurban ise ortak çalışmaların

okyanuslar ve gezegen için ölçülebilir fark yaratabileceğini vurguladı. Etkinlikte, deniz kaynaklı plastik çöpün azaltılmasına ilişkin uluslararası belgeler ve sözleşmelerin uygulanması konuları ele alındı; bilim temelli verilerin ve çok paydaşlı iş birliklerinin önemi öne çıkarıldı.

Ayrıca, kadınların bu alandaki kritik rolü vurgulanarak, sanayi ve akademi tarafından geliştirilen yenilikçi araştırmalar ve teknolojiler tanıtıldı.

(Kaynak: IMO Web Sitesi)

İÇ HAT FERİBOT EMNİYETİ TARTIŞILDI

Güneydoğu Asya’daki yerel feribot güvenliğindeki eksiklikleri hedefleyen SCOPE Projesi kapsamında Endonezya’nın Bali kentinde bir çalıştay düzenlendi.



Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO), Avrupa Birliği (AB) mali desteğiyle yürütülen SCOPE – Gemi Emniyeti Projesi kapsamında Güneydoğu Asya’daki iç hat feribot seferlerinde mevcut emniyet açıklarının giderilmesine yönelik çalışmalarını sürdürüyor.

Bu çerçevede, Endonezya’nın Bali kentinde 10–11 Aralık tarihlerinde düzenlenen iki günlük çalıştayda Endonezya, Malezya ve Tayland ulusal denizcilik idareleri temsilcileri, IMO, Dünya

Denizcilik Üniversitesi (WMU), Interferry ve ilgili uzman kuruluşlar bir araya geldi. Çalıştay, bölgedeki iç hat feribot emniyetinin güçlendirilmesine yönelik ortak bir anlayış ve koordinasyon zemini oluşturmayı amaçladı.

Çalıştay süresince katılımcılar, iç hat feribot işletmeciliğinde karşılaşılan temel risklerin belirlenmesi ve bu risklerin azaltılmasına yönelik Risk Kontrol Seçeneklerinin (Risk Control Options – RCO) önceliklendirilmesi konularında değerlendirmelerde bulundu.

Bu kapsamda, karmaşık mevzuat süreçleri, sınırlı mali ve teknik kaynaklar, paydaş algıları ile yeni politika ve eğitim programlarının hayata geçirilmesinde yaşanan gecikmeler, emniyet iyileştirmelerinin önündeki başlıca engeller olarak tespit edildi. Elde edilen bulgular, SCOPE Projesi’nin ilk

aşamasının tamamlanmasına ve ülkeye özgü uygulanabilir çözüm önerilerinin geliştirilmesine katkı sağlıyor.

Ocak 2025’te başlatılan üç yıllık SCOPE Projesi, IMO’nun İç Hat Feribot Emniyeti Örnek Düzenlemeleri (MSC.518(105)) başta olmak üzere uluslararası standartlara dayalı bir çerçeveye sunarak Endonezya, Malezya ve Tayland’da emniyet, sürdürülebilirlik ve bağlantı kapasitesinin artırılmasını hedefliyor.

Proje, teknik ve düzenleyici iyileştirmelerin yanı sıra kapasite geliştirme faaliyetlerini ve cinsiyet eşitliği ile kapsayıcılık boyutunu da içeriyor; böylece Güneydoğu Asya’da milyonlarca yolcu için daha güvenli, erişilebilir ve etkin iç hat feribot hizmetlerine yönelik uyumlu bir bölgesel yaklaşımın geliştirilmesini amaçlıyor.

(Kaynak: IMO Web Sitesi)

GENÇ DENİZCİLER SÜRDÜRÜLEBİLİRLİK İÇİN BULUŞTU

Geleceğin denizcilik liderleri, Malezya'da deniz taşımacılığının yeşil dönüşümünü inceledi.



Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO), Malezya Denizcilik Departmanı ve Netherlands Maritime University College tarafından ortaklaşa düzenlenen bir etkinlikte, Malezya'nın Johor Bahru kentinde bir araya gelen denizcilik öğrencileri, küresel deniz taşımacılığının sürdürülebilirlik ve iklim eylemleri eksenindeki dönüşümünü ilk elden öğrenme fırsatı buldu. Etkinlik, IMO'nun teknik iş birliği programı GreenVoyage2050 kapsamında gerçekleştirildi ve dünyanın çeşitli bölgelerinden 60'tan fazla üniversite öğrencisi ile 30 denizcilik akademisyeni bir araya geldi. Katılımcılar, denizcilik

sektöründe düşük emisyonlu ve sıfır emisyonlu yakıtlar, liman operasyonları, dijital çözümler ve sürdürülebilir denizcilik hizmetleri ile ilişkili yeni kariyer yolları ve eğitim gereksinimleri üzerine kapsamlı tartışmalar yürüttü. Tartışmalarda ayrıca Malezya'nın bir denizcilik ve lojistik merkezi olarak rolü ve bu dönüşümü destekleyecek vasıflı insan kaynağına duyulan ihtiyaç vurgulandı; bu ihtiyaç özellikle IMO'nun 2023 yılına ait GHG Stratejisi ile uyumlu olarak ifade edildi.

Etkinliğin öne çıkan bölümünde, Tanjung Pelepas Limanı'ndan kaptan ve liman pilotu olan Captain Emanuel, denizcilik operasyonlarındaki sorumlulukları, liderlik deneyimleri ve sektörün düşük emisyonlu operasyonlara doğru evrilmesiyle birlikte gereksinim duyulan beceriler üzerine öğrencilerle bir diyalog gerçekleştirdi. Captain Emanuel, genç katılımcılara şöyle seslendi: “Denizcilik sektöründe çalışmayı hedefliyorsanız, rol modeller bulun, meraklı kalın ve hedefleriniz için çalışmaya devam edin. Sektör değişiyor ve

daha fazla kadın ile genç bireyin geleceği
şekillendirmede yeri var.”

Bu katkı, denizcilik alanında daha fazla kadının mesleğe çekilmesinin önemini daha da ortaya koydu. Ayrıca Netherlands Maritime University College Kurucusu ve İcra Başkanı Prof. Dato' Sri Dr. Captain Razali Yaacob, öğrencilere pratik uygulamalarla bağlantı kurmanın ve sürdürülebilirlik konusundaki güncel zorluklarla yüzleşmenin, denizcilik kariyer fırsatlarının kapsamını görmelerine yardımcı olduğunu belirtti. Etkinlik, IMO'nun GreenVoyage2050 programının gençlere yönelik farkındalık oluşturma, kapsayıcılığı artırma ve deniz taşımacılığının dekarbonizasyon kapasitesini geliştirme çabalarının bir parçası olarak gerçekleştirildi. Bu kapsamda genç profesyonellerin, küresel ölçekte sürdürülebilir deniz taşıma sistemine geçişi destekleyecek bilgi ve becerilerle donatılması hedeflendi.

(Kaynak: IMO Web Sitesi)

PETROL SIZINTISIYLA MÜCADELE

Kamboçya, çevresel hassasiyet haritalaması yoluyla petrol sızıntısı müdahalesini güçlendirecek.

Kamboçya'daki denizcilik paydaşları, kıyı ve deniz çevresine olası petrol sızıntılarına karşı acil müdahale planlamasını geliştirmek amacıyla düzenlenen ulusal bir çalıştayda çevresel duyarlılık haritalaması konusunda önemli eğitimler aldı. Çevresel duyarlılık haritalaması, bir ülkenin millî petrol sızıntıları müdahale planlarının ayrılmaz bir parçasıdır. Bu haritalama, hassas kıyı ve deniz kaynaklarını belirleyerek risk altında olan alanlara öncelik verir; böylece müdahale ekipleri, bir petrol dökülmesi sırasında koruma stratejileri geliştirmek ve kaynak tahsisini etkin

şekilde yönetmek için bilgiye dayalı kararlar alabilir. Çalıştaya Kamboçya hükümet kurumları, özel sektör ve diğer paydaş örgütlerden 34 katılımcı katıldı.

Katılımcılara, petrol sızıntılarına müdahale için çevresel duyarlılık haritalaması ve coğrafi bilgi sistemleri (GIS) araçlarının kullanımı konusunda eğitim verildi. Ayrıca, Kamboçya'nın millî petrol dökülme müdahale çerçevesini desteklemek amacıyla Çevresel Duyarlılık İndeksi (ESI) haritalarının edinilmesi ve derlenmesine ilişkin rehberlik de sağlandı. Bu girişim, Kamboçya'nın tüm

müdahale paydaşlarının erişimine açık, güncel duyarlılık haritalarının sürekli olarak geliştirilmesine yönelik bir program oluşturma çabalarını destekliyor. Ayrıca, hâlihazırda geliştirilmekte olan Millî Petrol Dökülmesi Müdahale Planı'nın son hâlinin hazırlanmasına katkı sağlamayı amaçlıyor. Çalıştay, Güneydoğu Asya'da petrol dökülmelerine karşı hazırlık ve müdahaleyi destekleyen GI SEA Projesi kapsamında gerçekleştirildi ve eğitimler IMO'nun Entegre Teknik İşbirliği Programı (ITCP) aracılığıyla sunuldu.

(Kaynak: IMO Web Sitesi)

KARADENİZ VE HAZAR DENİZİ ÜLKELERİ İÇİN E-NAVİGASYON ÇALIŞTAYI

IMO iş birliğiyle Türkmenistan'da düzenlenen çalıştayda Karadeniz ve Hazar Denizi'ne kıyısı olan devletler e-navigasyon kapsamında S-100 ürünlerini değerlendirdi.



Türkmenistan'ın Türkmenbaşı şehrinde IMO iş birliğiyle 3–5 Aralık tarihleri arasında Karadeniz ve Hazar Denizi'ne kıyısı olan devletlerin e-navigasyon kapsamında S-100 ürünlerini değerlendirmek amacıyla ilk çalışma gerçekleştirildi.

Söz konusu çalıştay, Uluslararası Hidrografi Örgütü (IHO) ve Uluslararası Seyir Yardımları Örgütü (IALA) ile ortaklaşa düzenlendi. Amaç, IHO'nun S-100 Evrensel Hidrografik Veri Modeli ve ilgili S-100 ürünlerinin geliştirilmesi ile uygulanmasına yönelik farkındalığın artırılmasıydı. S-100, gemi seyirüsefer bilgilerinin dijitalleştirilmesi ve modernize edilmesi için geliştirilen ileri düzey bir standart.

