

İMEAK
Deniz Ticaret
Odası'nın
resmi yayınıdır.

DenizTicaretİ

DERGİ KURULUŞ: 1984

TEMMUZ / 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

Cemal ÇETİN

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



Yıl 42

TEMMUZ 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 Giriş Kat

Kadıköy İSTANBUL - TÜRKİYE

T: +90 216 428 92 51 / info@likyareklamcilik.com.tr

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

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

Reklam&PR Koordinatörü: HANDAN 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



BAŞYAZI / TAMER KIRAN

MAKAMLAR GELİP GEÇER, KALICI OLAN
KURUMLARA BIRAKILAN DEĞERLERDİR

04



MECLİS

TAMER KIRAN YENİ DÖNEMDE BAŞKAN ADAYI
OLMAYACAĞINI AÇIKLADI

08



5. TÜRKİYE DENİZCİLİK ZİRVESİ

5. TÜRKİYE DENİZCİLİK ZİRVESİ'NDE KABOTAJIN
100. YILINA GÜÇLÜ VURGU

44



DENİZCİLİK VE KABOTAJ BAYRAMI

KABOTAJ KANUNU'NUN 100. YILI COŞKUyla
KUTLANDI

54



BUNKER

OĞUZ ATAÇ: KARBON, KURALLAR VE KÜRESEL
DALGALANMALAR

74

FAALİYET RAPORU	16
ODADAN	20
ŞUBELERİMİZDEN	36
DOSYA	58
MAKALE	66
LİMANLAR	70
BOSPHORUS SHIPBROKERS' DINNER	76
SEKTÖRDEN HABERLER	78
DTO IMO BÜLTENİ	96
DTO AB BÜLTENİ	102
GEMİ TUTULMALARI	108
S&P	110
YÜK İSTATİSTİKLERİ	114
ISTFIX	116
HURDA RAPORU	118

Makamlar Gelip Geçer, Kalıcı Olan Kurumlara Bırakılan Değerlerdir



TAMER KIRAN

İMEAK DTO Yönetim Kurulu Başkanı

Bir görev döneminin daha sonuna yaklaşırken, Odamız yeni bir seçim sürecine hazırlanıyor. 5174 sayılı Türkiye Odalar ve Borsalar Birliği (TOBB) Kanunu uyarınca dört yılda bir Ekim, Kasım ayları içerisinde yapılması zorunlu olan oda ve borsa organ seçimlerine yaklaşık üç ay kaldı. Büyük bir heyecan ve güçlü bir sorumluluk duygusuyla iki dönemdir yürüttüğüm İMEAK Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanlığı görevini tamamlamaya hazırlanıyorum. Bu vesileyle, Haziran Ayı Meclis Toplantımızda uzun süredir üzerinde hassasiyetle düşündüğüm önemli bir kararımı üyelerimizle paylaştım ve önümüzdeki dönemde Yönetim Kurulu Başkanlığı'na yeniden aday olmayacağımı açıkladım.

Bu karar, anlık bir değerlendirme ya da kişisel bir tercih değil, göreve ilk talip olduğum günden bu yana benimsediğim kurumsallık anlayışının doğal bir sonucudur. Çünkü inanıyorum ki, kurumları güçlü kılan yalnızca gerçekleştirdikleri hizmetler değil, kurumsallığa sahip çıkmaları, sürdürülebilirliği sağlamaları ve zamanı geldiğinde görevleri liyakatli isimlere güvenle devredebilmeleridir. Aynı toplantıda, Odamızın geleceğine ilişkin kanaatimi de üyelerimizle paylaşarak nihai kararın her zaman olduğu gibi üyelerimizin iradesiyle şekilleneceğini ifade ettim. Hiçbir zaman makamları amaç olarak görmedim. Benim için önemli olan, görevde ne

kadar kaldığımız değil, Odamıza, üyelerimize ve denizcilik sektörümüze ne kadar değer katabildiğimizdir. Ayrıca, üyelerimizin takdirleri doğrultusunda önümüzdeki dönemde de Odamız çatısı altında kurumsal birikimimizi ve ortak değerlerimizi geleceğe taşımaya katkı sunacak farklı bir sorumluluk üstlenerek denizcilik camiamıza hizmet etmeyi sürdürme arzusunda olduğumu da ifade ettim.

Sağduyusuna, ferasetine ve Odamızın geleceğine ilişkin güçlü vizyonuna her zaman güvendiğim üyelerimizin, bu kararı aynı anlayışla değerlendireceklerine, bugüne kadar birlikte inşa ettiğimiz istikrarı, birlik ruhunu ve kurumsal birikimi göz önünde bulundurarak en doğru kararı vereceklerine yürekten inanıyorum. Öte yandan, denizcilik sektörüne hizmet etme sorumluluğumuz devam ederken, sektörümüzün geleceğini belirleyen küresel gelişmeleri de yakından takip etmeyi sürdürüyoruz. Denizcilik sektörü, doğası gereği küresel gelişmelerden en hızlı ve en doğrudan etkilenen sektörlerin başında gelmektedir.

Nitekim Temmuz ayına jeopolitik risklerin yeniden küresel gündemin merkezine yerleştiği bir ortamda girdik. Haziran ayında ABD ile İran arasında varılan 60 günlük ateşkes anlaşmasının oluşturduğu iyimser hava, Temmuz ayının ilk haftasında Hürmüz Boğazı merkezli gerilimin yeniden tırmanmasıyla yerini belirsizliğe bıraktı. ABD ile İran arasında yaşanan karşılıklı askeri hamleler ve açıklamalar, küresel piyasalarda dalgalanmalara yol açarken deniz taşımacılığı açısından da riskleri artırdı. Temennim, temmuz ayının ilerleyen günlerinde akliselimin yeniden hakim olması, diplomatik kanalların güçlenmesi ve tarafların ateşkes şartlarına dönmesidir.

Böylesine hassas bir uluslararası gündemde ülkemiz, NATO Devlet ve Hükümet Başkanları Zirvesi'ne başarıyla ev sahipliği yaptı. İttifakın 32 üye ülkesinin liderlerini Ankara'da buluşturan zirve, Türkiye'nin, Cumhurbaşkanımız Sayın Recep Tayyip Erdoğan'ın liderliğinde uluslararası güvenlik, bölgesel istikrar ve diplomatik girişimlerde üstlendiği etkin rolü bir kez daha ortaya koydu. Böylesine stratejik öneme sahip bir zirveye ev sahipliği yapmak, millet olarak hepimiz için haklı bir gurur vesilesi oldu.

1 Temmuz'da, denizcilik tarihimizin en anlamlı dönüm noktalarından biri olan Denizcilik ve Kabotaj Bayramı'nın 100. yılını coşku ve heyecan içinde idrak ettik. Bir asır önce yürürlüğe giren Kabotaj Kanunu, denizlerdeki egemenlik haklarımızı güvence altına alırken, Türk denizciliğinin gelişiminin de en sağlam temelini oluşturdu.

Kabotaj Kanunu'nun 100. yılına denk gelen 5. Türkiye Denizcilik Zirvesi de bu anlamlı günün en önemli organizasyonlarından biri oldu. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığımızın himayelerinde, Denizcilik Genel Müdürlüğümüzün koordinasyonunda ve Odamızın destekleriyle gerçekleştirilen zirvede, IMO Genel Sekreteri Sayın Arsenio Dominguez ve dost ülkelerden bakanlarla sektörümüzün geleceğini değerlendirme fırsatı bulduk. Zirve, Türkiye'nin küresel denizcilik gündemindeki etkin konumunu bir kez daha ortaya koydu. Bu vesileyle, Türkiye Denizcilik Zirvesi'nin gerçekleştirilmesine öncülük eden ve çalışmalarımızda desteğini her zaman yanımda hissettiğimiz Ulaştırma ve Altyapı Bakanımız Sayın Abdulkadir Uraloğlu'na ve Bakanlığın kıymetli mensuplarına denizcilik camiamız adına teşekkür ediyorum.

Zirvenin benim için en anlamlı anlarından biri ise "Denizcilik Sektörüne Katkı" ödülüne layık görülmem oldu. Bu kıymetli ödülü Cumhurbaşkanımız Yardımcımız Sayın Cevdet Yılmaz ile Ulaştırma ve Altyapı Bakanımız Sayın Abdulkadir Uraloğlu'nun elinden almaktan büyük bir onur duydum. Bu ödül, Deniz Ticaret Odası çatısı altında birlikte emek verdiğimiz Yönetim Kurulu Üyesi arkadaşlarımızla sektörümüzün gelişimi için yürüttüğümüz ortak çalışmaların bir takdiri olarak görüyorum.

Cumhuriyetimizin ikinci yüzyılında ve Kabotaj Kanunu'nun ikinci asrına adım attığımız bu dönemde, Türk denizciliğinin çok daha büyük başarıları ulaşacağına yürekten inanıyorum. Üyelerimizin teveccühü doğrultusunda Odamız çatısı altında üstleneceğim her sorumlulukta, bugüne kadar olduğu gibi bundan sonra da Odamıza ve denizcilik sektörümüze aynı inanç, heyecan ve kararlılıkla hizmet etmeye devam edeceğim. Kalın sağlıcakla...

BELZONA®

Repair • Protect • Improve

Tamir • Koruma • İyileştirme



En İyi Kalite
ve
En İyi Sonuç
Garantisi

ÜRÜNLERİMİZ



Denizcilik sektörü için kapsamlı Belzona® çözümleri

Tamir, Kavitasyon ve korozyon koruma
kaplama alanları

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



Öncesi



Sonrası



Belzona Türkiye Exclusive
(Tam Yetkili) Distribütörü:



İTER-MAR
GEMİ ONARIM

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



Denizde Güven, Ulaşım

Süreklilik



Ege'de Unutulmaz

Göçmenlikler



KALYMNOS

KOS

LEROS

Sunset Cruise



Dinner Cruise



Boğazda Eşsiz

Deneyimler



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

TAMER KIRAN YENİ DÖNEMDE BAŞKAN ADAYI OLMAYACAĞINI AÇIKLADI

İMEAK DTO Haziran ayı Meclis Toplantısı'na, İMEAK DTO Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kiran'ın yeni dönemde aday olmayacağını açıklaması damga vurdu.



KAŞİF KALKAVAN - BAŞARAN BAYRAK - EMİN EMİNOĞLU



AHMET AYGÜN ÖZGEN

İstanbul ve Marmara, Ege, Akdeniz, Karadeniz Bölgeleri (İMEAK) Deniz Ticaret Odası'nın (DTO) Haziran ayı Meclis Toplantısı, 25 Haziran Perşembe günü DTO Meclis Salonu'nda yapıldı. İMEAK DTO Meclis Başkanı Başaran Bayrak'ın başkanlık ettiği toplantıda, gündem maddelerine geçilmeden önce İMEAK DTO Meclis Katip Üyesi Kaşif Kalkavan vefat haberlerini okudu ve merhumlara Allah'tan rahmet, kederli ailelerine başsağlığı dilendi: "DTO üyesi Domino Gemi Hizmetleri ve Ticaret A.Ş. ortaklarından, Düzgüt Vapur Hizmetleri Ticaret A.Ş. ve Düzkoç Turizm İthalat ve İhracat A.Ş.'de farklı görevlerde bulunmuş Süleyman Mehmet Kızıltuğ; DTO üyesi Cambaz Denizcilik ve Nakliyat Ticaret Sanayi Limitet Şirketi ortaklarından Nazmi Cambaz'ın ağabeyi Salih Cambaz; DTO üyesi Mardaş Marmara Deniz İşletmeciliği A.Ş. kurucularından, şirket yönetim kurulu üyeleri Naci Aslan ve Yılmaz Aslan'ın babası, yönetim kurulu üyesi Bayram Yusuf Aslan'ın ağabeyi Tacettin Aslan; DTO üyesi Ova Marin Denizcilik

Sanayi ve Ticaret Ltd. Şti. sahibi, Türkiye Gemi İnşa Sanayicileri Birliği Yönetim Kurulu üyesi Nurettin Çalışkan'ın babası Mahmut Çalışkan vefat etmiştir. Merhumlara Allah'tan rahmet, kederli ailelerine, odamız ve camiamız adına başsağlığı dileriz."

Gündemin ilk maddesi 21.05.2026 tarih ve 453 sayılı toplantı zabıtlarının görüşülmesi ve onaylanmasıydı. Adreslere gönderilen zabıtlar oybirliğiyle onaylandı. Gündemin ikinci maddesi 2026 Nisan ayı mizanının görüşülmesi ve onaylanmasıydı. İMEAK DTO Hesapları İnceleme Komisyonu Başkanı Ahmet Aygün Özgen'in okuduğu mizan oybirliğiyle kabul edildi. Gündemin üçüncü maddesi meclis üyelerine verilecek huzur hakkının görüşülmesi ve onaylanması hakkındaydı. Bu konuda yine İMEAK DTO Meclis Katibi Kaşif Kalkavan bilgilendirme yaptı ve Türkiye Odalar ve Borsalar Birliği (TOBB) 82. Genel Kurulu'nun 22 Mayıs 2026 tarihli kararı ile Ocak 2027 tarihinden itibaren

Oda ve Borsa Meclis üyelerine net 800 TL huzur hakkı ödenmesine karar verildiği bildirildi. DTO Meclisi, kendi meslek komiteleri ve yönetim kurulu üyelerine huzur hakkı ödenmemesi ve Birlik Genel Kurulu tarafından belirlenen bu huzur hakkından feragat edilmesi hususunu oylamaya sundu. Önerge oybirliğiyle kabul edilerek huzur hakkından feragat edildi.

TAMER KIRAN: "HÜRMÜZ BOĞAZI'NDAKİ DURUM PİYASALARA YÖN VERECEK EN KRİTİK UNSUR"

Mayıs ayı faaliyetlerinin videolu sunumunun ardından İMEAK DTO Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kiran kürsüye gelerek konuşmasını yaptı. Ekonomik ve sektörel konularda değerlendirmelerde bulunan Kiran, yaklaşık 100 günden fazla süren ABD-İran Savaşı'nın, tarafların üzerinde uzlaştığı 60 günlük ön anlaşmayla şimdilik sona ermiş gibi görüldüğünü belirterek, "Anlaşma kapsamında Hürmüz Boğazı'nın yeniden açılması, İran'a savaş tazminatı ödenmesi ve yaptırımların



TAMER KIRAN

kaldırılmasına yönelik adımlar, Tahran açısından önemli kazanımlar olarak öne çıkıyor. Buna karşılık, İran'ın nükleer silah geliştirme programını durdurmasına yönelik ABD taleplerinin müzakere sürecine girmesi, Washington yönetimi için dikkat çekici bir kazanım sayılabilir. Ancak anlaşmanın kalıcılığı konusunda hâlâ ciddi soru işaretleri bulunuyor. Sabah başka, akşam başka açıklamaların geldiği bir dönemdeyiz.

Tazminat ödemelerinin kapsamı, yaptırımların ne ölçüde kaldırılacağı ve İran'ın nükleer programına ilişkin mekanizmaların nasıl işleyeceği henüz netleşmiş değil" dedi.

Hürmüz Boğazı'nın açık kalmasının önümüzdeki dönemde piyasalara yön verecek en kritik unsur olduğunu vurgulayan Kiran, son haftalarda petrol fiyatlarında gözlenen sert düşüşün de bu beklentiden kaynaklandığını; artan arz ve azalan enerji tedarik risklerinin, enerji, gıda ve lojistik maliyetleri üzerindeki baskıyı hafifletmeye başladığını; bu eğilimin devam etmesi halinde savaşın yarattığı enflasyonist etkilerin önümüzdeki aylarda kademeli olarak zayıflamasına katkı sağlayacağını aktardı. Küresel denizcilik piyasaları açısından bakıldığında, ABD ile İran arasında varılan geçici mutabakatın en önemli sonucu Hürmüz Boğazı'ndaki ticari gemi trafiğinin yeniden canlanması olduğunu;



Ön sıra soldan sağa: Ön sıra soldan sağa: Tamer Kiran (YK Başkanı), Recep Düzgüt (YK Başkan Yrd.), Adnan Naiboğlu (YK Başkan Yrd.), Taylan Kalkavan (YK Sayman Üye), Burak Akartaş (YK Üye)

Arka sıra soldan sağa: Serhat Barış Türkmen (YK Üye), Kemal Barış Dillioğlu (YK Üye), İsmail Görgün (YK Üye), Serdar Akdemir (YK Yedek Üye), Kasım İnandı (YK Yedek Üye), Semih Dinçel (YK Yedek Üye)

anlaşmanın, askeri operasyonların durdurulmasını, deniz ablukasının kademeli olarak kaldırılmasını ve ticari geçişlerin belirli bir takvim içinde savaş öncesi seviyelere ulaşmasını hedeflediğini; anlaşmanın açıklanmasının ardından tanker, LNG, dökme yük ve genel kargo gemilerinde gözlenen hareketliliğin bu sürecin ilk işaretleri olduğunu; ancak tablonun henüz tam bir normalleşmeye değil, kontrollü bir yeniden açılmaya işaret ettiğini söyledi.

Tamer Kiran, bir yandan tanker ve LNG taşımacılığında kademeli bir normalleşme ve savaş riski primlerinde gerileme beklentisinin öne çıktığını, diğer yandan bölgede yaşanabilecek olası güvenlik sorunlarının süreci yeniden zorlaştırma ihtimalini göz ardı etmemek gerektiğini ifade etti. Bu nedenle ABD ile İran arasındaki mutabakatı denizcilik piyasaları açısından olumlu bir gelişme olarak değerlendirmekle birlikte, önümüzdeki dönemin aynı zamanda kritik bir gözlem süreci olacağının altını çizdi. Karadeniz'de son dönemde meydana gelen ve Türk bayraklı, Türk sahipli veya Türk işletmeciliğindeki ticaret gemilerini hedef alan saldırıların, denizcilik camiasında

derin üzüntü ve endişe yarattığını belirten Kiran, gelişmeler üzerine DTO tarafından girişimlerde bulunulduğunu, Dışişleri Bakanlığı'nın ilgili birimlerine resmi yazılar gönderildiğini ve istişare edildiğini, Dışişleri Bakan Yardımcısı'nın tavsiyeleri doğrultusunda hareket ettiklerini bildirdi.

Karadeniz'de barış ve istikrarın yeniden tesis edilmesinin, deniz ticaretinin güvenli şekilde sürdürülebilmesi ve denizcilerin can güvenliğinin korunmasının, sektör açısından hayati önem taşıdığını vurgulayan Kiran, "Oda olarak Türk Bayraklı ve Türk Sahipli gemilerimizin hak ve menfaatlerini korumak amacıyla konunun takipçisi olmaya ve gerekli tüm girişimleri sürdürmeye devam edeceğiz" diye konuştu.

GEMİ ACENTELERİ YÖNETMELİĞİ

Sektörel konulara da değinen Kiran, Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı tarafından hazırlanarak Mayıs ayında Resmi Gazete'de yayımlanan Gemi Acenteleri Yönetmeliği'ne ilişkin üyeler tarafından çeşitli değerlendirmeler yapıldığını ve talepler dile getirildiğini aktardı. Yönetmeliğin hazırlık sürecinde DTO tarafından yoğun bir çalışma



yürütüldüğünü, üyelerden gelen görüş ve önerilerin titizlikle değerlendirilerek Denizcilik Genel Müdürlüğü'ne iletilildiğini, süreç boyunca Genel Müdürlük ile yakın bir istişare mekanizması içerisinde çalışıldığını, sektörün beklenti ve ihtiyaçlarının düzenlemeye yansıtılması için önemli bir mesai harcandığını anlatan Tamer Kıran, şunları söyledi: “Bununla birlikte, özellikle B sınıfı acentelerde aranacak personel istihdam şartlarına ilişkin düzenleme başta olmak üzere bazı maddelerde üyelerimizin haklı çekinceleri bulunmaktadır.

Üyelerimiz, mevcut ekonomik koşullar altında söz konusu düzenlemenin ilave maliyetler doğuracağını, nitelikli personel temininde güçlük yaratacağını ve uygulamada bazı mağduriyetlere neden olacağını ifade etmektedir. Odamıza ulaşan talep ve değerlendirmeler vakit kaybedilmeksizin Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığımıza iletilmiş ve konu Bakanlık nezdinde en üst düzeyde gündeme getirilmiş olup, uygulamada sıkıntı yaratabilecek hususların yeniden değerlendirilmesi ve gerekli revizyonların yapılmasına yönelik beklentilerimiz açık bir şekilde aktarılmıştır. Özellikle üyelerimizden gelen yoğun geri bildirimlere konu olan hususlarda gerekli düzenlemelerin yapılacağı yönündeki beklentimizi koruyor, sürecin takipçisi

olmaya devam edeceğimizi belirtmek istiyorum.”

Özet beyan eksiklik ve fazlalık işlemlerinde yaşanan uygulama farklılıkları konusunda DTO'nun girişimleri sonucunda Gümrükler Genel Müdürlüğü tarafından gerekli değerlendirmeler yapılmış ve uygulamada ortaya çıkan tereddütlerin giderilmesi ile ülke genelinde uygulama birliğinin sağlanması amacıyla tüm Gümrük ve Dış Ticaret Bölge Müdürlüklerine gerekli talimatların gönderildiğini belirten Kıran, üyelerin faaliyetlerini kolaylaştıracak bu düzenlemede yapıcı yaklaşımları nedeniyle Ticaret Bakanlığı ve Gümrükler Genel Müdürlüğü'ne teşekkür etti.

Haziran ayında üyelerin finansmana erişimini kolaylaştırmak ve sektörün sürdürülebilir büyümesine katkı sağlamak amacıyla Türkiye İş Bankası ile önemli bir iş birliği protokolü imzaladıklarını hatırlatan Kıran, sektöre gösterdikleri yakın ilgi ve iş birliği anlayışları dolayısıyla Türkiye İş Bankası yönetimine teşekkür etti, imzalanan protokolün üyeler ve sektör için hayırlı olmasını temenni etti.

KABOTAJ KANUNU'NUN 100'ÜNCÜ YILI

1 Temmuz tarihinin denizciler için çok önemli bir tarih olduğunu hatırlatan Başkan Tamer Kıran, “Bu yıl, Türk

denizcilik tarihi açısından son derece önemli bir dönüm noktası olan Kabotaj Kanunu'nun yürürlüğe girişinin 100'üncü yılına ulaşıyoruz. 1 Temmuz 1926'da yürürlüğe giren Kabotaj Kanunu ile Türk limanları ve kıyıları arasındaki deniz taşımacılığı ve denizcilik faaliyetleri, milli egemenliğimizin ayrılmaz bir parçası haline gelmiş; denizlerimiz üzerindeki ekonomik bağımsızlığımız önemli ölçüde güçlenmiştir. Kabotaj Kanunu yalnızca bir denizcilik düzenlemesi değil, aynı zamanda Genç Cumhuriyetimizin ekonomik bağımsızlık vizyonunun ve denizciliğe verdiği önemin en somut göstergelerinden biridir. Bu anlamlı günün yüzüncü yıldönümünde, Kabotaj Kanunu'nun ülkemize kazandırılmasına öncülük eden Cumhuriyetimizin kurucusu Gazi Mustafa Kemal Atatürk'ü, silah arkadaşlarını ve Türk denizciliğine hizmet etmiş tüm denizcilerimizi rahmet, minnet ve şükranla anıyor; denizcilik camiamızın ve milletimizin Kabotaj Bayramı'nı kutluyorum” dedi.

DENİZCİ ÜLKE DENİZCİ MİLLET YARIŞMASI SONUÇLANDI

DTO tarafından bu yıl dördüncüsü düzenlenen Denizci Millet Denizci Ülke Proje Yarışması'nın da başarıyla tamamlandığını bildiren Kıran, derece alanları açıkladı ve yarışmaya katılan tüm proje sahiplerini, dereceye giren yarışmacıları, değerlendirme sürecinde görev alan kıymetli jüri üyelerini tebrik etti.

Yapılan değerlendirmeler sonucunda Birincilik ödülüne Doğuhan Hazar Cengiz'in hazırladığı “MARBEE – NDT Drone” projesi, ikincilik ödülüne Umud Şahan tarafından hazırlanan “MALTİS: Manyetik Tork Tabanlı Lateral-Aksiyel Su Altı İtki Sistemi” projesi, üçüncülük ödülüne ise Tarık Özkul tarafından hazırlanan “AeroFOLD Rüzgâr Türbini Teknolojisinin Denizcilik Uygulaması” projesi layık görüldü. Kıran, yarışmanın ödül töreninin Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı tarafından Tersane İstanbul'da düzenlenecek, 5'inci Türkiye Denizcilik Zirvesi kapsamında, gerçekleştirileceğini bildirdi ve zirveye meclis üyelerini davet etti.



“ODA VE BORSALAR ORGAN SEÇİMLERİNE 3 AY KALDI”

5174 sayılı Türkiye Odalar ve Borsalar Birliği (TOBB) Kanunu’na göre 4 yılda bir ekim, kasım ayları içerisinde yapılması zorunlu olan oda ve borsalar organ seçimlerine yaklaşık 3 aylık bir süre kaldığını hatırlatan Tamer Kıran, “Henüz kesin tarihi belirlemedik ancak ekim ayı içerisindeki günlerde biz de merkez ve şubelerimizin organ seçimlerini yapacağız” dedi.

Konuşmasında geride kalan sekiz yıllık dönemi değerlendiren Kıran, göreve geldikleri 2018 yılından beri sektörün ve ülkenin çok zorlu süreçlerden geçtiğini belirterek, döviz kuru krizi, Covid-19 pandemisi, küresel ekonomik dalgalanmalar, tedarik zinciri sorunları, Rusya-Ukrayna savaşı, Orta Doğu’da yaşanan çatışmalar ve küresel ticarete ortaya çıkan belirsizliklerle mücadele ettiklerini ifade etti. Böylesine zorlu dönemlerde Yönetim Kurulu, Meclis ve üyelerle birlikte kimseyi dışlamadan, hiçbir sorunu görmezden gelmeden, istişareyi esas alarak çalışmalarını belirten Kıran, “Her üyemizin derdini kendi derdimiz, her talebini kendi sorumluluğumuz olarak gördük. Çünkü 2018’de yola çıkarken ulaşılabilir ve ulaşılabilir olacağız diye söz vermiştik. Hamdolsun bugüne kadar da bu sözümüzü tuttuk” diye konuştu.

Görev süreleri boyunca DTO’nun kurumsal yapısını ve mali gücünü önemli ölçüde geliştirdiklerini, 2018 yılında yaklaşık 97 milyon lira olan DTO bütçesinin bugün 1 milyar 700 milyon liraya ulaştığını, yine 8 yıl önce göreve başladıklarında yaklaşık 10 milyon dolar olan borcun kapatıldığını söyledi.

Piri Reis Üniversitesi’nin de aynı dönemde önemli bir dönüşüm yaşadığını kaydeden Kıran, görevi devraldıklarında yaklaşık 60 milyon dolar seviyesinde bulunan finansal yükümlülüklerin tamamen sona erdiğini, üniversitenin bugün kendi ayakları üzerinde duran güçlü bir yapıya kavuştuğunu açıkladı.

Diğer taraftan göreve gelirken söz verdikleri gibi denizcilik eğitimi veren bilaistisna tüm denizcilik okullarının talep ettikleri ihtiyaçlarının karşılandığını belirten Kıran, “Bunların detaylarını ve maddi değerlerini Eylül ayında yapacağım Meclis konuşmamda sizlerle paylaşacağım. Eminim ki duyduğunuzda sizler de şaşıracaksınız” dedi. Yine bu dönemde şubelerin fiziki altyapılarını güçlendirmeyi öncelikleri arasına aldıklarını belirten Tamer Kıran, Oda’nın kurumsal kimliğine yakışan hizmet binalarına kavuşması için önemli yatırımları çok uygun bedellerle gerçekleştirdiklerini belirterek, son olarak depremde hasar gören İskenderun

Şube binasının yerine yenisinin inşasına başladıklarını yıl sonunda üyelerin hizmetine sunacaklarını söyledi.

“HİÇBİR ZAMAN MAKAMLARI AMAÇ OLARAK GÖRMEDİM”

Kurumları güçlü kılanın yalnızca başardıkları işler olmadığını, kurumları asıl güçlü kılanın, onları yönetenlerin kurumsallığa sahip çıkmaları, sürdürülebilirliği sağlamaları ve günü geldiğinde görevi liyakatli insanlara bırakabilme olgunluğunu göstermeleri olduğunu belirten Tamer Kıran, şunları söyledi: “Bu makamların kimseye ait olmadığına, önemli olanın koltuklarda ne kadar süre oturduğumuz değil, Odamıza ve sektörümüze ne değerler kattığımız olduğuna inandım. Hiçbir zaman makamları amaç olarak görmedim. Günü geldiğinde görevi teslim etmenin bir sorumluluk olduğuna inandım. 2018 yılında yola çıkarken bu düşüncedeydim, bugün de aynı düşüncedeyim bu ilke ve anlayış doğrultusunda hareket ediyorum.

Kıran şöyle devam etti: “Her ne kadar sektörümüzün çok büyük bir kesiminden üçüncü dönem için başkanlığa tekrar aday olmam yönünde çok güçlü bir teveccüh görmüş olsam da bu saydığım ilkeler doğrultusunda önümüzdeki dönemde Yönetim Kurulu Başkanlığı’na aday olmama kararı aldım. Tabii ki bu kararı almak benim için çok zor oldu. Ancak ilk günden beri dile getirdiğimiz kurumsallık, sürdürülebilirlik, kişilerden bağımsız kurumların güçlü olması ilke ve prensipleri doğrultusunda hem Odamız hem sektörümüz için en doğru kararın bu olduğu konusunda müsterihim. Keza bu kararımın ileriye dönük bir örnek teşkil etmesini de temenni etmeden geçmeyeceğim. Bugüne kadar beni yürekte destekleyen ve yeni dönemde de aday olmam için teşvik eden tüm üyelerimize büyük bir teşekkürü borç biliyorum.”

“BU BİR VEDA KONUŞMASI DEĞİL”

Deniz Ticaret Odası ile bağının, taşıdığı unvanlardan çok daha derin olduğunu, iş hayatının önemli bir bölümünü bu çatı altında geçirdiğini, başarılarını da

sıkıntılarını da umutlarını da birlikte yaşadığını anlatan Kıran, şöyle devam etti: “Bu nedenle bugün burada bir veda konuşması yapmıyorum. Sadece hizmet etme sorumluluğunu farklı bir görev altında sürdürme irademi sizlerle paylaşıyorum. Tabii ki siz kıymetli üyelerimizin teveccühü olursa, önümüzdeki dönemde de Odamızın çatısı altında, kurumsal birikimimizi ve ortak değerlerimizi geleceğe taşımaya katkı sunacak bir sorumluluk üstlenerek denizcilik camiamıza hizmet etmeyi sürdürmek arzusundayım.

Bugüne kadar nasıl bu camianın meseleleriyle dertlendiysem, bundan sonra da aynı heyecanla, aynı samimiyetle ve aynı kararlılıkla çalışmayı sürdüreceğim. Birlikte çok önemli projeleri hayata geçirdik. Çözümeyen sorunları çözdük, başlanmaya cesaret edilemeyen işlere başladık. Allah’a şükür, üstlendiğimiz her görevi alnımızın aklıyla tamamladık, tamamlamaya da devam ediyoruz. Şimdi inanıyorum ki bu hizmetlerimiz, bu projelerimiz ve ortaya koyduğumuz vizyon, önümüzdeki dönemde de aynı kararlılıkla yoluna devam edecektir.”

Kararını paylaşırken, aynı zamanda DTO’nun geleceğine ilişkin görüşünü de ifade etmek istediğini belirten Kıran, şunları söyledi: “Elbette nihai karar her zaman olduğu gibi Odamız üyelerinin olacaktır. Ancak önümüzdeki dönemde Odamızın yönetim sorumluluğunu üstlenecek isim konusunda kanaatimi de açıkça ortaya koymak isterim. İki dönemdir yönetimimizde Başkan Yardımcısı olarak görev yapan, birçok başarıyı ve zorluğu omuz omuza yaşadığımız kıymetli dostum ve yol arkadaşım Recep Düzgüt’in, Odamızı daha ileriye taşıyacak bilgi, tecrübe ve birikime sahip olduğuna, bugüne kadar birlikte oluşturduğumuz yönetim anlayışını, istişare kültürünü ve birlik ruhunu aynı kararlılıkla sürdüreceğine yürekten inanıyorum. Bu kanaatim, kurumsal devamlılığa olan inancımın ve kendisinin bilgi ve tecrübe birikimine olan güvenin bir sonucudur.”

Deniz Ticaret Odası üyelerinin sağduyusuna, ferasetine ve Oda’nın geleceğine ilişkin güçlü vizyonuna her zaman güvendiğini belirten Kıran, “Bugün de aynı güven duygusuyla, sizlerin bu kararımı anlayışla karşılayacağınıza, geçmişte ortaya koyduğumuz istikrarı, birlik ruhunu ve başarıları göz önünde bulundurarak kararınızı vereceğinize yürekten inanıyorum. Çünkü inanıyorum ki Odamız, kişilere bağlı olmadan, güçlü kurumsal yapısı, yetkin kadroları ve ortak değerleriyle yoluna emin adımlarla devam edecektir” diye konuştu.

Kıran konuşmasının sonunda bugüne kadar vermiş oldukları destek, güven ve dostluk için her üyeye teşekkür etti.

RECEP DÜZGİT: “GÖREVLER GELİP GEÇER, KURUMLAR KALIR”

İMEAK DTO Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran’ın ardından kürsüye gelen İMEAK DTO Yönetim Kurulu Başkan Yardımcısı Recep Düzgüt konuşmasına, “Başkanımız Tamer Kıran’a bugün yaptığı anlamlı, samimi ve hepimize örnek olacak konuşması için gönülden teşekkür ediyorum” diyerek başladı. Düzgüt şöyle devam etti: “Kendisiyle tanışıklığımız 1990’lı yıllarda yan yana iki binada faaliyet gösteren şirketlerimiz vesilesiyle başladı.

Sonrasında bu dostluk; Deniz Ticaret Odamızın meslek komitelerinde, Türk Boğazları’yla ilgili yürüttüğümüz çalışmalarda, yönetim kurulunda ve son 8 yıldır başkan yardımcısı olarak omuz omuza verdiğimiz mücadeleyle daha da güçlendi. Bugün yaptığı konuşmada da aslında hepimize çok önemli bir mesaj verdi. Görevler gelip geçer, kurumlar kalır. Makamlar kişilere ait değildir; üyelerimizin bize emanet ettiği sorumluluklardır. Bugün ortaya konulan bu yaklaşımın, odamızın kurumsal kültürüne uzun yıllar örnek olacak bir duruş olduğuna yürekten inanıyorum. Değerli arkadaşlar, bu makamlar dışarıdan bakıldığında cazip görünebilir. Ama işin aslı pek öyle değildir. Eğer bu görevleri layıkıyla yapacaksanız çok ciddi fedakârlık, emek ve doğruluk ister. Kişilerin ne söylediklerinin değil ne



RECEP DÜZGİT

yaptıklarının farkının önemini ben 40’lı yaşlarda öğrendim. İnanın bana, bu hayatta çok önemli bir farktır.”

1965 yılında İstanbul’da doğduğunu, Boğaziçi Üniversitesi İktisat Bölümü mezunu olduğunu, Bilgi Üniversitesi’nde ekonomi hukuku alanında yüksek lisans yaptığını, evli ve dört çocuk babası olduğunu belirten Recep Düzgüt sözlerine şöyle devam etti: “Asıl önemlisi ise Deniz Ticaret Odamızdaki yolculuğumun yaklaşık 32 yıl önce başlamış olmasıdır. 1994 yılında Türk Boğazları Deniz Trafik Tüzüğü çalışmalarıyla fiilen başladığım bu yolculuk, 1995’ten bu yana kesintisiz meclis üyeliği, çeşitli komisyon ve yönetim görevleriyle devam etti. Bugün geldiğim noktada, odamızın çalışma düzenini, sektörümüzün ihtiyaçlarını, üyelerimizin beklentilerini ve denizciliğimizin karşı karşıya bulunduğu sorunları yakından bilen bir kardeşiniz olarak huzurlarınızdayım. Bütün bu birikim ve tecrübeyle artık odamıza daha büyük bir sorumluluk altında hizmet etme zamanı geldiğine inanıyorum.

Bu inançla ve sizlerden aldığım güçle, 2026 yılı Ekim–Kasım aylarında yapılacak olan İMEAK Deniz Ticaret Odası seçimlerinde, liyakatli, tecrübeli ve sektörümüzün tüm kesimlerini temsil edecek güçlü bir ekiple yönetim kurulu başkanlığına aday olduğumu huzurlarınızda açıklıyorum. Sekiz yıl önce



ŞADAN KAPTANOĞLU

Tamer Başkan ile çıktığımız bu yolda, istişareyi, birlik ve beraberliği yönetim anlayışımızın temeline koymuştuk. Bugün de yine kendisiyle el ele, sektörümüzün ulusal ve uluslararası rekabet gücünü geliştiren odamızın tüm organlarıyla iletişim içinde, liyakati esas alan ve birlikte çalışma kültürünü daha da güçlendiren bir anlayışla üyelerimize çok daha etkin hizmetler sunmaya ve odamızın yeni başarılarını taşımaya talibim. Üyelerimizin takdir ve teveccühleriyle göreve gelmemiz halinde bize duyulan güvene layık olmak için var gücümüzle çalışacağız. Bizlere göstereceğiniz güven ve destek için şimdiden teşekkür ederim. Allah hepimize kolaylık versin.”

ŞADAN KAPTANOĞLU: “KAZANAN HER ZAMAN TÜRK DENİZCİLİĞİ OLSUN”

Recep Düzgüt'ten sonra İMEAK DTO Meclis üyesi Şadan Kaptanoğlu yönetim kurulu başkanlığına adaylığını açıklayarak şu konuşmayı yaptı: “Değerli başkanlar, sevgili meclis üyeleri, değerli misafirler, saygıdeğer basın mensupları... Bugün başkanlık adaylığımı bir kez daha sizlerin huzurunda ilan etmenin mutluluğunu yaşıyorum. Bugüne kadar odamıza emek vermiş tüm başkanlarımızın birikimini saygıyla sahipleniyor, katkıları, çalışmaları ve hizmetleri için kendilerine teşekkür ediyorum. Büyüyerek, ekleyerek, birlik olarak ilerleyeceğiz. Sektörümüz ve dünya hızla dönüşüyor. Odamız ya bu dönüşümü yönetir ya da dönüşümün

gerisinde kalır. Dolayısıyla yeni bir rotaya ihtiyacımız olduğuna inanıyorum.

Gelecek dönemde odamızın hedefi daha fazla sonuç almak, daha fazla etki üretmek olmalıdır. Hep birlikte ortak akılla, dayanışma ruhuyla Türk denizciliği için en iyisini yapacağımıza yürekten inanıyorum. Değerli meclis üyeleri, Kabotaj Kanunumuzun yürürlüğe girişinin yüzüncü yılına yaklaştığımız bu günlerde sektörümüzün geldiği nokta ile gurur duyuyorum. Bugün aynı zamanda Dünya Denizciler Günü'nü de kutluyoruz.

Denizcilik, Türk milletinin milli ülküsüdür. Bu ülkü bağımsızlığımızın, üretim gücümüzün, ticaretimizin ve geleceğe bakışımızın en önemli unsurlarından biridir. Şimdi hem Kabotajımızın yüzüncü yılı için hem de ülkemizin denizcilik gücüne katkı sağlayan tüm denizcilerimiz için sizlerden bir alkış rica ediyorum. Denizciler Günümüz kutlu olsun. Kazanan her zaman Türk denizciliği olsun. Hepinizi saygı ve sevgiyle selamlıyorum.”

SAİM OĞUZÜLGEN: “DOĞRU TANIM ‘MONTRÖ'DE İMZALANMIŞ BOĞAZLAR SÖZLEŞMESİ'DİR”

Toplantıda son olarak Kaptan Saim Oğuzülgen söz aldı. Oğuzülgen öncelikle Tamer Kıran'a denizcilik sektöründe bugüne kadar yapmış olduğu çalışmalar ve ülkemiz denizciliği adına ortaya koyduğu değerler dolayısıyla bir kere daha teşekkür etti ve sergilediği örnek davranışı dolayısıyla saygı ve sevgilerini sundu. Daha sonra 25 Haziran Dünya Denizciler Günü'ne değinen Oğuzülgen, bu tarihin 2011 yılında Birleşmiş Milletler Uluslararası Denizcilik Teşkilatı tarafından kabul edilip ilan edildiğini; o günden beri Dünya Denizciler Günü olarak kutlandığını belirterek bu vesileyle tüm denizcilerin gününü kutladı. Ayrıca bu yıl Kabotaj hakkının Türk vatandaşlarına verilmesinin yüzüncü yılını bayram olarak kutladığımızı belirten Oğuzülgen, Türk karasularında denizcilik mesleğinin Türk vatandaşları tarafından yapılması hakkının 24 Temmuz 1923'te imzalanan Lozan Barış Antlaşması ile sağlandığını ve 1



SAİM OĞUZÜLGEN

Temmuz 1926'dan itibaren uygulanmaya başladığını vurguladı. Sözlerine şöyle devam etti: “Bu yıl aynı zamanda başka bir mutluluğun da 90. yılını kutluyoruz. Türkiye Cumhuriyeti Devleti'nin Türk Boğazları'ndaki hükümlerlik haklarını tüm dünyaya ilan ettiği 1936 yılının 90. yılı...”

Bildiğiniz gibi, 24 Temmuz 1923'ten 31 Temmuz 1936'ya kadar Türk Boğazları Birleşmiş Milletlere bağlı Boğazlar Komisyonu tarafından yönetilmiştir. 1936'ya gelindiğinde ise Atatürk'ün talimatlarıyla gerekli girişimler yapılmış ve Türkiye Cumhuriyeti, Boğazlar üzerindeki hükümlerlik haklarını dünyaya ilan etmiştir. ‘Neden Kabotaj Bayramı'nın yüzüncü yılıyla Boğazlar'ın 90. yılı aynı döneme denk geliyor?’ diye düşünmüş olabilirsiniz. Çünkü 24 Temmuz 1923'te Türkiye Cumhuriyeti Devleti ve ulusu varlık mücadelesi içindeydi.

