

İMEAK
Deniz Ticaret
Odası'nın
resmi yayınıdır.

DenizTicaretİ

DERGİ KURULUŞ: 1984

ŞUBAT / 2026





SPARE PARTS / SCOPE OF SUPPLY

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

REPAIR / TECHNICAL SERVICE

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

NETWORK / OPERATION

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

SPARE PARTS SUPPLIER

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

SPARE PARTS

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



BERK GÜMRÜK MÜŞAVİRLİĞİ
BERK LOJİSTİK

DENİZCİLİK
SEKTÖRÜNDE
Sizlerle

BERK GÜMRÜK MÜŞAVİRLİĞİ LTD. ŞTİ.

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

Tel: +90 216 446 93 79

Fax: +90 216 447 15 45

Gsm: +90 532 245 45 09

info@berkgumrukleme.com

www.berkgumrukleme.com

BERK LOJİSTİK LTD. ŞTİ.

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

Tel: +90 216 446 93 79

Fax: +90 216 447 15 45

Gsm: +90 532 245 45 09

info@berklojistik.com

www.berklojistik.com

DenizTicareti



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

M. ZİYA KALKAVAN

FATİH SOYDEMİR

2012 Fotoğraf Yarışması'nda DTO'nun eserini satın aldığı
fotoğrafçılar arasında yer alıyor.



Yıl 42

ŞUBAT 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

KÜRESEL TİCARET YENİDEN ŞEKİLLENİRKEN DENİZCİLİK
ÖN PLANA ÇIKIYOR



08

MECLİS

DENİZ KUVVETLERİ KOMUTANI MECLİS
TOPLANTISI'NA KATILDI



36

SÖYLEŞİ

SUAT HAYRİ AKA – OMSAN DENİZCİLİK YÖN. KUR. BŞK. / OYAK
DENİZCİLİK YÖN. KUR. ÜYESİ



44

DOSYA

JEOPOLİTİK GELİŞMELERİN DENİZ TİCARETİNE ETKİLERİ



82

LOJİSTİK

ONUR TALAY – UTİKAD BAŞKAN YARDIMCISI

FAALİYET RAPORU	18
ODADAN HABERLER	20
ŞUBELERİMİZDEN	32
SÖYLEŞİ	36
DOSYA	44
LİMANLAR	50
SEKTÖRDEN HABERLER	52
MARİNALAR	84
DTO IMO BÜLTENİ	86
DTO AB BÜLTENİ	90
GEMİ TUTULMALARI	96
S&P	98
YÜK İSTATİSTİKLERİ	104
ISTFIX	106
HURDA RAPORU	108

Küresel ticaret yeniden şekillenirken denizcilik ön plana çıkıyor



TAMER KIRAN

İMEAK DTO Yönetim Kurulu Başkanı

Dünyamız önemli kırılma noktalarının yaşandığı bir dönemden geçiyor. Yeni yılın ilk ayı da belki önümüzdeki on yılları şekillendirecek son derece önemli gelişmelere sahne oldu. ABD'nin Venezuela'daki operasyonu ve hemen ardından İran ve Grönland gibi ülkelere yönelik verilen mesajlar ve gündemin hızla bu başlıklara kayması, jeopolitiğin ve siyasetin öne çıktığı yeni bir küresel tabloyu açık biçimde ortaya koydu.

Son dönemde ABD cephesinde yaşanan gelişmeler, alışlageldik dengelerin sorgulanmaya başlandığını gösteriyor. Avrupa ile ilişkilerde artan gerilim, Atlantik ittifakında uzun süredir bastırılan çatlakların artık görünür hale geldiğine işaret ediyor. Yüzyılı aşan ABD-Avrupa-Kanada iş

birliğinin sorgulanmaya başlanması, küresel sistemdeki kırılganlığın ne denli derinleştiğini ortaya koyuyor. Bu tabloya Avrupa'nın yeni müttefik arayışlarını da eklemek gerekiyor. Avrupa Birliği ile Hindistan arasında imzalanan yeni serbest ticaret anlaşması (STA), Avrupa'nın küresel dengeler içinde kendisine yeni dayanak noktaları aradığının açık bir göstergesi olarak değerlendirmek gerekiyor.

Avrupa'da ticaret dinamikleri dönüşürken, bu değişim Gümrük Birliği üyesi olan ülkemizi doğrudan etkileyecek gibi görünüyor. Türkiye'nin, AB'nin yeni yerli üretimi destek programı "Made in Europe" kapsamı dışında bırakılması ülkemiz açısından önemli sonuçlar doğuracak ve ciddiyle takip edilmesi gereken bir gelişme olarak karşımıza çıkıyor.

Bugün dünya ticareti, alışılmış akışların dışına çıkarken; denizler yeniden belirleyici bir rol üstleniyor. Küresel düzenin yeniden yazıldığı bu dönemde, denizcilik ve ticaret politikalarını birlikte okuyabilen ülkeler avantaj sağlayacak. Türkiye açısından da önümüzdeki süreç, yalnızca gelişmeleri izleyen değil; ticaret yolları, limanlar, filo yapısı ve uluslararası anlaşmalar üzerinden stratejik pozisyon alan bir yaklaşımı zorunlu kılıyor.

Ocak ayı Meclis toplantımızda Deniz Kuvvetleri Komutanımız Sayın Oramiral Ercüment Tatlıoğlu'nu ağırladık, Türk Deniz Kuvvetleri'nin icra ettiği faaliyetleri dinledik.

Türk Deniz Kuvvetlerimizin; nitelikli personeli, modern platformları ve denizlerdeki yüksek operasyonel kabiliyetiyle, bölgemizde barış ve istikrarın teminatı saygın ve güçlü bir kuvvet olduğunu zaten biliyorduk ancak son gelişmeleri bizzat Sayın Komutanımızın ağzından dinlemek, bizi ziyadesiyle memnun etti. Deniz Kuvvetlerimizin dünya çapında ulaştığı güçlü konumdan mutluluk ve gurur duyduk.

Sayın Komutanımıza Meclis toplantımıza teşriflerinden dolayı bir kez daha teşekkür ediyorum.

Ocak ayında sektörümüzü yakından ilgilendiren gelişmeler oldu. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı tarafından hazırlanan "Özel Teknelerin Donatımı ve Özel Tekneleri Kullanacak Kişilerin Yeterlikleri Hakkında Yönetmelik", 17 Ocak tarihli Resmî Gazete'de yayımlanırken, yürürlüğe girişi tarihi 17 Temmuz 2026 olarak belirlendi. Yeni yönetmelikle ısrarla üzerinde durduğumuz bir talebimiz karşılık buldu. Özel teknelerin sahipleri dışında Noter veya Liman Başkanlığı onaylı yetki yazısı ile başkalarına geçici kullandırılabilmesi şartı getirilirken, denetim ve yaptırımlar da önemli ölçüde güçlendirildi. Bu vesile ile kaçak charter kullanımlarına karşı düzenleme noksanlığı ortadan kaldırılmış oldu.

Denizcilik Genel Müdürlüğü, "Gemilerin Gemiadamları ile Donatılmasına İlişkin Yönerge Taslağı" hakkında da Odamızdan görüş talep etti. Mevcut taslağa baktığımızda; Odamızın uzun süredir dile getirdiği talepler doğrultusunda sektörümüz lehine önemli yapısal iyileştirmelerin yer aldığı gördük. Ancak taslak yönetmeliği ilgili üyelerimize göndererek, bir kez daha gözden geçirmelerini talep ettik ve değerlendirmelerini aldıktan sonra görüşlerimizi Denizcilik Genel Müdürlüğü'ne ilettik.

Şubat ayında maneviyatın, sevgi, hoşgörü ve yardımlaşma duygularının yoğun şekilde yaşandığı Ramazan ayına ulaşmanın mutluluğunu yaşıyoruz. 26 Şubat'ta Meclis toplantımızın akabinde gerçekleştireceğimiz geleneksel iftar etkinliğimizde camiamızla bir araya gelmenin mutluluğunu yaşayacağız. Bu rahmet ve mağfiret ayının kalplerimizden sevgiyi, sofralarımızdan bereketi, evlerimizden huzur ve saadeti eksik etmemesi temennisiyle hayırlı Ramazanlar diliyorum. Kalın sağlıcakla...

Genç, güçlü ve çevreye duyarlı filosuyla
Römorkörcülük ve Kılavuzluk Hizmetlerinde

YARIM ASIRLIK SANMAR DENEYİMİ

sanmar.com.tr



"Güçlü Yönümüz" Sizin Memnuniyetiniz



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



ÇELİKTEN DENİZE 50 YIL...



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

DENİZ KUVVETLERİ KOMUTANI MECLİS TOPLANTISI'NA KATILDI

Deniz Kuvvetleri Komutanı Oramiral Ercüment Tatlıoğlu'nun teşrifleriyle yapılan İMEAK Deniz Ticaret Odası Ocak ayı Meclis Toplantısı'nda denizcilik sektöründe yaşanan küresel ve yerel gelişmeler ele alındı.



KAŞIF KALKAVAN - BAŞARAN BAYRAK - EMİN EMİNOĞLU



AYGÜN ÖZGEN

İMEAK DTO Meclis Başkanı Başaran Bayrak'ın başkanlık ettiği İMEAK Deniz Ticaret Odası Ocak ayı Meclis Toplantısı, Deniz Kuvvetleri Komutanı Oramiral Ercüment Tatlıoğlu'nun teşrifleriyle 29 Ocak 2026 Perşembe günü yapıldı. Toplantıya ayrıca Kuzey Deniz Saha Komutanı Tümamiral Aziz Bakıoğlu, Deniz Kuvvetleri Komutanlığı'ndan Tuğamiral İlkey Çek, Eski Deniz Kuvvetleri Komutanı Emekli Oramiral Metin Ataç da katıldı.

Toplantının başında İMEAK DTO Meclis Katip Üyesi Kaşif Kalkavan vefat haberlerini okudu ve merhumlara ve merhumelere Allah'tan rahmet, kederli ailelerine başsağlığı dilendi: "Elkon Elektrik Sanayi Tic. A.Ş.'nin eski sahibi Ferhat Özdamar; Mehter Denizcilik ve

Ticaret A.Ş. sahibi Mehmet Hamza, Ares Tersanecilik Sanayi ve Ticaret A.Ş. sahibi Kerim Kalafatoğlu'nun annesi Fatma Kalafatoğlu; Enerji Petrol Denizcilik Ticaret ve Sanayi A.Ş. ortaklarından Yeşim Muhtaroglu'nun babası ve eski meclis üyesi Mustafa Muhtaroglu'nun kayınpederi Mehmet Kamil Altiner; Yener Denizcilik ve Gemi Acenteliği Tic. Ltd. Şti. sahibi ve DTO İskenderun Şubesi Eski Meclis Başkanı Adnan Yener; Torlak Denizcilik Sanayi ve Ticaret A.Ş. İcra Kurulu Başkanı Sinan Torlak'ın ağabeyi Ahmet Necdet Torlak; Birliksan Gemi Bakım Onarım, İnşaat İç ve Dış Ticaret Limited Şirketi ortaklarından Mustafa Yıldırım vefat etmişlerdir. Merhumlara Allah'tan rahmet, yakınlarına Allah'tan rahmet, kederli ailelerine, odamız ve camiamızın adına başsağlığı diliyoruz."

Meclis Başkanı Başaran Bayrak özellikle Ferhat Özdamar için birkaç şey söylemek istediğini belirterek "Kendisi çok kıymetli bir meslektaşımızdı. Meslekte uzun yıllar birçok insan yetiştirmiş; gemi elektroniği konusunda ülkemize büyük katkılar vermiş bir insan. Allah rahmet eylesin, mekanı cennet olsun" dedi.

Gündemin birinci maddesi, DTO Meclisi'nin 28.12.2025 tarih ve 40 sayılı toplantı zabıtlarının görüşülmesi ve onaylanmasıydı. Adreslere gönderilen toplantı zabıtları oybirliğiyle onaylandı.

Gündemin ikinci maddesi 2025 Kasım ayı fasıllar arası aktarma taleplerinin görüşülmesi ve onaylanmasıydı. İMEAK DTO Hesapları İnceleme Komisyonu Aygün Özgen'in okuduğu madde



ABBAS KOLÇALAR

oybirliğiyle onaylandı. Yine Özgen'in okuduğu 2025 Kasım Ayı mizanı da oybirliğiyle onaylandı. İMEAK DTO Meclis Katibi Kaşif Kalkavan'ın okuduğu, ihtiyatlardan harcama yapılmasının görüşülmesi ve onaylanması maddesinde de 2026 yılına mahsus olmak üzere, oda merkez ve şube hizmet binalarının tefrişat ve tadilatlarında ihtiyatlardan harcama yapılması hususu oybirliğiyle kabul edildi. Daha sonra aralık ayı faaliyetlerini videolu sunuma geçildi.

Videolu sunumun ardından Meclis Başkanı Başaran Bayrak, Arkas Denizcilik ve Nakliyat Anonim Şirketi'nden Tefik Semih Tort'un emekliye ayrılması nedeniyle Arkas Denizcilik Liman Hizmetleri Yöneticisi Hüseyin Ulaş'ın DTO Meclis üyeliğine atandığını açıkladı. Ulaş da kürsüye gelerek herkesi selamladı ve kendini tanıttı.

ABBAS KOLÇALAR, DTO YÖNETİMİNE TEŞEKKÜR ETTİ

Deniz Kuvvetleri Komutanı Oramiral Ercüment Tatlıoğlu'nun teşrifleri beklenirken, 08 No'lu Denizaltı Hizmetleri ve İnşaatı Faaliyetleri Meslek Komitesi Üyesi Abbas Kolçalar söz aldı ve önemli bir hususun çözüm konusundaki desteklerinden ötürü İMEAK DTO Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran ve



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

Yönetim Kurulu üyelerine teşekkürlerini ilettili. Ayrıca DTO Meclis toplantılarına devam etme şartını hatırlatarak, üyelerin bu konuyu önemsemesi gerektiğine dikkat çekti. İMEAK DTO Meclis Başkanı Başaran Bayrak da meclise girmek için herkesin ciddi mücadeleler verdiğini, birçok kişinin önüne geçerek seçildiğini vurguladı ve "Ancak ne yazık ki bazı arkadaşlarımız, seçilmiş olmalarına rağmen meslek komitelerini burada temsil etmiyor, toplantılara katılmıyor. Bu doğru değil. Davranışlarını gözden geçirmelerini bekliyorum. Bu çağırım

burada bulunanlara değil; ama meclisi izlemek, meslekleriyle ilgili sorunları dinlemek ve çözüm aramak hepimizin görevi. Bunun için seçildik. Bir kez daha hatırlatmak istedim" dedi.

MURAT KIRAN: "GÜN SIKINTILARA RAĞMEN AYAKTA KALMA GÜNÜ"

Daha sonra kürsüye gelen Türkiye Gemi İnşa Sanayicileri Birliği (GİSBİR) Yönetim Kurulu Başkanı Murat Kıran, sözlerine çok zor günler geçirdiklerini söyleyerek başladı ve şöyle devam etti: "Çok zor günlere girdik, önümüz sıkıntılı.





MURAT KIRAN

Artan maliyetler hepimizin malumu; her şeyi resmi yapmak ve kurallara uymak kaydıyla güvenlik maliyeti kişi başı 2500 dolara çıkmış durumda. İşlerimiz meşakkatli, işçiliğe dayalı. Bir örnek: Kendi gemimizin havuz tamiri için Türkiye’de 1 milyon 350 bin dolara çıktı, Çin’den ise 468 bin dolarlık teklif aldık. Aradaki fark ciddi. Deniz bitti, kara göründü de demek istemiyorum. Savunma sanayinin önemi ortada, ama biz çalışıp kaynak yaratmak zorundayız. Bizler çalışacağız ki bir yerlerde de paralar biriksin, o paralar da harcansın.

Yatırım yapmak isteyen dostlarımız hala var, fakat süreçler yorucu: belediyelerden bakanlıklara kadar her adımda engeller çıkıyor.”

Bulunduğumuz coğrafya ve yapılan ticaretin önemini vurgulayan Murat Kiran Rusya, Ukrayna, Suriye, İsrail, Libya, Mısır ve Irak gibi birçok pazarın yasaklı durumda olduğunu; bu koşullarda kiminle çalışılacağı sorusunun gündeme geldiğini; Amerikalılarla görüşmeler olsa da bölgemizde Amerikan bayraklı gemi görmediklerini; savaşın bitmesini istediklerini; mevcut durumun pazarı ciddi şekilde daralttığını kaydetti. Kiran; “Yatırımlarımız açısından bir avantajımız var: Gemi inşaat sanayinde köklü kuruluşlar haline geldik. Yeni tersane sahipleri de dahil olmak üzere sektörde büyük kredi yükümlülükleri bulunmuyor. Bu dönemi ağır borçların altına girmeden atlatabilsek, sonrasında önümüz açılacaktır. Gemilerimiz yaşlanmış durumda; 2000’lerin başında yapılan gemilerin yenilenme zamanı geldi. Savunma sanayinin önemi sürüyor. Karadeniz’de offshore platformlar ve petrol çıkarma noktasında da yeni adımlar bekliyoruz” dedi.

Bugünün “ayakta kalma günü” olduğunu belirterek kimseyi kaybetme lüksünün bulunmadığını; hayallere kapılıp hesapsız işler yapılmaması gerektiğini



ORHAN DİNÇ

ifade eden Kiran, rahmetli babasının “Kaybedecek bir şeyiniz varsa kırk kere düşünün, bir kere yapın” sözünü hatırlattı. Bu yaklaşımın önümüzdeki süreçte yeni krizlerin yaşanmaması için önemli olduğunu dile getirdi. 2008’deki ekonomik sıkıntıların tekrarını görmek istemediklerini kaydeden Kiran, girişimcilerin ülkeye faydalı insanlar olduğunu, işlerini yapmak için kimseye boyun eğmek zorunda olmadıklarını söyledi. Ciddiyetle devam edilirse bu dönemin de atlatılacağına inandığını belirterek konuşmasını saygı ve sevgiyle herkesi selamlayarak noktaladı.

Meclis Başkanı Başaran Bayrak da, Murat Kiran’ın açıklamalarını “Murat Bey, acı ama gerçekleri dile getirdi” sözleriyle onayladı ve kendi deneyimlerinden bir örnek verdi: “Norveç’e balıkçı gemisi yapıyoruz. Ancak işi alabilmek için Rus bayraklı hiçbir gemiye tamir ve bakım hizmeti vermeyeceğimize dair taahhütname imzalamak zorunda kaldık. Bu durum pazarın daralması açısından dramatik. Biz gemi inşa ve bakım sanayinde özellikle Karadeniz’e kıyısı olan Rus ve Ukrayna gemilerine hizmet vererek büyüdük.

Bu pazarın birdenbire boşalması, özellikle tamir yapan tersaneler için ciddi sıkıntı yaratıyor. Umut ediyoruz ki bir an





MEHMET BEKİROĞLU

önce anlaşma sağlanır ve bu travmatik tablo ortadan kalkar. İki yıl önce yaptığım analizlerde işçilik maliyetleri genel maliyetlerin %19'u civarındaydı. Bugün ise %40'a ulaşmış durumda. İşçilik maliyeti bu seviyeye çıkan bir sektörün sürdürülebilirliği çok zor. Allah hepimizin yardımcısı olsun."

ORHAN DİNÇ: "2026 SEZONU DA BEKLENTİLERİN ÇOK ALTINDA KALACAK GİBİ GÖRÜNÜYOR"

İMEAK DTO Bodrum Şubesi Yönetim Kurulu Başkanı Orhan Dinç de, geçen yaz sezonunu değerlendiren bir konuşma yaptı. Bodrum Boat Show'u gerçekleştirme fırsatını veren DTO Yönetim Kurulu'na teşekkür ederek konuşmasına başlayan Dinç, bu organizasyonun kara bulutları biraz dağıttığını belirtti.

GİSBİR Yönetim Kurulu Başkanı Murat Kıran'ın konuşmasına da atıfta bulunan Dinç, Bodrum, Marmaris ve Fethiye'de yat üreten butik tersaneler olarak gemi sanayisiyle benzer zorlukları yaşadıklarını ifade etti. Mavi yolculuk ve yat turizmi olumsuz etkilenince, bu durumun imalat, bakım ve onarım sektörünü de zincirleme şekilde etkilediğini; özellikle 2025 sezonunun kötü geçtiğini, 2026 sezonu için de şimdilik gidişatın beklentilerin çok altında kaldığını; acente ve odalarla

sürekli toplantılar yaptıklarını açıkladı.

Orhan Dinç sözlerini şöyle tamamladı: "Enseyi karartmak istemiyoruz, ama mavi turizm 2025-2026 yıllarında zorlu geçecek gibi görünüyor. İnşallah yanılırsınız ve olumlu yönde ilerler. Bodrum Boat Show, hem yat imalatı hem de mavi yolculuk açısından çok önemli bir organizasyondur. Odamıza bu güveni verdiği için tekrar teşekkür ediyorum.

İkinci organizasyonun hazırlıklarına başladık. Bodrum Boat Show kara bulutları dağıttı, insanlara cesaret verdi. Güzel iş birlikleri ve olumlu görüşmeler gerçekleşti. Geçtiğimiz hafta Düsseldorf Boat Show'da İMEAK DTO standında Avrupa'dan olumlu izlenimler ve ciddi öneriler aldık. Bu doğrultuda çalışmalarımıza devam ediyoruz. Bodrum Boat Show'un ilk yılı çok ses getirdi. Katılım oldukça yüksekti. Hepinizin hem katılım hem ziyaretçi desteğini bekliyorum."

MEHMET BEKİROĞLU: "DENİZCİLİK BAKANLIĞI KURULMADIĞI SÜRECE İŞİMİZ ZOR"

Kürsüye gelen 28 No'lu Gemi Yakıt ve İkmal Tanker Taşımacılığı Meslek Komitesi ve Meclis üyesi Mehmet Bekiroğlu da GİSBİR Yönetim Kurulu Başkanı Murat Kıran'ın sözlerine sonuna kadar katıldığını söyleyerek, denizcilik bakanlığı kurulmadan işlerin yürümeyeceğini hep dile getirdiğini belirtti ve unları syleti: "Başından beri söylüyorum: Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı vardı, denizcilik oradan çıktı, biz tamamen sahipsiz kaldık. Biz yedi bakanlığa bağlı olduğumuzu sanıyorduk, geçenlerde Piri Reis Üniversitesi rektör yardımcımız 14 bakanlığa bağlı olduğumuzu söyledi. Bu kadar dağınık bir yapı ile işler yürür mü? Hayır, oturup düşünmek lazım.

Rektör yardımcımız ayrıca şunu anlattı: Denizi olmayan bir ülke, dünyada üçüncü sırada. Biz ise her tarafımız denizle çevrili olmasına rağmen o kategoriye bile giremiyoruz. Neden bir çözüm aramıyoruz, neden denizcilik bakanlığımız yok? Bakanlık olmayınca



NESLİHAN TORLAK GÖNENÇER

gemiler yabancı bayraklı ama Türk sahipli oldu. Türk bayraklı gemi neredeyse kalmadı. Onları da çıkarmak istiyorlar, yavaş yavaş bitiyor. Bizim binamız var, genel müdürlük var. Bir bakan oturursa mesele çözülür. Derdim budur. Murat Bey'i takdir ediyorum, benim söyleyeceklerimi zaten dile getirdi. Biz defalarca anlattık ama sesimizi duyuramadık. Teşekkür ederim."

ÜMİT SANDIKÇI: "YAPTIRIMLAR SİVİL BİR TİCARİ SAVAŞ HALİNE GELDİ"

09 No'lu Gemi Ve Deniz Araçları Alım-Satım Faaliyetleri Komitesi ve Meclis üyesi Ümit Sandıkçı da yaptırımlarla ilgili konuşmak üzere söz aldı. Yıllar önce güneydeki komşu bir ülkeye ait havayolu şirketinin yaptırım kapsamına alındığını, ancak ulusal havayolu şirketimizin teknik firmasının bu süreci Amerika'yla çok iyi yönettiğini anlatarak, "Onların uçaklarına Amerika'dan aldığımız yedek parçaları ikmal ederek bakım ve onarım yapılabiliyorduk. Şimdi de yaptırım konusunun Dışişleri nezdinde takip edilmesi halinde, diplomatlarımızın muhataplarıyla aynı dili konuşarak çözüm üreteceğine inanıyorum" dedi.

Sektörün gemi inşaat tarafı can çektiği gibi, ikmal ve servis tarafı da zor durumda olduğunu vurgulayan Sandıkçı "Siz varsınız, biz tedarikçiler

varız; sizin varlığınız bizim varlığımız için şart. Dolayısıyla bu konunun yaptırım uygulayan muhataplara detaylı şekilde iletilmesi çok önemli. Yakın zamana kadar yalnızca ufak yaptırımlar vardı. Bugün ise yaptırımlar sivil bir ticari savaş haline geldi.

Her ülke kendi yaptırımını uyguluyor: Avrupa Birliği'nin yaptırımları ayrı, İngiltere'ninkiler ayrı. Avrupa Birliği yaptırımlarına uymazsanız AB'den, İngiltere'ninkilere uymazsanız İngiltere'den men ediliyorsunuz. Norveç'le yaptığınız sözleşmede, İngiltere'nin yaptırım kapsamına aldığı bir armatör için işlem yapmaya kalksanız bu kez Norveç'ten men edilme riski doğuyor. Eskiden yeni bir fiyat teklifi vermek 7-9 dakika sürüyordu. Şimdi bir gemi için fiyat, servis ve yedek parça teklifi hazırlamak neredeyse bir günümüzü alıyor. Japonya'nın yaptırımlarını bile takip ediyoruz. Bizim sektör kadar uluslararası rekabete açık başka bir sektör yok. İstanbul'da bin dolara yapmadığımız bir servisi, gemi Rotterdam'a giderek 800 Euro'ya yaptırabiliyor. Dolayısıyla rakibimiz hemen yanımızda" diyerek sözlerini tamamladı.

NESLİHAN TORLAK GÖNENÇER: "KONFERANSIMIZI BU YIL ALMANYA İLE YAPMAYI PLANLIYORUZ"

Sandıkçı'nın ardından kürsüye gelen Koster Armatörleri ve İşletmecileri Derneği (KOSDER) Yönetim Kurulu Başkanı Neslihan Torlak Gönençer de, diğer konuşmacıların söylediklerine istinaden hem koster tarafı, hem de eski bir tersaneci olarak Türkiye'deki denizcilik sektörünün global krizlerden, savaş bölgelerinden ve jeopolitik gelişmelerden son derece etkilendiğini ifade etti.

Bu bağlamda KOSDER'in iki senede bir düzenlediği SHIPROUTE Konferansı'nı 2026'da Almanya ile yapmayı planladıklarını; Almanya'dan da teyit alındığını; "Türk denizcilik sektörünün bugüne kadar yatırım, finansman, tersane ve armatörlük tarafında en çok iş birliği yaptığı ve verimli çalıştığı ülke"



SAİM OĞUZÜLGEN

olduğu için Almanya'yı özellikle tercih ettiklerini açıkladı.

Torlak açıklamalarını şöyle sürdürdü: "Türkiye'de armatörlük sektörünün büyümesinde Almanya ile yapılan finansman iş birliklerinin büyük katkısı var. Detaylar netleşince ekim ayında herkesle paylaşacağız.

Bu etkinliğin yalnızca Almanya'yla değil, Avrupa genelinde de ses getireceğine inanıyoruz. Etkinliğin armatörlük firmalarımıza ve özellikle tersanelerimize,

yeni inşa ve tamir tarafında olumlu katkılar sağlayacağına inanıyoruz. Bu nedenle etkinliğin etkin ve verimli bir konferans olması için çalışmalarımıza başladık. Şimdiden duyurusunu yapmak istedim. Armatörlere, brokerlara, operatörlere; yeşil enerji, veri toplama ve dijitalleşme gibi pek çok alanda olumlu katkılar sunacağına inanıyoruz."

SAİM OĞUZÜLGEN, KANAL İSTANBUL PROJESİNİN ÇED RAPORUNA İLİŞKİN DEĞERLENDİRME YAPTI

Torlak'tan sonra Kaptan Saim Oğuzülgen, Kanal İstanbul projesi hakkında kılavuzluk hizmetleri açısından önemli bir bilgilendirme yapmak istediğini belirtti. Kanal İstanbul projesi kapsamında 19 dava dosyası için 20 bilim insanı ve ilk kez bir kılavuz kaptanın da yer aldığı bilirkişi heyeti oluşturulduğunu; heyetin keşif çalışmalarının ardından 22 Ağustos 2025'te 402 sayfalık raporu Danıştay'a sunduğunu; raporun yedi başlık altında hazırlandığını aktardı.

Özülgen raporda sonuç maddesinde yer alan ve denizciliği ilgilendiren hususlar hakkında şu bilgileri verdi: "ÇED raporu, seyir risklerine odaklanmış; çatışma ve karaya oturma gibi başlıklar var. Ancak kanal işletmesine dair başka senaryolar, örneğin gemi arızasıyla trafiğin tıkanması, deprem veya toprak kaymasıyla oluşabilecek acil durumlar, afetler,





TAMER KIRAN

sabotaj ya da terör eylemleri yeterince ele alınmamış. Rapor sonuçlarında çoğu risk kabul edilebilir görülüyor; felakete yol açabilecek senaryoların olasılıkları ise çok düşük varsayılmış. Kanal İstanbul raporunda deprem ve tsunami kaynaklı senaryolar sınırlı tanımlanmış. Kuzey Anadolu fayına bağlı tsunami senaryoları değerlendirilmiş ama deprem anında gemilerin durumu ele alınmamış. Deprem sonrası operasyonların durdurulması gerektiği belirtilmiş; fakat kriz yönetimi planları, gemi yönlendirme protokolleri ve acil durum prosedürleri tanımlanmamış.

Risk değerlendirmesi sadece olasılıkla değil, sonuçların nasıl kontrol edileceğiyle de ilgilenmeli. Bazı önlemler önerilmiş olsa da, olası bir kazada acil müdahale kapasitesi analitik olarak incelenmemiş. İyi bir uygulamada büyük bir petrol sızıntısı veya gemi yangını gibi senaryolar için müdahale süreleri, ekipman kapasitesi ve bunların sonuç üzerindeki etkisi değerlendirilmelidir. IWRAP, FSA ve PIANC (17, 21,31) dokümanlarının ön gördüğü risk yöntem yaklaşımları ve modern risk yönetimi süreçleri uygulanmalı ve bütünleşik risk yönetim

sistemi tüm adımları ile hazırlanmalıdır. Bu yönleri ile ÇED Raporu'nda bahsedilen risk değerlendirmeleri eksik kabul edilmektedir”.

“22.08.2025 tarihli bilirkişi raporu sonuç bölümü aşağıdaki önemli gerçekleri ortaya koymaktadır” diyen Oğuzülgen sözlerini şöyle tamamladı: “2011 yılından beri değerlendirmeleri ve çalışmaları yapılan Kanal İstanbul isimli su geçidi ile ilgili on bin sayfalık nihai ÇED Raporu’nu hazırlayan uzmanlar ekibi içinde profesyonel denizcilerin ve denizci akademisyenlerin bulunmaması çok önemli bir eksiklik olarak değerlendirilmektedir.

Özellikle “İşletme Navigasyonu Simülasyon Raporu”nun hazırlanmasında; Kanal İstanbul’dan geçmesi tasarlanan tasarım gemisi benzeri gemilerde görev yapmış tecrübeli bir uzakyol gemi kaptanı, tasarım gemilerine benzer gemilerin İstanbul Boğazı geçişlerinde Kılavuzluk Hizmeti vermiş tecrübeli bir baş kılavuz kaptan, Türk Boğazları Gemi trafik Hizmetlerinde görev yapmış tecrübeli bir deniz trafik baş operatörü, ülkemizde denizcilik eğitimi veren ve bu denizcileri yetiştiren okullarımızda görevli ve özellikle Türk Boğazları konusunda uzmanlaşmış bir denizci akademisyenin olmaması önemli bir eksiklik olarak değerlendirilmektedir.

Kanal İstanbul nihai ÇED Raporu’nun 500 sayfa civarındaki İşletme Navigasyonu Simülasyon Raporu (Ek 25) 500 sayfa civarındadır. Bu raporun Fransa’nın GERONOBLE şehrinde yerleşik ARTELLA Mühendislik ve Proje şirketinin ofisinde kurulu olan navigasyon simülatöründe yapılan çalışmalar ile hazırlanmış olduğu belirtilmektedir.

Kanal İstanbul gibi devasa ve stratejik öneme sahip bir projenin risk değerlendirmelerine temel teşkil edecek simülasyon deneylerinin 15.03.2009 tarihli Resmi Gazete’de yayınlanmış olan kıyı tesisi yapım taleplerinin değerlendirilmesine dair tebliğ kapsamındaki ölçütleri karşılamaktan uzak olduğu ve Türk üniversitelerinin





ORAMİRAL ERCÜMENT TATLIOĞLU

sahip olduğu tam donanımlı köprü üstü simülator sistemlerine nazaran çok düşük nitelikli bir simülator olduğu değerlendirilmektedir”.

Deniz Kuvvetleri Komutanı Oramiral Ercüment Tatlıoğlu'nun toplantıya teşrif etmeleriyle birlikte, İMEAK DTO Meclis Başkanı Başaran Bayrak, Deniz Ticaret Odası hakkında kısa bir bilgilendirme konuşması yaptı. Ardından İMEAK DTO Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran kürsüye geldi.

TAMER KIRAN: “TÜRK DENİZ KUVVETLERİ, BÖLGEMİZDE BARIŞ VE İSTİKRARIN TEMİNATİ”

Tamer Kıran konuşmasının başında ülkemizin denizlerdeki hak ve menfaatlerinin kararlılıkla savunulmasının ancak güçlü, modern ve caydırıcı bir Deniz Kuvvetleri ile mümkün olacağına dikkat çekerek, Türk Deniz Kuvvetleri'nin nitelikli personeli, modern platformları ve denizlerdeki yüksek operasyonel kabiliyetiyle, Türkiye'nin yer aldığı bölgede barış ve istikrarın teminatı olan saygın ve güçlü bir kuvvet konumunda bulunduğunu söyledi.

Kıran son yıllarda savunma sanayinde, özellikle yerli ve milli gemi inşa projelerinde elde edilen başarıların; Deniz



Kuvvetleri'nin operasyonel ihtiyaçlarıyla sanayimizin mühendislik ve üretim kabiliyetinin aynı vizyonda buluşmasının doğal bir sonucu olduğunu vurguladı: “Bu büyük atılımda Deniz Kuvvetlerimizin yönlendirici katkısı, tersanelerimizin üretim gücü ve dinamizmi; güçlü ve sürdürülebilir bir donanma hedefinin somut bir tezahürü olmuştur.

MİLGEM projesiyle başlayan yerli savaş gemisi tasarım ve üretim yolculuğu; bugün korvetlerden fırkateynlere, denizaltı projelerinden amfibi hücum gemilerine ve insansız deniz araçlarına uzanan geniş bir yelpazeye ulaşmıştır. Bu projeler, Türkiye'nin denizlerdeki caydırıcılığını güçlendirmiş; aynı zamanda savunma sanayiinde yüksek teknolojiye dayalı üretim kültürünü derinleştirmiştir.”

Bu başarıda özel sektör tersanelerinin öneminin de altını çizen Tamer Kıran, şöyle devam etti: “Son on yılda özel sektör tersanelerimiz, ileri üretim altyapılarına yaptıkları yatırımlarla, yüksek tonajlı, karmaşık ve ileri teknolojiye sahip askeri platformları inşa edebilecek seviyeye ulaşmıştır.

Esnek üretim modelleri, kalite ve sertifikasyon standartlarına gösterdikleri yüksek uyum ve uluslararası proje yönetim tecrübeleri; Türk savunma gemi

inşa sanayisini küresel ölçekte rekabetçi ve saygın bir konuma taşımıştır.

Bugün Türk tersaneleri yalnızca Deniz Kuvvetlerimizin ihtiyaçlarına cevap vermekle kalmamakta; dost ve müttefik ülkelere gerçekleştirilen askeri gemi ihracatıyla Türkiye'yi savunma denizcilik pazarında söz sahibi ülkeler arasına yükseltmektedir.”

“JEOPOLİTİĞİN VE SİYASETİN, EKONOMİNİN ÇOK ÖNÜNE GEÇTİĞİ YENİ BİR KÜRESEL TABLO VAR”

2026 yılının daha ilk ayının, belki de önümüzdeki on yılları şekillendirecek son derece önemli gelişmelere sahne olduğunu belirten Kıran, Amerika Birleşik Devletleri'nin Venezuela'daki operasyonu ve hemen ardından Başkan Trump'ın, İran ve Grönland gibi ülkelere yönelik verdiği mesajlar ve gündemin hızla bu başlıklara kaymasının, jeopolitiğin ve siyasetin, ekonominin çok önüne geçtiği yeni bir küresel tabloyu açık biçimde ortaya koyduğunu kaydetti.

ABD ile Çin arasındaki hegemonya mücadelesinin askeri, teknolojik ve en temelde de parasal alanlarda yoğunlaştığının görüldüğünü belirten Kıran, “Venezuela hamlesi, ABD'nin askeri varlığını ve bölgesel parasal gücünü pekiştirme çabası olarak okunurken; Grönland eksenindeki



gelişmeler hem askeri hem de teknolojinin ana girdisi olan nadir elementlerin kontrolüne yönelik stratejik bir hamle niteliği taşıyor” değerlendirmesinde bulundu.

Davos Zirvesi’nde, Kanada Başbakanı Mark Carney’in yaptığı ve küresel sistemin mevcut kırılganlığını açık biçimde ortaya koyduğu konuşmasına dikkat çeken Tamer Kıran, bir süredir yakınlaşma sinyalleri veren Avrupa Birliği ile Kanada’nın, Davos Zirvesi sonrasında siyasi ve uluslararası ilişkiler boyutunda da daha net bir yakınlaşma içine girdiklerinin görüldüğünü kaydetti.

Trump’ın, Grönland’ı askeri ya da ekonomik yollarla kontrol altına alma isteğinin, Avrupa’daki sekiz ülkeye yeni vergi kararlarına kadar uzanması ise Avrupa’dan ciddi bir direnç gelmesine ve finansal piyasalarda sert tepkilerin ortaya çıkmasına yol açtığını ifade etti: “Görünen o ki Trump, Grönland kartını askeri gücünü tahkim etmek için bir kaldıraç olarak kullanmaya devam edecek ve zaman içinde ekonomik kontrolü artırmaya yönelik stratejisini sürdürecektir. Avrupa’nın, ABD ile Çin arasında yaşanan askeri, teknolojik ve parasal mücadelede görece zayıf kalması; kısa vadede Trump’ın ABD’nin yeni açıklanan ulusal güvenlik planı çerçevesinde özellikle Batı Yarımküre’de,

Kuzey Amerika’dan Güney Amerika’ya ve Grönland gibi yakın coğrafyalarda etkinliğini artıran politikalarını sürdürme olasılığını güçlendiriyor.”

TÜRKİYE’DEKİ EKONOMİK GELİŞMELER

Türkiye’deki ekonomik gelişmeleri de değerlendiren Kıran, geçen yıl bütçe açığının 1 trilyon 799 milyar TL olarak gerçekleştiğini ve bunun Gayri Safi Yurtiçi Hasıla’ya (GSYH) oranının yüzde 2,9 seviyesinde kaldığını, bu oranın, Orta Vadeli Program’da öngörülen yüzde 3’ün üzerindeki tahminin altında bir gerçekleşmeye işaret ettiğini kaydetti.

Faiz dışı fazla tarafında ise yaklaşık 19 milyar TL’lik bir fazla beklenirken, gerçekleşmenin 255 milyar TL civarında olmasının, kamunun tasarruflarını artırdığını gösterdiğini belirten Tamer Kıran, bütçe açığının görece düşük seyretmesi ve faiz dışı fazlanın beklentilerin üzerinde gelmesinin, makro dengeler açısından olumlu bir görünüm sunduğunu söyledi.

Merkez Bankası’nın, Kasım ayına ilişkin ödemeler dengesi verilerini açıkladığını hatırlatan Tamer Kıran, çok büyük bir sürpriz olmasa da cari açıkta beklentilerin üzerinde bir artış yaşandığının görüldüğünü, cari açığın artma eğiliminde olmakla birlikte, Türkiye ekonomisinin yönetebileceği bir seviyede

olmaya devam ettiğini kaydetti.

Bu durumun arkasındaki en önemli nedenlerden birisinin Merkez Bankası’nın artan rezervleri olduğunu belirten Kıran, özellikle altın fiyatlarındaki artış ile ciddi destek alan rezervlerin brüt olarak 205 milyar dolara ulaştığını açıklayarak, sözlerini şöyle sürdürdü: “Bütçe dengelerinde beklenenden daha iyi performans, cari açığın yönetilebilir düzeyde olması, rezervlerdeki artış rating kuruluşlarından not artışı getirmese bile Fitch’in not görünümünü pozitifte çevirmesine katkı sağladı. Fitch Ratings kredi notunu BB(-) olarak tutmaya devam ederken görünümü pozitifte çevirdi. En önemli sorunumuz ise enflasyon tarafında kalmaya devam ediyor. Ocak ayında 150 baz puan faiz indirme beklentisine karşılık 100 baz puan indirimde kalması Merkez Bankası’nın da ocak ayında yüksek enflasyon beklentisini göstermiş oldu. Bu gelişmeden finansmana erişim ve maliyeti konusunda yaşadığımız stresin bir süre daha devam edeceğini öngörebiliriz.”

KÜRESEL DENİZYOLU TAŞIMACILIĞINDA TEMKİNLİ İYİMSERLİK BEKLENTİSİ

Kıran, küresel denizyolu taşımacılığında 2025 yılının, politik ve jeopolitik riskler etrafında şekillenen bir yıl olmasına rağmen sektörün, belirsizlik ortamında dayanıklılığını korumayı başardığını aktardı.

2025 yılında küresel denizyolu taşımacılığının ton bazında %1,1 artarak 12,9 milyar ton seviyesinde gerçekleştiğini, ton-mil bazındaki artışın ise %1,4 olduğunu söyleyerek “Her ne kadar bu büyüme, 2024 yılında kaydedilen %2,5’lik artışın gerisinde kalsa da küresel belirsizliklere rağmen sektörün dirençli yapısını ortaya koyması açısından olumlu bulduğumuzu söyleyebiliriz” dedi. 2026 yılına ilişkin beklentilerin ise halihazırda “temkinli iyimser bir görünüm” sunduğunu belirten Kıran, petrol ticaretindeki toparlanmanın devam etmesiyle küresel denizyolu taşımacılığının ton bazında %1,5 artarak 13,1 milyar ton



seviyesine ulaşacağını öngörüldüğünü, ton-mil bazında %1,9'luk büyüme beklenmekle birlikte, Kızıldeniz'de gemi geçişlerinin normale dönmesi halinde bu artışın sınırlı kalabileceğinin değerlendirildiğini dile getirdi: "Tüm bu veriler, küresel denizcilik sektörünün belirsizliklerle dolu bir dönemde dahi büyüme potansiyelini ve yatırım iştahını koruduğuna işaret ederken, aynı zamanda Türk denizciliğinin rekabet gücünü artıracak adımları kararlılıkla atmaya devam etmemiz gerektiğini de ortaya koymaktadır."

Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı tarafından hazırlanan "Gemi ve Su Araçlarının İnşa, Tadilat ve Bakım Onarım Yönetmeliği"nin 14 Ocak 2026'da yayımlandığını açıklayan Kıran, yönetmeliğin gemi ve su aracı inşa, tadilat ve bakım-onarım faaliyetlerini kapsıyor; işletmelerin teknik yeterlilikleri, kayıt ve izin süreçleri ile denetim mekanizmalarını ayrıntılı şekilde düzenlediğini vurguladı. Yine Bakanlık tarafından hazırlanan "Özel Teknelerin Donatımı ve Özel Tekneleri Kullanacak Kişilerin Yeterlikleri Hakkında

Yönetmelik"in 17 Ocak 2026'da Resmî Gazete'de yayımlandığını ve 17 Temmuz 2026'da yürürlüğe gireceğini; bu düzenlemenin de özel tekne ve yatların donatım esaslarını, kullanım şartlarını, tekneleri sevk ve idare edecek kişilerin yeterliklerini, denetim ve idari yaptırımları içerdiğini belirtti. Yeni yönetmelikte DTO'nun uzun süredir dile getirdiği bir talebin karşılık bulduğuna; "özel teknelerin sahipleri dışında noter veya liman başkanlığı onaylı yetki yazısı ile başkalarına geçici kullanılabilesinin" mümkün hale geldiğine; böylece kaçak ve usulsüz kullanımlara karşı düzenleme eksikliğinin giderildiğine, denetim ve yaptırımların güçlendirildiğine dikkat çekti.

Kıran sözlerine şöyle devam etti: "Denizcilik Genel Müdürlüğü ayrıca gemilerin deniz adamları ile donatılmasına ilişkin yeni yönerge taslağı hakkında odamızdan görüş talep etti. Eski yönetmelik ile taslak arasındaki farkları içeren karşılaştırma tablosu üyelerimize gönderildi ve görüş bildirmeleri istendi. Taslakta sektör

lehine önemli yapısal iyileştirmeler var. Bu nedenle sizlerden ricam, taslağı dikkatlice inceleyip en geç yarın akşam mesai bitimine kadar değerlendirmelerinizi odamıza iletmenizdir. Diğer önemli gelişme ise, Denizcilik Genel Müdürlüğü'nden 23 Ocak tarihli yazıyla bildirildi: Türk Ticaret Filosu'nun yenilenmesi amacıyla hurdaya ayrılan Türk bayraklı gemilerin yerine yeni gemi inşasını teşvik eden yönetmelik kapsamında sektör görüşlerini almak için bir anket çalışması başlatıldı. Bu anket, sektörel ihtiyaçların doğru tespiti açısından büyük önem taşıyor. Tüm üyelerimizin katılımını rica ediyorum."

Tamer Kıran "Mübarek üç ayların üçüncü kandili olan Berat Kandili'ni 2 Şubat Pazartesi akşamı idrak edeceğiz. Ardından 19 Şubat'ta Ramazan ayına ulaşmanın mutluluğunu yaşayacağız. Bu rahmet ve mağfiret ayının kalplerimizden sevgiyi, sofralarımızdan bereketi, evlerimizden huzur ve saadeti eksik etmemesini temenni ediyor, hepinize hayırlı Ramazanlar diliyorum. 26 Şubat Perşembe günü yapacağımız Şubat ayı meclis toplantımızın ardından, odamız Armatörler Birliği ve Armatörler Kooperatifi'nin ortak ev sahipliğinde geleneksel iftarımızı yine Büyük Kulüp'te gerçekleştireceğiz. Bu tarihi şimdiden not etmenizi ve katılımınızı rica ediyorum. Şubat ayı meclis toplantımız ve akabindeki geleneksel iftarımızda görüşmek üzere, hepinizi sevgi ve saygıyla selamlıyorum" sözleriyle konuşmasını tamamladı.

Kıran'ın ardından Deniz Kuvvetleri Komutanı Oramiral Ercüment Tatlıoğlu da Türk Deniz Kuvvetlerinin icra ettiği faaliyetlere ilişkin sunum yaptı.

Toplantının sonunda İMEAK DTO Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran ve İMEAK DTO Meclis Başkanı Başaran Bayrak, Oramiral Ercüment Tatlıoğlu'na, Cumhuriyetin ilanından sonra Avrupa limanlarına gönderilen ve Türkiye'yi tanıtan çeşitli ürünlerin sergilendiği Karadeniz Vapuru'nun dünya haritası ile bir araya getirildiği tabloyu takdim etti.



OZGEN
SHIP SUPPLY

1950'den beri...

Tuzla'da, toplamda 7.000 m²'yi aşan merkezimiz ile ileri teknolojiyle donatılmış depo ve ofis tesislerimizde, 5.000'den fazla IMPA kodlu ürünü hazır bulunduruyoruz. 25'in üzerinde araçtan oluşan filomuz ve 100'ü aşkın uzman ekibimizle, Türkiye genelindeki tüm limanlara, boğazlara ve tersanelere 7/24 hızlı ve güvenilir tedarik hizmeti sunuyoruz.



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

TOBB MÜŞTEREK KURUL TOPLANTISI

İMEAK Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanı, Türkiye Odalar ve Borsalar Birliği (TOBB) Başkan Yardımcısı Tamer Kıran, 6 Ocak Salı günü, Hazine ve Maliye Bakanı Mehmet Şimşek'in teşrifleriyle Ankara'da düzenlenen, TOBB Yönetim Kurulu, Genel İdare Kurulu, Strateji Geliştirme Yüksek Kurulu, Yüksek Koordinasyon Kurulu Müşterek Toplantısı'na katıldı.

WISTA'NIN YENİ YÖNETİMİNDEN ZİYARET

İMEAK Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran, 13 Ocak Salı günü, WISTA Türkiye'nin yeni yönetimini kabul etti. DTO Genel Merkezi'nde gerçekleşen ziyarete, WISTA Türkiye'nin yeni Yönetim Kurulu Başkanı Melike Aysu Gürkan ve beraberindeki yönetim kurulu üyeleri katıldı.

DENİZ TRAFİK OPERATÖRLERİ DERNEĞİ BAŞKANI KAPT. MEHMET ERDOĞAN'DAN DTO ZİYARETİ

İMEAK Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran, 16 Ocak Cuma günü, Deniz Trafik Operatörleri Derneği Yönetim Kurulu Başkanı Kapt. Mehmet Erdoğan'ı kabul etti. DTO Genel Merkezi'nde gerçekleşen ziyarete, Derneğin Yönetim Kurulu Başkan Yardımcısı Kapt. Oğuzhan Şirinoğlu ve Mali Sekreter Kapt. Emre Kaya katıldı.

E-TİCARET ÖZEL SEKTÖR YUVARLAK MASA TOPLANTISI

İMEAK Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanı, Türkiye Odalar ve Borsalar Birliği (TOBB) Başkan Yardımcısı Tamer Kıran, 16 Ocak Cuma günü, Ticaret Bakan Yardımcısı Mustafa

Tuzcu'nun katılımıyla gerçekleştirilen E-Ticaret Özel Sektör Yuvarlak Masa Toplantısı'na iştirak etti. İstanbul TOBB Plaza'da gerçekleştirilen toplantıda, Avrupa Komisyonu Vergilendirme ve Gümrük Birliği Genel Müdürü Gerassimos Thomas, TOBB Türkiye E-Ticaret Meclisi Başkanı Ozan Acar, kamu ve özel sektör temsilcileri ile sektör paydaşları katıldı.

TÜRKİYE-AB İŞ DÜNYASI DİYALOĞU II PROJESİ

İMEAK Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanı, Türkiye Odalar ve Borsalar Birliği (TOBB) Başkan Yardımcısı Tamer Kıran, 20 Ocak Salı günü, TOBB ve Avrupa Odalar Birliği'nin (Eurochambres) iş birliğinde yürütülen Türkiye-AB İş Dünyası Diyalogu II (TEBD II) Projesi'nin tanıtım toplantısına katıldı. TOBB İstanbul Hizmet Binası'nda, TOBB Başkanı ve Eurochambres Başkan Yardımcısı M. Rifat Hisarcıklıoğlu'nun açılış konuşmasıyla başlayan toplantıya, Eurochambres Başkanı Vladimír Dlouhý de iştirak etti.

SRI LANKA ANKARA BÜYÜKELÇİSİNE ZİYARET

İMEAK Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran, 21 Ocak Çarşamba günü, Sri Lanka'nın Ankara Büyükelçisi Nikula Kadurugamuwa'yı ziyaret etti. Ankara'da Büyükelçilik binasında gerçekleşen ziyarette, iki ülke arasında ticaret, yatırım ve denizcilik eğitimi alanlarında iş birliğinin geliştirilmesi imkanları değerlendirildi.

İÜ SU BİLİMLERİ FAKÜLTESİ DIŞ DANIŞMA KURULU TOPLANTISI

İMEAK Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran, 23

Ocak Cuma günü, Fakülte Dekanı Prof. Dr. Melek İşinibilir Okyar ve akademisyenlerin katılımıyla gerçekleştirilen İstanbul Üniversitesi Su Bilimleri Fakültesi Birim Dış Danışma Kurulu Toplantısı'na katıldı.

BTÜ DENİZCİLİK FAKÜLTESİ DEKANI, DTO'YU ZİYARET ETTİ

İMEAK DTO Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran, 23 Ocak Cuma günü Bursa Teknik Üniversitesi Denizcilik Fakültesi Dekanı Prof. Dr. Erinc Dobrucalı ve beraberindeki akademisyenleri ağırladı.

YÜKSEK DÜZEYLİ YUVARLAK MASA TOPLANTISI

İMEAK Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanı, Türkiye Odalar ve Borsalar Birliği (TOBB) Başkan Yardımcısı Tamer Kıran, 26 Ocak Pazartesi günü, İstanbul TOBB Plaza'da gerçekleştirilen AB-Türkiye Bölgesel Bağlantı Konusunda İş Dünyasıyla Yüksek Düzeyli Yuvarlak Masa Toplantısı'na katıldı.

BMC YÖNETİM KURULU TOPLANTISI

İMEAK Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanı, Türkiye Odalar ve Borsalar Birliği (TOBB) Başkan Yardımcısı Tamer Kıran, 30 Ocak Cuma günü, DTO'da gerçekleştirilen Border Management & Consulting (BMC) Yönetim Kurulu Toplantısına katıldı.

BMC Yönetim Kurulu Başkanı Youssef Khalawi başkanlığında gerçekleştirilen toplantıda, gümrük kapılarının modernizasyonu ve lojistik merkezlere ilişkin çalışmalar ele alındı.



seamanticket.com

Denizden Gökyüzüne, Gemi Adamlarına Özel Biletler

Denizciler için uçuş planlamasının
hızlı, kolay ve güvenilir yolu.



Yüzlerce Uçuşa
Tek Tıkla Erişim



Filtreleme ve
Karşılaştırma



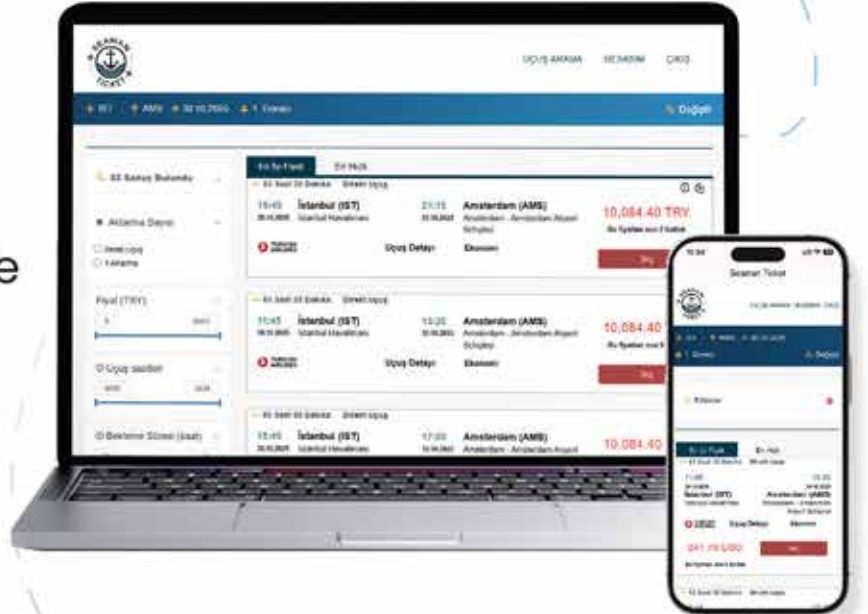
Mürettebat Listesiyle
Hızlı Rezervasyon



Kredi Kartı ile
Güvenli Ödeme



7/24 Online
Destek



Mevcut platformlar



Web sitemizi
ziyaret etmek için
QR kodu taratın



SEKTÖRE AKADEMİK BAKIŞ

İMEAK DTO Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran, İstanbul Üniversitesi Su Bilimleri Fakültesi Birim Dış Danışma Kurulu Toplantısı'na katılarak görüş alışverişinde bulundu.

İMEAK Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran, 23 Ocak Cuma günü, İstanbul Üniversitesi Su Bilimleri Fakültesi Birim Dış Danışma Kurulu Toplantısı'na katıldı.

Fatih Vezneciler'deki okul binasında, İstanbul Üniversitesi Su Bilimleri Fakültesi Dekanı Prof. Dr. Melek İşinibilir Okyar ve akademisyenlerin katılımıyla gerçekleştirilen toplantıda, denizcilik sektörü ile akademi arasındaki iş birliğinin güçlendirilmesi, eğitim müfredatının sektörün güncel ihtiyaçlarına uygun hale getirilmesi ve ortak yürütülebilecek projeler üzerinde görüş alışverişinde bulunuldu.



AB GÜMRÜK REFORMUNUN E-TİCARETE ETKİSİ MASADAYDI

İMEAK DTO Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran, Ticaret Bakan Yardımcısı Mustafa Tuzcu'nun da katıldığı TOBB E-Ticaret Özel Sektör Yuvarlak Masa Toplantısı'na iştirak etti.



İMEAK Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanı, Türkiye Odalar ve Borsalar Birliği (TOBB) Başkan Yardımcısı Tamer Kıran, 16 Ocak Cuma günü,

Ticaret Bakan Yardımcısı Mustafa Tuzcu'nun katılımıyla gerçekleştirilen E-Ticaret Özel Sektör Yuvarlak Masa Toplantısı'na iştirak etti. İstanbul TOBB



Plaza'da gerçekleştirilen toplantıda, Avrupa Komisyonu Vergilendirme ve Gümrük Birliği Genel Müdürü Gerassimos Thomas, TOBB Türkiye E-Ticaret Meclisi Başkanı Ozan Acar, kamu ve özel sektör temsilcileri ile sektör paydaşları katıldı.

Toplantıda, Avrupa Birliği Gümrük Reformu'nun Türkiye'deki e-ticaret sektörüne etkisi başta olmak üzere güncel politika başlıkları ele alındı.



ATA EGE YATÇILIK



Türkiye'nin tüm limanlarında kesintisiz, hızlı ve sorunsuz yat hizmetleri sunan güvenilir çözüm ortağıyız. Deneyimli ekibimiz ve güçlü operasyonel ağıımız ile her limanda aynı yüksek standartları ve profesyonelliği sunarak yat sahiplerine ve üreticilerine her zaman güven ve konfor sağlamak için çalışıyoruz.

yurtdışı şirket KURULUŞ İŞLEMLERİ



yat / bayrak TESCİL İŞLEMLERİ



NELER

YAPIYORUZ ?

- YAT / BAYRAK TESCİL İŞLEMLERİ / 18 FARKLI BAYRAK DEVLETİNDE
- YURT DIŞI ŞİRKET KURULUŞ İŞLEMLERİ / 8 FARKLI ÜLKEDE
- TÜRK LİMANLARI GİRİŞ & ÇIKIŞ İŞLEMLERİ
- ACENTELİK HİZMETLERİ
- SEYİR İZİN (TRANSIT LOG) BELGESİ İŞLEMLERİ
- GÜMRÜK İŞLEMLERİ
- BAYRAK SÖRVEY HİZMETLERİ
- SİGORTA POLİÇELERİ



Mobile & Whatsapp: +90 532 276 80 71
E-Mail: ataage@ataageyat.com



Mobile & Whatsapp: +44 739 360 88 65
E-Mail: london@ataageyat.com

TEBD II PROJESİ TANITILDI

İMEAK DTO Yönetim Kurulu Başkanı ve TOBB Başkan Yardımcısı Tamer Kıran, Türkiye-AB İş Dünyası Diyalogu II (TEBD II) Projesi'nin Tanıtım Toplantısı'na katıldı.



İMEAK Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanı, Türkiye Odalar ve Borsalar Birliği (TOBB) Başkan Yardımcısı Tamer Kıran, 20 Ocak Salı günü, TOBB ve Avrupa Odalar Birliği'nin (Eurochambres) iş birliğinde yürütülen Türkiye-AB İş Dünyası Diyalogu II (TEBD II) Projesi'nin

tanıtım toplantısına katıldı. TOBB İstanbul Hizmet Binası'nda, TOBB Başkanı ve Eurochambres Başkan Yardımcısı M. Rifat Hisarcıkıoğlu'nun açılış konuşmasıyla başlayan toplantıya, Eurochambres Başkanı Vladimír Dlouhý de iştirak etti.

Türkiye-AB İş Dünyası Diyalogu II (TEBD II) Projesi, Avrupa Komisyonu tarafından finansman sağlanarak, Türkiye Odalar ve Borsalar Birliği ve Eurochambres iş birliğinde gerçekleştiriliyor.

İş birliği kapsamında enerji verimliliğinden sürdürülebilir büyümeye, yeşil ve dijital dönüşümden kırsal kalkınmaya, start-up eko sisteminin güçlendirilmesinden Yeşil



Mutabakat Rehberlik ve Danışmanlık Merkezi kurulmasına kadar 18 farklı proje hayata geçirilecek. Ayrıca, oda ve borsaların kurumsal ve hizmet kapasitelerinin geliştirilmesine yönelik çok sayıda eğitim ve Oda/Borsa Akademisi de proje kapsamında yer alıyor.

DTO, BOOT DUSSELDORF'TA STANDIYLA YER ALDI

17-25 Ocak tarihleri arasında Almanya'nın Düsseldorf kentinde yapılan Boot Düsseldorf Uluslararası Tekne ve Denizcilik Fuarı'nda İMEAK DTO standı da yer aldı.



Dünyanın en prestijli denizcilik fuarlarından biri olan Boot Düsseldorf Uluslararası Tekne ve Denizcilik Fuarı,

bu yıl 17-25 Ocak tarihleri arasında Almanya'nın Düsseldorf kentinde yapıldı. 110 ülkeden 200 binden fazla ziyaretçi



ağırlayan fuar, bu yıl da dünyanın önde gelen yat üreticileri, denizcilik ekipmanları ve su sporları markalarını bir araya getirdi.

İMEAK Deniz Ticaret Odası'nın da standıyla yer aldığı fuara, İMEAK DTO Yönetim Kurulu üyesi Orhan Gülcek ile Barış Dillioğlu'nun yanı sıra şube başkanları ve meclis üyeleri de katıldı.



artık

PULSAR

Türkiye



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

*Aynı deneyimli yerel ekip.
Aynı güvenilir hizmet anlayışı.
Şimdi Pulsar'ın küresel ağı ve çözümleriyle daha güçlü.*

www.pulsarbeyond.com

BTÜ DENİZCİLİK FAKÜLTESİ DEKANI, DTO'YU ZİYARET ETTİ

Denizcilik Fakültesi Dekanı Prof. Dr. Erinç Dobrucalı ve beraberindeki akademisyenleri ağırladı.



İMEAK Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran, 23 Ocak Cuma günü, Bursa Teknik Üniversitesi Denizcilik Fakültesi Dekanı Prof. Dr. Erinç Dobrucalı'yı ağırladı.

DTO Genel Merkezi'nde gerçekleşen ziyarette, Bursa Teknik Üniversitesi Gemi İnşaatı ve Gemi Makineleri Mühendisliği

Bölümü Başkanı Doç. Dr. İbrahim Özsarı, Öğretim Üyesi Doç. Dr. Levent Bilgili ve Denizcilik İşletmeleri Yönetimi Bölümü Öğretim Üyesi Dr. Önder Canbulat katıldı. Toplantıda, denizcilik eğitiminin yanı sıra denizcilik eğitimi veren üniversiteler ile sektör arasındaki iş birliğinin geliştirilmesine yönelik konular değerlendirildi.

TAMER KIRAN, TÜRKİYE-MISIR ODA VE BORSALAR İŞ BİRLİĞİ FORUMU'NA KATILDI

İMEAK DTO Yönetim Kurulu Başkanı ve TOBB Başkan Yardımcısı Tamer Kıran, TOBB'un resmi ziyaret programıyla Mısır'a giderek toplantılara katıldı ve görüşmelerde bulundu.



İMEAK Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanı, Türkiye Odalar ve Borsalar Birliği (TOBB) Başkan Yardımcısı Tamer Kıran, Cumhurbaşkanı Recep Tayyip Erdoğan'ın 4 Şubat'ta Mısır'a yapacağı resmi ziyaret öncesi iki ülke arasındaki ekonomik ilişkilerin geliştirilmesi kapsamında TOBB'un resmi ziyaret programıyla Mısır'a gitti. Kıran, 1 Şubat Pazar günü, Mısır Ticaret ve Sanayi Odaları Federasyonu'nun ev sahipliğinde, İskenderiye'de düzenlenen, "Türkiye-Mısır Oda ve Borsalar İş Birliği Forumu"na katıldı. Mısır Maliye Bakanı

Ahmed Kouchouk'un çevrim içi ortamda katıldığı toplantıya, Türkiye Cumhuriyeti Kahire Büyükelçisi Salih Mutlu Şen, TOBB Başkanı Rifat Hisarcıklıoğlu, Mısır Ticaret ve Sanayi Odaları Federasyonu Başkanı Ahmet El Wakil ve iki ülkenin iş insanları iştirak etti, Türkiye-Mısır iktisadi ve ticari ilişkileri, iş birliği fırsatları değerlendirildi.

Kıran, forum kapsamında 2 Mutabakat Zaptı imzaladı. İMEAK Deniz Ticaret Odası (DTO) ile İskenderiye Ticaret Odası (ALX) ve yine DTO, Milas Ticaret ve Sanayi Odası (MİTSO) ile Kafr El



Sheikh Ticaret Odası arasında özellikle denizcilik, ticaret alanlarında kurumsal iş birliğinin güçlendirilmesini amaçlayan Mutabakat Zaptları imzalandı. Kıran, 2 Şubat Pazartesi günü, İskenderiye'de düzenlenen "Türkiye-Mısır Üçüncü Ülkelerde İş Birliği İmkanları" toplantısına da katıldı. TOBB Başkanı Rifat Hisarcıklıoğlu ve Mısır Ticaret ve Sanayi Odaları Federasyonu Başkanı Ahmet El Wakil'in açılış konuşmalarıyla başlayan toplantıda, iki ülke arasında ticari ve ekonomik ilişkilerin geliştirilmesi için ortak yatırım fırsatları ve Afrika başta olmak üzere üçüncü ülkelerde iş birliği imkanları değerlendirildi.



ABS TRAINING SOLUTIONS

YOUR MARITIME *TRAINING PARTNER*



VIEW COURSES
www.eagle.org/maritimetraining



AB-TÜRKİYE İŞ BİRLİĞİ YUVARLAK MASADA

İMEAK DTO Yönetim Kurulu Başkanı ve TOBB Başkan Yardımcısı Tamer Kıran, AB-Türkiye Bölgesel Bağlantı Konusunda İş Dünyasıyla Yüksek Düzeyli Yuvarlak Masa Toplantısı'na katıldı.



İMEAK Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanı, Türkiye Odalar ve Borsalar Birliği (TOBB) Başkan Yardımcısı Tamer Kıran, 26 Ocak Pazartesi günü, İstanbul TOBB Plaza'da gerçekleştirilen AB-Türkiye Bölgesel Bağlantı Konusunda İş Dünyasıyla Yüksek Düzeyli Yuvarlak Masa Toplantısı'na katıldı.

Toplantıya, Avrupa Birliği Komisyonu Komşuluk Politikası ve Genişleme

Müzakereleri Genel Müdürü Gert Jan Koopman, Hazine ve Maliye Bakanlığı Dış Ekonomik İlişkiler Genel Müdürü Kerem Dönmez, İktisadi Kalkınma Vakfı (İKV) Yönetim Kurulu Başkanı Ayhan Zeytinoglu, kamu, özel sektör, uluslararası kuruluşlar ve sektör temsilcileri iştirak etti.

Toplantıda, AB-Türkiye iş birliği perspektifinde lojistik, dijital altyapı ve bölgesel enerji bağlantıları ele alındı.

TAMER KIRAN, BAKIŞ'A KONUK OLDU

İMEAK DTO Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran, NTV'de yayınlanan Bakış programında denizcilik sektöründeki gelişmeleri değerlendirdi.



İMEAK DTO Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran, NTV'de yayınlanan Bakış programına konuk olarak 2025 yılında küresel denizcilik sektöründe yaşanan gelişmeleri değerlendirdi ve 2026 yılına ilişkin beklentilerini paylaştı. 2025 yılında ticaret savaşlarının öne çıktığını, ABD'nin öncülüğünde açıklanan ilave gümrük vergilerinin ise müzakereler sayesinde deniz taşımacılığı üzerindeki olumsuz etkisinin sınırlı kaldığını söyleyerek "Beklendiği kadar kötü olmadı. Başkan Trump önce vergileri açıkladı, ardından diğer ülkeleri masaya davet edip pazarlık yaparak daha düşük seviyelerde oranlar belirlendi. Başta çok korkuluyordu, çok yüksek oranlar konuşuluyordu, akabinde nispeten daha düşük oranlarla anlaşmalar yapıldı yansıması da 2025 yılının

başında düşündüğümüz kadar kötü olmadı" dedi.

Jeopolitik gelişmelerin deniz ticareti üzerindeki etkisine dikkat çeken Kıran bu gelişmelerin sektöre yansımalarına ilişkin şunları dile getirdi: "Ekim ayında İsrail-Filistin arasındaki anlaşmazlığın sona ermesi deniz taşımacılığına pozitif olarak yansıdı. Ancak Rusya-Ukrayna savaşı başladığından beri tanker navlunları tarihi yüksek seviyelerde. Dolayısıyla petrolü ithal eden ülkeler ek ilave maliyetlere katlanmak zorunda kalıyor. Denizcilik böyle bir iş. Avustralya'da çıkan bir orman yangını ya da Brezilya'da olan bir maden kazası bütün deniz yolu taşımacılığını ciddi şekilde etkiliyor."

"100 TANKERDEN 17'Sİ ÇALIŞAMAZ DURUMDA"

Gölge filo olarak adlandırılan yaptırıma tabi tankere ilişkin soruya yanıt veren Kıran Rusya-Ukrayna savaşı sonrası çok sayıda tankerin uluslararası yaptırımlar kapsamına alındığını belirtti: "Dünyada mevcut tankerlerin yüzde 17'si yaptırım altında. 100 tankerden 17'si çalışamaz

durumda. Ticaretin dışında ama bu gölge filo haliyle çalıştırmaya çalışıyorlar."

Kıran, gemi inşa sanayinde ise yılın ilk yarısında durgunluk yaşandığını, ikinci yarısında siparişlerde toparlanma başladığını belirtti. Türkiye gemi inşa ve bakım sektörüne ilişkin ise şunları dile getirdi: "Gemi inşa anlamında oldukça zorlandık. Bir müddet daha zorlanmaya devam edeceğiz gibi görünüyor. Keza tamir bakım sektöründe de bir zorlanma yaşadık 2025'te. O anlamda 2025 o iki sektörümüz için pek verimli olmadı."

2026 yılına ilişkin beklentilerini "Deniz taşımacılığında 2025'e benzer bir yıl bekleyebiliriz. 2025'te bütün segmentlerde taşınan yük miktarı yüzde 1.1 artarak 12.9 milyar ton oldu. Bunun yine yüzde 1.3 civarında artacağı öngörülüyor. Jeopolitik gelişmeleri bir kenara bırakacak olursak, 2025'ten biraz benzer belki biraz daha iyi deniz yolu taşımacılığı bekleyebiliriz" sözleriyle açıklayarak, limanlar ve denizciliğin diğer alt segmentlerinde de 2026 yılının daha olumlu geçmesinin beklediklerini ifade etti.



our route is yours **#yönümüzsizsiniz**



PROF. DR. OSMAN KAMİL SAĞ'A ULUSLARARASI ONUR ÜYELİĞİ

Uluslararası Denizcilik Üniversiteleri Birliği, Piri Reis Üniversitesi'nin Kurucu Rektörü Prof. Dr. Osman Kamil Sağ'ı "Honorary Fellow" (Onursal Üye) unvanı ile ödüllendirdi.

Uluslararası Denizcilik Üniversiteleri Birliği (IAMU), denizcilik eğitimi ve küresel denizcilik yönetişimine yaptığı öncü katkılar nedeniyle Prof. Dr. Osman Kamil Sağ'ı "Honorary Fellow" (Onursal Üye) unvanı ile ödüllendirdi. IAMU tarafından verilen bu unvan, yalnızca denizcilik

alanında üstün hizmetleri ve liderliğiyle uluslararası alanda fark yaratan isimlere takdim ediliyor.

İTÜ Denizcilik Fakültesi'nin Kurucu Dekanı ve Piri Reis Üniversitesi'nin Kurucu Rektörü olan Prof. Dr. Sağ, IAMU'nun

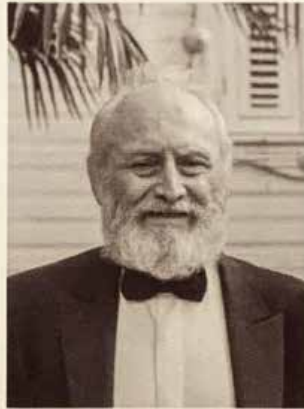
kuruluş sürecinde kritik bir rol üstlendi. IAMU'nun ilk fikir ve proje taslağını hazırlayan Sağ, önerisini doğrudan The Nippon Foundation'a sunarak örgütün temellerinin atılmasını sağladı. Yohei Sasakawa ile yapılan görüşmeler ve olumlu değerlendirme sonucunda, IAMU'nun kuruluş projelerine 2002–2004 yılları için toplam 970 bin dolarlık ilk destek yine Prof. Sağ'a hitaben sağlandı.

1999 yılında İstanbul'da düzenlenen ilk hazırlık toplantısında da önemli görevler üstlenen Prof. Sağ, dünyanın farklı bölgelerinden yedi denizcilik üniversitesini bir araya getirerek IAMU'nun uluslararası yapısının şekillenmesinde belirleyici oldu. İlk yıllarda İstanbul–Kobe arasında dönüşümlü yapılması planlanan Genel Kurulların farklı üye üniversitelere yayılması fikri de Prof. Sağ'ın girişimiyle hayata geçirildi. Bu adım, IAMU'nun bugün 80'in üzerinde denizcilik kurumunu kapsayan küresel bir ağa dönüşmesinde temel etkenlerden biri oldu.

Prof. Dr. Osman Kamil Sağ, IAMU'nun yanı sıra uluslararası denizcilik eğitimi (MET) ve IMO çalışmalarında da önemli görevler üstlendi. IMO STW Alt Komitesi Başkanlığı (2002–2004), Türk denizcilik personel sınav sisteminin yeniden yapılandırılması, JICA Türk-Japon MET geliştirme projesi, GOBTC Başkanlığı ve IMO'da Türkiye'yi temsil etme gibi birçok kritik görevde yer aldı.

Piri Reis Üniversitesi Mühendislik Fakültesi'nde 2008–2025 yılları arasında profesör olarak görev yapan Sağ, kariyeri boyunca denizcilik eğitime adanmış çalışmalarıyla uluslararası camiada saygın bir yer edindi. IAMU, Prof. Dr. Osman Kamil Sağ'ın denizcilik eğitime ve uluslararası iş birliğine yaptığı katkıları "kalıcı bir miras" olarak nitelendirerek, kendisine duyduğu derin saygıyı ve takdiri bir kez daha vurguladı.

HONORARY FELLOW



Prof. Dr. Osman Kamil SAĞ

Chair of IAMU

Honorary Fellow of IAMU

Founding Dean, Faculty of Maritime, Istanbul Technical University (ITUMF)

Founding Rector, Piri Reis University (PRU)

Prof. Dr. Osman Kamil SAĞ played a pivotal role in the formation and early development of the International Association of Maritime Universities (IAMU). Serving as the Founding Dean of the Maritime Faculty at Istanbul Technical University, he was instrumental in conceptualizing and proposing the initial framework of IAMU.

The first proposal for the establishment of IAMU was submitted by Prof. SAĞ to The Nippon Foundation and personally presented to Mr. Yohei Sasakawa. Following his discussions and the Foundation's kind approval, the first two grants for IAMU were officially addressed to him as the Project Proposer and Founding Dean of ITU Maritime Faculty. The projects, titled International Association of Maritime Universities, were supported through



Gözetim
Hizmetleri



Lashing & Unlashing
Hizmetleri



Liman
Hizmetleri



www.thormarinesa.com.tr



FIRE & SAFETY WORLD WIDE SERVICE 7/24

Bosphorus Ship Broker's
Dinner 2026
MAIN SPONSOR



T. +90 216 493 44 24 - info@poseidontr.net - operation@poseidontr.net - www.poseidontr.net

Head Office : İcmeler Mah. Reis Sok. No: 8 Poseidon Plaza Tuzla- İstanbul/ TÜRKİYE

Service Station1 : Evliya Çelebi Mah. Fersah sk. Tuzla gemi yan sanayi sitesi E Blok no:1/9 Tuzla- İstanbul/ TÜRKİYE

Service Station2 : Evliya Çelebi Mah. Fersah sk. Tuzla gemi yan sanayi sitesi E Blok no:1/1 Tuzla- İstanbul/ TÜRKİYE



JUNE
26
2026



Bosphorus ShipBrokers' Dinner 2026

Lütfi Kırdar Congress Center

Değerli sektör paydaşlarımız,

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

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

Saygılarımızla,
Gemi Brokerleri Derneği
Yönetim Kurulu

ONURSAL



SPONSOR

PLATİN SPONSOR



ALTIN SPONSORLAR



Esenyel | Partners
LAWYERS & CONSULTANTS



GÜMÜŞ SPONSORLAR



BRONZ SPONSORLAR



DİJİTAL MEDYA SPONSORU

NIMBUS INSURANCE

ALIAĞA ŞUBESİ MECLİS TOPLANTISI YAPILDI

İMEAK DTO Aliğa Şubesi Meclis Toplantısı, Meclis Başkanı İsmail Önal'ın başkanlığında; Yönetim Kurulu Başkanı Adem Şimşek ve şube meclis üyelerinin katılımıyla gerçekleştirildi.



Başkan Adem Şimşek meclis konuşmasında şu ifadelerle yer verdi: “2025 yılı, küresel jeopolitik risklerin, enerji arz güvenliğine ilişkin endişelerin ve ticaret rotalarındaki belirsizliklerin yoğun şekilde hissedildiği bir yıl olmuştur. Rusya-Ukrayna savaşı, Orta Doğu'daki gelişmeler ve enerji piyasalarındaki dalgalanmalar; deniz taşımacılığı ve lojistik sektöründe maliyetleri artırmış,

riskleri yükseltmiştir. Buna rağmen Türkiye, jeostratejik avantajı, gelişen liman kapasitesi ve gündemdeki yeni uluslararası bağlantı projeleri sayesinde söz konusu riskleri fırsata dönüştürebilecek güçlü konumunu korumuştur. Türkiye artık yalnızca bir transit geçiş ülkesi olmanın ötesine geçerek, Orta Koridor ve yeni ulaştırma bağlantılarıyla Asya-Avrupa ticaretinin şekillenmesinde daha etkin bir rol üstlenme yönünde ilerlemektedir. Bu durum, denizcilik sektörümüz açısından önemli fırsatlar sunmaktadır”.

Başkan Şimşek ayrıca BOOT Düsseldorf Uluslararası Tekne ve Denizcilik Fuarı'na ilişkin değerlendirmelerde bulunarak şunları söyledi: “Denizcilik sektörü açısından büyük önem taşıyan bu fuara

merkez yönetim kurulu üyelerimiz, şube başkanlarımız ve üyelerimizle birlikte katılım sağladık. Bu yıl İMEAK Deniz Ticaret Odası olarak fuarda açtığımız stant ile de sektörümüzü uluslararası platformda temsil etmenin gururunu yaşadık. Bu tür uluslararası etkinlikler, sektörümüzün gelişimi ve küresel pazardaki rekabet gücünün artırılması açısından önemli fırsatlar sunmaktadır. İMEAK DTO Aliğa Şubesi olarak üyelerimizin küresel pazardaki etkinliğini artırmak amacıyla desteklerimizi sürdürmeye devam edeceğiz. Ayrıca bu fuara katılımımıza öncülük eden Başkanımız Sayın Tamer Kıran'a, şahsım, yönetim kurulum ve üyelerimiz adına teşekkür ediyorum.”

(DTO Aliğa Şubesi)

“UMARIZ 2026 REKORLARLA ANDIĞIMIZ BİR YIL OLUR”

İMEAK Deniz Ticaret Odası Antalya Şubesi Ocak Ayı Meclis Toplantısı'na Akdeniz Üniversitesi Kültür Varlıkları Koruma ve Onarım Bölüm Başkanı ve CMAS Bilim Kurulu Kültürel Miras Direktörü Doç. Dr. Hakan Önez konuk oldu.



20 Ocak'ta yapılan İMEAK Deniz Ticaret Odası Antalya Şubesi Ocak Ayı Meclis Toplantısı, İMEAK DTO Antalya Şubesi Meclis Başkanı Berna Küner Vanmannekes'in açılış konuşmasıyla başladı. Daha sonra İMEAK DTO Antalya Şubesi Yönetim Kurulu Başkanı Ahmet Çetin, sektörel konularda değerlendirmelerde bulundu

ve aylık faaliyetler konusunda Meclis üyelerine bilgi verdi. 2025'in denizcilik sektörü için zor bir yıl olduğunu ifade eden Çetin, “Ekonomik göstergeler ve jeopolitik gelişmeler nedeniyle Antalya ve sektörümüz için kolay olmayan bir yıldır. Ancak yeni bir sayfa açıyoruz ve 2026 yılında da yine ülkemizin stratejik hedefleri doğrultusunda çalışmalarımıza devam edeceğiz. Özellikle Orta Vadeli Program hedefinde yer alan 68 milyar dolarlık turizm hedefine katkı yapmak için deniz turizminin genel turizm gelirindeki oranını yükseltmek ilk gayemiz. Bu konudaki çalışmalarımıza sektörümüzün tüm paydaşlarıyla birlikte çalışmalarımıza başladık” dedi.

2026'nın denizcilik sektörü için önemli bir yıl olduğunu belirten İMEAK DTO Antalya Şube Başkanı Çetin, “Başta üyelerimiz

olmak üzere tüm denizcilerin karşılaştıkları sorunların tekrar etmemesi için kamu kurumları ve sektör paydaşlarımızla işbirliği içinde an be an müdahale etmeye çalışacağız.

Umarız 2026'da yine rekorlarla anılacak bir yıl olur” diye konuştu. Toplantıya konuk olarak katılan Akdeniz Üniversitesi Kültür Varlıkları Koruma ve Onarım Bölüm Başkanı ve CMAS Bilim Kurulu Kültürel Miras Direktörü Doç. Dr. Hakan Önez de su arkeolojisi hakkında bir sunum yaptı. Alanında ülkemizin önde gelen isimlerinden biri olan Önez, tamamlanan ve devam eden projeler ile dünyanın en büyük su altı araştırma gemilerinden biri olan UPL hakkında meclis üyelerine bilgi verdi.

(DTO Antalya Şubesi)



BOOT DUSSELDORF'TA BODRUM BOAT SHOW RÜZGARİ ESTİ

İMEAK DTO Bodrum Şubesi Yönetim Kurulu Başkanı Orhan Dinç, BOOT Düsseldorf Uluslararası Tekne ve Denizcilik Fuarı'nda Bodrum Boat Show'un uluslararası ölçekte takdir topladığına bir kez daha tanık olduklarını açıkladı.



17-25 Ocak tarihleri arasında Almanya'nın Düsseldorf kentinde düzenlenen BOOT Düsseldorf Uluslararası Tekne ve Denizcilik Fuarı, denizcilik, yatçılık, deniz turizmi ve mavi ekonomi alanlarında sektörün önde gelen temsilcilerini bir araya getirdi. Uluslararası katılımın yoğun olduğu organizasyon, yenilikçi teknolojiler ve sürdürülebilir denizcilik

vizyonu dikkat çekti. İMEAK DTO Bodrum Şubesi'nin de İMEAK Deniz Ticaret Odası standıyla yer aldığı fuara ilişkin olarak İMEAK DTO Bodrum Şubesi Yönetim Kurulu Başkanı Orhan Dinç, şu açıklamalarda bulundu: "BOOT Düsseldorf, modern yat tasarımlarından deniz ekipmanlarına, çevre dostu çözümlerden deniz sporlarına kadar

geniş bir yelpazede sergilenen ürün ve hizmetlerle sektörün geleceğine ışık tuttu. Fuar süresince gerçekleştirilen ikili görüşmeler ve sektör buluşmaları, uluslararası iş birliklerinin gelişmesine önemli katkı sağladı."

Tüm dünyadan üretici, yat sanayi ve çevre dostu firmaların katılım sağladığı fuarda geçen ekim ayında ilki gerçekleştirilen Bodrum Boat Show için de organizasyonun geç kalınmış bir organizasyon olduğu yönünde geri dönüşler aldıklarını belirten Dinç, "Kısa süre içerisinde ulaşılan etki ve ilgi düzeyi, yaptığımız Bodrum Boat Show'un etkilerini bize bir kez daha gösterdi.

Fuar, planlanan hedeflerin çok kısa bir zaman diliminde üzerine çıkarak; gerek katılımcı sayısı, gerekse ziyaretçi ilgisi açısından beklentilerin ötesinde bir başarı sergiledi. Özellikle uluslararası ölçekte faaliyet gösteren markaların ve sektör profesyonellerinin yoğun ilgisi, Bodrum Boat Show'un yalnızca bölgesel değil, küresel ölçekte de güçlü bir karşılık bulduğunu bize gösterdi.

Ziyaretçi katılımındaki çeşitlilik ve nitelik, fuarın sektörel değerini pekiştirirken; dünyada deniz üzerinde gerçekleştirilen fuarlar arasında Bodrum'un yeni ve özgün bir lokasyon olarak adeta nefes aldırان bir alternatif haline geldiği net bir biçimde görülmüştür. Doğal yapısı, denizcilik kültürü ve sürdürülebilirliğe verdiği önemle Bodrum, bu organizasyon aracılığıyla yalnızca bir ev sahibi değil; aynı zamanda denizcilik sektörünün geleceğine yön veren yeni bir buluşma noktası olduğunu kanıtlamıştır" dedi.