Bu standart, derinlik, akıntı, gelgit, hava durumu gibi farklı veri türlerinin birleştirilmesine olanak tanıyarak

e-navigasyon stratejisine katkı sağlar ve denizcilerin daha bilinçli kararlar almasına destek olur.

S-100 standardı, IMO'nun e-navigasyon stratejisinin önemli bir bileşeni ve yakın zamanda gemiler tarafından kullanımının zorunlu hale getirilmesi planlanıyor. IMO Deniz Güvenliği Komitesi (Maritime Safety Committee; MSC) tarafından ECDIS için revize edilmiş performans standartları, 2022'de Resolution MSC.530(106) ve 2024'teki güncellemelerle S-100 çerçevesinin aşamalı uygulanmasını hedefliyor. Bu kapsamda S-100, 1 Ocak 2029'dan itibaren kurulacak tüm ECDIS ekipmanlarında uygunluk gerekliliği oluşturacak. Etkinliğe Azerbaycan, Gürcistan, Kazakistan, Türkiye ve Türkmenistan gibi kıyı devletlerinin deniz idareleri ve hidrografik ofislerinden toplam 18 üst düzey yetkili katıldı. Katılımcılar, kendi hidrografik, navigasyon

ve ölçüm-değerlendirme hizmetlerinin mevcut durumuna ilişkin güncellemeleri paylaştı; halihazırdaki kapasite ile S-100 gereklilikleri arasındaki farklar üzerine görüş alışverişinde bulundu. Bu görüşmeler, e-navigasyon için S-100 uyumlu veri hizmetlerinin üretimi, yayılımı ve yönetimi konularında ortak anlayışı geliştirmeyi hedefliyor. Çalıştay sırasında katılımcılar ayrıca S-100 gerekliliklerini kapsamlı şekilde kavradı; Elektronik Seyir Verisi Hizmetleri (ENDS) geliştirme, dinamik bilgiler (örneğin navigasyon ve hava uyarıları) ile veri akışlarının birlikte çalışabilirliği gibi kritik S-100 uygulama unsurlarını değerlendirdi. Bu faaliyetler, Karadeniz ve Hazar Denizi kıyı devletleri arasında uyumlu bir S-100 uygulama çerçevesinin tesis edilmesine katkı sağlayacak şekilde bölgesel iş birliğini teşvik ediyor.

(Kaynak: IMO Web Sitesi)

DENİZCİLİKTE DİJİTALLEŞME ADIMLARI

IMO'nun düzenlediği çalıştayda Afrikalı üye devletler denizcilik dijitalleşmesini ilerletmek için bir araya geldi.



Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO), Afrika Ulaşım Politikası Programı (SSATP) ve Dünya Bankası, Fildişi Sahili Ulaştırma Bakanlığı iş birliğinde, 9–12 Aralık 2025 tarihlerinde Abidjan'da denizcilik tek pencere (Maritime Single Window – MSW) sisteminin Fransızca konuşan 12 Afrika ülkesinde uygulanmasını hızlandırmaya yönelik alt bölgesel bir çalıştay düzenledi.

Çalıştay, Batı ve Orta Afrika Liman Yönetimleri Birliği (PMAWCA), Doğu ve Güney Afrika Liman Yönetimleri Birliği (PMAESA), Kuzey Afrika Liman İdareleri Birliği (UAPNA) ve Afrika Liman Kaptanları Komitesi'nin katkılarıyla gerçekleştirildi; Benin, Kamerun, Komorlar, Kongo, Fildişi Sahili, Demokratik Kongo Cumhuriyeti, Gabon, Gine, Madagaskar, Moritanya, Senegal ve Togo'dan toplam 79 temsilci bir araya geldi. MSW sistemi, gemiler ile kamu

kurumları arasındaki bilgi alışverişini tek bir dijital platform üzerinden sağlayarak limanlara varış, limanda kalış ve ayrılış süreçlerini sadeleştirmeyi ve operasyonel verimliliği artırmayı amaçlıyor.

Çalıştay kapsamında katılımcılar, kendi ülkelerindeki mevcut liman ve dijital sistemleri tanıtarak ilerleme düzeylerini, karşılaşılan zorlukları ve iyi uygulama örneklerini paylaştı; IMO tarafından yürütülen gereksinim değerlendirme çalışmalarından elde edilen bulgular ışığında, MSW uygulamasına yönelik teknik ve kurumsal gereklilikler ele alındı. Tartışmalarda, MSW'nin yalnızca bir dijital araç değil, ticaretin kolaylaştırılmasını hedefleyen daha geniş bir bölgesel ekosistemin temel unsuru olduğu vurgulandı.

Etkinlikte ayrıca, IMO'nun Uluslararası Denizcilik Trafikinin Kolaylaştırılması

Sözleşmesi (FAL Sözleşmesi) çerçevesinde taraflar arasındaki koordinasyonun güçlendirilmesi, finansman ve politika ihtiyaçlarının netleştirilmesi ve MSW uygulamasının hızlandırılmasına yönelik pratik bilgi paylaşımı sağlandı.

Çalıştayın amacı SSATP'nin ulaştırma ve ticaret koridorlarında dijitalleşmeyi teşvik eden hedeflerini desteklerken, lojistik maliyetlerinin azaltılması, ticaretin kolaylaştırılması ve Afrika limanlarının rekabet gücünün artırılmasına katkı sunmaktır.

Faaliyet, IMO'nun Entegre Teknik İş Birliği Programı (ITCP) kapsamında Dünya Bankası ve Fildişi Sahili Genel Denizcilik ve Liman İşleri Genel Müdürlüğü ile yakın iş birliği içinde yürütüldü.

(Kaynak: IMO Web Sitesi)

DENİZCİLİKTE DÜŞÜK KARBONLU GELECEK İÇİN YENİ İŞ BİRLİĞİ

IBIA ile Hong Kong Gemi Sahipleri Derneği arasında “Deniz Enerjisi ve Sürdürülebilir Deniz Taşımacılığı Alanında İş Birliğini Geliştirmeye Yönelik Mutabakat Zaptı” imzalandı.



IBIA (Uluslararası Bunker Endüstrisi Derneği) ile Hong Kong Gemi Sahipleri Derneği (HKSOA), 19 Kasım 2025 tarihinde Hong Kong'da düzenlenen IBIA Yıllık Kongresi sırasında bir Mutabakat Zaptı (MoU) imzaladı. Küresel deniz enerjisi değer zincirinin sesi olan IBIA ile Asya'nın önde gelen armatör ve işletmeciler topluluğunu temsil eden HKSOA arasında tesis edilen bu çerçeve anlaşma; bunker/marine enerji, sürdürülebilirlik, yenilikçilik ve profesyonel gelişim alanlarında daha yakın iş birliği yürütülmesine imkân sağlamayı amaçlıyor.

Mutabakat Zaptı kapsamında taraflar; yeşil deniz taşımacılığı, alternatif yakıtlar ve sürdürülebilir bunker tedarik zincirlerine yönelik Ar-Ge faaliyetleri, ortak eğitim programları, seminer ve atölye çalışmaları ile sektörel yetkinlik geliştirme girişimlerinin hayata geçirilmesi gibi öncelikli alanlarda iş birliğini güçlendirmeyi planlıyor. Ayrıca bölgesel ve uluslararası platformlarda düzenleyici, çevresel ve operasyonel konularda ortak savunuculuk faaliyetleri yürütülmesi hedefleniyor. IBIA Başkanı Constantinos Capetanakis, bu iş birliğinin küresel bunker endüstrisi ile Hong Kong'un dinamik armatör topluluğu arasındaki etkileşimi derinleştireceğini vurgularken; HKSOA Başkanı Angad Banga, Hong Kong'un yeşil yakıt tedarik merkezleriyle yakınlığının sürdürülebilir

bunkering için stratejik bir avantaj sunduğunu ifade etti.

Anlaşma, her iki kuruluşun da denizcilik sektörünün düşük karbonlu bir geleceğe geçişine katkı sunma kararlılığını ortaya koyarken, operasyonel verimlilik ve güvenlik standartlarının korunmasına yönelik ortak iradeyi de teyit ediyor. Mutabakat Zaptı kapsamındaki faaliyetler ve projeler, ihtiyaç ve fırsatlara göre ayrıca belirlenecek olup, taraflar sprintler çerçevesindeki çalışmalarında kendi maliyetlerini üstlenecek; yalnızca tarafların farklı bir düzenleme üzerinde mutabık kalması hâlinde bu maliyet paylaşımında değişikliğe gidilebilecek.

(Kaynak: IBIA Web Sitesi)

BM SÜRDÜRÜLEBİLİR ULAŞIM ON YILI'NDA DENİZCİLİK VURGUSU

Dünya Denizcilik Konseyi (WSC), BM'nin Sürdürülebilir Ulaşım On Yılı lansmanında deniz taşımacılığını temsil etti.

Dünya Denizcilik Konseyi (World Shipping Council – WSC), 10 Aralık tarihinde Birleşmiş Milletler tarafından başlatılan “Sürdürülebilir Ulaşım On Yılı” etkinliğinde, okyanus taşımacılığının küresel tedarik zincirlerinde sera gazı (GHG) emisyonlarının azaltılmasındaki kritik rolünü vurgulayarak deniz taşımacılığının dünya ticaretinin yaklaşık %80'ini taşıdığını, kara ve hava taşımacılığına kıyasla daha yüksek emisyon verimliliği sağlayan bir taşıma şekli olduğunu açıkladı ve bu çerçevede WSC'nin deniz taşımacılığının sürdürülebilir ulaşım politikalarında merkezi bir unsur olarak değerlendirilmesi gerektiğini ifade etti. WSC Başkanı ve

CEO'su Joe Kramek, etkinlikte yaptığı açıklamada, deniz taşımacılığının enerji dönüşümünün, ülkelerin yenilenebilir deniz yakıtlarına ve ilgili liman altyapılarına yatırım yapmaları için önemli bir fırsat olduğunu söyledi.

Hat taşımacılığı sektörünün, 2030 yılına kadar düşük ve sıfır sera gazı emisyonlu yakıtlarla çalıştırılmak üzere tasarlanmış 1.035 adet çift yakıtlı gemi için 150 milyar ABD doları tutarında kesin sipariş verdiğini belirtti. Kramek, Sürdürülebilir Ulaşım On Yılı kapsamında kamu ve özel sektörün iş birliğiyle uygun maliyetli yeşil deniz yakıtları ve küresel altyapının hızla geliştirilmesini ve bunun dünya

tedarik zincirlerinde emisyon azaltımını hızlandıracak önemli ekonomik olanaklar yaratmasını beklediklerini aktardı.