O dönemde, önderimiz Atatürk'ün talimatları doğrultusunda, ülkemizi işgal eden İtilaf Devletleri'yle mücadele sürerken bazı konuların zamana bırakılması gerektiği düşünülmüş ve bu nedenle Boğazlar konusunda geçici bir taviz verilmiştir. 24 Temmuz 1923'ten 31 Temmuz 1936'ya kadar Türk Boğazları, Birleşmiş Milletlere bağlı Boğazlar Komisyonu tarafından yönetilmiştir. Ancak 1936'ya gelindiğinde, zamanın geldiği anlaşılmış ve Atatürk'ün talimatlarıyla



gerekli girişimler başlatılmıştır. Bu doğrultuda, 22 Haziran 1936'da İsviçre'nin Montrö kentinde toplanan komisyon, 20 Temmuz 1936'da Türk Boğazları Sözleşmesi'ni imzalamıştır. Burada önemli bir noktayı vurgulamak isterim: 'Montrö Sözleşmesi' diye bir sözleşme yoktur; doğru tanım 'Montrö'de imzalanmış Boğazlar Sözleşmesi'dir. Bu ayrımı lütfen unutmayalım." 20 Temmuz

Oğuzülgen, sonuçta Fransızca asli metin olan Boğazlar Sözleşmesi'nin 31 Temmuz 1936'da Türkiye Büyük Millet Meclisi'nde kabul edildiğini söyleyerek "Türkiye'nin Türk Boğazları ile ilgili millî yasası, 31 Temmuz 1936 tarihinde TBMM'de kabul edilen 3056 sayılı yasadır. İşte bizim asli yasamız budur. Bu yasa, 5 Ağustos tarihli Resmî Gazete'de yayımlanmış ve 15 Ağustos'tan itibaren yürürlüğe girmiştir.

Türk Boğazları'ndaki hükümlerlik hakkının uygulanışının doksanını yılı kutluyoruz" dedi. 2026 yılında ise Türkiye Cumhuriyeti Devleti'nden izin almadan ve planlaması yapılmadan hiçbir geminin Türk Boğazları'ndan geçemediğini vurgulayan Oğuzülgen, önümüzdeki yıllarda daha da etkin kuralların uygulanacağına inandığını ifade etti.

Sözlerini bir temennide bulunarak sona erdirdi: "Bir zamanlar kılavuz kaptanken, özellikle yaz sezonunda Karaköy Salıpaazarı rıhtımlarına altı gemi yanaştırır, altı gemi kaldırırdım. Ancak 2011'de emekli olmadan önce yaptığım bu hizmette maalesef bir tane bile Türk bayraklı yolcu gemisini yanaştıramadım.

Bugün dahi dünya sıralamasında filomuz onuncu sırada olmasına rağmen yolcu gemimiz yok. Deniz Ticaret Odası'ndan isteğim şudur: İlk fırsatta, Türk bayraklı bir yolcu gemisinin hem Türkiye'de hem de dünya denizlerinde şanlı bayrağımızı dalgalandırmasını görmek isterim. Çünkü hepinizin bildiği gibi Cumhuriyet döneminde Türk Denizcilik Filosu'nda yolcu gemileri dünyada birinci sıradaydı ve Akdeniz'de herkes o gemilerle yolculuk yapmak isterdi."



1936'da imzalanan Boğazlar Sözleşmesi uluslararası bir metin olduğunu, ancak bir ülkenin parlamentosundan geçmediği sürece yürürlüğe giremeyeceğini belirten

Diğer imzacı ülkelerin parlamentolarındaki onay süreci ise 9 Kasım 1936'da tamamlanmıştır. İşte bu yasa sayesinde, bugün Türkiye Cumhuriyeti Devleti'nin

Oğuzülgen'in konuşmasının ardından İMEAK DTO Meclis Başkanı Başaran Bayrak toplantıyı kapattı.



01 Temmuz 1926'da

limanlarımız Türk bayrağı altında birleşti.

*Biz de, 1950'den beri, denizden kıyıya,
o sorumluluğun hizmetindeyiz.*

KABOTAJ BAYRAMIMIZ KUTLU OLSUN.

TUZLA Merkez

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

TUZLA Depo & Ofis

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

FAALİYET RAPORU FAALİYET RAPORU FAALİYET RAPORU

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

AHK TÜRKİYE EKONOMİ TOPLANTISI

İMEAK Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanı, Türkiye Odalar ve Borsalar Birliği (TOBB) Yönetim Kurulu Başkan Yardımcısı Tamer Kıran, 10 Haziran Çarşamba günü, Alman-Türk Ticaret ve Sanayi Odası (AHK) Türkiye Ekonomi Toplantısı'na katıldı.

İMEAK DENİZ TİCARET ODASI DENİZ EĞİTİM MERKEZİ

İMEAK Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran ve beraberindeki heyet, 11 Haziran Perşembe günü, Recep Tayyip Erdoğan Üniversitesi (RTEÜ) Turgut Kıran Denizcilik Fakültesi bünyesinde DTO destekleriyle kurulan "İMEAK Deniz Ticaret Odası Deniz Eğitim Merkezi"nin açılış törenine katıldı.

FATSA DENİZ BİLİMLERİ FAKÜLTESİ MEZUNİYET TÖRENİ

İMEAK Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran ve beraberindeki heyet, 11 Haziran Perşembe günü, Ordu Üniversitesi Fatsa Deniz Bilimleri Fakültesi 2025-2026 Eğitim-Öğretim Yılı Mezuniyet Töreni ve İMEAK Deniz Ticaret Odası Denizcilik Eğitim Merkezi Açılışı'na katıldı.

MERSİN ÜNİVERSİTESİ DENİZCİLİK FAKÜLTESİ AÇILIŞI

İMEAK Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanı ve TOBB Başkan Yardımcısı Tamer Kıran, 16 Haziran Salı günü, TOBB Başkanı M. Rifat Hisarcıklıoğlu ile birlikte, Mersin Deniz Ticaret Odası tarafından Mersin Üniversitesi bünyesine kazandırılan Denizcilik Fakültesi'nin açılış vesilesiyle düzenlenen törene katıldı.

DTO-İŞ BANKASI ARASINDA İŞ BİRLİĞİ PROTOKOLÜ

İMEAK Deniz Ticaret Odası ile Türkiye İş

Bankası arasında, denizcilik sektörünün finansmana erişimini kolaylaştırmak ve sürdürülebilir büyümesini desteklemek amacıyla 17 Haziran Çarşamba günü iş birliği protokolü imzalandı.

MED ANTALYA BAYRAK ÇEKME TÖRENİ

İMEAK Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran, 18 Haziran Perşembe günü, Asyaport Yeşil Liman Sertifika ve MEDLOG Gemicilik Filosunun 13'üncü Gemisi MED Antalya'nın Bayrak Çekme Törenine katıldı.

PRÜ MEZUNİYET TÖRENİ

Piri Reis Üniversitesi'nin 2025- 2026 Akademik Yılı Mezuniyet Töreni, 19 Haziran Cuma günü, Tuzla Deniz Kampüsü'nde yapıldı.

Piri Reis Üniversitesi (PRÜ) Mütevelli Heyeti Başkanı, İMEAK Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran ile PRÜ Rektörü Prof. Dr. Nafiz Arıca'nın ev sahipliğinde gerçekleşen törene, Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı (UAB) Bakan Yardımcısı Osman Boyraz, Kuzey Deniz Saha Komutanı Tümamiral Aziz Bakıoğlu, UAB Denizcilik Genel Müdür Yardımcısı Yılmaz Taşçı da iştirak etti.

GSÜ DENİZCİLİK MESLEK YÜKSEKOKULU MEZUNİYET TÖRENİ

İMEAK Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran, 30 Haziran Salı günü, Galatasaray Üniversitesi (GSÜ) Denizcilik Meslek Yüksekokulu'nun 2025-2026 Eğitim-Öğretim Yılı Mezuniyet Töreni'ne iştirak etti.

1 TEMMUZ KABOTAJ BAYRAMI

İMEAK Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran, 1 Temmuz Çarşamba günü, Kabotaj Kanunu'nun Kabulünün 100. yıl dönümü ve 1

Temmuz Denizcilik ve Kabotaj Bayramı dolayısıyla Ulaştırma ve Altyapı Bakanı Abdulkadir Uraloğlu'nun teşrifleriyle, Beşiktaş Barbaros Hayreddin Paşa Anıtı önünde düzenlenen törene iştirak etti.

5. TÜRKİYE DENİZCİLİK ZİRVESİ

Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı'nın himayelerinde Denizcilik Genel Müdürlüğü'nce, İMEAK Deniz Ticaret Odası'nın destekleriyle düzenlenen 5. Türkiye Denizcilik Zirvesi, 2-3 Temmuz tarihlerinde Tersane İstanbul'da yapıldı. Zirvenin açılış törenine Ulaştırma ve Altyapı Bakanı Abdulkadir Uraloğlu, Bakan Yardımcıları Osman Boyraz ve Durmuş Ünüvar, Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO) Genel Sekreteri Arsenio Dominguez, Denizcilik Genel Müdürü Ünal Baylan, Tersaneler ve Kıyı Yapıları Genel Müdürü Salih Tan, Kıyı Emniyeti Genel Müdürü Mustafa Bankaoğlu, İMEAK Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran katıldı.

DENİZCİ ÜLKE DENİZCİ MİLLET PROJE YARIŞMASI SONUÇLANDI

İMEAK Deniz Ticaret Odası tarafından bu yıl dördüncüsü düzenlenen Denizci Ülke Denizci Millet Proje Yarışması'nda dereceye giren projeler, 5. Türkiye Denizcilik Zirvesi kapsamında düzenlenen törenle ödüllendirildi.

TAMER KIRAN'A DENİZCİLİK SEKTÖRÜNE KATKI ÖDÜLÜ

İMEAK Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran, 2 Temmuz Perşembe akşamı, 5. Türkiye Denizcilik Zirvesi kapsamında gerçekleştirilen Denizcilik Ödülleri Töreni'nde, "Denizcilik Sektörüne Katkı" ödülü aldı.

Kıran'a ödülünü, Cumhurbaşkanı Yardımcısı Cevdet Yılmaz ile Ulaştırma ve Altyapı Bakanı Abdulkadir Uraloğlu verdi.

"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.





Bosphorus Shipbrokers Dinner 2026

Lütfi Kırdar Kongre Merkezi

Bosphorus Shipbrokers' Dinner 2026 etkinliğimize katılım ve destekleriniz için teşekkür ederiz.

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

Saygılarımızla,
Gemi Brokerleri Derneği
Yönetim Kurulu

ONURSAL



SPONSOR

PLATİN SPONSOR



ALTIN SPONSORLAR



GÜMÜŞ SPONSORLAR



BRONZ SPONSORLAR



DİJİTAL MEDYA SPONSORU

NIMBUS & INSURANCE



PANAMA
MARITIME AUTHORITY

YÜKSEK

OPERASYONEL STANDARTLAR

TEKRAR PARİS MoU BEYAZ LİSTESİNDE



DTO VE İŞ BANKASI'NDAN DENİZCİLİK SEKTÖRÜNE GÜÇLÜ DESTEK

Türkiye İş Bankası ile İMEAK DTO denizcilik sektörünün finansmana erişimini kolaylaştırmak ve sürdürülebilir büyümesini desteklemek amacıyla iş birliği protokolü imzaladı.



Turizmi stratejik öncelikleri arasında gören İş Bankası sektöre özel finansal çözümler sunmak ve denizcilik ekosisteminin güçlenmesine ve uzun vadeli gelişimine katkı sağlamak amacıyla İMEAK Deniz Ticaret Odası'yla önemli bir iş birliği protokolü gerçekleştirdi. Protokol, Türkiye İş Bankası Genel Müdür Yardımcısı Sezgin Yılmaz ile İMEAK Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran tarafından imzalandı.

Türkiye'nin mavi ekonomisinin sürdürülebilir gelişimine değer katması hedeflenen iş birliğiyle İMEAK Deniz Ticaret Odası üyelerine özel olarak tasarlanan kredi paketleri ve avantajlı bankacılık ürünleri sunulacak. Gemi işletmeciliğinden deniz taşımacılığına, limancılıktan tersaneciliğe kadar uzanan geniş yelpazedeki ekosistem desteklenecek. Denizcilik sektörünün faaliyet yapısı ve sezonsal iş döngüsü dikkate alınarak hazırlanan esnek geri ödeme planları sayesinde işletmelerin nakit akışlarını daha etkin yönetmeleri ve yatırımlarını daha güçlü bir finansal yapıyla hayata geçirmeleri imkân tanınacak.



“DENİZCİLİK SEKTÖRÜNÜN UZUN VADELİ ÇÖZÜM ORTAĞI OLMAYI HEDEFLİYORUZ”

Türkiye İş Bankası Genel Müdür Yardımcısı Sezgin Yılmaz, sektörün ülkemizin dış ticaret hacminin büyük bölümünü taşıyan, lojistik altyapısını güçlendiren önemli bir kaldıraç olduğunun altını çizerek şöyle dedi: “Denizcilik sektörü, ülkemizin sürdürülebilir büyümesi açısından stratejik önem taşıyor. Biz de ülkemizin gelişimi için kritik olan sektörü destekliyoruz.

İMEAK Deniz Ticaret Odası ile hayata geçirdiğimiz bu iş birliğiyle, sektörün ihtiyaçlarına özel kredi paketleri, denizcilik ekosisteminin sezonsal dinamiklerine uygun esnek geri ödeme planları ve kapsamlı bankacılık çözümleri sunacağız. Sektörel uzmanlaşma yaklaşımımız doğrultusunda, finansman sağlayan bir kurum olmanın ötesinde, aynı zamanda uzun vadeli bir çözüm ortağı olmayı hedefliyoruz.

Ülkemizin mavi ekonomisinin güçlenmesi ve denizcilik sektörünün geleceğe güvenle hazırlanması için çalışmaya devam edeceğiz.”

“ÜYELERİMİZİN FİNANSMANA ERİŞİMİNDE YENİ BİR KAPI AÇIYORUZ”

İMEAK Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran ise denizcilik sektörünün ülke ekonomisi ve dış ticaret açısından stratejik önem taşıdığına dikkat çekerek, denizcilik sektörünün, küresel ekonomide yaşanan gelişmeler, jeopolitik riskler ve artan maliyetler nedeniyle zorlu bir dönemden geçtiğinin altını çizdi: “Bu süreçte üyelerimizin finansmana erişimini kolaylaştırmak ve faaliyetlerine katkı sağlamak önceliklerimiz arasında yer alıyor.

Türkiye İş Bankası ile imzaladığımız bu protokolle üyelerimizin finansmana erişiminde yeni bir kapı açıyoruz. Sektörün ihtiyaçlarına uygun olarak hazırlanan kredi paketleri ve avantajlı bankacılık ürünlerinin, işletmelerimizin nakit akışlarını destekleyerek özellikle finansman ihtiyacı duyan işletmelerimize önemli bir katkı sağlayacağına inanıyoruz. Bu iş birliğinin hayata geçirilmesindeki katkıları ve sektörümüze gösterdikleri yakın ilgi dolayısıyla Türkiye İş Bankası Yönetimine teşekkür ediyor, protokolün üyelerimiz, sektörümüz ve ülkemiz için hayırlı olmasını diliyorum.”

GÜNEŞ GEMİ EUROPE

MEKANİK ÇÖZÜM ORTAĞINIZ

Güverte Donanımları

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

Hidrolik Sistemler

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

Makine Ekipmanları

Pompa ve kompresörler
Eşanjör sistemleri

Lazer Kaplama

Yüzey güçlendirme
Aşınma dayanımı artırma
Özel kaplama çözümleri

Robotik Kaynak

Hassas ve hızlı kaynak işlemleri
Endüstriyel onarım çözümleri
Dayanıklı birleşim uygulamaları

Soğutma & İklimlendirme

Chiller ve soğutma sistemleri
İklimlendirme çözümleri
Montaj, bakım ve onarım



İçmeler Mahallesi Reis Sokak No:17
Tuzla / İstanbul

0542 827 66 84
info@gunesgemi.com



Albert Plesmanweg 29 3088GA
Rotterdam / The Netherlands

+31 68 407 1199
info@gunesgemieurope.nl

TAMER KIRAN'DAN DENİZCİLİK VE KABOTAJ BAYRAMI MESAJI

İMEAK Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran, 1 Temmuz Denizcilik ve Kabotaj Bayramı nedeniyle bir açıklama kaleme aldı.



İMEAK Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran, 1 Temmuz Denizcilik ve Kabotaj Bayramı nedeniyle kaleme aldığı açıklamada şu ifadelerle yer verdi: “Türk denizcilik tarihinin en önemli dönüm noktalarından biri olan Kabotaj Kanunu’nun yürürlüğe girişinin 100. yıl dönümünü büyük bir gurur ve heyecanla kutluyoruz.

1 Temmuz 1926 tarihinde yürürlüğe giren 815 sayılı Kabotaj Kanunu ile Türkiye Cumhuriyeti, kendi limanları ve karasularındaki deniz taşımacılığı ve denizcilik faaliyetlerini kendi bayrağına ve kendi vatandaşlarına emanet ederek denizlerdeki egemenlik haklarını fiilen tesis etmiştir. Lozan Barış Antlaşması ile kazanılan bağımsızlığımızın denizlerdeki en önemli tamamlayıcısı olan Kabotaj Kanunu, yalnızca bir ulaştırma düzenlemesi değil, ekonomik bağımsızlığımızın, milli egemenliğimizin ve Türk denizciliğinin gelişiminin temel taşı olmuştur.

Bu tarihi kazanım, 20 Temmuz 1936 tarihinde İsviçre’nin Montreux (Montrö) kentinde imzalanan Boğazlar Sözleşmesi

ile daha da güçlenmiş, Türkiye’nin Boğazlar üzerindeki egemenlik hakları uluslararası hukuk bakımından tam anlamıyla tesis edilmiştir. Böylece Cumhuriyetimizin denizlerdeki bağımsızlık anlayışı hukuki ve stratejik açıdan bütünlüğüne kavuşmuştur.

Cumhuriyetimizin kurucusu Gazi Mustafa Kemal Atatürk’ün, 1 Kasım 1937 tarihinde Türkiye Büyük Millet Meclisi’nin açılışında dile getirdiği, “Denizciliği Türk’ün büyük ülküsü olarak düşünmeli ve onu az zamanda başarmalıyız” sözü, aradan geçen 89 yıla rağmen bugün de Türk denizciliğinin yol haritasını oluşturmaktadır.

Günümüz denizciliğinde ileri konumda olan ülkelerin gelişim süreçlerine bakıldığında en az birkaç yüz yıllık geçmişleri olduğunu ve bu süreçlerinde büyük sıkıntılarla bu düzeylere ulaşabildikleri görülmektedir. Oysa Türk denizciliği, geride bıraktığımız bir asır içerisinde büyük bir gelişim göstermiştir. Bugün ülkemiz, güçlü deniz ticaret filosu, dünya standartlarında limanları, uluslararası başarılarıyla öne çıkan tersaneleri, nitelikli insan kaynağı ve denizcilik eğitimiyle dünyanın sayılı denizci ülkeleri arasında yer almaktadır.

Dünya’da son dönemde yaşanan gelişmeler, denizciliğin stratejik önemini her zamankinden daha güçlü biçimde gözler önüne sermektedir. Karadeniz’de devam eden savaş, Orta Doğu’da yaşanan çatışmalar, enerji güvenliğine ilişkin riskler ve küresel ticaret yollarındaki belirsizlikler, deniz ulaştırmasının, güvenli deniz yollarının ve güçlü denizcilik altyapısının ülkeler için vazgeçilmez olduğunu göstermektedir. Dünya ticaretinin



yaklaşık yüzde 87’sinin deniz yoluyla gerçekleştirildiği günümüzde, üç tarafı denizlerle çevrili ülkemizin sahip olduğu jeostratejik konum çok daha büyük bir değer kazanmıştır.

Kabotaj Kanunu’nun ikinci yüzyılına adım attığımız bugün, deniz ticaret filomuzu daha da güçlendirmek, limanlarımızın rekabet gücünü artırmak, gemi inşa sanayimizi ileri teknolojilerle desteklemek, denizcilik eğitiminde mükemmeliyeti sürdürmek ve çevre dostu, sürdürülebilir denizcilik anlayışını daha da geliştirmek ortak sorumluluğumuzdur. Cumhuriyetimizin ikinci yüzyılında da denizciliğimizi her alanda daha ileriye taşıyarak ülkemizin ekonomik kalkınmasına, dış ticaretine ve küresel rekabet gücüne daha fazla katkı sağlamaya devam edeceğiz.

Bu duygu ve düşüncelerle başta Cumhuriyetimizin kurucusu Gazi Mustafa Kemal Atatürk olmak üzere, Kabotaj Kanunu’nun hayata geçirilmesinde emeği bulunan devlet adamlarını, denizlerdeki bağımsızlığımız uğruna can veren aziz şehitlerimizi, deniz kazalarında hayatını kaybeden denizcilerimizi ve ömrünü Türk denizciliğinin gelişmesine adanmış, bugün aramızda olmayan tüm denizcilerimizi rahmet, minnet ve saygıyla anıyor, Kabotaj Kanunu’nun 100. yıl dönümünü ve 1 Temmuz Denizcilik ve Kabotaj Bayramı’nı en içten dileklerle kutluyorum.”



GÜVENİLİR KALİTE
Zorlu deniz koşullarında
üstün koruma ve performans



GENİŞ HİZMET AĞI
Stratejik lokasyonlarda
hızlı tedarik, hızlı çözüm



DENİZCİLİK UZMANLIĞI
Denizcilik sektörünün
ihtiyaçlarına özel ürünler



Koruma Altındasınız!

HIZLI DESTEK, GÜÇLÜ STOK



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

+90 216 504 95 78

sales@petramar.net

www.petramar.net

ASYAPORT'TA MED ANTALYA BAYRAK TÖRENİ

Tamer Kiran, Asyaport Yeşil Liman Sertifika ve MEDLOG Gemicilik Filosu'nun 13'üncü gemisi MED Antalya'nın bayrak çekme törenine katıldı.



İMEAK Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kiran, 18 Haziran Perşembe günü, Asyaport Yeşil Liman



Sertifika ve MEDLOG Gemicilik Filosu'nun 13'üncü gemisi MED Antalya'nın bayrak çekme törenine katıldı.

Tekirdağ'da yer alan limanda gerçekleşen törene, Tekirdağ Valisi Recep Soytürk, Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı (UAB) Denizcilik Genel Müdürü Ünal Baylan; İMEAK DTO Yönetim Kurulu üyeleri Barış Dillioğlu, İsmail Görgün, Ahmet Can Bozkurt; Asyaport Yönetim Kurulu Başkanı Ahmet Soyuer ve Medlog Lojistik Yönetim Kurulu Başkanı Emre Soyuer, il ve ilçe protokolü, kamu kurum ve kuruluşlarının temsilcileri ile davetliler katıldı.

TÜRK-ALMAN İLİŞKİLERİNDE YATIRIM PERSPEKTİFİ

İMEAK DTO Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kiran, Alman-Türk Ticaret ve Sanayi Odası (AHK) Türkiye Ekonomi Toplantısı'na katıldı.



İMEAK Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanı, Türkiye Odalar ve Borsalar Birliği (TOBB) Yönetim Kurulu Başkan Yardımcısı Tamer Kiran, 10

Haziran Çarşamba günü, Alman-Türk Ticaret ve Sanayi Odası (AHK) Türkiye Ekonomi Toplantısı'na katıldı.



AHK Türkiye Başkanı Bige Yücel'in ev sahipliğinde İstanbul'da düzenlenen toplantıya, Cumhurbaşkanlığı Yatırım ve Finans Ofisi Başkanı Burak Dağlıoğlu, Almanya Federal Cumhuriyeti İstanbul Başkonsolosu Dr. Regine Grienberger, iş dünyası temsilcileri ile kamu ve özel sektör kuruluşlarının yöneticileri iştirak etti. Toplantıda, "Türkiye'de Yatırım Teşvikleri ve Uluslararası Yatırım Perspektifi" konusunda değerlendirmelerde bulunuldu.



TECHNOLOGY TRENDS

MAKING INNOVATION WORK

Explore how the latest advancements in technology are reshaping how assets are designed, built and operated.

Download your copy today at www.eagle.org/techtrends26.



FATSA'DA İMEAK DTO DENİZCİLİK EĞİTİM MERKEZİ

İMEAK DTO Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran, Ordu Üniversitesi Fatsa Deniz Bilimleri Fakültesi Mezuniyet Töreni ve İMEAK DTO Denizcilik Eğitim Merkezi açılışına katıldı.



İMEAK Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran ve beraberindeki heyet, 11 Haziran Perşembe günü, Ordu Üniversitesi Fatsa Deniz Bilimleri Fakültesi 2025-2026 Eğitim-Öğretim Yılı Mezuniyet Töreni ve İMEAK Deniz Ticaret Odası Denizcilik Eğitim Merkezi açılışına katıldı.

Törene, Ordu Valisi Muammer Erol, Ordu Üniversitesi Rektörü Prof. Dr. Orhan Baş, Fatsa Kaymakamı Avni Kula, Fatsa Belediye Başkanı İbrahim Etem Kibar, Ordu Üniversitesi Fatsa Deniz Bilimleri Fakültesi Dekanı Prof. Dr. Özkan Uğurlu, İMEAK DTO Yönetim Kurulu üyeleri Burak Akartaş, Barış Dillioğlu, İsmail Görgün, İMEAK DTO Eğitim ve İstihdam Komisyonu Başkanı



Teoman Mustafa Akyol, İMEAK DTO Eğitim ve İstihdam Komisyonu Başkan Yardımcısı Cihat Yavuz Güler, İMEAK DTO Eğitim ve İstihdam Komisyonu üyeleri Burak Atasoy, Orhan Semih Dinçel, DTO Meclis üyeleri, denizcilik sektörü temsilcileri, akademisyenler, öğrenciler ve aileleri katıldı.

Mezuniyet töreninin ardından protokol, DTO tarafından fakülteye kazandırılan "İMEAK Deniz Ticaret Odası Denizcilik Eğitim Merkezi"nin açılışını gerçekleştirerek binayı gezdi.





GSÜ DENİZCİLİK MESLEK YÜKSEKOKULU MEZUNLARINI VERDİ

İMEAK DTO Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran, Galatasaray Üniversitesi Denizcilik Meslek Yüksekokulu'nun Mezuniyet Töreni'ne iştirak etti.



İMEAK Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran, 30 Haziran Salı günü, Galatasaray Üniversitesi (GSÜ) Denizcilik Meslek Yüksekokulu'nun

2025-2026 Eğitim-Öğretim Yılı Mezuniyet Töreni'ne iştirak etti. GSÜ Denizcilik Meslek Yüksekokulu Müdürü Doç. Dr. Hasan Bora Usluer'in ev sahipliğinde gerçekleştirilen törene, denizcilik sektörü temsilcileri, öğretim görevlileri, öğrenciler ve aileleri katıldı.

Tamer Kıran törende yaptığı konuşmada, mezun olan öğrencileri tebrik ederek meslek hayatlarında başarılar diledi. Tören öncesinde, GSÜ Denizcilik Meslek Yüksekokulu'na Odamızın katkılarıyla



kurulan GMDSS, ECDIS, Köprüüstü ve Gemi Makine Dairesi simülörlerini ziyaret eden Kıran, eğitim faaliyetleri hakkında bilgi aldı.

DTO DESTEĞİYLE KURULAN DENİZ EĞİTİM MERKEZİ AÇILDI

İMEAK DTO Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran ve beraberindeki DTO heyeti, RTEÜ Turgut Kıran Denizcilik Fakültesi "İMEAK Deniz Ticaret Odası Deniz Eğitim Merkezi"nin açılış törenine katıldı.



İMEAK Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran ve beraberindeki heyet, 11 Haziran Perşembe günü, Recep Tayyip Erdoğan Üniversitesi (RTEÜ) Turgut Kıran Denizcilik Fakültesi bünyesinde DTO destekleriyle kurulan "İMEAK Deniz Ticaret Odası Deniz Eğitim Merkezi"nin açılış törenine katıldı. Törene, Derepaşarı Belediye Başkanı Şaban Kalça, RTEÜ Rektör Yardımcısı Prof. Dr. Göktuğ



Dalgıç, RTEÜ Turgut Kıran Denizcilik Fakültesi Dekanı Prof. Dr. Murat Yaylacı, İMEAK DTO Yönetim Kurulu üyeleri Burak Akartaş, Barış Dillioğlu, İsmail Görgün, İMEAK DTO Eğitim ve İstihdam Komisyonu Başkanı Teoman Mustafa Akyol, İMEAK DTO Eğitim ve İstihdam Komisyonu Başkan Yardımcısı Cihat Yavuz Güler, İMEAK DTO Eğitim ve İstihdam Komisyonu üyeleri Burak Atasoy, Orhan Semih Dinçel, İMEAK



DTO Meclis üyesi Yılmaz Onur, DTO Sekreteryası, akademisyenler ve öğrenciler katıldı.

Heyet, açılış töreninin ardından Turgut Kıran Denizcilik Fakültesi'ne geçerek DTO destekleriyle fakülteye kazandırılacak olan "İMEAK Deniz Ticaret Odası Gemi Makineleri İşletme Mühendisliği Eğitim Binası"nın inşaat alanını gezerek incelemelerde bulundu.

ATA VALF VE GEMİ MALZEMELERİ

ÜSTÜN HİZMET KALİTESİ VE
GÜVENİLİR ÜRÜNLERİYLE...



Tel: +90 216 629 1240

info@atavalve.com.tr

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

İRİ REİS ÜNİVERSİTESİ'NDE MEZUNİYET HEYECANI

Piri Reis Üniversitesi'nin (PRÜ) 2025-2026 Akademik Yılı Mezuniyet Töreni, 19 Haziran'da PRÜ Tuzla Deniz Kampüsü'nde yoğun katılımı ile gerçekleştirildi.



19 Haziran'da denizcilik sektörünün temsilcilerini, akademisyenleri, öğrencileri ve ailelerini bir araya getiren PRÜ 2025-2026 Akademik Yılı Mezuniyet Töreni'nde öğrenciler mezuniyet coşkusu yaşadı.

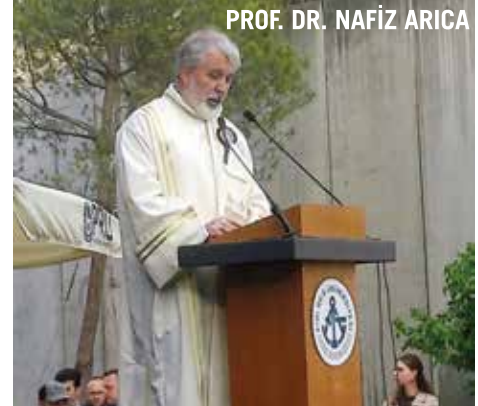
Törene Ulaştırma ve Altyapı Bakan Yardımcısı Osman Boyraz, Kuzey Deniz Saha Komutanı Tümamiral Aziz Bakıoğlu, Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı (UAB) Bakan Yardımcısı Osman Boyraz, Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Denizcilik Genel Müdür Yardımcısı Yılmaz Taşcı, Piri Reis Üniversitesi Mütevelli Heyeti Başkanı ve İMEAK Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran, İMEAK Deniz Ticaret Odası Meclis Başkanı Başaran Bayrak, Yönetim Kurulu ve Piri Reis Üniversitesi Mütevelli Heyeti Başkan Vekili Recep Düzgüt, İMEAK DTO Yönetim Kurulu Üyeleri Burak Akartaş ve Ahmet Can Bozkurt, Eğitim ve İstihdam Komisyonu üyeleri, Meclis üyeleri, denizcilik sektörünün temsilcileri, akademisyenler, öğrenciler ve aileleri katıldı.

Günün ilk mezuniyet töreni sabah saatlerinde Piri Reis Üniversitesi Denizcilik Meslek Yüksekokulu öğrencileri için gerçekleştirildi. İkinci törende ise fakülteler ve Lisansüstü Eğitim Enstitüsü öğrencileri mezuniyet heyecanı yaşadı.

PROF. DR. NAFİZ ARICA: "BUGÜN BİR BİTİŞ DEĞİL, YENİ BAŞLANGIÇLARIN İLK GÜNÜ"

Törende konuşan Piri Reis Üniversitesi Rektörü Prof. Dr. Nafiz Arica, bu yıl üniversiteden 641 ön lisans, 792 lisans ve 33 lisansüstü olmak üzere toplam 1466 öğrencinin mezun olduğunu açıkladı ve konuşmasının başında yıl içerisinde hayatını kaybeden öğrenciler Mehmet Derda Işık, Baran Zontul ve Eren Şahin'i rahmetle andı.

Öğrencileri yalnızca meslek sahibi bireyler olarak değil, aynı zamanda iyi insan, iyi vatandaş ve iyi dünya vatandaşı olarak yetiştirmeyi hedeflediklerini vurgulayarak öğrencilerin başarısında akademik ve idari kadronun büyük emeği bulunduğunu belirtti ve akademisyenlerin



sadece bilgi aktarmadığını, aynı zamanda öğrencilerine yol gösterdiğini, ilham verdiğini ve hayatlarında kalıcı izler bıraktığını söyledi.

Mezunlara çeşitli tavsiyelerde bulunan Arica, Piri Reis Üniversitesi kültürünün yaşatılmasının önemine dikkat çekerek, mezunların dünyanın neresinde olurlarsa olsunlar birbirleriyle dayanışma içinde olmaları gerektiğini dile getirdi. Dünyanın çok hızlı değiştiğine işaret eden Arica, teknolojinin önümüzdeki yıllarda insanlık tarihinin en büyük dönüşümlerinden birine sahne olacağını belirterek, gençlerden değişime açık olmalarını istedi. "Bugün öğrendiğiniz bir teknoloji yarın yerini başka bir teknolojiye bırakabilir. Bugün var olan bazı meslekler gelecekte farklı alanlara evrilebilir. Ancak bu durum sizleri korkutmasın. Çünkü değişim aynı zamanda fırsatları da beraberinde getirir" diyen Arica, mezunların üniversitede öğrenmeyi öğrendiklerini, bundan sonraki yaşamlarında da öğrenmeyi hayat biçimi haline getirmeleri gerektiğini ifade etti.

Cumhuriyetin kurucusu Gazi Mustafa Kemal Atatürk'ün "Hayatta en hakiki mürşit ilimdir" sözünü hatırlatan Arica, mezunlardan hayatlarının her alanında aklı ve bilimi rehber edinmelerini istedi.



mesleği yaparsanız yapın, hangi görevi üstlenirseniz üstlenin öncelikle iyi bir insan olun. Dürüstlükten, adaletten, vicdandan ve ahlaki değerlerden hiçbir zaman uzaklaşmayın. İnsanları ötekileştirmeyin, her zaman insanı merkeze alan bir anlayışı benimseyin” dedi. Dünyanın son yıllarda zorlu bir

en önemli aktörlersiniz” ifadelerini kullandı. Gençlerden hiçbir zaman umutlarını kaybetmemelerini isteyen Kıran, “Koşullar ne kadar zor olursa olsun, hangi engellerle karşılaşsanız karşılaşın asla umudunuzu kaybetmeyin, mücadeleden vazgeçmeyin. İnsanlık tarihi, zorluklara rağmen umudunu



dönemden geçtiğine dikkat çeken Kıran, küresel ölçekte yaşanan gelişmelerin insanlığı derinden etkilediğini belirterek, “Gücün haklılığın önüne geçtiği, güçsüzlerin bedel ödediği bir dönemi hep birlikte yaşıyoruz. Ancak siz gençler, daha adil, daha huzurlu ve daha yaşanabilir bir dünyanın kurulmasına katkı sağlayacak

koruyan ve çözüm üretmeye devam eden insanların başarı hikâyeleriyle doludur” diye konuştu. Kalıcı refahın, sürdürülebilir kalkınmanın ve insanlığın ortak geleceğinin ancak adalet ve barış temelinde inşa edilebileceğini vurgulayan Kıran, mezunlara her zaman barıştan yana olmaları çağrısında bulundu.



OSMAN BOYRAZ

Kıran, “En kötü barışın bile savaştan daha değerli olduğunu insanlık tarihi defalarca göstermiştir. Bu nedenle Cumhuriyetimizin kurucusu Gazi Mustafa Kemal Atatürk’ün ‘Yurtta sulh, cihanda sulh’ ilkesini kendinize rehber edinmenizi özellikle tavsiye ediyorum” dedi.

OSMAN BOYRAZ: “ZEHRİ GİBİ BİR KUŞAK GELİYOR”

Ulaştırma ve Altyapı Bakan Yardımcısı Osman Boyraz ise törende yaptığı konuşmada mezun öğrencilerin en önemli protokol olduğunu belirterek gençleri uzun süre alkışladı. Mezuniyet alanındaki manzarayı “bir ressamın fırçasından çıkmış tablo” olarak nitelendiren Boyraz, gençlerin gözlerinde azim, mücadele, adalet ve merhamet gördüğünü ifade etti. “Bu tabloda Türkiye Cumhuriyeti’nin kurucusu Gazi Mustafa Kemal Atatürk’ün emanetini taşıyacak gençleri görüyorum” diyen Boyraz, mezunların Türkiye’nin yarınlarını inşa edeceğine inandığını söyledi. Öğrencilerin başarısında büyük emeği bulunan akademisyenlere ve fedakâr ailelere teşekkür eden Boyraz, gençlerle farklı etkinliklerde sık sık bir araya geldiğini belirtti. Toplumda sıkça dile getirilen “Z kuşağı” eleştirilerine katılmadığını vurgulayan Boyraz, “Zehir gibi bir kuşak geliyor. Bilimde, teknikte, teknolojide, adalette, merhamette ve dayanışmada son derece güçlü bir gençlik geliyor” ifadelerini kullandı.

Konuşmaların ardından dereceyle mezun olan öğrencilere başarı belgeleri takdim edildi. Mezuniyet töreni, öğrencilerin kep atmasıyla sona erdi.



our route is yours
medkonlines.com



WE ARE **HERE TO CHANGE THE GAME**

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

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

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

Together, we offer:

- Total Flexibility
- Excellent Service
- Unbeatable Prices
- 24/7 On-Site Assistance
- Priority treatment in all yards as a premier client
- Years of Experience that ensures quality and reliability
- A single quote with multiple leading yards to choose from



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

esko.marine
www.eskomarine.com.tr
marine@eskomarine.com.tr

Bizi
Takip
Et!



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



**LIBERIAN
REGISTRY**



THE BEST OPEN REGISTRY

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

LISCR İstanbul

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

KABOTAJ BAYRAMI, ALIAĞA'DA RESMİ TÖRENLE KUTLANDI

Türk denizciliğinin bağımsızlık ve egemenlik simgesi olan 1 Temmuz Denizcilik ve Kabotaj Bayramı'nın 100'üncü yılı, Aliağa'da düzenlenen resmi törenle kutlandı.



1 Temmuz Denizcilik ve Kabotaj Bayramı dolayısıyla Aliağa'da düzenlenen törene Aliağa Kaymakamı Zekeriya Güney, Aliağa Belediye Başkanı Serkan Acar, Aliağa Cumhuriyet Başsavcısı Vekili Görkem Hergül, Aliağa İlçe Jandarma Komutanı Binbaşı Yusuf Can Gökgöz, Aliağa İlçe Emniyet Müdürü Ahmet Can, Sahil Güvenlik TCSG-61 Bot Komutanı Üsteğmen Tugay Peker, Aliağa Bölge Liman Başkanı Günhur Şanlı, İMEAK DTO Aliağa Şubesi Yönetim Kurulu Başkanı Adem Şimşek, kurum temsilcileri, oda

başkanları, siyasi parti temsilcileri, sivil toplum kuruluşlarının temsilcileri, liman temsilcileri ve vatandaşlar katıldı.

Tören Aliağa Bölge Liman Başkanı Günhur Şanlı ile İMEAK DTO Aliağa Şubesi Yönetim Kurulu Başkanı Adem Şimşek'in Atatürk Anıtı'na çelenk sunmasıyla başladı. Saygı duruşu ve İstiklal Marşı'nın okunmasının ardından Şanlı, günün anlam ve önemini belirten bir konuşma yaptı. Şanlı konuşmasında, 1 Temmuz 1926'da yürürlüğe giren Kabotaj

Kanunu'nun Türk denizciliği açısından bağımsızlık, egemenlik ve ekonomik özgürlük bakımından önemli bir dönüm noktası olduğunu vurguladı. Kabotaj hakkının kazanılmasıyla Türkiye limanları ve sahilleri arasındaki yük ve yolcu taşımacılığının Türk vatandaşları ve Türk bayraklı gemiler tarafından yapılmasının güvence altına alındığını ifade eden Şanlı, denizcilik sektörünün geçen 100 yılda önemli bir gelişim gösterdiğini belirtti.

Konuşmanın ardından protokol üyeleri denize açıldı. Aliağa Kaymakamı Zekeriya Güney, Aliağa Belediye Başkanı Serkan Acar, Aliağa Cumhuriyet Başsavcısı Vekili Görkem Hergül, İMEAK DTO Aliağa Şubesi Yönetim Kurulu Başkanı Adem Şimşek ve Aliağa Bölge Liman Başkanı Günhur Şanlı, beraberindeki heyetle birlikte deniz şehitleri anısına denize çelenk bıraktı.

Resmi törenin ardından protokol üyeleri ve davetliler, Aliağa Amatör Balıkçılık ve Spor Derneği (ALDER) ev sahipliğinde düzenlenen kahvaltı programında bir araya geldi. Kabotaj Kanunu'nun yürürlüğe girişinin 100. yıl dönümü kapsamında kutlamalar, saat Aliağa Su Ürünleri Kooperatifi yanında bulunan Aliağa Eski Çekek Yeri'nde devam etti. Aliağa Kaymakamlığı koordinesinde; Aliağa Belediyesi, Aliağa Bölge Liman Başkanlığı, İMEAK DTO Aliağa Şubesi, Aliağa Su Ürünleri Kooperatifi, Aliağa Amatör Balıkçılık ve Spor Derneği ile Aliağa Sualtı Sporları Spor Kulübü iş birliğinde gerçekleşen programda yüzme, halat çekme, 9.9 motor ve el incesi atma yarışlarının yanı sıra çeşitli denizcilik gösterileri düzenlendi.

(DTO Aliağa Şubesi)



1 TEMMUZ

DENİZCİLİK VE KABOTAJ BAYRAMI

Kutlu Olsun

Denizciliğimizin gelişimine emek veren
tüm paydaşlarımızın Kabotaj Bayramı'nı kutlarız.



MAVİ YOLCULUK'TA TALEP ARTACAK

İMEAK Deniz Ticaret Odası Bodrum Şubesi Yönetim Kurulu Başkanı Orhan Dinç, Bodrum'daki kruvaziyer turizmi ve Mavi Yolculuk'a dair değerlendirmelerde bulundu.



Bodrum'un kruvaziyer turizmindeki istikrarlı yükselişini sürdürdüğünü, mavi yolculuk ve yat charter sektöründe ise sezonun ikinci yarısına ilişkin beklentilerin oldukça olumlu olduğunu görüyoruz. Bodrum, son yıllarda deniz turizminde ortaya koyduğu performansla Akdeniz çanağının en dikkat çeken destinasyonlarından biri haline gelmiştir. Özellikle kruvaziyer turizmde yakalanan ivme, bölgemizin uluslararası pazardaki konumunu her geçen yıl daha da güçlendirmekte.