(DTO Bodrum Şubesi)



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

“HERKES TAŞIN ALTINA ELİNE KOYARSA DÜNYA BİR KURTULUŞA EREBİLİR”



SUAT HAYRİ AK

OMSAN DENİZCİLİK YÖN. KUR. BŞK. / OYAK DENİZCİLİK YÖN. KUR. ÜYESİ

Uzun yıllar denizcilik sektörüne bürokrat olarak hizmet veren, Emekli Büyükelçi Suat Hayri Aka şimdi de denizcilik sektörünün önemli kuruluşlarından olan Omsan Denizcilik'in Yönetim Kurulu Başkanı olarak görev yapmaya başladı. Suat Hayri Aka, yeni görevini, hedeflerini ve denizcilik sektörü için yapılması gerekenleri Deniz Ticareti Dergisi'ne anlattı.

Omsan Denizcilik'te Yönetim Kurulu Başkanı, Oyak Denizcilik ve Liman İşletmeleri Yönetim Kurulu Üyesi olarak göreve başladınız. Bize biraz bu çok değerli kurumların yapısından bahseder misiniz?

Evet, her iki şirket de ülkenin güzide, büyük ticari kuruluşlarından biri olan OYAK grubuna ait şirketler. OYAK grubu çok farklı alanlarda faaliyet gösteren endüstriyel tesislere sahip. Erdemir ve İsdemir Demir-Çelik fabrikaları, Çimento fabrikaları, Madencilik ve Enerji yatırımları, İnşaat ve Gıda şirketleri, teknoloji yatırımları, otomotiv fabrikaları, bankacılık, sigorta vb. finansal kuruluşları ile limanları

ve kara, hava, demiryolu ve denizyolu taşımacılığı da dahil lojistik hizmetleri gibi stratejik ve geniş bir yelpazeye yayılmış şirketlerden oluşan, yurtdışı ortaklıkları olan bir kuruluş. Esasen özel bir kanunla kurulmuş ve ordu mensuplarına ait bir yardımlaşma kurumu aynı zamanda. 500 bin civarında üyesi olan bir fon mekanizması diyebiliriz. Bu nedenle de şirket aslında Türkiye'de kendi türünde benzeri olmayan bir şirket.

2025 yılı ortalarından itibaren bir yeniden yapılanma stratejisi uygulanmakta ve bu çerçevede çok sayıda görev değişikliği

yapılmış. Bizi de bu vesile ile kurumun denizcilik grubu çalışmalarına katkıda bulunmak üzere göreve davet ettiler. Statüsü ve itibarı yüksek böylesi bir kuruluşun davetini memnuniyetle kamu görevi addederek kabul ettim.

Önce Omsan Denizcilik'ten bahsedersek, hangi tip yükler ne tür gemilerle taşıyor? Biraz filo yapısından bahseder misiniz? Verdiğiniz başka ne tür hizmetler var?

OMSAN Denizcilik dediğim gibi kara, hava, demiryolu ve deniz taşımacılığı içeren çok modlu entegre lojistik

hizmetleri veren OMSAN Lojistiğin bir parçası. Bünyesinde 20-60 Bin DWT arasında çeşitli tonajlarda, tip ve özelliklerde gemiler bulundurmakta ve işletmektedir. Sayısı zaman zaman ihtiyaçlara göre değişse de şimdilik 8 kuru yük gemisi aktif halde çalışmaktadır. Şirketin öncelikleri grup şirketlerinin ihtiyacı olan lojistik hizmetlerini sağlamak olsa da şirket 3. şahıslara da hizmet vermektedir. Bildiğiniz gibi gruba ait demir-çelik fabrikalarının ithal ettikleri kömür ve demir cevheri, hurda demir ve ihrac ettikleri çeşitli demir çelik ürünlerinin taşınması, maden taşımaları gibi hizmetler verilmekte ve çimento fabrikalarının taşımacılık ihtiyaçları karşılanmaktadır.

Sizin Yönetim Kurulu Başkanı olarak ilerisi için planladığınız hedefler neler? Nasıl bir yol haritanız olacak?

Sadece OYAK Grubu'na ait endüstriyel kuruluşlar sektörel ölçekte değerlendirildiğinde oldukça büyük miktarlarda yük üretmekte ve taşımacılık ihtiyacı doğurmaktadır. Hedefimiz öncelikle bu avantajı maksimum düzeyde kullanarak büyük ölçekli bir denizcilik ve armatörlük şirketi olmak ve aynı zamanda ülkemiz ekonomisine ve dünyaya hizmet eden bir lojistik kapasiteye ulaşmaktır. Kiralık gemilerden kendi gemilerimizle hizmet verecek bir yatırım planlaması yapıyoruz. Kısa vadede (5 yıl gibi) orta ölçekli ama uzun vadede büyük ölçekli bir denizcilik şirketine dönüşmek üzere gerekli planlama ve çalışmalara başladık.

Biraz da Oyak Denizcilik ve Liman İşletmeleri'nden bahsedelim. Liman İşletmeleri deyince hangi limanlarda ne tür elleçlemeler yapılıyor?

OYAK Denizcilik ve Liman İşletmeleri A.Ş.'de grubun diğer bir denizcilik şirketi. Bildiğiniz gibi grup şirketlerinin bazıları kendilerine ait limanlara sahip. Karadeniz'de Erdemir Limanı, Doğu Akdeniz'de İsdemir Limanı ve İSKOLDEN limanları ile Marmara'da Port Yarımca limanları gruba ait ticari limanlardır. Bu şirket bu limanların işletmeciliğini yürütmekte olup, aynı zamanda grup şirketlerinin yüklerini taşıyan gemiler ile diğer 3. şahıs gemilerine hizmet

vermektedir. Bu limanlardan Port Yarımca otomotiv elleçlemesi üzerine ihtisaslaşmış olup otomobil taşıyan gemilere ve otomotiv şirketlerine hizmet vermektedir. Diğer limanlarda kömür demir cevheri, hurda demir gibi dökme yükler ile çeşitli demir çelik ürünlerinin elleçlemesi yapılmaktadır. Tabii beraberinde gerekli olan diğer liman hizmetleri de sunulmaktadır.

Çok büyük ve dinamik bir yapıdan bahsediyoruz. Bu noktada çevre ve sürdürülebilirlik desek neler söylemek istersiniz?

OYAK grubu tüm şirketleri ve endüstriyel faaliyetlerinde çevreye azami duyarlılıkla, iklim değişikliği ile mücadele ve dekarbonizasyon gibi konularda ülkemiz resmi politikaları çerçevesinde ve uluslararası taahhütlerine katkıda bulunacak bir anlayışla çalışmaktadır.

Karadeniz'de Ukrayna Rusya, Akdeniz'de ABD-İran gerginliği özellikle taşımacılık bölümünde sizi de etkiliyor mu? Bu noktada öngörüleriniz neler?

Elbette tüm dünya gibi OYAK kuruluşları da faaliyetleri gereği, ithalat ve ihracat yaptıkları için bu tür jeopolitik gelişmelerden etkilenmektedirler. Ukrayna Rusya savaşı taşımacılık giderlerini ve dolayısıyla üretim maliyetlerini yükseltmekle sonuçlanan etkilere maruz kalmaktadırlar. Riskli bölgeler ve yaptırıma tabi bölgelere uğrayan gemileri güvenlik riskleri ve zaman kayıpları yanı sıra ekstra sigorta ihtiyaçları ve diğer artan maliyetlere katlanmak zorunda kalıyorlar.

IMO'nun emisyon kontrolü ile ilgili regülasyonu ertelemesi ve AB ETS konusunda ne düşünüyorsunuz? Siz bu konuya nasıl bakıyorsunuz? Türk denizciliği bundan nasıl etkilenir?

Hiç şüphesiz, çağımızın en büyük meselesi sera gazı salınımları ve iklim değişikliği etkileridir. Teknolojik gelişme, muazzam bir nüfus artışı ve sebep olduğu tüketim çılgınlığı ve sanayileşme sonucu sürekli karbon üreten insanoğlu dünyanın dengesini bozdu. Bugün dünya 2050 yılına kadar net sıfır karbon hedefini konuşuyor. Dünyada karbon emisyonlarının %3'ünden denizcilik

sorumlu. Bu nedenle de denizcilik sektörü bu hedefin önemli bileşenlerinden biridir. Bugün tartışılan alternatif yakıtlar – metanol, amonyak, hidrojen, LNG, biyoyakıtlar – yarının gerçeği olacak. Bizim dönemimizde fosil yakıtlı makineler tartışmasız tek alternatifti. Ancak bu devir bitmek üzeredir.

IMO'nun geliştirdiği karbon vergilendirme rejimi geçen yıl üye devletler tarafından adaletsiz bulunduğu için kabul edilmeyip, bir yıl sonra yeniden görüşülmek üzere ertelendi. Yani dünyada da henüz bir uzlaşma sağlanmış değildir. ABD'nin başını çektiği ama AB üyesi olmasına rağmen Yunanistan ve Suudi Arabistan gibi ülkelerin de katıldığı bir grup ülke Karbon vergisi vb. yaptırım gerektiren regülasyonlara karşı çıkmaktadır. Kim haklıdır sorusu henüz cevabını bulamamıştır. Konu siyasallaştıkça “Kim kirlettiyse o temizlesin” noktasına kadar gidebilir. Benim şahsi görüşüm şudur; yeşil dönüşüm yalnızca teknoloji değil bir finansman ve adalet meselesidir. Gelişmiş ülkelerin iklim değişikliğine sebep olan unsurların oluşmasındaki payları da karbon Nötr politikalarına geçiş hızları da gelişmekte olan ülkelerinki ile aynı değildir. Bu yüzden uluslararası düzeyde adil bir finansal mekanizma kurulmalıdır. AB, Birleşmiş Milletler kuruluşları çatısı altında geliştirilen global regülasyonlara katılmakla yetinmeyip kendi bölgesel vergilendirme rejimlerini de ilaveten hayat geçirmeye çalışmaktadır. Örneğin Uluslararası Havacılık Teşkilatı ICAO'nun geliştirerek hayata geçirdiği CORSIA adı verilen bir küresel karbon vergilendirme ve ofset rejimine ve IMO'nun geçtiğimiz yıl hayata geçirmeye çalıştığı ama ertelemek zorunda kaldığı Karbon Vergilendirme Rejimi'ne ilaveten AB kendi Emisyon Ticaret mekanizmalarını da dayatmaktadır. Bu da iklim değişikliğine neden olan sera gazı salınımlarında hiç payı olmayan veya göreceli çok düşük paylara sahip az gelişmiş veya gelişmekte olan ülkeleri rahatsız etmekte ve haksız rekabet yaratmaktadır.

Her şeye rağmen kamuda görev yaptığım yıllarda şunu gördüm: Çevre konusunu

görmezden gelen hiçbir ülkenin ya da şirketin geleceği yok. O yüzden şimdiden çevre bilincini mesleğimizin ayrılmaz bir parçası yapmalıyız. Bizden önceki kuşaklar her anlamda bu mesleği ileriye taşıdı. Tekne tasarımları, ekipmanlar ve motorlar değişti, seyr-ü sefer teknolojileri çok gelişti, gemi tipleri ve boyutları değişti. Ancak, gelecek başka şeyler gerektiriyor.

Bize çok daha farklı görevler düşmekte olduğunu kabul etmeliyiz. Dünya hızla ısıyor ve kirleniyor Dolayısıyla, “kim kirlettiye onun temizlemesini” beklersek, sonu felaket olabilir, iş işten geçmiş olabilir. Herkesin elini taşın altına koyması halinde dünya bir kurtuluşa erebilir ancak.

Uzun yıllar denizcilik sektörünün bürokraside en üst makamındaydınız. Şimdi başka bir pencereden bakıyorsunuz, bu size mutlaka avantaj sağlayacaktır. Bu konuda nasıl bir yorum yaparsınız?

Evet. Hayatın akışı böyle. Denizciler bu durum için “akıntıya kapıldık, gidiyoruz” derler. Ben de Denizcilik Fakültesi mezuniyetimi takiben geçen 44 yılda oldukça geniş bir yelpazede çalışmalar yapma fırsatı buldum. Gemi adamlığı, deniz ticareti ve iş hayatı, akademik hayat, bürokrasi ve nihayetinde şahsen büyük onur duyduğum diploması alanında Büyükelçi ve Müsteşar unvanları ile kamu hizmetlerine katkıda bulunmaya çalıştım. Masanın her tarafında oturma şansım oldu. 2024 yılı sonunda Dışişleri Bakanlığı'ndan emekli oldum.

44 yılda edindiğim tecrübe ve birikimleri şimdi evlatlarımla birlikte, onları yetiştirerek, iş hayatında çalışmalarına devam ederek sürdürmek ve sağlığım elverdiği sürece 44 yılda edindiğim tecrübe ve birikimi paylaşarak, yeni nesillere aktarmak hevesindeyim.

Son olarak nasıl bir mesaj vermek istersiniz?

Türk denizciliği son 20 yılda büyük atılımlar yaptı. Hayata geçirilen vizyoner politikalar ve sağlanan destekler ile Deniz Ticaret filomuz büyüdü, Donanmamız gelişti-güçlendi, gemi inşa sanayimiz iddialı seviyelere geldi. Denizcilik eğitiminin



kalitesi yükseldi. Her branşta çok sayıda şirket doğdu ve istihdam kapasitesi arttı. Esasen ülkemizde ulaştırma sektörü gerek altyapıları ile gerekse hizmetler ve teknoloji bakımından dünyada benzeri görülmemiş bir hızla gelişti. Ülke ekonomisinin ve kalkınma mücadelesinin en çok ihtiyaç duyduğu ulaştırma sistemlerimiz oldukça çağdaş bir düzeye geldi. Burada naçizane çorbada tuzu olan, emek verenlerden biri olmanın gururuyla daha çok çalışmalı, daha çok üretmeye devam etmeliyiz diyorum.

Keza, dünyada ama özellikle bizim bulunduğumuz coğrafyada yaşanan savaşlar ve diğer jeopolitik gelişmeler birçok zorluklar ve tehditler içermektedir. Dünya yepyeni jeo-politik gelişmelere hazırlanmaktadır. Birlik ve beraberlik içinde olmamız gerekiyor. Bölgemizdeki vekalet savaşları tarafların karşılıklı açık

hamleleriyle devam etmektedir. Küresel veya bölgesel güçler tamamen kendi kısa ve uzun vadeli çıkarları ve beklentileri doğrultusunda ambargolar vb. yaptırımlar uygulamakta, ticarete ve hizmetlere kısıtlamalar getirmektedirler.

Bunu yaparken de masum diğer ülke ve toplumların göreceği zararları görmezden gelerek kuvvetli baskılar uygulamaktan da imtina etmemektedirler. Bu durumlarda devletimizin ve hükümetimizin yürütmekte olduğu politikalar çerçevesinde şirketlerimizi, insanımızı korumalı ve milli ekonomimizin çıkarları doğrultusunda birlik beraberlik içinde olmalıyız. Devlet millet, şirketler, sivil toplum kuruluşları, idareler hep birlikte el ele ve dayanışma içinde olmalı hak ve hukukumuzun zarar görmemesi için güç birliği yaparak mücadele etmeliyiz diyor bu vesile ile tüm denizcilere, meslektaşlarıma, dostlara sıhhat afiyet diliyorum.



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

Deniz taşımacılığı dalgalı sularda ilerliyor



*DR. DİNÇER BAYER

Deniz taşımacılığı 2025 yılında dalgalı, fırtınalı ve zor şartlarda seyir yapmıştır. Şu anda da sular durulmamış, aksine kabarmaya devam etmektedir. Günümüzde, politik ve güvenlik riskleri; denizcilik sektörünü daha önce hiç olmadığı kadar baskı altına almıştır. 2025 yılı tamamlandığında, görülen, deniz taşımacılığı ve ticaretinin zorluklarla karşı karşıya olduğu gerçeğidir. Geçmişte Kızıldeniz-Süveyş rotasını birkaç günde geçen birçok ticari gemi, son dönemde güvenlik riskleri nedeniyle önemli ölçüde Ümit Burnu üzerinden yönlendirilmekte ve bu durum seyir sürelerini haftalar mertebesine çıkarmaktadır. Navlun oranları yüksek ve istikrarsız seyretilmektedir. Daha uzun rotalar gecikmeleri, maliyetleri ve emisyonları artırmıştır. Gelişmekte olan ülkeler bu aksaklıklar ve belirsizliklerden ağır şekilde etkilenmektedir.

Deniz taşımacılığı teknolojik, çevresel ve jeoekonomik değişimlerle yoğun bir dönüşüm içerisindeyken belirsizlikler değişime uyumu zorlaştırmaktadır. Aktif deniz taşımacılığı filusunun %90'ından fazlası hala geleneksel yakıtlarla çalışırken, yeni sipariş edilen gemilerin en az yarısının alternatif yakıtlı olması beklenmektedir. Ancak, uluslararası siyaset, denizcilik sektöründeki değişim ve dönüşümün kendi akışında gitmesine izin vermemektedir. Otomasyon ve dijitalleşme

verimlilik vaat etmekte, ancak siber riskleri de arttırmaktadır.

Deniz taşımacılığı daha önce de fırtınaları atlattı. Ancak belirsizlikler hiçbir zaman bu kadar çok ve bu kadar hızlı bir şekilde bir araya gelmemiştir. Sektör uyum sağlayacaktır. Ancak, uyum sürecinin yıpratıcı olabileceği dikkate alınmalıdır. Gelecekte dönüşümün sıfır karbona, dijital sistemlere, yeni ticaret rotalarına adil ve dayanıklı bir şekilde yapılması için gayret gerekmektedir.

SÜVEYŞ, BASRA KÖRFEZİ, KIZILDENİZ VE DOĞU AKDENİZ ROTALARI RISK ALTINDADIR

2025 yılında Süveyş Kanalı'ndan geçen tonaj, 2023 seviyelerinin %70 altında kalmıştır. Küresel deniz ticaretinin %11'inin ve deniz yoluyla yapılan petrol ticaretinin üçte birinin geçtiği Hürmüz Boğazı da sık sık kapanma risk ve tehlikeleri ile karşı karşıyadır. Gemilerin daha uzun rotalara yönlendirilmesi, denizcilik kaynaklı karbon emisyonlarını ve taşıma maliyetlerini artırmıştır.

İsrail, 2007 yılında Hamas'ın Filistin'de kontrolü ele geçirmesi üzerine Gazze'ye denizden ve havadan abluka uygulamış ve Ekim 2023'ten bu yana da Gazze'ye askeri müdahalede bulunarak, hukuk dışı operasyonlar yapmıştır. İsrail'in Gazze'ye yönelik saldırıları başta ABD olmak üzere belirli bazı Batılı devletler tarafından da diplomatik olarak desteklenmiştir. İsrail'in sadece Gazze'ye değil, İran, Katar gibi bölge ülkelerine yönelik saldırıları da bölgede güvenlik risklerini artırmıştır. Ticari gemilere yönelik korsanlık ve deniz haydutluğu, silahlı çatışmalar ve siyasi istikrarsızlık, yasa dışı balıkçılık ve çevresel tehditler ana riskler olarak öne çıkmıştır. 2026 yılı başlarında bölgede barış oluşturmaya yönelik yaygın bir inisiyatif olsa da hem Basra Körfezi hem de Kızıldeniz'de güvenlik eski seviyelerine gelmemiştir.

İsrail, İran'ın nükleer kapasitesini ortadan kaldırmak amacıyla 13 Haziran 2025 tarihinde İran topraklarında çok sayıda noktaya ani hava saldırıları düzenlemiştir.

aralarında İran Genelkurmay Başkanı ve üst düzey kuvvet komutanlarının da aralarında olduğu askeri liderler ve nükleer bilim insanları öldürülmüş, nükleer ve savunma tesisleri bombalanmıştır. Buna karşılık İran, İsrail'deki askeri hedeflere ve sivil yerleşim alanlarına füze saldırılarıyla misillemede bulunmuştur. ABD'de 22 Haziran 2025 tarihinde İran'da Nükleer tesislere hava saldırısında bulunmuştur.

İsrail-İran arasında ABD'nin de dahil olduğu savaş hem Körfez'de hem de Kızıldeniz ve Doğu Akdeniz'de deniz taşımacılığı için yüksek riskler taşımaktadır. Süveyş Kanalı geçişleri 2001 yılındaki seviyenin %70 altında seyretilmeye devam etmektedir. İsrail'in ABD desteğindeki saldırganlığı sadece bölgesel güvenliği değil, küresel enerji piyasalarını ve deniz ulaştırmasını da etkileme potansiyeli taşımaktadır [1]

KARADENİZ'DE DE SULAR DURULMAMIŞTIR

Rusya'nın Şubat 2022'de Ukrayna'ya saldırması ile başlayan savaş Karadeniz'de deniz ulaştırmasını zaman zaman sekteye uğratmaktadır. Özellikle 2025 yılı sonlarında hemen her gün Ukrayna ya da Rusya tarafından dronlarla vurulan ticaret gemileri deniz ulaştırmasına ilişkin risklerin devam ettiğini bize haber vermektedir.

Denize dökülen mayınlar ve hem gemilere hem de liman tesislerine yapılan dron saldırıları ile insansız hava aracı (İHA) hareketliliği Karadeniz'de gemi hareketlerini kısıtlamaktadır. 1936 Montrö Sözleşmesi, Karadeniz'deki Ukrayna ve Rusya arasındaki çatışmaların ve ihlallerin bölge dışına yayılmaması yönünden uygun bir bariyer sağlamıştır. Ancak, bölgedeki nadir mineral kaynaklarını sorgulamaya açmadan, Rusya ve Ukrayna arasında bir barış yapılması, tüm bölge ülkeleri ile deniz taşımacılığının güvenliği yönünden faydalı olacaktır.

ABD ULUSLARARASI SİYASETİ DOMİNE EDİYOR

2002 yılında, ABD yönetimi tarafından, "Bush Doktrini" olarak bilinen bir milli strateji dokümanı ile ABD'nin "Büyük

Ortadoğu” projesi başlatılmıştı. Proje, 2004 ve 2005 yıllarında G-8 ülkelerinin ve Türkiye gibi bir kısım bölge ülkelerinin desteği alınarak, daha geniş bir alanda (Broader Middle East and North Africa-BMENA Region) Genişletilmiş Ortadoğu ve Kuzey Afrika Projesi adıyla yürürlüğe sokulmuştur. Günümüzde, ABD’nin dış politikası bu tür neoliberal girişimleri de aşarak, daha önceleri hiçbir şekilde yaşanmamış bir boyuta ulaşmıştır [2].

ABD, Trump’ın geçen yıl başında ikinci başkanlık dönemine başlamasıyla, hiper aktif bir kimlikle ABD çıkarlarını pervasızca savunur bir role bürünmüştür. ABD Başkanı Trump, neorealist yaklaşımı da aşarak, daha önce mevcut hiçbir felsefi kurama uygun olmayan tarzda, ABD’nin çıkarlarını maksimize etmek üzere, histerik bir şekilde, uluslararası ilişkiler teamüllerine aykırı olarak devletleri, kişi ve kuruluşları hem ekonomik hem siyasi ve hem de askeri yaptırımlarla tehdit etmekte, gerektiğinde İran’da, Suriye’de ve Venezuela’da olduğu gibi kuvvet kullanmaktan kaçınmamaktadır. ABD, kendi içerisinde uyguladığı aktif politikayla da uyumlu olarak “Savunma” Bakanlığı’nı “Savaş” Bakanlığı olarak yeniden organize etmiş, kendi göçmen vatandaşlarına yönelik olarak yeni iç güvenlik birimleri ile yeni baskı mekanizmaları üretmiştir.

ABD’nin bu tutum ve politikalarının dünya barışını ve ekonomik düzenini karmakarışık etmesinden dolayı, ABD Yönetimi eleştiri bombardımanına tutulmaktadır. ABD’li düşünür Noam Chomsky, ABD Hükümeti’nin terörist ve ırkçı olduğunu ileri sürmekte ve Beyaz Saray’ın sosyopat ve megaloman bir kişinin elinde olduğunu iddia etmektedir.

3 Ocak 2026’da Amerika Birleşik Devletleri, Venezuela’ya saldırmış, Devlet Başkanı ile eşini kaçırmış ve Venezuela’nın petrol ticaretini kontrol altına almıştır. Operasyon öncesinde; Trump, Venezuela Devlet Başkanı Maduro’yu; hapis hane mahkumlarını ABD’ye göç etmeye "zorlamakla" ve ABD’ye yönelik uyuşturucu akışını yönlendirmekle suçlamıştır. Venezuela Devlet Başkanı ise, ABD’nin Venezuela’nın petrol rezervlerine el koymak niyetinde olduğunu ileri sürmüştür [3].

ABD, Venezuela’ya saldırdıktan sonra Venezuela petrolünün üretimini ve satışını sıkı bir şekilde kendi inisiyatifi altına almak üzere uçakları ve savaş gemileri ile denizde gözetleme ve karakol faaliyetlerini arttırmış, Venezuela’ya yönelik özellikle petrol tankeri ulaşımını kontrol ve denetime almıştır. ABD güçleri, 21 Ocak 2026 tarihine kadar Venezuela bağlantılı yedi petrol tankerine el koymuştur [4].

ABD’nin bu bölgede uluslararası hukuka aykırı bir şekilde Venezuela’ya askeri müdahalede bulunarak devlet başkanını kaçırmış Rusya, Çin İran, Brezilya; Küba ve Meksika tarafından resmen kınanmış, ayrıca bayrak devletlerinin bilgi ve iznine bağlı kalmaksızın yapmış olduğu denizde kontrol, denetim ve el koyma faaliyetleri özellikle denizcilik camiasında denizde seyrüsefer güvenliğine yönelik sorgulamaları tetiklemiştir [5].

20 Ocak 2026 Salı günü Beyaz Saray’da ikinci dönem göreve başlamasının birinci yıl dönümü vesilesiyle düzenlediği basın toplantısında konuşan Başkan Trump, Grönland’ın "ulusal ve dünya güvenliği için hayati önem taşıdığını" söylemiştir. Ayrıca, Trump, Birleşik Krallık, Danimarka, Norveç, İsveç, Fransa, Almanya, Hollanda ve Finlandiya’ya; Danimarka özerk bölgesinin devralınması teklifini desteklemedikleri takdirde, 1 Şubat’tan itibaren adı geçen ülkelere ABD’ye ithal edilecek tüm mallara %10, haziran ayından itibaren %25 oranında gümrük vergisi uygulanacağı konusunda uyarmıştır. Bu açıklamalar, Davos’ta bir araya gelen Avrupalı liderlerin, anlaşmazlığın bir ticaret savaşına ve NATO ittifakında bir kopmaya yol açma riski taşıdığı yönünde anlaşılmıştır [6].

NİYE GRÖNLAND?

Günümüzde jeopolitik önemi artan bölgelerden biri de Arktik Bölgesi’dir. Bölgede 90 milyar varil petrol, 48 trilyon metre küp (1,699 trillion cubic feet) doğalgaz ve 44 milyar varil doğalgaz sıvısı olduğu tespit edilmiştir. Bölgeyi jeopolitik açıdan önemli kılan ikinci unsur ise buzulların erimesiyle Avrupa-Asya arasında yeni deniz yollarının ortaya çıkmasıdır. Örneğin Avrupa’dan Doğu Asya’ya Süveyş kanalı üzerinden intikal etmek

için kat edilen rotanın uzunluğu 21 bin kilometreyken, Arktik Bölgesi’nden intikal edildiğinde rotanın uzunluğu 12 bin 800 kilometreye düşmektedir.

Doğrudan Arktik okyanusuna kıyıdaş olan ülkeler Rusya, ABD, Kanada, Norveç ve Danimarka’dır (Grönland). ABD, 1867 yılında satın aldığı Alaska sayesinde Arktik bölgesine kıyıdaş olmuştur. ABD şimdi de Grönland’ı sahiplenerek hem bölgedeki doğal kaynaklara sahip olmak ve hem de yeni umutlar vaat eden kuzey deniz ulaştırma yolunu kontrol etmek istemektedir.

Trump, Grönland’ı satın almak istediğini açıklamış ve basında, ABD yönetiminin, 57 bin nüfuslu adanın sakinlerine ABD’ye katılmaları durumunda kişi başı 1 milyon dolar teklif etmeyi planladığına yönelik haberler yayımlanmıştır. Ancak, Trump, 21 Ocak 2026 tarihinde katılmış olduğu Davos Ekonomik Forumu’nda NATO Genel Sekreteri Mark Rutte ile yaptığı görüşmenin ardından, NATO bünyesinde Grönland ve tüm Arktik bölgesinin geleceğine dair bir anlaşmaya vardıklarını bildirmiştir. Bu yazının hazırlandığı esnada, Danimarka, ABD ile henüz bir anlaşmaya varılmadığını belirtmiştir. Ancak, ABD’nin, NATO ile anlaşma kapsamında Grönland’ı "ilhak etmeme" karşılığında adadaki yeraltı kaynaklarına geniş erişim hakları alacağı ve adaya ABD toprağı sayılacak yeni askeri üsler kuracağı öne sürülmüştür [7].

GELECEKTE NE OLABİLİR?

Günümüzde, özellikle ABD’nin başını çekmiş olduğu politik çekişme ve çatışmaların temelinde kapital politik kaygılar rol oynamaktadır. Wallenstein; ulus devletler arasındaki çatışmaları, 4 ayrı kategoriye ayırmış olup, bunlar, geo politik, real politik, ideal politik ve kapital politik olarak adlandırılmıştır. Kapital politik çatışmaların özünde, devletlerarasındaki ekonomik çekişmeler, zenginlik-yoksulluk, tabi kaynakların varlığı, ulaştırma yolları, boru hatlarının güzergahı, sanayileşmenin seviyesi gibi, ülke halklarının refahını ilgilendiren durum/ihtiyaçlar yatmaktadır. Devletlerin ekonomik çıkarlarını her şeye rağmen elde etmeyi meşru kabul etmek uluslararası ilişkilerde bir değer olarak yerleşmeye başlamıştır [8].

Ulrich Beck'e göre; dünya ekonomisini politikadan ayırmanın, neoliberalizmin bir yanılması olduğu anlaşılmıştır. Serbest ekonomiye dayalı serbest küresel ticaretin; insanlığın problemlerini çözmekten ziyade, ülkeler ve kişiler arasındaki eşitsizlikleri keskinleştirdiği, küreselleşmenin yoksulluğu arttırdığı, eşitsizliklerin ulusüstü terörizmi ve insan kaçakçılığı ile yasadışı göçü tetiklediği ve bu risklerle mücadele için ülkelerin sınırlarının yetersiz ve ulus devlet yapılarının aciz kaldığı görülmektedir. Ülkeler arasında dolaşan sermaye; sınırlara sabitlenmiş devletleri, güçlerinden vazgeçmeye ve kendilerini dönüştürmeye zorlamaktadır. Medya'nın küresel etkisi ile duygu ve etkileşimler de tüketim ve küresel sermaye lehine standartlaşmaktadır [9].

Bu kapsamda; ABD'nin politika, tutum ve uygulamaları günümüzde hiçbir siyaset ya da uluslararası kuram ile açıklanamamaktadır. Mevcut durumda, denizcilik sektörü için sisin açılacağı ve takip edilecek rotaların berraklaşacağı konusu tartışmalıdır. Belirsizlikler hakimdir ve gelecekte ne olacağına ilişkin tahminler denizcilerin ufkun ötesini görebilme kabiliyetine benzer bir yetenek gerektirmektedir.

SİSLER ARASINDA DENİZ TAŞIMACILIĞINA İLİŞKİN DEĞERLENDİRMELER

BM Ticaret ve Kalkınma Örgütü (UNCTAD), her yıl dünya deniz taşımacılığına ilişkin olarak, "Deniz Taşımacılığı İncelemesi- Review of Maritime Transport" adı ile veriler ve analizler ile geleceğe ilişkin değerlendirmeler yayımlamaktadır. UNCTAD verileri tüm dünya denizciliğinde geçerli ve kabul edilebilir olgu ve analizler içermektedir. 2025 yılına ilişkin dikkat çeken incelemeler aşağıya çıkarılmıştır.

2025 yılında uluslararası deniz ticareti yavaşlamıştır. 2025 yılı sonunda küresel deniz ticaretinin; uluslararası haksız rekabet, jeopolitik belirsizlikler ve ekonomik istikrarsızlıklar dolayısıyla baskı altında olduğu değerlendirilmektedir. 2024 yılında %2,2'lik mütevazı bir büyümenin ardından, deniz ticaretinin 2025'te %0,5 yavaşlamış olduğu değerlendirilmektedir.

2025 yılında Süveyş Kanalı'ndan geçen tonaj, 2023 seviyelerinin %70 altında

kalmıştır. Küresel deniz ticaretinin %11'inin ve deniz yoluyla yapılan petrol ticaretinin üçte birinin geçtiği Hürmüz Boğazı da sık sık kapanma risk ve tehlikeleri ile karşı karşıyadır. Gemilerin daha uzun rotalara yönlendirilmesi, denizcilik kaynaklı karbon emisyonlarını ve taşıma maliyetlerini artırmıştır.

Konteyner, dökme yük ve tanker navlun oranları 2024 ve 2025 yıllarında yüksek seviyelerde ve istikrarsız olarak devam etmiştir. Jeopolitik gerilimler, ticaret politikası değişiklikleri ve arz-talep dengesizlikleri dalgalanmalar göstermiş ve bu istikrarsızlıklar küresel ticaret maliyetlerini artırmıştır. Gemi güzergahlarının değiştirilmesi ve uğrak limanlarının yeniden düzenlenmesi sebepleriyle limanlar artan bir baskı altına girmiştir. Ortalama liman bekleme süreleri gelişmiş ekonomilerde %23 ve gelişmekte olan ekonomilerde ise %7 artmıştır.

Tablo 1'de görüldüğü gibi; dünya deniz taşıma kapasitesinin %16,4'ü Yunanistan,

%14,4'ü Çin ve %9,9'u Japonya sahipli gemilerden oluşmaktadır. Türkiye 13'üncü sıradadır ve dünya deniz taşıma kapasitesinin %2,1'ini kapsamaktadır. ABD ise 15'inci sıradadır ve dünya deniz taşıma kapasitesinin %1,9'unu karşılamaktadır. Türkiye, 404'ü Türk Bayraklı, 1745'i yabancı bayraklı olmak üzere toplam 2159 gemiye sahiptir. Türk Deniz Ticaret Filosu'nun taşıma kapasitesi; Türk bayraklı gemilerle 6,2 Milyon Ton ve kolay bayraklı gemilerle 43,9 Milyon Ton olmak üzere toplam 50,18 Milyon Tondur. Türk sahipli gemilerin %88'i yabancı bayraklıdır.

2025 yılında yeni gemi siparişleri incelendiğinde, dünya aktif taşıma kapasitenin %49'u kadar LNG gemisi, %28'i kadar konteyner gemisi, %12'si kadar tanker ve %11'i kadar dökme yük gemisi sipariş edildiği görülmektedir. Bunun da dünya çapında özellikle düşük karbon oranından dolayı LNG kullanımının artmasından kaynaklandığı değerlendirilmektedir. Tablo 2'de devletlerin gemi inşa kapasitesi yer

Tablo 1. Dünya Deniz Filosu Sahipliği (Kapasite ve Bayrak Kayıtlarına Göre), 1 Ocak 2025

Sıra	Sahiplik Ülkesi / Bölgesi	Gemi Sayısı (Ulusal Bayrak)	Gemi Sayısı (Yabancı Bayrak)	Toplam Gemi Sayısı	Taşıma Kapasitesi (DWT) Ulusal Bayrak	Taşıma Kapasitesi (DWT) Yabancı Bayrak	Toplam Taşıma Kapasitesi (DWT)	Yabancı Bayrak Payı (%)	Dünya Toplam Kapasite Payı (%)
1	Yunanistan	562	4.555	5.124	47.554.402	350.065.296	397.649.662	88	16,4
2	Çin	7.103	3.282	10.440	134.110.270	210.763.710	347.215.014	61	14,4
3	Japonya	958	3.123	4.083	39.524.134	201.146.629	240.678.389	84	9,9
4	Singapur	1.358	1.527	2.922	71.301.599	81.844.936	153.428.741	53	6,3
5	Hong Kong (Çin)	919	1.122	2.081	82.621.846	56.608.620	139.502.591	41	5,8
6	Kore Cumhuriyeti	824	855	1.700	20.359.786	77.885.773	98.532.659	79	4,1
7	Almanya	177	1.838	2.016	8.146.887	63.368.913	71.529.560	89	3,0
8	Tayvan (Çin Eyaleti)	141	910	1.063	5.746.261	58.052.148	63.875.855	91	2,6
9	Birleşik Arap Emirlikleri	142	1.434	1.598	648.895	55.699.303	57.431.043	97	2,4
10	Birleşik Krallık (Man Adası dâhil)	328	941	1.275	8.352.748	48.054.580	56.990.614	84	2,4
11	Bermuda	—	425	426	—	53.683.102	53.743.656	100	2,2
12	Norveç	938	837	1.777	16.435.489	35.609.247	52.175.429	68	2,2
13	Türkiye	404	1.743	2.159	6.209.585	43.920.400	50.184.717	88	2,1
14	İsviçre	12	737	749	767.211	46.467.757	47.234.968	98	2,0
15	Amerika Birleşik Devletleri	777	912	1.702	10.057.558	35.034.228	45.796.064	77	1,9
16	Danimarka	385	412	797	20.983.825	21.314.142	42.297.967	50	1,7
17	Hindistan	915	318	1.244	17.201.926	19.639.071	37.066.599	53	1,5
18	Endonezya	2.450	155	2.617	29.335.545	3.889.225	33.276.506	12	1,4
19	Monako	—	337	337	—	31.527.261	31.527.261	100	1,3
20	Kıbrıs	109	305	415	4.523.426	25.234.101	29.862.694	85	1,2
21	Fransa	149	362	512	4.715.091	18.838.917	23.563.389	80	1,0

almaktadır. Çin, Kore Cumhuriyeti ve Japonya: dünya gemi inşa kapasitesinin %95,15'ini karşılamaktadır. Türkiye'nin payı %0,12, Amerika'nın payı ise %0,04 gibi çok düşük oranlardadır. 2026 yılı başında görülen, deniz taşımacılığı ve ticaretinin zorluklarla karşı karşıya olduğu gerçeğidir. Bir zamanlar Kızıldeniz'i birkaç günde geçen gemiler artık Ümit Burnu'nu dolaşarak haftalarca yolculuk yapmaktadırlar. Navlun oranları yüksek ve istikrarsız seyretmektedir. Daha uzun rotalar gecikmeleri, maliyetleri ve emisyonları artırmıştır. Gelişmekte olan ülkeler bu aksaklıklar ve belirsizliklerden ağır şekilde etkilenmektedir.

Deniz taşımacılığı teknolojik, çevresel ve jeoekonomik değişimlerle yoğun bir dönüşüm içerisindeyken belirsizlikler değişime uyumu zorlaştırmaktadır. Aktif deniz taşımacılığı filosunun %90'ından fazlası hala geleneksel yakıtlarla çalışırken, yeni sipariş edilen gemilerin en az yarısının alternatif yakıtlı olması beklenmektedir. Ancak, uluslararası siyaset ve siyasi çalkantılar, denizcilik sektöründeki değişim ve dönüşümün kendi akışında gitmesine izin vermemektedir. Otomasyon ve dijitalleşme verimlilik vaat etmekte, ancak siber riskleri de artırmaktadır. Deniz taşımacılığı daha önce de fırtınaları

atlatmıştı. Ancak belirsizlikler hiçbir zaman bu kadar çok ve bu kadar hızlı bir şekilde bir araya gelmemiştir. Sektör uyum sağlayacaktır. Ancak, uyum sürecinin yıpratıcı olabileceği dikkate alınmalıdır. Gelecekte dönüşümün sıfır karbona, dijital sistemlere, yeni ticaret rotalarına dayalı olarak adil ve dayanıklı bir şekilde yapılması için gayret gerekmektedir.

Dünya çapında gemilerde çalışan 1,9 milyon gemi adamı genel belirsizlik ve risklerden dolayı baskı altında kalmaya devam etmektedir. Denizcilik Çalışma Sözleşmesi, denizcilerin haklarının daha tutarlı bir şekilde uygulanması ve denetlenmesi yönünden çok olumlu bir mekanizma olsa da belirli durumlarda yetersiz kalmaktadır. Nasıl gemiler kısıtlı görüş altında ilk tedbir olarak sürat düşürürse, denizcilik sektörü de bu yoğun belirsizlik altında tedbirli olmak, gemilerin yıpranmalarını ve gemi adamlarının mağduriyetlerini önleyici ve motivasyon sağlayıcı teşvikleri uygulamak durumundadır.

Küresel ölçekte;

- Ticaret yollarını istikrara kavuşturmak için uluslararası iş birliği güçlendirilmeli,
- İyileştirilmiş izleme sistemleri ve limanlar

için erken uyarı sistemleri geliştirilmeli,

- Hassas ve uzun rotalara bağımlılığı azaltmak ve bölge içi tedarik zincirlerini güçlendirmek için bölgesel ticaret desteklenmeli ve
- Deniz ulaştırma yollarının açık olmasını sağlamak için küresel koordinasyon güçlendirilmelidir.

Kaynakça

[1] <https://www.setav.org/korfezin-jeopolitik-ikilemi-israil-iran-savasi-arasinda-guvenlik-enerji-ve-diplomasi-sinavi>, Erişim Zamanı: 22.01.2026.

[2] Erhan, Ç. (2005). *Human Security in The Middle East: "Broader Middle East and North Africa Initiative" and beyond. Regional In/Security: Redefining Threats and Responses*, Ankara University, Faculty of Political Science Publications, No: 593, 149-168.

[3] <https://www.bbc.com/turkce/articles/c9wxrvdv4rxo>, Erişim Zamanı: 20.01.2026.

[4] <https://www.aljazeera.com/news/2026/1/21/us-seizes-a-seventh-venezuela-linked-oil-tanker>, Erişim Zamanı: 22.01.2026.

[5] <https://www.bloomberght.com/abd-nin-venezuela-ya-saldirisina-dunyadan-tepkiler-3765304>, Erişim Zamanı: 22.01.2026.

[6] <https://www.aljazeera.com/news/2026/1/21/greenlands-strategic-position-in-seven-maps-why-trump-wants-the-island>, Erişim Zamanı: 22.01.2026

[7] <https://www.hurriyet.com.tr/dunya/trumpin-gronland-anlasmasi-ortaya-cikti-kisi-basi-1-milyon-dolar-sonsuz-dek-surecek-43090093>, Erişim Zamanı: 22.01.2026.

[8] Wallenstein, P. (2007), *Understanding Conflict Resolution: War, Peace and The Global System*. London, Sage Publications.