WSC, aynı zamanda Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO) nezdinde küresel ölçekte uyumlu ve etkin sera gazı düzenlemelerinin geliştirilmesinin karbonsuzlaştırma sürecinin temel gerekliliklerinden biri olduğunun altını çizdi. Konsey, okyanus taşımacılığının BM Sürdürülebilir Ulaşım On Yılı kapsamında tanınan, desteklenen ve sürdürülebilir çözümlerin ayrılmaz bir parçası olan bir sektör haline gelmesi için çalışmalarını sürdürdüğünü açıkladı. (Kaynak: WSC Web Sitesi)

RÜZGÂR DESTEKLİ İTKİ SİSTEMLERİNDE %28'E VARAN TASARRUF

Küresel Denizcilik Karbonsuzlaştırma Merkezi (GCMD), yelken bazlı itki sistemlerinde enerji tasarrufunu ölçmek için yeni metodolojiyi test ediyor.



Küresel Denizcilik Karbonsuzlaştırma Merkezi (Global Centre for Maritime Decarbonisation – GCMD), rüzgâr destekli itki sistemlerinin (Wind-Assisted Propulsion Systems – WAPS) operasyonel performansını değerlendirmek amacıyla geliştirdiği yeni güç tasarrufu ölçüm metodolojisini gerçek saha koşullarında test etti. Bu çalışma, rüzgârla desteklenen itki teknolojilerinin geminin ana makine yükü üzerindeki etkisini objektif, izole edilebilir ve doğrulanabilir bir yöntemle analiz etmeyi hedefliyor.

Testler, 50.332 dwt sınıfında bir MR ürün tankerine Mart 2025'te entegre edilen üç adet 22 metre yüksekliğindeki emiş yelkeni üzerinde yürütüldü. Söz konusu yelkenler, rüzgâr hızı ve açısı ile geminin hızı, rotası ve ana makine güç tüketimini 15 saniyelik aralıklarla kaydeden yüksek frekanslı ölçüm sistemleriyle donatıldı.

Üretilen veriler, aynı meteorolojik ve operasyonel koşullar altında yelkenlerin

açık ve kapalı olduğu durumları karşılaştıran ve “on-off test” olarak adlandırılan bir protokol çerçevesinde analiz edildi. Kullanılan metodoloji, ITTC ve DNV gibi uluslararası teknik kuruluşların değerlendirme standartlarıyla uyumlu bir şekilde tasarlandı.

Analiz sonuçları, sistemin ortalama anlık güç tasarrufu oranının %7,2 olduğunu ve bu değer in güven aralığının %6,2 ile %8,2 arasında değiştiğini gösterdi. Rüzgâr koşullarının elverişli olduğu durumlarda, özellikle görünür rüzgâr açısının yaklaşık 47 dereceye denk geldiği ve rüzgâr hızının 15,3 m/s seviyesine ulaştığı anlarda tasarruf oranı %28,1'e kadar yükseldi.

Buna karşılık, başa rüzgâr gibi olumsuz koşullarda sistem zaman zaman negatif tasarruf üreterek en fazla –%14 seviyesine kadar düştü; bu nedenle sistemin kapatılabilir bir modda işletilmesi gerektiği değerlendirildi. GCMD tarafından geliştirilen bu metodoloji,

çevresel değişkenliklerin etkisini ayırarak rüzgâr destekli itki sistemlerinin gerçek performansını bilimsel temelde ortaya koymayı amaçlıyor. Aynı zamanda, WAPS teknolojilerinin operasyonel doğrulama süreçlerine standartlaştırılmış bir yaklaşım getirerek sektör genelinde uygulanabilir bir kalite güvencesi çerçevesi oluşturuyor.

Bu yaklaşımın, gelecekte performansa dayalı finansman modelleri, karbon azaltım teşvik mekanizmaları ve ilgili yatırım kararları için güvenilir veri üretimine katkı sağlayacağı öngörülüyor.

Sonuç olarak, bu çalışma rüzgâr destekli itki sistemlerinin IMO'nun 2030 ve 2040 karbon azaltım hedefleri ile Avrupa Birliği'nin FuelEU Maritime düzenlemeleri kapsamında önemli bir tamamlayıcı teknoloji olarak değerlendirilmesine yönelik bilimsel temeli güçlendiriyor.

(Kaynak: Lloyd's List Web Sitesi)

BIMCO'DAN DENİZCİLİK DİJİTALLEŞME AĞI HAMLESİ

BIMCO, küresel denizcilikte dijital dönüşüme hız kazandırmak amacıyla yeni Denizcilik Dijitalleşme Ağı'nı kurmayı hedefliyor.



BIMCO, küresel denizcilik sektöründe dijital dönüşümü hızlandırmayı ve paydaşlar arasında daha güçlü bir iş birliği ortamı oluşturmayı amaçlayan yeni Denizcilik Dijitalleşme Ağı'nı kurmaya hazırlanıyor.

Bu ağ, denizcilik sektöründe dijitalleşme süreçlerinde karşılaşılan temel zorluklara yönelik pratik çözümler geliştirmek ve ortak bilgi üretmek amacıyla, paydaşların görüş alışverişinde bulunabileceği açık bir platform olarak tasarlanıyor.

Ağın temel işlevi; katılımcıların ticari tecrübelerini paylaşabildiği, dijital uygulamalara ilişkin başarılı ve başarısız örnekleri değerlendirebildiği ve sektördeki yeniliklere dair düzenli bilgi akışının sağlandığı dinamik bir ortam yaratmaktır.

Bu çerçevede gerçekleştirilecek tartışma oturumları ve çevrim içi etkinlikler sayesinde dijital teknolojilerin operasyonel süreçlere entegrasyonuna yönelik güncel bilgiler paylaşılacak; böylece operasyonel verimlilik artışı ve daha sürdürülebilir bir deniz taşımacılığı modeli desteklenecektir.

Ağın çalışma alanları arasında elektronik konşimentolar, sefer optimizasyonu, Tam Zamanında Varış (Just-in-Time Arrival) uygulamaları, Blue Visby Girişimi (Blue Visby Project) kapsamında geliştirilen çözümler, gemi performansı ve optimizasyon teknikleri, kira sözleşmeleri ve yönetim anlaşmalarında kullanılmak üzere geliştirilen akıllı dijital sözleşmeler ile ticaret süreçlerinin sayısallaştırılmasını amaçlayan kağıtsız ticaret girişimleri

yer almaktadır. Bu temalar, denizcilik sektöründe uygulanabilir dijital çözümlerin yaygınlaştırılması ve ticari süreçlerin modernizasyonu açısından temel odak noktalarını oluşturmaktadır. BIMCO, bu ağ aracılığıyla dijital iş akışlarına geçişin sektör genelinde daha uyumlu, etkin ve erişilebilir hale gelmesini hedeflemekte ve dijitalleşmenin deniz taşımacılığı değer zincirine sağlayacağı faydaların tüm paydaşlara yansımaları amaçlanmaktadır.

Ağın toplantıları çevrim içi formatta gerçekleştirilecek olup, katılım sağlamak veya daha fazla bilgi almak isteyen tarafların ilgili kişiyle iletişime geçebileceği belirtilmektedir.

(Kaynak: BIMCO Web Sitesi)

ÇİNLİ TERSANE CO₂ YAKALAMA MALİYETİNİ AÇIKLADI

Çinli bir tersanenin araştırma kolu, bir ton CO₂'nin bertaraf edilme maliyetini hesapladı.



Bir Çin araştırma kuruluşu, gemi emisyonlarından bir ton CO₂ yakalamanın maliyetini hesaplayarak açıkladı.

Buna göre, bir ton CO₂'nin işletme bazı yakalama maliyeti yaklaşık 500 CNY (70,8 USD) seviyesinde gerçekleşiyor.

Gemi üzerine kurulacak karbon yakalama sistemlerinin sermaye giderlerinin (CapEx) ise gemi tipine ve sistem konfigürasyonuna göre değiştiği belirtiliyor. Araştırma kurumu, bu maliyet değerlendirmesini, denizde yakalanan CO₂'nin yakalama, transfer, toplanma (aggregation) ve nihai jeolojik depolama süreçlerini kapsayan bütünlük bir değer zincirinin oluşturulmasına yönelik yürütülen yeni bir uluslararası iş birliği kapsamında paylaştı.

Bu iş birliğinde araştırma kurumunun görevi karbon yakalama teknolojisini sağlamak, karşı taraftaki paydaşın görevi ise CO₂'nin güvenli aktarımı, toplanması ve karada kalıcı şekilde depolanması olarak tanımlanıyor. Söz konusu iş birliği sayesinde oluşturulan değer zinciri, özellikle Kuzey Denizi ve Baltık Denizi bölgesinde faaliyet gösteren gemiler için uygulanabilir bir çözüm modeli sunuyor.

Araştırma kurumuna göre, gemi üzerinde karbon yakalama sistemleri için ayrılan hacim yaklaşık 300 ila 700 ton arasında değişebiliyor; ancak bu konuda kesin bir standardın oluşması için henüz erken olduğu ifade ediliyor. Mevcut uygulamalarda yakalanan CO₂, Tip-C sıvı CO₂ tanklarında depolanıyor ve bu tankların 300 tondan 3.000 tona kadar

hacim kaplayabildiği biliniyor. Alternatif olarak CO₂, 20 ft ISO konteyner tipi CO₂ tanklarında da depolanabiliyor. Depolama kapasitesi gemi türüne ve operasyonel profile göre farklılık gösteriyor. Yakalanan CO₂'nin taşınması, gemiden gemiye transfer (ship-to-ship transfer) yöntemiyle Tip-C tanklardan bir sıvı CO₂ taşıyıcısına aktarılıyor. Konteyner tankların ise limana varışta doğrudan karaya alınması öngörülüyor. Araştırma kuruluşu, şu anda boşaltma işlemlerinin yalnızca limanda yanaşma sırasında gerçekleştirdiğini, yanaşmaksızın boşaltma (offshore offloading) yönteminin ise henüz test edilmediğini bildiriyor. Yaklaşık 300 m³ sıvı CO₂'nin boşaltılması işleminin, hacme bağlı olarak yaklaşık bir saat sürdüğü ifade ediliyor.

Boşaltılan sıvı CO₂, transfer sonrasında arıtılıyor ve uygun basınç ile sıcaklık seviyelerine getirilerek hem kara hem de deniz-altı jeolojik formasyonlarında kalıcı depolama (permanent sequestration) amacıyla gönderilebiliyor.