2025 yılında Bodrum Cruise Port'a toplam 118 kruvaziyer gemisi gelirken, 2026 yılı için planlanan gemi sayısı şimdiden 119'a ulaşmış durumdadır. Sezonun henüz ilk bölümünde 31 gemiyi ağırlamış olmamız, yılın geri kalanına ilişkin beklentilerimizi daha da artırmaktadır. Bu veriler, Bodrum'un uluslararası kruvaziyer rotalarındaki öneminin giderek arttığını ve dünya çapındaki kruvaziyer operatörlerinin destinasyona duyduğu güvenin güçlendiğini göstermekte. Tarihi binlerce yıl öncesine uzanan kültürel mirası, eşsiz doğal güzellikleri, modern liman altyapısı



ve yüksek hizmet standartlarıyla Bodrum, yolculara yalnızca bir liman ziyareti değil, unutulmaz bir deneyim sunmaktadır. Antik çağlardan günümüze uzanan denizcilik kültürüyle şekillenen kent, bugün Akdeniz'in en seçkin kruvaziyer destinasyonları arasında yer alma hedefini kararlılıkla sürdürmektedir.

Mavi yolculuk ve yat charter sektöründe ise rezervasyonların geçmiş yıllara kıyasla daha geç şekillendiğini gözlemliyoruz. Ancak bu durumun sezonun geneline ilişkin olumsuz bir tablo olarak değerlendirilmemesi gerektiğine inanıyoruz. Değişen seyahat alışkanlıkları ve son dakika planlamalarının artması, rezervasyon süreçlerini farklılaştırırken, talebin canlılığını koruduğunu da göstermektedir.

Özellikle erken rezervasyon ve son dakika fırsatları değerlendirildiğinde, tekne tatilleri bu yıl birçok konaklama alternatifine göre önemli avantajlar sunmaktadır. Misafirlerimiz aynı bütçelerle çok daha özgür, kişiselleştirilmiş ve doğayla iç içe bir tatil deneyimi yaşayabilmekte; Bodrum'un, Gökova'nın, Hisarönü'nün ve Ege kıyılarının eşsiz koylarını keşfetme fırsatı bulmaktadır.

MAVİ YOLCULUK KÜLTÜRÜNÜN DOĞDUĞU YER

Mavi Yolculuk kültürünün doğduğu yer olan Bodrum, sahip olduğu deneyimli insan kaynağı, yüksek hizmet kalitesi ve güçlü charter filosuyla bu alandaki liderliğini sürdürmektedir. Sezonun ikinci yarısında özellikle yabancı pazarlardan gelecek taleple birlikte hareketliliğin daha da artmasını bekliyoruz. Bodrum'un deniz turizmindeki marka gücü, yalnızca Türkiye için değil, tüm Akdeniz havzası için önemli bir değer oluşturmaktadır.

Bugün deniz turizminde Bodrum sadece bir destinasyon değil; Türkiye'nin dünyaya açılan mavi vitrini, denizcilik kültürünün uluslararası sahnedeki temsilcisidir. Kruvaziyer turizminden marinalara, yat üretiminden charter faaliyetlerine kadar uzanan geniş ekosistemiyle Bodrum, sürdürülebilir büyüme vizyonu doğrultusunda geleceğin deniz turizmine yön veren merkezlerden biri olmayı sürdürmektedir. Çünkü Bodrum'da deniz, yalnızca bir turizm ürünü değil; ekonomiyi, kültürü, yaşam biçimini ve geleceği şekillendiren en önemli değerlerden biridir.

(DTO Bodrum Şubesi)



**EXPERT
SHIP SERVICE**

**YOU ARE
SAFE WITH US!**

📍 Tuzla - Istanbul

☎ +90 505 590 09 02

✉ info@reinamarine-shipservice.com



ANTALYA'DA 100. YIL COŞKUSU

Denizlerimizdeki egemenliğimizin sembolü olan 1 Temmuz Denizcilik ve Kabotaj Bayramı'nın 100'üncü yılı Antalya Merkez ve ilçelerde büyük bir gururla kutlandı.



Cumhuriyetimizin kurucusu Gazi Mustafa Kemal Atatürk'ün "Denizciliği Türk'ün büyük milli ülkesi olarak düşünmeli ve onu az zamanda başarmalıyız" sözlerini ilke edinen Antalyalı denizciler, Antalya Merkez ve 7 bölgede bayramlarını kutlamanın gururunu yaşadı.

Mehmet Yasin Eriş, Antalya Bölge Liman Başkanı Mustafa Ergüven, İMEAK Deniz Ticaret Odası Antalya Şubesi Meclis Başkanı Berna Küner Vanmannekes, İMEAK DTO Antalya Şubesi Yönetim Kurulu Başkan Yardımcısı Başer Topluşık, İMEAK DTO Antalya Şubesi

Vanmannekes'in konuşmalarıyla başlayan törenler Antalyalılar da yoğun ilgi gösterdi.

Yüzme, çıpa çıkarma ve yağlı direk yarışları büyük heyecana sahne olurken, Kutlamalar römorkörlerin su gösterisinin ardından sona erdi.

100. YIL, DEMRE'DE DENİZ BAYRAMI FESTİVALİ'NDE KUTLANDI!

1 Temmuz Denizcilik ve Kabotaj Bayramımızın 100. yılı, Antalya Valisi Hulusi Şahin ve Antalya Büyükşehir Başkan Vekili Büşra Özdemir ve İMEAK DTO Antalya Şubesi Yönetim Kurulu Başkanı Ahmet Çetin'in katılımıyla gerçekleşen 3. Likya Deniz Bayramı Festivali'nde de büyük bir coşkuyla kutlandı.

Demre Kaymakamlığı, Demre Belediyesi, İMEAK Deniz Ticaret Odası Antalya Şubesi SS 68 No'lu Demre Deniz Yolcu



Antalya'daki 100. yıl kutlamaları her zaman olduğu gibi Cumhuriyet Meydanı'ndaki resmi törenlerle başladı. Cumhuriyet Meydanı'ndaki Atatürk Anıtı'na çelenk sunumunun ardından Sahil Güvenlik Komutanlığı'na bağlı bot ile deniz şehitlerimiz anısına denize çelenk bırakılması ve deniz kortejiyle devam etti. Törene Antalya Vali Yardımcısı Dr. Suat Seyitoğlu, Konyaaltı Kaymakamı Rahmi Köse, Muratpaşa Kaymakamı İhsan Kara, Ulaştırma ve Altyapı Bölge Müdürü Serhan Özkanlı, İl Milli Eğitim Müdürü



Yönetim Kurulu üyeleri Varol Çakır, İlker Civelek ve İMEAK DTO Antalya Şubesi Şube Müdürü Esra Güner ile sektör temsilcileri katıldı.

1 Temmuz Denizcilik ve Kabotaj Bayramımızın 100. yılı kutlama etkinlikleri kapsamındaki yarışlar ve gösteriler ise Kaleiçi Yat Limanı'nda gerçekleştirildi. Antalya Vali Yardımcısı Dr. Suat Seyitoğlu, Antalya Bölge Liman Başkanı Mustafa Ergüven, İMEAK DTO Antalya Şubesi Meclis Başkanı Berna Küner



Taşıma Kooperatifi'nin iş birliğiyle düzenlenen etkinliklere Demre halkı, her yıl olduğu gibi bu yıl da büyük ilgi gösterdi. Demre'nin yanı sıra Alanya, Manavgat, Kemer, Kaş, Finike'de de 1 Temmuz Denizcilik ve Kabotaj Bayramımızın 100. Tören ve etkinliklerle kutlandı. İMEAK DTO Antalya Şubesi'nin destekleriyle gerçekleşen etkinliklerde özellikle yarışmalar izleyicilere heyecan yaşattı.

(DTO Antalya Şubesi)



KÖSTENCE'DE DENİZCİLİK İŞ HAFTASI ETKİNLİKLERİ DÜZENLENDİ

İMEAK Deniz Ticaret Odası Şube Başkanları ve beraberlerindeki heyet Romanya'nın Köstence şehrinde düzenlenen Denizcilik İş Haftası etkinliklerine katılım sağladı.



İMEAK Deniz Ticaret Odası Karadeniz Ereğli Şubesi Yönetim Kurulu Başkanı Oğuz Ünlüer, Romanya'nın Köstence şehrinde düzenlenen Denizcilik İş Haftası 2026 (Maritime Business Week 2026) etkinliklerine katılım sağlayarak sektör temsilcileriyle bir araya geldi.

Karadeniz Ereğli Yönetim Kurulu Başkanı Oğuz Ünlüer'in yanı sıra programa Zonguldak Ticaret ve Sanayi Odası Yönetim Kurulu Başkanı Metin Demir,



İMEAK Deniz Ticaret Odası Aliğa Şubesi Yönetim Kurulu Başkanı Adem Şimşek, İzmir Şubesi Yönetim Kurulu Başkanı Yusuf Öztürk, Marmaris Şubesi Yönetim Kurulu Başkanı Halil Bağlı ve TPAO / OTC Filyos Liman Müdürü Gökhan Merey de eşlik etti.

Etkinlik kapsamında gerçekleştirilen Karadeniz liman fırsatları, lojistik ve mavi ekonomi odaklı görüşmelere ve panellere katılan Ünlüer, uluslararası



denizcilik sektöründeki güncel gelişmeler, bölgesel iş birliği fırsatları ve sektörün geleceğine yönelik konular hakkında değerlendirmelerde bulunarak çeşitli temaslar gerçekleştirdi. Gerçekleştirilen etkinliklere İMEAK Deniz Ticaret Odası Karadeniz Ereğli Şubesi Meclis Başkanı Kamil Ustamehmetoğlu ve Yönetim Kurulu Sayman Üyesi Kağan Boy da katılım sağladı.

(DTO Karadeniz Ereğli Şubesi)

İSKENDERUN'DA KABOTAJ BAYRAMI COŞKUSU

1 Temmuz Denizcilik ve Kabotaj Bayramı nedeniyle İskenderun'da düzenlenen törene, İMEAK DTO İskenderun Şubesi Yönetim Kurulu Başkanı Kemal Kutlu da katıldı.



1 Temmuz Denizcilik ve Kabotaj Bayramı'nın 100. yıl dönümü, İskenderun'da düzenlenen anlamlı bir törenle kutlandı. İMEAK Deniz Ticaret Odası İskenderun Şubesinin destekleri ve İskenderun Bölge Liman Başkanlığının ev

sahipliğinde gerçekleştirilen etkinliklerin adresi Atatürk Anıtı oldu. Atatürk Anıtı'nda düzenlenen törene bölge protokolü ve sektör temsilcileri yoğun katılım gösterdi.

Törende İskenderun Kaymakamı Muhammet Önder, Deniz Üs Komutanı Tuğamiral Osman Çevik, Sahil Güvenlik Komutanı Yarbay Onur Emir, İMEAK DTO İskenderun Şube Başkanı Kemal Kutlu, İlçe Emniyet Müdürü Ertuğrul Ekici, İlçe Jandarma Komutanı Binbaşı Mustafa Açık, İlçe Milli Eğitim Müdürü Ali Haytaç, Belediye Başkan Yardımcısı Cihan Akyürekoğlu, İskenderun Sahil Güvenlik Komutanlığı temsilcileri, Sefa Atakaş



Denizcilik Lisesi öğrencileri ve denizcilik sektörü temsilcileri hazır bulundu. 1 Temmuz Denizcilik ve Kabotaj Bayramı nedeniyle Deniz Şehitleri anısına denize çelenk bırakıldı.

(DTO İskenderun Şubesi)



Support Transition to Zero-Emission

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

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



www.classnk.com

5. TÜRKİYE DENİZCİLİK ZİRVESİ'NDE KABOTAJIN 100. YILINA GÜÇLÜ VURGU

Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Denizcilik Genel Müdürlüğü tarafından Kabotaj Kanunu'nun 100. yılı dolayısıyla düzenlenen 5. Türkiye Denizcilik Zirvesi, Tersane İstanbul'da geniş uluslararası katılımı ile gerçekleştirildi.



Zirvenin açılışında konuşan Ulaştırma ve Altyapı Bakanı Abdulkadir Uraloğlu, Denizcilik Genel Müdürü Ünal Baylan, İMEAK Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kiran ve Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO) Genel Sekreteri Arsenio Dominguez, Türk denizciliğinin son yüzyıldaki gelişimini değerlendirirken, geleceğe ilişkin önemli mesajlar verdiler.

Türk denizciliğinin en önemli dönüm noktalarından biri olan Kabotaj Kanunu'nun yürürlüğe girişinin 100. yılı dolayısıyla düzenlenen 5. Türkiye Denizcilik Zirvesi, kamu, özel sektör, akademi ve uluslararası denizcilik camiasını İstanbul'da buluşturdu. Tarihi Tersane İstanbul'da gerçekleştirilen zirvede, Türk denizciliğinin son bir asırdaki gelişimi değerlendirilirken, küresel ticaret koridorları, yeşil dönüşüm, dijitalleşme ve jeopolitik gelişmeler de masaya yatırıldı.



TAMER KIRAN

TAMER KIRAN: "BUGÜN DÜNYA DENİZ TİCARETİNDE SÖZ SAHİBİ BİR TÜRKİYE'DEN BAHSEDIYORUZ"

İMEAK Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kiran konuşmasına zirvenin düzenlenmesine öncülük eden Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı'na teşekkür ederek başladı. Kabotaj Kanunu'nun yürürlüğe girişinin 100. yıl dönümünde böylesine kapsamlı bir organizasyonda

bulunmaktan duyduğu memnuniyeti dile getiren Kiran, "Bu zirve, Türk denizcilik tarihinin en anlamlı dönüm noktalarından biri olan Kabotaj Kanunu'nun yürürlüğe girişinin 100. yıl dönümüne denk geliyor.

1 Temmuz 1926 tarihinde yürürlüğe giren Kabotaj Kanunu ile Türk denizciliğinin gelişiminin hukuki temeli atılmıştır. Bu tarihten itibaren ulusal denizciliğimiz her





ÜNAL BAYLAN

alandaki önemli bir gelişim göstermiştir” dedi. Kabotaj Kanunu'nun ardından 1936 yılında imzalanan Montrö Boğazlar Sözleşmesi'nin Türkiye'nin denizlerdeki egemenlik haklarını hukuken güvence altına aldığını ifade eden Kıran, bugün gelinen noktanın uzun yıllara yayılan istikrarlı politikaların sonucu olduğunu söyledi. Cumhuriyet'in ikinci yüzyılında Türk deniz ticaretinin yüz yıllık gelişimini değerlendirdiklerini belirten Kıran, “Yüzyıl önce denizlerimizde ekonomik bağımsızlığımızın temelleri atılırken, bugün dünya deniz ticaretinde söz sahibi bir Türkiye'den bahsedebiliyorsak bu başarı; uzun soluklu devlet politikalarının, güçlü kamu-özel sektör iş birliğinin, girişimci denizcilik sektörümüzün ve denizciliği stratejik bir alan olarak gören ortak vizyonun eseridir” ifadelerini kullandı.

Cumhuriyet'in ilk yıllarında denizciliğin yalnızca ulaştırma faaliyeti olarak görülmediğini vurgulayan Kıran, “Cumhuriyet, denizciliği ekonomik kalkınmanın, dış ticaretin ve milli egemenliğin temel unsurlarından biri olarak değerlendirdi. Gazi Mustafa Kemal Atatürk'ün 'Denizciliği Türk'ün büyük milli ülküsü olarak düşünmeli ve onu az zamanda başarmalıyız.' sözü de bu vizyonun en güçlü göstergesidir” dedi. Kıran, konuşmasının sonunda

hedeflerinin Cumhuriyet'in ikinci yüzyılında daha rekabetçi, daha yenilikçi, daha çevreci, daha dijital ve küresel ölçekte daha güçlü bir Türk denizcilik sektörü oluşturmak olduğunu belirterek, Kabotaj Kanunu'nun 100. yılını kutladı.

ÜNAL BAYLAN: “TÜRK DENİZCİLİĞİ İKİNCİ YÜZYILA GÜÇLÜ BİR ALTYAPI VE BÜYÜK HEDEFLERLE GİRİYOR”

Denizcilik Genel Müdürü Ünal Baylan, 5. Türkiye Denizcilik Zirvesi kapsamında düzenlenen oturumda yaptığı konuşmada, Kabotaj Kanunu'nun 100 yıllık süreçte Türk denizciliğinin gelişiminde üstlendiği kritik role dikkat çekti. Baylan, Cumhuriyet'in ilk yıllarında atılan adımlar sayesinde bugün dünya denizciliğinde güçlü bir konuma ulaşıldığını belirterek, sektörün gelecek vizyonuna ilişkin değerlendirmelerde bulundu. Kabotaj Kanunu'nun yalnızca kıyı taşımacılığını düzenleyen bir mevzuat olmadığını vurgulayan Baylan, “Kabotaj Kanunu, denizlerdeki egemenlik haklarımızın en önemli göstergelerinden biri olmasının yanı sıra, milli denizcilik sektörünün gelişiminin de temel taşı olmuştur. Bugün sahip olduğumuz güçlü denizcilik altyapısının arkasında Cumhuriyetimizin ilk yıllarında ortaya konulan bu vizyon bulunmaktadır” ifadelerini kullandı.

Türk denizciliğinin son yıllarda kaydettiği gelişmelere değinen Baylan, deniz ticaret filusunun büyümesi, liman yatırımları, tersanecilikte ulaşılan kapasite ve denizcilik eğitimindeki ilerlemelerin Türkiye'yi uluslararası alanda önemli bir noktaya taşıdığını söyledi. “Bugün Türk denizciliği yalnızca taşımacılıkta değil; gemi inşa sanayi, limancılık, denizcilik eğitimi ve denizcilik hizmetleriyle de uluslararası rekabet gücüne sahip bir yapıya ulaşmıştır. Bu başarıyı daha ileriye taşımak için çalışmalarımızı kararlılıkla sürdürüyoruz” dedi. Küresel denizcilik sektöründe yaşanan dönüşümün Türkiye açısından önemli fırsat sunduğunu ifade eden Baylan, yeşil dönüşüm ve dijitalleşmenin sektörün geleceğini şekillendireceğini belirterek, “Cumhuriyetimizin ikinci yüzyılında hedefimiz; çevreci, dijital,



ARSENIO DOMINGUEZ

güvenli ve sürdürülebilir bir denizcilik ekosistemi oluşturmaktır. Denizcilikte rekabet gücümüzü artırırken çevreye duyarlı ve yenilikçi uygulamaları da sektörümüzün ayrılmaz bir parçası haline getirmeyi amaçlıyoruz” diye konuştu. Baylan, konuşmasının sonunda Kabotaj Kanunu'nun ikinci yüzyılında da Türkiye'nin denizcilikte bölgesel ve küresel ölçekte daha güçlü bir aktör olması için kamu ve özel sektörün iş birliği içerisinde çalışmalarını sürdüreceğini belirterek, sektörün geleceğine duyduğu güveni dile getirdi.

ARSENIO DOMINGUEZ: “DENİZCİLİĞİN GELECEĞİNİ BİRLİKTE İNŞA ETMEK ZORUNDAYIZ”

5. Türkiye Denizcilik Zirvesi'nin açılışında konuşan Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO) Genel Sekreteri Arsenio Dominguez, Kabotaj Kanunu'nun 100. yıl dönümünü kutlayarak, Türkiye'nin denizcilik alanında son yıllarda kaydettiği gelişmeleri takdirle takip ettiklerini söyledi. Küresel denizcilik sektörünün büyük bir dönüşüm sürecinden geçtiğini belirten Dominguez, bu değişimin ancak uluslararası iş birliğiyle başarıya ulaşabileceğini ifade etti. Konuşmasına Türkiye'de bulunmaktan duyduğu memnuniyeti dile getirerek başlayan Dominguez, deniz taşımacılığının dünya ekonomisinin bel kemiğini oluşturduğunu

5. TÜRKİYE DENİZCİLİK ZİRVESİ



ABDULKADİR URALOĞLU

vurgulayarak, sektörün küresel ticaretin kesintisiz işlemindeki rolüne dikkat çekti.

“Dünya ticaretinin yaklaşık yüzde 90’ı deniz yoluyla gerçekleştiriliyor. Her gün kullandığımız ürünlerin büyük bölümü denizcilerin özverili çalışmaları sayesinde bizlere ulaşıyor. Denizciler, küresel ekonominin görünmeyen kahramanlarıdır” dedi. Küresel ölçekte yaşanan jeopolitik gelişmelerin deniz taşımacılığını doğrudan etkilediğini belirten Dominguez, özellikle denizcilerin güvenliğinin uluslararası toplumun ortak sorumluluğu olduğunu altını çizdi.

“Denizciler hiçbir çatışmanın tarafı değildir. Onların güvenliği ve refahı her koşulda korunmalıdır. Uluslararası ticaretin sürdürülebilirliği için denizcilerin güven içinde görev yapabilmesi büyük önem taşıyor” ifadelerini kullandı. Denizcilik sektörünün iklim değişikliğiyle mücadelede önemli bir sorumluluk üstlendiğini dile getiren Dominguez, IMO’nun belirlediği emisyon azaltım hedeflerine ulaşılabilmesi için tüm paydaşların ortak hareket etmesi gerektiğini söyledi. “Denizciliğin geleceği daha temiz yakıtlar, yenilikçi teknolojiler ve güçlü uluslararası iş birlikleriyle şekillenecek. Net sıfır emisyon hedeflerine ulaşabilmek için hükümetler,

özel sektör ve uluslararası kuruluşlar olarak birlikte hareket etmek zorundayız” diye konuştu.

Dijitalleşme ve teknolojik dönüşümün denizcilik sektöründe yeni bir dönemin kapısını araladığını ifade eden Dominguez, bu süreçte insan kaynağının geliştirilmesinin de büyük önem taşıdığını belirtti. “Teknoloji ne kadar gelişirse gelişsin, denizciliğin merkezinde insan olmaya devam edecektir. Bu nedenle genç nesillerin denizcilik mesleğine kazandırılması ve nitelikli eğitim olanaklarının artırılması hepimizin ortak sorumluluğudur” dedi. Konuşmasının sonunda Türkiye’nin denizcilik sektöründeki gelişimini memnuniyetle izlediklerini ifade eden Dominguez, Kabotaj Kanunu’nun ikinci yüzyılında da Türkiye’nin uluslararası denizcilik camiasına önemli katkılar sunmayı sürdüreceğine inandığını belirterek, zirvenin denizcilik sektörünün geleceğine yönelik yeni iş birliklerine zemin hazırlamasını temenni etti.

ABDULKADİR URALOĞLU:
"KABOTAJ KANUNU, DENİZLERDEKİ BAĞIMSIZLIĞIMIZIN VE MİLLİ DENİZCİLİK VİZYONUMUZUN EN GÜÇLÜ SİMGESİDİR"

5. Türkiye Denizcilik Zirvesi’nin açılış konuşmasını gerçekleştiren Ulaştırma ve Altyapı Bakanı Abdulkadir Uraloğlu,

Kabotaj Kanunu’nun yürürlüğe girişinin 100. yıl dönümünde düzenlenen zirvenin, Türk denizciliğinin geçmişini değerlendirmek ve geleceğini şekillendirmek açısından büyük önem taşıdığını söyledi. Türk denizciliğinin son 100 yılda büyük bir dönüşüm geçirdiğini belirten Uraloğlu, Cumhuriyet’in ilk yıllarında atılan adımlar sayesinde Türkiye’nin bugün dünyanın önde gelen denizcilik ülkeleri arasında yer aldığını ifade etti.

Konuşmasına Gazi Mustafa Kemal Atatürk’ün denizcilığe verdiği önemi hatırlatarak başlayan Uraloğlu, Kabotaj Kanunu’nun yalnızca bir ulaştırma düzenlemesi olmadığını, aynı zamanda Türkiye’nin denizlerdeki ekonomik ve stratejik bağımsızlığının en önemli kazanımlarından biri olduğunu vurguladı. “1 Temmuz 1926 tarihinde yürürlüğe giren Kabotaj Kanunu ile denizlerimiz üzerindeki egemenlik haklarımız tam anlamıyla tesis edilmiş, deniz taşımacılığı ve kıyı ticareti milli iradeye emanet edilmiştir. Bu tarihi adım, Cumhuriyetimizin ekonomik bağımsızlık mücadelesinin en önemli kilometre taşlarından biridir” dedi.

Denizciliğin yalnızca ulaşım sektörünün bir parçası olmadığını ifade eden Uraloğlu, denizlerin küresel ticaretin, ekonomik kalkınmanın ve uluslararası rekabetin merkezinde yer aldığını belirterek, Türkiye’nin sahip olduğu jeostratejik konumun sunduğu avantajları en iyi şekilde değerlendirmek için önemli yatırımlar gerçekleştirdiklerini söyledi. “Denizler tarih boyunca medeniyetleri birbirine bağlayan en önemli ulaşım koridorları olmuştur. Günümüzde de dünya ticaretinin yaklaşık yüzde 90’ı deniz yoluyla gerçekleştirilmektedir. Böylesine stratejik bir alanda güçlü olmak, ülkelerin ekonomik bağımsızlığı ve küresel rekabet gücü açısından hayati önem taşımaktadır” ifadelerini kullandı.

Türkiye’nin son 24 yılda denizcilik alanında gerçekleştirdiği yatırımlara değinen Uraloğlu, limanlardan tersanelere, balıkçı barınaklarından yat

limanlarına kadar birçok alanda önemli projelerin hayata geçirildiğini belirtti. “Bugün ülkemiz; 218 liman tesisi, 85 aktif tersanesi, 181 tekne imal ve çekek yeri, 65 yat limanı, 23 gemi geri dönüşüm tesisi ve yaklaşık 400 balıkçı barınağıyla bölgesinin en güçlü denizcilik altyapılarından birine sahiptir. Bu yatırımlar sayesinde denizcilik sektörümüz her geçen yıl daha da büyüyor” dedi.

Türk sahipli deniz ticaret filosunun son yıllarda büyük bir gelişim gösterdiğini ifade eden Uraloğlu, Türkiye'nin artık dünya deniz ticaretinde önemli aktörlerden biri haline geldiğini belirtti. “1 Ocak 2026 itibarıyla Türk sahipli deniz ticaret filomuz 2 bin 234 gemiye ve 51,8 milyon DWT'a ulaşmıştır. Bu büyüklükle dünya sıralamasında üst basamaklarda yer alıyoruz. Hedefimiz, filomuzu daha da güçlendirerek küresel deniz ticaretindeki payımızı artırmaktır” diye konuştu. Türk Boğazları'nın dünya ticareti açısından taşıdığı stratejik öneme de dikkat çeken Uraloğlu, İstanbul ve Çanakkale boğazlarının uluslararası deniz taşımacılığının en kritik geçiş noktaları arasında bulunduğunu belirtti.

“Türk Boğazları, yalnızca ülkemiz için değil, küresel ticaret ve enerji arz güvenliği açısından da vazgeçilmez bir öneme sahiptir. Boğazlarımızdan geçen gemi trafiğini en üst düzey emniyetle yönetmeye devam ediyor, uluslararası deniz taşımacılığına güvenli hizmet sunuyoruz” ifadelerini kullandı. Konuşmasında yeşil dönüşüm ve dijitalleşme süreçlerine de geniş yer veren Uraloğlu, denizcilik sektörünün geleceğinin çevreci teknolojiler ve akıllı ulaşım sistemleriyle şekilleneceğini söyledi. “Cumhuriyetimizin ikinci yüzyılında hedefimiz; çevreci, dijital, güvenli ve sürdürülebilir bir denizcilik ekosistemi oluşturmaktır. Alternatif yakıt teknolojileri, akıllı liman uygulamaları, dijitalleşme ve yapay zekâ destekli sistemlerle denizcilik sektörümüzü geleceğe hazırlıyoruz” dedi.

Türkiye'nin denizcilik vizyonunun yalnızca bugünü değil gelecek nesilleri



de kapsadığını vurgulayan Uraloğlu, denizcilik eğitimi ve insan kaynağına yapılan yatırımların artarak devam edeceğini ifade etti. “Denizciliği yalnızca bugünün değil, yarının da stratejik sektörü olarak görüyoruz. Güçlü insan kaynağımız, modern filomuz, gelişmiş limanlarımız ve güçlü tersanelerimizle Türkiye'yi küresel denizcilikte çok daha üst sıralara taşıyacağız. Kabotaj Kanunu'nun ikinci yüzyılını, Türkiye Yüzyılı vizyonuyla buluşturarak denizcilikte yeni başarı hikâyeleri yazmaya devam edeceğiz” diye konuştu.

TAMER KIRAN'DAN “TÜRK DENİZ TİCARETİNİN 100 YILLIK GELİŞİMİ” SUNUMU

Protokol konuşmalarının ardından sunumunu gerçekleştiren İMEAK Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kiran, “Türk Deniz Ticaretinin 100 Yıllık Gelişimi” başlıklı kapsamlı sunumunda, Cumhuriyet'in kuruluşundan bugüne Türk denizciliğinin geçirdiği dönüşümü tarihsel bir perspektifle değerlendirdi. Programın başında yaşanan teknik aksaklığa değinen Kiran, organizasyon için uzun süredir hazırlık yaptıklarını belirterek yaşanan kesintiden dolayı üzüntüsünü dile getirdi. Ardından, Kabotaj Kanunu'nun Türk denizciliğine kazandırdığı ivmeyi ve sektörün bir asırlık gelişimini rakamlar ve tarihi dönüm noktalarıyla anlattı. Kiran,

Cumhuriyet'in ikinci yüzyılı ile Kabotaj Kanunu'nun 100. yılının aynı döneme denk gelmesinin tarihi bir anlam taşıdığını belirterek, “Cumhuriyetimizin ikinci yüzyılına ve Kabotaj Kanunu'nun 100. yılına ulaştığımız bu anlamlı dönemde Türk deniz ticaretinin bir asırlık gelişimini değerlendirmek üzere bir araya geldik. Yüzyıl önce denizlerimizde ekonomik bağımsızlığımızın temelleri atılırken, bugün dünya deniz ticaretinde söz sahibi bir Türkiye'den bahsedebiliyorsak; bu başarı uzun soluklu devlet politikalarının, güçlü kamu-özel sektör iş birliğinin, girişimci denizcilik sektörümüzün ve denizciliği stratejik bir alan olarak gören ortak vizyonun eseridir” dedi.

Cumhuriyet'in denizciliği yalnızca bir ulaştırma faaliyeti olarak değil, ekonomik kalkınmanın ve milli egemenliğin temel unsurlarından biri olarak gördüğünü vurgulayan Kiran, Gazi Mustafa Kemal Atatürk'ün “Denizciliği Türk'ün büyük milli ülküsü olarak düşünmeli ve onu az zamanda başarmalıyız.” sözünün bu vizyonun en güçlü ifadesi olduğunu söyledi. “1 Temmuz 1926 tarihinde yürürlüğe giren Kabotaj Kanunu ile kıyı taşımacılığı hakkı tamamen Türk bayrağına bırakılmış, milli denizciliğimizin hukuki temeli oluşturulmuştur. Ardından 1936 yılında imzalanan Montrö Boğazlar Sözleşmesi ile Türkiye, Boğazlar üzerindeki egemenlik haklarını da

5. TÜRKİYE DENİZCİLİK ZİRVESİ



“tam anlamıyla kazanmıştır” ifadelerini kullandı. Sunumunda Türk deniz ticaret filusunun gelişiminde önemli dönüm noktalarına da değinen Kıran, özellikle 1982 yılında yürürlüğe giren 2581 sayılı Deniz Ticaret Filusunun Geliştirilmesi ve Gemi İnşa Tesislerinin Teşviki Hakkında Kanun ile sektörün yeni bir büyüme dönemine girdiğini söyledi. “Bu düzenleme sayesinde yeni gemi yatırımları hız kazandı, tersaneler gelişti ve Türk denizciliği uluslararası rekabet gücü kazandı. Daha sonra yürürlüğe giren Türk Uluslararası Gemi Sicili ve ÖTV’siz yakıt uygulaması da sektörümüzün rekabetçiliğini önemli ölçüde artırdı” dedi.

Türk gemi inşa sanayisinin bugün ulaştığı seviyeye de değinen Kıran, Tuzla ve Altınova tersanelerinin dünya çapında üretim merkezleri haline geldiğini belirtti ve “Bugün Türkiye, 85 tersanesiyle yalnızca kendi filosuna değil, dünyanın birçok ülkesine gemi inşa eden güçlü bir üretim altyapısına sahiptir” dedi. Konuşmasının önemli bir bölümünü denizcilik eğitimine ayıran Kıran, sektörün sürdürülebilir başarısının nitelikli insan kaynağıyla mümkün olacağını vurguladı.

Cumhuriyet’in ilk yıllarında yalnızca 88 gemiden oluşan mütevazı bir filoya sahip olunduğunu hatırlatan Kıran, bugün gelinen noktanın Türk denizciliğinin başarısını açıkça ortaya koyduğunu

söyledi. Konuşmasının sonunda küresel denizcilik sektörünün yeni gündemine değinen Kıran, çevreci teknolojiler, alternatif yakıtlar ve dijitalleşmenin geleceğin rekabet alanları olacağını belirtti.

"KABOTAJ KANUNU SAYESİNDE DENİZLERİMİZDE TAM EGEMENLİK SAĞLADIK"

Panelde söz alan Denizcilik Genel Müdürü Ünal Baylan, konuşmasına Kabotaj Kanunu’nun yalnızca bir yasal düzenleme olmadığını, Türkiye’nin denizlerdeki bağımsızlığını ve denizcilik vizyonunu şekillendiren en önemli dönüm noktalarından biri olduğunu vurgulayarak başladı. Mavi Vatan’ın sunduğu potansiyelin doğru değerlendirilmesinin önemine dikkat çeken Baylan, Türkiye’nin sahip olduğu kıyı uzunluğu, boğazları ve liman altyapısıyla dünyanın önde gelen denizcilik ülkeleri arasında yer aldığını söyledi.

"Mavi Vatan, kara vatanımızın yarısından daha büyük bir alanı kapsıyor. Yaklaşık 10 bin kilometreyi aşan kıyı şeridimiz, dünyanın en önemli su yollarından biri olan İstanbul ve Çanakkale Boğazları ile Marmara Denizi’ni kapsayan çok stratejik bir coğrafyaya sahibiz. Bu potansiyeli en iyi şekilde değerlendirmek ve denizlerimizden en yüksek faydayı sağlamak zorundayız." dedi.

Türk Boğazları’nın dünya deniz ticareti açısından kritik bir konumda bulunduğunu belirten Baylan, bu yoğun trafiğin emniyetli şekilde yönetilmesi için önemli çalışmalar yürüttüklerini ifade etti. “İstanbul ve Çanakkale Boğazları dünyanın en dar ancak en güvenli su yolları arasında yer alıyor. Bu sistemi yönetmek büyük bir sorumluluk gerektiriyor. Özellikle Karadeniz’de savaşın başlamasının ardından karşılaştığımız sorunlara yönelik önemli çözümler geliştirdik. Sigorta alanında kendi çözümlerimizi oluşturduk, standart altı gemilere yönelik hedefleme sistemi kurarak denetimlerimizi daha da sıkılaştırdık” diye konuştu.

Türkiye’nin limancılık alanında ulaştığı seviyeye dikkat çeken Baylan, geçen yıl yük elleçlemede Cumhuriyet tarihinin en yüksek rakamına ulaşıldığını belirtti. "Bugün ülkemizde uluslararası deniz trafiğine açık 190’ın üzerinde liman tesisimiz bulunuyor. Geçtiğimiz yıl limanlarımızda 553 milyon ton yük elleçleyerek tüm zamanların rekorunu kırdık. Karşılaştırmak gerekirse, Birleşik Krallık’ın toplam yük elleçleme miktarı yaklaşık 400 milyon ton seviyesinde. Tüm bölgesel krizlere ve ticarete yaşanan zorluklara rağmen büyümeyi sürdürüyoruz” ifadelerini kullandı. Türk Boğazları’ndaki gemi trafiğinin güvenli şekilde yönetilmesinin büyük önem



taşıdığını belirten Baylan, bu alandaki teknolojik yatırımlara da değindi. "Her yıl İstanbul Boğazi'ndan 40 binin üzerinde, Çanakkale Boğazi'ndan ise 50 bine yakın gemi geçiş yapıyor. Bu yoğun trafiği gelişmiş Gemi Trafik Hizmetleri sistemlerimizle yönetiyoruz. Kocaeli, Mersin, İzmir ve Aliğa gibi bölgelerde de aktif olarak kullanılan bu sistemleri sürekli geliştiriyoruz. Bu yıl HAVELSAN iş birliğiyle Kuzey Kıbrıs'ta da dünyanın en modern gemi trafik hizmetlerinden birini devreye alacağız ve Doğu Akdeniz'deki deniz trafiğini çok daha etkin şekilde takip edeceğiz" dedi. Konuşmasının sonunda denizcilik eğitime ve insan kaynağına da değinen Baylan, Türk denizcilerinin uluslararası alandaki başarısına dikkat çekti.

Panelin devamında, Hüseyin Bağcı "Kabotajın 100. Yılında Tarihsel Olarak Deniz Ticaretinde Jeopolitik ve Jeoekonomik Yaklaşımlar" başlıklı sunumunda, küresel güç dengelerinin deniz ticaretine etkilerini değerlendirdi. Bağcı, Türkiye'nin jeostratejik konumu, Karadeniz ve Doğu Akdeniz'deki gelişmeler ile deniz yollarının küresel rekabetteki önemine dikkat çekerek, değişen uluslararası sistemde Türkiye'nin denge politikasının stratejik değer taşıdığını vurguladı. Çağrı Erhan ise "Türk Deniz Yetki Alanları ve Kabotaj Kanunu" başlıklı sunumunda, Kabotaj

Kanunu'nun Türkiye'nin denizlerdeki egemenlik haklarının hukuki temelini oluşturduğunu belirterek, deniz yetki alanlarının korunmasının ulusal güvenlik ve ekonomik çıkarlar açısından taşıdığı öneme değindi. Oturumun son konuşmacısı İskender Pala da "Osmanlı Dönemi Türk Denizciliği" başlıklı sunumunda, Osmanlı Devleti'nin denizcilik geleneğini tarihsel örneklerle ele alırken, Türk denizciliğinin köklü geçmişinin Cumhuriyet dönemindeki denizcilik vizyonuna önemli bir miras bıraktığını ifade etti.

UFUK TEKER: "İSTANBUL, KÜRESEL ÖLÇEKTE BİR DENİZCİLİK MERKEZİ OLMA POTANSİYELİNE SAHİP"

Türk P&I Genel Müdürü Ufuk Teker, "Kıtaları Birleştiren Denizcilik Merkezi: İstanbul" başlıklı sunumunda, Türk denizciliğinin son 100 yılda kaydettiği gelişimi tarihsel bir perspektifle ele alırken, İstanbul'un uluslararası denizcilikte üstlenebileceği role ilişkin değerlendirmelerde bulundu. Türkiye'nin bugün dünya deniz ticaret filusunda ilk 11 ülke arasında yer almasının tesadüf olmadığını vurgulayan Teker, bu başarının Cumhuriyet'in ilk yıllarında atılan stratejik adımların sonucu olduğunu söyledi.

"Türkiye denizcilik ekosisteminin bugün dünya sıralamasında ilk 11'e yükselmiş olması kesinlikle bir tesadüf değildir.



UFUK TEKER

Bugünkü başarıyı anlayabilmek için yüz yıl önce atılan adımlara bakmak gerekir. Cumhuriyetimizin bağımsızlığının hukuki ve siyasi temelleri Lozan Barış Antlaşması ve Cumhuriyet'in ilanı ile atılmış, denizlerdeki egemenliğimiz ise 1 Temmuz 1926 tarihinde yürürlüğe giren 815 sayılı Kabotaj Kanunu ile güçlü bir hukuki zemine kavuşmuştur" dedi.

Kabotaj Kanunu'nun Türkiye'nin denizlerdeki ekonomik ve stratejik bağımsızlığının temel taşlarından biri olduğunu belirten Teker, kanunun yalnızca kıyı taşımacılığını düzenlemekle kalmadığını, milli denizcilik sektörünün gelişimine de önemli katkılar sunduğunu ifade etti.

"Kabotaj Kanunu ile Türk limanları arasındaki yük ve yolcu taşımacılığı ile kıyılarımızda yürütülen denizcilik faaliyetleri milli egemenlik anlayışıyla hukuki güvence altına alınmış, denizlerde ekonomik ve stratejik bağımsızlığın güçlenmesi yönünde tarihi bir adım atılmıştır. Bu süreç, 1936 yılında imzalanan Montrö Boğazlar Sözleşmesi ile tamamlanmış, Türkiye denizlerdeki egemenlik haklarını daha da pekiştirmiştir." diye konuştu. Konuşmasının sonunda İstanbul'un sahip olduğu stratejik avantajlara değinen Teker, şehrin güçlü liman altyapısı, tersaneleri, denizcilik eğitimi, sigortacılık

5. TÜRKİYE DENİZCİLİK ZİRVESİ



ve finans alanındaki gelişimiyle küresel bir denizcilik merkezi olma potansiyelini her geçen gün daha da artırdığını belirterek, Kabotaj Kanunu'nun ikinci yüzyılında bu vizyonun daha da güçleneceğini söyledi.

UNCTAD genel sekreteri pedro manuel MORENO, ICS Sekreteri Thomas Kazakos ve BIMCO Genel Sekreteri & CEO'su David Loosley, EMSA Direktörü Maja Markovic Kostelac da konuşma gerçekleştirdi.

deniz güvenliği konuları stratejik bir çerçevede değerlendirildi. Zirvenin ilk günü konuşmaların ve oturumların ardından sektör paydaşlarını bir araya getiren gala yemeğinde 5'inci Türkiye Denizcilik Zirvesine istinaden ödül töreni gerçekleştirildi, Türk denizciliğine katkı sağlayan kurum ve firmalar ödüllendirildi. Cumhurbaşkanı Yardımcısı Cevdet Yılmaz ile Ulaştırma ve Altyapı Bakanı Abdulkadir Uraloğlu'nun katılımıyla gerçekleştirilen törende; deniz ticaret filosunun



Müdürü Salih Tan, Kıyı Emniyeti Genel Müdürü Mustafa Bankaoğlu, DTO Meclis Başkanı Başaran Bayrak, Piri Reis Üniversitesi Rektörü Prof. Dr. Nafiz Arıca, DTO Yönetim Kurulu Üyeleri, Şube Başkanları, Meclis Üyeleri, misafir ülkelerin bakan ve bakan yardımcısı ile ulusal ve uluslararası denizcilik sektörü temsilcileri katıldı.