[9] Beck, Ulrich(2005), *Siyasallığın İcadı*. İstanbul: İletişim Yayınları

* PİRİ REİS ÜN. DENİZCİLİK MESLEK
YÜKSEKOKULU ÖĞRETİM ÜYESİ

Tablo 2. Dünya Gemi İnşaatı Kapasite Payları

Ülke	Küresel Gemi İnşa Üretimi Payı (% Brüt Tonaj)	Temel Özellikler
Çin	54,57	Brüt tonaj açısından dünyanın en büyük gemi inşa ülkesidir. Kore Cumhuriyeti'nin çoğunluk paya sahip olduğu gaz taşıyıcıları segmenti hariç olmak üzere tüm ticari yük taşıma segmentlerinde lider konumdadır.
Kore Cumhuriyeti	28,02	Brüt tonaj bakımından dünyanın ikinci büyük gemi inşa ülkesidir. Gaz, konteyner ve tanker segmentlerinde yüksek katma değerli, çevreci ve akıllı gemiler inşa etmektedir. Gaz taşıyıcıları segmentinde küresel liderdir.
Japonya	12,56	Uzun yıllar boyunca küresel gemi inşasında lider konumda olmuş, zaman içinde pazar payı kaybetmiştir. Ağırhalklı olarak dökme yük segmentinde akıllı ve çevreci gemilere odaklanmakta; tanker ve konteyner segmentlerinde de varlık göstermektedir.
Vietnam	1,01	Dökme yük gemileri, konteyner gemileri ve petrol tankerleri inşa etmektedir.
Filipinler	0,93	Orta ölçekli ticari gemilerin inşasında uzmanlaşmıştır.
İtalya	0,64	Kruvaziyer gemileri, süperyatlar ve yüksek nitelikli yolcu gemilerinin inşasında uzmanlaşmıştır.
Almanya	0,26	Özellikle lüks kruvaziyer gemileri, askeri gemiler ve ileri teknolojiye sahip ticari gemiler alanında gelişmiş gemi mühendisliğinde liderdir.
Türkiye	0,12	Askeri ve ticari gemilerin yanı sıra özel amaçlı gemileri de kapsayan karma bir gemi inşa portföyüne sahiptir.
Hindistan	0,06	Gemi inşa sanayisi, devlet destekli politikalar ve teşviklerle büyüme göstermektedir.
Amerika Birleşik Devletleri	0,04	Ticari gemi inşasında görece küçük bir paya sahip olmakla birlikte, askeri ve savunma amaçlı gemi inşasında küresel lider konumdadır.
Norveç	0,04	Sürdürülebilir denizcilik uygulamaları ve çevreci girişimler alanında öncü bir ülkedir.

JEOPOLİTİK GELİŞMELERİN DENİZ TİCARETİNE ETKİLERİ

Bölgemizde yaşanan jeopolitik gelişmeler ülkemiz tarafından yakından takip ediliyor. İran ve ABD arasında yaşanan son gelişmeler, Rusya Ukrayna Savaşı'nın Karadeniz'deki etkileri özellikle deniz ticaretini farklı yönlerden yakından ilgilendiriyor. Deniz ticaretinde güvenliğin azalması doğal olarak maliyetlerin artmasına neden oluyor. Dünya ticaretinin yaklaşık yüzde 90'ının deniz yolu üzerinden gerçekleştiği düşünülürse, denizyolu koridorlarındaki aksamanın küresel ekonomiye etkisi daha net ortaya çıkıyor. Bölgemizde yaşanan son gelişmeleri Türk Armatörler Birliği Genel Sekreteri Hüseyin Çınar, KOSDER Yönetim Kurulu Başkanı Neslihan Torlak Gönençer, Gemi Brokerleri Derneği Yönetim Kurulu Üyesi Engin Koçak Deniz Ticareti Dergisi için değerlendirdi.



HÜSEYİN ÇINAR: HÜRMÜZ BOĞAZI VE KARADENİZ EKSENİ ÜZERİNDEN JEOPOLİTİK ÇATIŞMALARIN DENİZ TİCARETİ ÜZERİNDEKİ ETKİLERİ

Deniz taşımacılığı, küresel ticaretin yaklaşık %80-90'ını taşıyan kritik bir altyapıdır. Bu sistemin en hassas noktaları ise dar geçitler (chokepoints)

olarak adlandırılan stratejik boğazlar ve deniz yollarıdır. Karadeniz ve Hürmüz Boğazı, hem enerji hem de emtia ticareti açısından dünya ekonomisinin en kritik iki geçiş noktasıdır.

Rusya-Ukrayna savaşı Karadeniz'i yüksek riskli bir operasyon alanına

dönüştürürken, ABD-İran gerginliği Hürmüz Boğazı'nın güvenliğini sürekli tartışılmalı hale getirmiştir. Bu iki bölgedeki gelişmeler, yalnızca tanker piyasalarını değil, kuru yük taşımacılığını, sigorta piyasalarını ve küresel navlun dengelerini de doğrudan etkilemektedir.



HÜSEYİN ÇINAR
TÜRK ARMATÖRLER BİRLİĞİ GENEL
SEKRETERİ

Jeopolitik Risklerin Deniz Ticareti Açısından Yeni Normali

Küresel deniz ticareti, tarihsel olarak savaşlar ve siyasi krizlerden etkilenmiş olsa da, 2020 sonrası dönemde jeopolitik riskler “istisnai” olmaktan çıkıp “sistemik” bir nitelik kazanmıştır. Bu bağlamda üç ana kriz hattı öne çıkmaktadır:

- Orta Doğu eksen (ABD–İran / Hürmüz Boğazı),
- Karadeniz eksen (Rusya–Ukrayna savaşı),
- Kızıldeniz ve Bab el-Mandeb eksen (Husi saldırıları).

Bu üç hattın ortak özelliği, küresel deniz ticaretinin kritik chokepoint'lerini doğrudan etkilemesidir.

Jeopolitik Risk ve Deniz Taşımacılığı

Deniz ticaretindeki dar boğazların (maritime chokepoints) kesintiye uğraması;

- Navlun fiyatlarında artış,
- Sigorta maliyetlerinde yükselme,
- Rota uzaması ve kapasite kaybı,

- Tedarik zinciri kırılmaları gibi sonuçlara yol açmaktadır.

İran-ABD Gerilimi Kapsamında Hürmüz Boğazı Üzerinden Küresel Deniz Ticaretindeki Etkileşim

Hürmüz Boğazı, Basra Körfezi'ni Umman Körfezi ve Hint Okyanusu'na bağlayan dar bir deniz geçididir ve küresel enerji ticaretinin en kritik chokepoint'lerinden biridir. Günlük yaklaşık 20 milyon varil petrol, yani küresel petrol tüketiminin yaklaşık %20'si bu boğazdan geçmektedir. Ayrıca küresel LNG ticaretinin yaklaşık %20–30'u da bu rota üzerinden taşınmaktadır. Başlıca aktörler: Suudi Arabistan, İran, BAE, Kuveyt, Katar, Irak'tır.

Uluslararası Enerji Ajansı (IEA) ve ABD Enerji Enformasyon İdaresi (EIA) verileri, boğazın yalnızca enerji ticareti açısından değil, küresel deniz taşımacılığı açısından da kritik bir sistemik risk noktası olduğunu göstermektedir.

ABD–İran Gerginliği ve Denizcilik Riskleri

ABD–İran gerilimi çerçevesinde ortaya çıkabilecek riskler:

- Tankerlere el koyma ve taciz vakaları
- Deniz mayınları ve insansız deniz araçları (USV) tehdidi
- Askerî eskort ve konvoy uygulamalarının artması
- İran özelinde abluka ve ambargo uygulaması
- Doğrudan Hürmüz Boğazında askeri güç uygulamalarıyla boğazdan kontrollü geçiş sağlanması
- Sigorta ve finansman maliyetlerinde yükseliş
- Alternatif rota arayışları (örneğin Kızıldeniz, Süveyş, Cape of Good Hope)

Tanker Piyasasına Etkileri

Hürmüz Boğazı'nda yaşanacak herhangi

bir kesinti, tanker piyasasında üç temel mekanizma üzerinden etki yaratır:

- Fiziksel arz kesintisi: Petrol ve LNG akışında düşüş
- Algısal risk: Sigorta ve finansman maliyetlerinde artış
- Operasyonel etki: Rota değişimleri ve kapasite kaybı

Geçmiş krizlerde, Hürmüz Boğazı'na ilişkin risk algısının artması tanker navlunlarını önemli ölçüde yükseltmiştir. Örneğin, gerilim dönemlerinde süpertanker navlunlarının 60.000 dolar/gün seviyelerine çıktığı rapor edilmiştir. Analistler, boğazın uzun süreli kapanması halinde petrol fiyatlarının 100–130 dolar/varil aralığına yükselebileceğini belirtmektedir. Ayrıca Hürmüz Boğazı'nda olası bir kesinti durumunda:

- Brent petrol fiyatlarında ani sıçrama beklenir.
- VLCC ve Suezmax navlunları hızla yükselir.
- Ton-mil talebi artar (özellikle ABD ve Afrika kaynaklı petrolün Asya'ya yönelmesi).
- Orta Doğu petrolüne bağımlı ülkeler alternatif tedarikçi arayışına girer.
- Spot tanker piyasasında aşırı volatilité oluşur.

Kuru Yük Taşımacılığına Etkileri

Hürmüz kaynaklı krizlerin kuru yük piyasasına etkileri genellikle dolaylıdır:

- Enerji fiyatlarındaki artış, küresel enflasyonu tetikler.
- Sanayi üretimi ve çelik talebi azalabilir.
- Kömür ve demir cevheri ticaretinde rota değişimleri görülür.
- Bunker fuel fiyatlarının yükselmesi, navlun maliyetlerini artırır.

UNCTAD ve IMF raporları, deniz ticaretindeki aksaklıkların küresel ticaret hacmi üzerinde anlamlı etkiler yarattığını göstermektedir.

KARADENİZ'DE SÜREGELEN GÜVENLİK KRİZİ VE DENİZ TİCARETİ

Rusya-Ukrayna Savaşı ve Deniz Alanının Militarizasyonu

Rusya-Ukrayna savaşı, Karadeniz'i yalnızca bir ticaret havzası olmaktan çıkarak askeri bir çatışma alanına dönüştürmüştür. Savaş sürecinde; ticari gemilere yönelik füze ve drone saldırıları, mayınlama faaliyetleri, liman altyapılarının hedef alınması, sigorta şirketlerinin Karadeniz risk primlerini artırması gibi gelişmeler yaşanmıştır. Bu durum, deniz ticaretinde "askeri riskin" yeniden fiyatlandığı bir dönemi başlatmıştır.

Gemilere Yönelik Saldırıların Denizcilik Ekonomisine Etkisi

Gemilerin vurulması veya hedef alınması, denizcilik piyasalarını üç temel mekanizma üzerinden etkilemektedir:

- Sigorta maliyetleri (War Risk Premium),
- Arz daralması (bazı gemilerin bölgeye girmemesi),
- Navlun volatilitesi.

Karadeniz özelinde:

- P&I sigorta primleri dramatik şekilde artmış,
- Bazı armatörler Karadeniz seferlerini askıya almış,
- Charterer'lar alternatif rotalara yönelmiştir.

Bu durum, Karadeniz'in fiili kapasitesini düşürerek navlun piyasalarında yapısal bir kırılma yaratmıştır.

TÜRKİYE AÇISINDAN STRATEJİK ETKİLER

Türkiye, hem Karadeniz hem de Orta Doğu enerji ve ticaret koridorlarının kesişim noktasındadır. Bu nedenle her iki bölgedeki krizler Türkiye'yi doğrudan etkilemektedir.

Denizcilik Sektörüne Etkileri

- Türk armatörleri için sigorta ve finansman maliyetleri artmaktadır.
- Türk tanker filosu, volatilité ortamında fırsat ve riskleri birlikte yaşamaktadır.
- Türk kuru yük filosu, rota değişimleri ve navlun artışlarından etkilenmektedir.
- Türk Boğazları üzerindeki trafik azalma gösterirken, 300 metre üzeri gemi geçişlerindeki artışlar ile güvenlik yükü artmaktadır.

Enerji Güvenliği Boyutu

- Türkiye'nin petrol ve LNG tedarikinde Hürmüz bağımlılığı bulunmaktadır.
- Karadeniz'deki kriz, Türkiye'nin tahıl ve hammadde tedarikini etkilemektedir.

- Alternatif tedarik ve depolama stratejileri daha kritik hale gelmiştir.

SONUÇ

ABD-İran gerilimi ile Rusya-Ukrayna savaşı, deniz ticaretinde yeni bir paradigmanın ortaya çıktığını göstermektedir:

- Deniz ticareti yalnızca ekonomik değil, stratejik bir enstrümandır.
- Navlun piyasaları, jeopolitik risklerin doğrudan fonksiyonu haline gelmiştir.
- Tanker ve kuru yük piyasaları arasında yapısal bir ayrışma oluşmuştur.

Bu bağlamda tanker piyasası jeopolitik krizlerden güçlenerek, kuru yük piyasası ise zayıflayarak çıkma eğilimindedir. Türkiye ise bu yeni jeopolitik denizcilik düzeninde; hem risklere maruz kalan, hem de stratejik avantaj elde edebilecek kritik bir aktör konumundadır.

NESLİHAN TORLAK GÖNENÇER: KONJONKTÜREL GELİŞMELER İŞİĞINDA SEKTÖR DEĞERLENDİRMESİ Jeopolitik Dengesizlikler ve Ekonomik Çalkantılar

2025 yılı, koster taşımacılığı açısından yalnızca zorlu bir yıl değil; sektörümüzün dayanıklılığını, esnekliğini ve krizlere



NESLİHAN TORLAK GÖNENÇER
KOSDER YÖNETİM KURULU BAŞKANI

uyum kabiliyetini açık biçimde test eden bir dönem olmuştur. Avrupa-Akdeniz-Karadeniz hattında faaliyet gösteren koster filomuz, artan jeopolitik riskler, ticaret akışlarındaki yön değişimleri ve operasyonel belirsizlikler altında faaliyetlerini sürdürmek zorunda kalmıştır.

Türkiye merkezli koster filosu ise bu süreçte sahip olduğu coğrafi avantaj ve bölgesel ticarete olan hâkimiyeti sayesinde kritik bir rol üstlenmiştir.

Ancak bu avantajlı konum, aynı zamanda daha yüksek risklere maruz kalmak anlamına da gelmiştir.

Rusya-Ukrayna Savaşı'nın Karadeniz'e yansımaları, Orta Doğu'da derinleşen gerilimler ve artan güvenlik ile sigorta maliyetleri; Türk koster armatörleri açısından operasyonel ve finansal baskıları belirgin biçimde artırmıştır.

KOSDER olarak sahadan net biçimde gözlemlediğimiz gerçek şudur: Bölgesel ticaretin kırılgan yapısı, koster piyasasında öngörülebilirliği ciddi ölçüde azaltmış; armatörlerimizi daha kısa vadeli kontratlara, daha esnek filo kullanımına ve çok daha güçlü bir risk yönetimi anlayışına yöneltmiştir.

Bu konjonktür, koster taşımacılığının Türkiye'nin dış ticareti ve bölgesel lojistik dengeleri açısından taşıdığı stratejik önemi bir kez daha ortaya koyarken; sektörümüzün değişen jeopolitik ve ekonomik koşullara uyum sağlama zorunluluğunu da açık biçimde göstermiştir.

ABD–İran Gerginliğinin Bölgedeki Deniz Ticaretine Etkileri

ABD ile İran arasında uzun süredir devam eden siyasi ve askeri gerilim, denizcilik sektörü açısından yakından takip edilmesi gereken en kritik risk başlıklarından biridir. Orta Doğu'da yaşanabilecek olası bir sıcak çatışmanın, yalnızca bölgesel ticaretle sınırlı kalmayacağı; enerji arzından navlun piyasalarına, sigorta sistemlerinden finansal risk algısına kadar küresel ölçekte etkiler yaratacağı açıktır.

Sektör temsilcileriyle yaptığımız değerlendirmelerde, bu gerginliğin deniz ticaretine etkilerinin dört ana başlık altında toplandığını görmekteyiz:

- **Güvenlik Riski:** Askeri hareketlilik, füze ve İHA tehditleri ile asimetrik unsurlar, ticari gemilerin seyir güvenliğini zayıflatmakta; mürettebat güvenliği her zamankinden daha öncelikli hale gelmektedir.
- **Operasyonel Belirsizlik:** Limanlara erişimde yaşanabilecek kısıtlamalar, konvoy uygulamaları ve rota değişiklikleri, sefer sürelerini uzatmakta ve filo planlamasını zorlaştırmaktadır.
- **Maliyet Artışı:** Savaş riski sigortaları, P&I ek teminatları, artan yakıt tüketimi ve alternatif rotalar, navlunlar üzerinde doğrudan maliyet baskısı yaratmaktadır.
- **Piyasa Psikolojisi:** Yük sahipleri ve finans kuruluşları daha temkinli davranmakta; uzun vadeli kontratların yerini kısa vadeli ve spot işlemler almaktadır.

Bu tablo, ABD–İran gerginliğinin yalnızca tanker piyasasını değil; konteyner, kuru yük ve genel kargo

taşımacılığını da etkileyen zincirleme bir risk alanı yarattığını açıkça ortaya koymaktadır.

Hürmüz Boğazı'nda Yaşanabilecek Bir Aksaklığın Tanker Piyasasına Etkileri

Hürmüz Boğazı, küresel enerji ticaretinin en hassas noktalarından biridir. Bu bölgede yaşanabilecek en küçük aksaklığın dahi tanker piyasasında hızlı ve sert reaksiyonlar doğurduğunu geçmiş tecrübeler net biçimde göstermektedir.

Olası bir kriz senaryosunda tanker piyasasında;

- Efektif arzın daralması,
- Spot navlunlarda ani ve sert yükselişler,
- Savaş riski primlerinin gemi değerlerinin ciddi bir yüzdesine ulaşması,
- Alternatif rotalar nedeniyle ton-mil talebinin artması kaçınılmaz hale gelecektir.

KOSDER perspektifinden bakıldığında; kısa vadede yüksek oynaklık, orta vadede enerji fiyatları kaynaklı maliyet enflasyonu, uzun vadede ise enerji tedarik zincirlerinde ve ticaret alışkanlıklarında kalıcı yapısal değişiklikler öngörmek mümkündür.

Rusya–Ukrayna Savaşı ve Deniz Ticaretine Etkileri

Rusya–Ukrayna savaşı, denizcilik sektöründe risk algısının tamamen yeniden tanımlandığı bir süreci beraberinde getirmiştir. Ticari gemilerin doğrudan hedef alınması, risk kavramını teorik olmaktan çıkarak günlük operasyonel kararların merkezine yerleştirmiştir.

Karadeniz'de limanların kapanması, tahıl koridorundaki belirsizlikler, mayın tehlikesi ve yoğun askeri faaliyetler; sigorta sektörünün bölgeyi yüksek riskli alan olarak yeniden sınıflandırmasına yol açmıştır. Geline nokta, bazı yüklerin

sigortalanamaması, ticaretin fiilen durma noktasına gelmesine dahi neden olabilmektedir.

Türkiye'ye Özel Etkiler

Türkiye, bu savaşta pasif bir izleyici değil; jeostratejik konumu nedeniyle sürecin merkezinde yer alan ülkelerden biridir. Boğazlara sahip olmamız, Karadeniz'e kıyımızın bulunması ve temel emtialarda dışa bağımlılığımız; ülkemizi hem avantajlı hem de kırılgan bir konuma taşımaktadır. Karadeniz'e kıyısı olan Türk limanları, fiilen savaş alanı dışında kalmalarına rağmen algısal risk nedeniyle yüksek sigorta primleriyle karşı karşıya kalmakta; bu durum özellikle Karadeniz limanlarımızda elleçleme hacimlerini olumsuz etkileyebilmektedir. Buna karşın Türkiye, diplomatik girişimleri ve lojistik kabiliyeti sayesinde bölgesel ticarete dengeleyici rolünü sürdürmektedir.

Kuru Yük Taşımacılığına Etkiler ve Öngörüler

Jeopolitik gerilimlerin etkisi tanker piyasasıyla sınırlı kalmamakta; kuru yük taşımacılığı da bu süreçten doğrudan ve kalıcı biçimde etkilenmektedir. Özellikle Karadeniz merkezli kuru yük ticareti, savaş ve güvenlik riskleri nedeniyle yeniden şekillenmektedir.

Kısa vadede, Karadeniz çıkışlı kuru yük navlunlarının yüksek ve dalgalı seyretmesi beklenmektedir. Artan sigorta maliyetleri ve operasyonel riskler, navlunlara risk primi eklenmesine neden olurken; bazı armatörler ticari kayıp pahasına riskli bölgelerden uzak durmayı tercih etmektedir. Orta vadede, yük akışlarının Baltık, ABD Körfezi, Güney Amerika ve Afrika çıkışlı rotalara kaymasıyla birlikte ton-mil talebi artacak; bu durum küresel kuru yük piyasasını destekleyici bir unsur olarak öne çıkacaktır. Koster filosu açısından ise bu dönem, aynı zamanda stratejik bir yeniden konumlanma sürecidir.

KOSDER olarak değerlendirmemiz şudur ki; ticaretin henüz tam anlamıyla normalleşmediği bu geçiş dönemi, Türkiye merkezli koster filosunun

yenilenmesi ve gençleştirilmesi açısından önemli bir fırsat penceresi sunmaktadır. Filomuzun daha çevreci, daha verimli ve regülasyonlara uyumlu hale getirilmesi; ticaretin yeniden ivme kazanacağı döneme daha güçlü girmemizi sağlayacaktır.

Uzun vadede, Karadeniz'in daha niş, daha seçici ve risk odaklı bir pazar haline gelmesi olasıdır. Bu durum, filo kalitesi, gemi yaşı ve sigortalanabilirlik açısından belirgin bir ayrışmayı beraberinde getirecektir. Yenilenmiş ve modernize edilmiş bir Türk koster filosu ise bu yeni dengede önemli bir rekabet avantajı yakalayabilecektir.

Son olarak özellikle vurgulamak isterim ki; böylesine zorlu ve belirsizliklerle dolu dönemler, sektör olarak birlik ve beraberlik ruhunun her zamankinden daha fazla önem kazandığı dönemlerdir.

KOSDER çatısı altında armatörlerimiz ve işletmecilerimiz başta olmak üzere; Deniz Ticaret Odası ile İdare'miz ve sektörün tüm paydaşlarıyla ortak akıl, dayanışma ve birlikte hareket etme anlayışını güçlendirmek, bu sürecin sağlıklı yönetilmesi açısından kritik önemdedir.

Sektörün sahadaki gerçeklerini bilen meslek örgütleri ile kamu idaresinin aynı hedef doğrultusunda hareket etmesi; koster taşımacılığının sürdürülebilirliği, filomuzun yenilenmesi ve rekabet gücümüzün artırılması açısından güçlü bir sinerji yaratacaktır. İnanıyoruz ki birlikten güç doğar. Tüm sektör olarak dayanışma, karşılıklı anlayış ve ortak sorumluluk bilinciyle hareket ettiğimiz ölçüde, bu zorlu konjonktürü aşmamız ve geleceğe daha güçlü ve daha dirençli adımlarla ilerlememiz mümkün olacaktır.

ENGİN KOÇAK: İRAN KAYNAKLI GELİŞMELER, FARKLI VE GENİŞ KAPSAMLI SENARYOLARI GÜNDEME GETİRMEKTEDİR

Ukrayna ve Rusya arasındaki gerginliğin, mevcut durumda kuru yük piyasası üzerinde doğrudan ve görünür bir etkisi olmadığı söylenebilir. Bunun temel



ENGİN KOÇAK
GEMİ BROKERLERİ DERNEĞİ YÖNETİM
KURULU ÜYESİ

nedenlerinden biri, bölgede ticaret yapan gemilerin fiilen ya yalnızca Rusya'ya ya da yalnızca Ukrayna'ya çalışmak durumunda kalmasıdır. Her iki ülke tarafında da hâlihazırda yeterli miktarda açık tonaj bulunması, arz-talep dengesinin bozulmasını engellemektedir. Bu nedenle gerek Rus gerekse Ukraynalı kiracıların navlunları yukarı yönlü zorlamadığı, hatta mevcut piyasa seviyelerini koruma eğiliminde oldukları görülmektedir. Dolayısıyla jeopolitik risk algısı yüksek olsa da, bu riskin navlunlara henüz fiyatlanmadığı bir dönemden geçildiği söylenebilir.

Öte yandan İran kaynaklı gelişmeler, çok daha farklı ve geniş kapsamlı senaryoları gündeme getirmektedir. İran'daki gerginliğin bölge geneline yayılması ve özellikle Hürmüz Boğazı'nın kapanması gibi bir durumun ortaya çıkması hâlinde, bunun hem tanker hem de kuru yük piyasaları üzerinde ciddi yansımaları olacaktır. Hürmüz Boğazı, küresel enerji ticareti açısından kritik bir geçiş noktası olup, bölgeden dünyaya günlük yaklaşık 15-16 milyon varil ham petrol sevkiyatı yapılmaktadır.

Boğazın kapanması, öncelikle küresel petrol fiyatlarında keskin artışlara neden olacaktır. Bununla birlikte, bu bölgeden yük alan tankerlerin hangi alternatif

kaynaklara yöneleceği, navlunlar açısından belirleyici olacaktır. Olası alternatif üretim ve ihracat bölgeleri arasında ABD, Kanada, Batı Afrika ve Brezilya öne çıkmaktadır. Ancak bu bölgelerden yapılacak sevkiyatlar, hem mesafe uzaması hem de tonaj talebinin artması nedeniyle tanker navlunlarını yukarı çekecek; aynı zamanda gemi arzının farklı havzalara kayması, zincirleme şekilde diğer segmentleri de etkileyecektir.

Kuru yük tarafında ise enerji fiyatlarındaki artışın, 5 ana dökme emtia ticaretinin maliyetini etkilemesi beklenebilir. Yakıt maliyetlerindeki yükseliş, gemi işletme maliyetlerini artırarak dolaylı yoldan navlunlar üzerinde baskı yaratacaktır. Fakat kuru yük cephesinde Arap Körfezi'nin bunun dışında sınırlı etkisi olur.

Rusya-Ukrayna savaşının "barışa" doğru bir yöne girmesi durumunda ise kısa vadede kısıtlı, orta vadede ise kuru yük ve tanker navlunları için ciddi etkiler söz konusu olabilir. Karadeniz-Akdeniz ve Avrupa rotasında hem Ukrayna yükleri artacaktır, hem de Rusya'nın ihracatı yavaş ama istikrarlı olarak artacaktır. Rus petrollerine ve rafine edilmiş ürünlere ilgi artarsa bu da Avrupa'nın tedarik süresini kısaltacağından, kısa ve orta menzilli tankerlerin navlunları düşebilir.

Daha uzun vadeli ve düşük ihtimalli bir senaryo olarak İran'da olası bir rejim değişikliği gündeme gelirse, çok daha farklı dinamiklerden söz etmek mümkün olacaktır.

Böyle bir durumda İran'ın küresel enerji ve emtia piyasalarına yeniden ve daha güçlü bir şekilde entegre olması söz konusu olabilir. Bu tablo, geçmişte Venezuela örneğinde görüldüğü gibi hem ticaret hacimlerinde artışa hem de yeni tonaj ihtiyacına yol açabilir. Ancak bu tür senaryoları değerlendirmek için şu aşamada oldukça erken olduğu ve gelişmelerin yakından takip edilmesi gerektiği açıktır.



ATO TECH
MARITIM GmbH & Co. KG

ONE-DOOR SHOPPING DATA COLLECTION, EU ETS EUAS, FuelEU & POOLING



⊗ atotechmaritim.de - in / @ [atotechmaritim](https://www.instagram.com/atotechmaritim)

Anwaltskanzlei Alstertor, Alstertor 20 20095 Hamburg / Germany

☎ +90 531 839 64 93 ✉ green@atotechmaritim.de

Türkiye limanlarının bir türlü ulaşamadığı demiryolu hayali



* VEYSEL GÜNGÖR

Küresel lojistik zincirinin omurgasını oluşturan intermodal taşımacılık, denizyolu, demiryolu ve karayolu gibi farklı modların entegrasyonu ile maliyetleri düşürmeyi ve çevresel sürdürülebilirliği artırmayı hedefler. Bu sistemin en kritik özelliği, limanların demiryolu ağına etkin bir şekilde bağlanması düşüncesidir. Türkiye, coğrafi konumu itibarıyla Asya ve Avrupa arasındaki ticaretin doğal köprüsü olmasına rağmen, liman-demiryolu entegrasyonunda kronik bir yavaşlama ve eksik verim yaşamaktadır. Bu makalemde, Türkiye limanlarının hinterland bazlı taşımacılığında demiryolunun payının neden Avrupa standartlarının çok gerisinde kaldığını, ulusal master planlardaki hedeflerin neden gerçekleşmediğini ve bu durumun Türk dış ticaretine olan yüksek lojistik maliyetini analiz etmektedir. Ayrıca, Hamburg ve Rotterdam gibi başarılı intermodal limanların analizleri üzerinden, Türkiye'nin bu "Raydan oluşmayan entegrasyon" sorununu çözmek için atması gereken adımları ortaya koymaktadır.

ULUSLARARASI ARENADA TÜRKİYE NEREDE?

Küresel lojistik zincirinin omurgasını oluşturan intermodal taşımacılık, denizyolu, demiryolu ve karayolu gibi farklı modların entegrasyonu ile maliyetleri düşürmeyi, verimliliği artırmayı ve çevresel sürdürülebilirliği sağlamayı hedefler. Bakıldığında Türkiye'deki liman-demiryolu bağlantısındaki durum, ülkenin lojistik potansiyelinin ne denli az kullanıldığını gözler önüne sermektedir. TÜRK LİM (Türkiye Liman İşletmecileri Derneği) 2024 Sektör Raporu'na göre, Türkiye'de dış ticarete konu yük elleçleyen 219 liman tesisinin sadece 21'inde (%10'dan az) doğrudan demiryolu bağlantısı bulunmaktadır. Daha da endişe verici olan, bu kısıtlı bağlantıya sahip limanlarda bile demiryolu ile taşınan konteyner hacminin, toplam hinterland taşımacılığının %5'inin altında kalmasıdır.

Türkiye'de faaliyette olan 410 Organize Sanayi Bölgesi'nin (OSB) sadece 13'ünde (%3,2) demiryolu bağlantısı varken, 47 Endüstri Bölgesi ve 19 Serbest Bölge'nin hiçbirinde demiryolu iltisak (Bağlantı) hattı bulunmamaktadır. Bu durum, Türkiye'nin üretim ve ihracat üslerinin, en verimli ve çevre dostu taşıma modu olan demiryolundan ne denli mahrum kaldığı göstermektedir. Bu bilgiler, Türkiye lojistik sektörünün olumsuz bir şekilde karayoluna bağımlı olduğunu da göstermektedir. Yurt içi yük taşımacılığının yaklaşık %90'ının karayolu ile yapılması, sadece yüksek maliyet ve trafik yoğunluğu anlamına gelmemekte, aynı zamanda ciddi bir çevresel emisyon da oluşturmaktadır. Türkiye'nin liman-demiryolu entegrasyonundaki zayıf performansı, Avrupa'nın önde gelen limanlarıyla karşılaştırıldığında daha da iyi anlaşılmaktadır.

DİĞER BAŞARILI ÖRNEKLER

Avrupa'nın en büyük limanı olan Rotterdam'da demiryolu payı %10 civarında olmasına rağmen, bu oran,

bir milyon TEU'dan fazla konteynerin demiryolu ile taşınması anlamına gelmektedir. Liman yönetimi, bu oranın yetersiz olduğunun farkında olarak, 2030 yılına kadar demiryolu payını %20'ye çıkarma yönünde iddialı bir hedef belirlemiştir. İsveç'in Gothenburg Limanı ise %60'a varan demiryolu kullanım oranıyla dünyada lider konumdadır. Türkiye'deki durum aşağıdaki tabloda gösterilmektedir.

KARAYOLU BAĞIMLILIĞININ AĞIR FATURASI

a) Yüksek Lojistik Maliyetler ve Kaybolan Rekabet Gücü

Türkiye'de lojistik maliyetlerin Gayri Safi Yurt İçi Hasıla (GSYİH) içindeki payının %14-15 civarında olduğu tahmin edilmektedir. Bu oran, %8-9 seviyesinde olan AB ortalamasının oldukça

Tablo-1: Seçili Avrupa Limanları ve Türkiye'nin Demiryolu Modal Payı Karşılaştırması

Liman	Demiryolu Payı (%)	Yıllık Konteyner (TEU)	2030 Hedefi (%)
Gothenburg (İsveç)	60	-	-
Hamburg (Almanya)	50,2	2,6 Milyon	-
Rotterdam (Hollanda)	~10	1+ Milyon	20
Antwerp (Belçika)	~8	-	15
Türkiye Limanları	<5	-	10

üzerindedir. Bu yüksek maliyetin en temel nedeni, karayolu taşımacılığına olan aşırı bağımlılıktır.

b) Çevresel Etki ve Yeşil Mutabakat Riski

Türkiye, Paris Anlaşması (MOU) ve Avrupa Yeşil Mutabakatı gibi uluslararası taahhütler çerçevesinde karbon emisyonlarını azaltma sözü vermiştir. Ancak lojistik sektöründeki yapı, bu hedeflere ulaşmanın önündeki en büyük engellerden biridir. Demiryolu taşımacılığı,



karayoluna göre birim yük başına %77'ye varan oranda daha az karbon emisyonu üretmektedir. Türkiye'nin karayolu odaklı

lojistik sistemi, ülkenin karbon ayak izini büyütmemekte ve Yeşil Mutabakat kapsamında gündeme gelecek Sınırdaki Karbon Düzenleme Mekanizması (SKDM) gibi uygulamalar karşısında ihracatçıları ciddi bir vergi yükü riskiyle karşı karşıya bırakmaktadır.

OSB'LER, SERBEST BÖLGELER VE E-TİCARET NEDEN RAYDAN UZAK?

Türkiye ekonomisinin lokomotifi olan Organize Sanayi Bölgeleri (OSB'ler), Endüstri Bölgeleri, Serbest Bölgeler ve son yıllarda patlama yapan E-ticaret sektörü, verimsiz lojistik altyapısının en büyük mağdurlarıdır. Üretim ve

Şekil-2: Taşımacılık Modlarına Göre Karbon Emisyonu Karşılaştırması



ticaretin kalbi olan bu merkezlerin neredeyse tamamının demiryolu ağına entegre olmaması, stratejik bir planlama eksikliğidir. Özellikle Trendyol gibi dev e-ticaret platformlarının lojistik operasyonları, hız ve maliyet verimliliği üzerine kuruludur. Bu platformların devasa aktarma merkezleri ve depoları, genellikle OSB'lerde veya bu bölgelere yakın konumlanmaktadır. Ancak ürünlerin bu merkezlere taşınması ve buradan limanlara veya iç bölgelere dağıtılması, neredeyse tamamen karayolu üzerinden gerçekleşmektedir. Bu durum, on binlerce kamyonun her gün yollarda olması, operasyonel maliyetlerin artması ve teslimat sürelerinin uzaması anlamına gelmektedir. E-ticaretin gerektirdiği hız ve esnekliğin, demiryolunun sunduğu zaman ve maliyet avantajıyla birleştirilememesi, sektörün potansiyelini sınırlamaktadır.

Bir E-ticaret devi olan Amazon'un Avrupa ve ABD'deki lojistik merkezlerinin birçoğunun intermodal terminallere doğrudan veya çok yakın bağlantılı olduğu düşünüldüğünde, Türkiye'deki bu eksiklik daha net bir şekilde ortaya çıkmaktadır. Üretim merkezlerini ve lojistik üsleri limanlara demiryolu ile bağlamadan,

Türkiye'nin bölgesel bir E-ticaret ve lojistik merkezi olma vizyonunu gerçekleştirmesi mümkün değildir.

ÇÖZÜM: INTERMODAL DEVRİM

Türkiye'nin limanları, sadece denizyolu ile karayolu arasında bir aktarma noktası olmaktan çıkıp, gerçek birer intermodal lojistik merkezine dönüşmek zorundadır. Bu, sadece bir altyapı yatırımı değil, aynı zamanda bir zihniyet dönüşümünü gerektirmektedir. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı'nın 2035 yılı için demiryolu yük payını %20'ye çıkarma hedefi doğru bir vizyon ortaya koysa da bu hedefe ulaşmak için somut ve kararlı adımlar atılması şarttır.

Bunun için yapılması gerekenler şöyle sıralanabilir;

1. Liman Odaklı Master Plan: TCDD'nin yatırım öncelikleri, yolcu taşımacılığında yük taşımacılığına ve kritik öneme sahip liman iltisak (Bağlantı) hatlarına kaydırılmalıdır. Yeni hatlar, sadece limanları değil, limanların hinterlandındaki OSB'leri, endüstri bölgelerini ve büyük lojistik merkezlerini doğrudan birbirine bağlayacak şekilde planlanmalıdır.

2. Özel Sektör Katılımı ve Finansman

Modelleri: Liman işletmecilerinin ve büyük sanayi kuruluşlarının, demiryolu iltisak (Bağlantı) hatlarının inşasına Yap-İşlet-Devret (YİD) veya Kamu-Özel İş Birliği (KÖİ) modelleriyle katılımı teşvik edilmelidir.

3. Teknolojik Modernizasyon ve "Son Mil"

Çözümleri: Mevcut hatlar süratle elektrikli ve sinyalizasyonlu hale getirilmeli, çift hatlı hale getirilerek kapasite artırılmalıdır. En kritik sorun olan "son mil" problemi, liman içindeki demiryolu operasyon alanları genişletilerek çözülmelidir.

4. Blok Tren Teşviki: Limanlardan kalkan ve tek bir varış noktasına giden "blok tren" taşımacılığına yönelik tarife indirimleri, öncelikli hat kullanımı ve operasyonel kolaylıklar gibi somut teşvikler sağlanmalıdır.

5. Kurumsal Koordinasyon ve Dijital

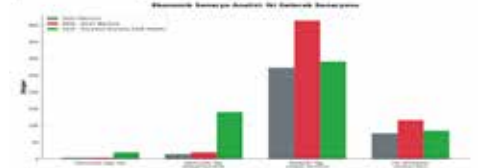
Entegrasyon: Limanlar, TCDD, lojistik firmaları ve gümrük idaresi arasında tam bir dijital entegrasyon ve koordinasyon sağlanmalıdır.

SONUÇ: RAYDAN ÇIKMIŞ BİR HAYALDEN, RAYINA OTURMUŞ BİR GELECEĞE

Türkiye limanlarının demiryolu hayali, yıllardır master planların sayfalarında kalmış, ancak pratikte ağır aksak ilerleyerek adeta raydan çıkmıştır. Bu durum, lojistik maliyetlerimizi artırmakta, ihracatçımızın rekabet gücünü törpülemekte ve ülkenin çevresel hedeflerini tehlikeye atmaktadır.

Önümüzde iki senaryo bulunmaktadır: Ya mevcut karayolu bağımlılığına devam ederek yüksek maliyetlerin ve kaçan fırsatların faturasını ödeyeceğiz ya da kararlı bir siyasi irade ve stratejik bir planlama ile limanlarımızı demiryolu ağıyla örerek intermodal bir devrim gerçekleştireceğiz. Bu devrim, sadece bir altyapı projesi değil, Türkiye'nin küresel ticaretteki yerini sağlamlaştıracak, rekabet gücünü artıracak ve sürdürülebilir bir ekonomik geleceğin temellerini atacak

Şekil-3: Ekonomik Senaryo Analizi- İki Gelecek Senaryosu



stratejik bir zorunluluktur. Aksi takdirde Türkiye, küresel ticaretin hız trenini, yavaş ve maliyetli kamyonlarla takip etmeye çalışmaya devam edecektir.

REFERANSLAR

- [1] TÜRK LİM (Türkiye Liman İşletmecileri Derneği). (2024). Türkiye Limancılık Sektörü 2024 Raporu. (<https://www.turklim.org>)
- [2] TCDD. (2023). Yük Taşımacılığı İstatistikleri ve Sektör Raporu.
- [3] Erdemir, A. (2025, 7 Nisan). Limanlarda ve sanayi bölgelerinde demiryolu bağlantılarının durumu. Ekonomim. (<https://www.ekonomim.com>)
- [4] Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı. (2023). Ulaştırma ve Lojistik Master Planı.
- [5] Port of Hamburg. (2025). Modal Split'in Hinterland Transports. (<https://www.hafen-hamburg.de>)
- [6] UIC & UIRR. (2024). 2024 Report on Combined Transport in Europe. (<https://uic.org>)
- [7] Dünya Bankası. (2023). Lojistik Performans Endeksi (LPI) 2023 Raporu.
- [8] Avrupa Çevre Ajansı (EEA). (2024). Transport and Environment Report.

* LİMAN OPERASYON UZMANI

PORTEKİZ DENİZDE İKMAL VE LOJİSTİK DESTEK GEMİLERİNİN BLOKLARI KIZAĞA ALINDI

STM, Portekiz Deniz Kuvvetleri için inşasına başladığı denizde ikmal ve lojistik destek gemilerinin kızağa koyma törenini 29 Ocak'ta İstanbul'da gerçekleştirdi.



Türk savunma sanayinde yenilikçi ve milli sistemler geliştiren STM Savunma Teknolojileri Mühendislik ve Ticaret A.Ş., askeri denizcilikte gerçekleştirdiği tarihi ihracat başarısında önemli bir kilometre taşına daha ulaştı. Portekiz Deniz Kuvvetleri'nin açmış olduğu lojistik destek gemisi ihalesine katılarak, dünyanın önde gelen askeri denizcilik firmalarını geride bırakan STM, 17 Aralık 2024 tarihinde Portekiz'in başkenti Lizbon'da, Denizde İkmal ve Lojistik Destek Gemisi Projesi'nin sözleşmesini imzalamış ve önemli bir başarıya imza atmıştı.

Sözleşmenin imzalanmasının ardından tasarım faaliyetleri tamamlanan projede, projenin ilk gemisinin inşaa süreci iki ay önce gerçekleştirilen sac kesim töreniyle başladı. STM ana yükleniciliğinde İstanbul'da inşa edilen lojistik destek gemisinin kızağa koyma töreni, 29 Ocak tarihinde, inşa edilecek İstanbul'da ADA Tersanesi'nde düzenlendi.

Törene Portekiz Savunma Bakanı Nuno Melo, Türkiye Cumhuriyeti Millî Savunma Bakanı Yaşar Güler, Savunma Sanayii Başkanı Prof. Dr. Haluk Görgün, Portekiz Deniz Kuvvetleri Komutanı Oramiral Nobre de Sousa, Türk Deniz Kuvvetleri Komutanı Oramiral Ercüment Tatlıoğlu, Portekiz Hava Kuvvetleri Komutanı Gen. João



Cartaxo Alves ve Türk Hava Kuvvetleri Komutanı Org. Cemal Ziya Kadioğlu, Savunma Sanayii Başkan Yardımcıları, iki ülkenin büyükelçileri, Portekiz ve Türk Deniz Kuvvetleri mensupları ile Türk savunma sanayii firmalarının temsilcileri katıldı.