Ayrıca belirli durumlarda, CO₂'nin biyoyakıt üretimi gibi alternatif endüstriyel kullanım alanlarına da yönlendirilebileceği belirtiliyor. İş birliği kapsamında konuşan yetkili bir yönetici, "Denizde yakalamadan karada kalıcı ve güvenli depolamaya kadar tüm süreci bütünlük olarak döngüyü kapattıklarını" ifade etti.

Singapur merkezli Küresel Denizcilik Karbonsuzlaştırma Merkezi tarafından geçtiğimiz yıl yayımlanan çalışmaya göre, 49.700 dwt'lık bir MR2 tankere prototip bir gemi-üstü karbon yakalama sistemi kurulmasının toplam sermaye maliyeti 13,6 milyon USD seviyesinde bulunuyor.

(Kaynak: TradeWinds Web Sitesi)

AB'NİN YENİ İKLİM HEDEFİ: %90 AZALTIM

Avrupa Parlamentosu ve Avrupa Birliği Konseyi, İklim Yasası'nda emisyonlarda %90 azalma konusunda anlaştı.

Avrupa Parlamentosu ile Avrupa Birliği

kredileriyle karşılanmasına imkân

yılda bir değerlendirme yapacak ve



Konseyi, AB'nin 2050 yılında iklim nötrlüğüne ulaşma hedefi doğrultusunda, 1990 seviyelerine kıyasla 2040 yılına kadar net sera gazı emisyonlarının %90 oranında azaltılmasını öngören yeni ve bağlayıcı bir ara hedef üzerinde siyasi bir uzlaşya vardı.

Bu hedef, enerji üretiminden endüstriye, binalardan ulaştırma modlarına, karayolu ve deniz taşımacılığı dahil tüm ekonomik sektörlerin dönüşümünü içeren kapsamlı bir çerçeve sunmakta olup, özellikle deniz taşımacılığı sektöründe AB kapsamındaki CO₂ eşdeğeri emisyonların azaltılması yönünde ileri seviye uyum politikalarının geliştirilmesine zemin hazırlıyor.

Mutabakat kapsamında üye devletlere hedefe ulaşma sürecinde belirli bir esneklik tanınmakta, 2036 yılından itibaren emisyon azaltım hedefinin en fazla %5'lik kısmının Paris Anlaşması'nın ilgili kurallarına uygun ve yüksek çevresel bütünlüğe sahip uluslararası karbon

veriliyor. Bu çerçevede kullanılacak kredilerin; küresel ölçekte uygulanan yüksek standartlı emisyon azaltım projelerine dayanması, çevresel faydasının doğrulanabilir olması ve AB'nin uzun vadeli iklim politikalarıyla uyumlu hale getirilmesi amaçlanıyor. Bu husus, özellikle emisyon azaltımının zor olduğu sektörlerde, aralarında denizcilik operasyonlarının da bulunduğu faaliyetlerde ek uyum seçenekleri yaratıyor.

Bunun yanında, binalar ve karayolu taşımacılığı yakıtlarını kapsayan AB Emisyon Ticareti Sistemi'nin (ETS2) yürürlüğe girişinin bir yıl ertelenerek 2028 yılına alınmasına karar verildi. Böylece AB, enerji fiyatları ve sosyal etkiler değerlendirilerek daha dengeli bir geçiş dönemi planlanıyor. Yeni hedef doğrultusunda Avrupa Komisyonu, teknolojik ilerlemeler, güncel bilimsel veriler, enerji maliyetleri ve ekonomik etkiler ışığında her iki

ihtiyaç duyulması halinde ek politika araçları veya mevzuat güncellemeleri önerecek. Bu düzenli gözden geçirme mekanizması, AB'nin 2040 ve nihai olarak 2050 hedeflerine ulaşmasını güvence altına almak üzere tasarlandı.

Varılan bu siyasi anlaşma, Avrupa Parlamentosu ile AB Konseyi'nin resmi onay süreçlerinin ardından yasalacak olup, AB Resmî Gazetesi'nde yayımlanmasını müteakip yirmi gün sonra yürürlüğe girecek. Söz konusu hedef, Avrupa Birliği'nin küresel iklim politikalarında liderliğini pekiştirmekte; denizcilik sektörü dahil tüm ulaştırma modlarında sürdürülebilir enerji kullanımı, düşük ve sıfır karbonlu yakıtların geliştirilmesi, emisyon ölçümü ve raporlama standartlarının güçlendirilmesi gibi alanlarda hem AB içi hem de uluslararası paydaşlar için belirleyici bir yol haritası oluşturuyor.

(Kaynak: European Parliament Web Sitesi)

reliable
partner!



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



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

HİZMETLERİMİZ

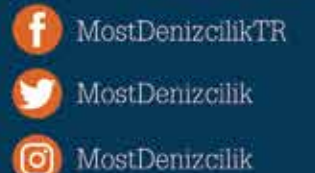
- Kıyı Tesisi Acil Müdahale Hizmeti
- Eğitim ve Tatbikatlar
- Acil Müdahale Operasyonları
- Risk Değerlendirme
- Dalgıçlık ve Su Altı Operasyonları
- Derin Deniz ve ROV Operasyonları
- IHA ile Havadan Görüntüleme ve Endüstriyel Kimyasal Madde Tespiti
- Depolama ve Tank Temizliği
- Pre-booming Hizmetleri

ACİL ÇAĞRI:

+90 531 773 3733
+90 530 940 8787

MOST Denizcilik Merkez Ofis:

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



MEMORANDUMLAR KAPSAMINDA TÜRK BAYRAKLI GEMİ TUTULMALARI İSTATİSTİKLERİ

Türk bayraklı gemilerin tutulma istatistikleri aşağıdadır.

LİMAN DEVLETİ KONTROL BÖLGELERİ	OCAK 2025	ŞUBAT 2025	MART 2025	NİSAN 2025	MAYIS 2025	HAZİRAN 2025	TEMMUZ 2025	AĞUSTOS 2025	EYLÜL 2025	EKİM 2025	KASIM 2025	ARALIK 2025
PARİS LİMAN DEVLETİ MUTABAKATI ZAPTI (PARIS MOU)	TUTULMA YOK	FRANSA (MARSEILLE)	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK	AMSTERDAM (ROTTERDAM) YUNANİSTAN (RHODES)	TUTULMA YOK	İTALYA (PORTO NOGARO)	HOLLANDA (AMSTERDAM)	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK
TOKYO LİMAN DEVLETİ MUTABAKATI ZAPTI (TOKYO MOU)	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK	TİANJİN (ÇİN)	TİANJİN (ÇİN)	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK	ÇİN (HUANGHUA)
KARADENİZ LİMAN DEVLETİ MUTABAKATI ZAPTI (BLACK SEA MOU)	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK
AKDENİZ LİMAN DEVLETİ MUTABAKATI ZAPTI (MEDITERRANEAN MOU)	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK
AMERİKA BİRLEŞİK DEVLETLERİ SAHİL GÜVENLİK (USCG)	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK

YILLARA GÖRE TUTULMA TABLOSU (2017 – 24.12.2025)*

LİMAN DEVLETİ KONTROL BÖLGELERİ	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025 (Ocak-Aralık)
PARIS MOU	14	7	4	3	1	7	7	11	5 Tutulma (213 Denetleme)
TOKYO MOU	3	0	2	0	0	0	0	0	3 Tutulma (22 Denetleme)
BS MOU	11	2	0	1	0	2	1	1	0 Tutulma (141 Denetleme)
MED MOU	0	5	0	0	0	0	0	1	0 Tutulma (74 Denetleme)
USCG	-	1 **	0 **	1 **	1 **	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 YAVUZYLMAZ (Deniz Ulaştırma Müdürü)**

**KNOWLEDGE
PROTECTS,
EXPERIENCE
SAVES,
TEAMWORK
DELIVERS**

ALWAYS



KUZEYSİGORTA

www.kuzeybrokers.com

Küresel LNG piyasalarında dengelenme süreci ve denizcilik sektörüne yansımaları



* ULUÇ KEDME

Küresel LNG piyasaları 2025 yılı itibarıyla, son yıllarda yaşanan arz güvenliği endişeleri ve yüksek fiyat oynaklığının ardından, daha dengeli ancak bölgesel olarak farklılaşan bir yapıya doğru evrilmektedir. Arz tarafındaki genişleme, talep tarafındaki kırılganlıklar ve navlun piyasalarında gözlenen normalleşme eğilimi, enerji ve denizcilik sektörleri açısından yeni bir denge arayışına işaret etmektedir. Bu dönemde LNG ticaretinin yönü, büyük ölçüde bölgesel talep dinamikleri ve lojistik esneklik unsurları tarafından belirlenmektedir.

Asya spot LNG piyasalarında fiyatlar, Güney Kore'de beklenen soğuk hava koşullarının etkisiyle kısa vadeli bir toparlanma göstermiş olsa da genel talep görünümü zayıf seyretmektedir. Kuzeydoğu Asya spot LNG fiyatları 2025 yılı başından bu yana belirgin şekilde gerilemiş; Çin'de sanayi üretimindeki yavaşlama, güçlü yerli gaz üretimi ve kömürün rekabetçi konumu LNG ithalatını sınırlamıştır. Bu çerçevede Asya

piyasalarının, özellikle spot alımlarda daha seçici ve fiyat duyarlı bir yaklaşım benimsediği, uzun vadeli kontratların ise korunduğu görülmektedir.

Avrupa cephesinde LNG, Rusya kaynaklı boru hattı gazındaki kalıcı düşüş nedeniyle enerji arz güvenliğinin temel unsurlarından biri olmaya devam etmektedir. 2025 yılı boyunca Avrupa doğal gaz fiyatları göreceli olarak gerilemiş olsa da bu durum arz fazlasından ziyade talebin normalleşmesi ve depolama seviyelerinin yönetilebilir düzeylerde seyretmesiyle ilişkilidir. Orta ve Doğu Avrupa ülkelerinin 2026 yılının ilk çeyreği için erken dönem LNG tedarik arayışına girmesi, LNG'nin Avrupa enerji denklemindeki stratejik rolünü koruduğunu göstermektedir. Bu bağlamda Avrupa, küresel LNG piyasasında Asya'nın zayıf kaldığı dönemlerde marjinal alıcı konumunu sürdürmektedir.