En Fazla Türk Gemi Filosunu Büyütme Ödülü'nü Akar Denizcilik adına Yönetim Kurulu Başkanı Rasim Akar, En Fazla Gemi İnsanı İstihdamı Sağlama Ödülü'nü Arkas Denizcilik adına Yönetim Kurulu Üyesi Bernard Arkas, En Fazla Liman Kapasitesini Büyütme Ödülleri'ni Ceyport Yönetim Kurulu Başkanı Ali



Zirvede; Türk Loydu Yönetim Kurulu Başkanı Prof. Dr. Oral Erdoğan'ın moderatörlüğünde "Bakanlar Oturumu" gerçekleşti. İki ayrı oturum halinde gerçekleştirilen bu uluslararası zirvede; Türkiye, Mısır, Somali, Pakistan, Türkmenistan, Gürcistan ve İtalya'dan bakan ve bakan yardımcısı düzeyinde katılım sağlandı. Ülkeler arası denizcilik iş birlikleri, yeni rota arayışları ve

büyütülmesi, gemi insanı istihdamı, liman kapasitesi, gemi inşa sanayi, gemi ihracatı ve yük elleçleme gibi alanlarda başarı gösteren firmalara ödülleri takdim edildi.

Törene ayrıca Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO) Genel Sekreteri Arsenio Dominguez, Ulaştırma ve Altyapı Bakan Yardımcıları Osman Boyraz ile Durmuş Ünüvar, Denizcilik Genel Müdürü Ünal Baylan, Tersaneler ve Kıyı Yapıları Genel



Avcı ile Safiport Derince Limanı Yönetim Kurulu Başkanı Hakan Safi aldı. En Fazla Taşıma Kapasitesi (Tonaj) Ödülü Güngen Denizcilik Kurucu Ortağı Mehmet Güngen'e, En Fazla Türk Gemisi İnşa Etme Ödülü Sedef Tersanesi Yönetim Kurulu Başkanı Metin Kalkavan'a, En Fazla Gemi İhraç Etme Ödülü Sefine Tersanesi adına Tolga Koloğlu'na, En Fazla Yük Elleçlemesini Artırma Ödülü ise Tosyalı Limanı Yönetim Kurulu Üyesi Mehmet Fatih Tosyalı'ya verildi. Denizcilik Sektörüne Katkı Ödülü ise İMEAK Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran'a takdim edildi.



ZİRVENİN İKİNCİ GÜNÜ DE YOĞUN KATILIMLA GERÇEKLEŞTİ

2-3 Temmuz tarihleri arasında Tersane İstanbul'da düzenlenen Denizcilik Zirvesi'nin ikinci gününde ilk olarak Bakan Yardımcıları Oturumu yapıldı. "Mavi Ekonomi ve Denizlerin Sürdürülebilir Geleceği" başlığını taşıyan oturumun moderatörlüğünü Emekli Müsteşar Özkan Poyraz üstlendi.

Ulaştırma ve Altyapı Bakan Yardımcısı Durmuş Ünüvar, Dışişleri Bakan Yardımcısı ve Büyükelçi Mehmet Kemal Bozay, Milli Savunma Bakan Yardımcısı

Musa Heybet, Tarım ve Orman Bakan Yardımcısı Ahmet Bağcı ve Milli Eğitim Bakan Yardımcısı Muhammet Bilal Macit konuşmacı olarak katıldı. Bakan Yardımcıları Oturumu'nun ardından İMEAK DTO 4. Denizci Millet Denizci Ülke Proje Yarışması'nda dereceye girenlere Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı (UAB) Denizcilik Genel Müdürü Ünal Baylan, Tersaneler ve Kıyı Yapıları Genel Müdürü Salih Tan, İMEAK Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran tarafından ödülleri takdim edildi. Yarışmada, Doğuhan Hazar Cengiz tarafından hazırlanan "MARBEE – NDT



YÜKSEL YILDIRIM

Drone" projesi birincilik, Umut Şahan tarafından hazırlanan "MALTİS: Manyetik Tork Tabanlı Lateral-Aksiyel Su Altı İtki Sistemi" projesi ikincilik, Tarık Özkul tarafından hazırlanan "AeroFOLD Rüzgâr Türbini Teknolojisinin Denizcilik Uygulaması" projesi ise üçüncülük ödülüne layık görüldü.

Daha sonra düzenlenen Denizcilik Otoriteleri Oturumu'nun konuşmacıları ise Azerbaycan Cumhuriyeti Devlet Deniz ve Liman Ajansı Yönetim Kurulu Başkan Yardımcısı Eldar Majidov, Gürcistan Deniz Ulaştırma Ajansı Direktörü Ivane Abashidze ve Rusya Federasyonu Ulaştırma Bakanlığı Deniz ve İçsu Taşımacılığı Devlet Politikası Departmanı Direktörü Dr. Vitaly V. Klyuev oldu.

Corex Holding Yönetim Kurulu Başkanı Yüksel Yıldırım'ın dünya deniz ticaretindeki son gelişmeleri değerlendirdiği sunumun ardından Prof. Dr. Soner Esmer de "Yükselen Gücümüz: Türk Limancılık Sektörü" başlıklı bir sunum gerçekleştirdi.

DENİZCİLİK DUAYENLERİ SEKTÖRE IŞIK TUTTU

Denizcilik Zirvesi'nin ikinci ve son günü "Denizcilik Duayenlerine Saygı" bölümüyle sona erdi. Bu bölümde Saim Oğuzülgen, Cengiz Kaptanoğlu, Halim Mete, Eşref Cerrahoğlu, Mesut Cesur, Erol Yücel, Yılmaz Onur ve Metin Kalkavan



5. TÜRKİYE DENİZCİLİK ZİRVESİ



yaptıkları konuşmalarla denizciliğin geçmişini ve bugünü değerlendirdi.

SAİM OĞUZ ÜLGEN: “BU YIL MONTRÖ BOĞAZLAR SÖZLEŞMESİ’NİN DE 90’INCI YILI”

Konuşmasına Kabotaj Kanunu’nun 100. yılını kutlayarak başlayan Saim Oğuz Ülgen, bu yıl aynı zamanda Montrö Boğazlar Sözleşmesi’nin 90’ıncı yılının da kutlandığını hatırlattı. Türk denizciliğinin gelişiminde Kabotaj Kanunu kadar Montrö’nün de stratejik öneme sahip olduğunu vurgulayan Ülgen, geçmişten bugüne uzanan önemli belge ve anıları katılımcılarla paylaştı.

CENGİZ KAPTANOĞLU: “DENİZCİ MİLLET, DENİZCİ ÜLKE OLMANIN ZAMANI GELDİ”

Cengiz Kaptanoğlu konuşmasında Türkiye’deki tersanelerin artık kabına sığmadığını; askeri gemi inşasında ulaşılan seviye ve yeşil gemi projelerinin hepimiz için gurur kaynağı olduğunu söyleyerek “Coğrafi konumumuzun sağladığı avantajla bakım ve onarımda da dünya çapında söz sahibiyiz. Bugün rekabet koşulları zor olsa da, denizcilik Türkiye’nin en temiz döviz kazanma yoludur” dedi. Kaptanoğlu denizciliğin tüm branşlarını tek elden yönetecek bir yapının şart olduğunun da altını çizdi. Kaptanoğlu, Türk bayrağının dünya denizlerinde gururla dalgalanmasının önemine de dikkat çekti: “Kabotaj

Bayramı’nın anlamı da burada: Türk bayraklı gemilerimizin filoda artması, milli denizcilik ülküsünün gerçekleşmesi demektir. Atatürk’ün ‘Türk’ün milli ülküsünü denizcilikte başarmalıdır’ sözü hâlâ yolumuzu aydınlatıyor.” Denizci millet olma çağrısını yineleyen Kaptanoğlu, yolcu gemilerinin eksikliğini milletin denizle yeterince bütünleşmemesine bağladı. İstanbul trafiğini hafifletecek deniz taşımacılığı projelerinin hayata geçirilmesi gerektiğini vurgulayarak “Denizci millet, denizci ülke olmanın zamanı geldi” sözleriyle konuşmasını tamamladı.

HALİM METE: “DENİZCİLİK CAMİASI DAYANIŞMACI BİR AİLE”

Halim Mete, denizcilik geleneğinin köklerini kendi ailesinden örneklerle anlatarak “Bizim soyumuz kaptanlardan, armatörlerden, tüccarlardan geliyor; o günün ahşap gemileriyle hem ticaret hem kaptanlık yapıldı” dedi. Kabotaj Kanunu sayesinde Türk sularında deniz ticaretinin Türkler tarafından yapılmasının önemini vurguladı ve “Bugün güçlü armatörlük şirketlerimiz, tersanelerimiz ve limanlarımız var; bu kazanımları sürdürmek zorundayız” sözleriyle devam etti. Konuşmasında denizcilik camiasının küçük ama dayanışmacı bir aile olduğunu belirten Mete, seçimlerin gelip geçici olduğunu, dostlukların ise kalıcı olması gerektiğini hatırlattı. “Seçimler geçer

ama dostluklar unutulmamalıdır” diyerek birlik ve beraberlik çağrısı yaptı; denizcilik sektöründe ortak akıl ve dayanışmanın önemini bir kez daha altını çizdi.

EŞREF CERRAHOĞLU: “DENİZ VARSA HAYAT VAR”

Eşref Cerrahoğlu, Cumhuriyet’in denizlerdeki ekonomik bağımsızlığının temel taşlarından biri olan Kabotaj Kanunu’na atıf yaparak “1982’de kurulan deniz ticaret yolumuz büyük bir dönüm noktasıydı; bugün güçlü armatörlerimiz, limanlarımız ve tersanelerimiz var” dedi. Türk denizciliğinin büyümesinin yalnızca sektör için değil, ülke ekonomisi için de büyük bir vizyon kazandığını ifade etti. Konuşmasında geleceğe dair sorumluluklara da değinen Cerrahoğlu, Türk armatörlerinin değişen ticaret rotalarına hızla uyum sağlaması gerektiğini belirtti. Deniz çevresinin korunmasının önemini hatırlatarak “Denizlerden aldığımız her iki nefesten biri bize denizlerimizden gelir. Denizlerimizi korumak, geleceğimizi korumaktır” dedi ve sözlerini yıllardır benimsediği ifadeyle tamamladı: “Deniz varsa hayat var.”

MESUT CESUR: “GÜÇLÜ DENİZCİLİK SEKTÖRÜ ANCAK GÜÇLÜ DENİZCİLERLE MÜMKÜN”

Mesut Cesur, Kabotaj Kanunu’nun 100. yılına denk gelen zirvenin sıradan bir buluşma olmadığını vurgulayarak “Bu günler, bir sektörün hafızasının güncellendiği ve genç kuşaklara aktarıldığı günlerdir. Kabotaj Kanunu yalnızca bir ulaşım düzenlemesi değil, Cumhuriyet’in devlet inşası sürecinin denizlerdeki tamamlayıcı halkasıdır” dedi. Lozan’dan Montreux’e uzanan tarihsel sürecin Türkiye’nin denizlerdeki egemenliğini pekiştirdiğini hatırlattı.

Konuşmasında denizciliğin değişmeyen değerlerine dikkat çeken Cesur, “Teknoloji değişecek, gemiler değişecek, yapay zekâ hayatımıza daha fazla girecek. Fakat denizin değişmeyen değerleri vardır: dürüstlük, disiplin, sorumluluk ve gerçeğe bağlılık” sözleriyle denizciliğin karakter kazandıran yönünü öne çıkardı.



Güçlü bir denizcilik sektörünün ancak güçlü denizcilerle mümkün olduğunu belirterek mesleğin itibarının korunması ve denizcilerin haklarının geliştirilmesi gerektiğini dile getirdi.

hatırlatarak “Bugün geldiğimiz noktada devlet büyüklerimizden en alt seviyedeki insana kadar hepsine teşekkür borcumuz vardır” dedi. Geleceğe dair önerilerini sıralayan Yücel, Türk Uluslararası Gemi



EROL YÜCEL: “KABOTAJIN İKİNCİ YÜZ YILINA GÜÇLÜ YAPIYLA GİRMELİYİZ”

Erol Yücel, Kabotaj Kanunu’nun ilk yüz yılına dair değerlendirmesinde Türk deniz ticaret filusunun 1980’de 1,8 milyon ton iken bugün 51 milyon tona ulaşmasının büyük bir aşama olduğunu belirtti. Denizcilik Bankası’nın geçmişte sektörün sermaye yoğun yapısını düzenleyen bir kurum olarak önemini

Sicili Kanunu’nun bürokratik engellerden arındırılarak yeniden işler hale getirilmesi gerektiğini belirtti. Türk koster filusunun yenilenmesinin ve denizciliğin tek çatı altında toplanacağı bir Denizcilik Bakanlığı’nın kurulmasının şart olduğunu vurguladı. Konuşmasını “Kabotajın ikinci yüz yılı için güçlü bir denizcilik ancak güçlü bir kurumsal yapı ile mümkündür” sözleriyle tamamladı.

YILMAZ ONUR: “DENİZCİLİK BİR MESLEK DEĞİL, YAŞAM BİÇİMİ”

Yılmaz Onur, elli yıllık denizcilik yolculuğunu anlatırken “Deniz bana disiplini, sabrı, ekip olmanın önemini ve insan hayatının her şeyden değerli olduğunu öğretti” dedi. Edindiği tecrübelerle daima Türk mühendisliğini dünyaya tanıtmayı ve gemilerde çalışan insanların can güvenliğine katkı sağlamayı amaçladığını vurguladı. “Her güvenlik sistemi belki bir gün bir denizcinin hayatını kurtaracaktır; işte gerçek başarı budur” sözleriyle mesleğe karşı sorumluluk anlayışını öne çıkardı.

Konuşmasında gençlere seslenen Onur, denizciliğin yalnızca gemi işletmek değil; bilgi üretmek, eğitim, teknoloji, güvenlik ve çevreye saygı olduğunu belirtti. “Hiçbir başarının kısa yolu yoktur.

Çok çalışın, kendinizi geliştirin, dünyayı takip edin ama denizcilik kültüründen ve insan sevgisinden vazgeçmeyin” diyerek bayrağı yeni kuşaklara devretti. Elli yıllık meslek hayatından çıkardığı en önemli dersin ise “İnsanlar makamlarıyla değil, geriye bıraktıkları eserlerle hatırlanır” olduğunu söyledi.

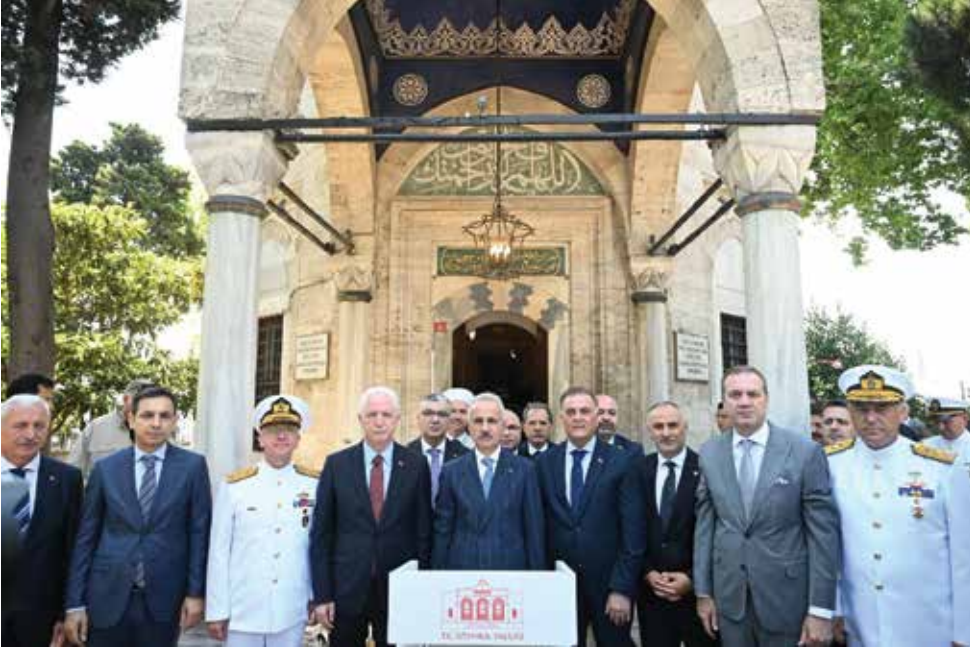
METİN KALKAVAN: “DENİZCİLİK DİJİTAL ÇAĞIN EŞİĞİNDE”

Oturumun son konuşmacısı Metin Kalkavan, denizciliğin artık yalnızca gemiler ve limanlardan ibaret olmadığını, dünyanın köklü bir dönüşüm sürecinden geçtiğini vurguladı. Covid-19 sonrasında uluslararası sistemin önemli ölçüde değiştiğini belirten Kalkavan, kuralların zayıfladığı ve jeopolitiğin yeniden öne çıktığı yeni bir döneme girildiğini söyledi.

Dünyanın dijital çağın merkezinde bulunduğunu ifade eden Kalkavan, yapay zekâ, veri merkezleri, dijitalleşme ve siber güvenlik alanlarının önümüzdeki yıllarda denizcilik sektörünü doğrudan şekillendireceğini dile getirdi. “Geçmişte aylar süren analizler artık dakikalar içinde yapılabiliyor; bu nedenle veri güvenliği ve siber güvenlik, sektörün en kritik gündem başlıkları haline geldi” sözleriyle konuşmasını tamamladı.

KABOTAJ KANUNU'NUN 100. YILI COŞKUyla KUTLANDI

Cumhuriyet'in denizlerdeki bağımsızlığının simgesi olan Kabotaj Kanunu'nun yürürlüğe girişinin 100. yılı, Beşiktaş'ta düzenlenen törenle kutlandı.



Cumhuriyetimizin denizlerdeki bağımsızlığının simgesi olan Kabotaj Kanunu'nun yürürlüğe girişinin 100. yılı ve 1 Temmuz Denizcilik ve Kabotaj Bayramı, Ulaştırma ve Altyapı Bakanı Abdulkadir Uraloğlu'nun katılımıyla Beşiktaş

Barbaros Hayreddin Paşa Anıtı önünde düzenlenen törenle kutlandı.

Törene, Ulaştırma ve Altyapı Bakan Yardımcısı Durmuş Ünüvar, İstanbul Büyükşehir Belediyesi Başkan Vekili Nuri



Aslan, İstanbul Valisi Davut Gül, Kuzey Deniz Saha Komutanı Tümamiral Aziz Bakıoğlu, Denizcilik Genel Müdürü Ünal Baylan, Tersaneler ve Kıyı Yapıları Genel Müdürü Salih Tan, Kıyı Emniyeti Genel Müdürü Mustafa Bankaoğlu, İMEAK Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kiran, Meclis Başkanı Başaran Bayrak, Yönetim Kurulu Başkan Yardımcıları Recep Düzgüt ve Adnan Naiboğlu, Piri Reis Üniversitesi Rektörü Prof. Dr. Nafiz Arıca, Yönetim Kurulu Üyeleri, Meclis Üyeleri, İstanbul'un mülki ve askeri erkânı, denizcilik sektörü temsilcileri ile çok sayıda vatandaş katıldı. Saygı duruşu ve İstiklal Marşı ile başlayan törende protokol konuşmaları gerçekleştirildi.

TAMER KIRAN: "KABOTAJ KANUNU, CUMHURİYETİMİZİN DENİZLERDEKİ BAĞIMSIZLIĞININ EN GÜÇLÜ SİMGELERİNDEN BİRİDİR"

İMEAK Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kiran, Kabotaj Kanunu'nun yürürlüğe girişinin 100'üncü yılı dolayısıyla yaptığı konuşmada, bu tarihi düzenlemenin yalnızca bir ulaştırma kanunu olmadığını, Cumhuriyet'in ekonomik bağımsızlığını ve milli egemenlik anlayışını ortaya koyan tarihi bir dönüm noktası olduğunu vurguladı.



**AZİZ BAKIOĞLU**

Montrö Boğazlar Sözleşmesi'nin Türkiye'nin denizlerdeki egemenliğini daha da güçlendirdiğini belirten Kıran, "Aradan geçen yıllar göstermiştir ki Montrö Boğazlar Sözleşmesi yalnızca Türkiye'nin değil, bölgemizin barış ve istikrarının da en önemli teminatlarından biridir. Son yıllarda yaşanan küresel krizler ve savaşlar sırasında Montrö'nün ne kadar isabetli ve stratejik bir uluslararası sözleşme olduğu tüm dünya tarafından bir kez daha görülmüştür" dedi.

Barbaros Hayreddin Paşa'nın "Denizlere hâkim olan cihana hâkim olur" sözünün bugün de yol gösterici olduğunu ifade eden Kıran, Gazi Mustafa Kemal Atatürk'ün denizciliği Türk milletinin büyük ölküsü olarak tanımlayan sözlerini hatırlatarak, bu vizyon doğrultusunda çalışmayı sürdüreceklerini söyledi.

Türk sahipli ticaret filosunun bugün dünyanın önde gelen filoları arasında yer aldığını vurgulayan Kıran, "Tersanelerimiz ileri teknolojiye sahip ticaret gemileri, askeri gemiler ve insansız deniz araçları üreterek dünyanın birçok ülkesine ihracat yapmaktadır. Limanlarımız, lojistik altyapımız, denizcilik eğitim kurumlarımız ve yetişmiş insan kaynağımızla Türkiye, küresel denizcilik sektörünün saygın ülkeleri arasında yer almaktadır" ifadelerini kullandı.

Denizcilikte başarının sürdürülebilir olması için yeşil dönüşüm, dijitalleşme, alternatif yakıt teknolojileri, yapay zekâ ve nitelikli insan kaynağının önemine dikkat çeken Kıran, "İkinci yüzyılda hedefimiz, Türk bayrağını dünya denizlerinde daha

**DAVUT GÜL**

güçlü şekilde dalgalandırmak, filomuzu dünyanın ilk 10 ülkesi arasına taşımak, denizcilik sanayimizi daha ileri seviyelere ulaştırmak ve çocuklarımıza güçlü bir denizcilik kültürü kazandırmaktır" dedi.

AZİZ BAKIOĞLU: "KABOTAJ KANUNU TÜRK DENİZCİLİĞİNİN YENİDEN DOĞUŞUDUR"

Kuzey Deniz Saha Komutanı Tümamiral Aziz Bakıoğlu ise Kabotaj Kanunu'nun Türk denizciliğinin yeniden ayağa kalkmasının dönüm noktalarından biri olduğunu söyledi. Osmanlı'nın son dönemlerinde yabancı devletlere tanınan ayrıcalıkların Türk milletini kendi denizlerinde adeta yabancı konumuna düşürdüğünü belirten Bakıoğlu, Cumhuriyet ile birlikte bu tablonun tamamen değiştiğini belirtti. Mustafa Kemal Atatürk'ün "Donanmasız Anadolu olmaz." sözünü hatırlatan Bakıoğlu, güçlü donanmaya sahip olmanın deniz hâkimiyetinin temel şartı olduğunu ifade etti.

DAVUT GÜL: "TÜRK DENİZCİLİĞİ SON ÜÇ YÜZ YILIN EN GÜÇLÜ DÖNEMİNİ YAŞIYOR"

İstanbul Valisi Davut Gül de konuşmasında Türkiye'nin denizcilik alanında tarihinin en güçlü dönemlerinden birini yaşadığını söyledi. Türkiye'nin üç tarafının denizlerle çevrili olduğunu, İstanbul'un ise çok uzun bir kıyı şeridine sahip bulunduğunu ifade eden Gül, denizcilikte geline noktanın tesadüf olmadığını belirtti. Cumhurbaşkanı Recep Tayyip Erdoğan'ın liderliğinde, tersanelerden balıkçılara, savunma sanayinden deniz emekçilerine kadar sektörün tüm paydaşlarının büyük emek verdiğini söyleyen Gül, "Bugün

**ABDULKADİR URALOĞLU**

Türkiye artık Mavi Vatan anlayışıyla hareket eden, denizlerde son üç yüz yılın en güçlü dönemini yaşayan bir ülkedir" dedi.

ABDULKADİR URALOĞLU: "TÜRKİYE DENİZCİLİKTE KÜRESEL GÜÇ HALİNE GELDİ"

Ulaştırma ve Altyapı Bakanı Uraloğlu, Barbaros Hayreddin Paşa'nın "Denizlere hakim olan cihana hakim olur" sözünün asırlar sonra bugün de aynı güçle yankılandığını belirterek konuşmasına başladı. Bu yıl 100. yıl dönümünü coşkuyla kutlanan Denizcilik ve Kabotaj Bayramı'nın milletin denizlerine ve denizcilğe verdiği önemin en büyük kanıtı olduğunu belirten Bakan Uraloğlu, "Bizler



gemileri sadece denizden değil, karadan bile yürütmüş, tarihe damgasını vurmuş bir milletiz.

Doğal bir yarımada olan, kara sınırlarının yaklaşık üç katı deniz sınırına sahip ülkemiz için attığımız her adımda, milletimizi denizle yeniden buluşturmak en öncelikli hedefimizdir.

Denizci bir ülke olmak, sadece filo büyüklüğüyle veya ticari payla ölçülmez. Buna kültürel ve sosyal boyutları

DENİZCİLİK VE KABOTAJ BAYRAMI



ekleyerek millete ve devlete denizci bir bünye kazandırmak gerekir” dedi. İran’daki gelişmelere ilişkin de konuşan Bakan Uraloğlu, Hürmüz Boğazı’nda

yaşanan kapanmaların deniz yollarının küresel ekonomi için ne kadar kritik olduğunu bir kez daha gösterdiğini vurguladı: “Biz, ateş çemberinin ortasında

bile kesintisiz ve emniyetli denizciliğin merkezi jeostratejik bir güven adası olduk. Bu süreçte Türkiye, boğazları, limanları ve istikrarlı konumuyla küresel ticaretin güvenilir limanı olmaya devam etti.”

Konuşmaların ardından Kuzey Deniz Saha Bando Komutanlığı ile İstanbul Teknik Üniversitesi Denizcilik Fakültesi Boru Trampet Takımı mini konser verdi.

Program kapsamında Barbaros Hayreddin Paşa Türbesi ziyaret edilirken, Ulaştırma ve Altyapı Bakanı Abdulkadir Uraloğlu anı defterini imzaladı. Deniz şehitleri anısına denize çelenk bırakılması ve su gösterisinin ardından tören sona erdi.

Törenin ardından Ulaştırma ve Altyapı Bakan Yardımcısı Durmuş Ünüvar ve beraberindeki heyet, İMEAK Deniz Ticaret Odası’nı ziyaret etti.



BS BODRUM BOAT SHOW

14-18 EKİM 2026
BODRUM LİMANI

Aynı Tutar, Aynı Rota

BİLETİNİ AL!



www.bodrumboatshow.com

f b bodrumboatshow

Marka Sahibi



Destekleyenler



Ana Sponsor



Gold Sponsor



Yaka Kartı & Boyun Bağı
Sponsoru



Otomotiv Sponsoru



Gala Sponsoru



Co-Sponsor



Co-Sponsor



Medya Sponsoru



Fuar Alanı



Organizator



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



KABOTAJ KANUNU'NUN 100. YILI KUTLU OLSUN

Bir asır önce, 1 Temmuz 1926'da Türkiye yalnızca bir kanunu yürürlüğe koymadı; denizlerine kendi iradesiyle yön vereceğini tüm dünyaya ilan etti. Kabotaj hakkı, Cumhuriyet'in mavi vatandaki imzası, bağımsızlığın denizlerdeki karşılığı oldu. O günden bu yana limanlarımızda yükselen her siren, dalgaları yaran her Türk bayraklı gemi ve denize emek veren her denizci, bu büyük mirasın sessiz ama güçlü temsilcisi olmayı sürdürdü. Kabotaj Kanunu'nun 100. yılını kutlarken, yalnızca geçmişini anmıyor; bize emanet edilen bu kıymetli mirası geleceğe taşıma sorumluluğunu da yeniden hatırlıyoruz. Bu özel dosyada, sektörün farklı alanlarından değerli isimlerin görüşleriyle Kabotaj'ın dününü, bugününü ve yarınını ele alıyoruz. Başta Gazi Mustafa Kemal Atatürk ve bu tarihi kazanımın mimarları olmak üzere, denizlerimizde emeği olan tüm denizcilerimizi saygı, minnet ve rahmetle anıyoruz.



ABDULKADİR URALOĞLU: "KABOTAJ KANUNU'NUN 100. YILINI BÜYÜK BİR İFTİHARLA KUTLUYORUZ"

Sevgili Denizciler: Bu yıl, Türk denizciliğinin kaderini değiştiren en önemli adımlardan biri olan Kabotaj Kanunu'nun 100. yılını büyük bir iftiharla kutluyoruz. Cumhuriyetimizin denizlerdeki tam egemenlik ilanı olan bu kanun, 1 Temmuz 1926'da yürürlüğe girmesiyle milletimizin kendi sularında söz sahibi olma iradesini bütün dünyaya ilan etmiştir. Binlerce yıllık köklü denizcilik birikimimiz; Çaka Bey'den Barbaros Hayreddin Paşa'ya, Piri Reis'ten Seydi Ali Reis'e uzanan şanlı bir miras üzerine

kurulmuştur. Kabotaj Kanunu ise bu mirası modern Cumhuriyet'in güçlü bir unsuru hâline getirerek Türk bayrağının kendi karasularımızda gururla dalgalanmasının yasal ve fiili güvencesini sağlamıştır. Bu kanun, sadece bir hukuki düzenleme değil; ekonomik bağımsızlığımızın, milli egemenliğimizin ve denizlere bakımımızın dönüm noktasıdır.

Aradan geçen bir asırda Türk denizciliği, kararlı bir yükseliş gösterdi. Bugün sahip olduğumuz 51,8 milyon DWT'lik deniz ticaret filomuzla dünyanın en büyük 11. filosu konumundayız. Limanlarımızda yıllık 553 milyon ton yük ve 14 milyon



ABDULKADİR URALOĞLU
ULAŞTIRMA VE ALTYAPI BAKANI

TEU konteyner elleçleme kapasitesine ulaştık. Kruvaziyer turizmde 2 milyonun üzerinde yolcu ağırladık. 142 bini aşkın gemi insanımız, dünyanın dört bir yanında Türk denizciliğinin kalitesini ve güvenilirliğini temsil ediyor.

Türk Boğazları ise küresel ticaretin ve enerji güvenliğinin en kritik arterlerinden biri olarak önemini her geçen gün artırıyor. Gemi inşaat sektörümüz ise özellikle son dönemde gösterdiği performansla dikkat çekiyor. Çevreci teknolojiler, alternatif yakıtlı gemiler, elektrikli ve hibrit sistemleri konusunda tersanelerimiz uluslararası arenada güçlü



RECEP DÜZGÜT
TOBB TÜRKİYE DENİZCİLİK MECLİSİ
BAŞKANI

bir rekabet avantajı elde etti. Yüksek katma değerli üretim, bakım-onarım ve dönüşüm faaliyetleriyle Türk tersaneleri, sektörün tercih edilen merkezleri arasında yer alıyor. Kabotajın 100. yılını taçlandıran en önemli etkinliklerden biri de Bakanlığımızın himayesinde, Denizcilik Genel Müdürlüğümüz koordinasyonunda ve İMEAK Deniz Ticaret Odası'nın değerli iş birliğiyle 2-3 Temmuz 2026 tarihlerinde İstanbul'da düzenlediğimiz 5. Türkiye Denizcilik Zirvesi'dir. Beş yıldır geleneksel hâle gelen bu zirve, bu yıl Kabotajın 100. yılı nedeniyle ayrı bir anlam taşımaktadır.

Bu yıl Cumhurbaşkanımız Sayın Recep Tayyip Erdoğan'ında katılımıyla gerçekleştireceğimiz zirvemizde; farklı ülkelerden bakanlar, uluslararası denizcilik otoriteleri, sektör liderleri, akademisyenler ve uzmanlarla birlikte "Küresel Deniz Ticaretinin Geleceği", limanların dijital ve yeşil dönüşümü, yapay zekâ uygulamaları, sürdürülebilir denizcilik ve mavi ekonomi gibi stratejik başlıkları derinlemesine ele alacağız. Amacımız, geçmişimizin birikimiyle geleceğin fırsatlarını buluşturmak ve Türk denizciliğine yön verecek ortak akli ortaya koymaktır.

Cumhurbaşkanımız Sayın Recep Tayyip Erdoğan'ın ortaya koyduğu

"Denizci Millet, Denizci Ülke" vizyonu doğrultusunda, Mavi Vatan'daki hak ve menfaatlerimizi kararlılıkla korurken; deniz ticaretimizi, gemi sanayimizi, limancılığımızı ve insan kaynağımızı çok daha ileriye taşımaya devam edeceğiz. Bu vesileyle, Kabotaj Kanunu'nun kabulünde emeği geçen başta Gazi Mustafa Kemal Atatürk olmak üzere tüm devlet büyüklerimizi, aziz deniz şehitlerimizi ve Türk denizciliğine gönül veren tüm denizcilerimizi şükranla anıyorum. 1 Temmuz Denizcilik ve Kabotaj Bayramımız ile Kabotaj Kanunu'nun 100. yılının ülkemize, denizcilik sektörümüze ve tüm denizcilerimize hayırlı, uğurlu olmasını diliyorum.

RECEP DÜZGÜT: MAVİ VATAN'DA TAM BAĞIMSIZ BİR ASIR - KABOTAJ KANUNU'NUN 100. YILI

Değerli denizcilik camiası, denizlerimizde egemenliğimizin, ekonomik bağımsızlığımızın ve millî onurumuzun en güçlü hukuki dayanağı olan Kabotaj Kanunu'nun 100. yıl dönümünü idrak etmenin derin gururunu yaşıyoruz. 1 Temmuz 1926'da yürürlüğe giren bu tarihi yasa, yalnızca limanlarımız arasında yük ve yolcu taşıma hakkını Türk bayrağına tahsis etmekle kalmamış; modern Türkiye Cumhuriyeti'nin denizcilikte egemenlik anlayışını dünyaya ilan ettiği en önemli dönüm noktalarından biri olmuştur. Gazi Mustafa Kemal Atatürk'ün Türkiye Büyük Millet Meclisi kürsüsünden ilan ettiği üzere bu adım, "Yüzyıllarca süren yabancı egemenliğinden sonra, deniz ticaretimizde ulusal bağımsızlığın gerçekleşmesi yolunda atılmış önemli bir adımdır". Bu asırlık miras, bugün denizlerimizde gururla dalgalanan şanlı bayrağımızın, deniz ticaretimizin ve denizlerdeki egemenlik haklarımızın en güçlü teminatıdır.

Ulu Önder'in önümüze koyduğu, "Denizciliği Türk'ün büyük ulusal ülküsü olarak düşünmeli ve onu az zamanda başarmalıyız" hedefi, bugün denizcilik sektörünün her bir paydaşı için stratejik bir rehber niteliğindedir. Sektörümüzün ileri gelen bir kuruluşu olarak bizler de bu vizyonun yüklediği tarihi sorumluluğun

bilincindeyiz. Küresel ticarete deniz taşımacılığının stratejik önemi her geçen gün artarken; lojistik kapasitemizi güçlendirmeyi, büyüyen ticaret filomuzu geliştirmeyi, limanlarımızın dijital dönüşümünü hızlandırmayı ve gemi acentelerimizin yüksek operasyonel yetkinliğini uluslararası rekabet gücümüzü pekiştirecek şekilde daha ileri taşımayı kararlılıkla sürdürüyoruz.

Mavi Vatan'ın sunduğu potansiyeli millî ekonomimize en yüksek katma değerle kazandırmak, asırlık mirasımıza olan en temel borcumuzdur. Cumhuriyetimizin ikinci yüzyılında, bağımsızlık ruhumuzdan ve yeşil dönüşümün gücünden aldığımız ilhamla, Türk denizciliğinin küresel yükselişine öncülük etmeye kararlılıkla devam edeceğiz. Kabotaj ruhunu yaşatmak, denizciliğimizi daha güçlü yarınlara taşımak ve Mavi Vatan'daki egemenliğimizi her alanda pekiştirmek ortak sorumluluğumuzdur. Bu duygu ve düşüncelerle, denizlerimizi bizlere özgür bir vatan olarak bırakan başta Gazi Mustafa Kemal Atatürk ve silah arkadaşları olmak üzere, tüm deniz şehitlerimizi ve ebediyete irtihal etmiş denizcilerimizi rahmet, minnet ve şükranla anıyorum. Çağdaş medeniyet hedefini rehber edinmiş tüm denizcilerimizin, sektör paydaşlarımızın ve aziz milletimizin 1 Temmuz Denizcilik ve Kabotaj Bayramı'nı en kalbi duygularıyla kutlarım.

CIHAN ERGENÇ: "DAHA SÜRDÜRÜLEBİLİR BİR DENİZCİLİK VİZYONUyla İLERLİYORUZ"

Bu yıl, Türk denizcilik tarihi açısından son derece anlamlı bir eşiği hep birlikte idrak ediyoruz. 1 Temmuz 1926'da yürürlüğe giren Kabotaj Kanunu'nun kabulünün 100. yılını kutluyoruz.

Kabotaj Kanunu, yalnızca bir yasal düzenleme değil; Cumhuriyetimizin denizlerdeki egemenliğinin ve ekonomik bağımsızlığının güçlü bir ilanıdır. Lozan ile kazanılan bağımsızlığın denizlerdeki en somut yansımalarından biri olan bu tarihi adım, Türk denizciliğinin gelişiminin temelini oluşturmuştur.



CİHAN ERGENÇ
TÜRK ARMATÖRLER BİRLİĞİ YÖNETİM
KURULU BAŞKANI

Gazi Mustafa Kemal Atatürk'ün "Denizciliği Türk'ün büyük millî ülküsü olarak düşünmeli ve onu az zamanda başarmalıyız." sözü, bugün de bizlere yol göstermektedir. 100 yıl önce atılan bu güçlü temelin üzerinde yükselen Türk denizciliği, bugün küresel ölçekte önemli bir aktör haline gelmiştir. Geçmişten aldığımız güçle ikinci yüzyıla daha güçlü, daha rekabetçi ve daha sürdürülebilir bir denizcilik vizyonu ile ilerliyoruz.

Kabotaj Kanunu'nun 100. yılında, başta Gazi Mustafa Kemal Atatürk olmak üzere bu mirası bizlere kazandıran tüm devlet büyüklerimizi ve deniz emekçilerimizi saygı ve minnetle anıyorum. 1 Temmuz Denizcilik ve Kabotaj Bayramımız kutlu olsun.

MURAT KIRAN: "DENİZCİLİK, MİLLETLERİN GELECEĞİNİ BELİRLEYEN STRATEJİK BİR ALANDIR"

Bir milletin denizlerle kurduğu ilişki, yalnızca coğrafi bir gerçeklik değil, aynı zamanda medeniyet tercihi, kalkınma modeli ve gelecek vizyonudur. Tarih boyunca dünya ticaretinin merkezinde limanlar, deniz yolları ve gemiler yer aldı. İmparatorluklar denizlere açıldıkça büyüdü, ticaret yollarını kontrol ettikçe güç kazandı.

Denizlerden uzaklaşanlar ise zamanla

ekonomik ve stratejik üstünlüklerini kaybettiler. Türk milletinin tarihi de denizlerden bağımsız düşünülemez. Orta Asya'dan Akdeniz'e uzanan yolculuğumuzda denizler, kimi zaman fetihlerin, kimi zaman ticaretin, kimi zaman da bağımsızlığın sembolü oldu. Barbaros Hayrettin Paşa'nın "Denizlere hakim olan cihana hakim olur" sözü yalnızca bir askeri stratejiyi değil, devlet aklının temel prensiplerinden birini ifade etmektedir. Cumhuriyetimizin kurucusu Gazi Mustafa Kemal Atatürk de bu gerçeği çok iyi görmüş ve "Denizciliği Türk'ün büyük millî ülküsü olarak düşünmeli ve onu az zamanda başarmalıyız" diyerek denizciliği ülkenin kalkınma hedeflerinin merkezine yerleştirmiştir. İşte 1 Temmuz 1926 tarihinde yürürlüğe giren Kabotaj Kanunu, bu vizyonun en somut adımlarından biridir.

Kabotaj Kanunu yalnızca bir ulaşım düzenlemesi değildir. O gün kabul edilen düzenleme ile Türk milletinin kendi karasularındaki egemenlik hakkı ekonomik anlamda da tescillenmiştir. Denizlerdeki bağımsızlığımız hukuki güvence altına alınmış, Cumhuriyet'in ekonomik bağımsızlık hedefi denizlere taşınmıştır.

Bugün Kabotaj Kanunu'nun 100. yılını kutlarken yalnızca geçmişimizi anmıyor, aynı zamanda gelecek yüzyılın hedeflerini de konuşuyoruz. Çünkü 21. yüzyılda denizcilik artık yalnızca gemilerden ve limanlardan ibaret değildir. Denizcilik; enerji güvenliğidir. Denizcilik; lojistik üstünlüktür. Denizcilik; savunma sanayidir. Denizcilik; teknoloji üretimidir. Denizcilik; sürdürülebilir kalkınmadır. Denizcilik; mavi ekonomidir.

Bugün dünya ticaretinin yaklaşık yüzde 90'ı deniz yoluyla gerçekleştirilmektedir. Küresel tedarik zincirlerinin güvenliği, enerji koridorlarının sürdürülebilirliği ve ekonomik rekabet gücü büyük ölçüde denizlerde şekillenmektedir. Deniz altındaki enerji kaynakları, kritik mineraller ve yeni teknolojiler ülkeler arasında yeni bir rekabet alanı



MURAT KIRAN
GİSBİR YÖNETİM KURULU BAŞKANI

oluşturmaktadır. Bu nedenle Türkiye'nin hedefi yalnızca denizlerle çevrili bir ülke olmak değil, gerçek anlamda bir denizci devlet olmaktır. Denizci devlet; güçlü ticaret filosuna sahip olan devlettir. Denizci devlet; dünya standartlarında tersaneler kurabilen devlettir. Denizci devlet; kendi savaş gemilerini tasarlayıp üretebilen devlettir. Denizci devlet; deniz bilimlerinde söz sahibi olan devlettir. Denizci devlet; limanlarıyla, lojistik altyapısıyla ve insan kaynağıyla küresel rekabette yer alabilen devlettir.