“PROJE, TÜRKİYE VE PORTEKİZ ARASINDA TECRÜBE GÖSTERGESİ”

Milli Savunma Bakanı Güler törende yaptığı konuşmada, şu mesajları verdi: “Bu proje denizcilik geleneğine sahip Türkiye ve Portekiz için tecrübe ve teknoloji paylaşımı sağlanması bakımından büyük bir kazançtır. Özgün tasarımı, yüksek sürati ve geniş taşıma kapasitesi ve operasyonel esneklik gibi üstün nitelikleriyle birlikte çok farklı görevlere entegre olabilen modüler mimariye sahip bu gemilerin, Portekiz donanmasının stratejik hedeflerine ve hareket ihtiyaçlarına cevap verebileceğine yürekten inanıyorum. Gemiler hizmete girdiğinde, Portekiz donanmasının barış, istikrar ve kriz yönetimi kapasitesini daha da ileriye taşıyacak, aynı zamanda NATO'nun müşterek kabiliyetlerine de olumlu katkılar sağlayacaktır. Savunma Sanayi Başkanlığımızın etkin süreç yönetimi, tersanelerimizin üretim disiplini, ana yüklenici STM'nin proje yönetimi tecrübesi ile alt



yüklenicilerimizin ve yerli firmalarımızın çabaları bu konuda güvencemiz olurken, bir bütün olarak savunma sanayii ekosistemimizin genişliğini ve derinliğini de yansıtmaktadır.”

Portekiz Savunma Bakanı Melo, konuşmasında, projenin Türkiye ve Portekiz donanmalarının ve savunma sanayilerinin arasındaki güveni yansıttığını vurguladı. Melo, Portekiz donanmasının konseptlerini ve uzmanlığını Türkiye'nin denizcilik sanayisiyle birleştirdiklerine değinerek, projede emeği geçenlere teşekkür etti.

“İKİNCİ GEMİ İÇİN HAZIRLIKLARA BAŞLADIK”

Savunma Sanayi Başkanı Görgün de 2024 yılında imzalanan sözleşmenin STM ve Portekiz Donanması için tarihi bir adım olduğuna işaret ederek, “Köklü denizcilik geleneklerine sahip iki Akdeniz ülkesi olarak denizle olan bağımız tarihimizi ve geleceğimizi tanımlıyor. Bu proje, savunma sanayi iş birliğimizin parlak bir sembolü. İki müttefik ortak bir vizyonu paylaştığında, denizcilik mirasını modern stratejik yeteneklere dönüştürebileceğimizi kanıtıyor. Bu gemi, yeni güvenlik konsepti kapsamında Portekiz'in operasyonel gereksinimlerini karşılama konusunda kritik bir unsur olacak” dedi.

Taahhütlerinin ilk gemiyle sınırlı olmadığını vurgulayan Görgün, inşasına bu yılın ilerleyen dönemlerinde başlanması ve Haziran 2026'ya kadar bloğunun kızağa konulması planlanan ikinci gemi için şimdiden hazırlıklara başladıklarını bildirdi.

“TÜRKİYE İLE PORTEKİZ ARASINDAKİ DOSTLUĞUN MÜHENDİSLİK SEMBOLÜ”

STM Genel Müdürü Özgür Güleriyüz, dünya donanmalarının güvenilir ortağı olduklarını belirterek, şöyle devam etti: “Türk Donanması'nın yanı sıra Ukrayna'dan Portekiz'e, Pakistan'dan Malezya'ya kadar dost ve müttefik donanmaların savunma kapasitelerini geliştiriyoruz. Bugün, Portekiz Deniz Kuvvetleri için geliştirdiğimiz Denizde İkmal Ve Lojistik Destek Gemileri Projesi'nde mühendislik çalışmalarımızı somut bir suüstü platformuna dönüştürdüğümüz önemli bir eşiği geride bırakıyoruz. 11 farklı tersanede yürüttüğümüz 44 denizcilik projesiyle edindiğimiz, NATO standartlarına uygun platform geliştirme tecrübemizi dost ve müttefik bir ülke olan Portekiz'e aktarmaktan gurur duyuyoruz. Planlı ve hızlı bir inşa süreciyle gemilerimizi 2027 yılında denize indirmeyi, 2028 yılında ise Portekiz Deniz Kuvvetleri'ne teslim etmeyi hedefliyoruz.”

ÇOK YÖNLÜ GÖREV FONKSİYONU

Türkiye'nin askeri deniz mühendisliğinde geldiği seviyeyi gösterme açısından önemli bir proje olarak kabul edilen denizde ikmal ve lojistik destek gemileri, modüler bir tasarım içeriyor. Gemiler, lojistik destek sağlama, denizde akaryakıt ve kargo transferi yapmasının yanı sıra, zırhlı araç taşıma kapasitesi ile müşterek güç aktarımı, amfibi harekât maksatlı da görev alabilecek. Gemiler 20 adede kadar hafif taktik zırhlı araç taşıyabilecek. Gemiler, modüler, özgün ve çok yönlü tasarımları sayesinde, kriz zamanlarında; insani yardım, arama kurtarma, hastane gibi görevleri de yerine getirecek. Entegre haberleşme sistemi ile donatılmış bu gemiler komuta ve kontrol kabiliyetlerine de sahip olacaklar.

137 metre uzunluğa, 11000 ton deplasmana, 18+ knot azami sürata sahip olacak gemiler, 30 gün boyunca kesintisiz denizde kalabilecek. Toplamda 100 görev personeline ilave olarak 100 hariçten kişi barındırma kapasitesine sahip gemilerde, 20 adede kadar hafif taktik zırhlı araçları taşınabilecek. Ağırıklı olarak hava savunma harbi olmak üzere, tüm temel harp nevelerine yönelik sensör ve silah sistemleri bünyesinde barındıracak.

Gemiler, yakın hava savunma sistemleri, 12.7 mm uzaktan kumandalı silah sistemleri ve chaff /dekoy sistemleri ile donatılacak, çok sayıda ileri sensör ve sistemleri bünyesinde barındıracak. Gemilerde ayrıca Helikopter ve İnsansız Hava Araçları (İHA) için platform ve İHA'lar için hangar da olacak.

Denizde İkmal ve Lojistik Destek Gemisi (AOR+), barış ve harp zamanlarında suüstü platformlarına hem katı hem de sıvı yük desteği sağlamak üzere tasarlanmış, çok amaçlı müşterek lojistik destek gemisi olarak öne çıkıyor.

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

KÖRFEZ TERMİNALİ'NDE UZAKTAN KUMANDALI RIHTIM VİNÇLERİ DEVREYE ALINDI

DP World Evyap'ın Körfez Terminali'nde devreye aldığı uzaktan kumandalı rıhtım vinçleri, terminalin konteyner elleçleme kapasitesini artırarak verimliliğe katkı sağlıyor.



DP World Evyap, Türkiye'deki Körfez Terminali'nde üç adet yeni uzaktan kumandalı rıhtım vincini teslim aldı. Şanghay'dan sevk edilen vinçler, devreye alma süreçlerinin tamamlanmasının ardından hizmete girdi. Bu yatırım, DP World'ün rıhtım operasyonlarını modernize etme, güvenliği artırma ve verimliliği yükseltme programını destekliyor.

Vinçler, sahada değil modern kontrol merkezlerinden uzaktan kumanda edilerek işletiliyor. Bu sayede çalışanlar için daha güvenli ve konforlu bir çalışma ortamı oluşturulurken, yüksek riskli alanlara maruziyet azaltılıyor ve operasyonların daha istikrarlı yürütülmesi sağlanıyor.

Gelişmiş çarpışma önleme sensörleriyle donatılan vinçler, terminal çalışanları için ilave bir güvenlik katmanı sunuyor. Uzaktan kumandalı vinçlerin entegrasyonu, terminal sahasındaki yaya sayısını da azaltarak iç trafik akışını rahatlatıyor ve liman içinde görev yapan personel için güvenliği artırıyor. Güvenlik

iyileştirmelerinin yanı sıra yeni vinçler, DP World Evyap'ın operasyonlarında hız ve verimliliği artırma hedefini de destekliyor. Vinçler, Körfez Terminali'nin operasyonel kapasitesini yükselterek müşterilere daha güvenilir hizmet sunulmasına ve ticaret akışının daha verimli hale gelmesine katkı sağlıyor. Bu üç yeni vincin devreye alınmasıyla terminalin yıllık 800.000 TEU mevcut kapasitesine ulaşması bekleniyor.

2023 yılında DP World Yarımca, "Sıfır Tolerans" güvenlik projesi kapsamında uzaktan kumandalı elektrikli vinçleri entegre eden ülkedeki ilk liman oldu. Yarımca'da edinilen deneyim, Körfez Terminali'ne de aktarılıyor.

TEKNOLOJİ YATIRIMLARI DAHA GÜVENLİ VE ÖNGÖRÜLEBİLİR OPERASYONLAR SAĞLIYOR

Güvenliğin DP World için taşıdığı önemin altını çizen DP World Doğu Avrupa İcra Kurulu Başkan Yardımcısı Kris Adams "Güvenlik, her zaman birinci önceliğimiz ve öyle kalacak. Körfez Terminali'mizde uzaktan kumandalı vinçlerin devreye



alınması, teknolojiye yapılan yatırımların çalışanlarımız için daha güvenli çalışma ortamları yaratırken, Türkiye'deki faaliyetlerimizin güçlü büyümesini destekleyecek şekilde operasyonel kapasiteyi nasıl artırdığının somut bir örneği. Bu yaklaşım, yalnızca sahadaki ekiplerimizi korumakla kalmıyor, aynı zamanda daha istikrarlı ve öngörülebilir operasyonlar sağlıyor. Buradaki faaliyetlerimiz, güvenlik ve verimliliğin el ele gittiğini gösteriyor. Risk maruziyetini azalttığımızda, müşterilerimiz için güvenilirliği, sürekliliği ve performansı güçlendiriyoruz" dedi. Teknoloji ve güvenlik yatırımlarının önemine değinen DP World Evyap CEO'su Cosmin Carstea ise "DP World Evyap, hâlihazırda önemli başarılarla imza atmış, son derece modern bir yapıdır.

DP World Evyap'ın Yarımca Terminali'nde başarıyla kullandığımız uzaktan kumandalı vinç teknolojisini Körfez Terminali'mizde de devreye almak, her iki terminalde de aynı standartların uygulanmasını sağlıyor. Uzaktan kumandalı vinçler, iş sağlığı ve güvenliği risklerini önemli ölçüde azaltırken, operasyonlarımızın hızını ve kapasitesini eş zamanlı olarak artıracak" diye açıkladı.

MENGİ YAY'DAN 52,6 METRELİK SÜPERYAT SATIŞI

Mengi Yay, Nuvolari Lenard imzası taşıyan 52,6 metrelik NB114 süperyatın satışını duyurdu. Yenilikçi tasarımıyla öne çıkan yat, 2027'de teslim edilecek.



büyüdüğünü vurgularken, Dan Lenard da yeni projenin anlamını şu sözlerle özetledi: "Nuvolari Lenard PLUS 52, gerçek uzunluğu olan 52,6 metreyi yansıtır. 'PLUS' ise deneyimi ifade eder: zamanında teslimat – kalıcı değer – 30 yıllık Nuvolari Lenard vizyonu ile şekillenen bir yolculuk."

AÇIK HAVA YAŞAMINA YENİ BİR YORUM

Nuvolari Lenard Plus 52, dış mekân alanlarıyla denizle güçlü bir bağ kuran tasarımıyla dikkat çekiyor. Geniş plaj kulübü, açılır platformlar ve su seviyesinde konumlandırılmış özel havuz sayesinde yüzen bir teras dönüşüyor. Alt güvertede ise sauna, fitness alanı ve dingin bir dinlenme salonu içeren wellness bölümü yer alıyor. Baş tarafta bulunan geniş lounge alanı, açılır kapanır ekranıyla açık hava sinemasına dönüşerek yıldızların altında keyifli akşamlar sunuyor. Kategorisinin en büyük güneş güvertelerinden biri ise kesintisiz manzaralar ve çok yönlü kullanım imkânı sağlıyor.

NL Plus serisi, modern çizgiler, sürdürülebilir çözümler ve verimli gövde tasarımlarıyla öne çıkıyor. 500 GT eşliğinin altında konumlanan NB114, tam özelleştirme imkânını korurken teslimat sürelerini kısaltma avantajı sunuyor. Van Oossanen ve Mengi Yay işbirliğiyle önceden geliştirilen proje, müşterilere ileri inşaat aşamasında sürece dahil olma ve zamanında teslim edilen kişiye özel bir yat sahibi olma fırsatı veriyor.

Bu satışın ardından Mengi Yay, ikinci Nuvolari Lenard Plus 52 gövdesinin inşasına başlamaya hazırlanıyor. Bu gelişme, NL & Mengi Yay tarafından geliştirilen platforma yönelik güçlü pazar talebini ortaya koyuyor.



Mengi Yay Tersanesi, 52,6 metre uzunluğundaki NB114 süperyatın satışını gerçekleştirdiğini açıkladı. Ünlü İtalyan tasarım stüdyosu Nuvolari Lenard tarafından tasarlanan yat, İstanbul'daki Mengi Yay tesislerinde inşa ediliyor ve 2027'de teslim edilecek.

Mengi Yay CEO'su Hüseyin Mengi, işbirliğinin önemine dikkat çekerek "Dan Lenard ve Carlo Nuvolari'nin katkıları her zaman yenilikçi fikirler ve güçlü bir tasarım vizyonu getirdi. Bu başarılı işbirliğini sürdürmekten ve birlikte daha büyük başarılarla imza atmaktan heyecan duyuyoruz. Bu satışın ardından yeni bir Nuvolari Lenard Plus 52 projesi üzerinde çalışmaya başladık. Bu süreklilik, gelecekteki yatlarda daha hızlı ilerlememizi ve pazara daha yenilikçi çözümler sunmamızı sağlayacak" dedi.

Nuvolari Lenard kurucularından Carlo Nuvolari ortaklığın uzun vadeli vizyonla

KUZEY SİGORTA'DAN “GELENEKSEL KIŞA MERHABA PARTİSİ”

Kuzey Sigorta 6. Kışa Merhaba Partisi'nde sektörü Karadeniz lezzetleri ile buluşturdu.



Kuzey Sigorta'nın geleneksel hale gelen “Kışa Merhaba Partisi”nin altıncısı Kuzey Sigorta Yönetim Kurulu Başkanı Emin Yaşacan ev sahipliğinde yapıldı. Gecede denizcilik sektörünün temsilcileri Kadıköy'de Nabizade Konağı'nda bir araya geldi. Hamsi ve Karadeniz lezzetleri eşliğinde gerçekleşen gecede sektör temsilcileri bol bol sohbet etme imkanı buldu. Emin Yaşacan “Sektörün güçlü bağlarını Karadeniz'in eşsiz kültürüyle



harmanlayan ve yeni yılı karşılayan bu gecede tüm deniz dostlarını bir arada görmek çok önemli” dedi. Gecede çok kısa bir konuşma yapan Emin Yaşacan, “Zor zamanlardan geçiyoruz. Dünya zor

zamanlardan geçiyor. Anneannemin bir sözü vardı; ‘Cefanın içinde, sefanı da sür’ demişti. Sefanız bol olsun” dedi. Gece Karadeniz ezgileri, lezzetleri ve dostlar buluşmasıyla devam etti.

OCEAN VOYAGER

[in](https://www.linkedin.com/company/oceanvoyagermarine)
[ig](https://www.instagram.com/oceanvoyagermarine)

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.



STM'DEN NATO VE AB ÜYESİ ÜLKEYE İLK OTONOM SİSTEM İHRACATI

STM tarafından geliştirilen milli vurucu İHA sistemleri KARGU ve ALPAGU, NATO ve Avrupa Birliği (AB) üyesi bir ülkeye yönelik entegre otonom sistemler projesi kapsamında Avrupa pazarına taşınıyor.



Türk savunma sanayinin öncü şirketlerinden STM Savunma Teknolojileri Mühendislik ve Ticaret A.Ş., yenilikçi sistemlerini yalnızca bir ürün ihracatı olarak değil; entegrasyon, yazılım ve ortak çalışma modeliyle uluslararası arenaya sunmaya devam ediyor. Türk Güvenlik Güçlerinin envanterinde yer alan ve sahada başarıyla kullanılan döner kanatlı vurucu İHA sistemi KARGU ile sabit kanatlı vurucu İHA sistemi ALPAGU'nun Avrupa'ya yönelik ilk ihracat sözleşmesi imzalandı. AB ve NATO üyesi bir ülke ile STM arasında imzalanan sözleşme kapsamında, KARGU ve ALPAGU'nun yerel kullanıcı ihtiyaçları ve operasyonel doktrinle uyumlu şekilde, kara araçlarına entegre edilmesi planlanıyor. Bu süreçte STM, yalnızca platform teslimi değil; savaş yönetim sistemi yazılım entegrasyonlarını, ilgili ülkenin mevcut sistemleri ve operasyonel konseptleriyle uyumlu olacak şekilde gerçekleştirecek. STM Genel Müdürü Özgür Güler, modern harp sahalarına milli sistemler geliştirdiklerini



belirterek şunları kaydetti: "Taktik İHA ailemiz, güvenlik güçlerimizin sahada elini güçlendirirken, sahada kendini başarıyla kanıtlaması ile dost ve kardeş ülkelerin de tercihi oluyor. STM olarak, otonom sistemler alanındaki mühendislik ve yazılım kabiliyetlerimizi Avrupa pazarına taşıyan önemli bir projeye daha imza atmış bulunuyoruz. KARGU ve ALPAGU'nun, NATO ve AB üyesi bir ülkeye ihraç edilmesi, mühendislik birikimimizin ve sistemlerimizin uluslararası alanda gördüğü güvenin somut bir göstergesi. Bugün itibarıyla İHA sistemlerimizi dört farklı kıtada, 15 ülkede kullanıcılarla buluşturmuş olmaktan büyük bir memnuniyet duyuyoruz."

"SADECE PLATFORM DEĞİL, ENTEGRASYON VE YAZILIM İHRACATI"

Gelişmenin, STM'nin otonom sistemler alanında Avrupa'ya yönelik ilk ihracatı olmasının ötesinde bir anlam

taşıdığını vurgulayan Güler, şu değerlendirmelerde bulundu: "KARGU ve ALPAGU'nun zırhlı kara araçlarına entegrasyonu, yazılım kabiliyetlerimizi de ortaya koymaktadır. Bu yönüyle projemiz, yalnızca platform ihracatıyla sınırlı kalmayan; yüksek katma değerli bir entegrasyon ve yazılım ihracatı niteliği taşımaktadır. Bu proje, yalnızca sistem teslimini değil; ilgili ülkenin mevcut platformları ve operasyonel doktrinleriyle uyumlu olacak şekilde, birlikte yürütülen entegrasyon faaliyetlerini de kapsamaktadır. Aynı zamanda bu iş birliğinin, STM'nin otonom sistemlerinin Avrupa ülkelerinde gelecekteki operasyonel konuşlandırmaları ve daha geniş ölçekli kullanımı açısından önemli bir referans oluşturmasını bekliyoruz. Projenin başarıyla tamamlanmasının ardından, ilgili ülkedeki daha fazla sayıda kara aracına STM'nin otonom ürün ailesinin entegre edilmesini hedefliyoruz."

GENÇ ÇEVRE LİDERLERİ YETİŞİYOR

DenizTemiz Derneği/ TURMEPA'nın TUI Care Foundation iş birliği ile yürüttüğü TUI Junior Academy Türkiye programı, Türkiye'nin kıyı bölgelerinde çevresel farkındalığı artırmayı hedefliyor.



Akdeniz'in en değerli ekolojik alanları arasında yer alan kıyı şeridi, kirlilik, sürdürülebilir olmayan balıkçılık uygulamaları ve turizmin yarattığı baskılar nedeniyle giderek artan tehditlerle karşı karşıya bulunuyor. Atık birikimi ve deniz ekosistemlerinin tahribatı yalnızca biyolojik çeşitliliğe zarar vermekle kalmıyor, aynı zamanda kıyı topluluklarının geçim kaynaklarını ve önde gelen bir turizm destinasyonu olma özelliğini de riske atıyor.

Bu zorluklarla mücadele, eğitim, toplumsal katılım ve somut eylemlerle mümkün oluyor. TUI Care Foundation, çocukları kendi topluluklarında çevre elçileri olarak güçlendirerek bu olumsuz etkilerin azaltılmasına ve sürdürülebilir bir geleceğin desteklenmesine katkı sağlamayı amaçlıyor.

Proje, çevresel sürdürülebilirlik konusunda 5000'den fazla öğrenciye eğitim verilen TUI Junior Academy Türkiye'nin ilk fazındaki başarısının üzerine inşa ediliyor. TURMEPA iş birliğiyle yürütülen

projenin ikinci fazında, Türkiye'nin kıyı ekosistemlerinin korunmasına yönelik çalışmalar; güçlendirilmiş eğitim programları, toplumsal farkındalık faaliyetleri ve sahada gerçekleştirilen temizlik faaliyetleri genişletiliyor.

KIDEMLİ EKO ŞAMPİYONLAR

Yeni faz kapsamında Muğla, Antalya, İzmir ve Aydın başta olmak üzere önemli kıyı bölgelerinde 5500 gence daha ulaşıyor. Etkileşimli atölye çalışmaları, eko-kamplar ve saha gezileri aracılığıyla öğrenciler; deniz ekosistemleri, biyolojik çeşitlilik ve kirlilik konularında bilgi edinirken, yerel çevresel sorunlara yönelik pratik çözümler geliştirme becerileri kazanıyor. Meslek liselerinde düzenlenecek Eko Kamplar sayesinde "Kıdemli Eko Şampiyon"lar yetiştirilerek, bu öğrencilerin daha genç akranlarına mentorluk yapmaları ve yerel sürdürülebilirlik projelerine liderlik etmeleri sağlanıyor.

Öğrenciler ayrıca atık yönetimi ve geri dönüşüm tesisleri, su arıtma tesisleri ve tarihi alanlara düzenlenen gezilerle



uygulamalı öğrenme fırsatları elde ediyor. Kıyı temizliği etkinliklerine katılan öğrenciler, geri dönüşüm ve atık azaltımına odaklanan eğitici oyunlarla çevre bilincini pekiştiriyor. Proje kapsamında 350 öğretmen de eğitimlerden geçirilerek, çevre konularını derslerine entegre etmeleri ve uzun vadeli davranış değişikliğini teşvik etmeleri için destekleniyor. Proje, yoğun paydaş iş birliklerine dayanıyor. Yerel topluluklar, sivil toplum kuruluşları, özel sektör temsilcileri ve kamu kurumları; toplantılar ve farkındalık kampanyaları aracılığıyla sürece aktif olarak dahil ediliyor. Balıkçılar, denizcilik profesyonelleri ve turizm işletmeleriyle kurulan etkileşimler sayesinde denizel sorunlara ilişkin diyalog güçlendirilirken, kıyıların korunmasına yönelik ortak sorumluluk anlayışı geliştiriliyor.

TUI Junior Academy Türkiye, çocukları çevre eğitimi yoluyla "Eko Şampiyon"lara dönüştürmeyi amaçlayan uluslararası TUI Junior Academy programının bir parçası olarak yürütülüyor. Program, Jamaika, Güney Afrika, Almanya, Yunanistan, Sri Lanka ve Zimbabve gibi tatil destinasyonlarında, dezavantajlı bölgelerde yaşayan gençlere de öğrenme fırsatları sunuyor.

BODRUM YACHT MEET'E YOĞUN İLGİ

Uluslararası Yat Sektörü Çalışanları Derneği (PYI Global) tarafından Bodrum'da düzenlenen Bodrum Yacht Meet – Sektörel Bilgi ve Çözüm Çalıştayı'na katılım yoğun oldu.



Uluslararası Yat Sektörü Çalışanları Derneği'nin (PYI Global) ev sahipliğinde gerçekleştirilen Bodrum Yacht Meet – Sektörel Bilgi ve Çözüm Çalıştayı, yat sektörünün farklı alanlarından profesyonelleri Bodrum'da bir araya getirdi. Yoğun katılımı ile gerçekleşen etkinlikte; emniyet, operasyon, sigorta, hukuk, pazar dinamikleri ve dijital dönüşüm başlıkları kapsamlı biçimde ele alındı.



Üç panelden oluşan programda, teori yerine gerçek vakalar ve saha deneyimleri üzerinden yapılan değerlendirmeler öne çıktı. Katılımcıların aktif katkısıyla ilerleyen paneller, sektörün güncel sorunlarını çok boyutlu bir perspektifle ele alırken, çözüm odaklı bir tartışma ortamı sundu. Oturumların ardından gelen yoğun soru ve yorumlar, panellerin süresine dair "keşke daha uzun olsaydı" değerlendirmelerini beraberinde getirdi. PYI Global, farklı şehirlerde ve farklı temalarla çalıştay serisini devam ettirmeyi hedefliyor.



macka
MARINE SERVICE



Trusted Expert Ship Service

We Are Good At;

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

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



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

UTİKAD YILLIK BASIN TOPLANTISINI GERÇEKLEŞTİRDİ

UTİKAD, lojistik sektörünün 2025 yılı değerlendirmelerini, dernek faaliyetlerini, taşımacılık istatistiklerini ve 2026 yılı öngörülerini 6 Ocak 2026 Salı günü düzenlediği basın toplantısında paylaştı.



Basın toplantısına UTİKAD Yönetim Kurulu Başkanı Bilgehan Engin, Başkan Yardımcısı Arkin Obdan, Yönetim Kurulu Üyeleri Serdar Ayırtman, Esen Öz Tekayak, Cenker Ural, Yüksel Kahraman, İbrahim Halil Delgezenli, Devrim Fırat, Ayfer Vurgun, Özgecan Er Çevlik, İbrahim Nalçacı, Kaan Aydın, Deniz Aydınca ve Serkan Alabaş ile UTİKAD Genel Müdürü Alperen Güler, UTİKAD İcra Kurulu Üyeleri ve basın mensupları katılımla gerçekleşti.

Uluslararası Taşımacılık ve Lojistik Hizmet Üretenleri Derneği UTİKAD, 6 Ocak 2026 tarihinde düzenlediği basın toplantısında, 2025 yılında küresel ve Türkiye lojistik gündeminde öne çıkan gelişmeleri değerlendirirken, 2026 yılına ilişkin beklenti ve önceliklerini basın mensupları ile paylaştı.

KÜRESEL GELİŞMELER LOJİSTİĞİ YENİDEN ŞEKİLLENDİRİYOR

UTİKAD Başkanı Bilgehan Engin, 2025 yılında Kızıldeniz'de yaşanan güvenlik riskleri ve Süveyş Kanalı'na alternatif rotaların kalıcı hale gelmesinin küresel

lojistikte yeni bir normal oluşturduğunu ifade etti. Küresel konteyner navlunlarındaki sert dalgalanmaların, tedarik zincirlerinde öngörülebilirliği azalttığını belirten Engin, e-ticaret kaynaklı hava kargo talebindeki rekor artışın da taşıma dengelerini önemli ölçüde değiştirdiğini vurguladı.

AB Sınırda Karbon Düzenleme Mekanizması'nın (CBAM) 2025 itibarıyla operasyonel bir gerçekliğe dönüştüğünü belirten Engin, yeşil lojistiğin bir tercih olmaktan çıktığını, rekabetin ön koşulu haline geldiğini ifade etti. Dijital taşıma belgeleri ve e-dokümantasyonun yaygınlaşmasının ise lojistikte hız, şeffaflık ve güvenilirliği artıran temel unsurlardan biri olduğuna dikkat çekti.

2025 yılında Orta Koridor'un jeopolitik ve ticari öneminin daha da arttığını vurgulayan Engin, Türkiye'nin transit ülke rolünün daha görünür ve stratejik bir nitelik kazandığını ifade etti.

Zengezur Koridoru'na ilişkin gelişmelerin bölgesel lojistik dengeleri etkileme



potansiyeline sahip olduğunu belirten Engin, bu süreçte istikrar ve çok taraflı koordinasyonun önemine dikkat çekti. Suriye'de normalleşme sürecinin bölgesel ticaret ve lojistik akışlar açısından yakından izlendiğini ifade eden Engin, Türkiye'nin yeniden yapılanma sürecinde doğal bir lojistik merkez olma potansiyeline sahip olduğunu belirtti. Limanlarda artan yoğunluk, hinterland bağlantıları ve demiryolu taşımacılığında uluslararası entegrasyon ihtiyacı da toplantıda öne çıkan başlıklar arasında yer aldı.

UTİKAD Başkanı Bilgehan Engin, 2026 yılına ilişkin sektör beklentilerini; transit taşımacılığın geliştirilmesi, demiryolu yük taşımacılığında altyapı yatırımlarının artırılması, vize ve geçiş belgesi sorunlarının çözümü, sürücü eksikliğinin giderilmesi ve denizyolu konteyner taşımacılığında rekabetin canlandırılması başlıkları altında topladı. 2026 yılında kuruluşunun 40. yılını kutlayacak olan UTİKAD, bu süreci sektörel dayanışmayı ve ortak vizyonu güçlendirecek bir dönem olarak görüyor. Toplantı, basın mensuplarının sorularının yanıtlanmasının ardından son buldu.

ÖZATA TERSANESİ NB101 MISTERØY'U DENİZE İNDİRDİ

Özata Tersanesi, Norveç'in önde gelen feribot işletmecilerinden Torghatten AS için inşa ettiği tamamen elektrikli araç ve yolcu feribotu NB101 Misterø'y'u denize indirdi.



Sürdürülebilir deniz taşımacılığı vizyonu doğrultusunda hayata geçirilen proje, sıfır emisyonlu yapısı ve çevre dostu teknolojileriyle dikkat çekiyor. NB101 Misterø'y, modern tasarımı ve enerji verimliliği yüksek sistemleriyle çevreci deniz ulaşımı alanında önemli bir örnek olarak öne çıkıyor.

Teknik özellikleriyle de dikkat çeken feribot, 76,85 metre boyunda ve 15,50 metre eninde inşa edildi. 60 araç ve mürettebat dâhil toplam 202 yolcu taşıma kapasitesine sahip olan gemi, tamamen elektrikli tahrik sistemiyle donatıldı. Toplam 2 x 980 kWh batarya kapasitesine sahip olan NB101 Misterø'y, sıfır emisyonlu operasyon hedefiyle tasarlandı. Norveç bayrağı taşıyacak olan feribot, DNV klasına uygun olarak inşa edildi.

Uluslararası pazara yönelik yeni inşa projeleriyle faaliyetlerini sürdüren Özata Tersanesi, bu proje ile elektrikli feribot ve yeşil denizcilik alanındaki yetkinliğini bir kez daha ortaya koymuş oldu. NB101 Misterø'y'un hizmete girmesiyle birlikte, Norveç'in çevreci ulaşım hedeflerine katkı sağlanması hedefleniyor.

Özata Tersanesi yetkilileri, projede emeği geçen tüm ekipler ve iş ortaklarına teşekkür ederken, sürdürülebilir ve yenilikçi denizcilik projelerine odaklanarak çalışmalarını sürdürmeye devam edeceklerini belirtti.

GEMİLER VE TERSANELER İÇİN **BASINÇLI HAVA ÇÖZÜMLERİ**

MADE in
GERMANY



Yüksek Verimlilik

Yüksek Güvenilirlik

Düşük Gürültü Seviyesi

Düşük Titreşim

Global Hizmet Ağı



**KAESER
COMPRESSORS**

keypartsmarine.com
sales@keypartsmarine.com

Key Parts
marine

TÜRK P&I SIGORTA'DAN YAT ASISTANS HİZMETİ

Türk P&I Sigorta, Xone SuperYacht Grup iş birliği ile Yat Asistans hizmetini hayata geçirdi.

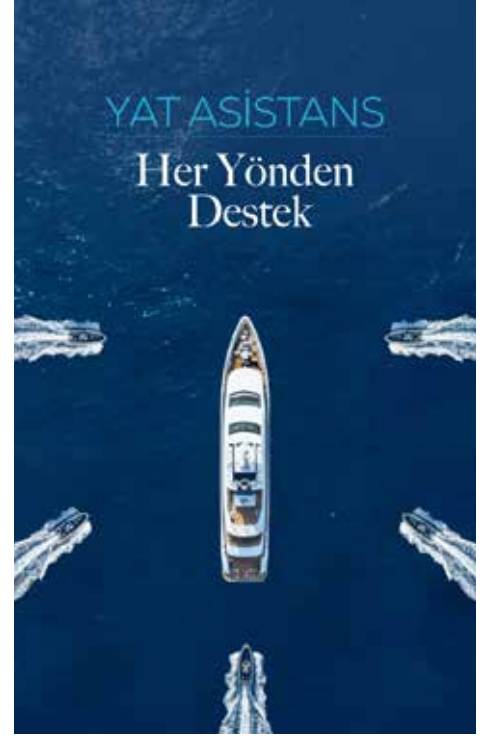


Türk P&I Sigorta, yat sahiplerinin seyir konforunu artırmak ve ihtiyaç duydukları anlarda hızlı, profesyonel çözümler sunmak amacıyla, 1 Ocak 2026 itibarıyla yeni Yat Asistans hizmetini hayata geçirdiğini duyurdu. Sektörün deneyimli firmalarından Xone SuperYacht Grup iş birliğiyle sunulan bu kapsamlı asistans paketi, yat sahipleri ve kaptanlara 7/24 kesintisiz destek sağlamayı hedefliyor. Denizcilik operasyonlarında karşılaşılabilecek beklenmedik durumlara hızlı ve etkin müdahale imkânı sunan hizmet; denizde geçirilen zamanı daha güvenli, konforlu ve sorunsuz hale getiriyor.

Yat Asistans hizmetinin, Türkiye kıyılarının yanı sıra Yunan Adaları dâhil olmak üzere geniş bir coğrafyada hızlı ve etkin şekilde yürütülmesi planlanıyor. Türk P&I Sigorta, Yat Asistans hizmeti ile denizcilik alanındaki çözüm odaklı yaklaşımını pekiştirirken, yat sahiplerine daha yüksek güvenlik, konfor ve sürdürülebilir hizmet anlayışı sunmayı hedefliyor.

“DENİZ HER ZAMAN SÜRPRİZLERE AÇIKTIR”

İmza töreninde Türk P&I Sigorta Genel Müdürü Ufuk Teker “Ticari gemilerde sigortanın önemi, işin doğası gereği herkes tarafından bilinir. Çünkü orada söz konusu olan bir operasyon, bir ticaret ve sürekliliktir, Yat sahipleri için ise denize çıkmak çoğu zaman bir plan değil, bir hayaldir. Keyif almak, kafa dinlemek, sevdikleriyle güzel anılar biriktirmek için yola çıkılır. Ama deniz her zaman sürprizlere açıktır. Küçük bir arıza, hiç beklenmeyen bir anda çıkan bir sorun ya da marina da yaşanan bir aksaklık, o keyifli günü bir anda strese çevirebilir. Yat asistans hizmeti tam da bu yüzden önemli. Çünkü böyle anlarda yat sahibinin teknik detaylarla uğraşmasını değil, yalnızca denizin tadını çıkarmasını isteriz. Geri kalan her şeyi biz üstleniriz. Asistans, aslında ‘bir sorun olursa ne yaparım?’ kaygısını daha yola çıkmadan ortadan kaldıran, görünmeyen ama çok değerli bir yol arkadaşıdır” değerlendirmesinde bulundu.



Xone SuperYacht kurucusu Levent Baktır ise “Türk P&I Genel Müdürü Ufuk Teker’in de ifade ettiği gibi, ticari denizcilikte sigorta ve asistans hizmetleri birbirini tamamlayan bir gerekliliktir. XONE olarak bu anlayışı yat sahiplerinin dünyasına taşıyan bir yat asistans programını hayata geçirmekten memnuniyet duyuyoruz.

Başta Türk karasuları olmak üzere Ege, Akdeniz ve hatta Adriyatik hattında sunduğumuz yat asistans hizmetiyle; yat sahiplerinin kendilerini güvende hissetmelerini ve denizde geçirdikleri zamanı keyifle yaşamalarını hedefliyoruz. Teknik destekten kaza ve arıza yönetimine, marina, resyoran ve rota önerilerinden hava durumu danışmanlığına kadar uzanan bu hizmet; talep edilmesi halinde yat kullanımına yönelik bilgilendirme desteği ile yıllık tekne bakım hizmetlerini de kapsamaktadır. XONE yat asistans, yat sahipleri için denizde güven ve konforu bir araya getiren, görünmeyen ama güçlü bir yol arkadaşıdır” dedi.



**EXPERT
SHIP SERVICE**

**YOU ARE
SAFE WITH US!**

📍 Tuzla - Istanbul

☎ +90 505 590 09 02

✉ info@reinamarine-shipservice.com



SÜRDÜRÜLEBİLİRLİK VE OPERASYONEL GÜVENLİK AYNI ÇATI ALTINDA

Atotech Maritime, AB kaynaklı çevresel regülasyonların karmaşık yükümlülüklerini entegre, denetlenebilir ve maliyet öngörüsü yüksek çözümlerle yöneterek sürdürülebilirliği operasyonel güvenlikle buluşturuyor.



AB kaynaklı çevresel regülasyonlar kapsamında DCS–MRV, EU ETS ve FuelEU Maritime yükümlülüklerinin teorik bir uyum başlığı olmaktan çıkıp; operasyonel, finansal ve idari etkileri olan kalıcı bir yönetim alanı haline geldi. Türk sahipli, Almanya merkezli Atotech Maritim, bu durumun önemini göz önünde bulundurarak olası riskleri ve operasyonel aksaklıkları bertaraf edecek hizmetler veriyor. Hizmetlerin temelde amacı denizcilik işletmelerinin çok katmanlı uyum sürecini parça parça değil, entegre ve denetlenebilir bir yapı içinde yönetebilmesini sağlamak.

Veri kaynaklı riskleri ortadan kaldırmak ve ETS / FuelEU / Pooling gibi süreçler için sağlam bir temel oluşturmak hedefiyle “DCS–MRV Yönetimi” başlığı altında gemi ve şirket bazlı DCS–MRV veri organizasyonu ve kontrolü; yakıt, sefer ve emisyon verilerinin doğrulayıcıya hazır hale getirilmesi; MRV

planı, değişiklik takibi ve yıllık raporlama koordinasyonu; doğrulayıcı (Verifier) iletişimi ve süreç yönetimi hizmeti veriyor.

Atotech Maritim’in trader ve aracı baskısı olmadan panik alımları ve son dakika operasyonel risklerini önlemek, maliyeti öngörülebilir kılmak amacıyla verdiği “EU ETS (EUA) Uyum ve Operasyon Yönetimi” hizmetinin kapsamı ise şöyle: Şirket ve gemi bazlı emisyon pozisyon analizi (yükümlülük projeksiyonu); EUA tedariki ve alım stratejisi (kademeli alım, zamanlama, açık artırma takibi); Registry işlemleri (Thetis, MOHA hesap açılışları, takibi, yetkiler, 2FA, TAL); EUA teslim ve kapanış sürecinin uçtan uca takibi.

UYGULANABİLİR VE DENETLENEBİLİR UYUM ÇÖZÜMLERİ

Ceza yerine uygulanabilir ve denetlenebilir uyum çözümleri üretmeyi

hedefleyen “FuelEU Maritime & Pooling Çözümleri” başlığı altında da gemi bazlı GHG yoğunluk analizi ve erken dönem senaryo çalışmaları; surplus / deficit pozisyonlarının teknik ve operasyonel tespiti; en uygun Pooling kurgusu ve sözleşme yapılarını oluşturmak; pooling için gerekli bildirim süreçlerini yönetmek ve doğrulayıcı uyumlu belge ve mutabakat yönetimi sürecinin takibi maddeleri sıralanıyor.

Atotech Maritim “Entegre Karbon & Operasyon Perspektifi” yaklaşımı, ETS ve FuelEU yükümlülüklerini tek başına finansal bir konu olarak değil yakıt ekonomisi, sefer planlaması, rota ve operasyonel tercihler, ticari karar mekanizmaları ile birlikte ele alarak “en düşük maliyetli uyum” ilkesini operasyonun doğal bir parçası haline getirmeyi öngörüyor.

Atotech Maritim ile çalışmanın avantajı, denizcilik sektöründe sürdürülebilirlik ve operasyonel güvenliği aynı çatı altında toplayabilmesi.

ETS, FuelEU ve MRV süreçlerinin tek noktadan koordinasyonu ile karmaşık regülasyonlar yönetilebilir hale gelirken; denetlenebilir yapısı doğrulayıcıların beklentilerine uygun şeffaf belge ve iş akışları sunuyor.

Zamana yayılmış maliyet yaklaşımı, ani ve yüksek maliyetli sürprizleri önleyerek finansal öngörü sağlıyor. Tüm bunların yanında operasyonel güvenlik, idari ve teknik risklerin minimize edilmesiyle destekleniyor; böylece şirketlerin hem çevresel hem de ticari sorumluluklarını güvenle yerine getirebilmesi amaçlanıyor.

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



AKDENİZ VE MARMARA'DA SICAKLIK STRESİ ARTIYOR

Türkiye İş Bankası'nın insansız su altı planörü Deniz Kâşifi'nin 2025'te Akdeniz ve Marmara'da yaptığı kesintisiz ölçümlerden elde edilen verilere göre, Akdeniz'de ve Marmara'da deniz sıcaklığı artmaya devam ediyor.



Türkiye İş Bankası'nın "Dünya bizim gelecek bizim" yaklaşımıyla ODTÜ Deniz Bilimleri Enstitüsü'nün kullanımına sunduğu insansız su altı planörü (glider) Deniz Kâşifi, denizlerimizdeki kirliliğin önlenmesi ve ekosistemin sürdürülebilirliği için Türk denizlerinde ölçümlerine devam ediyor. 2023'ten bu yana Türkiye'nin tüm denizlerinde veriler toplayan Deniz Kâşifi, iklim değişikliğinin etkilerini, denizlerdeki oksijensizleşmeyi ve biyokimyasal döngülerdeki değişimleri uzun soluklu olarak izlemeyi sürdürüyor.

Deniz Kâşifi'nin topladığı verilere göre, Türk denizlerinde deniz sıcaklığı artışı devam ediyor. Akdeniz'de iklim değişikliği etkisini sürdürürken, Marmara'da ise iklime ek olarak oksijensizleşme baskısıyla müsilaj riski denizlerin yüzeyinde görülmese bile devam ediyor.

2025 yılında Akdeniz'de 60 gün boyunca inceleme yapan Deniz Kâşifi, 2 bin 100 kilometreden fazla yol kat ederek 900 dalış gerçekleştirdi. Böylece Deniz Kâşifi ile Akdeniz için can suyu olan deniz girdapları ilk kez bu kadar uzun süreli ölçümlendi. Antalya Körfezi ve açıklarının

da dâhil edildiği yeni çalışma sahasında elde edilen ölçümler, Doğu Akdeniz'in beklenenden çok daha dinamik bir girdap yapısına sahip olduğunu gösterdi.