ABD doğalgaz ve LNG piyasaları ise 2025 yılında güçlü ihracat talebiyle öne çıkmıştır. LNG ihracat terminallerine yönelen gaz akışları rekor seviyelere ulaşmış, bu durum ABD doğalgaz fiyatlarını desteklemiştir. Artan LNG ihracat kapasitesi, ABD iç piyasasında üretim artışına rağmen daha hassas bir denge yaratmaktadır. Önümüzdeki dönemde ABD ve Katar başta olmak üzere yeni LNG projelerinin devreye girmesiyle küresel LNG arzının 2026 yılında artması beklenmektedir. Ancak bu arz artışının piyasa üzerindeki etkisi, özellikle Asya talebindeki toparlanmanın hızına bağlı olarak şekillenecektir.

LNG taşımacılığı piyasasında 2025 yılının son çeyreğinde navlun seviyelerinde belirgin bir gerileme gözlemlenmiştir. Atlantik ve Pasifik bölgelerinde günlük navlunlar daha sürdürülebilir seviyelere çekilirken, bu gelişme ticaret akımlarını da etkilemiştir. ABD çıkışlı LNG kargolarının

önemli bir bölümünün Avrupa'ya yönelmesi, Asya talebindeki zayıflık ve navlun seviyelerindeki düşüşle birlikte değerlendirildiğinde, LNG ticaretinde rota tercihlerinin daha esnek ve kısa vadeli ekonomik sinyallere duyarlı bir yapıya kavuştuğu görülmektedir. Genel olarak 2025 yılı, küresel LNG piyasaları açısından kriz sonrası dönemin ardından gelen bir denge ve yeniden yapılanma yılı olarak öne çıkmaktadır. Arz kapasitesindeki artış fiyatlar üzerinde baskı yaratırken; jeopolitik gelişmeler, hava koşulları ve finansal piyasalardaki pozisyonlanmalar fiyat oynaklığını canlı tutmaya devam etmektedir. Denizcilik sektörü açısından bakıldığında, LNG ticaretinin daha kısa vadeli, daha esnek ve bölgesel dinamiklere duyarlı bir yapıya evrilmesi hem riskleri hem de yeni fırsatları beraberinde getirmektedir.

Bu çerçevede Türkiye, sahip olduğu LNG altyapısı ile bölgesel dengeler açısından dikkat çeken bir konumda bulunmaktadır. Marmara Ereğlisi ve Aliğa'daki kara LNG terminallerine ek olarak Dörtöyl ve Saros'taki FSRU'lar sayesinde Türkiye'nin yıllık LNG gazlaştırma kapasitesi yaklaşık 50 milyar m³ seviyelerine ulaştığı bildirilmektedir. Bu kapasite, Türkiye'ye yalnızca iç piyasa arz güvenliği açısından değil, aynı zamanda Avrupa'da LNG'nin artan rolü bağlamında operasyonel esneklik sağlamaktadır. Özellikle mevsimsel talep dalgalanmalarının ve bölgesel arz sıkışıklıklarının yaşandığı dönemlerde Türkiye, Doğu Akdeniz ve Güneydoğu Avrupa için tamamlayıcı bir giriş noktası olarak öne çıkmakta; LNG ticaretinde doğrudan bir fiyat belirleyiciden ziyade, lojistik ve altyapı temelli stratejik bir rol üstlenmektedir.

* KERTE DENİZCİLİK GEMİ ALIM-SATIM BROKERLİĞİ



ARALIK 2025 SATIŞI RAPOR EDİLEN GEMİLER

GEMİ İSMİ	DWT	İNŞA YILI	İNŞA ÜLKESİ	GEMİ TİPİ	ALICI ÜLKESİ	FİYAT US\$ M
ATLANTIC LION	209.205	2020	CHINA	BULK	NA	73,60
CAPE MERLIN	206.312	2005	JAPAN	BULK	CHINESE	23,50
DENSA SHARK	179.227	2012	KOREA	BULK	CHINESE	32,50
DREAM POWER	107.392	2011	JAPAN	BULK	NA	17,25
OCEAN VENUS	93.114	2010	CHINA	BULK	NA	11,20
THERESA HAINAN	81.635	2013	CHINA	BULK	NA	16,30
SINOKOR SUNRISE	77.311	2011	CHINA	BULK	NA	12,50
THE GIVER	75.726	2006	JAPAN	BULK	CHINESE	11,20
ABRAM SCHULTE	61.380	2012	JAPAN	BULK	NA	19,20
ELEEN EVA	58.215	2012	JAPAN	BULK	VIETNAMESE	17,20
CAPTAIN KARAM	56.018	20006	JAPAN	BULK	CHINESE	11,25
WARIYA NAREE	53.833	2011	INDIA	BULK	NA	9,85
APHRODITE M	34.399	2011	KOREA	BULK	NA	12,50
MONTECRISTO	180.093	2005	JAPAN	BULK	CHINESE	20,20
ANTONIS ANGELICOUSSIS	177.855	2007	CHINA	BULK	GREEK	20,50
POMPANO	174.219	2006	CHINA	BULK	NA	17,80
URSULA MANX	82.561	2021	CHINA	BULK	GERMAN	33,85
BASEL STAR	78.821	2009	JAPAN	BULK	NA	13,20
SFREA	76.801	2006	JAPAN	BULK	CHINESE	8,75
ASSOS	76.529	2009	JAPAN	BULK	NA	14,00
STAR EMILY	76.417	2004	JAPAN	BULK	CHINESE	8,50
IVS WINDSOR	60.279	2016	JAPAN	BULK	GREEK	25,80
GLOBAL PRIME	56.013	2014	JAPAN	BULK	ASIAN	21,30
IOANNA D	34.816	2012	CHINA	BULK	NA	10,50
PACIFIST	181.458	2011	JAPAN	BULK	NA	32,00
CAPE PROVIDENCE	179.643	2009	KOREA	BULK	CHINESE	28,00
LAKE DOLPHIN	179.418	2011	KOREA	BULK	CHINESE	30,20
PEACE ARK	93.249	2010	CHINA	BULK	CHINESE	13,00
INDUS PROSPERITY	92.988	2011	CHINA	BULK	*INDIAN	11,50
INDUS FORTUNE	92.928	2011	CHINA	BULK	*	11,50
CLIA	92.968	2012	CHINA	BULK	GREEK	12,75
KEY FRONTIER	80.679	2011	JAPAN	BULK	GREEK	18,80
YASA UNITY	75.580	2006	JAPAN	BULK	NA	9,40
ANNY PETRAKIS	75.181	2008	CHINA	BULK	CHINESE	9,90

THE STRONG	74.823	2004	CHINA	BULK	CHINESE	6,85
CATALINA	74.288	2005	CHINA	BULK	NA	7,90
CMB JORDAENS	63.447	2019	JAPAN	BULK	NA	30,00
JIN SUI	56.968	2008	CHINA	BULK	HK	10,30
INCE KASTAMONU	56.925	2010	CHINA	BULK	NA	12,80
JIN BI	56.361	2012	CHINA	BULK	HK	14,40
WARISA NAREE	53.840	2010	INDIA	BULK	NA	9,40
LEONIDAS	53.605	2005	CHINA	BULK	CHINESE	8,50
UNION GROOVE	35.064	2012	KOREA	BULK	GREEK	13,60
BAO SHUN	33.745	2005	JAPAN	BULK	NA	8,20
SOFIA K	32.115	2009	JAPAN	BULK	NA	11,00
COSCO WUYISHAN	31.958	2010	CHINA	BULK	NA	8,08
SHIMANAMI STAR	28.447	2006	JAPAN	BULK	CHINESE	6,70
FORTUNE VIOLET	181.366	2012	JAPAN	BULK	NA	34,00
NBA REMBRANDT	107.236	2012	JAPAN	BULK	NA	18,70
BW JAPAN	81.609	2019	PHILIPPINES	BULK	NA	32,50
JAL KANAK	65.950	2025	CHINA	BULK	THAI	37,25
BEAUTY JASMINE	63.638	2015	CHINA	BULK	NA	23,00
DSI DRAMMEN	63.379	2016	JAPAN	BULK	NA	26,40
SEACON 7	57.000	2012	CHINA	BULK	NA	12,58
VEGA STETIND	55.496	2008	JAPAN	BULK	CHINESE	11,00
INTREPID	52.346	2005	PHILIPPINES	BULK	CHINESE	10,00
FEDERAL YELLOWSTONE	37.153	2013	CHINA	BULK	GREEK	14,30
THOMAS SELMER	34.963	2011	CHINA	BULK	NA	10,20
TRAWIND DOLPHIN	33.686	2012	JAPAN	BULK	NA	13,80
YANGTZE AMBITION	32.573	2011	CHINA	BULK	NA	9,00
LOS ANGELES SPIRIT	159.233	2007	KOREA	TANKER	NA	35,00
STI GALLANTRY	109.999	2016	CHINA	TANKER	*NA	52,40
STI GOAL	109.999	2016	CHINA	TANKER	*	52,40
TORM MAREN	109.672	2008	CHINA	TANKER	NA	29,00
LIANA	106.138	2003	JAPAN	TANKER	NA	20,00
SEAWAYS OLIVE	49.999	2008	KOREA	TANKER	*NA	16,00
SEAWAYS STAR	49.999	2008	KOREA	TANKER	*	16,00
GRAND ACE9	46.195	2008	KOREA	TANKER	NA	15,50
GINGA KITE	19.997	2001	JAPAN	TANKER	CHINESE	6,80
OLYMPIC FUTURE	155.038	2004	JAPAN	TANKER	NA	30,00
AEGEA	51.371	2008	KOREA	TANKER	NA	14,50
SEA ADORE	47.803	2004	KOREA	TANKER	INDIAN	10,50