Son yıllarda Türkiye'nin gemi inşa sanayinde, savunma sanayinde ve deniz teknolojilerinde elde ettiği başarılar bu hedefe doğru güçlü şekilde ilerlediğimizi göstermektedir. Türk tersaneleri bugün dünyanın farklı kıtalarına yüksek teknoloji içeren gemiler ihraç etmekte, çevreci ve yenilikçi üretim anlayışıyla uluslararası pazarlarda önemli bir konuma ulaşmaktadır. Ancak önümüzdeki yüzyılın hedefleri daha büyüktür. Yeni nesil deniz teknolojilerinde lider olmak, yeşil dönüşüm sürecini başarıyla tamamlamak, denizcilik eğitimini güçlendirmek, deniz bilimlerine daha fazla yatırım yapmak ve genç nesillerde denizcilik kültürünü geliştirmek zorundayız. Çünkü denizcilik yalnızca sektörlerin değil, milletlerin geleceğini belirleyen stratejik bir alandır.



NESLİHAN TORLAK GÖNENÇER
KOSTER ARMATÖRLERİ VE İŞLETMECİLERİ
DERNEĞİ YÖN. KUR. BŞK.

Kabotaj Kanunu'nun ikinci yüzyılına girerken hedefimiz; denizlerde egemenliğini koruyan, denizlerden daha fazla ekonomik değer üreten, deniz teknolojilerinde söz sahibi olan ve dünya denizciliğine yön veren bir Türkiye'dir. Cumhuriyetimizin ikinci yüzyılında, denizciliği bir sektör olmanın ötesinde milli kalkınmanın temel unsurlarından biri olarak görmeye devam edeceğiz. Bu vesileyle başta Cumhuriyetimizin kurucusu Gazi Mustafa Kemal Atatürk olmak üzere, denizlerdeki bağımsızlığımızın temellerini atan tüm devlet adamlarımızı, deniz şehitlerimizi ve Türk denizciliğine emek vermiş tüm büyüklerimizi saygı ve minnetle anıyorum.

Kabotajın ilk yüzyılından aldığımız güçle, ikinci yüzyılını inşa etmeye kararlıyız. Denizci Ülke, Denizci Millet idealinin rehberliğinde, daha güçlü bir Türkiye için çalışmaya devam edeceğiz. 1 Temmuz Denizcilik ve Kabotaj Bayramımızın 100. yılı kutlu olsun. Puvanız neta, rotanız açık, rüzgârınız kolayına olsun.

NESLİHAN TORLAK GÖNENÇER:
“GÖREVİMİZ DEĞER ÜRETEK VE LİDERLİK
EDEN BİR DENİZCİLİK ÜLKESİ OLMAKTIR”

1 Temmuz 1926 tarihinde yürürlüğe giren Kabotaj Kanunu, Cumhuriyetimizin denizlerdeki egemenlik hakkının güçlü

bir duruşla deklere edilmesi, bir ulusun bağımsızlık mücadelesine olan vefanın göstergesiydi. Bu tarihi düzenleme yalnızca kıyılarımız arasındaki taşımacılık faaliyetlerinin millileştirilmesinin değil; aynı zamanda Türk denizcisinin, Türk girişimcisinin ve Türk denizcilik sektörünün kendi ayakları üzerinde yükselmesinin de miladı olmuştur. Bugün Kabotaj Kanunu'nun yürürlüğe girişinin 100. yılını kutlarken görüyoruz ki, o gün atılan adım yalnızca hukuksal bir düzenleme olarak değil, aynı zamanda Türk denizciliğinin gelecek yüzyılını şekillendiren stratejik bir vizyonun ilanı olarak da anlamlı bir karardır.

Bu bir asırlık süre zarfında Türk denizciliği büyük bir dönüşüm yaşamıştır. Bir dönem yalnızca kıyasal taşımacılık kapasitesiyle değerlendirilen sektörümüz; bugün uluslararası gemi işletmeciliği, koster taşımacılığı, tersanecilik, gemi bakım-onarım faaliyetleri, yat-süperyat inşası, marina işletmeciliği, deniz turizmi, kruvaziyer faaliyetleri, teknik yönetim, klas ve bayrak denetimleri, lojistik hizmetler ve denizcilik eğitimi gibi çok geniş bir ekosisteme dönüşmüştür.

Özellikle son yıllarda Türk denizciliğinde yaşanan gelişmeler, Kabotaj Kanunu ile başlayan milli denizcilik vizyonunun ne kadar sağlam ve doğru bir temele dayandığını açıkça göstermektedir. KOSDER olarak temsil ettiğimiz Türk koster filosu da bu başarının önemli yapı taşlarından biridir. Bölgesel ticaretin taşıyıcısı olan kosterlerimiz, limanlarımızı, sanayimizi ve dış ticaretimizi birbirine bağlayan kritik bir misyon yürütmektedir. Bugün ülkemizin dış ticaretinde ve liman operasyonlarında üstlendiği rol ile koster taşımacılığı, kabotaj ruhunun ekonomik hayattaki en somut yansımalarından biri olmaya devam etmektedir.

Her sektörde olduğu gibi; gelişmeyi sağlayan bir faktör olan rekabetin ölçütü, denizcilikte yalnızca gemi sahibi olmak değildir. Yeni kurallarla şekillenen bu dönemde başarılı olabilmek; güçlü eğitim altyapısı, sektörel-akademik iş birlikleri, hukuki standartların optimizasyonu,

operasyon ve teknik disiplinlerin uyumlu çalışabilmesi, uluslararası standartlarla uyumlu düzenlemeler, dijitalleşme ve inovasyona yatırım, nitelikli insan kaynağının korunmasında sürdürülebilirlik ve Türk denizciliğinin dünyada etkin şekilde tanıtılmasıyla mümkün olacaktır.

Kabotaj Kanunu'nun ilanında ikinci yüzyıla girerken, hedefimiz yalnızca denizlerdeki haklarımızı korumak değil; ülkemizi denizcilik standartlarını belirleyen, deniz ticaretine yön veren, yatçılıkta, tersanecilikte, deniz turizminde ve taşımacılıkta küresel ölçekte söz sahibi bir ülke hâline getirmektir. Çünkü bugün elde ettiğimiz başarıların temelleri, 100 yıl önce Kabotaj Kanunu ile atılmıştır. Bundan sonraki görevimiz ise bu mirası koruyarak daha ileriye taşımak, Mavi Vatan'da sadece var olan değil, değer üreten ve liderlik eden bir denizcilik ülkesi olmaktır.

Kabotaj Kanunu'nun 100'üncü yılını kutlarken Gazi Mustafa Kemal Atatürk ve silah arkadaşlarını saygı ve minnetle anıyor, Türk denizciliğinin tüm paydaşlarının Kabotaj Bayramı'nı kutluyorum.

MUSTAFA TALHA PEPE: “KABOTAJ YASASI,
CUMHURİYET DÖNEMİNİN EN ÖNEMLİ
KAZANIMLARINDAN BİRİ”

Türkiye limanlarında her türlü yük ve yolcu taşıma hakkını Türk bayraklı gemilere ve Türk vatandaşlarına tesis ederek denizlerimizde ticari hâkimiyet kurmamızı sağlayan Kabotaj Yasası'nın 100'üncü yılını büyük bir coşkuyla kutluyoruz.

Cumhuriyet döneminin en önemli kazanımlarından olan Kabotaj Yasası ile yabancılara verilen imtiyazlar kaldırılmış, gemi inşa ve tersanecilik, deniz taşımacılığı, deniz turizmi ve hatta balıkçılık gibi birçok alanda siyasi ve ekonomik özgürlükler kazanılmıştır. Kabotaj, bir devletin kendi limanlarına deniz ticareti konusunda tanıdığı ayrıcalıktır.

Cumhuriyetin ilanından itibaren denizcilik sektöründe gerekli altyapının hazırlanması



MUSTAFA TALHA PEPE
GEMİ YAT VE HİZMETLERİ İHRACATÇILAR
BİRLİĞİ YÖN. KUR. BŞK.

için gösterilen yoğun çabanın ardından 1 Temmuz 1926 tarihinde yürürlüğe giren yasa ile yabancılara tanınan kabotaj hakkı kaldırılarak Türkiye kıyılarında mal ve yolcu taşımacılığı, römorkörcülük ve kılavuz hizmetleri de dahil olmak üzere, sahil ve limanlarda sağlanan her türlü hizmet artık yalnızca Türk Bayraklı deniz taşıtları ve Türk vatandaşları tarafından yapılabilir hale gelmiştir.

Hemen her konuda olduğu gibi çağının ilerisinde bir dünya görüşü oraya koyan ve Türk milletinin bağımsızlığı için bütün ömrünü adanmış, Türk milletinin denizci bir millet olduğunun her fırsatta altını çizen Gazi Mustafa Kemal Atatürk'ü de bu vesile ile minnet ile yad ediyor, Türk denizciliğinin her alanda hedeflerine ulaşması için çalışmalarımıza kararlılıkla devam edeceğimizi ifade ediyoruz.

ARİF BOSTAN: "GÜÇLÜ TÜRK DENİZCİLİĞİ İÇİN TÜM PAYDAŞLARIMIZLA ÜRETMEYE DEVAM EDECEĞİZ"

Bugün, denizlerimiz üzerindeki bağımsızlığımızın simgesi olan Kabotaj Kanunu'nun yürürlüğe girişinin 100. yılını büyük bir gurur ve coşkuyla kutluyoruz. 1 Temmuz 1926'da yürürlüğe giren Kabotaj Kanunu, Cumhuriyetimizin denizlerdeki egemenlik hakkını tüm dünyaya ilan etmiş; Türk denizciliğinin gelişiminin temel taşlarından biri



ARİF BOSTAN
TÜRDEF YÖNETİM KURULU BAŞKANI

olmuştur. Gazi Mustafa Kemal Atatürk'ün "Denizciliği Türk'ün büyük milli ülküsü olarak düşünmeli ve onu az zamanda başarmalıyız" sözü, bugün de bizlere yol göstermeye devam etmektedir. Bir asırdır denizcilik sektörümüz, ülkemizin ekonomik kalkınmasına, dış ticaretine ve uluslararası rekabet gücüne önemli katkılar sunmaktadır. Bu başarının arkasında; fedakârca görev yapan denizcilerimiz, armatörlerimiz, liman çalışanlarımız, tersanelerimiz, akademisyenlerimiz ve sektörün tüm paydaşlarının emeği bulunmaktadır.

Denizcilik Federasyonu olarak, geçmişimizin mirasını koruyarak geleceğe daha güçlü bir denizcilik vizyonu bırakmak için çalışmaya kararlıyız. Sürdürülebilir, yenilikçi, güvenli ve uluslararası alanda daha güçlü bir Türk denizciliği için tüm paydaşlarımızla birlikte üretmeye devam edeceğiz.

Kabotaj Bayramımızın 100. yılı vesilesiyle başta Gazi Mustafa Kemal Atatürk ve silah arkadaşları olmak üzere, denizciliğimize emek vermiş tüm büyüklerimizi rahmet ve minnetle anıyor; bugün denizlerde ve karada görev yapan tüm denizcilik camiamızın 1 Temmuz Denizcilik ve Kabotaj Bayramı'nı en içten dileklerle kutluyorum. Rüzgarımız kolayına, pruvamız neta olsun.

ONUR TÜRKEŞ: "TÜRK BAYRAĞINI DÜNYA DENİZ TİCARETİNİN EN GÜÇLÜ BAYRAĞI YAPMAK İÇİN ÇALIŞMALIYIZ"

1 Temmuz 1926 tarihinde yürürlüğe giren Kabotaj Kanunu, milletimizin mavi vatanındaki mutlak egemenliğini tescilleyen ve iktisadi bağımsızlık savaşımızın denizlerdeki zaferini ilan eden en stratejik dönüm noktalarından biridir. Bu tarihi adım, sadece kıyılarımızdaki ticaret hakkını kendi vatandaşlarımıza teslim etmekle kalmamış; Türkiye Cumhuriyeti'nin küresel ekonomik sahnede bağımsız bir aktör olarak yükselmesinin de temel taşı oluşturmıştır.

Denizcilik, bugün küresel ekonominin ve uluslararası ticaretin omurgasıdır. Bu büyük ekosistem içinde Türk deniz ticaret filosunun büyümesi, limanlarımızın modernizasyonu ve en önemlisi Türk bayrağının uluslararası sularda ve dünya ticaret rotalarında ticari bir güç olarak dalgalanması, ülkemizin vizyonunun en somut göstergesidir.

Gemi Brokerleri Derneği olarak temel hedefimiz; Türk bayrağının küresel pazardaki rekabet gücünü artırmak, navlun piyasalarında söz sahibi bir Türkiye kimliğini pekiştirmek ve ekonomik sahnede elde ettiğimiz başarıları sürdürülebilir kılmaktır. Ancak bizler gayet iyi biliriz ki; denizcilik sadece rakamlardan, tonajlardan, soğuk kontratlardan ve ekonomik raporlardan ibaret bir sektör değildir. Bizler masalarımızın başında dünyayı birbirine bağlayan gemi brokerleri olarak ticareti yönetirken, kalbimizin her zaman o uzak limanlarda, dalgaların arasında attığını unutmuyoruz.

Bu yüzden Ulu Önder Mustafa Kemal Atatürk'ün ışığında, bu anlamlı günde Dumlupınar'dan Ertuğrul Süvarilerine kadar uçsuz bucaksız deniz kabristanında uyuyan tüm deniz şehitlerimizi derin bir saygı ve hürmetle yâd ediyoruz. Ekmeğini denizden kazanan, avucuna bulaşan tuzlu suyun kokusunu ciğerlerine çeken ve fırtınalarla olgunlaşan bu vakur camia, geçmişten aldığı güçle her



ONUR TÜRKES
GEMİ BROKERLERİ DERNEĞİ YÖNETİM
KURULU BAŞKANI

geçen gün Türk denizciliğini daha ileriye taşımaktadır.

Gemi Brokerleri Derneği olarak, küresel pazarlardaki ticari saygınlığımız ve lojistik gücümüzle, Türk Bayrağını dünya deniz ticaretinin en güçlü bayrağı haline getirme kararlılığımızı bir kez daha yineliyoruz.

Çocukluğumuzdaki o kağıttan kayıkları yüzdürdüğümüz saf heyecanla, denizlerimize ve geleceğimize sahip çıkıyoruz. Bu duygu ve düşüncelerle, denizcilik sektörünün tüm paydaşlarının ve denizcilik camiamızın 1 Temmuz Denizcilik ve Kabotaj Bayramı'nı en içten duygularımızla kutluyor, denizcilik alanındaki başarılarımızın artarak devam etmesini diliyoruz.

HAMDİ ERÇELİK: "KABOTAJIN İKİNCİ YÜZYILI YENİ BİR STRATEJİK BAKIŞ GEREKTİRİYOR"

Kabotaj Kanunu'nun 100. yılı, Türk denizciliği ve limancılığı açısından sıradan bir tarihi yıl dönümü olarak görülemez. Bu eşik, Cumhuriyet'in denizlerde kurduğu egemenlik mimarisini anlama, koruma ve gelecek nesillere daha güçlü biçimde aktarma sorumluluğunu ifade eder.

Lozan Antlaşması kapitülasyonları tasfiye ederek Türkiye'nin ekonomik ve siyasi

bağımsızlığının kapısını açmış; 815 sayılı Kabotaj Kanunu bu bağımsızlığı kıyılarımızda, limanlarımızda ve iç deniz ticaretimizde somut bir egemenlik hakkına dönüştürmüş; Montrö Boğazlar Sözleşmesi ise denizlerdeki stratejik hâkimiyetimizi tamamlayan tarihî güvence olmuştur. Bu yönüyle Lozan, Kabotaj ve Montrö, Türkiye'nin bağımsızlık ve egemenlik rejiminin üç temel sigortası; denizlerdeki millî varlığımızı anlamlandıran kurucu taşlarıdır.

Kabotaj, bu bütünlük içinde basit bir taşıma düzenlemesinden çok daha derin bir anlam taşır. Türkiye'nin kendi kıyıları arasında yapılan deniz taşımacılığını kendi bayrağı, kendi insan kaynağı, kendi denizcilik bilgisi ve kendi ekonomik düzeni içinde yürütme iradesidir. Bu nedenle kabotaj; ekonomik bağımsızlığın, lojistik güvenliğin, millî denizcilik kapasitesinin ve kıyı ekonomisinin asli dayanaklarından biridir.

Cumhuriyet'in ilk yıllarında Türkiye limancılığı bugünkü anlamda yaygın, yüksek kapasiteli ve ihtisaslaşmış bir liman ağına sahip değildi. Sınırlı sayıdaki liman, iskele ve rıhtım üzerinden yürüyen; düşük elleçleme kapasitesine sahip, büyük ölçüde kamu eliyle kurumsallaşmaya çalışan bir yapı söz konusuydu.

Haydarpaşa Limanı'nın kamu idaresine alınması, Cumhuriyet döneminde liman yatırımlarının kamu öncülüğünde gelişmesi ve 1950'lerden itibaren temel liman altyapısının güçlendirilmesi, Türk limancılığının kurumsal gelişiminde önemli aşamalar olmuştur.

Zaman içinde sanayi tesislerinin kendi liman ve iskelelerini kurması, fabrika limanlarının üçüncü taraflara hizmet vermeye başlaması, konteyner ve Ro-Ro terminallerinin gelişmesi, özel sektör liman işletmeciliğinin güçlenmesi ve özelleştirme süreçleri, limancılık yapımızı çok aktörlü, rekabetçi ve ihtisaslaşmış bir modele taşımıştır. Böylece Türkiye limanları, yalnız yükün gemiden karaya aktardığı tesisler olmaktan çıkarak sanayi



HAMDİ ERÇELİK
TÜRKLM YÖNETİM KURULU BAŞKANI

üretimini, dış ticareti, tedarik zincirlerini ve bölgesel lojistik bağlantıları destekleyen stratejik altyapılar hâline gelmiştir.

Bugün Türkiye, Karadeniz, Marmara, Ege ve Akdeniz havzalarını birbirine bağlayan güçlü bir liman ülkesidir. Uluslararası deniz ticaretine açık 198 ana yük ve yolcu limanı ile 509 terminalden oluşan geniş liman ekosistemi, Türkiye'nin üretim, ihracat ve bölgesel bağlantı kapasitesinin en önemli taşıyıcılarından biridir. 2025 yılında limanlarımızda 553 milyon tonu aşan yük elleçlenmesi ve konteyner hacminin yaklaşık 14 milyon TEU seviyesine ulaşması, Türk limancılığının niceliksel kapasite bakımından ulaştığı güçlü noktayı açık biçimde göstermektedir. Ancak kabotajın bugünkü görünümü, başarı kadar tamamlanması gereken bir dönüşüm alanına da işaret etmektedir.

Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Denizcilik Genel Müdürlüğü verilerine göre kabotaj yükü 2010 yılında yaklaşık 38 milyon ton iken 2025 yılında yaklaşık 69,7 milyon tona yükselmiştir. Buna rağmen kabotajın toplam liman elleçleme içindeki payı ağırlıklı olarak yüzde 11-13 bandında kalmıştır.

Bu tablo, kabotajın mutlak hacim olarak büyüdüğünü; fakat Türkiye'nin lojistik

sistemi içindeki göreceli ağırlığını henüz arzu edilen seviyeye taşıyamadığını göstermektedir. Bu durumun temel nedeni liman altyapısının mutlak anlamda yetersizliği değildir.

Asıl mesele, mevcut liman kapasitesinin kabotaj odaklı, düzenli, ekonomik ve bağlantılı bir lojistik mimariyle yeterince bütünleşmemesidir. Liman-hinterland bağlantıları, demiryolu entegrasyonu, kısa mesafe denizyolu hatları, Ro-Ro ve feeder operasyonları, Türk bayraklı filo kapasitesi, dijital veri akışı, uygun teşvik mekanizmaları ve yük sahipleri açısından öngörülebilir hizmet yapısı birlikte güçlendirilmeden kabotajın doğal avantajı tam olarak ekonomik değere dönüşmez.

Kabotajın ikinci yüzyılı bu nedenle yeni bir stratejik bakış gerektiriyor. Hedefimiz, kabotaj hakkını tarihî ve hukuki bir kazanım olarak muhafaza ederken, onu Türkiye'nin lojistik rekabet gücünü artıran, karayolu bağımlılığını azaltan, limanları hinterlandıyla bütünleştiren, düşük karbonlu taşımacılığı destekleyen ve millî denizcilik kapasitesini güçlendiren etkin bir politika aracına dönüştürmek olmalıdır.

Gelecek yüzyılda Türk limancılığının başarısı, yalnız elleçleme kapasitesiyle ölçülmeyecektir. Asıl başarı; limanlarımızın demiryolu, lojistik merkezler, organize sanayi bölgeleri, serbest bölgeler, kuru limanlar, dijital sistemler ve yeşil enerji altyapısıyla ne kadar bütünleştiğiyle belirlenecektir. Limancılıkta rekabet artık rıhtım uzunluğu ve saha büyüklüğü kadar bağlantı kalitesi, veri akışı, enerji dönüşümü, hizmet güvenilirliği ve koridor entegrasyonu üzerinden şekillenmektedir.

Bu çerçevede kamu otoriteleri, liman işletmeleri, armatörler, tersaneler, lojistik sektörü ve eğitim kurumları ortak bir ulusal denizcilik vizyonu etrafında daha güçlü biçimde eşgüdüm içinde çalışmalıdır. Kabotaj hatlarının desteklenmesi, Türk bayraklı kısa mesafe filosunun yenilenmesi, liman-demiryolu bağlantılarının geliştirilmesi, dijital tek pencere ve liman topluluk sistemi uygulamalarının yaygınlaştırılması, yeşil

liman yatırımlarının teşvik edilmesi ve nitelikli insan kaynağının güçlendirilmesi bu vizyonun temel unsurlarıdır. Sonuç olarak kabotaj, 1926'dan devralınan tarihî bir hak olmanın ötesinde, Türkiye'nin denizlerdeki egemenlik iradesini ekonomik değere dönüştürebilecek stratejik bir imkândır.

İlk yüzyıl bize denizlerde egemenlik hakkını kazandırmış ve korumuştur. İkinci yüzyılda görevimiz, bu hakkı daha bağlantılı, daha verimli, daha çevreci, daha dijital ve daha rekabetçi bir Türk limancılık ekosistemiyle geleceğe taşımaktır. Türkiye'nin hedefi, kıyılarındaki egemenlik mirasını bölgesel denizcilik koridorlarında rekabet gücüne dönüştürmek olmalıdır.

BİLGEHAN ENGİN: "DENİZLERDE EGEMENLİKTEN KÜRESEL LOJİSTİK GÜCE"

Kabotaj Kanunu'nun yürürlüğe girmesi, Türkiye'nin denizlerdeki egemenliğini ekonomik bağımsızlıkla taçlandıran tarihi bir dönüm noktası olmuştur.

Bu düzenleme ile Türk limanları arasında yük ve yolcu taşıma hakkının Türk bayraklı gemilere bırakılması, yalnızca bir hukuk değişikliği değil, aynı zamanda güçlü bir denizcilik ekosisteminin doğuşudur.

Aradan geçen bir asırda Türk denizciliği önemli bir mesafe kat etmiş, filo yapısı gelişmiş, liman altyapıları modernleşmiş ve ülkemiz bölgesel bir lojistik merkez olma yolunda güçlü adımlar atmıştır. Bugün kabotaj hattı, yalnızca iç deniz taşımacılığının değil, aynı zamanda kara taşımacılığı üzerindeki baskıyı azaltan, çevreci ve verimli bir lojistik çözümün de temel unsurlarından biridir.

Küresel ticaretin yeniden şekillendiği, tedarik zincirlerinin çeşitlendiği ve sürdürülebilirlik kriterlerinin belirleyici hale geldiği bir dönemde denizyolu taşımacılığı stratejik önemini daha da artırmaktadır.

Karbon emisyonlarının azaltılması hedefleri, yeşil lojistik uygulamaları ve dijitalleşme süreçleri, deniz taşımacılığını



BİLGEHAN ENGİN
UTİKAD YÖNETİM KURULU BAŞKANI

geleceğin lojistik mimarisinin merkezine yerleştirmektedir. Bununla birlikte, sektörümüz maliyet baskıları, liman kapasite yönetimi, dijital entegrasyon eksiklikleri ve yeşil dönüşüm yatırımları gibi önemli sınamalarla karşı karşıyadır.

Bu çerçevede kamu sektörü ile özel sektör arasındaki iş birliğinin güçlendirilmesi, sürdürülebilir büyümenin anahtarı olmaya devam etmektedir. Bu sürecin etkin ve koordineli şekilde yürütülmesinde UTİKAD gibi sektörün temsil gücü yüksek çatı kuruluşları da paydaşlar arasında köprü rolü üstlenerek önemli katkı sağlamaktadır. Kabotajın 100. yılı, yalnızca geçmişin bir muhasebesi değil, aynı zamanda geleceğe yönelik güçlü bir vizyon çağrısıdır.

Türkiye'nin coğrafi avantajını, modern liman altyapısı ve güçlü bir denizcilik politikası ile birleştirerek bölgesinde lider bir "deniz lojistiği merkezi" haline gelmesi mümkündür.

Bu hedef doğrultusunda denizciliği yalnızca bir taşıma modu olarak değil, ekonomik bağımsızlığın ve küresel rekabet gücünün stratejik bir unsuru olarak görmeye devam etmeliyiz. Kabotaj ruhu, bugün de yarın da Türkiye'nin denizlerdeki yol haritasını aydınlatmayı sürdürecektir.

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

AB Endüstri Denizcilik, Limancılık ve Endüstriyel Hızlandırma Stratejileri



* MUSTAFA İNEL

Avrupa Birliği (AB) Komisyonu 4 Mart 2026 tarihinde Endüstriyel Denizcilik Stratejisi (COM(2026) 111), Limancılık Stratejisi (Com(2026) 112) ve Endüstriyel hızlandırma stratejisini (COM(2026) 100) yayınlamıştır. AB bu 3 strateji dokümanı ile küresel olarak hız kazanan korumacılık yaklaşımına yeşil dönüşüm kaldırıcını kullanarak denizcilik alanında dahil olmaktadır. Denizcilik sektörü, Avrupa Birliği 27 üye devletin toplamında 70.000 kilometre deniz kıyısı, 42 000 kilometre iç su yolu, binlerce liman, marina, tersane ve yan sanayi üreticileri ile önemli bir yer tutmaktadır. AB denizcilik imalat endüstrisi ve deniz taşımacılığı sektörünü, Avrupa'nın otonomisi, dayanıklılığı, savunması, ekonomik güvenliği, refahı, münhasır ekonomik bölgesinin karbondan arındırılması, sürdürülebilir kullanımı ve korunması için stratejik sektör olarak görmektedir.

Dünya deniz ticaret filosunun üçte biri AB kontrolünde olmasına ve gemi finansmanında üstünlüğüne rağmen, AB gemi inşaatında ve gemi yan sanayisinde AB Uzakdoğu rekabeti karşısında kan

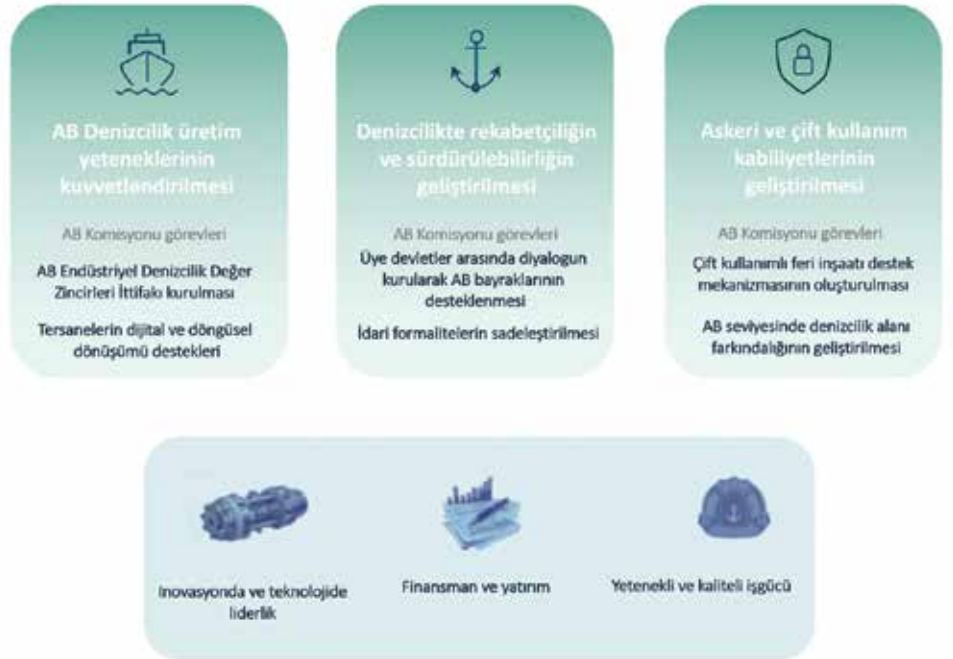
kaybetmektedir. AB tersaneleri kruvaziyer ve özel gemilerin inşaatı dışında sipariş alamamakta, gerekli işgücünü yetiştirememektedir. Bu nedenlerden dolayı, küresel ısınma tehdidi ve dijital teknolojilerin hızlı gelişimi nedeniyle, AB sanayi sektörleri yeşil mutabakat ile başlayan inovatif, yüksek teknoloji, düşük sera gazı emisyonlu üretim ile rekabet strateji benimsenmiştir. Ancak, denizcilik sektöründe Çin başta olmak üzere Uzakdoğu'nun hızla yeşil dönüşüme yönelmesi, Avrupa Birliği'ni yeşil dönüşüm ön görünümünde korumacılık stratejilerini geliştirmeye yönlendirmektedir. AB denizcilikte Emisyon Ticaret Sistemi ve Fuel EU Maritime ile hem ithal etmek zorunda olduğu fosil yakıtlardan, kendi imkanları ile üretebileceği ancak henüz fosil yakıtlara göre daha pahalı

yaklaşımı denizcilikte gereksinim duyulan korumacılık şemsiyesini sağlayamamaktadır.

Endüstriyel sektörlerde uzak doğu ile rekabet etmekte zorlanan AB, denizcilik ve limancılık da dahil olmak üzere servis sektörlerinde konumunu korumak, Rusya-Ukrayna savaşı dolayısı ve ABD'nin desteği çekme olasılığı ile öne çıkan savunma ihtiyaçları da dahil olmak üzere gemi inşaatını, yeşil dönüşüm teknolojik önderliği ile canlandırmak hedeflerini gütmektedir.

DENİZCİLİK STRATEJİSİ

AB Denizcilik stratejisi 6 temel taşıyıcı alan üzerine kurulmuştur: gemi inşa, donatım ve bakım, deniz taşımacılığı, savunma, inovasyona erişim, finansman



Şekil 1: AB Denizcilik Stratejisinin temel prensipleri

yeşil yakıtlara geçişi sağlamakta, hem de yeşil dönüşüm için finansal kaynaklarını yaratmaktadır. Sınırdaki karbon düzenlemesi mekanizması ile getirilen dolaylı AB sanayi üretiminin korunması

ve yatırıma erişim, yetenekli ve kaliteli işe erişim. Gemi ve ekipman inşa ve bakım yetenekleri Avrupa Birliğine enerji bağımsızlığı, iklim değişikliğine

dayanıklılık, gıda güvenliği, sınır koruma, savunma, kritik altyapıların korunması, askeri hareketlilik, okyanusların gözlemlenmesi ve arktik navigasyon alanlarında hayati çıkarlarının korunması ve teşvik edilmesi imkanını vermektedir. Kruvaziyer gemilerin inşaatında AB liderliği devam etmekteyse de, feribotlar, askeri gemiler, buzkıranlar, araştırma gemileri, denizaltı kablo döşeme gemileri, offshore rüzgar türbin destek gemileri ve yatlar gibi ileri teknoloji gemilerinde Çin ve diğer uzak doğu ülkelerinin rekabeti artmaktadır. Arz ve talep yönünden önlemler alarak ileri teknoloji gemi inşaatında liderliği devam ettirebilmek için AB Endüstriyel Denizcilik Değer Zinciri İşbirliği kurularak özel sektör ve kamu sektörü, ulusal ve bölgesel otoritelerin bir araya getirilerek ortak yol haritalarının belirlenmesi proje süreçlerinin kolaylaştırılması, iş modellerinin belirlenmesinde rol alması hedeflenmektedir. Ayrıca yatırım öncelikleri, talebin ve değer zincirindeki sinerjilere ek teşvikler, ulusal ve AB destek mekanizmalarının koordine edilmesi gerçekleştirilecektir.

AB tersanelerinin 2030 yılına kadar modernizasyon, dijitalleşme gelişmiş robotik, yapay zeka, modülerizasyon, enerji verimliliği, döngüsellik unsurları dikkate alınarak akıllı ve temiz denizcilik üretimi gelişimi hedeflenmektedir. Bu teknolojiler orta ve küçük ölçekli tersanelerde Geleceğin Tersaneleri çağrısı ile gerçek tersane ortamında test edilecektir. Alternatif temiz yakıtların gemilere verilmesi, tersanede kıydan elektrik verilmesi gibi tersanelerin imkanlarını sınırlayan yönetimsel izin süreçlerinin Endüstriyel Hızlandırıcı Yasası ile çözümlenerek onarım tersaneleri ve limanların elektrik şebeke bağlantılarının izin ve gerçekleştirme sürelerinin kısaltılması amaçlanmaktadır.

AB ve Avrupa Ekonomik Alanı ülkelerinin çok yıllık kamu alımları ile feribot, araştırma gemisi, buzkıran, römorkör, drone gibi ilgili segmentlerde talep oluşturularak, fiyattan bağımsız şartlar ve AB de üretilmiş ürünlerin tercih edileceği stratejik teknolojilerin korunmasını hedefleyen Avrupa Rekabetçilik Fonu da dahil olmak üzere finansal çerçeve önerilmektedir.

Üçüncü ülkelerde uygulanan yırtıcı fiyatlandırma, piyasa odaklı olmayan sübvansiyonlar, fikri sınai hakların ihlali gibi zararlı ticaret uygulamalarına karşı sektöre özel yeni enstrümanların geliştirilmesi, mevcut ve gelecek ticaret anlaşmalarının kaldırıcı olarak kullanılması, gemi inşaatında uluslararası anlaşma çalışmasının yeniden başlatılması hedeflenmektedir. Bu amaçla OECD Resmi Destekli İhracat Kredileri Düzenlemesi kapsamındaki Gemi Sektörü Anlaşması (SSU) geliştirilmesine çalışılacaktır. Gemi inşaatı ve ekipmanların ihracı için AB düzeyinde ihracat kredileri için finansman aracı geliştirilmesi AB komisyonu tarafından çalışılacaktır.

Gemi geri dönüşüm sektöründe Hong Kong konvansiyonun güçlendirilmesi ve AB gemi geri dönüşüm regülasyonu ile uyumlaştırılması, AB gemi geri dönüşüm kapasitesinin artırılması amaçlanmaktadır. Denizcilikte ileri seviye döngüsellik prensibinin geliştirilmesi için araştırma ve inovasyon destekleri verilecektir. Ömrünü Tamamlayan Yatların Döngüsel Ekonomisinin Uygulanmasına Dair Yol Haritası rehber olarak kullanılacaktır. Denizciliğin dekarbonizasyonu konusunda AB denizciliğin Emisyon Ticaret Sistemine (ETS) dahil edilmesi ve Fuel EU Maritime regülasyonu ile düşük sera gazı emisyonlu yakıtların teşviki uygulamalarını başlatmış bulunmaktadır. Yeni dönemde ETs ve Fuel EU Maritime regülasyonlarının revizyonu, MRV uygulamasının basitleştirilmesi, IMO da küresel bir dekarbonizasyon uygulamasının hayata geçirilmesi, yeşil koridor uygulamalarının yaygınlaştırılması hedeflenmektedir.

Alternatif yakıtların kullanımı dekarbonizasyonda avantajla sağlamakta ise de kriyojenik koşullar ve yüksek basınçlı depolama, toksitide ve düşük tutuşma sıcaklıkları nedeniyle güvenlik problemleri ortaya çıkarması nedeniyle AB deniz ekipmanları direktifinin uyarlanması, AB yolcu gemileri güvenlik uygulamaları gerçekleştirilecektir. AB Tek Pencere uygulaması 2019 yılında çıkarılmış, ancak tam uygulamaya henüz konulamamıştır. Üye devletlerden tek pencere sisteminin uygulamasının tamamlanması istenmektedir. Gümrük veri reform ile

tek pencere sistemine entegrasyonun yapılması hedeflenmektedir. Ulusal regülasyonlardan kaynaklanan raporlama farklılıklarının giderilerek AB raporlama sistemine uyarlama ve basitleştirme yapılması da hedeflenmektedir.

Ukrayna-Rusya savaşı ile AB askeri denizciliğin ticari denizcilik ile sinerji oluşumu ve çift kullanımı konsepti ile yaygınlaştırmayı hedeflemektedir. 2030 yılına kadar 800 milyar euroluk Avrupa'nın yeniden silahlandırma planının denizcilik için kullanılması dışında ufuk Avrupa programında da askeri üretim kapasite gelişimi dahil edilecektir. Su altı kablo güvenliği drone ve drone-karşı önlemleri, deniz-tabanı teknolojileri yeni denizcilik stratejileri dokümanında yer almaktadır. Acil durum kapsamında feribotların sivil ve askeri çift kullanımı için prensiplerin mevcut askeri ve NATO standartları çerçevesinde gerçekleşmesi beklenmektedir. Siber güvenlik için IMO standartlarının oluşumu desteklenmektedir.

Denizcilikte inovasyon konusunda yakıt hücreleri, elektrikli ve rüzgar ile sevk, emisyonların kontrolü, CO2 taşımacılığı, gemilerde karbon yakalama ve depolama, kardan gemilere elektrik verilmesi, offshore yenilenebilir enerji, gemilerde hava yağlama, teknolojileri yer almakta, rüzgar destekli sevk teknolojisi, nükleer sevk, insansız gemiler özelde AB komisyon ve EMSA çalışma programında yer almaktadır. İnovasyonların gerçek endüstriye geçirilmesi hedefli çalışmalar desteklenmektedir.

AB denizcilik filosunun yenilenmesi ve dekarbonizasyonu AB komisyonu tarafından destekleneceği, CEF fonu altında feribotların ve kosterlerin desteklenmesi yer almaktadır. CEF fonunun 200 milyon Euro, Invest EU fonunun 1-1,5 milyar Euro, European Investment Fund ile 800 milyon Euro, Horizon Europe ile 184,5 milyon Euro, fonun denizciliğe ayrıldığı, ETS gelirlerinden 1.5 milyar Euro'nun Innovation Fund ile denizciliğe tahsis edildiği yer almaktadır. Üye ülkelerin ETS gelirlerinden merkezi olarak alınmış İnovation Fund dışında doğrudan

denizcilik şirketlerine ETS gelirlerinin destek olarak ayrılacağı bir mekanizma üzerinde AB komisyonu çalışmaktadır.

Teknolojinin gelişimi, alternatif yakıtların kullanılmaya başlanması otomasyonun artışı, dijitalleşme hem gemi adamları, hem kara personeli hem de tersane çalışanlarında işgücünün yeteneklerinin geliştirilmesi gereksinimi doğurmaktadır. Mevcut ve gelecek yetenek gereksinimleri, yeniden beceri kazandırma, yeni beceri kazandırma programları eğitim kurumları ve diğer paydaşlar çerçevesinde desteklenecektir. Eğitim kurumları iletişim ağı, kadınların işgücüne kazandırılması, gemi insanların IMO ve ILO kapsamında iş şartlarının iyileştirilmesi konuları da yer almaktadır.

AB Denizcilik stratejisi Avrupa Birliği denizcilik ve limancılık sektörlerinin rekabet yeteneklerini arttırmak ve yüksek kalitede deniz taşımacılığı sağlamak amacı ile; işgücü ihtiyacı, enerji dönüşümü, AB dışındaki temin edicilerden bağımsız gelişimi konularını hedeflemektedir. Bu amaca tek bir AB denizcilik pazarı olarak erişmek için koordineli yatırım ve finansman, regülasyon girişimleri, işgücü yetilerinin geliştirilmesi, inovasyonun teşviki, yönetsel sadeleştirme süreçlerini içermektedir.

LİMANCILIK STRATEJİSİ

Limanlar AB'nin küresel ticaretinde anahtar rol oynamakta, gemiler yılda 3 milyon liman giriş çıkışı ile 3.4 milyar ton yük elleçlemesi ve 395 milyon yolcu trafiği ile yılda 90 milyar Euro ciroya ulaşmaktadır. Ekonomik rolün dışında limanlar Avrupa'nın güvenlik ve stratejik otonomisi için kilit rol oynamaktadır. Limancılık stratejisi AB limanlarını ticaret, lojistik, enerji ve askeri hareketlilik geçitleri olarak nitelemekte, uzun dönem AB ana liman, küçük ve orta ölçekli limanlar, adalar ve dış sınır limanlarının rekabet yeteneklerinin geliştirilebilmesi için adil rekabet, mevzuat berraklığı, yatırım öngörülebilirliğini desteklemektedir. Limanların elektrifikasyonu, temiz yakıtların ve enerji verimliliğinin artırılmasını çevresel izinleri kolaylaştırarak sağlamayı hedeflemektedir.

AB Limanlar Stratejisi ile Sağlanan Destekler



Şekil 2: AB Limanlar Stratejisinin temel prensipleri

ENDÜSTRİYEL HIZLANDIRMA STRATEJİSİ

AB Endüstriyel hızlandırma stratejisi bazı imalat sektörlerini (çelik, otomotiv, çimento, alüminyum, yeşil teknolojiler vs) desteklemek amacı ile "Made in EU" politikası olarak önerilmiştir.

Bu yaklaşım AB'nin yeşil mutabakat çerçevesinde düşük karbon emisyonu ile imal edilen Avrupa'da imal edilmiş teknolojiler ve ürünlerin desteklenmesini içermektedir. "Made in Europe"ta hedef alımlarda yeni bir standart oluşturarak, satın almalarda bu markanın aranmasıdır.

Türkiye'de üretilen ürünler gümrük birliği anlaşması nedeniyle "Made in Europe" kullanabileceklerdir. Tasarıda gemi ve demiryolu araçları imalatı stratejik olarak ele alınmaktadır. Mevzuat önerisi detaylarına göre özellikle kamu otoritelerinin ekipman ve yeni gemi siparişlerinde "Made in Europe" etiketi taşıyan ürünlerin fiyat rekabeti dışında sürdürülebilirlik bazlı olarak seçilebileceği görülmektedir. Bu yaklaşımın feribotlar, araştırma gemileri, buzkıranlar ve römorkörler üzerinde etkisi olması beklenmektedir. Bu durum tersanelerimize AB kamu alımlarında veya kamu hizmeti gören özel sektör alımlarında pazar payı edinmesini kolaylaştırabilir, Asya menşeli rekabete karşı avantaj sağlayabilir. Tasarı kapsamında gemi sahiplerine finansa daha kolay erişim, Avrupa Yatırım Bankası (European Investment Bank) desteklerinden yararlanması hedeflenmektedir.