Öte yandan Deniz Kâşifi, Antalya'nın yaklaşık 150 kilometre açığında bulunan ve "Batı Kıbrıs Girdabı" olarak bilinen girdapla ilgili de bazı bulgular elde etti. Yapılan derin dalışlar ve erişimi zor olan alandaki sistematik ölçümler, bu zamana kadar görülmediği şekilde girdap yapılarının boyutunu, zaman içindeki hareketini ve lokasyonunu izlemeyi sağladı. Verilere göre, Akdeniz'deki çok sayıda girdap, taşıdıkları ısı ve maddeler sayesinde denizlerin sıcaklığını ve iklimini düzenlemeye yardımcı oluyor. Bu girdapların körfez ve koylara taşıdığı serin ve temiz sular, özellikle Mersin ve Antalya Körfezi gibi kapalı bölgeler için hayati bir 'havalandırma' işlevi görüyor ve kirlilik baskısı altındaki alanlar için adeta can suyu sağlıyor. Deniz yüzeyinin yalnızca ilk iki metresini analiz edebilen uydu ölçümlerinden farklı olarak dip derinliklerine kadar veri toplayabilen Deniz Kâşifi, Akdeniz'de gözlenen aşırı sıcaklıkların Avrupa ve Akdeniz'i



etkisi altına alan "Cerberus" sıcak hava dalgasıyla ilişkili olduğunu ortaya koydu.

MARMARA DENİZİ'NDE BUGÜNE KADARKİ EN KAPSAMLI MÜSİLAJ VERİSİ

Deniz Kâşifi, 2025 yılında Marmara Denizi'nde de 30 gün boyunca suda kalarak 600 kilometrelik rota üzerinde 807 dalış gerçekleştirdi. Çınarcık, Tekirdağ ve Marmara Ereğlisi çukurlarında yapılan ölçümler, üst tabaka hareketliliğinden oksijen taşınımına ve müsilajın dağılımına kadar önemli veriler sundu. Bir ay boyunca Marmara Denizi'nde kalan Deniz Kâşifi, bugüne kadar toplanan en kapsamlı müsilaj ölçümünü gerçekleştirdi. Müsilajın bir ay boyunca sürekli üretildiği, geniş bir alana yayıldığı ve Marmara Denizi'nin yapısal özelliği neticesinde müsilajın akıntılarla su kolonunda nasıl taşındığı ayrıntılı biçimde haritalandı. Özellikle Tekirdağ-Orta Çukur bölgesinde oluşan girdabın, müsilajlı tabakayı yüzeye taşıyarak sistemden daha hızlı uzaklaştırdığı tespit edilirken, bu yapının müsilajı daha hızlı hareket eden yüzey sularına taşıyarak Marmara Denizi'nden daha çabuk uzaklaşmasını sağladığı gözlemlendi. Bu döngü Deniz Kâşifi sayesinde uzun süreli olarak ilk kez tespit edildi.

"DENİZ KÂŞİFİ PEK ÇOK İLKE İMZA ATTİ"

Deniz Kâşifi'nin 2025 yılında yaptığı ölçümleri değerlendiren ODTÜ Deniz Bilimleri Enstitüsü Müdürü Prof. Dr.

KOSDER'İN GELENEKSEL KAHVALTI TOPLANTISINDA 2026 PROJEKSİYONU YAPILDI

Koster Armatörleri ve İşletmecileri Derneği tarafından düzenlenen 4. Geleneksel Kahvaltı Toplantısı'nda, sektörün mevcut durumu, karşılaşılan yapısal sorunlar ve 2026 yılına yönelik beklentiler masaya yatırıldı.



Koster Armatörleri ve İşletmecileri Derneği'nin (KOSDER) 4. Geleneksel Kahvaltı Toplantısı'nda, KOSDER Yönetim Kurulu Başkanı Neslihan Torlak, Prof. Dr. Oral Erdoğan ve Türk P&I Sigorta Genel Müdürü Ufuk Teker değerlendirmelerde bulundu.

Toplantının açılış konuşmasını yapan KOSDER Yönetim Kurulu Başkanı Neslihan Torlak, geride bırakılan dönemin küresel ölçekte zorlayıcı geçtiğine dikkat çekerek, "Uluslararası siyasette yaşanan çatışmalar ve ekonomik sorunlar bölgemizi ve ticaretimizi doğrudan etkiledi. Buna rağmen 2026'nın çok daha bereketli bir yıl olmasını umut ediyoruz ve bu yönde mücadelemizi sürdürüyoruz" dedi.

"KOSTER DENİLDİĞİNDE İLK BAŞVURULAN ADRES OLMAK İSTİYORUZ"

Göreve geldikleri günden bu yana net bir hedefle hareket ettiklerini vurgulayan Torlak, "Mesajımız çok netti: sektörün sorunlarını doğru mercilere taşımak ve koster denildiğinde ilk başvurulana yapı haline gelmek" ifadelerini kullandı.

Üyelerle yapılan istişare toplantılarına da değinen Torlak, "52 üyemizin katıldığı ilk istişare toplantımızda koster yenileme projesi, limanlarda yaşanan sorunlar, personel konuları ve PSC uygulamalarını detaylı şekilde ele aldık. Karşılıklı fikir alışverişinin ne kadar kıymetli olduğunu bir kez daha gördük" diye konuştu. Derneğin kalıcı bir merkez kazanmasına



yönelik başlatılan kampanyaya ilişkin bilgi veren Torlak "Hedefimiz 500 bin dolar. Yönetim ve denetim kurulu üyelerimiz kampanyaya 101 bin doların üzerinde katkı sundu. Bugün itibarıyla kasamızda 113 bin doların üzerinde bir kaynak var. Toplanan bu kaynakla mutlaka derneğimize kalıcı bir yer kazandıracağız. Bunu gerçekleştirmeden yönetimi devretmeyeceğiz" diye açıkladı.

"MALİYET YAPISIYLA YATIRIM YAPMAK HER GEÇEN GÜN ZORLAŞIYOR"

Toplantıda söz alan Prof. Dr. Oral Erdoğan, küresel ekonomide yeni bir döneme girildiğini belirterek, "Dünyada artık Trump ekonomisinden ziyade 'Trumpist' bir emperyalizmden söz ediyoruz. 2026 yılı kaos teorisine göre başladıysa aynı sertlikte devam edecek gibi görünüyor" değerlendirmesinde bulundu.

Türk denizcilik sektörünün rekabet gücünü etkileyen temel sorunlara dikkat çeken Erdoğan, sermaye ve iş gücü maliyetlerinin altını çizerek şunları söyledi: "Türk armatörleri döviz bazında yüzde 8-10 maliyetle finansmana erişmeye çalışırken, Güney Koreli bir firma aynı kaynağı yüzde 2 ile kullanabiliyor. İş gücü maliyetleri ise bazı alanlarda yüzde 60'ların üzerine çıkmış durumda. Bu tabloyla yatırım fizibilitesi giderek ortadan kalkıyor."

Koster filosunun yenilenmesi konusuna da değinen Erdoğan, uzun yıllardır veri



eksikliğiyle hareket edildiğini belirterek, "Biz bazı şeyleri yapıyormuş gibi oluyoruz ama eksik biliyoruz. Birlikte hareket etmeden bu sorunları çözmemiz mümkün değil" dedi.

"DENİZ TİCARETİNDE RİSKLER BÜYÜYOR, BELİRSİZLİK ARTTI"

Türk P&I Sigorta Genel Müdürü Ufuk Teker ise konuşmasında, deniz ticaretinde artan güvenlik risklerine ve sigortacılık alanındaki gelişmelere dikkat çekti. Teker, "Belirsizlik, 2026 yılının en önemli başlığı haline gelmiş durumda. Sivil ticaret gemileri, uzun yıllardan sonra ilk kez bu kadar doğrudan risk altında" ifadelerini kullandı.

Kızıldeniz'de yaşanan saldırılar, İran ve Rusya-Ukrayna hattındaki gelişmelerin denizcilik sigortacılığını doğrudan etkilediğini belirten Teker, "Bu ortamda armatörlerin sorumluluk ve P&I teminatlarını çok daha yakından takip etmeleri gerekiyor" dedi.

Sigorta piyasasına ilişkin değerlendirmelerde bulunan Teker, tekne-makine sigortalarında son dönemde yumuşak piyasa koşullarının hakim olduğunu belirterek, "Ancak artan büyük hasarlar nedeniyle bu durumun 2026 itibarıyla değişebileceğini öngörüyoruz" ifadelerini kullandı. Toplantı, konuşmaların ardından sektörün mevcut sorunları ve gelecek döneme ilişkin beklentilerin ele alındığı değerlendirme paneliyle sona erdi.



ESPRESSO



Unutulmaz anılar için çıkan yolculuklar

**Kahve keyfiyle
başlar...**



KOZYATAĞI - ATAŞEHİR - DRAGOS - ORDU - GAZİANTEP



Franchise için iletişim:



www.qespresso.com.tr



info@qespresso.com.tr



+90 545 297 24 53



© 2023 Q Espresso. Tüm hakları saklıdır.

STM'NİN SÜRÜ İHA'LARI GERÇEK MÜHİMMATLA HEDEFİ VURDU

STM tarafından geliştirilen sürü İHA teknolojisi kapsamında, 20 adet Vurucu İHA KARGU ile gerçekleştirilen testte hedefler gerçek mühimmatla tam isabetle vuruldu.



STM, sürü İHA teknolojileri alanında tarihi bir başarıya imza attı. Ankara'nın Polatlı ilçesinde bulunan General Nahit Şenoğlu Atış ve Tatbikat Bölgesinde icra edilen faaliyette, STM'nin sürü İHA'ları ilk kez canlı mühimmat patlamalı bir ortamda başarıyla test edildi.

Gerçekleştirilen testte, tamamen milli algoritmalarla geliştirilen dağıtık mimariye sahip sürü zekâsı sayesinde, tek bir operatör kontrolünde görev yapan KARGU sürüsü, kalkışın ardından görev bölgesine otonom olarak intikal etti. Görev bölgesine ulaşan KARGU sürüsü, üç farklı hedef için otonom şekilde alt sürülere ayrılarak, operatörün tek bir komutu ile eş zamanlı saldırı gerçekleştirdi. Anti-personel harp başlığıyla donatılmış KARGU'lar, canlı mühimmat kullanılan testte; dağıtık mimari yapıları sayesinde kendi aralarında haberleşerek, yüksek hassasiyet, eş zamanlı angajman ve operasyonel güvenilirlik kabiliyetlerini sahada başarıyla ortaya koydu.

Tatbikat bölgesinde gerçekleştirilen faaliyeti; Savunma Sanayi Başkanı Prof. Dr. Haluk Görgün, Kara Kuvvetleri Eğitim ve Doktrin Komutanı Korgeneral Gültekin Yaralı, 4. Kolordu Komutanı ve Ankara Garnizon Komutanı Korgeneral Ahmet Kurumahmut başta olmak üzere üst

düzyer askeri heyetler yerinde takip etti. STM'nin sürü İHA saldırı kabiliyeti, komuta heyeti tarafından tam not aldı.

TÜRKİYE'NİN OTONOM HARP YETKİNLİĞİNDE YENİ BİR EŞİK

STM Genel Müdürü Özgür Gülyüz, elde edilen başarının yalnızca teknik değil, aynı zamanda stratejik bir anlam taşıdığına dikkat çekerek şu değerlendirmede bulundu: "Sürü İHA teknolojileri, modern harp sahasının en kritik oyun değiştirici unsurlarından biri haline gelmiş durumda. STM olarak, tamamen milli yazılım ve algoritmalarla geliştirdiğimiz sürü zekâsı mimarimizi bugün canlı mühimmat patlatmalı bir testle sahada başarıyla ispatlamış olmanın gururunu yaşıyoruz. Sürü zekâsıyla donatılmış KARGU'ların koordineli biçimde, canlı mühimmatla hedefleri tam isabetle vurması; Türkiye'nin otonom sistemler, yapay zekâ ve sürü konsepti alanında geldiği seviyeyi net biçimde ortaya koymaktadır. Bu kabiliyet, sadece bugünün operasyonel ihtiyaçlarına değil, geleceğin harp konseptlerine de yön verecek stratejik bir eşiği temsil ediyor. STM mühendisliğinin imzasını taşıyan bu başarıyla, ülkemizi sürü zekâsı alanında dünyada sayılı ülkeler arasına taşıma kararlılığımızı bir kez daha göstermiş olduk." Canlı mühimmatla icra edilen bu başarılı sürü İHA saldırı testi, Türkiye

açısından bir ilke işaret ederken; dünyada yalnızca sınırlı sayıda ülkenin sahip olduğu ileri düzey sürü operasyon kabiliyetleri arasında yer alındığını da ortaya koydu. STM tarafından geliştirilen dağıtık kontrol tabanlı sürü zekâsı mimarisi sayesinde sistem, görev esnasında bazı unsurların devre dışı kalması durumunda dahi operasyonunu sürdürebilecek yüksek esneklik ve dayanıklılık sergiledi.

STM SÜRÜ İHA KABİLİYETLERİ

STM'nin sahip olduğu özgün algoritmalar ve yazılımlar sayesinde STM sürü sisteminde bulunan taktik İHA'lar, gerçek zamanlı olarak birbirleri arasında haberleşebiliyor, hedef tespiti, paylaşımı ve önceliklendirmesi yaparak, sürü saldırısı icra edebiliyor.

STM'nin sürü zekâsı mimarisi, merkezi bir kontrol birimine bağımlı olmadan, her bir İHA'nın görev kararlarını kendi almasına imkân tanıyor. Bu dağıtık kontrol mimarisi, sistemin bir parçası devre dışı kalsa bile sürünün görevi sürdürebilmesini sağlıyor ve görev başarısını artırıyor. Sürü sistemleri, satürasyon saldırısı konsepti çerçevesinde, aynı anda çok sayıda İHA'nın koordineli biçimde hedef bölgeye seyrüseferini sağlayarak, düşman savunma sistemlerinin satürasyona uğratılmasını ve etkisiz bırakılmasını hedefliyor. STM algoritmaları sayesinde sürü içindeki İHA'lar, taşıdıkları mühimmat türüne uygun hedeflerle angaje oluyor. Örneğin; insan veya araç hedeflerini ayırt edebilen, anti-personel veya zırh delici mühimmat taşıyan İHA'lar, hedef tipine göre otonom angajman yapabilmektedir. Geliştirilen sistemlerde, sürüye gerçek zamanlı olarak yeni İHA'lar eklenip çıkarılabiliyor, görevler güncellenebiliyor ve görev bölgesi içinde sürü bölünerek farklı alt görevler icra edebiliyor.



Quality breeds trust, trust fosters growth.

ESKO Marine is growing with your trust...

WE SECURE

Armed Guard Services
Risk Assessment
and Consultancy
Security Escort Vessels
Cyber Security
A.I. Collusion Avoidance
Systems

WE REPAIR

Shipyards
(4 Continents
& 15 + Countries)
Emergency Repair Kits
Shipbuilding Materials

WE SAVE

Wind Propulsion
Technologies
Scrubber
Fuel Consumption
Monitoring Systems
Propeller Efficiency
Improvement

*With our industry-leading partners all over the world, we are there for you,
whenever and wherever you need us, offering worldwide solutions tailored to your
requirements.*

WE MANAGE

Ship Management
Sale & Purchase
Ship Agency

WE INSPECT

Robosurvey
Underwater Drones
Freelance Superintendent
Services

WE SERVE

Services in Turkish Ports
Salvage & Towage

Istanbul

ESKO Marine
Aegean Maritime Logistics
Bestankers
ESKO Ship Management
ESKO Marinetech

📍 The Maritime House, Ağaoğlu
My Office Lale Sk. No:1 Kat:13
Daire:54 Ataşehir, 34746
İstanbul / Türkiye

Email:

marine@eskomarine.com.tr
management@eskoshipman.com
ops@eskoshipman.com



🌐 eskomarine.com.tr
🌐 eskoshipman.com
☎ +90 (216) 688 37 56
☎ +971 4 205 3334

Dubai

ESKO Ship Management
and Operations LLC

📍 Office No:10 23rd Floor
The Tower Plaza Hotel &
Office Tower Sheikh Zayed
Road, PO Box 5633 Dubai UAE



a member of ESKO Group of Companies

SU ÜRÜNLERİ SEKTÖRÜNDEN SÜRDÜRÜLEBİLİRLİK HAMLESİ

Genç kadınların su ürünleri sektöründe sürdürülebilir uygulamaları deneyimlediği Sürdürülebilir Su Ürünleri Yetiştiriciliği Programı, İzmir’de başarıyla gerçekleştirildi.



FEAP ve FAO-GFCM iş birliğinde, Ege Su Ürünleri ve Hayvansal Mamuller İhracatçıları Birliği organizasyonu ile İzmir’de gerçekleştirilen “Programme on Sustainable Aquaculture Practices for Young Women” etkinliği, Türkiye’nin su ürünleri yetiştiriciliğindeki güçlü altyapısını, sürdürülebilir üretim anlayışını ve kadınların sektörde giderek artan rolünü uluslararası katılımcılarla buluşturdu.

Toplantılara FEAP Politika ve Proje Yöneticisi Szilvia Mihalffy, FAO-GFCM Yetiştiricilik Bölümü Sorumlusu Houssam Awadh Hamza, Ege İhracatçı Birlikleri Koordinatör Başkanı Jak Eskinazi, Ege Su Ürünleri ve Hayvansal Mamuller İhracatçıları Birliği Yönetim Kurulu Başkanı Bedri Girit ve Yönetim Kurulu Üyesi Ufuk Atakan Demir, Tarım ve Orman Bakanlığı Balıkçılık ve Su Ürünleri Yetiştiricilik Daire Başkanlığı Şube Müdürü Nimet Kavuz, Ege İş Kadınları Derneği Yönetim Kurulu Başkanı Şahika Aşkiner, Ege İhracatçı Birlikleri Genel Sekreteri İ. Cumhuri İbrahim, TOBB İzmir Kadın Girişimciler Kurulu İcra Komitesi Başkanı Deniz Celep ve İzmirli kadın girişimci Pelin Ömüroğlu katıldı.

Etkinlikte Yunanistan, Fas, İspanya, Ukrayna, Cezayir, İtalya ve Tunus’tan seçilen katılımcıların yer aldığını belirten Ege Su Ürünleri ve Hayvansal Mamuller İhracatçıları Birliği Başkanı Bedri Girit, “Yetiştiricilik sektöründe araştırma, işleme ve paketleme gibi aşamalarda kadınların aktif rolü ve sektördeki katkıları firma ziyaretleri ile gözlemlendi.

İlknak Aquaculture firmasının Kuluçkahane Tesisi, Akvatek Su Ürünleri Firmasının Kuluçkahane Tesisi, Marex Seafood tesisi, Emel Balık ve Balık Ağı firması, Ertuğ Balık (More Aquaculture) Firmasının balık işleme tesisini ziyaret ettik. Etkinliğin son gününde Ege Üniversitesinde Türkiye su ürünleri yetiştiriciliği ve kadınların su ürünleri sektöründeki ülkemizin konumuna dair detaylı sunumlar gerçekleştirdik, laboratuvar ziyaretleri ve akvaryum gezisi gerçekleştirdik” diye açıkladı.

TÜRK SU ÜRÜNLERİ İHRACATININ YÜZDE 66’SI EGE’DEN

Girit, 2025 yılında Türkiye’nin su ürünleri ihracatının 2,2 milyar dolara ulaştığını, bu ihracatın yaklaşık yüzde 66’sının Ege Bölgesi’nden gerçekleştirildiğini

vurguladı: “Bu güçlü performans, Ege Bölgesi’nin su ürünleri sektöründeki liderliğini ve uluslararası rekabet gücünü bir kez daha ortaya koydu. Ülkemizin su ürünleri yetiştiriciliğinde sahip olduğu güçlü altyapı, modern üretim tesisleri, sürdürülebilirlik odaklı yaklaşımı ve nitelikli insan kaynağıyla bilgi birikiminin ve iyi uygulamalarının uluslararası paydaşlarla paylaşılmasına imkân tanıyan etkinliğimiz, kadınların sektördeki rolünü güçlendirmesi ve sürdürülebilir yetiştiricilik anlayışının yaygınlaşmasına katkı sağlaması bakımından son derece değerli.”

Ege Hazırgiyim ve Konfeksiyon İhracatçıları Birliği Denetim Kurulu Üyesi ve Ege İş Kadınları Derneği (EGİKAD) Yönetim Kurulu Başkanı Şahika Aşkiner ise açılış ve kapanış etkinliklerinde kadınların su ürünleri zincirinde üretimden işleme, araştırma ve yönetime kadar çeşitli alanlarda önemli rol oynadığını; Türkiye’de kadınların sektöre katılımı ve güçlendirilmesinin giderek daha fazla önem kazandığını söyledi.

Ege Su Ürünleri ve Hayvansal Mamuller İhracatçıları Birliği Yönetim Kurulu Üyesi Ufuk Atakan Demir, “Kadınların sektöre dahil edilmesinin yalnızca eşitlik meselesi olmadığı, aynı zamanda inovasyonu, dayanıklılığı ve sürdürülebilir uzun vadeli gelişmeyi destekleyen kritik bir unsur olduğunu ifade etti. Kapanış toplantısında en başarılı proje taslağına ödül takdim edildi ve tüm katılımcılar için sertifika töreni düzenledik. Programa katılım sağlayarak deneyimlerini paylaşan, katkılarıyla etkinliğin başarısına ortak olan tüm uluslararası katılımcılara, eğitmenlere ve paydaş kurum temsilcilerine teşekkür eder, kurulan iş birliklerinin önümüzdeki dönemde artarak devam etmesini temenni ederiz” dedi.



KÜRESEL VİZYON, SINIRSIZ ÇÖZÜMLER!

4 KITA, 14 ÜLKE, 37 ŞEHİR

GÜÇLÜ AĞIMIZLA LOJİSTİĞİN GELECEĞİNE YÖN VERİYORUZ



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



Kinayofficial



KINAY



Kinay



Kinay

TEKNE VE YAT SEKTÖRÜ KARADA BULUŞUYOR

21-28 Şubat'ta Yat ve Tekne Endüstrisi Derneği (YATED) tarafından İstanbul Fuar Merkezi'nde 3'üncü kez organize edilecek olan Can-Am Bosphorus Boat Show Fuarı, boyları 3 metre ile 25 metre arasında değişen 500'den fazla tekneye ev sahipliği yapacak.



Yat ve tekne endüstrisi, gücünü İstanbul Fuar Merkezi'nde sergilemeye hazırlanıyor. YATED organizasyonu ile 21-28 Şubat tarihleri arasında; Can-Am Ana Sponsorluğu ve Kral POP Radyo Medya Sponsorluğu ile düzenlenecek Can-Am Bosphorus Boat Show, "dünyanın en büyük ikinci kara fuarı" unvanıyla dikkat çekiyor. Fuar, 500'ün



üzerinde marka, 500'den fazla tekne ve 200'ü aşkın katılımcıyı tek çatı altında buluşturacak. Sektörün küresel pazardaki rekabet gücünü artırmayı hedefleyen organizasyonun, 50 binden fazla ziyaretçiyle önemli bir ticari hacim yaratması bekleniyor.

Fuarın kapsamını değerlendiren YATED Başkanı Murat Bekiroğlu, organizasyonun sadece tekne satışı değil, tüm denizcilik ekosistemini kapsadığını vurguladı. Bekiroğlu, "Motoryatlardan deniz motorlarına, katamaranlardan tekne ekipmanları ve aksesuarlarına kadar 2 bin 500'den fazla ürün çeşidiyle ziyaretçilerimizin karşısında olacağız. Sezon öncesi tüm ihtiyaçların karşılanacağı bu platform, sektörün 2026 vizyonunu yansıtacak" ifadelerini kullandı.

Bekiroğlu, fuarın bir deneyim alanı olduğunu belirterek deniz severlere şöyle seslendi: "Tekneye dair her şeyi bir arada bulabileceğiniz, sezon öncesi ihtiyaçlarınızı karşılayıp hayalinizdeki tekneyi alabileceğiniz bu büyük buluşmada 8 gün boyunca sizleri ağırlayacağız."

DÜNYA MARKALARI VE YERLİ ÜRETİCİLER BİR ARADA

Bosphorus Boat Show markasının gücü ile Türkiye'de deniz ve kara fuarlarında, hem dünya markaları hem de yerli üreticilerin aynı platformda yerlerini alacağını vurgulayan Bekiroğlu, şöyle



devam etti: "Tescilli bir marka olarak hem deniz hem kara olmak üzere ED Fuarçılık iş birliği ve çözüm ortaklığıyla iki fuarı organize ediyoruz. 21-28 Şubat tarihleri arasında düzenleyeceğimiz kara fuarının hem fuar alan satışı hem de sergilenen tekneler anlamında rekorlara imza atacağına inanıyoruz. Fuarımız için derneğimiz yerli üreticilerimize fuarın her aşamasında desteğini artırdı ve artırmaya da devam edecek. Aynı zamanda çeşitli etkinlikler ve paneller düzenleyerek denizcilik kültürünün oluşmasına katkı sağlayacağız."

Tekne ve yat sektörünün dünyadaki güçlü konumuna dikkat çeken Bekiroğlu, "Ülkemizin büyüyen sektörleri arasında ilk sıralardayız. Fuarımızın katılım ve sergilenen tekne sayısında yeni rekorlar kırmayı için çalışmalarımızı sürdürüyoruz."

Ziyaretçimizin tüm dünyada gezdiği belli fuarlar var elbette, ki o fuarlardan da tekne bakıp alıyorlar ama Türkiye'de aradığını bulacağı en büyük fuarın bu fuar olduğunu ve artık globalde de hatırı sayılır bir konumda olduğumuzu göstermiş durumdayız" diyerek sözlerini tamamladı.

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.

TÜRKLİM GENEL KURULU'NDA 2026 VİZYONU

Türkiye Liman İşletmecileri Derneği'nin 30 Ocak'ta düzenlediği 29. Olağan Genel Kurul Toplantısı'nda, 2026 yılına dair lojistik bağlantısallık ve yeşil dönüşüm konuları ön plana çıktı.



Türkiye limancılık sektörünün çatı kuruluşu Türkiye Liman İşletmecileri Derneği (TÜRKLİM), 29. Olağan Genel Kurulu'nu İstanbul'da sektör temsilcileri, kamu yöneticileri ve akademisyenlerin katılımıyla gerçekleştirdi.



Toplantıda sektörün 2025 performansı değerlendirilirken, 2026 yılına ilişkin yatırım, sürdürülebilirlik ve lojistik entegrasyon başlıkları öne çıktı. TÜRKLİM 29. Olağan Genel Kurulu'na Ulaştırma ve Altyapı Bakan Yardımcısı Durmuş Ünüvar, Tersaneler ve Kıyı Yapıları Genel Müdürü Salih Tan, TÜRMEPA Başkanı Şadan Kaptanoğlu, TÜRKLİM Yönetim Kurulu Başkanı Hamdi Erçelik ve Ekonomist Prof. Dr. Erhan Aslanoğlu katıldı.

TÜRKİYE LİMANLARINDA 553 MİLYON TON YÜK ELLEÇLENDİ

Toplantıda paylaşılan verilere göre Türkiye limanlarında 2025 yılında 553 milyon ton yük elleçlendi. Bu rakam bir önceki

yıla göre yaklaşık %4 artış anlamına geliyor. Konteyner hacmi 14 milyon TEU seviyesine ulaşırken, yolcu taşımacılığı 2,1 milyonun üzerine çıkarak son yılların en yüksek seviyelerinden birini gördü.

Eleçlemenin bölgesel dağılımında Marmara Bölgesi %41'in üzerinde pay alırken, Akdeniz, Ege ve Karadeniz bölgeleri onu izledi. Türkiye'nin konteyner trafiğinin büyük bölümü ise Ambarlı, Kocaeli, Mersin, Tekirdağ ve Aliğa limanlarında yoğunlaştı.

"LİMANLAR KÜRESEL KORİDORLARIN KİLİT NOKTASI"

Ulaştırma ve Altyapı Bakan Yardımcısı Durmuş Ünüvar, konuşmasında Türkiye'nin son 20 yılda taşıma altyapısına yaptığı yatırımların küresel tedarik zincirlerindeki rolünü güçlendirdiğini belirtti.

Ünüvar, limanların yalnızca ticaret noktaları değil, aynı zamanda stratejik lojistik merkezler olduğuna dikkat çekerek, demiryolu–liman entegrasyonunun öncelikli politika alanlarından biri olduğunu vurguladı. Orta Koridor ve Kalkınma Yolu Projesi gibi uluslararası taşımacılık hatlarında Türkiye'nin rolünün giderek arttığını ifade eden Ünüvar, limanların bu koridorların deniz ayağını oluşturduğunu söyledi.



DEMİRYOLU BAĞLANTILARI VE ÇOK MODLU TAŞIMACILIK VURGUSU

TÜRKLİM Başkanı Hamdi Erçelik, limanların rekabet gücünün yalnızca rıhtım kapasitesiyle değil, demiryolu ve karayolu bağlantılarıyla ölçüldüğünü ifade etti. Lojistik zincirin kesintisiz işlemesi için çok modlu taşımacılığın geliştirilmesinin şart olduğunu belirten Erçelik, yatırım ortamının öngörülebilirliğinin sektör için kritik önemde olduğunu söyledi.

Genel kurulda sürdürülebilirlik başlığı da geniş yer buldu. Bakan Yardımcısı Ünüvar, Yeşil Liman uygulamalarının güncellendiğini ve yeni kıyı tesislerinin çevre kriterlerine uygun inşa edileceğini açıkladı. Limanlarda yenilenebilir enerji kullanımı, kıyı elektrifikasyonu ve çevreci ekipman yatırımlarının teşvik edileceği belirtildi. Ayrıca denizcilikte karbon emisyonlarının azaltılmasına yönelik uluslararası finansman kaynaklarının devreye alınması ve Avrupa Birliği destekli projelerle sektörün yeşil dönüşümünün hızlandırılması hedefleniyor. Ekonomist Prof. Dr. Erhan Aslanoğlu ise küresel ekonomide artan jeopolitik riskler ve ticaret belirsizliklerine dikkat çekerek, Türkiye'nin rekabet gücünü artırmasının önemine değindi. Lojistik ve liman altyapısının güçlendirilmesinin, ihracat kapasitesi ve büyüme hedefleri açısından stratejik rol oynadığını ifade etti. Genel kurul, sektörün ortak akılla hareket etmesi ve kamu–özel sektör iş birliğinin güçlendirilmesi mesajlarıyla sona erdi.

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



YALOVA'DA DENİZ SUYU SANAYİ HAMMADDESİNE DÖNÜŞÜYOR

Yalova'da başlayan su kesintilerine karşılık, global arıtma markası Rielli sadece deniz suyunu değil, atıksuyu da “sanayi hammaddesine” dönüştürmeye başladı.



Marmara Bölgesi'nin gemi inşa ve bakım-onarım merkezi Yalova, son dönemde yaşanan kuraklık ve su rezervlerindeki düşüşle mücadele ediyor. Gökçe Barajı'nı besleyen kaynakların azalması üzerine devreye alınan “Acil Su Eylem Planı” ve 20:00 – 05:00 saatleri arasında uygulanan kesintiler, 7 gün 24 saat esasına göre çalışan tersanelerde üretim sürekliliği endişesi yarattı.

Bölgedeki su krizinin sanayi üzerindeki etkilerini bertaraf edecek stratejik hamle, 2025 yılı itibarıyla üretim faaliyetlerini tamamen Yalova'ya taşıyan Kazancı Çevre Tekniği bünyesindeki global marka Rielli'den geldi. Firma “Deniz Suyu Ters Ozmoz” ve “Atıksu Geri Kazanım” teknolojileriyle gemi inşası ve bakım süreçlerinin aksamadan sürdürülebilmesi için hayati öneme sahip olan suyun temininde şebekeye alternatif bir kaynak sunarak, suyu yönetilebilir bir hammaddeye dönüştürdü.



Gemi raspa işlemleri, yüksek basınçlı yıkama ve hidrostatik testler gibi süreçlerde yoğun su tüketen tersaneler, geliştirilen teknoloji sayesinde denize sıfır konumlarını bir üretim avantajına çeviriyor. Kurulan sistemler, deniz suyunu arıtarak hem teknik proseslerde kullanılabilir “sanayi hammaddesine” dönüştürüyor hem de tesislerin içme ve kullanım suyu ihtiyacını karşılıyor. Böylece tersaneler, şebeke hattındaki kesintilerden etkilenmeden, kendi suyunu üreten bağımsız tesislere evriliyor.

Rielli'nin bölgeye sunduğu çözümler, deniz suyu arıtımı ve atıksu geri kazanımının entegre çalıştığı bütünleşik bir yapıyı kapsıyor. Marka, ileri mühendislik birikimi ve sektöre özel geliştirdiği stratejik teknik altyapısı sayesinde, tersane atıksularını yüksek verimle geri kazanıyor. Deniz suyu arıtımının sağladığı su güvenliğini maliyet avantajıyla destekleyen bu yöntem, işletme giderlerini minimize ediyor.

“YATIRIMIN DÖNÜŞÜ BİR YILIN ALTINDA”

Konuya ilişkin değerlendirmelerde bulunan Kazancı Çevre Tekniği Kurucu Genel Müdürü Artun Kazancı, suyun sanayi için sadece çevresel değil, ekonomik bir risk kalemi olduğuna dikkat çekti. Rielli markasıyla 6 kıtada ve 80'i aşkın ülkede faaliyet gösterdiklerini hatırlatan Kazancı, Yalova yatırımıyla ilgili



şunları kaydetti: “Yalova'ya taşınarak tersaneler bölgesiyle komşu olduk ve su krizinin etkilerini bertaraf etmek için sanayi kuruluşlarıyla iş birliğine hazırız.

Özellikle atıksu geri kazanımı konusunda geliştirdiğimiz, sektörde fark yaratan teknolojilerimizle atık suyu yüzde 95'e varan oranda geri kazanıp yeniden sisteme veriyoruz.

Deniz suyu çözümlerimizle kesintisiz su kaynağı sağlarken, atıksu geri kazanım sistemlerimizle de bu süreci maliyet açısından en verimli hale getiriyoruz. Sanayi tesislerinde sunduğumuz bu çözümler, su ve enerji maliyetlerinde ciddi düşüşler sağlıyor. Öyle ki, kurduğumuz sistemler işletme maliyetlerini düşürerek yatırım maliyetini bir yılın altında amorti edebiliyor.”

OTOMASYONLA “SIFIR HATA” HEDEFİ

Şirket yetkilileri, Avrupa'da 15-20 bin nüfuslu yerleşimlerin su ihtiyacını karşılayan teknolojilerin benzerlerini Yalova'daki sanayi kuruluşları için uyguladıklarını belirtti. Yalova'daki yeni fabrikada robotik kodlama ve otomasyon sistemleri kullanılarak “sıfır hata” prensibiyle üretilen arıtma tesislerinin, Türk gemi inşa sanayisinin küresel rekabet gücünü korumasına ve su ayak izini küçültmesine katkı sağlaması hedefleniyor.

Yönümüz Gelecek

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



TURKP&I

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



İntermodal taşımacılık: Türkiye lojistiğinin dönüşüm anahtarı



* ONUR TALAY

Deniz taşımacılığı 2025 yılında dalgalı, fırtınalı ve zor şartlarda seyir yapmıştır. Şu anda da sular durulmamış, aksine kabarmaya devam etmektedir. Günümüzde, politik ve güvenlik riskleri; denizcilik sektörünü daha önce hiç olmadığı kadar baskı altına almıştır. 2025 yılı tamamlandığında, görülen, deniz taşımacılığı ve ticaretinin zorluklarla karşı karşıya olduğu gerçeğidir. Geçmişte Kızıldeniz-Süveyş rotasını birkaç günde geçen birçok ticari gemi, son dönemde güvenlik riskleri nedeniyle önemli ölçüde Ümit Burnu üzerinden yönlendirilmekte ve bu durum seyir sürelerini haftalar mertebesine çıkarmaktadır. Navlun oranları yüksek ve istikrarsız seyretmektedir. Daha uzun rotalar gecikmeleri, maliyetleri ve emisyonları artırmıştır. Gelişmekte olan ülkeler bu aksaklıklar ve belirsizliklerden ağır şekilde etkilenmektedir.

Deniz taşımacılığı teknolojik, çevresel ve jeoekonomik değişimlerle yoğun bir dönüşüm içerisindeyken belirsizlikler değişime uyumu zorlaştırmaktadır. Aktif deniz taşımacılığı filosunun %90'ından fazlası hala geleneksel yakıtlarla çalışırken, yeni sipariş edilen gemilerin

en az yarısının alternatif yakıtlı olması beklenmektedir. Ancak, uluslararası siyaset, denizcilik sektöründeki değişim ve dönüşümün kendi akışında gitmesine izin vermemektedir. Otomasyon ve dijitalleşme verimlilik vaat etmekte, ancak siber riskleri de artırmaktadır. Deniz taşımacılığı daha önce de fırtınaları atlatmıştı. Ancak belirsizlikler hiçbir zaman bu kadar çok ve bu kadar hızlı bir şekilde bir araya gelmemiştir. Sektör uyum sağlayacaktır. Ancak, uyum sürecinin yıpratıcı olabileceği dikkate alınmalıdır. Gelecekte dönüşümün sıfır karbona, dijital sistemlere, yeni ticaret rotalarına adil ve dayanıklı bir şekilde yapılması için gayret gerekmektedir.

SÜVEYŞ, BASRA KÖRFEZİ, KIZILDENİZ VE DOĞU AKDENİZ ROTALARI RİSK ALTINDADIR

2025 yılında Süveyş Kanalı'ndan geçen tonaj, 2023 seviyelerinin %70 altında kalmıştır. Küresel deniz ticaretinin

%11'inin ve deniz yoluyla yapılan petrol ticaretinin üçte birinin geçtiği Hürmüz Boğazı da sık sık kapanma risk ve tehlikeleri ile karşı karşıyadır. Gemilerin daha uzun rotalara yönlendirilmesi, denizcilik kaynaklı karbon emisyonlarını ve taşıma maliyetlerini artırmıştır.

İsrail, 2007 yılında Hamas'ın Filistin'de kontrolü ele geçirmesi üzerine Gazze'ye denizden ve havadan abluka uygulamış ve Ekim 2023'ten bu yana da Gazze'ye askeri müdahalede bulunarak, hukuk dışı operasyonlar yapmıştır. İsrail'in Gazze'ye yönelik saldırıları başta ABD olmak üzere belirli bazı Batılı devletler tarafından da diplomatik olarak desteklenmiştir. İsrail'in sadece Gazze'ye değil, İran, Katar gibi bölge ülkelerine yönelik saldırıları da bölgede güvenlik risklerini artırmıştır. Ticari gemilere yönelik korsanlık ve deniz haydutluğu, silahlı çatışmalar ve siyasi istikrarsızlık, yasa dışı balıkçılık ve çevresel tehditler





ana riskler olarak öne çıkmıştır. 2026 yılı başlarında bölgede barış oluşturmaya yönelik yaygın bir inisiyatif olsa da hem Basra Körfezi hem de Kızıldeniz'de güvenlik eski seviyelerine gelmemiştir.

İsrail, İran'ın nükleer kapasitesini ortadan kaldırmak amacıyla 13 Haziran 2025 tarihinde İran topraklarında çok sayıda noktaya ani hava saldırıları düzenlemiş, aralarında İran Genelkurmay Başkanı ve üst düzey kuvvet komutanlarının da aralarında olduğu askeri liderler ve nükleer bilim insanları öldürülmüş, nükleer ve savunma tesisleri bombalanmıştır. Buna karşılık İran, İsrail'deki askeri hedeflere ve sivil yerleşim alanlarına füze saldırılarıyla misillemelerde bulunmuştur. ABD'de 22 Haziran 2025 tarihinde İran'da Nükleer tesislere hava saldırısında bulunmuştur.

İsrail-İran arasında ABD'nin de dahil olduğu savaş hem Körfez'de hem

de Kızıldeniz ve Doğu Akdeniz'de deniz taşımacılığı için yüksek riskler taşımaktadır. Süveyş Kanalı geçişleri 2001 yılındaki seviyenin %70 altında seyretmeye devam etmektedir. İsrail'in ABD desteğindeki saldırganlığı sadece bölgesel güvenliği değil, küresel enerji piyasalarını ve deniz ulaştırmasını da etkileme potansiyeli taşımaktadır [1]

KARADENİZ'DE DE SULAR DURULMAMIŞTIR

Rusya'nın Şubat 2022'de Ukrayna'ya saldırması ile başlayan savaş Karadeniz'de deniz ulaştırmasını zaman zaman sekteye uğratmaktadır. Özellikle 2025 yılı sonlarında hemen her gün Ukrayna ya da Rusya tarafından dronlarla vurulan ticaret gemileri deniz ulaştırmasına ilişkin risklerin devam ettiğini bize haber vermektedir.

Denize dökülen mayınlar ve hem gemilere hem de liman tesislerine

yapılan dron saldırıları ile insansız hava aracı (İHA) hareketliliği Karadeniz'de gemi hareketlerini kısıtlamaktadır. 1936 Montrö Sözleşmesi, Karadeniz'deki Ukrayna ve Rusya arasındaki çatışmaların ve ihlallerin bölge dışına yayılmaması yönünden uygun bir bariyer sağlamıştır. Ancak, bölgedeki nadir mineral kaynaklarını sorgulamaya açmadan, Rusya ve Ukrayna arasında bir barış yapılması, tüm bölge ülkeleri ile deniz taşımacılığının güvenliği yönünden faydalı olacaktır.

ABD ULUSLARARASI SİYASETİ DOMİNE EDİYOR

2002 yılında, ABD yönetimi tarafından, "Bush Doktrini" olarak bilinen bir milli strateji dokümanı ile ABD'nin "Büyük

* **UTİKAD BAŞKAN YARDIMCISI**

can-am
BOSPHORUS
BOAT SHOW | ON LAND

STANDIMIZ 6-C13

HYUNDAI

NORM MAKİNE



YENİ NESİL TIER 3 ELEKTRONİK MOTORLAR

Diriliş Cd. Armağanlar Mah. No:22 34760 Ümraniye/İstanbul
Tel. +90 216 481 88 64 - Fax. +90 216 481 88 67
norm@norm.com.tr - www.norm.com.tr

NATCHEZ ON THE WATERFRONT *

ICOMIA WMC-25'in özeti

Venedik'te olan Venedik'te kalır derler. Aslında, o öyle değildi, değil mi? Ama geçtiğimiz Ekim ayında İtalya'nın Venedik kentinde düzenlenen ve 44'ten fazla ülkeden 645 delegenin katıldığı 2025 ICOMIA Dünya Marina Konferansı'nda yaşananları paylaşmamak yazık olurdu. Gerçekten muhteşem bir uluslararası etkinlikti. Konferans; finans, tasarım, operasyon, çevre ve teknik sektörleri de dahil olmak üzere, dünyanın dört bir yanından ve eğlence amaçlı denizcilik endüstrisinin tüm alanlarından önde gelen liderleri bir araya getirdi.