ECO REVOLUTION	39.208	2016	VIETNAM	TANKER	ITALIAN	32,00
LILAC	4.980	2009	CHINA	TANKER	NA	4,50
SC ENTERPRISE LIX	308.491	2000	KOREA	TANKER	ASIAN	30,00
TOWADA	305.801	2006	JAPAN	TANKER	CHINESE	45,75
MERMAID HOPE	297.274	2011	JAPAN	TANKER	*NA	60,00
MERCURY HOPE	297.221	2011	JAPAN	TANKER	*	60,00
KMARIN RENOWN	109.693	2016	KOREA	TANKER	*GREEK	45,50
KMARIN RESPECT	109.584	2016	KOREA	TANKER	*	45,50
KMARIN RELIANCE	109.466	2016	KOREA	TANKER	*	45,50
ARK	105.804	2008	JAPAN	TANKER	TURKISH	27,00
NAVE EQUINOX	50.922	2007	KOREA	TANKER	NA	14,40
LVM WARRIOR	49.997	2015	KOREA	TANKER	NA	33,30
MINERVA LYDIA	47.999	2005	JAPAN	TANKER	CHINESE	10,40
GLENDA MERYL	47.251	2011	KOREA	TANKER	NA	19,50
ANGELINA AMORETTI	23.740	2004	CHINA	TANKER	NA	6,00
VS LARA	11.276	2006	TURKEY	TANKER	NA	6,00
GAS TAURUS	53.765	2016	CHINA	GAS	INDONESIAN	80,00
OCEANIC FORTUNE	320.054	2010	KOREA	TANKER	CHINESE	57,00
SONANGOL NAMIBE	158.425	2007	KOREA	TANKER	GREEK	34,00
NORTH STAR	157.000	2025	KOREA	TANKER	*GREEK	97,00
VIKING STAR	157.000	2026	KOREA	TANKER	*	97,00
ADVANTAGE SUMMER	156.527	2010	CHINA	TANKER	NA	40,40
SAPPHIRA	149.876	2008	JAPAN	TANKER	NA	37,00
HAFNIA LIBRA	52.385	2013	CHINA	TANKER	*NA	23,00
HAFNIA PHOENIX	49.999	2013	CHINA	TANKER	*	23,00
UOG SYROS	51.745	2010	KOREA	TANKER	NA	21,50
PS DREAM	51.233	2006	KOREA	TANKER	*NA	14,00
PS QUEEN	51.218	2006	KOREA	TANKER	*	14,00
STAR EAGLE	51.202	2007	KOREA	TANKER	NA	13,70
KYRA	47.931	2006	JAPAN	TANKER	NA	11,50
BORKUM	1.930	2023	CHINA	CONTAINER	CHINESE	36,90
HAPPY LUCKY	2.553	2008	JAPAN	CONTAINER	CHINESE	27,50
ATLANTICA POWER	4.616	2010	KOREA	CONTAINER	SWISS BASED	45,00
IRENES RESOLVE	3.739	2001	KOREA	CONTAINER	NA	23,00
NEWWEST STAR 2	3.534	2007	CHINA	CONTAINER	SWISS BASED	26,00
CONTSHIP SEA	1.432	2007	CHINA	CONTAINER	*NA	* 34,00
CONTSHIP RUN	1.432	2007	CHINA	CONTAINER	*	*

EF ELENA	1.338	2007	CHINA	CONTAINER	NA	17,00
PANAY	1.930	2023	CHINA	CONTAINER	FRENCH	35,50
WARNOW WHALE	1.296	2007	CHINA	CONTAINER	NA	13,00
BHARANI	3.635	2010	CHINA	CONTAINER	NA	30,00

*Enbloc satışı ifade eder

  HURDA FİYATLARI ARALIK 2025 			
ÜLKE	Dökme Kuruyük (per T/LTD)	Tanker (per T/LTD)	Konteyner (per T/LTD)
BANGLADEŞ	US\$ 405-415	US\$ 425-435	US\$ 435-445
HİNDİSTAN	US\$ 375-385	US\$ 395-405	US\$ 405-415
PAKİSTAN	US\$ 395-405	US\$ 415-425	US\$ 425-435
TÜRKİYE	US\$ 265-275	US\$ 275-285	US\$ 285-295

ARALIK 2025 RAPOR EDİLEN HURDA SATIŞLARI

Gemi İsmi	DWT	LWT	İnşa Yılı	Gemi Tipi	Alıcı Ülkesi	USD PER T/ LWT
SAGE SAGITTARIUS	105.708	19.934	2001	BULKER	BANGLADESH	426
MORALITY	49.474	9.284	2003	TANKER	INDIA	416
SEA STAR	6.150	2.041	1980	GENERAL CARGO	TURKISH	260
SEAPEAK ASIA	77.204	29.586	2003	GAS	NA	420
BOLD MARINER	45.674	7.507	1996	BULKER	BANGLADESH	430
ARK PRESTIGE	10.314	3.307	1996	TANKER	INDIA	725
KOHZAN MARU	45.299	9.963	2000	TANKER	BANGLADESH	442
VICTORIA 3	26.482	6.099	1996	BULKER	NA	381

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



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.

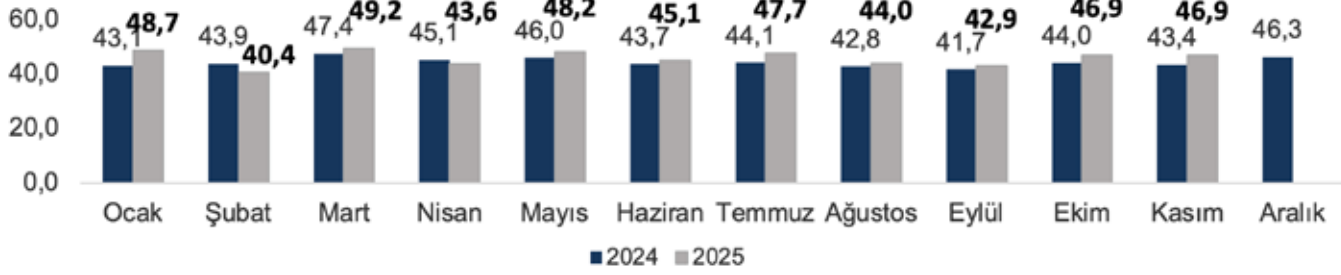


www.classnk.com

2024-2025 YÜK İSTATİSTİKLERİ

Limanlarımızda gerçekleşen toplam yük elleçleme miktarı 2025 yılı kasım ayında bir önceki yılın aynı ayına göre %7,8 artış göstererek 46 milyon 863 bin 236 ton olmuştur.

Grafik 1. Limanlarımızda Gerçekleştirilen Toplam Yük Elleçlemesi (Milyon Ton), Kasım 2025



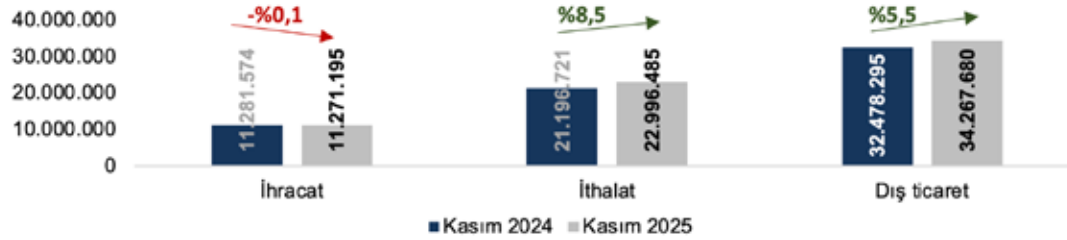
Kaynak: Denizcilik Genel Müdürlüğü, Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, İMEAK Deniz Ticaret Odası Görselleri

Denizyolu ile yapılan dış ticaret 2025 yılı kasım ayında bir önceki yılın aynı ayına göre %5,5 arttı.

- 2025 yılı kasım ayında bir önceki yılın aynı ayına göre limanlarımızda gerçekleştirilen ihracat amaçlı yükleme miktarı %0,1 azalarak 11.271.195 ton olurken, ithalat amaçlı boşaltma miktarı %8,5 artarak 22.996.485 ton olmuştur. Böylece dış ticaret taşımacılığında (ithalat+ihracat) toplam yük miktarı 2025 yılı kasım ayında bir önceki yılın aynı ayına göre %5,5 artarak 34.267.680 ton seviyesinde gerçekleşmiştir.

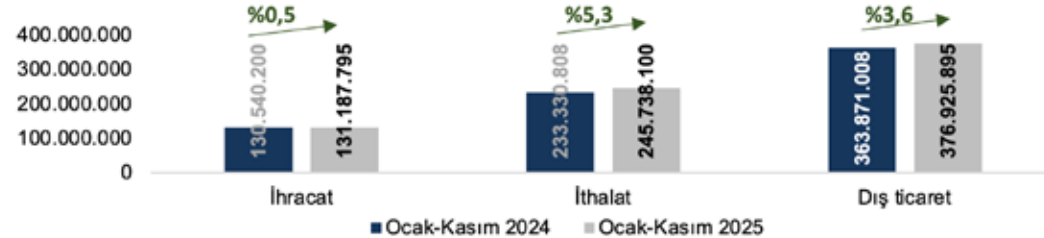
- Ocak-Kasım 2025 döneminde bir önceki yılın aynı dönemine kıyasla limanlarımızda gerçekleştirilen ihracat amaçlı yükleme miktarı %0,5 artarak 131.187.795 ton olurken, ithalat amaçlı boşaltma miktarı %5,3 artarak 245.738.100 ton olmuştur. Böylece, 2025 yılı Ocak-Kasım döneminde ise bir önceki yılın aynı dönemine kıyasla dış ticaret taşımacılığındaki toplam yük %3,6 artarak 376.925.895 ton seviyesinde gerçekleşmiştir.

Grafik 2. Denizyolu ile Dış Ticaret (Ton), Kasım 2025



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

Grafik 3. Denizyolu ile Dış Ticaret (Ton), Ocak-Kasım 2025



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)*



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, 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

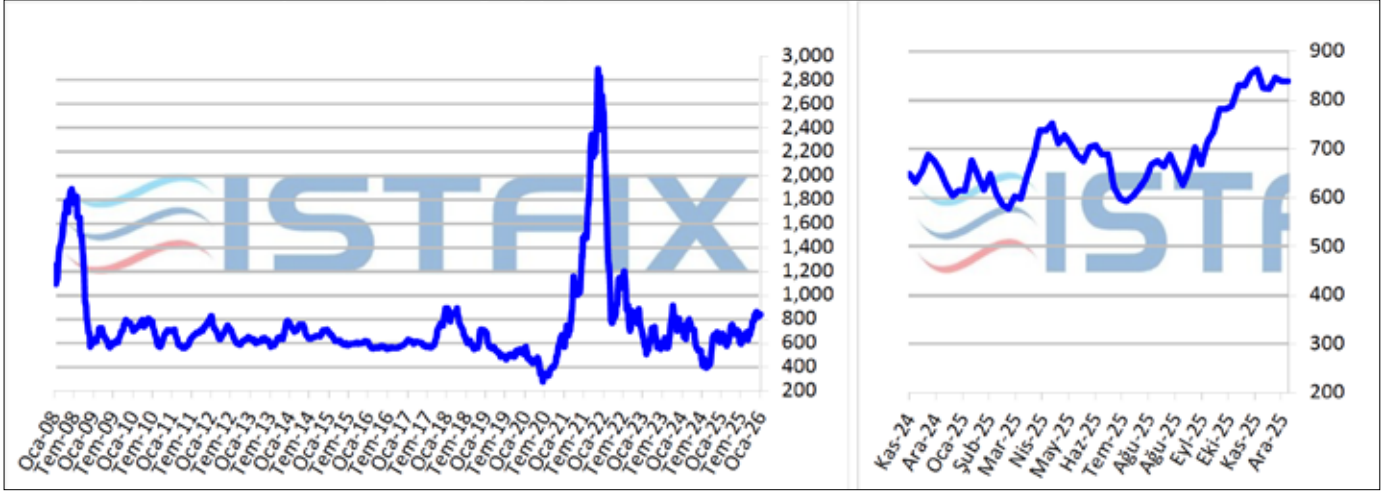
Tel: +90 216 987 07 17 / +90 533 460 38 66

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

05.01.2026

01. HAFTA KOSTER PAZAR RAPORU & DEĞERLENDİRMELER

ISTFIX Bileşik Endeksi yıla 839 puanla giriş yaptı.