TÜRKİYE AÇISINDAN DEĞERLENDİRME

"Made in EU" kapsamında ülkemizin ürünlerinin gümrük birliği nedeniyle yer alması olasılığı basına yansımış olmasına rağmen henüz bu konuda kesin bir sonuca varılamamıştır. 3 stratejiden en faz ilgiyi çeken konu "Made in EU" üzerine yoğunlaşmış olması diğer bileşenlerin gölgede kalmasına yol açmaktadır. Özellikle tersanelerin desteklenmesi, gemi inşa ihracat kredi sistemi kurulması, dekarbonizasyonda ETS ve Fuel EU Maritime ile yaratılan kaynakların denizciliğin dekarbonizasyona aktarılması, regülasyonlarda basitleştirmeler ve düzenlemeler gibi unsurlar dikkate alınmalı, ülkemizin Denizcilik ve Limanlar stratejisi güncel gelişmeler ve AB stratejileri ile uyumlu revize edilerek tek bir metin halinde sektörün desteğine sunulmalıdır. Savunma amaçlı çift kullanımlı tersaneler, limanlar ve gemiler yaklaşımı her ne kadar ülkemizde mevcut olsa da bir çerçeve bütününde değerlendirilerek ilgili devlet kuruluşları ve özel sektör katkıları ile uyumlaştırılması yararlı olacaktır. AB Denizcilik ve AB Limanlar stratejisi her ne kadar bir yol haritası sunmasa da yol haritası unsurlarını içinde barındırmakta, yapılması hedeflenen eylemleri de özet olarak içermektedir. Bu eylemlerin tek tek ele alınarak ülkemiz açısından değerlendirilmesi Ülkemizin Denizcilik ve Limanlar Stratejisi açısından büyük önem taşımaktadır.

İMEAK DTO YK DANIŞMANI



A New Standard in Marine Technology

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

Engineering the Shipbuilding Industry

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

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

www.faradaygroups.com
info@faradaygroups.com



DALSAN

1980'den beri denizlerdeyiz



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

DALSAN SUALTI VE LİMAN HİZMETLERİ SANAYİ TİCARET A.Ş.

Evliya Çelebi Mahallesi Işık Sokak No :55 /1 34944 Tuzla /İSTANBUL • Tel: +90 216 447 40 83 (4Hat) • www.dalsangrup.com - dalsan@dalsangrup.com

Türk limanları için bir “liman yönetim modeli” önerisi-3



* AYDIN ERDEMİR

TÜRKİYE'DE LİMANCILIK SEKTÖRÜNDE MEVCUT DURUM

Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, Tersaneler ve Kıyı Tesisleri Genel Müdürlüğü'nün (TKTGM) resmî sitesindeki bilgiye göre yatırım ve inşaa aşamasında olanlar hariç olmak üzere 2026 yılı Mayıs ayı sonu itibarıyla halihazırda Kıyı Tesisleri İşletme İzni'ne (KTİİ) sahip olan liman/terminal/şamandıra/dolfin niteliğindeki kıyı tesisleri sayısının 218 olduğu görülmektedir.

Bu tesislerin içinde halihazırda özelleştirilmiş ya da kamu kuruluşları tarafından işletilen (TCDD Haydarpaşa Limanı ile TPAO tarafından işletilen Filyos Limanı) bazı kamu limanları da bulunmaktadır.

Türkiye'de liman özelleştirmeleri ağırlıklı olarak TCDD (Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları) ve TDİ (Türkiye Denizcilik İşletmeleri) limanları üzerinden gerçekleştirilmiştir. Ayrıca bazı liman yatırımları ve marinalar daha sonra AYGM (Altyapı Yatırımları Genel Müdürlüğü) veya

diğer kamu kurumları tarafından yap-işlet-devret (YİD) modeliyle özel sektöre devredilmiştir.

Ulaştırma Bakanlığı, Tersaneler ve Kıyı Tesisleri Genel Müdürlüğü (TKTGM) verileriyle oluşturduğumuz Tablo-1'de Türkiye'de Kıyı Tesisleri İşletme İzni'ne

(TDİ) ait yaklaşık 18 liman tesisi (Hopa, Rize, Trabzon, Giresun, Ordu-Ünye, Sinop, İnebolu, Salıpazarı, Tekirdağ, Dikili, Çeşme, Kuşadası, Güllük, Kemerköy, Bodrum, Marmaris, Antalya, Alanya) geçmiş yıllarda yapılan özelleştirme uygulamalarıyla işletilmek üzere özel sektöre devredilmiştir. Yine TDİ'ye ait 5

Tablo-1: Türkiye'de Kıyı Tesisleri İşletme İzni'ne (KTİİ) Sahip Faaliyette Olan Liman Tesisleri²

	Özelleştirilen Liman Tesisleri Sayısı	Kamu Tarafından İşletilen Liman Sayısı	Özel Sektör Tarafından İnşaa Edilen ve İşletilen Liman Sayısı
Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları (TCDD)	5	1	
Türkiye Varlık Fonu (TVF)	1		
Türkiye Denizcilik İşletmesi (TDİ)	18	5	
Altyapı Yatırımları Genel Müdürlüğü (AYGM)	2	1	
Kamuya Ait Liman Tesisleri Sayısı	33		
Özel Sektöre Ait Liman Tesisleri Sayısı			185
Türkiye'de Faaliyette Olan Toplam Liman Tesisleri Sayısı	218		

(KTİİ) sahip olup mevcutta faaliyette olan liman tesisleri sayısı yer almaktadır.

TCDD'ye ait olup geçmiş yıllarda işletme hakkı devri yoluyla özelleştirilen 5 liman tesisi (İskenderun, Mersin, Bandırma, Derince, Samsun) bulunurken, TCDD İzmir Alsancak Limanı ise 2026 yılının başında Türkiye Varlık Fonu'na (TVF) devredilmiştir. Limanın ihtiyacı olan tüm altyapı yatırımlarının TVF tarafından yapılacağı açıklanan yeni özelleştirme modelinde yük garantisi karşılığında (Avrupa'da yaygın olarak kullanılan Concession-İmtiyaz modeli) işletilmek üzere İzmir Alsancak Limanı özel bir liman işletmecisine devredilmiştir. Böylelikle kamunun (TCDD) mülkiyetinde sadece TCDD Haydarpaşa Limanı kalmıştır. Bu liman tesisinin de gelecek yıllarda benzer modeller çerçevesinde özelleştirileceği beklenmektedir. Diğer taraftan Türkiye Denizcilik İşletmeleri'ne

liman tesisi ise (İstanbul'daki Sarayburnu, Karaköy ve Kuruçeşme, Çanakkale'deki Kabatepe ve İzmir'deki Konak) halihazırda TDİ tarafından işletilmektedir.

Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, Altyapı Yatırımları Genel Müdürlüğü (AYGM) tarafından yap-işlet-devret (YİD) modeliyle özel sektör kuruluşu firmalara inşaa ettirilerek işletilen Sakarya'daki Karasu Limanı ve Çanakkale'deki Kepez Limanı bulunurken, yine AYGM tarafından inşaa edilen Zonguldak'taki Filyos Limanı ise Batı Karadeniz'deki offshore gaz sahasının keşfinden sonra bu sahaya hizmet etmek Türkiye Petrolleri (TPAO) şirketine devredilmiştir. Filyos Limanı bir kamu kuruluşu olan TPAO tarafından bir offshore liman tesisi olarak hizmet vermektedir. Böylelikle halihazırda özelleştirilen ve bizzat ilgili kamu kurumları tarafından işletilen liman tesisinin 6'sı TCDD'ye, 1'i TVF'ye, yaklaşık

23'ü TDİ'ye ve 3'ü ise AYGM'ye ait olmak üzere toplamda yaklaşık 33 kamu limanı bulunurken, TKYGM'in web sayfasında yer alan ve KTİİ iznine sahip olup faaliyette olan toplam 218 liman tesisinin 185'i ise bizzat özel sektör kuruluşlarınca projelendirilip planlanmış, inşa edilerek işletmeye açılmıştır. Tamamı Milli Emlak Genel Müdürlüğü ile imzalanmış "Kullanma Sözleşmesi" sahibi olan bu liman tesisleri "Özel Limanlar" olarak tanımlanmaktadır. Böylelikle Türkiye'deki toplam liman tesisi sayısının %15'ini kamu limanları, %85'ini ise özel sektör limanları oluşturmaktadır.

Tablo-2: Türkiye'de Kamu ve Özel Sektör Liman Tesisi Sayıları ve Oranları

	Liman Tesisi Sayısı	Sayısal Oranı	Tahmini Kapasite Oranı
Kamu Limanları	33	%15	%25-30
Özel Sektör Limanları	185	%85	%75-70
Toplam	218	%100	%100

Tablo-2'den de görüldüğü üzere; mevcut yük istatistikleri ve liman bazlı elleçleme verileri dikkate alındığında; işletme hakkı devri ya da YİD modeli gibi farklı özelleştirme uygulamalarıyla halihazırda özelleştirilen ya da bizzat ilgili kamu kuruluşu tarafından işletilen limanlar içinde TCDD'ye ait olan limanların Türkiye toplam yük elleçlemesinin yaklaşık %20 -25'ini, AYGM ve TDİ'ye ait limanların ise yaklaşık %3-5'ini oluşturduğu öngörüldüğünde, geçmişte kamuya ait olup daha sonra özelleştirilen ve/veya hala kamu tarafından işletilen limanların toplam payı günümüzde yaklaşık %25-30 seviyesinde olduğu kabul edilebilir. Bu konuda henüz net bir çalışma yapılmamış olmakla beraber mevcut veriler üzerinde yapılan değerlendirmelerde Türkiye'deki toplam liman kapasitesinin yaklaşık %70-75'i özel sektör tarafından sıfırdan geliştirilen özel limanlarda bulunduğu öngörülmektedir.

Türkiye'de AYGM tarafından hâlihazırda inşası devam eden ve 2027 yılında faaliyete geçmesi beklenen Rize-İyidere Liman tesisi bulunmaktadır. Bu liman dışında yine AYGM tarafından henüz proje ve ÇED çalışmaları yapılan Mersin

Ana Konteyner Limanı ve Doğu Akdeniz Konteyner Limanı gibi büyük ölçekli mega liman projeleri de bulunmaktadır. Bu limanlar halihazırda faaliyette olmadıkları için yukarıdaki kapasite hesaplamasına dahil edilmemiştir. Ayrıca geçtiğimiz günlerde (15 Haziran) özelleştirme ihalesi yapılan TDİ'ye ait Tekirdağ-Çeşmeli Limanı'nın da önümüzdeki dört yılın sonunda tamamlanarak faaliyete geçeceği beklenmektedir. Tüm bu kamu liman yatırımlarının tamamlanmasıyla sektörde gelecekte önemli büyüklükte bir liman kapasitesi devreye girecektir. Şüphesiz ki kamuya ait yeni liman projelerinin

gelecekte hayata geçmesiyle birlikte kapasite açısından kamu ve özel sektör limanları arasındaki oransal farklılıklar değişebilecektir. Fakat kamuya ait olup gelecekte inşası planlanan limanlara ilave olarak halihazırda proje ve planlama aşamasında olan birçok özel sektör liman yatırımları da bulunmaktadır.

Özellikle Doğu Akdeniz'de konteyner ağırlıklı bazı liman tesisleri (İsdemir, Tosyalı, Rönesans, SASA) projeleri zaman zaman kamuoyunun gündemine de gelmektedir. Yine Türkiye'de çok sayıda özel limanda kapasite artışı ve modernizasyon çalışmaları yapılmaktadır.

Halihazırda kapasite artışı ve yenilenme çalışmalarına ilave yeni liman yatırımlarının da hayata geçmesiyle birlikte Türkiye'de yük istatistikleri ve liman bazlı elleçleme verileri tahminleri (TÜRKLM'in "Vizyon 2050" çalışması önemlidir) üzerinden yapılacak hesaplamalarda da özel sektöre ait limanların kapasite ve elleçleme verileriyle gelecekte de baskın durumunu koruyacağı, hatta bu oranın daha da yükseleceği öngörülebilir.

GENEL OLARAK KAMU VE ÖZEL LİMAN TANIMLARI NEDİR?

Kamu Limanları; Türkiye'de mülkiyeti kamuya ait (ağırlığı TCDD, TDİ ve AYGM'ye) olup bütünüyle kamu tarafından inşa edilmiş ya da yap-işlet-devret (YİD) veya benzer modeller çerçevesinde inşa ettirilmiş, bizzat kamu tarafından işletilen ya da farklı özelleştirme uygulamalarıyla belirlenen süreler ve yatırım taahhütleri dahilinde özel sektör şirketleri tarafından işletilen, süresi sonunda yeniden kamuya devredilen, yasal olarak özel sektöre "Varlık" satışı mümkün olmayan liman tesisleridir.

Özel Limanlar; Türkiye'de yer seçimi, proje ve planları özel sektör kuruluşları tarafından geliştirilen, başta Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, Çevre Şehircilik ve İklim Değişikliği Bakanlığı olmak üzere ilgili kurum ve kuruluşlardan alınan izinlere ve proje onaylarına paralel Milli Emlak Genel Müdürlüğü (MEGM) ile imzalanan "Kullanma Sözleşmesi" ile inşa edilerek işletilen liman tesisleridir.

Diğer taraftan kamu ve özel limanların arasındaki farklara baktığımızda aşağıdaki önemli konular öne çıkmaktadır.

* Limanlar kıyı kenar çizgisinin (KKÇ) deniz tarafında yer alan kıyı tesisleri olduklarından dünyada olduğu gibi Türkiye'de de KKÇ alanı içinde mülkiyetin özel kişi ya da kuruluşlarda olması yasal olarak mümkün değildir. Bu nedenle limanın geri sahasındaki (KKÇ'nin kara tarafı) mülkiyet özel sektöre ait olsa bile KKÇ'nin deniz tarafında inşa edeceği liman tesisinin mülkiyeti yasal olarak kamuya (MEGM) aittir. Bu nedenle limanı inşa eden ve işleten özel sektör kuruluşu ile MEGM arasında imzalanan "Kullanma Sözleşmesi" kapsamında ilgili liman tesisi en fazla 49 yılla sınırlı olmak üzere özel sektör kuruluşları tarafından inşa edilerek işletilmekte, sürenin sonunda da devredilmektedir. Yukarıda da belirttiğimiz gibi bu sürenin uzatılması kamu yararı açısından son derece doğru olacaktır.

* Kamu limanlarının mülkiyeti kamuya ait olduğundan, bu limanlar için MEGM

ile imzalanması zorunlu bir “Kullanma Sözleşmesi” gereği bulunmamaktadır.

* Özel limanlar sahip oldukları Kullanma Sözleşmesi’nin koşullarının gereği olarak KKÇ içinde kalan liman alanı (iskele, rıhtım, dolgu alanı vs.) için MEGM’ye yıllık bir kira bedeli (m2/yıl bazında Türk lirası) ile liman tesisinden elde edilen yıllık gelirden belli oranlarda (limanın inşa amaçlarına ve sözleşmenin koşullarına göre %1 veya %15 oranında farklılaşmaktadır) hasılat payı ödemekle yükümlüdür.

* İster halihazırda özelleştirilmiş isterse de hala kamu tarafından işletilen kamu limanları için herhangi bir kira ödemesi söz konusu değilken, geçmiş yıllarda özelleştirilmiş bazı TDİ limanlarında ise özel işletmecinin limanın işletilmesinden elde ettiği yıllık gelirinden belli oranlarda (% olarak) hasılat payı ödediği görülmektedir.

* Yürürlükte olan ilgili mevzuatın gereği olarak özel limanların kullanma süreleri sonunda kamuya (MEGM) devri söz konusudur. Türkiye’de mevcut durumda 49 yıllık kullanma süresi biten bir herhangi bir özel liman tesis bulunmamakla beraber, uzun yıllar önce inşa edilen bazı limanların kullanma sürelerinin 10 yılın altına indiği de bilinmektedir. Kalan süreler yeni yatırım yapılmasına uygun olmadığından, sektörün genel talebi bu kullanma sürelerinin sözleşme süresinin bitiş tarihinden önce uzatılması yönündedir. Bu konuyla ilgili olarak TÜRKLİM’in girişimleriyle yetkili kurumların kullanma sürelerinin uzatılmasına dönük yasal çalışmalara başladığı görülmektedir.

TÜRKİYE İÇİN LİMAN YÖNETİM MODELİNE GİRİŞ İÇİN ÖN DEĞERLENDİRMELER

“Türk Limanları İçin Uygulanabilir Liman Yönetim Modeli Önerileri” başlıklı bu yazı dizisinin mayıs ayında yayınlanan ilk bölümünde dünyada liman otoriteleri (Port Authority) sisteminin tarihçesi ve bugüne kadar farklı ülkelerde ortaya çıkan farklı uygulama modelleri hakkında bilgi vermiş, Haziran ayında yayınlanan ikinci bölümde ise geçmişten

günümüze Türkiye’de liman yönetim modeliyle ilgili hazırlanan raporlar ve yapılan çalışmalara dair kısa bir tarihçe yazmıştım. En son hazırlanmış olması ve liman yönetim modeliyle ilgili geçmişte yapılan raporlarını inceleyerek Türkiye için daha uygulanabilir (OSB veya Serbest Bölgeler modeli gibi) alternatifleri de değerlendirmeye almış olması nedeniyle TÜRKLİM tarafından hazırlanan “Türkiye Limanları İçin Liman Otoritesi Modeli” raporuna özel bir önem atfetmiştim.

Bu yazıda ise Limancılık sektörümüzün mevcut durumunu ele alarak yazılara devam edeceğim.

Liman yönetim modeliyle ilgili 2013 yılında hazırlanan TÜRKLİM’in raporunun üzerinden yaklaşık 13 yıl geçmiştir. Bu 13 yılda limancılık sektöründe ortaya çıkan gelişmeler aşağıda Tablo-3’te yer almaktadır. Ortaya çıkan bu olağanüstü büyüme TÜRKLİM’in liman yönetim modeli raporunun güncellenmesinin önemi de ortaya çıkarmaktadır.

Tablo-3: Limanlarımızda 2013-2025 Dönemi Elleçlenen Tonajlar ve Büyüme Oranları

	2013	2025	2013-2025 Büyüme Oranı	Ortalama Yıllık Büyüme Oranı
Toplam Yük (Ton)	384.930.758	553.265.898	43,7%	%2,85
Konteyner (TEU)	8.001.510	13.996.578	74,9%	%5,22

Tablo-3’ten de görüldüğü üzere; TÜRKLİM raporunun hazırlandığı 2013 yılında limanlarımızda elleçlenen yük miktarlarını 2025 yılı sonundaki rakamlarla karşılaştırdığımızda; Toplam Yükte yaklaşık %44 ve Konteynerde ise %75 oranında artış yaşanmıştır. 2013-2025 yılları arasında Toplam Yükte yıllık ortalama büyüme oranı %2,85 iken, Konteynerde ise bu oran %5,22 olmuştur. Özellikle hem transittaki gelişmeler hem de dökme yüklerin önemli bir bölümünün artık konteynerle taşınmasıyla birlikte konteynerdeki büyüme küresel ortalamaların çok üstünde seyretmiştir. Ortaya çıkan bu yüksek büyümede özel

sektör limanlarının büyük bir ağırlığı bulunmaktadır. Böylelikle yukarıda da belirttiğimiz üzere 2013 yılında %40’a yaklaşan kamu liman sayısı oranı 2025 yılında %15’e düşmüş, yine tahmini olarak %50’ye yakın olan kamu limanlarının kapasitesi ise 2025 yılında %25-30’a gerilemiştir. Tersine 2013 yılında %60 olan özel limanların sayısal oranı 2025 yılı sonunda %85’e çıkarken kapasitede ise %50 olan oran %70-75’e ulaşmıştır. Böylelikle günümüzde hem sayı hem de kapasite olarak özel limanların baskın olduğu bir limancılık piyasası ortaya çıkmıştır.

Özel sektör limanlarının lehine olan bu baskın durumun gelecekte de devam edeceği kabul edilmektedir. Bu nedenle Türkiye’de hayata geçirilebilecek liman yönetim modelinin dünyada yaygın olarak kullanılan liman yönetim modellerinin avantajlarından da faydalanarak değerlendirilmesi, fakat sonuçta ülkemizdeki duruma uygun

şekilde özgün ve uygulanabilir bir model olarak hazırlanması zorunluluğu net bir hale gelmiştir. Aksi durumda ilgili modelin bir sonuç üretmesi ve verimli olması mümkün olmadığı gibi çok daha büyük sorunlara yol açabileceği de görülmektedir.

TÜRKİYE’DE LİMAN BÖLGELERİNDE KÜMELENME OLGUSU VE GELİŞMELER

Türkiye’de limanların büyük bir bölümü sanayi ve hizmet bölgeleriyle karayolu ve demiryolu bağlantılı olan ana körfezlerde kümelenmiştir. Kümelenme körfezleri olarak Kocaeli-İzmit Körfezi, Bursa-Gemlik Körfezi, İzmir-İzmir Körfezi,

Tablo-4: Türkiye’de Ana Liman Başkanlıklarında Tonaj ve Pazar Payları 2024-2025

2024-2025 YILLARINDA TOPLAM YÜKTE LİMAN BAŞKANLIKLARININ TONAJI VE PAYI				
Liman Başkanlığı	2024	2024 Yılı Payı	2025	2025 Yılı Payı
Aliğa	85.454.864	16,1%	88.699.276	16,0%
Kocaeli	83.787.739	15,8%	83.939.975	15,2%
İskenderun	68.563.930	12,9%	70.905.737	12,8%
Ceyhan-BOTAŞ	45.723.036	8,6%	51.367.947	9,3%
Tekirdağ	48.184.044	9,1%	50.609.188	9,1%
Mersin	40.526.707	7,6%	40.969.849	7,4%
Ambarlı	31.147.705	5,9%	34.096.806	6,2%
İlk 7 Liman Başkanlığı Toplamı	403.388.025	75,9%	420.588.778	76,0%
Gemlik	16.814.940	3,2%	17.786.774	3,2%
Samsun	12.747.789	2,4%	12.832.655	2,3%
Karabiga	12.975.655	2,4%	12.548.772	2,3%
Zonguldak	11.966.306	2,3%	12.051.929	2,2%
Karadeniz Ereğli	9.832.541	1,8%	9.359.263	1,7%
İzmir	7.463.705	1,4%	7.185.684	1,3%
Güllük	6.093.847	1,1%	6.149.713	1,1%
İkinci 7 Liman Başkanlığı Toplamı	77.894.783	14,6%	77.914.790	14,1%
Antalya	5.112.791	1,0%	6.501.330	1,2%
Taşucu	5.698.369	1,1%	5.787.405	1,0%
Bandırma	5.529.126	1,0%	5.683.391	1,0%
İstanbul	4.361.495	0,8%	5.183.776	0,9%
Tuzla	5.571.832	1,0%	4.978.618	0,9%
Çanakkale	4.323.413	0,8%	4.045.736	0,7%
Yalova	3.569.208	0,7%	3.546.337	0,6%
Üçüncü 7 Liman Başkanlığı Toplamı	34.166.234	6,4%	35.726.593	6,5%
Diğer Liman Başkanlıkları Toplamı	16.288.316	3,1%	19.035.737	3,4%
Türkiye Toplam Yük	531.737.358	100,0%	553.265.898	100,0%

Adana ve Hatay’ın sınırları içindeki İskenderun Körfezi öne çıkarken, tekil ya da birkaç liman tesisiyle birlikte öne çıkan Mersin, Tekirdağ, İstanbul-Ambarlı,

kümelenmiş ana liman bölgelerinden başlanılması sistemin Türkiye’ye uygun olarak modellenmesinde kolaylıklar ve avantajlar sağlayabilecektir.

Tablo-5: İskenderun Körfezi’ndeki Limanların Tonajı ve Payı

Liman Başkanlığı	2024	2024 Yılı Payı	2025	2025 Yılı Payı
İskenderun	68.563.930	12,9%	70.905.737	12,8%
Ceyhan-BOTAŞ	45.723.036	8,6%	51.367.947	9,3%
İskenderun Körfezi Toplamı	114.286.966	21,5%	122.273.684	22,1%

Samsun, Antalya gibi yerler ülkemizin ana liman bölgeleridir. Bu açıdan liman yönetim modeli çalışmalarına bu

2024 ve 2025 yıllarında Türkiye’de önemli bazı liman başkanlıklarında elleçlenen toplam yük miktarlarıyla ilgili

yıllardaki pazar payları aşağıdaki Tablo-4’ye yer almaktadır.

Tablo-4’e baktığımızda 2024 ve 2025 yıllarında Türkiye’de en büyük 7 liman başkanlığının hem toplam yükün hem de pazarın %76’ına sahip olduğu görülmektedir. İkinci büyük 7 liman başkanlığı ise toplam yükün 2024 yılında %14,6’sını, 2025 yılında %14,1’ini oluşturmuştur. İlk ana grubun payı artarken ikinci grubun payı azalmıştır. Böylelikle ilk iki ana grubun (14 liman başkanlığı) toplam yükteki payı 2024 ve 2025 yılında yaklaşık %90,5-90,1 olmuştur. Kısaca ilk 14 liman başkanlığı Türkiye’de limanların neredeyse çok büyük bir bölümünü oluşturmaktadır. Bunlardan İskenderun ve Ceyhan-BOTAŞ liman başkanlığı birlikte İskenderun Körfezi’nde yer aldığından, bu körfezdeki iki liman başkanlığı birlikte değerlendirilebilir. Tablo-5’e baktığımızda İskenderun Körfezi’ndeki limanların toplam yükün 2024 yılında %21,5’ini, 2025 yılında ise %22,1’ini oluşturduğu görülmektedir. Türkiye’nin en büyük liman bölgesi olması açısından İskenderun Körfezi’nin tek bir liman yönetim sistemi içinde dikkate alınması ve modellenmesi son derece verimli olacaktır.

¹ <https://tkygm.uab.gov.tr/uploads/pages/limanlar-daire-baskanligi/isletme-izinli-kiyi-tesislerine-iliskin-bilgiler.xlsx>

² Mayıs 2026 ayı sonu itibarıyla halihazırda Tersaneler ve Kıyı Tesisleri genel Müdürlüğü’nün açıkladığı liman tesisleri.

³ Türkiye Denizcilik İşletmeleri A.Ş.

⁴ Türkiye Denizcilik İşletmeleri A.Ş.

⁵ Hazine Taşınmazlarının İdaresi Hakkında Yönetmelik

Yakıtın Bedeli: Karbon, Kurallar ve Küresel Dalgalanmalar



* OĞUZ ATAÇ

Deniz yakıtları yakın geçmişte çok büyük bir değişimden geçti. Kısaca hatırlamak gerekirse; 2020 yılında yürürlüğe giren yeni fuel oil standartları, sonrasında Akdeniz'in ECA (Emisyon Kontrol Alanı) ilan edilmesi ve ardından hayatımıza giren EU ETS, FuelEU Maritime, IMO GHG, UK ETS, CII gibi emisyon takip mekanizmaları, armatörlük şirketleri adına deniz yakıtlarının önemini ciddi ölçüde artırdı. IMO'nun (Uluslararası Denizcilik Örgütü) "Net Zero 2050" stratejisi doğrultusunda, başta Avrupa merkezli olmak üzere dünyadaki mevcut filoların verimlilikleri yeniden gözden geçirilmeye başlandı. Öncelikler değişti. Artık yakıt verimliliği demek; düşük karbon emisyonu, düşük vergi yükü ve yüksek kazanç anlamına geliyor.

"KIRLETEN ÖDER" DÖNEMİ

Avrupa'da 1 Ocak 2024 tarihinde yürürlüğe giren EU ETS ve 1 Ocak

2025 tarihinde devreye giren FuelEU sistemleri, temelde "kirleten öder" prensibine dayanır. İklim değişikliği yasalarıyla birlikte asıl amaç, atmosfere salınan sera gazı miktarını azaltmak ve küresel ısınmayı yavaşlatmaktır. Nitekim EU ETS kapsamında gemilerin karbon emisyonu sorumluluğu kademeli olarak artmaktadır; sistem 2024'te emisyonların %40'ını kapsarken, 2025'te %70'e çıkmıştır ve artık tamamen tüm emisyonları (%100) kapsayacak şekilde işletilmektedir. Akdeniz'in ECA bölgesi ilan edilmesiyle de daha önce %0,50 kükürt oranına sahip yakıtları kullanan gemiler, %0,10 kükürt oranlı yakıtları kullanmaya başladı. Bu gelişmeleri önümüzdeki dönemde IMO GHG ve UK ETS takip edecek, akabinde ülkemizde de benzer vergilendirme ve emisyon takip sistemleri devreye girecektir.

Mevcut konjonktüre baktığımızda yakıt yönetimi, denizcilik sektörü için hiç olmadığı kadar kritik bir paya sahip bir konuma geldi. Yeni kurallar, yüksek yakıt sarfiyatlı ve verimsiz gemi tonajı devrini kapatmaktadır. Artık gemi yatırımlarında ve kiralamalarında; düşük gross tonaj, yüksek hacim ve minimum yakıt tüketimi sunan tasarımlar tercih ediliyor. Bu durum yakıt sarfiyatı yüksek olan gemilerin piyasa değerinin düşmesi anlamına gelmektedir.

TÜRK FİLOSU: GÜÇLÜ KAPASİTE, YAŞLI TONAJ

Aynı iş için teklif veren iki armatör düşünelim: Birinin gemisi günde 10 mt, diğerinki ise 6 mt yakıt harcıyor. Fiyatlandırma ve rekabet avantajında, düşük yakıt sarfiyatı olan gemi her zaman önde olacaktır. Bu piyasa gerçeği, yüksek sarfiyatlı gemilerin zamanla oyun dışı kalmasını

beraberinde getirecektir ki şu anda tam olarak bu geçiş sürecinin içerisindeyiz. Türk armatörlerinin kontrolündeki filo, 51 milyon DWT kapasitesini aşarak küresel ölçekte ilk 11 ülke arasına girerek tarihi bir eşiği aşmış durumdadır. Ancak madalyonun diğer yüzünde, Türk ticaret filosunun yaş ortalamasının 23,3 yıl gibi yüksek bir seviyede olduğu görülüyor. Bu gerçek göz önüne alındığında, filolarımızın rekabetçiliğini kaybetmemesi adına yakın zamanda hızlı bir yenilenme ve modernizasyon sürecine girilmesi kaçınılmaz bir ihtiyaçtır.

Yakıtlar son dönemde sadece regülasyonlar veya tüketim miktarları açısından değil, jeopolitik risklerin tetiklediği maliyetler sebebiyle de gündemdedir. Rusya-Ukrayna savaşı ve Orta Doğu'daki (ABD-İsrail-İran) gerilimler, özellikle Hürmüz Boğazı ve Kızıldeniz'deki tedarik güvenliği riskleri yakıt maliyetlerini hayli yukarı çekmiştir. Küresel bunker piyasasında VLSFO fiyatlarının metrik ton başına 950 Dolar seviyelerini, MGO'nun ise 1400 Dolar barajını zorladığı bu volatil dönemler, yakıt tedarik ve bağlantılarının profesyonel kişi ve departmanlar tarafından yönetilmesinin önemini açıkça ortaya koymaktadır.

Yurt dışında iş birliği yaptığımız birçok global armatörlük şirketi, yakıt planlaması için ya uzman yakıt yönetimi şirketleriyle (bunker management) anlaşmış ya da kendi bünyelerinde bu departmanları kurmuştur. Profesyonel tüccarlar tarafından anlık piyasa analizleri ve hedging (riskten korunma) yöntemleri kullanılarak yakıt ikmal süreci optimize edilmektedir. Ülkemizde ise bu süreç genellikle armatörün kendisi, kiralama veya

operasyon departmanları tarafından yürütülmektedir. Mevcut iş yüklerine ek olarak yakıt ikmallerine de bakan bu departmanların ana uzmanlık alanı doğrudan küresel enerji piyasaları olmadığı için, süreç profesyonellikten uzak kalmakta ve armatöre ciddi finansal kayıplar yaşatmaktadır.

Küçük bir hesaplama yapacak olursak; 10 gemilik bir Handysize filo işleten bir şirketin yıllık yakıt alım bütçesi yaklaşık 20 milyon Amerikan Doları civarındadır. Profesyonel bir ekiple, doğru zamanlama ve doğru coğrafi konum analiziyle bu harcamaları %10 oranında düşürmek hiç de zor değildir. Bu da armatörün cebinde her yıl doğrudan 2 milyon Dolar kalması demektir. Vergiler, maliyetler, yeni regülasyonlar ve emisyon kotaları bütünsel bir gözle incelendiğinde; yakıt yönetimi artık denizciliğin ana belirleyicisi haline gelmiştir. Bu durum Türk denizciliği için de yeni rotayı açıkça göstermektedir. Alanında uzman profesyonellerce yönetilen, düşük sarfiyatlı ve modern bir filo...

MEVCUT POTANSİYELİMİZİN ÇOK ALTINDA BİR HACMİ YÖNETİYORUZ

Türk deniz yakıtları sektörünü genel olarak değerlendirmek gerekirse, mevcut potansiyelimizin çok altında bir hacmi yönettiğimizi açıkça söyleyebilirim. Bugün dünya genelinde yıllık toplam gemi yakıtı tüketimi 300 ila 350 milyon metrik ton arasında değişirken, jeopolitik açıdan hayati bir köprü konumunda olan Türkiye'de bu pazarın büyüklüğü yıllık yalnızca 2,5 - 3 milyon metrik ton civarındadır.

Ülkemizdeki en büyük yakıt satış tonajı İstanbul Boğazı'nda (transit demirleme sahalarında) gerçekleşmektedir. Yakıt kalitesi, operasyonel profesyonellik ve sorunsuz ikmal kabiliyetleri açısından bakıldığında Türkiye, dünyanın açık ara en çok satış yapan küresel bunker merkezlerinden çok daha iyi ve güvenilir bir durumdadır. Ancak bu niteliksel üstünlüğümüzü niceliksel bir güce, yani

daha yüksek satış tonajlarına çevirmek bizim elimizdedir. Mevcut tabloda limanlarımıza yük getiren veya yük alan birçok gemi, ana yakıt ihtiyaçlarını Türkiye yerine başka ülkelerden karşılamaktadır. Bunun en temel sebebi, limanlarımızdaki yüksek maliyetler ve özellikle "liman giriş ücretleri" gibi ek yüklerdir.

3 MİLYON TONLUK BUNKER HACMİNİ KISA SÜREDE İKİYE KATLAYACAK POTANSİYELİMİZ VAR

Bugün limanlarımızda ihrakiye teslimlerinde, liman otoriteleri ve işletmeleri tarafından araç (kara tankeri) başına 120 USD ile 1000 USD arasında değişen fahiş liman giriş ücretleri talep edilmektedir. Bunu somut bir örnekle açıklayalım: Limanda operasyon yapan bir geminin 200 metrik ton MGO 0,1 talep ettiğini varsayalım. Bu hacimdeki bir yakıtı gemiye ulaştırmak için ortalama 8 kara tankeriyle ikmal yapılması gerekir.

Araç başına ortalama 500 USD liman giriş ücreti hesaplandığında, armatörün karşısına sadece limana giriş hakkı için 4.000 USD ekstra bir maliyet çıkmaktadır. Bu da yakıtın tonu başına doğrudan 20 USD ek yük anlamına gelir. Küresel bunker piyasasında marjların ton başına 2-3 USD için yarıştığı göz önüne alındığında, bu yapay maliyet en büyük bölgesel rakibimiz olan Yunanistan ve Malta karşısında rekabet gücümüzü tamamen kırmaktadır. Üstelik bu durum sadece yakıt ikmalıyla de sınırlı değildir. Kumanya, yedek parça, yağ ve servis sağlayıcılar da aynı yüksek giriş ücretlerinden olumsuz etkilenmektedir.

Sonuç olarak gemiler Türkiye'de sadece yakıt değil; malzeme ve servis tedariki yapmaktan da kaçınmakta, bu da ülkemizin hizmet ihracatını, döviz girdisini ve istihdam potansiyelini ciddi şekilde kısıtlamaktadır. Oysaki limanlarda kara tankeri ile yapılan ikmaller, armatörler ve gemi işletmecileri için çok daha büyük avantajlar

barındırır. Bunlardan birincisi ve en önemlisi, geminin sadece yakıt almak için ekstra zaman kaybetmemesi, yük operasyonu sürerken eş zamanlı olarak yakıt ikmalini tamamlayabilmesidir.

Özellikle kış aylarında, zorlu hava ve deniz şartları nedeniyle bunker barçlarının liman içi veya dışı gemilere yanaşması büyük risk taşır, operasyonları yavaşlatır veya tamamen durdurur. Kara tankerleri ise hava şartlarından bağımsız olarak rıhtımdaki gemiye güvenli, hızlı ve esnek bir şekilde ikmal yapma imkanı sunar. Bütünsel bir gözle baktığımızda Türk denizcilik ve bunker sektörü, coğrafi konumunun ve operasyonel kalitesinin sunduğu doğal avantaja rağmen, yerel liman bürokrasisi ve yüksek ek maliyetlerin gölgesinde kalmaktadır. Yılda yaklaşık 40 bin geminin geçiş yaptığı Türk Boğazları ve her yıl büyüyen liman sanayimiz, doğru adımlar atıldığı takdirde 3 milyon tonluk bunker hacmini kısa sürede ikiye katlayabilecek potansiyele sahiptir.

Bunun yolu ise çok nettir: Liman giriş ücretleri gibi armatörün Türkiye'yi seçmesini engelleyen ek maliyetler makul seviyelere çekilmeli veya yakıt/kumanya gibi ihracat kalemi sayılan hizmetlerde tamamen optimize edilmelidir. Rekabet gücümüzü kıran bu bariyerleri ortadan kaldırdığımızda sadece bunker sektörü değil, acentelikten kumanyacılaşa, tersanecilikten lojistiğe kadar tüm Türk denizcilik paydaşları kazanacaktır.

Küresel regülasyonların ve yeşil dönüşümün kapıda olduğu bu yeni dönemde Türk limanlarını sadece birer uğrak noktası değil, dünya standartlarında rekabetçi birer "yakıt ve tedarik merkezi" haline getirmek ulusal bir strateji olmalıdır.

*** SUZUN MARINE FUELS KÜRESEL TİCARET BAŞKANI**

DÜNYA DENİZCİLİK SEKTÖRÜ İSTANBUL'DA, 7. BOSPHORUS SHIPBROKERS' DINNER'DA BULUŞTU

Küresel denizcilik endüstrisinin en prestijli uluslararası buluşmalarından biri olan 7. Bosphorus Shipbrokers' Dinner, dünya deniz ticaretinin devlerini İstanbul'da bir araya getirdi. Gemi Brokerleri Derneği ev sahipliğinde düzenlenen ve sektörün uluslararası vitrini niteliğini taşıyan dev organizasyon başarıyla tamamlandı.



Gemi Brokerleri Derneği'nin ev sahipliğinde gerçekleşen geceye; Büyükelçi (E) Suat Hayri Aka, Üsküdar Belediye Başkanı Sinem Dedetaş, Kıbrıs Türk Denizcilik İşletmesi Genel Müdürü Cemalettin Şevli, İMEAK Deniz Ticaret

Burak Akartaş, Piri Reis Üniversitesi Rektörü Prof. Nafiz Arıca, Türk Loydu Vakfı Yönetim Kurulu Başkanı Prof. Oral Erdoğan, Türk Armatörler Birliği Yönetim Kurulu Başkanı Cihan Ergenç başta olmak üzere denizcilik sektöründeki



Aylar öncesinden geceye titizlikle hazırlanan GBD Yönetim Kurulu; Başkan Onur Türkeş, Başkan Yardımcısı Serhan Özcan, Genel Sekreter Murat Hılkin, Sayman Ender Demirtabak ve Yönetim Kurulu Üyeleri Öner Dandin, Yanay Germen, Nevzat Sonay Üler, Victoria Kıran, Engin Koçak, Eftihia Mesounte Tasimoglou, Fatma Berrak Çimen Türkeri



Odası'nın Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran, Meclis Başkanı Başaran Bayrak, Başkan Yardımcıları Recep Düzgüt, Adnan Naiboğlu, Yönetim Kurulu Üyeleri Ahmet Can Bozkurt, Barış Türkmen,



STK'ların başkanları, denizcilik sektörünün önde gelen isimleri, sponsor şirketlerin temsilcileri, dünya denizcileri katılım sağladı.



ve Deniz Ergin'in ortak emeğiyle bu büyük vizyon hayata geçirildi.

Gecenin açılışında katılımcılara hitap eden Gemi Brokerleri Derneği Yönetim Kurulu



Başkanı Onur Türkeş, konuşmasında sektördeki birlik ve beraberlik ruhuna dikkat çekti. Denizciliğin küresel gücünü vurgulayan Türkeş, Türk gemi brokerlerinin uluslararası pazarlardaki rolünün her geçen gün büyüdüğünü ifade ederek, Türk brokerlerinin dünyada birer küresel marka haline gelmesi en büyük hedefimizdir. Bu güç ve beraberlikle ülkemizi deniz ticaretinin zirvesinde temsil etmeye devam edeceğiz mesajını verdi.

KÜRESEL RİSKLER VE ULUSLARARASI İŞ BİRLİĞİ VURGUSU

Etkinlikte konuşma yapan İMEAK Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran, konuşmasında küresel ölçekte artan jeopolitik risklerin deniz ticaretini olumsuz etkilediğine dikkat çekti. Kıran; bölgede ve dünyada barışı,

istikrarı ve uluslararası iş birliğinin güçlendirilmesinin denizcilik sektörü için her zamankinden daha kritik bir öneme sahip olduğunu vurguladı. Denizcilik Genel Müdürü Ünal Baylan ise gönderdiği özel video mesajla geceye bağlandı.

Baylan, organizasyonun başarısına dair tebriklerini ve başarı dileklerini ileterek, kamu yönetiminin sektöre olan sarsılmaz desteğini tüm katılımcılarla paylaştı. GBD Yönetimi, geceye olan kıymetli destekleri ve vizyoner hitapları için hem Tamer Kıran'a hem de Ünal Baylan'a en içten teşekkürlerini sundu.

SPONSORLARA TEŞEKKÜR VE AYHAN SİCİMOĞLU İLE FİNAL

Türk denizciliğinin uluslararası vitrinini taçlandıran bu dev organizasyona destek

veren paydaşlar da unutulmadı. Başta Onursal Sponsor İMEAK Deniz Ticaret Odası olmak üzere; Platin, Altın, Gümüş, Bronz ve Dijital Medya sponsorlarına değerli katkıları ve sarsılmaz güvenleri için sonsuz şükranlar sunuldu.