İlk kez, dünyanın en büyük marina ve tersane zincirlerinin CEO'ları tek bir çatı altında bir araya geldi. Bunlar arasında şunlar vardı: Ferretti Group'tan Alberto Galassi, müşterilerin istekleri hakkında konuştu; Safe Harbor Marinas'tan Baxter Underwood, marina sektörünün geleceği ve daha fazla değer sağlama konusunda konuştu; D-Marin'den Oliver Dörschuck, Akdeniz ve BAE perspektifinden denizcilik endüstrisini ele aldı; MarinaMax'tan W. Brett McGill, Suntex Marinas'tan Bryan Redmond ve Marina Projects Ltd.'den Mike Ward ise marinalar ve geleceği hakkında konuştu. ICOMIA Başkanı Joe Lynch, NMMA Başkanı Frank Hugelmeyer, Avustralya Marina Endüstrisi Derneği CEO'su Suzanne Davies, Yat Limanı Birliği Genel Müdürü Jon White, İtalyan Denizcilik Endüstrisi Derneği Başkanı Piero Formenti ve İtalyan Marina Derneği Başkanı Roberto Perocchio gibi dünyanın dört bir yanından marina dernekleri de etkinlikte temsil edildi.

Dünyanın dört bir yanından gelen diğer konuşmacılar da marina sektörünün hemen hemen tüm yönlerine ilişkin anlamlı bilgiler paylaştılar. Zengin bilgi birikimi canlandırıcıydı ve atmosfer sarhoş ediciydi. Konferans Venedik'te gerçekleşirken, konferansın ana dili İngilizceydi ve isteyenler için diğer dillere



simultane çeviri için kulaklıklar sağlandı. Konferansın başlangıçta Venezia Certosa Marina'da gerçekleşmesi planlanmıştı; böylece Venedik'ten kısa bir su taksi yolculuğu mesafesindeki tarihi Certosa Adası'nın restorasyonu ve rehabilitasyonu ile yeni geliştirilen ve tamamen modern marinasını öne çıkarmak amaçlanmıştı.

Ancak, konferansa kayıt olanların sayısı başlangıçta öngörülen yaklaşık 400 delegenin aksine 600'e yükseldiğinde, mekanın bu artan sayıyı rahatça kaldıramayacağı ortaya çıktı ve mekanın Arsenale di Venezia'ya taşınmasına karar verildi. Neyse ki, Arsenale, en az 1104 yılına kadar uzanan denizcilik tarihi ile bu etkinlik için tamamen uygun bir mekan olduğunu kanıtladı.

Bu devasa kompleks, yüzlerce yıl boyunca Venedik donanma ve ticaret gemilerinin inşa ve donatımının merkeziydi ve filoları, Venedik'in ticari başarısını ve yüzyıllar boyunca Akdeniz'deki hakimiyetini sağladı. Restore edilip yeniden kullanıma açılan birçok binanın yanı sıra, burada birçok tarihi tekne de sergileniyor ve aktif bir İtalyan donanma üssü bulunuyor.

ÜRETİCİLER İLE MARİNALARIN DAHA İYİ İŞ BİRLİĞİ YAPMASI GEREKİYOR

Konferans boyunca, benzer işlevlere sahip ancak farklı bağlantılara sahip bileşenlerin çoğaltılmasının ortadan kaldırılması da dahil olmak üzere, tekne üreticileri ve parça tedarikçileri arasında daha iyi işbirliği gibi genel temalar ele alındı. Ferretti Group CEO'su Alberto Galassi, marina hizmetleri ve daha iyi bir tekne deneyimi sunmak için üreticiler ile marinaların daha iyi iş birliği yapma gerekliliği üzerine yaptığı sunumda şöyle dedi: "Bir yatın kıyı elektriği için neden beş farklı fişe ihtiyacı var?" Bu arada, 30 yılı aşkın bir süredir, gereksiz çoklu bağlantıları ortadan kaldıracak, bileşenlerin genel maliyetlerini düşürecek ve hem üretimde hem de onarımlarda verimliliği artıracak standartlaştırılmış temel parçaları savunduğumu belirttim. Tüm bunlar maliyet tasarrufu, daha hızlı hizmet ve daha keyifli bir tekne deneyimi ile sonuçlanacaktır.

Safe Harbor Marinas CEO'su Baxter Underwood, konferansı canlandırarak, kendisinin sayılarla ilgilenen bir kişi olduğunu belirterek, marina sektörünün son 20 yıldaki büyüme ve performansına ilişkin kısa bir istatistiksel inceleme sundu ve önümüzdeki 20 yıl için beklentileri, daha fazla insanın suya yönelme eğiliminin devam etmesi, insanların aradıkları ve harcama alışkanlıkları gibi trendleri de dahil olmak üzere tahminlerini açıkladı. Konuşma sadece geleceğe yönelik öngörülerle sınırlı kalmadı, aynı zamanda zincirlerin tekne konaklama deneyiminin kalitesini artırmada oynayacağı önemli rol de ele alındı. Sektör içinde daha iyi iletişim ve bilgi paylaşımı çağrısında bulunan Underwood, daha fazla iş ortaklığı kurulması gerektiğini de vurguladı. Konuşmasının son iki dakikasında elektrik arızası nedeniyle ışıklar, mikrofonlar ve AV ekipmanları kesintiye uğradı. Baxter, karanlık odada hiç tereddüt



etmeden, “Konferansın karbon ayak izini azaltmaya yardımcı olduğu için gökyüzüne şükrederim!” dedi.

Aslında, zincirler ve diğerleri arasında veri paylaşımı, daha fazla ortaklık, sektöre yardım ve işbirliği temelinde ilerleme konusunda daha iyi işbirliği ihtiyacı, birçok konuşmacı tarafından tekrarlanan açık temalardı. Bu etkileyici CEO topluluğu, bu temayı ve ayrıca zincirlerin ve büyük kuruluşların çitayı yükseltmeye ve sektörü genişletmeye, müşteri beklentilerini karşılamaya ve aşmaya yardımcı olabilecek katkılarını vurguladı. Konferansta yankı bulan bir diğer önemli tema, sektörün, suyun koruyucusu olarak rolüydü. Su kalitesini korumak ve/veya iyileştirmek, denizde yüzen çöp ve enkazları temizlemek, insanları çevreyi takdir etmeleri ve iyileştirmeleri için eğitmek, yakala ve bırak programlarını teşvik etmek ve tekne güvenliğini sağlamak amacıyla birçok alanda çabalar devam ediyor.

Yazılım panelinde, yapay zekanın marinalardaki işlerin çoğunu değiştirmeyeceği, ancak daha iyi bir üretkenlik sağlayacağı, trendleri ve müşterilerin endişelerini/isteklerini daha iyi anlayarak daha iyi bir konaklama deneyimi sunacağı, ayrıca daha hızlı tepki süreleri ve potansiyel müşterilere daha iyi ulaşma imkanı sağlayacağı açıkça belirtildi. Konferans, sektörün mevcut durumunun yanı sıra Avrupa, Orta Doğu, Japonya, Güneydoğu Asya, Avustralya, Yeni Zelanda ve Kuzey ve Güney Amerika'daki

önemli trendleri, marinalarla ilgili heyecan verici gelişmeleri ve ilgili istatistikleri de içeren dünya çapında bir panorama sundu. Coğrafi olarak çeşitlilik gösteren konuşmacılardan, hem kiralama hem de yat kulübü sektörlerinin marinalara anlamlı katkılar sağlayarak büyüdüğü açıkça anlaşıyordu.

Bu katkılar arasında potansiyel yeni tekne kullanıcıları ve sahiplerini çekmek, artık tekne sahibi olmak istemeyenlerin tekne dünyasının bir parçası olmaya devam etmelerini sağlamak, yakın ve uzak destinasyonlara (veya belki de uzak denizlere!) seyahat ederek bu dünyayı daha fazla keşfetme imkanı sunan birçok seçenek sunmak yer alıyor. Özellikle ilginç olan, kadınların yat kulübü rezervasyonlarının çok önemli bir bölümünü oluşturduğunu gösteren rakamları.

Tahrik sistemlerinin geleceğinin ne olacağını anlamaya çalışanlar için, panelde, tek bir sistemin herkese uymayacağı da dahil olmak üzere çeşitli formatlar ve içgörüler ortaya kondu. Fosil yakıtlar ortadan kalkmayacak, ancak elektrik motorları hızla gelişiyor. Hidrojen ve hatta atom enerjisi (daha büyük süper yatlar için) gibi alternatif yaklaşımlar gerçek ve özellikle teknoloji ilerledikçe yerlerini alacaklar. Operatörler, ilgili pazarlarda ilerlemelerine yardımcı olacak adımlar hakkında düşünmeli. Herkes, teknolojinin hızla değiştiği ve farklı tekne pazarları için çeşitli teslimat sistemlerinin geliştirildiği konusunda hemfikir.

YACHT HARBOR ASSOCIATION UYGULAMA KURALLARI KILAVUZU

Bu değişikliklerin birçoğunu yansıtan Yacht Harbor Association, 2026'nın başlarında yayınlanması planlanan revize edilmiş Uygulama Kuralları kılavuzunun bir parçası olan birçok güncellemeyi özetledi. Başka bir panel, marina akreditasyonu ve sertifikasyonunun faydalarını sundu: eğitim bir zorunluluktur ve halkın yanı sıra çeşitli sivil toplum grupları ve düzenleyici kurumlar tarafından daha iyi kabul görerek anlamlı bir yol izlemenin anahtarıdır. Konferansın marina turları (katılımcı sayısının fazla olması nedeniyle iki tur düzenlendi) tekne ve otobüsle gerçekleştirildi ve mükemmel ağ oluşturma fırsatları sunmanın yanı sıra, küçük yatlardan süper yatlara kadar İtalyan marina pazarında benimsenen çeşitli yaklaşımları inceleme şansı sağladı.

Turun bir bölümünde, piyasaya çıkacak olan bir robotik zımpara makinesinin tanıtımı yapıldı. Bu makine, tozsuz zımparalama ve tekne cilalama işlemlerini gerçekleştiriyor ve yakında tekne gövdelerini boyayabilecek hale gelecek. Biraz pahalı olsa da (tahmini fiyatı 200.000 ABD doları), konsept anlamlı ve umut vericiydi ve teknoloji de ilerliyor. 645'ten fazla katılımcıyla gerçekleştirilen konferansın, bugüne kadar ICOMIA WMC konferanslarına katılan en yüksek katılımcı sayısını aştığına şüphe yok. Bu unvan daha önce, 500'den fazla ücretli delegenin katıldığı ve delegelerin %95'inin son oturuma kadar katılımını sürdürdüğü, Kaliforniya'nın San Diego kentinde düzenlenen 2005 ICOMIA WMC'ye (benim de oluşturulmasına katkıda bulunduğum) aitti. ICOMIA WMC 2025 konferansına katılanlar ve Venedik'te olanları kaçıranlar için, Çin'in Şangay kentinde düzenlenecek olan Income WMC 2027 konferansında görüşmek dileğiyle!

Bu arada, suda görüşmek üzere!

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.

BBNJ ANLAŞMASI YÜRÜRLÜĞE GİRDİ

Ulusal Yetki Alanları Dışındaki Biyoçeşitliliğin Korunması ve Sürdürülebilir Kullanımına İlişkin (Biodiversity Beyond National Jurisdiction-BBNJ) Anlaşma, uluslararası sulardaki deniz biyoçeşitliliğinin sürdürülebilir kullanımını hedefliyor.

Dünyanın uluslararası sulardaki deniz yaşamını korumaya yönelik ilk küresel anlaşması, 17 Ocak 2026 tarihinde yürürlüğe girerek, açık denizlerdeki deniz kaynaklarının sürdürülebilir kullanımı ve yönetimi için hukuken bağlayıcı kurallar getirdi. Resmi adı “Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi Kapsamında Ulusal Yetki Alanı Dışındaki Alanların Deniz Biyolojik Çeşitliliğinin Korunması ve Sürdürülebilir Kullanımı Anlaşması” olan bu antlaşma aşağıda yer alan konuları kapsıyor.

- Edinilecek faydaların adil ve hakkaniyetli paylaşımı da dahil olmak üzere deniz genetik kaynakları,
- Deniz koruma alanlarını da kapsamak üzere, alan bazlı yönetim araçları gibi tedbirler,
- Çevresel etki değerlendirmeleri,
- Kapasite geliştirme ve deniz teknolojisi transferi.

BBNJ Anlaşması'nın yürürlüğe girmesini memnuniyetle karşılayan Uluslararası Denizcilik Örgütü (International Maritime Organization-IMO) Genel Sekreteri Sayın Arsenio Dominguez “Dünya, ülkelerin ortak bir vizyonla bir araya gelerek okyanusları sürdürülebilir şekilde yönetmeyi ve faydalarının tüm insanlık arasında adil biçimde paylaşılmasını sağlayacak bir çerçeve oluşturabileceğini göstermiştir. Şimdi bu kuralları hayata geçirmek için birlikte çalışmaya devam etmeliyiz. IMO, kendi uzmanlık alanı dahilinde BBNJ'nin uygulanmasını desteklemeye hazırdır” ifadelerini kullandı.

AKIÇ DENİZLERDE DENİZ TAŞIMACILIĞI VE DENİZ ÇEVRESİNİN KORUNMASI

Dünya okyanuslarında sefer yapan gemiler, seyirleri boyunca geçerli olan sıkı



çevresel, emniyet ve güvenlik kurallarına tabidir. IMO, bayrak, kıyı ve liman devleti denetimi yoluyla uygulanan, deniz taşımacılığının okyanusların sürdürülebilir kullanımının desteklemesini teminen 50'den fazla küresel ölçekte bağlayıcı sözleşme ve düzenleme geliştirmiştir.

Ulusal yetki alanları ötesindeki deniz biyolojik çeşitliliğinin korunmasına etkin biçimde katkı sağlayan IMO düzenlemeleri arasında;

- Denizlerin Gemiler Tarafından Kirlenmesinin Önlenmesine Ait Uluslararası Sözleşme (MARPOL),
- Potansiyel olarak istilacı sucül türlerin taşınmasını önlemeyi amaçlayan Balast Suyu Yönetimi Uluslararası Sözleşmesi,
- Denize atık boşaltımını düzenleyen Londra Sözleşmesi ve Protokolü yer almaktadır.

Halihazırda, gemi gövdesi kirlenmesi (biofouling) konusuna yönelik olarak yeni bir hukuken bağlayıcı çerçevenin geliştirilmesine devam edilmektedir. Bu çerçeve, istilacı sucül türlerin taşınmasını en aza indirmeyi hedeflemektedir.

Buna ek olarak IMO, özellikle Hassas Deniz Alanları (Particularly Sensitive Sea Areas-PSSAs), Özel Alanlar ve Emisyon Kontrol Alanları (Emission Control Areas-ECAs) gibi çok sayıda koruyucu önlem kabul etti. Ayrıca IMO tarafından deniz yaşamının gemi kaynaklı sualtı gürültüsünden korunmasına yönelik rehberler yayımlandı.

BBNJ Anlaşması, uzun yıllar süren müzakereler ve hazırlık çalışmalarının ardından Haziran 2023'te kabul edilmesini müteakip yürürlüğe girdi. Bugüne kadar 80'den fazla ülke Anlaşmayı onayladı.

(Kaynak: IMO Web Sitesi)

OKYANUSLARI KORUMADA YENİ KÜRESEL AŞAMA

Okyanusu korumaya yönelik iki uluslararası anlaşma, 100'üncü üye sayısına ulaştı.



Uluslararası deniz çevresinin korunmasına yönelik temel IMO düzenleyici araçlarından olan Uluslararası Balast Suyu ve Sedimentlerin Kontrolü ve Yönetimi Sözleşmesi (BWM Sözleşmesi) ile Gemilerde Zararlı Anti-Fouling Sistemlerinin Kontrolüne Dair Uluslararası Sözleşme (AFS Sözleşmesi), 100 Taraf Devlet eşliğine ulaşarak önemli bir küresel uygulama aşamasına gelmiştir. Bu gelişme, söz konusu sözleşmelerin

uluslararası denizcilik sektörü tarafından geniş ölçekte benimsendiğini ortaya koymaktadır.

Solomon Adaları, 27 Kasım 2025 tarihinde BWM Sözleşmesi'ne onay belgesini sunarak bu sözleşmenin 100'üncü Taraf Devleti olmuştur. Bu onay, IMO'nun 34'üncü Asamblesi kapsamında gerçekleştirilmiştir. Ardından Ekvator Ginesi, 3 Aralık'ta hem BWM Sözleşmesi'ne hem de AFS Sözleşmesi'ne onay belgelerini tevdi etmiş; böylece AFS Sözleşmesi de 100 Taraf Devlete ulaşmış, BWM Sözleşmesi'nin taraf sayısı ise 101'e yükselmiştir.

Söz konusu onaylarla birlikte, balast suyu yönetimine ilişkin zorunlu düzenlemelerin kapsadığı küresel ticari gemi tonajı oranı %93,73 seviyesine ulaşırken, anti-fouling

sistemlerine ilişkin düzenlemelerin kapsadığı ticari tonaj oranı %95,77 olarak kaydedilmiştir. Bu oranlar, sözleşmelerin deniz çevresinin korunmasında küresel ölçekte etkin bir uygulama alanına sahip olduğunu göstermektedir.

2004 yılında kabul edilerek 2017'de yürürlüğe giren BWM Sözleşmesi, gemiler aracılığıyla taşınan balast sularının zararlı sucul organizmaların yayılımını önleyecek şekilde yönetilmesini zorunlu kılmaktadır. 2001 yılında kabul edilip 2008'de yürürlüğe giren AFS Sözleşmesi ise deniz ekosistemine zarar veren belirli anti-fouling maddelerin gemilerde kullanımını yasaklamaktadır. Her iki sözleşme de IMO'nun deniz çevresinin korunmasına yönelik küresel düzenleyici çerçevesinin temel unsurları arasında yer almaktadır.

(Kaynak: IMO Web Sitesi)

DENİZ EMNİYETİNDE ORTAK ADIM

Pasifik Ada ülkeleri liman devleti kontrolü uygulamasını güçlendiriyor.



Gelişmekte Olan Pasifik Küçük Ada Devletleri'nden (SIDS) üst düzey denizcilik yetkilileri, Liman Devleti Kontrolü (Port State Control - PSC) uygulamalarının güçlendirilmesine yönelik bölgesel bir atölye çalışması kapsamında, 8-10 Aralık 2025 tarihlerinde Yeni Zelanda'nın Auckland kentinde bir araya geldi. Atölye çalışması, PSC politika ve prosedürlerinin etkin şekilde uygulanmasını desteklemeyi ve bölgesel kapasitenin artırılmasını amaçlandı.

Etkinlik kapsamında; IMO sözleşmelerinin ulusal mevzuata aktarılması, kurumsal ve idari yapılarıdaki eksiklikler, bölgesel politika uyumu, tespit edilen uygunsuzluklara yönelik takip mekanizmaları ve PSC denetim kapasitesinin geliştirilmesi gibi temel konular ele alındı. Katılımcılar, PSC uygulamalarında karşılaşılan ortak zorluklar ve iyi uygulama örnekleri üzerine görüş alışverişinde bulundu.

Atölye çalışmasının önemli bir bölümünü, operasyonel ortamda PSC denetim tekniklerine yönelik uygulamalı eğitimler oluşturdu. Bu eğitimler, Maritime New Zealand koordinasyonunda liman sahalarında gerçekleştirildi ve denetim süreçlerinde pratik bilgi ve becerilerin geliştirilmesine katkı sağladı.

Söz konusu faaliyetler, IMO-Güney Kore SMART-C Leaders Projesi kapsamında yürütüldü; Birleşmiş Milletler Asya ve Pasifik Ekonomik ve Sosyal Komisyonu (ESCAP), Dünya Denizcilik Üniversitesi (WMU) ve Tokyo Memorandumu (Tokyo MoU) gibi paydaşların katkılarıyla desteklendi. Çalışmalar, Pasifik SIDS ülkeleri arasında iş birliğini güçlendirmeyi, IMO düzenlemelerine uyumu artırmayı ve Liman Devleti Kontrolü (PSC) ile Bayrak Devleti Denetimi (FSI) alanlarında sürdürülebilir kapasite gelişimini hedefliyor. **(Kaynak: IMO Web Sitesi)**

GHG-SMART PROGRAMI DEVAM EDİYOR

GHG-SMART Projesi ile Küçük Ada Gelişen Devletler (SIDS) ve En Az Gelişmiş Ülkelerde (LDC) deniz ulaştırmasının dekarbonizasyonu için kapasite geliştiriliyor.



Uluslararası Denizcilik Örgütü (Uluslararası Denizcilik Örgütü), Gelişen Küçük Ada Devletleri (SIDS) ve En Az Gelişmiş Ülkelerde (LDC) deniz taşımacılığının karbonsuzlaştırılmasına yönelik kapasite geliştirilmesini amaçlayan GHG-SMART Programı kapsamındaki 2025 yılı eğitim döngüsünü başarıyla tamamlamıştır. Program, söz konusu ülkelerin denizcilik sektörlerinde iklim dostu dönüşümü desteklemeyi ve ulusal düzeyde politika geliştirme kapasitelerini güçlendirmeyi hedeflemektedir.

Program kapsamında 13 farklı SIDS ve LDC'den toplam 23 denizcilik uzmanı, çevrim içi ve yüz yüze eğitimleri, etkileşimli çalıştayları ve uygulamalı görevleri içeren 12 aylık kapsamlı bir eğitim sürecini tamamlamıştır. Eğitim içeriği; denizcilikte sera gazı emisyonlarının azaltılmasına

yönelik düzenleyici çerçeveler, politika araçları, temiz teknolojiler ve finansman mekanizmaları gibi temel başlıklardan oluşmuştur.

Katılımcılar, deniz taşımacılığında dekarbonizasyon sürecine ilişkin gerçek uygulama örneklerini inceleme ve benzer zorluklarla karşı karşıya bulunan ülkelerden meslektaşlarıyla tecrübe paylaşma imkânı bulmuştur. Program, özellikle SIDS ve LDC'lerin karşılaştığı finansman erişimi, teknik kapasite eksikliği ve düzenleyici uyum konularında pratik çözümler geliştirilmesine katkı sağlamıştır.

Programın son aşaması olan GHG-SMART Uygulamalı Eğitimi, Kasım 2025'te Güney Kore'nin Busan kentinde gerçekleştirilmiştir. Bu kapsamda katılımcılar; uygulamalı atölye

çalışmalarına, teknik oturumlara ve denizcilik kurumları ile endüstriyel tesislere yönelik saha ziyaretlerine katılmıştır. Etkinlikte, uluslararası kuruluşlar ve uzmanlar tarafından denizcilikte yeşil dönüşüm sürecine ilişkin güncel gelişmeler paylaşılmıştır.

GHG-SMART Programı, IMO'nun 2023 Sera Gazı Azaltım Stratejisi ile uyumlu şekilde, SIDS ve LDC'lerin denizcilik sektörlerinde sürdürülebilir, düşük karbonlu ve rekabetçi bir yapıya geçişini desteklemeyi amaçlamaktadır. Programın tamamlanmasıyla birlikte bugüne kadar 47 SIDS ve LDC'den 80'den fazla katılımcı eğitilmiş olup, başarılı adaylara Uluslararası Denizcilik Üniversitesi'nde deniz enerjisi yönetimi alanında yüksek lisans bursu imkânı da sunulmaktadır.

(Kaynak: IMO Web Sitesi)

GÜNEY KORE'DEN M.AX İTTİFAKI

Güney Kore, yapay zeka destekli otonom gemileri hızlandırmak amacıyla M.AX ittifakını kuruyor.



Güney Kore, yapay zekâ destekli otonom gemi pazarındaki fırsatları değerlendirmek amacıyla kamu ve özel sektör iş birliğinde yeni bir girişim başlatmaya hazırlanıyor. Güney Kore Ticaret, Sanayi ve Enerji Bakanlığı (MOTIR) ile Okyanuslar ve Balıkçılık Bakanlığı (MOF) tarafından hayata geçirilen M.AX (Manufacturing AX) İttifakı, otonom gemi teknolojilerine odaklanıyor. Söz konusu girişim gemi inşa sanayi, deniz taşımacılığı sektörü ve yapay zekâ firmalarını bir araya getirerek ortak bir veri altyapısı oluşturmayı ve iş birliğine dayalı bir tecrübe çerçevesi geliştirmeyi amaçlıyor. Yaklaşık 50 kamu ve özel sektör kuruluşunun yer aldığı ittifak; tersaneler, gemi işletmecileri, deniz ekipman üreticileri, üniversiteler, araştırma kuruluşları ve yapay zekâ şirketlerinden oluşuyor. İttifak kapsamında, otonom gemi teknolojilerinin geliştirilmesine yönelik veri paylaşımı, saha uygulamaları ve deneme seferleri yürütülecek.

Güney Kore Hükümeti, 2020 yılından bugüne kadar otonom gemi teknolojilerinin birinci faz geliştirme süreci için toplam 160,3 milyar Kore Wonu (yaklaşık 112 milyon ABD Doları) tutarında yatırım gerçekleştirdi. Bu yatırımlar sayesinde, uluslararası hatlarda gerçekleştirilen gerçek deniz denemelerinde, IMO Deniz

Otonom Yüzey Gemileri (MASS) Seviye 2 ile Seviye 3 arasında yer alan "MASS Seviye 2.5" düzeyine karşılık gelen otonomi seviyesinde başarı sağlandı. Bu seviye gelişmiş otomasyon ve uzaktan destek sistemlerini içermekle birlikte, emniyet gerekçesiyle gemide mürettebatın bulunmaya devam ettiği bir yapıyı ifade ediyor. MOTIR tarafından yapılan açıklamada ikinci faz geliştirme sürecinde tecrübe verilerinin güvenli şekilde elde edilmesi ve paylaşılmasının kritik önemde olduğu, bu nedenle M.AX İttifakı'nın kurulduğu belirtilmiştir. Katılımcı kuruluşlar tersanelerin sahip olduğu gemi tasarım ve deniz denemesi verileri, gemi işletmecilerinin operasyonel seyir verileri ile yapay zekâ firmalarının algoritma ve veri işleme kabiliyetlerini birleştirerek, otonom seyir yapay zekâsının güvenilirliğini ve teknolojik olgunluğunu artırmayı hedefliyor.

Bu girişimi desteklemek amacıyla, Kore Endüstriyel Teknoloji Planlama ve Değerlendirme Enstitüsü ile Kore Denizcilik İşletmeleri Kurumu, yapay zekâ tabanlı otonom denizcilik ekosisteminin geliştirilmesine yönelik bir Mutabakat Zaptı (MoU) imzalandı. Önümüzdeki yıl itibarıyla MOTIR ve MOF otonom gemi teknolojilerinde yapay zekâ eğitimi

için dünyanın en büyük kamuya açık veri setinin oluşturulmasını hedefleyen tecrübe projelerini başlatmayı planlıyor. Bu çalışmalarla birlikte, tam otonom (fully autonomous) gemilerin geliştirilmesine yönelik teknolojik ilerlemenin hızlandırılması amaçlanıyor.

İttifak, vizyonunu "S-E-A" yaklaşımı çerçevesinde; uluslararası standartlarla tam uyumlu şekilde teknolojik gelişmenin hızlandırılmasını (Speed), büyük ve küçük ölçekli firmalar ile kamu ve özel sektör paydaşları arasında güçlü, kapsayıcı ve bütüncül iş birliklerinin tesis edilmesini (Engagement) ve karşılıklı faydaya dayalı, uzun vadeli ve sürdürülebilir iş birliği mekanizmalarının oluşturulmasını (Alliance) esas alan bir yapı olarak tanımlanıyor. Ayrıca, Kore Gemi İnşa ve Açık Deniz Sanayii Birliği ile Kore Gemi Sahipleri Birliği, önümüzdeki yılın ilk çeyreğinde; otonom ve çevre dostu gemi teknolojileri, denizcilik sanayi kümelenmeleri ve nitelikli insan kaynağının geliştirilmesine odaklanacak stratejik bir konsey kurulması konusunda mutabakata vardı. Bu kapsamda, Güney Koreli gemi sahipleri ile yerli tersaneler arasındaki iş birliğinin güçlendirilmesine yönelik ilave tedbirlerin geliştirilmesi de planlanıyor. **(Kaynak: Lloyd's List Web Sitesi)**

BİYO-KİRLLENME SEKTÖRÜN RADARINDA

BIMCO'nun 2024 tarihli Biyokirlenme (Biofouling) Anketi'nin sonuçları, denizcilik sektörünün bu konuda farkındalığının arttığını gösteriyor.



BIMCO'nun 2024 yılında gerçekleştirdiği biofouling anketi, denizcilik sektöründe biyo-kirlenme yönetiminin yüksek bir farkındalık ve uygulama düzeyine ulaştığını ortaya koyuyor. Ankete katılan şirketlerin %97'si, antifouling kaplama sistemlerini gemi tipi, operasyon profili ve hizmet süresine göre belirlediğini ifade etti; %77'si gemiye özel Biofouling Yönetim Planı (BMP) ve performans izleme sistemleri uyguladığını, %74'ü ise düzenli denetim ve kontrol faaliyetleri yürüttüğünü bildirdi. Antifouling sistem seçiminde maliyet ve tedarik edilebilirliği öncelik olarak görenlerin oranı yalnızca %39; bu durum sektörün uzun vadeli performans ve güvenilirliği ön planda tuttuğunu gösteriyor.

Kaplama türleri açısından bakıldığında, biyosidal antifouling kaplamalar %80'in üzerinde kullanım oranıyla hâkim konumda kalmaya devam ediyor.

Anket, antifouling sistemleriyle ilişkili teknik sorunların son yıllarda arttığını da ortaya koyuyor. 2021 yılında yalnızca 3 şirket antifouling başarısızlığı bildirirken, 2024 anketinde bu sayı 14 şirkete yükseldi. Bildirilen başarısızlıkların %78'i uygulama hatalarından, %50'si çevresel koşullardan ve %35'i kaplama sistemlerinin zamanla bozulmasından kaynaklanmaktadır. Temizlik uygulamalarında ise reaktif temizlik hâlen yaygın olmakla birlikte, proaktif temizlik ve "hull grooming" gibi erken müdahale yöntemlerinin kullanımında artış gözlenmektedir.

Katılımcıların %25'i, ilk gövde temizliğini antifouling uygulamasından sonraki ilk yıl içinde, çoğunluğu ise ilk üç yıl içinde gerçekleştirdiğini belirtmiştir. Pervane temizlik uygulamalarının ise şirketlerin yaklaşık üçte ikisi tarafından yılda en az bir kez yapıldığı rapor edilmiştir. Genel değerlendirme, sektörün biofouling

yönetimini yalnızca operasyonel verimlilik ve yakıt tüketiminin azaltılması açısından değil, aynı zamanda istilacı sucul türlerin taşınmasının önlenmesi ve çevresel sürdürülebilirlik hedefleri doğrultusunda ele aldığını göstermektedir. Bununla birlikte liman otoritelerinden alınan izinler, düzenleyici kısıtlamalar, yüksek maliyetler, olumsuz hava koşulları ve teknik hizmet sağlayıcıların sınırlı erişilebilirliği önemli engeller olarak öne çıkmaktadır. Proaktif temizlik uygulamalarında mürettebat üzerindeki iş yükü 1-5 ölçeğinde ortalama 2,33, yalnızca proaktif temizlik uygulayanlarda ise 2,6 olarak ölçülmüştür.

Bu bulgular, gelecekte geliştirilecek uluslararası ve Avrupa Birliği uyumlu bağlayıcı düzenlemelerde, sektörün sahadaki operasyonel gerçeklerinin ve teknik kapasitesinin mutlaka dikkate alınması gerektiğini açıkça ortaya koymaktadır. **(Kaynak: BIMCO Web Sitesi)**

DÜNYANIN İLK LNG VE RÜZGAR DESTEKLİ LR2 TANKERİ

Çin'deki tersanede inşa edile dünyanın ilk LNG ve rüzgar destekli LR2 tankeri hizmete başladı.



Uluslararası denizcilik sektöründe faaliyet gösteren bir denizcilik şirketi, sıvılaştırılmış doğal gaz (LNG) ve rüzgâr destekli itiş sistemlerini birlikte kullanan dünyanın ilk Long Range 2 (LR2) tipi tanker gemisini filosuna kattığını duyurdu.

MT SPA adı verilen bu tanker, alternatif yakıt kullanımı ile rüzgâr enerjisinden yararlanan ileri seviye teknolojileri bir araya getirerek, deniz taşımacılığında sera gazı emisyonlarının azaltılmasına yönelik önemli bir dönüm noktası olarak değerlendiriliyor. Söz konusu tanker, Çin'de bulunan bir tersanede inşa edildi ve 2026 yılı başında teslim alınarak operasyonel hizmete başladı. Gemi, LNG çift yakıtlı ana makine sistemi ve rüzgâr destekli itiş sağlayan WindWings® tipi kanat sistemleri ile donatıldı. Bu entegre çözüm, geminin ana tahrik sistemine destek sağlayarak yakıt tüketimini azaltmayı ve operasyonel verimliliği artırmayı amaçlıyor.

Yapılan teknik değerlendirmelere göre MT SPA, geleneksel LR2 tanker tasarımlarına

kıyasla Enerji Verimliliği Tasarım İndeksi (EEDI) bakımından kayda değer bir performans artışı sağlıyor. Gemi, mevcut referans EEDI değerlerine göre yaklaşık %50 oranında iyileştirme sunarken, EEDI Faz 3 gerekliliklerinin de %27'nin üzerinde bir performans seviyesine ulaşıyor.

Bu sonuçlar, geminin yalnızca güncel düzenlemelere değil, aynı zamanda gelecekte yürürlüğe girecek daha sıkı çevresel standartlara da hazır olduğunun göstergesi. Tasarım ve donanım özellikleri itibarıyla tanker, Avrupa Birliği FuelEU Maritime Tüzüğü kapsamında öngörülen uzun vadeli karbon yoğunluğu azaltım hedefleriyle uyumlu olacak şekilde planlandı. LNG'nin düşük karbonlu bir geçiş yakıtı olarak kullanılması ve rüzgâr destekli itiş sisteminin entegrasyonu, geminin operasyonel emisyonlarını düşürürken, ilerleyen dönemde farklı alternatif yakıt çözümlerine geçiş için de teknik esneklik sağlıyor.

Teslimatla ilgili değerlendirmede bulunan şirket direktörü, geminin filoya katılmasının

uzun vadeli stratejinin önemli bir parçasını oluşturduğunu, bu kapsamda geminin hizmete alınmasının filonun yenilenmesi ve sürdürülebilir denizcilik hedefleri açısından kritik bir adım teşkil ettiğini, LNG çift yakıt kapasitesi ile rüzgâr destekli itki teknolojisinin birlikte kullanılmasının bugünden itibaren gerçek ve ölçülebilir emisyon azaltımları sağladığını ve aynı zamanda bu yaklaşımın gelecekte yürürlüğe girecek düzenleyici gereklilikler ile teknolojik gelişmelere uyum bakımından önemli bir esneklik sunduğunu ifade etti.

MT SPA, aynı tersanede inşa edilmekte olan ve benzer teknik özelliklere sahip ikinci bir LR2 tanker ile birlikte, şirketin sürdürülebilirlik odaklı filo yenileme programının ilk örneklerini oluşturuyor. Bu gemiler, IMO'nun 2023 Sera Gazı Azaltım Stratejisi ile uyumlu olarak, rüzgâr destekli itiş sistemleri ve alternatif yakıt çözümlerinin ticari ölçekte uygulanabileceğini ortaya koyuyor.

(Kaynak: BBN BREAKBULK.NEWS Web Sitesi)

RÜZGAR GÜCÜYLE NET SIFIRA

Rüzgarla tahrik edilen kargo gemilerinde saf yelken operasyonlarıyla yakıt ve emisyon azaltımının sağlandığı tespit edildi.



2025 yılı operasyon verilerine göre, Fransız bir yelkenli deniz taşımacılığı firması tarafından işletilen rüzgârla tahrik edilen kargo gemilerinden oluşan bir filo, Atlantik Okyanusu'nda gerçekleştirilen uzun mesafeli seferlerde saf yelken konfigürasyonu altında kayda değer süreler seyir yapmayı başardı.

Yıl boyunca toplam 21 gidiş-dönüş transatlantik sefer gerçekleştiren gemiler, bu süreçte yardımcı makine kullanımını asgari seviyede tutarak geleneksel motor tahrikli taşımacılığa kıyasla önemli ölçüde yakıt tasarrufu sağladı.

Söz konusu operasyonel yaklaşım, yalnızca yakıt tüketiminin azaltılmasına

değil, aynı zamanda CO₂ başta olmak üzere sera gazı ve hava kirleticisi emisyonların düşürülmesine doğrudan katkı sunuyor. Fransız bir yelkenli deniz taşımacılığı firması tarafından uygulanan bu model, gemi işletme maliyetlerinin azaltılmasının yanı sıra, MARPOL Ek VI kapsamında belirlenen emisyon sınırlarına uyum açısından da etkili bir uygulama olarak öne çıkıyor. Saf yelken altında geçirilen sürelerin artırılması, rüzgâr enerjisinin ticari deniz taşımacılığında yeniden stratejik bir tahrik unsuru olarak değerlendirilebileceğini ortaya koyuyor.

Bu gelişme, Avrupa Birliği'nin FuelEU Maritime düzenlemesi ile uyumlu şekilde, deniz taşımacılığında enerji kaynaklarının

karbon yoğunluğunun azaltılmasına yönelik hedeflerle örtüşüyor.

Fransız bir yelkenli deniz taşımacılığı firması tarafından benimsenen rüzgâr temelli tahrik konsepti; enerji verimliliği, operasyonel esneklik ve iklim hedefleri bakımından sektör için uygulanabilir bir geçiş çözümü olarak değerlendiriliyor.

Önümüzdeki dönemde bu tür gemi konseptlerinin filolarda daha geniş ölçekte yer alması, uluslararası deniz taşımacılığının net-sıfır emisyon hedeflerine ulaşmasında tamamlayıcı bir rol üstlenebilir.

(Kaynak: TradeWinds Web Sitesi)

ROTTERDAM LİMANI'NDAN ELEKTRİFİKASYON HAMLESİ

Rotterdam Limanı dünyanın en büyük kıyı elektrik sistemlerinden biri ile elektrifikasyona geçiyor.



Rotterdam Limanı, denizcilik faaliyetlerinden kaynaklanan emisyonların azaltılması ve liman operasyonlarının karbonsuzlaştırılması hedefleri doğrultusunda önemli bir altyapı yatırımı hayata geçirmektedir. Bu kapsamda, küresel ölçekte faaliyet gösteren özel bir teknoloji ve enerji çözümleri şirketi tarafından, dünyanın en büyük ölçekli kıyı elektrik (shore power / On-shore Power Supply – OPS) sistemlerinden birinin tasarımı, tedariki ve kurulumu üstlenilmiştir. Toplam kapasitesi 100 MVA'nın üzerinde olacak sistemin, 2028 yılının ikinci yarısında devreye alınması planlanmaktadır.

Liman otoritesi ile bir enerji şirketinin ortak girişimi tarafından yürütülen proje kapsamında, Rotterdam Limanı'ndaki üç ana konteyner terminalinde kıyı elektriği altyapısı tesis edilecektir. Kurulacak altyapı sayesinde toplam 35 bağlantı noktası üzerinden aynı anda 32 konteyner

gemisinin, limanda yükleme ve boşaltma operasyonları sırasında karadan sağlanan elektrik enerjisine bağlanması mümkün olacaktır.

Bu uygulama ile gemilerin limanda aborda durumda iken yardımcı makinelerini çalıştırmasına gerek kalmadan enerji ihtiyaçları karşılanacaktır. Söz konusu altyapı yatırımı, Avrupa Birliği'nin limanlarda sera gazı emisyonlarının azaltılmasına yönelik düzenlemeleriyle uyumlu olacak şekilde planlanmıştır. Bu çerçevede, FuelEU Maritime Tüzüğü kapsamında 1 Ocak 2030 tarihinden itibaren 5.000 groston üzerindeki konteyner ve yolcu gemilerinin, limanda bulundukları süre boyunca kıyı elektriği veya eşdeğeri sıfır emisyonlu enerji çözümlerini kullanmaları zorunlu hale gelecektir. Proje, bu düzenleyici çerçeveye uyumun sağlanması açısından kritik bir altyapı bileşeni olarak değerlendirilmektedir.

Kıyı elektrik sisteminin devreye alınmasıyla birlikte, gemilerin limanda bekleme sürelerinde fosil yakıtla çalışan jeneratörlerini kapatmaları mümkün olacak; bu durumun yıllık bazda yaklaşık 96.000 ton karbondioksit emisyonunun azaltılmasına, gürültü kirliliğinin düşürülmesine ve liman sahası ile çevresinde hava kalitesinin iyileştirilmesine katkı sağlaması beklenmektedir. Aynı zamanda, liman çalışanları ve çevre yerleşimler açısından daha sağlıklı ve sürdürülebilir bir çalışma ve yaşam ortamı oluşturulması hedeflenmektedir.

Proje kapsamında kurulacak sistem, modüler ve ön-imalatlı çözümler kullanılarak kurulum süresini ve saha operasyonlarını minimize edecek şekilde tasarlanmıştır. Enerji altyapısı, SCADA tabanlı izleme ve kontrol sistemleri ile entegre edilerek enerji tüketiminin, bağlantı durumlarının ve operasyonel performansın gerçek zamanlı olarak takip edilmesine imkân tanıyacaktır.

Ayrıca sistemin, yenilenebilir enerji kaynaklarıyla entegrasyona ve gelecekteki kapasite artışlarına uygun, ölçeklenebilir bir yapıda olması öngörülmektedir. Proje kapsamında gerekli sözleşmelerin 2025 yılı Aralık ayında tamamlanmasının ardından, altyapı çalışmalarının kademeli olarak yürütülmesi ve kıyı elektrik sisteminin 2028 yılının ikinci yarısında tam kapasiteyle hizmete alınması planlanmaktadır.

Bu yatırım, sürdürülebilir liman işletmeciliği ve denizcilik sektörünün yeşil dönüşümü açısından örnek teşkil eden bir uygulama olarak değerlendirilmektedir. **(Kaynak: INSPENET Web Sitesi)**

ONURSAN

TEST POOL

Fast and Efficient



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

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



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



MEMORANDUMLAR KAPSAMINDA TÜRK BAYRAKLI GEMİ TUTULMALARI İSTATİSTİKLERİ

Türk bayraklı gemilerin tutulma istatistikleri aşağıdadır.