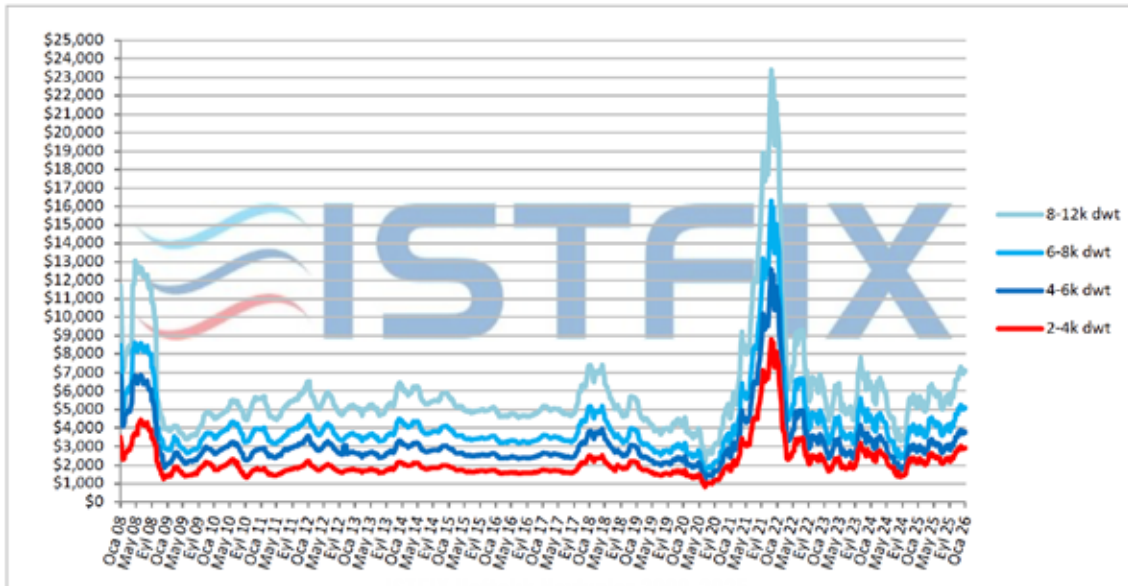
ISTFIX Haftalık Birleşik Endeks 2008-2025

ISTFIX – Son 1 yıl

NAVLUNLAR

USD / gün	2-4k dwt	4-6k dwt	6-8k dwt	8-12k dwt
Bu Hafta	2,926	3,775	5,091	7,088
Geçen Hafta	2,926	3,775	5,091	7,088
Geçen Ay	2,877	3,712	5,006	6,970
Geçen Yıl	2,145	2,767	3,732	5,196

ISTFIX Haftalık Navlunlar 2008-2026



TEMSİLİ YÜK BAĞLANTILARI

Bu hafta Noel ve Yeni Yıl tatilleri nedeniyle ISTFIX yeterli bağlantı toplayamamıştır.

S&P

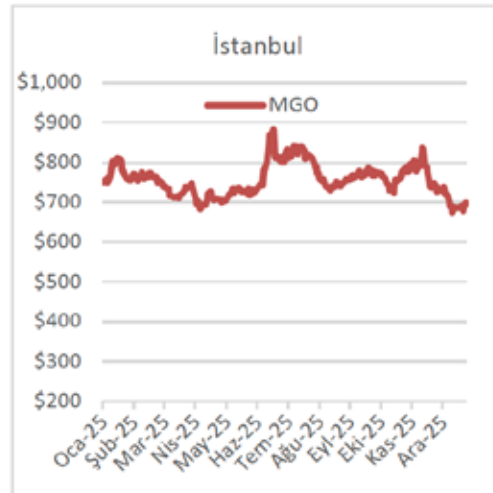
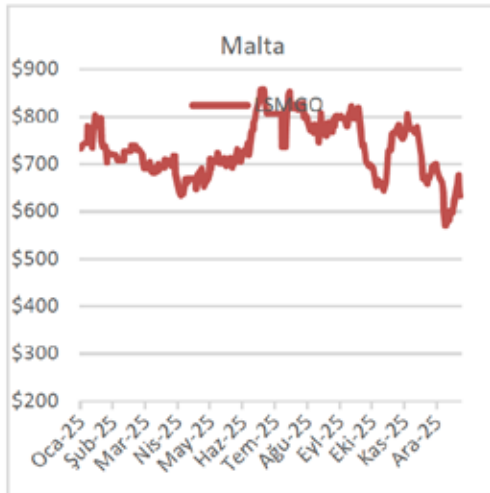
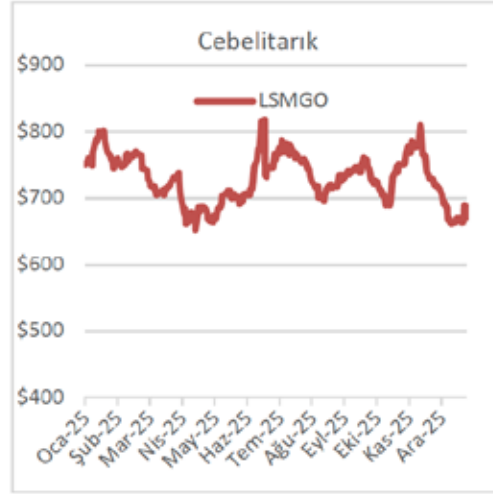
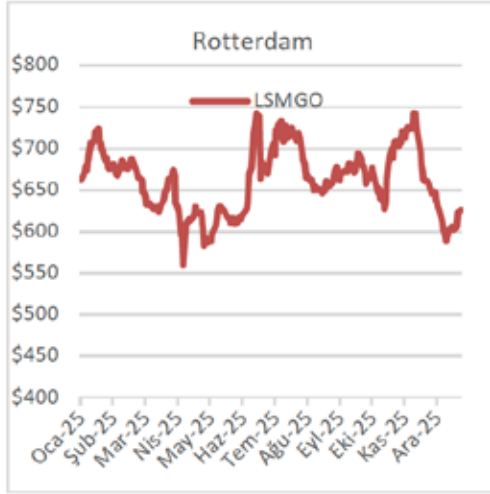
Bu hafta bir koster satışı raporlanmadı.

YAKIT

Petrol fiyatları bu hafta da yukarı yönlü bir düzeltme yaptı. Batı Teksas tipi ham petrol 56,75 dolar/varilden 58,3 dolar/varile çıkarken Brent de 60,6 dolar/varilden 60,75 dolar/varile hafif yükseliş kaydetti.

Gemi yakıt fiyatları da ufak yükselişler kaydetti.

USD / mt	Rotterdam MGO	Gibraltar MGO	Malta MGO	İstanbul MGO
This Week	625.50	671.00	632.94	699.00
Last Week	602.50	669.50	615.67	686.50
Change	3.82%	0.22%	2.81%	1.82%