Ayrıca, derneği hiçbir zaman yalnız bırakmayan değerli üyelerin bu etkinliğin bugünlere gelmesindeki büyük emekleri özellikle vurgulandı.

Gecenin finalinde ise sahne alan ünlü sanatçı Ayhan Sicimoğlu, sergilediği muhteşem performans ve enerjik şovuyla konuklara unutulmaz anlar yaşattı. Denizcilik camiasının ruhuna yakışan coşkulu konser, davetlilerden büyük beğeni topladı.

PANAMA PARİS MoU BEYAZ LİSTESİ'NE GERİ DÖNDÜ

Panama, güçlü denizcilik yönetimi ve kapsamlı uyum stratejisiyle Paris MoU Beyaz Listesi'ne geri döndü.

Panama, Paris Mutabakat Zaptı'nın (Paris MoU) yakın zamanda yayımlanan Yıllık Raporu'na göre Beyaz Liste'ye yeniden dahil edildi. Panama Denizcilik Otoritesi (PMA), bu duyuruyu memnuniyetle karşıladı ve Beyaz Liste'nin denizcilik idarelerinin performansını ve kalitesini ölçen en önemli uluslararası göstergelerden biri olarak kabul edildiğini vurguladı. Paris MoU Beyaz Listesi'ne dahil olmak, bir ülkenin bayrağının veya gemi sicilinin en yüksek uluslararası deniz güvenliği ve düzenleyici denetim standartlarına uyduğunu gösterir.

Bu başarı, güvenlik standartlarını güçlendirmeye, uluslararası sözleşmelere uyumu artırmaya ve Panama ticaret filosunun denetimini sağlamlaştırmaya yönelik sürdürülen stratejinin bir sonucudur. Panama'nın mükemmelliğe, şeffaflığa ve deniz güvenliğine bağlı bir sicil olarak konumunu pekiştirmektedir.

Panama'nın Beyaz Liste'ye dönüşü, PMA tarafından son birkaç yılda hayata geçirilen ve Panama bayraklı gemilerin Liman Devleti Kontrolü (PSC) denetimlerindeki performansını iyileştirirken aynı zamanda sicilin genel kalitesini artırmak amacıyla uygulanan bir dizi girişimin sonucunu yansıtmaktadır.

Panama'nın Paris MoU'daki konumunu güçlendirmek için uyguladığı başlıca girişimler şunlardır:

• Önleyici denetim programının

güçlendirilmesi: Paris MoU rejimi altında faaliyet gösteren limanlara varıştan önce yüksek riskli gemilerin hedeflenmesi.

• **Eksiklik geçmişi olan gemilerin daha sıkı tespit edilip izlenmesi:** Denetimlerden önce düzeltici önlemler alınarak alıkoyma riskinin azaltılması.



• Sicil Ön - Kontrol sürecinin

güçlendirilmesi: Yalnızca uluslararası standartlara uygun gemilerin Panama Gemi Sicili'ne kabul edilmesi.

• Bayrak Devleti Denetimlerinde

geliştirilmiş yöntemlerin kabul

edilmesi: Filonun teknik ve operasyonel doğrulamasının güçlendirilmesi.

• Tanınmış Kuruluşlar (RO), armatörler

ve işletmeciler üzerinde genişletilmiş

gözetim: Uluslararası standartlara uyumunu sürdürmek için daha fazla ortak sorumluluk.

• Denizcilik kazalarında sürekli

azalma: Önleme, uyum ve sürekli iyileştirme merkezli bir politika ile filonun operasyonel performansının artırılması.

Panama'nın Beyaz Liste'ye dönüşü, kaliteye, güvenliğe ve uluslararası uyuma yönelik kararlı bir bağlılığın somut sonuçlar doğurduğunu göstermektedir. Bu başarı tüm paydaşlara aittir ve dünyanın en büyük gemi sicilinin

en yüksek standartları korumaya dair ortak sorumluluğu yeniden teyit etmektedir. Paris MoU, bayrak devletlerinin performansını, üye devletlerin limanlarında yapılan denetim ve alıkoymalara dayalı üç yıllık ortalama ile değerlendirir. Dolayısıyla Panama'nın Beyaz Liste'ye yeniden dahil edilmesi, Panama filosunun kalite göstergelerindeki sürekli iyileşmeleri ve PMA'nın uyguladığı politikaların olumlu etkisini ortaya koymaktadır. Bu dönüm noktası, Panama Gemi Sicili'nin rekabet gücünü daha da arttırmakta, uluslararası denizcilik topluluğunun güvenini pekiştirmekte ve Panama bayrağı altında seyreden armatörlere daha büyük operasyonel avantajlar sağlamaktadır.

PMA, sürekli iyileştirmeyi, düzenleyici yenilikleri ve Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO) sözleşmelerine sıkı uyumu teşvik eden politikaları ilerletme taahhüdünü yeniden teyit etmektedir. Böylece Sicil, itibarını ve küresel liderliğini korumaya devam edecektir.



Gözetim
Hizmetleri



Lashing & Unlashing
Hizmetleri



Liman
Hizmetleri



www.thormarinesa.com.tr



İTÜ DENİZCİLİK FAKÜLTESİ'NDE MEZUNİYET HEYECANI

İTÜ Denizcilik Fakültesi mezuniyet töreni, 1 Temmuz Denizcilik ve Kabotaj Bayramı'nda Tuzla Yerleşkesi'nde düzenlendi. Törende İMEAK DTO Meclis Başkanı Başaran Bayrak da bir konuşma yaptı.



İTÜ Denizcilik Fakültesi mezuniyet töreni 1 Temmuz'da okulun simgelerinden boru-tramper takımının geleneksel selamlama ve yürüyüşüyle başladı. İTÜ Rektörü Prof. Dr. Hasan Mandal ve İTÜ Denizcilik Fakültesi Dekanı Prof. Dr. Özcan Arslan tarafından Ulu Önder Mustafa Kemal Atatürk ve silah arkadaşları, tüm deniz şehitleri ve demokrasi şehitleri anısına denize çelenk bırakılmasının ardından

mezuniyet törenine geçildi. Törende ilk olarak İTÜ Denizcilik Fakültesi Dekanı Prof. Dr. Özcan Arslan konuştu. Arslan, bu yıl vefat eden İTÜ öğrencisi Muhammed Kaan Kılınç ve İTÜ Denizcilik Fakültesi emekli öğretim üyesi Yusuf Nejat Koçar'ı rahmetle anarak başladığı konuşmasında, öncelikle velilere seslenerek "Evladlarınız bu kampüsten içeri sizin ailenizin bir parçası olarak girdi, burada büyük

denizcilik ailesinin en güçlü ve en değerli parçası oldular" dedi.

Kabotaj Kanunu'nun 100'üncü yılını da kutlayan Arslan, konuşmasına şöyle devam etti: "Nasıl ki İstanbul Teknik Üniversitesi, Türkiye'nin gelişiminin lokomotifi olduysa, Yüz yılı aşkın geçmişi ile, İTÜ Denizcilik Fakültesi de cumhuriyetin ilk yüz yılı denizciliğine damgasını vurmuştur. İTÜ Denizcilik Fakültesi'nin, cumhuriyetin ikinci yüzyılında da Türkiye'nin denizcilik eğitiminde amiral gemisi olması için var gücümüzle çalışıyoruz."

ARSLAN: "FAKÜLTEMİZ ULUSLARARASI ALANDA DA YÜKSELİŞE GEÇTİ"

Arslan, İTÜ Denizcilik Fakültesi'nde yakın zamanda yaşanan değişimi de şöyle sıraladı: "Denizcilik sektörünün 14 değerli şirketinin bağışları ile yapılan 17 derslikli modern Denizati Eğitim Binası bu yıl hizmete girdi. Hamit Naci Amfisi baştan sona yenilendi. Tayfun Günerhan Sosyal Binası hizmete girdi.

Simülatörlerimiz yenilendi, filika eğitim merkezimiz hizmete girdi. Fakültemizde ulusal ve uluslararası düzeyde birçok konferans, seminer ve çalıştay yapıldı. Fakülte, akademik olarak günden güne hem İTÜ içinde hem de uluslararası alanda yükselişe geçti. Fakültemiz bölümlerinin puanları her geçen yıl yükseliyor. Türkiye'nin ve dünyanın önde gelen denizcilik firmaları öğrencilerimizi istihdam ediyor."

Daha sonra İTÜ Denizcilik Fakültesi Mezunları Derneği Yönetim Kurulu Başkanı Av. Kapt. Çağlar Coşkunsu, 2025 - 2026 eğitim öğretim yılı itibarı ile fakülteden en yüksek not ortalaması





ile mezun olan SUNY UOLP Programı mezunu Dolunay Aryaz Bayar ve Gemi Makineleri İşletme Mühendisliği Lisans Programından en yüksek not ortalaması ile mezun olan Yusuf Sulhi Şimşek, Gemi Makineleri İşletme Mühendisleri Odası Yönetim Kurulu Başkanı Mühendis Yunus Emre Aşkın, İMEAK Deniz Ticaret Odası Meclis Başkanı Başaran Bayrak, T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Denizcilik Genel Müdür Yardımcısı Kaptan Onur Sarı ve İstanbul Teknik Üniversitesi Rektörü Prof. Dr. Hasan Mandal konuşmalarını gerçekleştirdi.



BAYRAK: “DENİZCİLİĞİN EN STRATEJİK YATIRIMI, ONLARI YÖNETECEK İNSAN KAYNAĞINA YAPILAN YATIRIMDIR”

İMEAK Deniz Ticaret Odası Meclis Başkanı Başaran Bayrak, denizcilik eğitiminin, bilgi, disiplin, fedakârlık ve ciddi altyapı gerektiren, maliyeti yüksek bir eğitim olduğuna dikkat çekerek, Deniz Ticaret Odası olarak eğitime yapılan yatırımın, aslında ülkenin geleceğine yapılan yatırım olduğuna inandıklarını, bu anlayışla denizcilik eğitimi desteklemeyi en önemli sorumluluklardan biri olarak gördüklerini belirtti.

Bu doğrultuda, imkânlar ölçüsünde ülkede denizcilik eğitimi veren tüm fakülte, yüksekokul ve meslek liselerinin ihtiyaçlarını karşılamaya gayret ettiklerini belirten Başaran Bayrak, İstanbul Teknik Üniversitesi Denizcilik Fakültesi'ne de köprüüstü, makine, ECDIS, GMDSS ve sıvı yük elleçleme simülatörleri ile Tuzla Yerleşkesi'ndeki Uygulamalı Eğitim Havuzu'nun kurulmasına önemli katkıları sağladıklarını söyledi. Başaran Bayrak, "İnanıyoruz ki denizciliğin en stratejik yatırımı, onları yönetecek insan kaynağına yapılan yatırımdır. Bu nedenle Odamız, bundan sonra da gençlerimizin ve eğitim kurumlarımızın yanında olmaya devam edecektir." dedi. Mezun gençlere başarılar temenni eden Başaran Bayrak, "Ülkemize ve Türk denizciliğine değer katan başarılı birer denizci olarak, yolunuzun daima açık, ufkunuzun her zaman aydınlık olmasını diliyorum" diye konuştu.

Konuşmaların ardından merhum Öğretim Görevlisi Yusuf Nejat Koçar'ın aziz hatırasını yaşatmak amacıyla hazırlanan plaketi, İTÜ Denizcilik Fakültesi Dekanı Prof. Dr. Özcan Arslan'ın takdimleriyle, oğlu Ayberk Koçar'a arz edildi.

Fakülteye ve mezuniyet törenine maddi ve manevi katkıda bulunan sponsorlara teşekkür plaketleri takdim edildi. Mezunların meslek yeminlerinin ardından Bayrak ve Flama devir-teslim töreni gerçekleştirildi.

Üniversiteler Arası (ÜNİLİG) Dragon Bot Türkiye Şampiyonası Erkekler Kategorisi'nde şampiyonluk kazanan ve Dragon Events Dragon Bot Festivali ProLig Kategorisi'nde üçüncü olan İTÜ Denizcilik Fakültesi Kürek Kulübünü temsilen, kulüp danışmanı ve Takım Antrenörü Öğr. Gör. Dr. İsmail Kandemir'e ve kulüp başkanına teşekkür belgeleri takdim edildi. 2025-2026 İTÜ Denizcilik Fakültesinde yer alan çeşitli sportif ve kültürel aktivitelerde bulunmuş olan öğrenci kulüplerine teşekkür belgeleri verildi. Dereceye giren öğrencilere belgelerinin sunulmasının ardından diploma töreni düzenlendi ve gece mezunların geçit töreni ile son buldu.



MALEZYA KORVET PROJESİ'NDE İKİNCİ GEMİ DENİZE İNDİRİLDİ

STM, Malezya Kraliyet Donanması için inşa ettiği üç korvetlik projede, ikinci gemi RAJA LAUT'u düzenlenen törenle İstanbul'da denize indirdi.



Türkiye'nin denizlerdeki mühendislik gücü STM Savunma Teknolojileri Mühendislik ve Ticaret A.Ş., imza attığı ihracat başarılarında önemli bir aşamayı daha geride bıraktı.

STM ana yükleniciliğinde, Malezya Kraliyet Donanması için LMS Batch-2 (Littoral Mission Ship Batch-2 / Kıyı Görev Gemisi Faz-2) programı kapsamında inşa edilen üç korvetin ikincisi; 7 Haziran'da İstanbul Denizcilik Tersanesi'nde düzenlenen törenle denize indirildi.

Törene Malezya Selangor Eyaleti Sultanı Sharafuddin Idris Shah, Selangor Tengku Permaisuri Hajah Norashikin, Malezya Savunma Bakan Yardımcısı Haji Adly bin Zahari, T.C. Savunma Sanayii Başkan Yardımcıları Prof. Dr. İhsan Kaya ve

Mustafa Murat Şeker, Malezya Kraliyet Deniz Kuvvetleri Komutanı Admiral Tan Sri Zulhelmy bin Ithnain, STM Genel Müdürü Özgür Güleryüz ve her iki ülkenin askeri delegasyonları ve savunma sanayi firmalarının yetkilileri katıldı.

“İKİ HAFTADA İKİNCİ GEMİYİ DENİZE İNDİREREK ÜRETİM HIZIMIZI KANITLADIK”

Törende açılış konuşmasını yapan STM Genel Müdürü Özgür Güleryüz, iki ülke arasındaki stratejik iş birliğine ve projenin yakaladığı rekor üretim temposuna dikkat çekerek şunları kaydetti: “Türkiye ile Malezya arasındaki ilk devletten devlete (G2G) savunma ticareti anlaşması ve ülkemizin Asya-Pasifik bölgesine ilk korvet ihracatı olan bu tarihi projede, ilk gemi TUNKU LAKSAMANA ABDUL JALİL'i iki hafta önce suyla buluşturmuştuk. Bugün



ise projemizin ikinci gemisi RAJA LAUT'u da denize indirmiş olmak, STM'nin mühendislik ve lojistik operasyon hızının somut bir göstergesi oldu. Yakaladığımız bu yüksek üretim temposuyla serinin üçüncü gemisini önümüzdeki ağustos ayında denize indirmeyi, her üç platformu da 2027 yılı içinde teslim etmeyi hedefliyoruz.”

Proje kapsamındaki gemiler, isimlerini Malezya tarihindeki önemli şahsiyetlerden alıyor. İlk gemiye, Malezya Kralı Sultan İbrahim'in 2015 yılında vefat eden ve “prens-amiral” unvanını taşıyan oğlu Tunku Laksamana Abdul Jalil'in adı verilmişti. Denize indirilen ikinci gemiye ise 19. yüzyılda Selangor yönetimi ile bölgesel deniz ticaretinde rol oynayan tarihi figür Raja Laut'un ismi verildi.

MAVİDE BİR ASIRLIK İZ

Denizcilik ve Kabotaj Bayramı'nın 100. yılında,
denizlerimizdeki egemenliğimizin ve bağımsızlığımızın
simgesi olan bu değerli mirası gururla kutluyoruz.



Customer Satisfaction Delivered

www.kinay.com

MERSİN'DE DENİZCİLİK EĞİTİMİNE DEV YATIRIM

Mersin Deniz Ticaret Odası'nın Mersin Üniversitesi bünyesinde yaptırdığı Denizcilik Fakültesi binası, geniş bir protokol katılımıyla düzenlenen törenle açıldı.



Mersin Üniversitesi Mersin Deniz Ticaret Odası Denizcilik Fakültesi adıyla hizmet veren eğitim kompleksinin açılışı, iş dünyası ile kamu kurumlarının üst düzey temsilcilerini bir araya getirdi. Törene Mersin Valisi Atilla Toros, Türkiye Odalar ve Borsalar Birliği (TOBB) Yönetim Kurulu Başkanı M. Rifat Hisarcıklıoğlu, TOBB Başkan Yardımcısı ve İMEAK DTO Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran, Mersin Büyükşehir Belediyesi Başkan Vekili H. Mert Avcı, Mersin Üniversitesi Rektörü Prof. Dr. Erol Yaşar, Denizcilik Fakültesi Dekanı Prof. Dr. Nur Jale Ece, Mersin Ticaret ve Sanayi Odası Yönetim Kurulu Başkanı Hakan Sefa Çakır ile Tarsus Ticaret ve Sanayi Odası Yönetim Kurulu Başkanı Ruhi Koçak katıldı.

Mersin Deniz Ticaret Odası üyeleri, akademisyenler ve öğrencilerin de yer aldığı törende, Mersin Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanı Cihat Lokmanoğlu'nun fakültenin donatılmasına katkı sağlayan kurumlara teşekkür etmesinin ardından protokol üyeleri açılış kurdelesini birlikte kesti.

Kurdelenin kesilmesinin ardından protokol üyeleri, fakültenin öne çıkan birimlerini yerinde inceledi. Denizde canlı kalma eğitimlerinin verildiği dalga havuzu ile köprüüstü simülatorünü gezen heyet, yetkililerden eğitim süreçlerine ilişkin bilgi aldı. İnceleme kapsamında

Vali Atilla Toros ile TOBB Başkanı Rifat Hisarcıklıoğlu, simülasyon merkezinde gerçekleştirilen temsili Boğaz geçişiyle öğrencilerin gerçek deniz koşullarına nasıl hazırlandığını yakından inceleme fırsatı buldu.

Tören kapsamında, fakültenin sınıf ve laboratuvarlarının tefrişatına katkı sağlayan kurumlara teşekkür plaketleri takdim edildi. Blokların donatımını üstlenen İMEAK Deniz Ticaret Odası adına Başkan Tamer Kıran'a, ATA KO Taşımacılık adına Filip Tahinci'ye, Ceynak Lojistik adına Hüseyin Kanat'a ve AB Petrol adına Mustafa Kemal Köymen'e plaketleri sunuldu. Köprüüstü simülatorü ile laboratuvarların tefrişatını üstlenen Mersin Uluslararası Liman İşletmeciliği adına Kaptan Savaş Çakmak'a ve yüklenici firma Aytekin Serol Mühendislik Yöneticisi İsmail Aytekin'e de teşekkür plaketleri takdim edildi.

DENİZCİLİK EĞİTİMİNE KALICI BİR YATIRIM

Mersin Üniversitesi Mersin Deniz Ticaret Odası Denizcilik Fakültesi, kentin denizcilik birikimini güçlü bir eğitim altyapısıyla buluşturarak sektöre nitelikli insan kaynağı yetiştirmeyi hedefliyor. Mersin Deniz Ticaret Odası'nın öncülüğünde hayata geçen fakülte, toplam 4 yılda tamamlandı. Mersin Üniversitesi merkez kampüsünde konumlanan eğitim kompleksi, toplam



15.340 metrekare alan üzerinde 13.850 kapalı ve 9485 metrekare açık alana ve 500 öğrenci kapasitesine sahip. Birbirinden farklı katlardan oluşan ve birbirinden farklı kotlardan bağlanan 7 bloktan oluşan yapıda sürdürülebilir yaşam ve enerji tasarrufu ilkelerine göre belirlenmiş tasarım kriterleri uygulandı. Yapıda, yağmur hasadı sistemi ve binanın dış cephesindeki cephe saatine enerji sağlayan ve binanın çatısına konumlanmış bir rüzgâr tribünü bulunuyor.

Fakültenin en önemli bölümlerinden olan 5 metre derinliğe sahip dalga havuzunda, simülasyon sistemi ile istenilen büyüklük ve tipte dalga; yüksek hızlı rüzgâr fanlarıyla da fırtına koşulları oluşturulabiliyor. Bu sayede öğrencilerin gerçek deniz ortamını deneyimlemeleri amaçlanıyor.

Eğitim kompleksinde 126 kişilik konferans salonu, 45 araç kapasiteli otopark, 210 kişi seyirci kapasiteli 25x15 metre ebadında eğitim havuzu, 1050 metrekarelik tören alanı, 600 metrekarelik sığınak, 13 adet derslik, 10 adet laboratuvar, 8 adet simülasyon odası, 4 adet asansör, 14 kişilik dekanlık toplantı salonu, 2 adet simülasyon eğitimi toplantı odası, 120 kişilik kafeterya, 75 metrekarelik kütüphane ve basketbol sahası bulunuyor.

reliable
partner!



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



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

HİZMETLERİMİZ

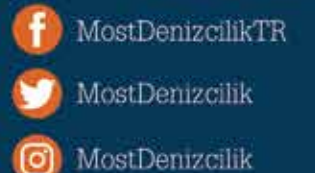
- Kıyı Tesisi Acil Müdahale Hizmeti
- Eğitim ve Tatbikatlar
- Acil Müdahale Operasyonları
- Risk Değerlendirme
- Dalgıçlık ve Su Altı Operasyonları
- Derin Deniz ve ROV Operasyonları
- IHA ile Havadan Görüntüleme ve Endüstriyel Kimyasal Madde Tespiti
- Depolama ve Tank Temizliği
- Pre-booming Hizmetleri

ACİL ÇAĞRI:

+90 531 773 3733
+90 530 940 8787

MOST Denizcilik Merkez Ofis:

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



ROTA DÜŞÜK KARBONLU YAKITLARA DÖNÜYOR

Arkas Bunker ve DB Tarımsal Enerji'nin İstanbul'da düzenlediği teknik seminerde biyoyakıt uygulamalarının Türkiye açısından doğurduğu fırsatlar ele alındı.



Deniz taşımacılığındaki karbon regülasyonları ve düşük emisyon hedefleriyle birlikte yeni yakıtlar alanında yaşanan dönüşümün Türkiye denizcilik sektörü ve bölgesel yakıt tedarik zinciri açısından yarattığı fırsatlar, Arkas Bunker ve DB Tarımsal Enerji tarafından İstanbul'da düzenlenen "Denizcilikte Biyoyakıt: Sürdürülebilirlik, Teknik Uyum, Uygulama Deneyimi ve Gelecek Perspektifi" başlıklı teknik seminerde ele alındı. Hilton Bosphorus İstanbul'da gerçekleşen etkinlikte; biyoyakıt kullanımının teknik gereklilikleri, sertifikasyon süreçleri, makine uyumu, saha uygulamaları, regülasyonlara hazırlıklar ile uygulama örnekleri ve sonuçları paylaşılırken sektörler arası iş birliği fırsatları değerlendirildi.

"ATIĞI STRATEJİK BİR ENERJİ KAYNAĞINA DÖNÜŞTÜREN BİR MODEL"

DB Tarımsal Enerji Yönetim Kurulu Başkanı Selçuk Borovalı yaptığı konuşmada biyoyakıt dönüşümünün yalnızca denizcilik sektörüne değil; atık yönetiminden tarıma, enerjiden ulaşıma ve sanayiye uzanan bütünleşik bir değer zinciri oluşturduğunu vurguladı. Borovalı, "Bugün konuştuğumuz konu yalnızca alternatif bir yakıt değil; atığı stratejik bir enerji kaynağına dönüştüren, dögüsel

ekonomiyi destekleyen ve düşük karbonlu büyüme hedeflerine katkı sağlayan bütüncül bir modeldir. Kullanılmış bitkisel yağların izlenebilir, sertifikalı ve uluslararası standartlarla uyumlu olarak denizcilik yakıtına dönüştürülmesi hem çevresel hem de ekonomik açıdan önemli bir katma değer yaratıyor. Bu süreçte yalnızca biyoyakıtı üretmek değil, ürünün uluslararası kabul gören sürdürülebilirlik sertifikalarına sahip olması da büyük önem taşıyor" dedi.

Ulaşım sektöründe yeşil dönüşümün ancak güvenilir ve izlenebilir bir tedarik zinciriyle mümkün olabileceğini belirten Borovalı, tamamı Türkiye'de toplanan atık bitkisel yağların kullanılmasının, hem ham madde tedarik güvenliğini güçlendirdiğini hem de nihai ürünün karbon ayak izini önemli ölçüde düşürdüğünü belirtti: "2022 yılında çıktığımız bu yolculukta Arkas Bunker ile birlikte geliştirdiğimiz model, Türkiye'nin sürdürülebilir denizcilik yakıtlarında güçlü bir tedarikçi ve bölgesel çözüm merkezi olabileceğini bir kez daha ortaya koydu. Türkiye'de toplanan atık bitkisel yağlardan ürettiğimiz denizcilik yakıtı, uluslararası teknik standartlara tam uyum sağlayarak gemilerde herhangi bir teknik modifikasyon gerektirmeden kullanılabilir. Ayrıca yüzde 93,7'ye varan sera gazı emisyonu azaltım potansiyeliyle Avrupa'daki benzer ürünlerle rekabet edebilen güçlü bir çözüm sunuyor. Fiyat-performans açısından değerlendirdiğimizde ise geliştirdiğimiz model, küresel ölçekteki benzer uygulamalar arasında oldukça rekabetçi bir konumda yer alıyor."

"BİYİYAKITI SAHADA KANITLANMIŞ BİR ÇÖZÜM OLARAK GÖRÜYORUZ"

Arkas Bunker Genel Müdürü Seçkin Gül, denizcilikte yakıt dönüşümünün ancak teknik açıdan uygulanabilir, ticari

açıdan sürdürülebilir ve regülasyonlarla uyumlu çözümlerle hız kazanabileceğini açıklayarak "Denizcilikte düşük karbonlu yakıtlara geçiş artık uzak vadeli bir hedef değil, bugünün gündemi. Arkas Bunker olarak biyoyakıtı yalnızca çevresel bir alternatif değil; mevcut gemi altyapısıyla uyumlu, sahada denenmiş ve sektörün regülasyonlara uyumuna katkı sunan bir çözüm olarak görüyoruz. İki yıldan fazla bir zamandır operasyonlarımıza devam ediyoruz. Bu süreçte 32 farklı gemi tipine 60 sefer ve 15 bin tondan fazla yakıt ikmalı yaptık, 14 bin 500 ton emisyon azalttık. Biyoyakıtlarla ilgili altyapımız hazır, ürünlerimiz hazır, regülasyonumuz hazır. Kendi operasyonlarımızda başlayan bu deneyimi sektörlle paylaşmaya devam ederek Türkiye'nin yeşil denizcilik dönüşümüne katkı sağlamaktan memnuniyet duyuyoruz" dedi.

Karbon yoğunluğunun önümüzdeki dönemde gemi işletmeciliğinde çok daha belirleyici hale geleceğine dikkat çeken Gül, "Karbon maliyeti; yakıt seçiminden rota planlamasına, müşteri tercihinden finansman koşullarına kadar birçok alanda etkisini artıracak. Bu nedenle düşük karbonlu yakıtlara erişim, denizcilik sektörü için yalnızca çevresel bir sorumluluk değil, ticari rekabetin de önemli bir parçası olacak. Türkiye'nin üretim, tedarik ve ikmal kabiliyetini geliştirmesi; üretici, ikmalci ve kullanıcı iş birliğinin artması; bölgesel rekabet açısından büyük önem taşıyor" ifadelerini kullandı.

"BİYİYAKITLAR KRİTİK BİR KÖPRÜ GÖREVİ ÜSTLENECEK"

Prof. Dr. Mustafa İnsel sunumunda denizcilik sektörünü şekillendiren uluslararası regülasyonlara ve biyoyakıt kullanımındaki güncel gelişmelere değindi. Düşük karbonlu yakıtlara geçiş sürecinde biyoyakıtların kritik



bir köprü görevi üstleneceğine dikkat çeken İnsel, sektörün regülasyonlara uyum sağlayabilmesi için bugünden somut adımlar atmasının önemine işaret etti.

Arkas Deniz Ticaret Filosu Genel Müdür Yardımcısı Erdem Soyek ise operasyonel uygulamalardan elde edilen sonuçları aktarırken biyoyakıtların mevcut gemi operasyonlarına entegrasyonu konusunda edinilen tecrübeleri katılımcılarla paylaştı.

Everlence Satış Müdürü Serhat Hazar Sağlam, mevcut filoların karbon emisyonlarını azaltmasında biyoyakıtların sunduğu pratik çözüm olanaklarını ele aldı. Sağlam, biyoyakıtların mevcut gemi ve motor altyapılarıyla uyumu sayesinde denizcilik sektörünün karbonsuzlaşma hedeflerine geçiş sürecinde önemli bir rol üstlenebileceğini değerlendirdi.

OddyShip Yazılım Danışmanlık Kurucu Ortağı Yusuf Özcan Demir, biyoyakıtların alternatif yakıtlara kıyasla sunduğu stratejik ve ekonomik avantajlara dikkat çekerken doğru tedarikçi iş birliğinin önemine değindi. Demir, biyoyakıtların mevcut altyapıyla kullanılabilmesi sayesinde sektör için uygulanabilir ve erişilebilir bir seçenek olarak öne çıktığını ifade etti. Arkas Denizcilik Grubu Sürdürülebilirlik Direktörü Serra Tükel ise biyoyakıtların denizcilikte karbonsuzlaşma sürecini hızlandırmadaki rolünü değerlendirdi. Tükel, sürdürülebilirlik hedeflerine ulaşmada operasyonel uygulamalar ve tedarik zinciri iş birliklerinin önemine vurgu yaptı.

TÜRKİYE İÇİN DÜŞÜK KARBONLU YAKIT TEDARİK MERKEZİ FIRSATI

Toplantıda öne çıkan başlıklardan biri de Türkiye'nin düşük karbonlu denizcilik yakıtlarında bölgesel tedarik merkezi olma potansiyeli oldu. Türkiye, stratejik coğrafi konumu, güçlü liman altyapısı, gelişmiş lojistik ağı, denizcilik deneyimi ve yerli biyoyakıt üretim kabiliyetiyle Akdeniz, Karadeniz ve Avrupa hatlarında önemli bir rol üstlenebilecek konumda bulunuyor. Arkas Bunker ve DB Tarımsal Enerji'nin birlikte geliştirdiği model, bu potansiyeli somut operasyonel deneyimle destekliyor. Denizcilikte yeşil dönüşümün kamu, özel sektör, yakıt üreticileri, makine teknolojisi sağlayıcıları, armatörler, limanlar, lojistik şirketleri ve finans kuruluşları arasında daha güçlü iş birlikleriyle hız kazanacağı değerlendiriliyor.

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

BOSPHORUS CUP, 25'İNCİ YILINI KUTLUYOR

Bosphorus Cup, 27 Haziran'da İstanbul Boğazi'nda gerçekleştirilen özel bir davetle 25'inci yılını kutlamaya başladı.

Türkiye'nin uluslararası alanda en çok ses getiren yelken organizasyonlarından Bosphorus Cup, 25. yıl kutlamalarına özel olarak düzenlenen Yacht Reception davetiyle yeni bir dönemin kapılarını araladı. Yelken sporunun gelişimine katkı sağlayan paydaşlardan, Bosphorus Cup Premium Partneri Turkish Airlines Miles&Smiles, Bosphorus Cup Senior Partnerleri Audi ve Bilyoner ile Bosphorus Cup Media Partneri TürkMedya'nın temsilcilerinin de katıldığı gecede iş dünyasının önde gelen isimleri ve Bosphorus Cup dostları bir araya gelirken, organizasyonun 25 yıllık yolculuğu ve geleceğe dair vizyonu da paylaşıldı.

Bosphorus Cup'ın 25'inci yıl kutlamaları, organizasyonun kurucusu Orhan Gorbon'un ev sahipliğinde; Türk Hava Yolları Miles&Smiles Sadakat Yönetimi Başkan Yardımcısı Nuran Erdağ Haberdar, Audi Türkiye Pazarlama müdürü Levent Özokutucu, Bilyoner Yönetim Kurulu Üyesi Oğuzhan Hitay ve Türkmedya İcra Kurulu Başkanı Murat Çiçek katılımıyla gerçekleşti.

25'inci yıl kutlamaları kapsamında misafirler, İstanbul Boğazi'nda gerçekleştirilen özel yat davetinde bir araya gelirken, akşam yemeği eşliğinde partner markaların yarış teknelerinin geçişini izleme fırsatı buldu. Program boyunca yarış ekipleri tanıtılırken, Bosphorus Cup'ın 25 yıllık yolculuğu ve Eylül ayında gerçekleşecek yarışlara ilişkin heyecan da davetlilerle paylaşıldı.

ÖZEL GEÇİT TÖRENİ

Bosphorus Cup'ın 25. yıl kutlamaları kapsamında düzenlenen özel geçit töreninde, 2026 sezonunda yarışacak partner markalara ait yarış yatları ve ekipleri ilk kez bir arada tanıtıldı.

İstanbul Boğazi'nda gerçekleşen bu özel buluşma, yeni sezonun resmi başlangıcını



simgelerken, yelken sporunun önde gelen ekiplerini ve organizasyonun paydaşlarını aynı rotada buluşturdu. Sportif rekabetin yanı sıra partner markaların görünürlüğünü de güçlendiren geçit töreni, Bosphorus Cup'ın uluslararası vizyonunu ve iş birliklerine verdiği önemi güçlü bir şekilde ortaya koydu.

dünyanın farklı ülkelerinden profesyonel ve amatör yelkencileri aynı rotada buluşturan önemli bir platform olarak öne çıkıyor. Bosphorus Cup kapsamında genç yelkenciler için düzenlenen Optimist Yarışları 12-13 Eylül tarihlerinde Haliç'te gerçekleşirken, 25. yılın şampiyonunu belirleyecek Bosphorus Cup PRO yarışları



Yıllar içerisinde yalnızca bir spor organizasyonu olmanın ötesine geçerek İstanbul'un uluslararası tanıtımına katkı sağlayan Bosphorus Cup, bugün

ise 17-19 Eylül tarihlerinde Caddebostan, Büyükada ve Boğaz parkurlarında düzenlenecek.

TÜRK KADIN YELKENCİLERDEN BİRİNCİLİK

Nevra Eker liderliğindeki “Efsane Yoğurt” ekibi, J70 Corinthian Dünya Şampiyonası’nda “Women Helm” kategorisinde birincilik elde etti.



Türk yelkenciliğini uluslararası platformlarda temsil eden “Efsane Yoğurt”, 26-30 Mayıs 2026 tarihleri arasında Fransa’nın

Marsilya kentinde düzenlenen J70 Corinthian Dünya Şampiyonası’nda önemli bir başarıya imza attı. Dünyanın en kapsamlı ve prestijli yelken organizasyonları arasında gösterilen şampiyonaya, 20 ülkeden yaklaşık 90 tekne katıldı. Yarışlar, sıcak hava dalgasının etkisiyle oluşan değişken rüzgârlar ve zorlu deniz koşulları nedeniyle yüksek rekabet düzeyine sahne oldu. Ekipler, farklı hava ve deniz şartlarına uyum sağlayarak yarışlarını tamamlarken, “Efsane Yoğurt” teknesi sergilediği istikrarlı performansla öne çıktı. Şampiyonada tamamı kadın sporculardan oluşan yalnızca üç takım yer alırken, bunlardan biri Nevra Eker’in dümençiliğini üstlendiği “Efsane Yoğurt” oldu. Nevra Eker, Melis Baykan, Melike Aşçı, Ceren Celayir ve Feyza Kayran Gül’den oluşan ekip, dünya çapındaki güçlü rakiplerine karşı gösterdiği performans sonucunda “Women Helm” kategorisinde birincilik kürsüsüne çıktı.

“SEVİYEMİZİ HER YIL DAHA DA GELİŞTİRECEĞİZ”

Nevra Eker, elde edilen başarıyla ilgili şunları söyledi: “Ağırlıklı erkek yelkencilerin olduğu rekabetçi J70 sınıfında da daha fazla kadın dümençi ve takımlar olmalı. Tamamen Türk kadın yelkencilerden oluşan bir ekip J70 sınıfında yarışmaktan gurur duyuyoruz. Seviyemizi her yıl daha da geliştireceğiz.”

Mücadele gücü, ekip uyumu ve doğru strateji ile fark oluşturan “Efsane Yoğurt”, kazandığı birincilikle Türk sporuna değer katarken, genç kadın yelkenciler için de ilham veren bir başarı hikâyesi yazdı.



KANO DENİZCİLİK HİZMETLERİ VE TİC. LTD. ŞTİ.

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

+90 216 591 09 09

+90 542 289 02 63

info@kanomarine.com

www.kanomarine.com

Authorised Service Station

LIFERAFT



LIFE SAVING EQUIPMENT



FIRE FIGHTING EQUIPMENT



LOAD TEST, LIFEBOAT & DAVIT



KTÜ DUİM MEZUNLAR DERNEĞİ'NDEN DÜNYA DENİZCİLER GÜNÜ'NE ÖZEL ORGANİZASYON

KTÜ DUİM Mezunlar Derneği, Dünya Denizciler Günü kapsamında düzenlediği panel, mezuniyet töreni ve gala yemeğiyle denizcilik sektörünün paydaşlarını Trabzon'da buluşturdu.



25 Haziran Dünya Denizciler Günü kapsamında, Karadeniz Teknik Üniversitesi (KTÜ) Deniz Ulaştırma İşletme Mühendisliği (DUİM) Mezunlar Derneği tarafından düzenlenen "İnsan Odaklı Denizciliğin Geleceği" temalı özel panel, mezuniyet töreni ve gala yemeği, denizcilik sektörünün farklı paydaşlarını aynı çatı altında buluşturdu. Karadeniz Teknik Üniversitesi ev sahipliğinde gerçekleştirilen etkinlikte; kamu kurumları,

insan odağında değerlendirdi. Gün boyunca düzenlenen üç ayrı panelde; denizcilerde mental sağlık ve psikolojik dayanıklılık, Crew Welfare 2.0 yaklaşımı kapsamında değişen denizci refahı anlayışı, Türk deniz iş gücünün geleceği, eğitim, sürdürülebilirlik ve uluslararası rekabet gücü gibi sektörün güncel başlıkları alanında uzman moderatör ve panelistler tarafından çok yönlü şekilde ele alındı.

Panellerde ortak görüş olarak, teknolojik dönüşümün ve sürdürülebilirlik hedeflerinin ancak güçlü bir insan kaynağıyla başarıya ulaşabileceği vurgulanırken, denizcilerin yalnızca operasyonların değil, küresel ticaretin de en değerli unsurları olduğu ifade edildi. Panel programının ardından gerçekleştirilen KTÜ DUİM ve GMİM Mezuniyet Töreni ile genç denizciler meslek hayatlarına ilk adımlarını attı.

Günün sonunda düzenlenen KTÜ DUİM Gala Yemeği ise mezunları, öğrencileri ve sektör temsilcilerini aynı masada buluşturarak güçlü bir dayanışma ortamı oluşturdu. KTÜ DUİM Mezunlar Derneği Yönetim Kurulu Başkanı Kaptan

denizciliğin geleceğini de ele alan kapsamlı bir organizasyonu başarıyla tamamlamanın gururunu yaşadıklarını ifade etti. Kasap, şunları söyledi: "25 Haziran Dünya Denizciler Günü'nü yalnızca kutlayan değil, denizciliğin geleceğini konuşan, çözüm önerileri üreten ve sektörümüzün tüm paydaşlarını bir araya getiren anlamlı bir organizasyonu başarıyla tamamlamış olmanın gururunu yaşıyoruz.

Bu organizasyonun hayata geçirilmesinde katkı sağlayan tüm katılımcılarımıza, değerli panelistlerimize, moderatörlerimize, desteklerini esirgemeyen sponsorlarımıza, üniversitemize, mezunlarımıza, öğrencilerimize ve büyük bir özveriyle çalışan organizasyon ekibimize KTÜ DUİM Mezunlar Derneği adına en içten teşekkürlerimi sunuyorum. Denizciliğe değer katacak birlik ve dayanışmanın artarak devam etmesini temenni ediyor, tüm deniz insanlarımıza emniyetli ve başarılı seyrirler diliyorum."

Dünya Denizciler Günü'nün ruhuna uygun şekilde gerçekleştirilen organizasyon, yalnızca bir kutlama etkinliği olmanın ötesine geçerek; insan odaklı, sürdürülebilir ve güçlü bir denizcilik



üniversiteler, denizcilik şirketleri, sivil toplum kuruluşları, öğrenciler ve mezunlar bir araya gelerek denizciliğin geleceğini



Orhan Kasap, etkinliğe ilişkin yaptığı değerlendirmede, Dünya Denizciler Günü'nü yalnızca kutlamakla kalmayıp



geleceği için ortak aklın ortaya konduğu önemli bir buluşma olarak hafızalarda yerini aldı.



EXPOSHIPPING İSTANBUL

**Avrasya'nın Lider Deniz Ticareti ve
Gemi İnşa Sanayi Fuarı**

23-26 ŞUBAT 2027
İSTANBUL FUAR MERKEZİ, YEŞİLKÖY

HALL 5-6-7



KATILIMCI OL!



ZİYARETÇİ OL!



www.exposhipping.com.tr

[exposhippingtr](https://www.instagram.com/exposhippingtr) [exposhippingtr](https://www.facebook.com/exposhippingtr) [exposhipping](https://www.linkedin.com/company/exposhipping)

Marka Sahibi



Destekleyenler



Gold Sponsor



Katılımcı Yaka Bağı Sponsoru



Ziyaretçi Yaka Bağı Sponsoru



Ekip Giyim Sponsoru



Fuar Alanı



Organizatör



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



MAVİ VATAN TEKNOLOJİSİ MALEZYA DENİZLERİNDE

DESAN, Malezya Sahil Güvenlik Komutanlığı için inşa ettiği ikinci geminin kızağa koyma törenini 25 Haziran'da gerçekleştirdi.



Türkiye'nin ticari ve askeri projeleriyle öne çıkan tersanelerinden DESAN, Malezya Sahil Güvenlik Komutanlığı (MMEA) için inşa ettiği ikinci Çok Maksatlı Sahil Güvenlik Gemisi (Multi-Purpose Mission Ship, 2 - MPMS 2) kızağa koyma törenini, 25 Haziran tarihinde gerçekleştirdi. Bu sembolik tören ile 11 Şubat'ta sac kesme töreni gerçekleştirilen ikinci gemi MPMS-2'nin ana iskeletinin şekillendiği önemli bir üretim aşamasına geçilmiş oldu.