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

YILLARA GÖRE TUTULMA TABLOSU (2017-24.01.2026)*

LİMAN DEVLETİ KONTROL BÖLGELERİ	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026 (Ocak)
PARIS MOU	14	7	4	3	1	7	7	11	5	0 Tutulma (15 Denetleme)
TOKYO MOU	3	0	2	0	0	0	0	0	3	0 Tutulma (2 Denetleme)
BS MOU	11	2	0	1	0	2	1	1	0	0 Tutulma (7 Denetleme)
MED MOU	0	5	0	0	0	0	0	1	0	0 Tutulma (8 Denetleme)
USCG	-	1 **	0 **	1 **	1 **	0 **	0 **	0 **	0 **	0 Tutulma **

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

** USCG Web Sitesinden denetleme rakamlarına ulaşılamamaktadır.

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

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

ALWAYS



KUZEYSİGORTA

www.kuzeybrokers.com

2025–2026 döneminde küresel gemi inşa piyasasına genel bakış



* ULUÇ KEDME

2025–2026 dönemi, küresel gemi inşa piyasasında yüksek, ancak daha temkinli bir yeni sipariş davranışı ile öne çıkmaktadır. Tersane kapasitelerinin büyük ölçüde dolu olması, yeni inşa fiyatlarının tarihsel ortalamaların üzerinde seyretmesi ve çevresel regülasyonların etkisi, armatörleri “çok sayıda sipariş” yaklaşımı yerine doğru gemi, doğru teknik spesifikasyon ve doğru teslim tarihi anlayışına yönlendirmiştir.

Bugün geline nokta küresel sipariş defteri tonaj bazında son 15 yılın en yüksek seviyelerine yakın seyrederken, yeni sipariş talepleri özellikle 2025 yılı itibarıyla daha seçici bir yapıya bürünmüştür. Bu tablo, filonun yaşlanması ve karbon düzenlemeleri nedeniyle yenileme ihtiyacının sürdüğünü ancak yatırım kararlarının artık daha stratejik şekilde alındığını göstermektedir.

Kuru yük segmentinde 2025–2026 döneminde teslimatlardaki artış

dikkat çekmektedir. Bunun temelinde, 2023–2024 yıllarında verilen siparişler yer almaktadır. Özellikle 2026 yılında belirgin bir yeni inşa teslimat dalgası beklenmektedir. Bu durum kısa vadede arz baskısı yaratma potansiyeline sahip olsa da hız düşüşleri, rota uzamaları ve yaşlı tonajın rekabet gücünü kaybetmesi bu etkiyi kısmen dengelemektedir. Yeni inşa yatırımlarında yakıt verimliliği yüksek, EEXI ve CII uyumlu “eco-design” gemiler artık standart haline gelmiştir.

Tanker piyasalarında ise 2025–2026 döneminde ürün tankerleri ile ham petrol tankerleri arasında belirgin bir ayrışma görülmektedir. Ürün tankerlerinde teslimat artışı talep büyümesinin önüne geçerken, ham petrol tanker segmentinin daha dengeli bir görünüm sergilediği gözlenmektedir. Yeni inşa fiyatlarının yüksek seviyesini koruması, yatırımcıları zamanlama ve sözleşme yapısı konusunda daha dikkatli olmaya zorlamaktadır. Tanker siparişlerinde de tıpkı kuru yükte olduğu gibi, çevresel uyum ve operasyonel esneklik ön plana çıkmaktadır.

LPG segmenti, 2025–2026 döneminin en dikkat çeken alanlarından biri olarak öne çıkmaktadır. VLGC ağırlıklı güçlü sipariş defteri, ABD çıkışlı LPG ticareti ve petrokimya talebinin yarattığı uzun vadeli beklentilerle desteklenmektedir. Ancak tersane slotlarının hızla dolması nedeniyle yeni siparişlerde teslim tarihleri çoğunlukla 2028 ve sonrasına kaymıştır. Bu durum, LPG segmentinde arz-talep dengesinin zamanlama açısından daha hassas hale gelmesine yol açmaktadır.

LNG taşımacılığında kısa vadede navlun gelirlerinde dalgalanma ve baskı görüldü de orta ve uzun vadede küresel LNG ticaretine yönelik büyüme beklentileri

güçlüdür. Mevcut siparişlerin yüksek seviyesi, 2025–2026 döneminde teslimat yoğunluğunu artırmaktadır. LNG segmentinde yeni inşa kararlarının büyük ölçüde uzun vadeli kontratlara ve teknik kaliteye dayandığı görülmektedir.

Konteyner taşımacılığında 2025–2026 dönemi, yüksek kapasite artışı sonrası denge arayışı olarak özetlenebilir. Filo büyümesi devam ederken, talep artışının daha sınırlı kalması navlun piyasasında baskı yaratmaktadır. Buna karşın yeni inşa tarafında yakıt dönüşümü dikkat çekicidir; metanol ve LNG dual-fuel gemiler konteyner segmentinde standart haline gelmektedir.

Tersane ve teknoloji perspektifinden bakıldığında, küresel gemi inşa piyasasında Çin’in, özellikle kuru yük, tanker ve konteyner gemilerinde üretim kapasitesi ve maliyet avantajıyla pazar payını artırdığı görülmektedir. Güney Kore ise LNG ve LPG gibi yüksek teknoloji gerektiren gemilerde kalite ve mühendislik üstünlüğünü korumaktadır. Japonya ise daha sınırlı fakat istikrarlı bir rol üstlenmeye devam etmektedir.

Gelinen noktada, 2025–2026 dönemi gemi inşa piyasası, yüksek sipariş hacmine rağmen, yatırım kararlarının eskisine kıyasla çok daha temkinli alındığı bir tablo ortaya koymaktadır. Regülasyonlar, alternatif yakıtlar ve tersane slotları, navlun beklentileri kadar belirleyici hale gelmiştir. Bu çerçevede, önümüzdeki dönemde rekabet avantajı yalnızca doğru segmenti seçmekten değil; doğru teknik çözümü ve doğru yatırım zamanlamasını birlikte yakalayabilmekten geçecektir.

* KERTE DENİZCİLİK GEMİ ALIM-SATIM BROKERLİĞİ



OCAK 2026 SATIŞI RAPOR EDİLEN GEMİLER

GEMİ İSMİ	DWT	İNŞA YILI	İNŞA ÜLKESİ	GEMİ TİPİ	ALICI ÜLKESİ	FİYAT US\$ M
BERGE MOLDOVEANU	207.996	2020	CHINA	BULK	KOREAN	74,00
MIRACLE	180.643	2011	PHILIPPINES	BULK	CHINESE	32,00
FRONTIER KOTOBUKI	174.810	2011	JAPAN	BULK	NA	31,50
MIAO XIANG	81.893	2013	CHINA	BULK	NA	16,80
FJELD SVEA	81.510	2013	KOREA	BULK	* NORWEGIAN	20,00
FJELD FREIA	80.333	2011	KOREA	BULK	*	16,00
KT BIRDIE	74.886	2011	JAPAN	BULK	GREEK	16,20
ELIZABETH M II	63.683	2020	CHINA	BULK	NA	30,40
XIANG HANG 59	63.630	2025	CHINA	BULK	TURKISH	34,00
SYROS TRADER	53.508	2008	CHINA	BULK	CHINESE	9,00
MARIA F	52.514	2002	JAPAN	BULK	NA	7,80
ZIMRIDA	37.296	2008	JAPAN	BULK	NA	11,40
YANGTZE GRACE	32.503	2012	CHINA	BULK	*CHINESE	10,00
YANGTZE HAPPINESS	32.377	2012	CHINA	BULK	*	10,00
SOUTH SPIRIT	29.482	1998	JAPAN	BULK	NA	4,50
NORD PALLADIUM	109.523	2021	CHINA	BULK	CHINESE	76,25
MINERAL HONSHU	181.408	2012	JAPAN	BULK	CHINESE	37,70
KM OSAKA	180.652	2012	JAPAN	BULK	CHINESE	34,80
MAGIC PERSEUS	82.158	2013	JAPAN	BULK	JAPANESE	15,60
BW MATSUYAMA	81.810	2019	PHILIPPINES	BULK	GREEK	31,00
JAG AARATI	80.323	2011	KOREA	BULK	NA	14,80
EXPLORER AFRICA	61.360	2012	JAPAN	BULK	GREEK	19,20
STARRY NIGHT	61.222	2022	CHINA	BULK	GREEK	32,50
DESERT GLORY	57.412	2011	KOREA	BULK	EUROPEAN	14,80
PISTI	56.898	2011	CHINA	BULK	NA	12,80
SUN MASTER	50.714	2011	JAPAN	BULK	CHINESE	15,20
TBC PRAISE	36.699	2012	KOREA	BULK	NA	14,40
BASS STRAIT	33.520	2006	JAPAN	BULK	NA	8,60
GOLDEN MAGNUM	179.788	2009	KOREA	BULK	CHINESE	28,70
EUROPE	179.448	2010	KOREA	BULK	CHINESE	30,90
CENTURY SHANGHAI	81.738	2018	CHINA	BULK	NA	25,02
SEACON SHANGHAI	80.811	2019	CHINA	BULK	GREEK	26,70
OCEAN JASMIN	63.465	2019	CHINA	BULK	CHINESE	28,50
JIANG YUAN NAN JING	49.326	2003	CHINA	BULK	NA	7,50
FETHIYE-M	37.955	2011	KOREA	BULK	GREEK	12,90
SEPETIBA BAY	35.036	2012	CHINA	BULK	NA	11,30
BULKER BEE 30	34.904	2010	KOREA	BULK	NA	11,20
BC VANESSA	31.755	2010	JAPAN	BULK	TURKISH	12,50

COBALT NOVA	318.757	2011	CHINA	TANKER	*KOREAN	*NA
CYAN NOVA	318.663	2011	CHINA	TANKER	*	*
BLUE NOVA	297.085	2011	CHINA	TANKER	*	*
CAPE ASPRO	301.583	2010	JAPAN	TANKER	KOREAN	68,00
IONIC ARTEMIS	107.605	2009	JAPAN	TANKER	CHINESE	35,50
HAMBURG STAR	73.869	2005	CHINA	TANKER	NA	10,20
PLOUTOS	73.711	2006	CHINA	TANKER	NA	13,50
MADI	72.825	2005	CHINA	TANKER	NA	10,50
OKEE ULF	53.688	2006	JAPAN	TANKER	NA	12,90
GREEN PLANET	50.844	2014	KOREA	TANKER	NA	31,00
SKY DWELLER	46.319	2004	KOREA	TANKER	NA	10,90
MARIA M	40.057	2006	KOREA	TANKER	NA	10,20
T VEGA	19.807	2006	JAPAN	TANKER	CHINESE	14,00
SAMC SWAN	8.708	2019	CHINA	TANKER	NA	17,52
ATLANTAS	321.300	2010	KOREA	TANKER	*SINOKOR	* 140,00
ACHILLEAS	297.863	2010	JAPAN	TANKER	*	*
DELTA ANGELICA	319.911	2012	KOREA	TANKER	* SINOKOR	80,00
DELTA GLORY	319.819	2012	KOREA	TANKER	*	80,00
SEAWAYS RAFFLES	318.325	2010	KOREA	TANKER	* SINOKOR	* NA
SEAWAYS KILIMANJARO	296.999	2012	CHINA	TANKER	*	*
SPHERICAL	313.166	2022	JAPAN	TANKER	TRAFIGURA	130,00
DAISHAN	306.506	2007	KOREA	TANKER	* SINOKOR	* NA
HOJO	302.965	2013	JAPAN	TANKER	*	*
HIRADO	302.550	2011	JAPAN	TANKER	*	*
DIA	299.999	2015	KOREA	TANKER	*	*
ANTIGONE	299.999	2015	KOREA	TANKER	*	*
AEGEAN	299.999	2015	KOREA	TANKER	*	*
FRONT DEE	299.999	2016	KOREA	TANKER	* SINOKOR	* 831,5
FRONT TAY	299.999	2015	KOREA	TANKER	*	*
FRONT SPREY	299.999	2016	KOREA	TANKER	*	*
FRONT CLOUD	299.999	2016	KOREA	TANKER	*	*
FRONT FORTH	299.999	2016	KOREA	TANKER	*	*
FRONT CLYDE	299.999	2016	KOREA	TANKER	*	*
FRONT OTRA	299.999	2016	KOREA	TANKER	*	**
FRONT OSEN	299.999	2016	KOREA	TANKER	*	*
HUNTER	299.999	2021	KOREA	TANKER	* TRAFIGURA	* 250,00
SERENDIPITY	299.999	2021	KOREA	TANKER	*	*
FELICE	299.999	2010	JAPAN	TANKER	SINOKOR	68,00
ADVANTAGE VALUE	299.999	2009	CHINA	TANKER	SINOKOR	55,00
MERMAID HOPE	299.999	2011	JAPAN	TANKER	* SINOKOR	65,00



MERCURY HOPE	299.999	2011	JAPAN	TANKER	*	65,00
ECLIPSE I	158.933	2006	KOREA	TANKER	NA	33,00
STI KINGSWAY	109.999	2015	KOREA	TANKER	NA	57,50
MARITIME TRANQUILITY	49.999	2020	CHINA	TANKER	* GREEK	39,00
MARITIME COMITY	49.997	2020	CHINA	TANKER	*	39,00
PIGEON POINT	48.356	2005	JAPAN	TANKER	CHINESE	13,90
ELLIE M II	46.784	2007	KOREA	TANKER	NA	15,00
OM SINGAPORE	29.015	2007	CHINA	TANKER	CHINESE	13,75
OM SHANGHAI	19.999	2007	JAPAN	TANKER	NA	15,00
NAVIGARE GENEROSA	54.564	2015	KOREA	GAS	NA	80,00
JAG VISHNU	49.996	2002	JAPAN	GAS	NA	42,00
OCEANIS	320.780	2011	KOREA	TANKER	SINOKOR	68,50
DHT CHINA	317.794	2007	KOREA	TANKER	* NA	* 101,60
DHT EUROPE	317.713	2007	KOREA	TANKER	*	*
NISSOS PSARA	301.861	2011	JAPAN	TANKER	SINOKOR	68,00
DESIMI	296.865	2011	CHINA	TANKER	* SINOKOR	* 136,0
SOLANA	296.581	2010	CHINA	TANKER	*	*
SFL OTTAWA	159.500	2015	CHINA	TANKER	* GREEK	57,00
SFL THELON	159.500	2015	CHINA	TANKER	*	57,00
NORDIC SPRINTER	159.500	2005	KOREA	TANKER	* NA	* 50,00
NORDIC LUNA	150.037	2004	JAPAN	TANKER	*	*
PELAGIC TOPE	76.578	2008	CHINA	TANKER	NA	14,00
DORIC PIONEER	51.565	2013	KOREA	TANKER	NA	29,50
NORD SUPERIOR	49.573	2015	KOREA	TANKER	NA	33,70
MAERSK KARA	38.396	2008	CHINA	TANKER	NA	12,00
NEW BL RAY	10.746	2013	CHINA	TANKER	NA	7,20
Gemi İsmi	TEU	İnşaa Yılı	İnşaa Ülkesi	Gemi Tipi	Alıcı Ülkesi	Fiyat US\$ M
A-REX DEXTERITY	3.534	2008	CHINA	CONTAINER	MSC	35,50
VICTORIA L	1.374	2009	CHINA	CONTAINER	MSC	18,00
ANTWERP BRIDGE	5.043	2005	KOREA	CONTAINER	* MSC	* 120,0
BEIJING BRIDGE	4.738	2005	KOREA	CONTAINER	*	*
GRACE BRIDGE	4.738	2005	KOREA	CONTAINER	*	*
LISA	4.249	2009	CHINA	CONTAINER	MSC	23,00
TITAN	1.122	1996	GERMANY	CONTAINER	NA	5,50
RIO KOBE	3.534	2009	CHINA	CONTAINER	SINGAPORE BASED	31,50
MUKADDES KALKAVAN	1.849	2008	TURKEY	CONTAINER	MSC	17,00
NEVZAT KALKAVAN	1.849	2011	TURKEY	CONTAINER	MSC	17,00
BOAT BLESSING	1.684	1997	POLAND	CONTAINER	NA	8,60

*Enbloc satışı ifade eder

	HURDA FİYATLARI OCAK 2026			
ÜLKE	Dökme Kuruyük (per T/LTD)	Tanker (per T/LTD)	Konteyner (per T/LTD)	
BANGLADEŞ	US\$ 395-405	US\$ 415-425	US\$ 425-435	
HİNDİSTAN	US\$ 405-415	US\$ 425-435	US\$ 435-445	
PAKİSTAN	US\$ 415-425	US\$ 435-445	US\$ 445-450	
TÜRKİYE	US\$ 265-275	US\$ 275-285	US\$ 285-295	

OCAK 2026 RAPOR EDİLEN HURDA SATIŞLARI

Gemi İsmi	DWT	LWT	İnşa Yılı	Gemi Tipi	Alıcı Ülkesi	USD PER T/ LWT
AN SHUN	74.761	9.881	1998	BULKER	PAKISTAN	412
SHENG LE C	27.940	6.961	1996	BULKER	OMAN	398
SHENG LU	28.510	6.300	1994	BULKER	NA	405
DIMPLE	13.770	4.866	1992	BULKER	INDIA	388
CHANG MING YANG	99.761	380	1993	BULKER	NA	380
GOLD ORIGIN	8.300	330	2005	GENERAL CARGO	BANGLADESH	330

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



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 activates 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

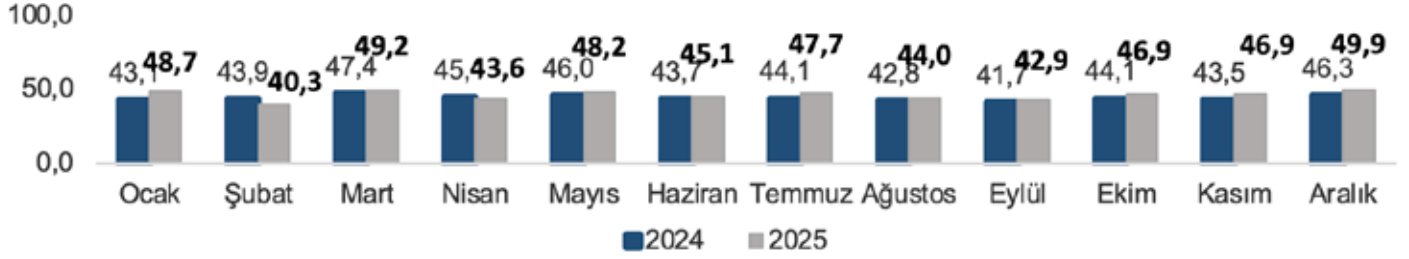
Tel: +90 216 987 07 17 / +90 533 460 38 66

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

2024-2025 YÜK İSTATİSTİKLERİ

Limanlarımızda gerçekleşen toplam yük elleçleme miktarı 2025 yılı aralık ayında bir önceki yılın aynı ayına göre %7,7 artış göstererek 49 milyon 897 bin 177 ton olmuştur.

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



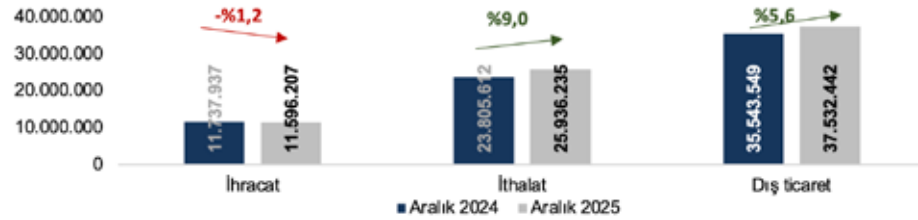
Kaynak: Denizcilik Genel Müdürlüğü, Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, İMEAK Deniz Ticaret Odası Görselleri

Denizyolu ile yapılan dış ticaret 2025 yılı aralık ayında bir önceki yılın aynı ayına göre %5,6 arttı.

- 2025 yılı aralık ayında bir önceki yılın aynı ayına göre limanlarımızda gerçekleştirilen ihracat amaçlı yükleme miktarı %1,2 azalarak 11.596.207 ton olurken, ithalat amaçlı boşaltma miktarı %9,0 artarak 25.936.235 ton olmuştur. Böylece dış ticaret taşımacılığında (ithalat+ihracat) toplam yük miktarı 2025 yılı aralık ayında bir önceki yılın aynı ayına göre %5,6 artarak 37.532.442 ton seviyesinde gerçekleşmiştir.

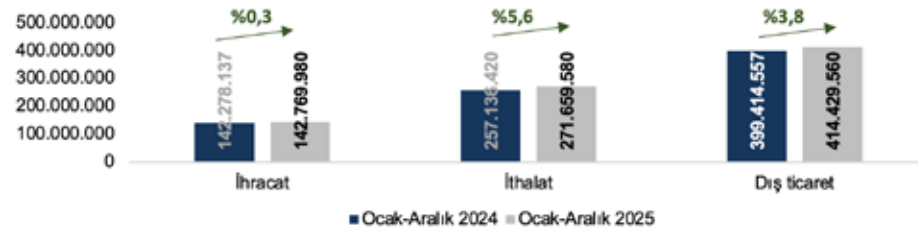
- Ocak-Aralık 2025 döneminde bir önceki yılın aynı dönemine kıyasla limanlarımızda gerçekleştirilen ihracat amaçlı yükleme miktarı %0,3 artarak 142.769.980 ton olurken, ithalat amaçlı boşaltma miktarı %5,6 artarak 271.659.580 ton olmuştur. Böylece, 2025 yılı Ocak-Aralık döneminde ise bir önceki yılın aynı dönemine kıyasla dış ticaret taşımacılığındaki toplam yük %3,8 artarak 414.429.560 ton seviyesinde gerçekleşmiştir.

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



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

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



34. IEEE SİNYAL İŞLEME VE İLETİŞİM UYGULAMALARI KURULTAYI

- İletişim ve Ağlar
- Görüntü İşleme ve Bilgisayarlı Görü
- Sinyal İşleme ve Uygulamaları
- Makine Öğrenmesi ve Yapay Zeka
- Biyomedikal Sinyal / Görüntü İşleme
- Doğal Dil İşleme ve Metin Madenciliği
- Robotik, Kontrol ve Otomasyon
- Özel Oturumlar

7 – 10 TEMMUZ 2026
PİRİ REİS ÜNİVERSİTESİ - TUZLA/İSTANBUL



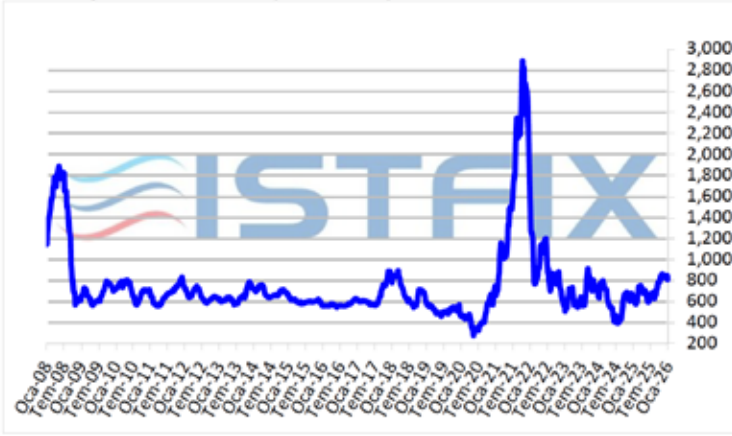
PRU
PİRİ REİS ÜNİVERSİTESİ

siu2026.pirireis.edu.tr

02.02.2026

05. HAFTA KOSTER PAZAR RAPORU & DEĞERLENDİRMELER

ISTFIX Bileşik Endeksi 810 puandan 825 puana çıkıp, geçen haftaki kayıplarını kısmen telafi etti. Bu artış kayda değer gemi yakıt fiyat artışlarına rağmen geldi. Kaldı ki gemi yakıtları son üç haftada yüzde 10 ila 15 arttı. Kötü hava koşulları hem Kuzeybatı Avrupa hem de Akdeniz’de etkili olmaya devam ediyor.



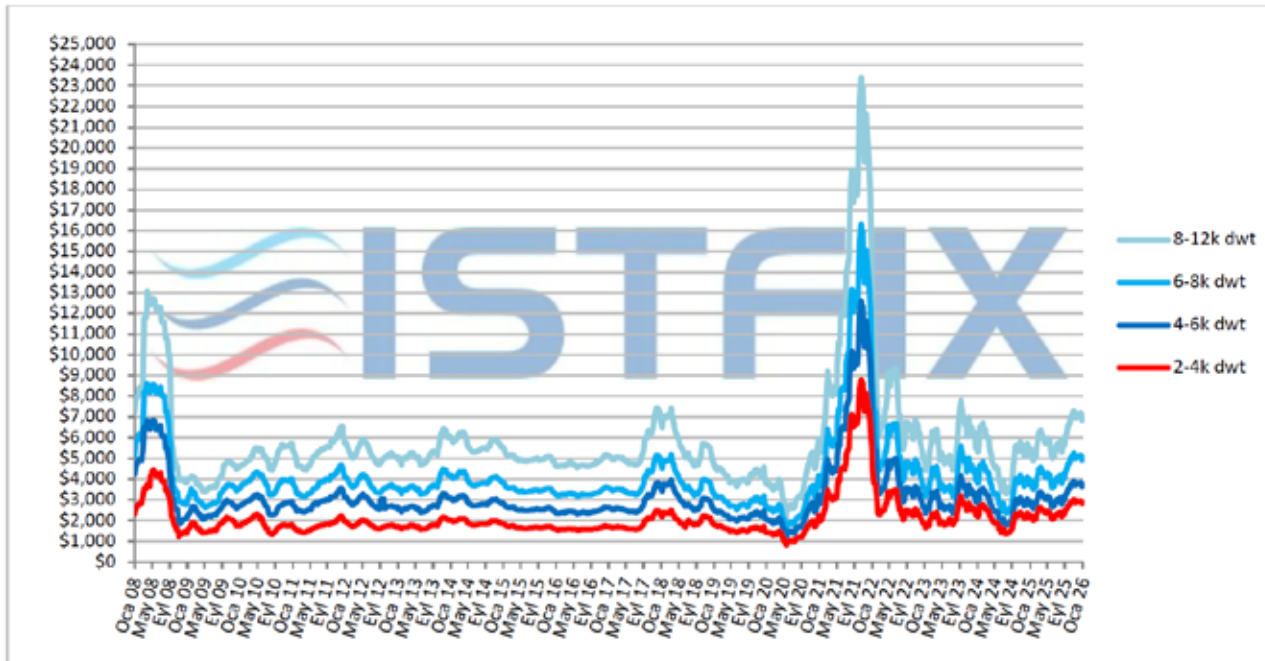
ISTFIX Haftalık Birleşik Endeksi 2008-2026



ISTFIX – Son 1 yıl

NAVLUNLAR

USD / gün	2-4k dwt	4-6k dwt	6-8k dwt	8-12k dwt
Bu Hafta	2,877	3,712	5,006	6,970
Geçen Hafta	2,825	3,644	4,915	6,843
Geçen Ay	2,926	3,775	5,091	7,088
Geçen Yıl	2,264	2,920	3,938	5,483



ISTFIX Haftalık Navlunlar 2008-2026

TEMSİLİ YÜK BAĞLANTILARI

Tonaj	Yük Cinsi	Yükl./Tahl. Limanı	Yükl./Tahl. Hızı (ton/gün)	Navlun (\$/ton)
2520	FERTILIZER IN BB	BARLETTA-VARNA	1000/1500	40.00
2800	SOYBEAN CAKE (57')	IZMAIL-MARMARA	1000/1000	28.00
3150	HYDRATED ALUMINA	SAN NICOLAS-IGSAS OR YARIMCA OR ROTAPORT	3000/1500	21.00
3600	SCRAP (68')	CORIGLIANO (F/D)-NEMRUT	1300/1300	18.00
4750	WHITE CLINKER	MERSIN-SALERNO	4750/2000	30.00
5000	STEEL	NOVOROSSIYSK-TBS	1500/1500	17.00
5800	WHEAT	KILIA -LEBANON OR SYRIA	1500/1500	29.00
5800	WHEAT	KILIA -EC ITALY	1500/1500	36.00
6000	WHEAT	GIURGIULESTI-WC GREECE	1500/1500	31.00
7700	SOYA (51')	IZMAIL-MERSIN	1500/1500	29.00
10000	CORN (50')	ODESSA OR CHORNOMORSK-MERSIN	2000/2000	27.00
14000	SOYA (51')	CHORNOMORSK-IZMIR	5000/5000	19.50

S&P

Bu hafta bir koster satışı raporlanmadı.

YAKIT

Petrol fiyatları bu hafta yükselme eğilimindeydi. Batı Teksas tipi ham petrol 61 dolar/varilden 65,25 dolara çıkarken Brent de 64,5 dolar/varilden neredeyse 70 dolar/varile ulaştı.

Gemi yakıt fiyatları da tüm bölgelerde artış kaydetti.

USD / mt	Rotterdam	Gibraltar	Malta	İstanbul
	MGO	MGO	MGO	MGO
Bu Hafta	691.50	762.50	812.26	772.50
Geçen Hafta	666.00	727.50	725.01	742.00
Değişim	3.83%	4.81%	12.03%	4.11%



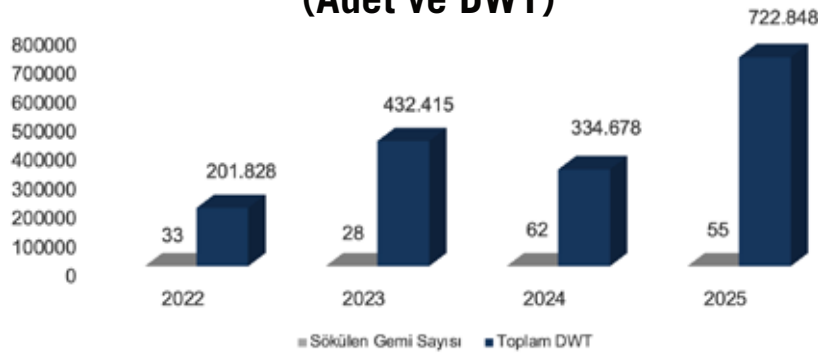
TÜRKİYE'DE GEMİ GERİ DÖNÜŞÜM (Bayrak Ülkelerine Göre Listelenmiştir) OCAK-ARALIK 2025

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	Deepwater Champion	9471862	Sondaj Gemisi	Malta	51.320	38.000	2010	19.12.2025
20	Discoverer Inspiration	9409936	Sondaj Gemisi	Marshall Adaları	65.573	101.000	2009	16.10.2025
21	Discoverer Clear Leader	9386122	Sondaj Gemisi	Marshall Adaları	65.573	10.100	2009	19.12.2025
22	Discoverer India	9521215	Sondaj Gemisi	Marshall Adaları	65.790	63.583	2010	19.12.2025
23	GMA Nadia	8631491	Kuruyük Gemisi	Palau	1.880	3.194	1988	3.04.2025
24	Jaguar	7726990	Kuruyük Gemisi	Palau	1.925	2.360	1978	8.05.2025
25	Irkutsk	7636767	Kuruyük Gemisi	Panama	2.827	3.761	1979	11.04.2025
26	Altair	7700001	Genel Kargo Gemisi	Panama	3.086	3.960	1978	8.01.2025
27	Cenk T	7528635	Ro-Ro/Yolcu Gemisi	Panama	21.162	8.408	1978	29.05.2025
28	Horoz	7610830	Römorkör	Panama	129	60	1978	16.10.2025
29	GNV Antares	8503797	Ro-Ro/Yolcu Gemisi	Portekiz	31.598	6.748	1987	17.12.2025
30	TG Arktika	9428499	Dökme Yük Gemisi	Rusya	15.878	23.645	2007	2.10.2025
31	Manassa Moon M	8202939	Genel Kargo Gemisi	St. Kitts & Nevis	5.962	9.557	1984	4.09.2025
32	Athina D	7703015	Kuruyük Gemisi	Tanzanya	1.952	3.265	1978	13.03.2025
33	Christ	8203529	Kuruyük Gemisi	Tanzanya	1.988	2.857	1982	30.06.2025
34	Boceanica	9267132	Petrol Tankeri	Tanzanya	42.058	71.864	2004	1.08.2025
35	Mody M	7414183	Kuruyük Gemisi	Tanzanya	3.885	6.351	1976	11.09.2025
36	Croatia	7920479	Genel Kargo Gemisi	Tanzanya	2.319	2.920	1979	16.10.2025
37	Sea Star	7929619	Genel Kargo Gemisi	Tanzanya	3.433	6.150	1980	1.12.2025
38	Diamond Arrow	8221911	Kuruyük Gemisi	Togo	4.113	6.654	1982	1.01.2025
39	Las	9162681	Konteyner Gemisi	Togo	6.378	7.147	1998	10.04.2025
40	Kriti I	7814046	Ro-Ro/Yolcu Gemisi	Togo	27.239	5.398	1979	21.05.2025
41	Storno	7528611	Ro-Ro	Togo	13.117	8.661	1978	19.11.2025
42	Arel 2	8205216	Kuruyük Gemisi	Türkiye	1.908	3.170	1983	6.02.2025

Sıra NO	Gemi Adı	IMO NO	Tipi	Bayrak	Tonajı GT	Tonajı DWT	İnşa Yılı	Geliş Tarihi
43	Zekai Onel	8132603	Kuruyük Gemisi	Türkiye	2.547	4.147	1980	2.04.2025
44	Vista 2	8850657	Kuruyük Gemisi	Türkiye	499	813	1968	27.05.2025
45	Sarı Kanarya	8421896	Tarama Gemisi	Türkiye	2.081	583	1984	25.07.2025
46	Tevfik Kuyumcu	8836986	Petrol Tankeri	Türkiye	992	1.598	1990	18.08.2025
47	Arel 5	8511940	Kuruyük Gemisi	Türkiye	1.943	2.859	1986	12.09.2025
48	İbrahim Simsek	7504653	Genel Kargo Gemisi	Türkiye	4.045	5.586	1983	31.12.2025
49	Milangaz 4	8916322	LPG Tankeri	Türkiye	2.856	3.595	1990	27.12.2025
50	Alara	7615347	Ro-Ro	Türkiye	4.177	3.734	1980	24.12.2025
51	Limba	8947618	Kuruyük Gemisi	Ukrayna	1.866	2.132	1964	19.03.2025
52	Kriti II	7814058	Ro-Ro/Yolcu Gemisi	Yunanistan	27.239	5.339	1979	7.03.2025
53	Taxiarchis	6714536	Römorkör	Yunanistan	281	90	1967	20.05.2025
54	Lexa	7419626	Ro-Ro/Yolcu Gemisi	Yunanistan	4.023	1.060	1975	18.12.2025
55	Apollon	7431806	Römorkör	Yunanistan	352	100	1976	1.12.2025

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

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



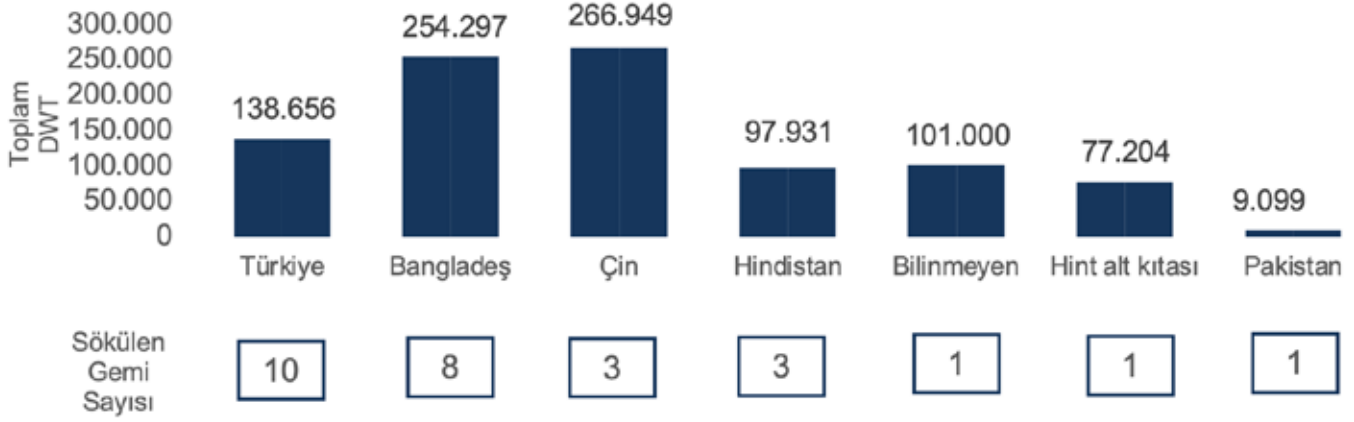
Kaynak: Clarksons Research Services Limited ve İMEAK Deniz Ticaret Odası Görselleri

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

ARALIK			
Gemi Tipi	Adet	Ortalama Yaş	Toplam DWT
Asfalt/Bitüm Tanker	1	41,0	5.754
Çimento Gemisi	1	42,0	3.091
Dökme Yük Gemisi	4	27,5	392.600
Genel Kargo Gemisi	2	43,5	11.736
Kimyasal/Petrol Tankeri	1	22,0	49.474
Kuruyük Gemisi	3	27,0	26.521
LNG Tankeri	1	22,0	77.204
LPG Tankeri	1	35,0	3.595
Petrol Tankeri	5	38,4	150.836
Ro-Ro	1	45,0	3.734
Ro-Ro/Yolcu Gemisi	2	44,0	7.808
Römorkör	1	49,0	100
Sondaj Gemisi	4	15,5	212.683
Genel Toplam	27	32,4	945.136

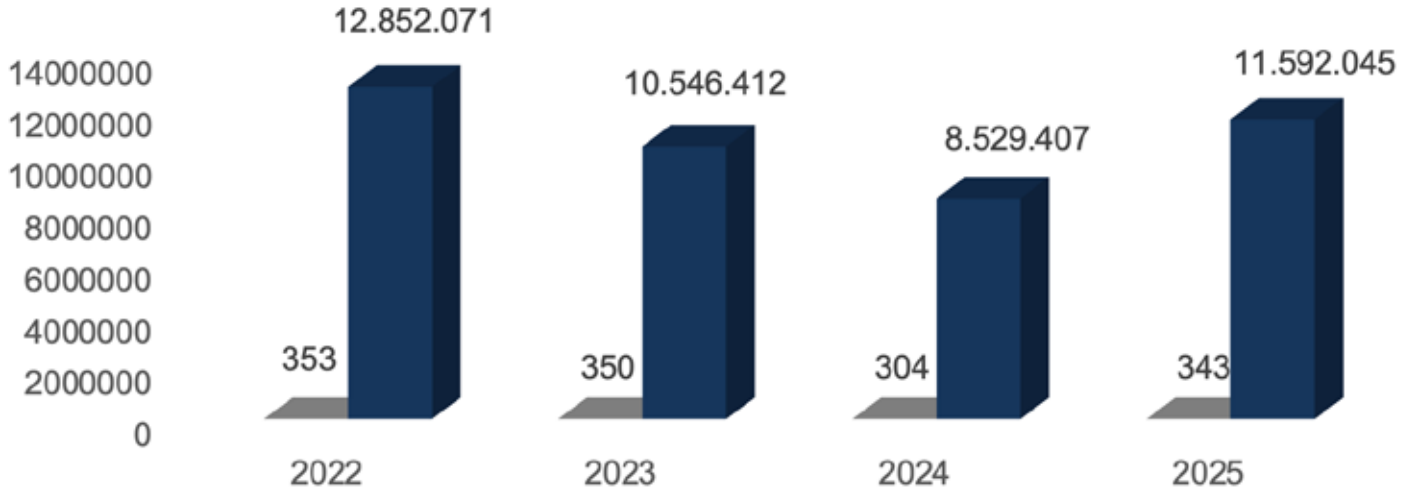
Kaynak: Clarksons Research Services Limited ve İMEAK Deniz Ticaret Odası Hesaplamalar

ÜLKELER BAZINDA GEMİ GERİ DÖNÜŞÜMÜ (Adet ve DWT) ARALIK 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)

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

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

Geleceğin
ROTA
of the future

**Botaş
FSRU Terminali
Deniz Dibi
Tarama Projesi**



**Kız Kulesi
Deniz Dolgu Projesi**



**TP-OTC
Filyos Limanı
Sualtı Dolgu
Projesi**



**Marport Limanı
Deniz Dibi
Tarama Projesi**

LCM ROTA
Denizcilik
Deniz İnşaatı Çözümleri | Marine Construction Solutions

Cami Mah. Cumhuriyet Cad.
No:66-1 Tuzla / İstanbul - Türkiye

+90 555 802 49 22

+90 216 446 00 75

info@lcmrotadenizcilik.com

www.lcmrotadenizcilik.com

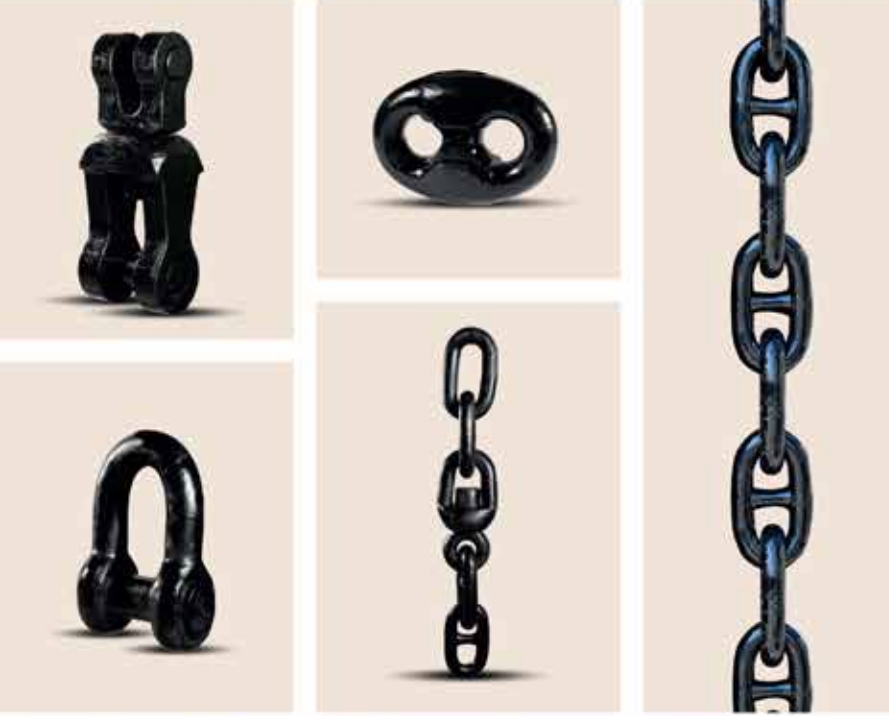


lcmrotadenizcilik





ADAMAR
International Maritime Services Inc.



Tersanelerin Kalbinde Güçlü Stok, Hızlı Teslimat

Tuzla'daki depomuzdan aynı gün teslimat avantajı sunan güçlü stok altyapımızla operasyonlarınıza hız kazandırıyor ve sektörün ihtiyaç duyduğu doğru ürünü, doğru zamanda sahaya ulaştırmaktan gurur duyuyoruz.



GO
confidently



www.adamarine.com



sales@adamarine.com



www.adamaranchorchain.com

TURKIYE

CHINA

HONG KONG

NETHERLANDS

GREECE

Because Great Vessels
Don't Run on Noise
They Run on Harmony!



The Way Forward Is Harmony

YAF GROUP

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

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