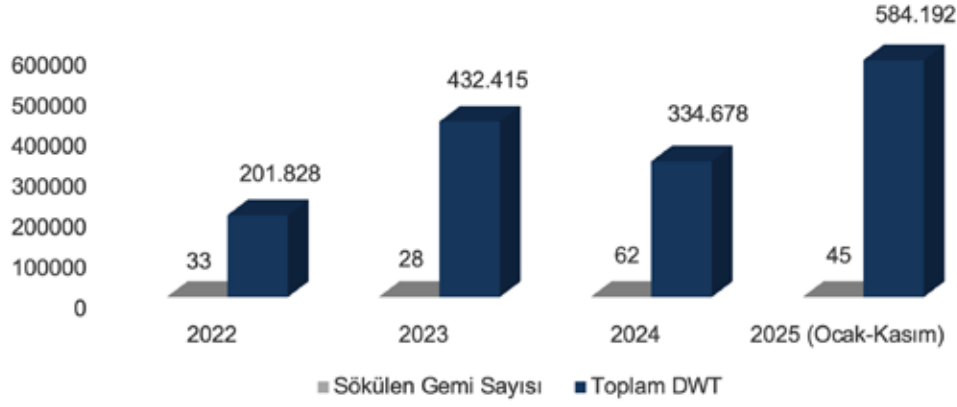
TÜRKİYE'DE GEMİ GERİ DÖNÜŞÜM

(Bayrak Ülkelerine Göre Listelenmiştir) OCAK-KASIM 2025

Sıra NO	Gemi Adı	IMO NO	Tipi	Bayrak	Tonajı GT	Tonajı DWT	İnşa Yılı	Geliş Tarihi
1	Luiz	9055113	Dökme Yük Gemisi	Brezilya	25.039	42.815	1994	9.01.2025
2	Eagle S	9329760	Petrol Tankeri	Cook Adaları	42.010	74.035	2006	11.11.2025
3	Sunny Oak	9102849	Konteyner Gemisi	Güney Kore	3.996	5.841	1995	1.09.2025
4	Repubblica Argentina	9138410	Ro-Ro	İtalya	51.925	23.882	1998	26.02.2025
5	Logudoro	8506555	Ro-Ro/Yolcu Gemisi	İtalya	6.505	2.007	1989	14.02.2025
6	Stella di Lipari	7128899	Kimyasal Tankeri	İtalya	1.520	2.137	1972	24.04.2025
7	Repubblica del Brasile	9138422	Ro-Ro/Konteyner Gemisi	İtalya	51.925	23.882	1998	25.07.2025
8	Riace	8200395	Ro-Ro/Yolcu Gemisi	İtalya	2.377	848	1983	11.09.2025
9	Ocean Star	8004129	Kuruyük Gemisi	Komorlar	3.145	5.207	1980	1.01.2025
10	Eladia Isabel	8869581	Ro-Ro/Yolcu Gemisi	Komorlar	7.799	383	1986	28.04.2025
11	CSL Elbe	8001024	Dökme Yük Gemisi	Komorlar	6.944	10.110	1982	19.05.2025
12	Sormovskiy-119	8035154	Kuruyük Gemisi	Komorlar	2.466	3.134	1982	19.05.2025
13	SMS Cayenne	9118238	Dökme Yük Gemisi	Komorlar	10.421	17.386	1996	6.05.2025
14	Emona	8008101	Genel Kargo Gemisi	Komorlar	2.959	4.878	1981	25.07.2025
15	Yeoman Bank	7422881	Dökme Yük Gemisi	Liberya	24.870	43.728	1982	29.08.2025
16	Ocean Atlantic	8325432	Yolcu Gemisi	Madeira	12.798	2.059	1986	9.05.2025
17	Grande Brasile	9198123	Ro-Ro/Konteyner Gemisi	Malta	56.660	26.169	2000	24.04.2025
18	Moby Dada	7911533	Ro-Ro/Yolcu Gemisi	Malta	34.093	3.898	1981	9.06.2025
19	Discoverer Inspiration	9409936	Sondaj Gemisi	Marshall Adaları	65.573	101.000	2009	16.10.2025
20	GMA Nadia	8631491	Kuruyük Gemisi	Palau	1.880	3.194	1988	3.04.2025
21	Jaguar	7726990	Kuruyük Gemisi	Palau	1.925	2.360	1978	8.05.2025
22	Irkutsk	7636767	Kuruyük Gemisi	Panama	2.827	3.761	1979	11.04.2025
23	Altair	7700001	Genel Kargo Gemisi	Panama	3.086	3.960	1978	8.01.2025
24	Cenk T	7528635	Ro-Ro/Yolcu Gemisi	Panama	21.162	8.408	1978	29.05.2025
25	Horoz	7610830	Römorkör	Panama	129	60	1978	16.10.2025
26	TG Arktika	9428499	Dökme Yük Gemisi	Rusya	15.878	23.645	2007	2.10.2025
27	Manassa Moon M	8202939	Genel Kargo Gemisi	St. Kitts & Nevis	5.962	9.557	1984	4.09.2025
28	Athina D	7703015	Kuruyük Gemisi	Tanzanya	1.952	3.265	1978	13.03.2025
29	Christ	8203529	Kuruyük Gemisi	Tanzanya	1.988	2.857	1982	30.06.2025
30	Boceanica	9267132	Petrol Tankeri	Tanzanya	42.058	71.864	2004	1.08.2025
31	Mody M	7414183	Kuruyük Gemisi	Tanzanya	3.885	6.351	1976	11.09.2025
32	Croatia	7920479	Genel Kargo Gemisi	Tanzanya	2.319	2.920	1979	16.10.2025
33	Diamond Arrow	8221911	Kuruyük Gemisi	Togo	4.113	6.654	1982	1.01.2025
34	Las	9162681	Konteyner Gemisi	Togo	6.378	7.147	1998	10.04.2025
35	Kriti I	7814046	Ro-Ro/Yolcu Gemisi	Togo	27.239	5.398	1979	21.05.2025
36	Storno	7528611	Ro-Ro	Togo	13.117	8.661	1978	19.11.2025
37	Arel 2	8205216	Kuruyük Gemisi	Türkiye	1.908	3.170	1983	6.02.2025
38	Zekai Onel	8132603	Kuruyük Gemisi	Türkiye	2.547	4.147	1980	2.04.2025
39	Vista 2	8850657	Kuruyük Gemisi	Türkiye	499	813	1968	27.05.2025
40	Sarı Kanarya	8421896	Tarama Gemisi	Türkiye	2.081	583	1984	25.07.2025
41	Tevfik Kuyumcu	8836986	Petrol Tankeri	Türkiye	992	1.598	1990	18.08.2025
42	Arel 5	8511940	Kuruyük Gemisi	Türkiye	1.943	2.859	1986	12.09.2025
43	Limba	8947618	Kuruyük Gemisi	Ukrayna	1.866	2.132	1964	19.03.2025
44	Kriti II	7814058	Ro-Ro/Yolcu Gemisi	Yunanistan	27.239	5.339	1979	7.03.2025
45	Taxiarchis	6714536	Römorkör	Yunanistan	281	90	1967	20.05.2025

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

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



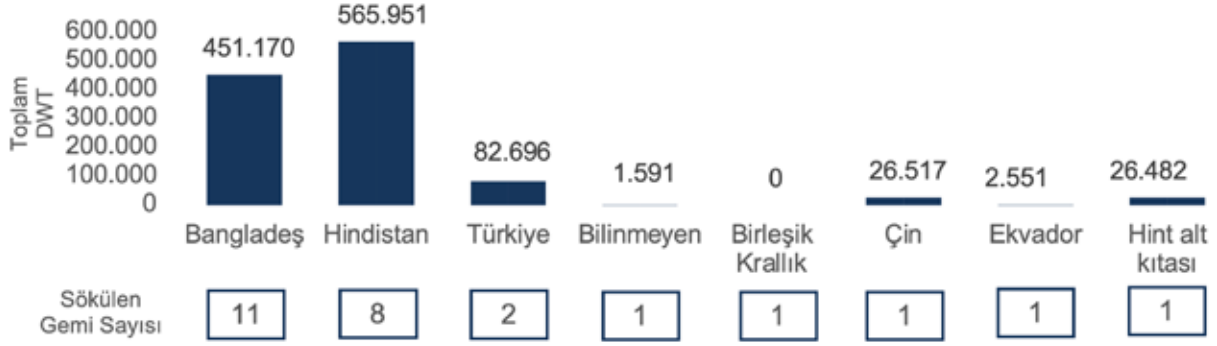
Kaynak: Clarksons Research Services Limitet ve İMEAK Deniz Ticaret Odası Görselleri

DÜNYADA GEMİ GERİ DÖNÜŞÜM (Gemi Tiplerine Göre Listelenmiştir) KASIM 2025

KASIM			
Gemi Tipi	Adet	Ortalama Yaş	Toplam DWT
Dökme Yük Gemisi	3	27,7	226.043
Frigorifik (Soğutma Depolu) Yük Gemisi	1	40,0	4.278
Genel Kargo Gemisi	1	40,0	3.051
Hizmet Gemisi	1	56,0	0
Kimyasal Tankeri	1	29,0	10.314
Kimyasal/Petrol Tankeri	3	26,3	140.005
Kuruyük Gemisi	3	43,0	18.801
LPG Tankeri	3	45,3	7.268
Petrol Tankeri	9	27,6	738.537
Ro-Ro	1	47,0	8.661
Genel Toplam	26	34,1	1.156.958

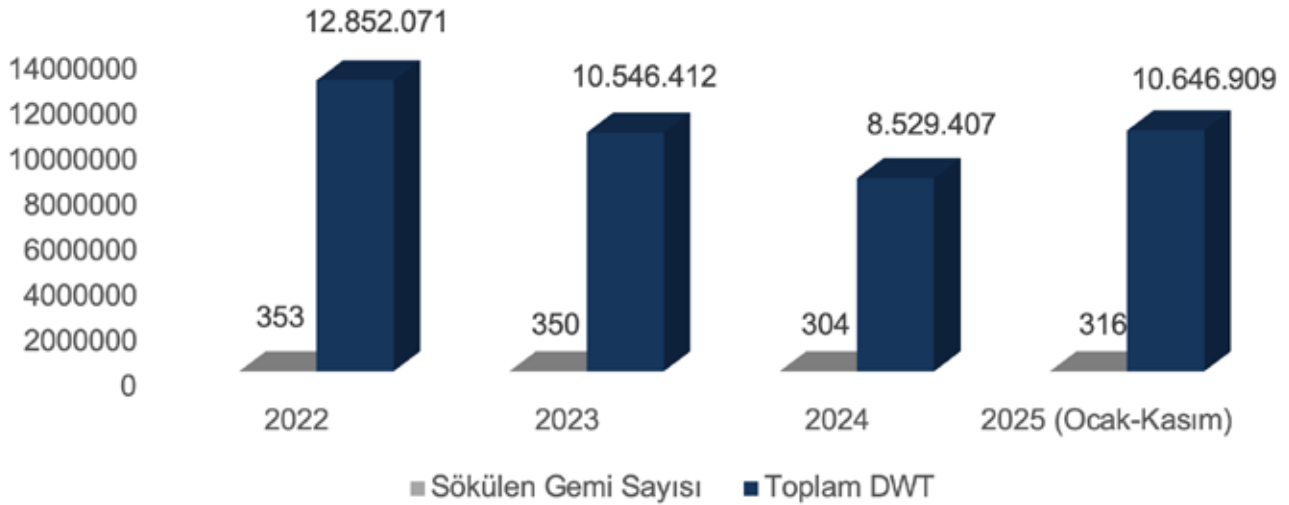
Kaynak: Clarksons Research Services Limitet ve İMEAK Deniz Ticaret Odası Hesaplamalar

ÜLKELER BAZINDA GEMİ GERİ DÖNÜŞÜMÜ (Adet ve DWT) KASIM 2025



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

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



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

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



PRU
PİRİ REİS ÜNİVERSİTESİ

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

YÜKSEK LİSANS PROGRAMLARI

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

DOKTORA PROGRAMLARI

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



İLETİŞİM

lisansustu-enstitu@pirireis.edu.tr

0216 581 00 50

www.pirireis.edu.tr

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



ADAMAR
International Maritime Services Inc.

We are
with you
at sea



General
Stores



Catering &
Bonded Stores



Marine
Valves



Marine Power &
Instrument Cables



Mooring Lines &
Riggings



Packing &
Sealings



Rubber
Factory



Container Lashing
Equipment



Anchor &
Chain



Services &
Repairs



Shipyard
Attendance



Marine
Logistics



In-House
Workshop



Global
Ship Supply



GO
confidently

24/7



www.adamarine.com



sales@adamarine.com



+90 533 328 23 10

TURKIYE CHINA HONG KONG NETHERLANDS GREECE

In a Game
Where Every Move Counts,
Choosing the Right Part Makes
All the Difference.



The Way Forward Is Harmony

YAF GROUP

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

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