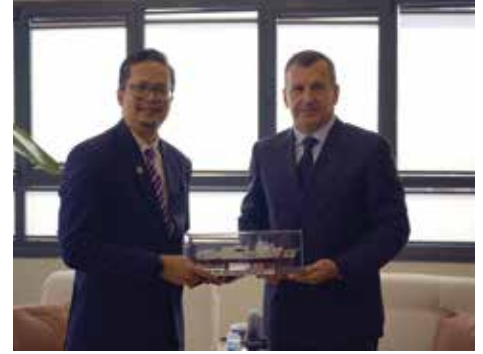
İnşası DESAN bünyesinde faaliyet gösteren ATLAS Tersanesi'nde yürütülen geminin kızağa koyma törenine, DESAN Tersanesi üst yönetimi yanında Malezya İstanbul Konsolosu Ahmad Amiri Abu Bakar, Malezya İçişleri Bakanlığı temsilcisi Shah Rizan bin Mohamad Sirat ve Sahil Güvenlik Komutanlığı temsilcisi Tuğamiral Zulinda binti Ramly katıldı.

DESAN Tersanesi Yönetim Kurulu Başkanı Cenk İsmail Kaptanoğlu, konuyla ilgili yaptığı değerlendirmede, DESAN olarak üstlendikleri tüm ulusal ve uluslararası projelerde önceliklerinin

taahhüt edilen işleri zamanında ve belirlenen bütçe sınırları içerisinde, en yüksek kalitede teslim etmek olduğunu belirterek "Malezya Sahil Güvenlik Komutanlığı için inşa ettiğimiz bu ikinci gemide de aynı disiplin ve kararlılıkla ilerliyoruz.

Memnuniyetle ifade etmek isterim ki her iki gemimizin inşası da planlanan takvimin önünde ilerlemekte olup, bu başarı DESAN ekibinin, iş ortaklarımızın ve proje paydaşlarımızın özverili çalışmalarının bir sonucudur. Bu proje, Türkiye ile Malezya arasında savunma sanayii, teknoloji transferi, insan kaynağı gelişimi ve sürdürülebilir endüstriyel iş birliğini kapsayan uzun vadeli stratejik ortaklığın önemli bir aşaması ve somut bir göstergesidir.

Ayrıca Malezya'da devam eden tersane yatırımlarımız ve bu kapsamda geliştirilecek yetenekler, güçlü bir iş birliği modelinin temelini oluşturmaktadır. Türkiye'nin mühendislik birikimini ve savunma sanayiindeki yetkinliklerini Malezya'nın



hizmetine sunarken, önümüzdeki dönemde iki ülke arasındaki stratejik iş birliğini yeni projeler ve yeni başarı hikâyeleriyle daha ileri seviyelere taşımaya kararlıyız" dedi.

2027'DE TESLİM EDİLECEK

99 metrelik uzunluğu, 11 ton kapasiteli helikopter platformu, revir / sağlık hizmetleri, 45 kişilik nezaret odası, 70 personel ve 30 yolcu kapasitesi ile Malezya Sahil Güvenlik Komutanlığı envanterindeki en büyük platform olacak gemi, açık denizlerde deniz güvenliği, sınır aşan suçlarla mücadele, kaçakçılık ve yasadışı balıkçılıkla mücadele gibi alanlarda kritik bir rol oynayacak.

DESAN tarafından Türkiye'de inşa edilen gemideki dört adet hızlı müdahale botu ve iki adet dikey iniş-kalkış yapabilen İnsansız Hava Aracı yanında proje kapsamında bir adet de insansız/otonom su üstü aracı (Unmanned Surface Vehicle – USV) yer alacak. Ayrıca, ilk gemideki iş birliği doğrultusunda, Türk savunma sanayiinin öncü firmaları ASELSAN ve HAVELSAN'ın katkılarıyla; silah sistemleri, elektronik ve muhabere sistemleri gibi ileri teknoloji bileşenleri projeye entegre edilecek. DESAN gemiyi 24 ay içerisinde tamamlayarak 2027 yılı sonuna kadar Malezya Sahil Güvenlik Komutanlığı'na teslim edecek.

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.

BAKAN YARDIMCISI DURMUŞ ÜNÜVAR'IN KIZI DÜNYA EVİNE GİRDİ

Ulaştırma ve Altyapı Bakan Yardımcısı Durmuş Ünüvar'ın kızı Asel Melis Ünüvar, düzenlenen törenle Necip Melik Bilbay ile hayatını birleştirdi.



Ünüvar ve Bilbay ailelerinin bu mutlu gününe siyaset, bürokrasi ve denizcilik camiasından çok sayıda isim katıldı.

Nikâh töreninde, son Başbakan Binali Yıldırım, Ulaştırma ve Altyapı Bakanı Abdulkadir Uraloğlu, eski Ulaştırma ve



Altyapı Bakanları Mehmet Cahit Turhan ile Adil Karaismailoğlu ve İstanbul Valisi Davut Gül de yer alarak çifti yalnız bırakmadı.

Denizcilik sektörünün önde gelen temsilcilerinin de katılım sağladığı törende davetliler, Asel Melis Ünüvar ve Necip Melik Bilbay'ın mutluluğuna ortak oldu.

GPH, PORTFÖYÜNE FERROL KRUVAZİYER LİMANI'NI EKLEDİ

Dünyanın en büyük kruvaziyer liman işletmecisi Global Ports Holding (GPH), İspanya'daki Ferrol Kruvaziyer Limanı'nın işletilmesine ilişkin imtiyaz hakkını resmen aldı.



Global Yatırım Holding bağlı kuruluşu ve portföyündeki 4 kıtada 20 ülkeden 35 kruvaziyer limanı ile her yıl 22 milyon yolcuya hizmet veren dünyanın en büyük

kruvaziyer liman işletmecisi Global Ports Holding (GPH), İspanya'daki dokuzuncu limanı olan Ferrol Kruvaziyer Limanı'nı resmen portföyüne ekledi. Geçtiğimiz yılın kasım ayında Global Ports Holding tarafından verilen teklif Ferrol-San Cibrao Liman Başkanlığı Yönetim Kurulu tarafından en iyi teklif seçilmişti. Liman başkanlığı imtiyaz hakkını resmen devrederken, Global Ports Holding, Ferrol Kruvaziyer Limanı'nı 30 yıl süreyle işletecek.

Global Ports Holding'in İspanya ve Atlantik'teki büyüme stratejisinin önemli bir kilometre taşı olan anlaşmaya göre; Global Ports Holding; limanın dış rıhtımında tüm

kruvaziyer hatlarına, gemi acentelerine ve yolcu hizmeti sağlayıcılarına hizmet verecek modern, açık erişimli bir terminal binası inşa edecek. Projenin ilk aşamasında 480 metrekarelik bir bina yapılması, ikinci aşamada ise bu alanın 960 metrekareye çıkarılması ve çalışmaların 2031 yılına kadar tamamlanması planlanıyor. Gerçekleştirilen imza töreninin ardından açıklamada bulunan Global Ports Holding Yönetim Kurulu Başkanı ve CEO'su Mehmet Kutman, "Ferrol, İspanya ve Atlantik bölgesindeki büyümümüzde önemli bir kilometre taşı daha temsil ediyor. Bu projenin geliştirme aşamasına geçmekten büyük memnuniyet duyuyoruz" dedi.



GNG VALVE

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



info@gngvalve.com www.gngvalve.com [/gngvalve](https://www.instagram.com/gngvalve)



ODIN
SHIP SUPPLY

www.odinshipsupply.com

DENİZCİLİKTE TAZMİNAT VE SORUMLULUK DÖNEMİ

IMO'nun tehlikeli ve zararlı yüklere ilişkin anlaşması HNS 2010, 2027 yılında yürürlüğe girecek.



Tehlikeli ve Zararlı Maddelerin Deniz Yoluyla Taşınmasından Kaynaklanan Zararın Tazmini ve Sorumluluğu Hakkında Uluslararası Sözleşme (HNS 2010), deniz yoluyla taşınan kimyasalların ve alternatif yakıtların artan miktarı karşısında, deniz taşımacılığının küresel sorumluluk ve tazminat sisteminde önemli bir dönüm noktası olarak 29 Kasım 2027 tarihinde yürürlüğe girecek. Sözleşmenin yürürlüğe girmesi için gerekli şartlar 29 Mayıs 2026 tarihinde sağlandı, böylece 2010 HNS Sözleşmesi'nin 18 ay sonra yürürlüğe girmesinin yolu açıldı.

IMO Genel Sekreteri Arsenio Dominguez, HNS Sözleşmesi'nin yürürlüğe girmesi için gerekli şartların sağlanmasının, deniz taşımacılığına ilişkin sorumluluk ve

tazminat rejimindeki önemli bir boşluğu kapatan bir dönüm noktası olduğunu ve tazminata adil ve zamanında erişimin sağlanacağını ifade etti. 2010 HNS Sözleşmesi kapsamında belirlenen; en az 12 taraf devlet bulunması, bu devletler arasında en az 2 milyon grostona sahip 4 devletin yer alması ve yıllık en az 40 milyon ton HNS katkı yüküne ilişkin IMO'ya teyit verilmesi şartlarının 2026 yılı itibarıyla sağlanmasıyla sözleşme yürürlüğe girmeye uygun hale geldi.

Nisan 2026'da Belçika, Almanya, Hollanda ve İsveç'in katılımıyla taraf devlet sayısı 12'ye ulaştı; bu devletlerden dokuzunun 2 milyon grostonun üzerinde gemi tonajına sahip olmasıyla gerekli şart sağlandı. Ayrıca 2025 raporlama yılı

verileri, katkı yükü toplamının 40 milyon tonu aştığını teyit etti.

2010 HNS Sözleşmesi, petrol kirliliği ve tehlikeli gemi enkazlarına ilişkin mevcut IMO sorumluluk ve tazminat sistemlerini tamamladı; diğer tehlikeli ve zararlı maddelerden kaynaklanan zararlara da benzer bir koruma sağlıyor. Sözleşme, deniz yoluyla taşınan kimyasallar, yağlar, asitler, gübreler, alkoller, LNG ve LPG dahil 2000'den fazla tehlikeli maddeden kaynaklanan can kaybı, yaralanma, mal hasarı, ekonomik kayıplar ile temizlik maliyetleri ve çevresel zararları kapsıyor.

Rejim kapsamında gemi sahipleri, meydana gelen zararlardan doğrudan sorumlu tutuldu ve bu sorumluluğu karşılamak için devlet onaylı sigorta veya mali teminat bulundurmakla yükümlü kılındı. Ayrıca, taraf devletlerde HNS yükü alıcılarının katkılarıyla finanse edilen HNS Fonu aracılığıyla ek tazminat imkânı sağlandı. Bu kapsamda yaklaşık 65 bin geminin sigorta veya mali güvence sertifikası taşıması gerektiği öngörüldü.

Sözleşme kapsamında sağlanabilecek toplam tazminat miktarı, yaşanan olay başına Uluslararası Para Fonu'nun (International Monetary Fund-IMF) 250 milyon Özel Çekme Hakkı (Special Drawing Rights-SDR) ile sınırlandırıldı. HNS Fonu'nun devletler tarafından yönetileceği ve katkı paylarının ihtiyaç duyulan tazminat miktarına göre belirleneceği ifade edildi.

29 Mayıs 2026 tarihi itibarıyla HNS Sözleşmesi'ne taraf olan 12 devlet; Belçika, Kanada, Danimarka, Estonya, Fransa, Almanya, Hollanda, Norveç, Slovakya, Güney Afrika, İsveç ve Türkiye oldu. **(Kaynak: IMO Web Sitesi)**

DENİZ ÇEVRESİNİN KORUNMASINA YÖNELİK ÇAĞRI

IMO, Dünya Okyanuslar Günü kapsamında deniz çevresinin korunmasına yönelik uygulamaların güçlendirilmesi çağrısında bulundu.



Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO), 8 Haziran Dünya Okyanuslar Günü kapsamında yayımladığı mesajda, deniz taşımacılığının okyanus alanının başlıca kullanıcılarından biri olduğunu vurgulayarak, deniz çevresinin korunmasına yönelik uluslararası düzenlemelerin etkin şekilde uygulanmasının önemine dikkat çekti.

IMO tarafından yapılan açıklamada, deniz taşımacılığı sektörünün deniz çevresinin korunması, kirliliğin önlenmesi, biyolojik çeşitliliğin muhafaza edilmesi ve sürdürülebilir denizcilik uygulamalarının geliştirilmesi bakımından kritik bir sorumluluk taşıdığı ifade edildi. Bu kapsamda IMO, Üye Devletlere ve küresel denizcilik sektörüne, kabul edilen politikaların uygulamaya geçirilmesi ve mevcut düzenleyici çerçevenin sahada daha etkin şekilde hayata geçirilmesi yönünde çağrıda bulundu. Açıklamada, IMO'nun deniz çevresinin korunmasına

ilişkin sorumluluğunu ciddiyetle ele aldığı belirtilerek, deniz taşımacılığında kaynaklanan kirliliğin azaltılması, su altı yayılan gürültünün kontrol altına alınması ve istilacı sucül türlerin sınır ötesi taşınımı gibi güncel çevresel risklerin yönetilmesi amacıyla düzenleyici çerçevenin güçlendirildiği kaydedildi.

IMO'nun 2026-2027 dönemi Dünya Denizcilik Günü teması olan "Politikadan Uygulamaya: Denizcilikte Mükemmelliği Güçlendirmek" yaklaşımı doğrultusunda, uluslararası kuralların yalnızca kabul edilmesinin yeterli olmadığı, bu kuralların etkin uygulama mekanizmalarıyla desteklenmesi gerektiği vurgulandı. Bu çerçevede, Gemilerden Kaynaklanan Kirliliğin Önlenmesine İlişkin Uluslararası Sözleşme (MARPOL), Balast Suyu Yönetimi Sözleşmesi, Gemilerde Zararlı Anti-Fouling Sistemlerinin Kontrolüne İlişkin Uluslararası Sözleşme, Hong Kong Gemi Geri Dönüşüm Sözleşmesi

ile Londra Sözleşmesi ve Protokolü'nün, deniz çevresinin korunmasına yönelik başlıca uluslararası düzenlemeler arasında yer aldığı ifade edildi.

Açıklamada ayrıca, gemilerden kaynaklanan denizel plastik çöplerle mücadele kapsamında 2026 Stratejisi ve Eylem Planı'nın kabul edildiği ve 2030 yılına kadar gemilerden denize plastik atık deşarjının sıfırlanması hedefinin yeniden teyit edildiği belirtildi. Deniz taşımacılığında kaynaklanan su altı yayılan gürültünün deniz ekosistemleri üzerindeki olumsuz etkilerinin azaltılması amacıyla IMO tarafından revize edilen kılavuzların deneme süresinin 2028 yılına kadar uzatıldığı bildirildi.

Bu alanda gelecekte alınacak tedbirlere yön vermek üzere ilave çalışmalar yürütülmesinin planlandığı kaydedildi. Gemilerde biyolojik kirlenmenin kontrolü ve yönetimi konusunda da ilerleme sağlandığı belirtilerek, istilacı sucül türlerin taşınımının en aza indirilmesi ve denizel biyolojik çeşitliliğin korunması amacıyla hukuken bağlayıcı müstakil bir uluslararası düzenleme geliştirilmesi yönünde mutabakat sağlandığı ifade edildi.

IMO açıklamasında, deniz taşımacılığında kaynaklanan sera gazı emisyonlarının azaltılmasına yönelik çalışmaların da deniz çevresinin korunması ve iklim değişikliğiyle mücadele hedefleri bakımından önem taşıdığı vurgulandı. Bu kapsamda, küresel deniz taşımacılığının sürdürülebilir, emniyetli, çevreye duyarlı ve düşük emisyonlu bir yapıya dönüştürülmesi amacıyla uluslararası düzeyde yürütülen çalışmaların devam ettiği bildirildi. **(Kaynak: IMO Web Sitesi)**

DALIAN DENİZCİLİK ÜNİVERSİTESİ'NDE IMO ENTEGRASYONU

IMO politikalarının uygulamaya aktarılması Dalian Denizcilik Üniversitesi'nde ele alındı.



Uluslararası Denizcilik Örgütü'nün (IMO) 2026-2027 Dünya Denizcilik Günü teması olan "Politikadan Uygulamaya: Denizcilikte Mükemmelliğin Güçlendirilmesi" yaklaşımı kapsamında, IMO politikalarının denizcilik eğitime entegrasyonu Dalian Denizcilik Üniversitesi'nde ele alındı.

Gerçekleştirilen ziyaret kapsamında, denizcilik eğitiminin uluslararası düzenlemeler, teknik standartlar ve uygulamalı eğitim süreçleriyle bütünlük şeklinde yürütüldüğü vurgulandı.

Üniversitede yürütülen lisans, yüksek lisans ve doktora programlarında IMO kural ve düzenlemelerinin; deniz hukuku, seyir, denizcilik yönetimi, denizcilik İngilizcesi ve gemi makineleri mühendisliği gibi temel alanların ayrılmaz bir parçası olduğu belirtildi.

Üniversite yetkilileri, IMO düzenlemelerinin denizcilik eğitiminin yönünü belirlediğini ifade etti. Bu kapsamda, Deniz Otonom Suüstü Gemilerinin Emniyetine İlişkin Uluslararası Kod'un geliştirilmesi ve Gemiadamlarının Eğitim, Belgelendirme ve Vardiya Standartları Hakkında Uluslararası Sözleşme'nin kapsamlı şekilde gözden geçirilmesi süreçlerinin, nitelikli deniz insan kaynağı yetiştirilmesi bakımından önemli etkiler doğurduğu değerlendirildi.

Ayrıca, dijitalleşme, akıllı deniz taşımacılığı, yeşil ve düşük karbonlu yenilikler ile dijital eğitim teknolojilerinin denizcilik eğitim sistemlerine kademeli olarak entegre edildiği aktarıldı. Bu gelişmelerin, denizcilik eğitiminin yöntemlerini dönüştürdüğü ve uluslararası denizcilik standartlarına uyum kapasitesini güçlendirdiği belirtildi.

UYGULAMALI GEMİ EĞİTİMLERİ İNCELENDİ

Ziyaret kapsamında, Dalian Denizcilik Üniversitesine ait eğitim gemilerinde yürütülen uygulamalı eğitim faaliyetleri de incelendi. Otonom operasyonlara hazır nitelikteki akıllı eğitim gemisinde, dijital ikiz teknolojilerinden yararlanılarak gerçek operasyon senaryolarının simüle edildiği ve öğrencilerin gemi işletimi süreçlerini çok yönlü şekilde deneyimlediği aktarıldı. Söz konusu eğitim modelinin, sanal ve fiziksel eğitim ortamlarını bütünleştirerek öğrencilerin denizcilik operasyonlarını daha etkin şekilde kavramalarına katkı sağladığı ifade edildi. Deniz Otonom Suüstü Gemilerine ilişkin düzenleyici çerçevenin gelişiminin yakından takip edildiği ve bu alandaki çalışmaların, geleceğin denizcilik eğitimi bakımından kritik önem taşıdığı belirtildi.

Diğer eğitim gemisinde ise öğrencilerin sınıf ortamında edindikleri teorik bilgileri gemi üzerinde uygulama imkânı bulduğu kaydedildi. Makine dairesi, operasyon ve bakım süreçleri ile gemi sistemleri üzerinde yürütülen eğitimlerin, öğrencilerin teknik bilgilerini uygulamalı deneyimle pekiştirdiği ifade edildi. Can kurtarma ve yangın emniyeti eğitimlerinde ise IMO düzenlemelerinin doğrudan uygulamaya aktarıldığı belirtildi. Bu çerçevede, Denizde Can Emniyeti Uluslararası Sözleşmesi gibi temel IMO sözleşmelerinin önce teorik olarak işlendiği, ardından güvertede

gerçekleştirilen uygulamalı eğitimlerle desteklendiği aktarıldı.

IMO İLE AKADEMİK İŞ BİRLİĞİ GÜÇLENDİRİLDİ

Dünya Denizcilik Üniversitesi ile Dalian Denizcilik Üniversitesi tarafından ortak yürütülen Denizcilik İşleri Yüksek Lisans Programı kapsamında, denizcilik emniyeti ve çevre yönetimi alanlarında eğitim faaliyetlerinin sürdürüldüğü belirtildi. Programın; uluslararası sözleşmeler, operasyonel süreçler ve yönetim başlıkları üzerine yapılandırıldığı ifade edildi.

Programın başlangıcından bu yana 900'den fazla mezun verdiği ve mezunların deniz emniyeti idareleri, denizcilik şirketleri ve farklı ülkelerdeki denizcilik kuruluşlarında görev aldığı aktarıldı. Ziyaret kapsamında öğrencilere IMO'nun yapısı, düzenleyici süreçleri ve Birleşmiş Milletler sistemi içindeki kariyer imkânlarına ilişkin bilgi verildi.

Ayrıca, bugüne kadar Dalian Denizcilik Üniversitesinden çok sayıda stajyerin IMO bünyesinde görev aldığı ve bu deneyimlerin, IMO politikalarının uygulamaya aktarılmasına katkı sunduğu belirtildi.

Üniversite yetkilileri, öğrencilerin uluslararası denizcilik gündemiyle erken dönemde temas kurmasının önemine dikkat çekti. Yeşil deniz taşımacılığı, dijitalleşme, sürdürülebilirlik ve otonom denizcilik gibi yeni gelişen alanlarda yürütülen iş birliğinin, denizcilik eğitiminin küresel standartlarla uyumunu güçlendirdiği ifade edildi. Söz konusu çalışmaların, IMO politikalarının eğitim, uygulama ve sektör kapasitesine yansıtılması bakımından önemli bir örnek teşkil ettiği değerlendirildi. (Kaynak: IMO Web Sitesi)

GENÇ DENİZCİLER İÇİN YENİ UFUKLAR

IMO'nun NextWave Girişimi geleceğin gemi insanları için fırsatları genişletti.



Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO), gelişmekte olan ülkelerden denizcilik mesleğine katılmak isteyen aday gemi insanlarının, yeterlilik belgesi alabilmeleri için gerekli deniz hizmeti deneyimine erişimlerini artırmayı amaçlayan NextWave Gemi İnsanları Girişimi'nin yeni aşamasını ilerletti. IMO, Suudi Arabistan Krallığı ve Suudi Arabistan'ın ulusal denizcilik kuruluşu arasında pilot ortaklık olarak başlatılan girişim, denizcilik eğitimi alan mezunların uzun süredir karşılaştığı temel sorunlardan biri olan gemi üzerinde eğitim ve deniz hizmeti süresi edinme imkânına erişim eksikliğini ele aldı. Aday gemi insanları, akademik eğitim ve belgelendirme süreçlerini tamamlayabilmelerine rağmen, profesyonel gemi insanı olarak yeterlilik kazanmak için gerekli deniz hizmeti süresini çoğu zaman sağlayamamıştı. Pilot uygulama, söz konusu ihtiyacın hükümetler, denizcilik sektörü ve uluslararası kuruluşlar arasında tesis edilen eşgüdümlü iş birliği yoluyla giderilebileceğini ortaya koydu.

Suudi Arabistan Krallığı'nın yenilenen desteğiyle NextWave Girişimi'nin ikinci aşaması, 2026-2027 döneminde kavram kanıtı aşamasından ölçeklendirme aşamasına geçti. Yeni aşama kapsamında 30'dan fazla aday gemi insanına gemi üzerinde eğitim imkânı sağlanması ve programın uygunluk kapsamının genişletilerek gelişmekte olan ülkelerin yanı sıra denize kıyısı olmayan gelişmekte olan ülkeler, Küçük Ada Devletleri ve En Az Gelişmiş Ülkelerden adayların da programa dâhil edilmesi hedeflendi. Toplumsal cinsiyet eşitliği girişiminin öncelikli alanlarından biri olarak ele alındı. Program kapsamında yüzde 50 kadın katılımı hedefi belirlendi. Söz konusu çerçevenin, 2026 yılında IMO ev sahipliğinde düzenlenecek küresel bir çalıştayda sunulması ve IMO çatısı altında yürütülecek küresel girişime daha fazla denizcilik şirketi ile IMO Üye Devletinin katılımının teşvik edilmesi planlandı. (Kaynak: IMO Web Sitesi)



macka
MARINE SERVICE



Trusted Expert Ship Service

We Are Good At;

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

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



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

IMO'DAN DİJİTAL LİMAN HAMLESİ

Cabo Verde'de liman dijitalleşmesinin desteklenmesine yönelik çalışmalar gerçekleştirildi.



Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO), Cabo Verde'de liman işlemlerinin dijitalleştirilmesini desteklemek amacıyla Mindelo Limanı'nda Denizcilik Tek Pencere Sistemi'nin uygulanmasına yönelik bir ihtiyaç değerlendirme misyonu gerçekleştirdi. 8-12 Haziran tarihleri arasında yürütülen çalışma kapsamında, gemilerin limana varışı, limanda kalışı ve limandan ayrılışı süreçlerinde kullanılan bilgi akışlarının tek bir dijital platform üzerinden yürütülmesine imkân sağlayacak Denizcilik Tek Pencere Sistemi'nin gelecekteki uygulama süreci değerlendirildi.

Denizcilik Tek Pencere Sistemi; liman idareleri, denizcilik otoriteleri, gümrük birimleri, sınır kontrol makamları, liman sağlık hizmetleri, göç idareleri, gemi acenteleri, denizcilik hatları ve terminal işletmecileri arasında veri paylaşımını kolaylaştıran merkezi bir dijital platform olarak öne çıktı.

Sistemin, gemi ve yük işlemlerine ilişkin liman prosedürlerinde idari yükü

azaltması, işlem sürelerini kısaltması ve maliyet etkinliğini artırması hedeflendi.

IMO'nun "Deniz Trafiğinin Kolaylaştırılması Sözleşmesi" kapsamında "Denizcilik Tek Pencere Sistemi", Ocak 2024 itibarıyla tüm IMO Üye Devletleri için zorunlu hale gelmişti. Bu doğrultuda yürütülen çalışma, Cabo Verde'nin uluslararası yükümlülükleriyle uyumlu dijital liman altyapısının güçlendirilmesi açısından önemli bir adım teşkil etti.

İhtiyaç değerlendirme misyonu, IMO danışmanları tarafından Cabo Verde Denizcilik ve Liman Enstitüsü, liman idaresi, ilgili bakanlıklar ve kamu kurumları ile yakın iş birliği içinde gerçekleştirildi. Çalışma sürecinde gümrük ve sınır birimleri, liman sağlık hizmetleri, sınır polisi ve göç hizmetleri gibi kamu paydaşlarının yanı sıra denizcilik hatları, gemi acenteleri ve terminal işletmecileri gibi özel sektör temsilcileriyle de görüşmeler yapıldı. Misyon kapsamında elde edilen bulgular, denizcilik ve liman idareleri tarafından

değerlendirildi ve sonraki aşamalarda atılacak adımlara ilişkin istişareler başlatıldı. Çalışma sonucunda, Mindelo Limanı'nda Denizcilik Tek Pencere Sistemi'nin tasarlanması ve devreye alınmasını destekleyecek kapsamlı bir misyon raporu hazırlanacağı bildirildi. Söz konusu raporda, IMO ilke ve rehberleriyle uyumlu temel bulgulara, analitik değerlendirmelere, uygulanabilir tavsiyelere ve destekleyici dijital araçların geliştirilmesine ilişkin önerilere yer verileceği belirtildi.

Raporda ayrıca, paydaş haritalamasının desteklenmesi, yönetim yapısının güçlendirilmesi, kurumlar arası koordinasyonun artırılması ve kapasite geliştirme faaliyetlerinin planlanması yoluyla Denizcilik Tek Pencere Sistemi'nin etkin şekilde uygulanmasına katkı sağlanması öngörüldü. Söz konusu faaliyet, IMO'nun Entegre Teknik İş Birliği Programı kapsamında, Cabo Verde Denizcilik ve Liman Enstitüsü ile yakın iş birliği içinde yürütüldü. **(Kaynak: IMO Web Sitesi)**

Ar-Ge ve Proje Geliştirme Birimi ve Çevre Birimi tarafından hazırlanmıştır.

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



İLK ÇİFT YAKITLI AMONYAK TAHRİKLİ YÜK GEMİSİ

Dünyanın ilk çift yakıtlı amonyak tahrikli yük gemisi, Güney Kore'deki bir gemi inşa tesisinde tamamlanarak teslim edildi.



Çift yakıtlı amonyak tahrik sistemiyle donatılmış dünyanın ilk yük gemisinin teslim edilmesi, denizcilik sektörünün düşük ve sıfır emisyonlu yakıtlara geçiş sürecindeki önemli gelişmelerden biri. 46.000 metreküp taşıma kapasitesine sahip orta ölçekli LPG taşıyıcısı niteliğindeki söz konusu gemi, Güney Kore'nin Ulsan bölgesinde bulunan bir gemi inşa tesisinde tamamlanarak hizmete hazır hale getirildi. Gemi, 2022 yılında sipariş edilen dört adet orta ölçekli LPG taşıyıcısından ilki olma özelliğini taşıyor. Yeni inşa gemilerin geliştirilme süreci, tersane, ana makine tasarımcısı, gaz sistemleri tedarikçisi ve klas kuruluşu iş birliğiyle yürütüldü. Proje kapsamında özellikle alternatif yakıt kullanımı, operasyonel emniyet, yakıt besleme sistemleri, çift yakıtlı ana makine entegrasyonu ve sıvılaştırılmış gaz taşımacılığına ilişkin teknik gereklilikler dikkate alındı.

Teslim edilen gemide, amonyak yakıtı ile çalışabilecek şekilde tasarlanan ilk çift yakıtlı iki zamanlı ana makine kullanıldı. Bu yönüyle gemi, denizcilikte amonyağın yalnızca teorik bir alternatif yakıt seçeneği olmadığını, ticari gemi işletmeciliğinde uygulanabilir bir tahrik çözümü olarak devreye alınmaya

başladığını gösteriyor. Amonyak, karbon içermeyen yapısı nedeniyle deniz taşımacılığının karbonsuzlaştırılması kapsamında öne çıkan alternatif yakıtlar arasında yer almaktadır. Bununla birlikte yakıtın toksik özellikleri, depolama ve yakıt besleme sistemlerine ilişkin teknik gereklilikleri, mürettebat emniyeti, sızıntı yönetimi, havalandırma, algılama sistemleri ve acil durum prosedürleri gibi başlıklarda yüksek seviyede operasyonel güvenlik yaklaşımını zorunlu kılmaktadır. Bu çerçevede söz konusu gemilerin geliştirilmesinde operasyonel emniyet temel önceliklerden biri olarak ele alındı. Amonyak ve diğer sıvılaştırılmış gazların taşınmasına ilişkin uzun yıllara dayanan sektör tecrübesi, yeni nesil yakıt sistemlerinin tasarımında ve gemi operasyonlarına entegrasyonunda belirleyici unsur oldu.

DNV Alternative Fuel Insight verilerine göre, bugüne kadar amonyak yakıtlı 47 yeni inşa gemi siparişi verildi. Ayrıca üç geminin amonyak yakıtıyla çalışacak şekilde dönüştürüldüğü veya dönüşüm sürecinde olduğu belirtiliyor. Bu veriler, amonyak yakıtlı gemi projelerinin dökme yük gemileri, konteyner gemileri, gaz tankerleri, kimyasal tankerler, römorkörler ve açık deniz destek gemileri gibi farklı gemi tiplerinde yaygınlaşmaya başladığını göstermektedir. Amonyak tahrikli gemilere yönelik siparişlerin önemli bir bölümü kuru yük taşımacılığı, konteyner taşımacılığı ve kimyasal tanker segmentlerinde yoğunlaşmaktadır. Çin'de inşa edilen çift yakıtlı amonyak tahrikli newcastlemax dökme yük gemilerinin ilk teslimatlarının yakın dönemde gerçekleşmesi beklenmektedir. Ayrıca 1.400 TEU kapasiteli ilk çift yakıtlı amonyak tahrikli konteyner gemisinin de yıl içerisinde teslim edilmesi

öngörülmektedir. Bunun yanında, 26.000 dwt kapasiteli çift yakıtlı amonyak tahrikli kimyasal tankerlerin 2028 ve 2029 yıllarında teslim edilmesi planlanmaktadır. Söz konusu gelişmeler, alternatif yakıt teknolojilerinin yalnızca pilot projelerle sınırlı kalmadığını, orta ve uzun vadeli charter yapılarıyla ticari deniz taşımacılığına entegre edilmeye başladığını ortaya koymaktadır.

Ticari hizmete giren ilk amonyak yakıtlı gemi ise Japonya'da bir liman römorkörü oldu. 2015 yılında inşa edilen söz konusu römorkör, Japonya'nın Green Innovation Fund desteğiyle LNG tahrik sisteminden amonyak yakıtlı tahrik sistemine dönüştürüldü. Bu gelişme, Uluslararası Denizcilik Örgütü'nün sera gazı emisyonlarının azaltılmasına yönelik hedefleri ve Avrupa Birliği'nin denizcilikte yeşil dönüşüm politikaları bakımından dikkat çekici bir adım olarak değerlendirilmektedir. AB Emisyon Ticaret Sistemi, FuelEU Maritime düzenlemesi ve alternatif yakıt altyapısının geliştirilmesine yönelik düzenleyici çerçeve, denizcilik sektöründe düşük ve sıfır karbonlu yakıtların kullanımını giderek daha stratejik hale getirmektedir. Çift yakıtlı amonyak tahrikli gemilerin hizmete girmesi, deniz taşımacılığında yakıt çeşitliliğinin artırılması, karbon yoğunluğunun azaltılması ve alternatif yakıt tedarik zincirlerinin geliştirilmesi açısından önemli bir dönüm noktası niteliği taşımaktadır. Bununla birlikte amonyak yakıtının yaygınlaşması, yalnızca gemi teknolojilerindeki gelişmelere değil, aynı zamanda yakıt üretimi, liman altyapısı, bunkering operasyonları, uluslararası emniyet standartları, klas kuralları ve mürettebat eğitim süreçlerinin eş zamanlı gelişimine bağlı olacaktır.

(Kaynak: Lloyd's List Web Sitesi)

ENERJİ VERİMLİLİĞİ İÇİN STANDART SÖZLEŞME

Enerji tasarrufu cihazlarının sonradan donatımına yönelik standart sözleşme çalışmaları ileri aşamaya geldi.



Deniz taşımacılığı sektöründe enerji verimliliği, sera gazı emisyonlarının azaltılması ve uluslararası çevre düzenlemelerine uyum hedefleri doğrultusunda önemini artırmaya devam ediyor. Bu kapsamda, hâlihazırda işletmede bulunan gemilere enerji tasarrufu sağlayan teknolojilerin sonradan donatımı, denizcilik sektörünün yeşil dönüşüm sürecinde önemli bir uygulama alanı olarak öne çıkmaktadır. Zaman charteri sözleşmeleri kapsamında gerçekleştirilecek enerji verimliliği odaklı sonradan donatım projelerine yönelik standart ve dengeli bir sözleşmesel çerçeve oluşturulması amacıyla yürütülen çalışmalar ileri bir aşamaya geldi. Hazırlanmakta olan ek sözleşme, gemi donatanları ile chartererler arasında sonradan donatım projelerinin uygulanmasına ilişkin maliyet, risk ve fayda paylaşımının açık, adil ve uygulanabilir şekilde düzenlenmesini hedeflemektedir. Söz konusu çalışma, denizcilik sektöründe güncel olarak karşılaşılan önemli sözleşmesel konulardan birine çözüm

sunmayı amaçlamaktadır. Özellikle işletmede bulunan gemilere enerji tasarrufu cihazlarının kurulması halinde ortaya çıkacak yatırım maliyetlerinin, operasyonel risklerin, performans sonuçlarının ve finansal kazanımların taraflar arasında nasıl paylaşılacağı hususu, standart sözleşme hükümleri bakımından kritik önem taşımaktadır.

Hazırlanan ek sözleşmenin temel unsurlarından birini maliyet ve fayda paylaşım mekanizması oluşturmaktadır. Bu mekanizma ile gemi donatanları ve chartererlerin enerji verimliliği projelerine yapıcı şekilde katılım sağlaması, aynı zamanda performans çıktıları ile mali sorumlulukların taraflar arasında şeffaf biçimde belirlenmesi amaçlanmaktadır. Böylece, sonradan donatım projelerinin ticari uygulanabilirliğinin artırılması ve enerji verimliliği yatırımlarının teşvik edilmesi hedeflenmektedir. Ek sözleşme çalışmaları, denizcilik sözleşmeleri alanında faaliyet gösteren ilgili komite yapısı altında yürütülmektedir. Sürecin dengeli ve temsili bir yapıda ilerlemesi

amacıyla gemi donatanları, chartererler ve koruma ve tazmin sigortası temsilcileri dâhil olmak üzere farklı paydaş gruplarının görüşleri dikkate alınmaktadır.

Bu yaklaşım, uluslararası denizcilik uygulamalarında esas alınan paydaş katılımı, sözleşmesel denge ve ticari uygulanabilirlik ilkeleriyle uyumlu bir çerçeve sunmaktadır. Çalışmalara ilave olarak, sonradan donatım teknolojileri, performans değerlendirmesi ve enerji verimliliği önlemleri alanlarında deneyime sahip sektör paydaşlarından oluşan geniş katılımlı bir danışma mekanizması da sürece katkı sağlamaktadır. Bu mekanizma, hazırlanacak belgenin farklı gemi tipleri, ticaret hatları ve operasyonel koşullar bakımından uygulanabilir olmasına yönelik pratik görüşlerin değerlendirilmesine imkân tanımaktadır.

Proje hâlihazırda son aşamalarına yaklaşmış olup çalışmaların odağında, gemi donatanları ve chartererler arasında dengeli bir sözleşmesel yapı kurulması yer almaktadır. Bununla birlikte, belgenin hukuki açıdan sağlam, uygulamada kullanılabilir ve gereğinden fazla karmaşık olmayan bir yapıda hazırlanması da öncelikli hedefler arasında bulunmaktadır. Ek sözleşmenin tamamlanmasıyla birlikte, enerji verimliliği odaklı sonradan donatım projelerinde tarafların hak ve yükümlülüklerini daha açık şekilde düzenleyen, sektör ihtiyaçlarına uygun ve uluslararası denizcilik uygulamalarıyla uyumlu bir sözleşmesel araç ortaya konulması beklenmektedir. Bu çerçevenin, denizcilik sektörünün enerji verimliliği yatırımlarını desteklemesi, ticari belirsizlikleri azaltması ve Avrupa Birliği'nin yeşil dönüşüm, emisyon azaltımı ve sürdürülebilir ulaştırma hedefleriyle uyumlu uygulamaların yaygınlaşmasına katkı sağlaması öngörülmektedir. **(Kaynak: BIMCO Web Sitesi)**

AÇIK DENİZ BORU HATLARI İÇİN HİDROJEN REHBERİ

Norveç Menşeli uluslararası klas ve sertifikasyon kuruluşu DNV, gemiler ve açık deniz boru hatları için hidrojen rehberi yayımladı.



DNV (Det Norske Veritas – Norveç Menşeli Uluslararası Klas ve Sertifikasyon Kuruluşu), hidrojenin denizcilik yakıtı olarak kullanımı ve hidrojenin açık deniz boru hatları aracılığıyla taşınmasına ilişkin iki yeni tavsiye edilen uygulama dokümanı yayımladı. Bu hafta yayımlanan söz konusu dokümanlar, hidrojenin deniz taşımacılığı ve açık deniz enerji altyapısında uygulanmasına yönelik operasyonel ve teknik hususları ele almaktadır.

RP-0703 “Hidrojenin Yakıt Olarak Kullanımına İlişkin Yetkinlik” başlıklı tavsiye edilen uygulama, hidrojen yakıtlı gemilerin işletilmesinde görev alan gemi insanları, denetçiler ve kara bazlı teknik personel için yetkinlik gerekliliklerini ortaya koymaktadır. DNV’ye göre hidrojen, hâlihazırda faaliyette olan yedi gemi ve sipariş defterinde yer alan 30 gemi ile denizcilik yakıtı olarak giderek daha fazla ilgi görmektedir. Bununla birlikte hidrojenin yaygın kullanımı,

sızıntı riski, düşük tutuşma enerjisi ve yüksek basınçlı veya kriyojenik depolama sistemlerinin elleçlenmesine ilişkin endişeler nedeniyle sınırlı kalmaya devam etmektedir. Söz konusu tavsiye edilen uygulamanın, STCW Sözleşmesi ve ISM Kodu dâhil olmak üzere mevcut düzenleyici çerçeveleri tamamlaması amaçlanmaktadır. Doküman aynı zamanda armatörlere, eğitim kuruluşlarına ve belgelendirme kuruluşlarına, hidrojene özgü operasyonel prosedürler ve acil durum hazırlığı bakımından referans niteliğinde bir çerçeve sunmaktadır.

DNV Maritime Üst Yöneticisi Cristina Saenz de Santa Maria, hidrojenin denizcilikte karbonsuzlaştırma sürecinde izlenebilecek çeşitli yollardan biri olduğunu belirterek, hidrojenin büyük ölçekli demonstrasyon uygulamalarından ticari kullanıma geçebilmesi için etkin emniyet düzenlemeleri ve rehberlerin geliştirilmesinin temel öneme sahip

olduğunu ifade etmiştir. Denizcilik alanına yönelik söz konusu tavsiye edilen uygulama, sektör paydaşlarının katkılarıyla geliştirilmiştir.

DNV ayrıca açık deniz hidrojen boru hatlarına yönelik RP-F123 “Hidrojen Boru Hattı Sistemleri” başlıklı tavsiye edilen uygulamayı da yayımlamıştır.

Bu rehber, hidrojen gevrekleşmesi dâhil olmak üzere hidrojene özgü bütünlük risklerini ele almakta ve hem yeni boru hattı projelerini hem de mevcut açık deniz altyapısının hidrojen hizmetine uygun şekilde yeniden yeterlilik değerlendirmesinden geçirilmesini desteklemeyi amaçlamaktadır.

Standart, 2021-2026 yılları arasında yürütülen ve boru hattı işletmecileri, üreticiler ile mühendislik grupları dâhil olmak üzere 37 sektör katılımcısının yer aldığı H2Pipe Ortak Sanayi Projesi kapsamında geliştirilmiştir.

DNV Enerji Sistemleri Kuzey Avrupa Bölge Direktörü ve İcra Başkan Yardımcısı, hidrojenin doğal gazın basit bir varyantı olarak ele alınamayacağını belirtmiştir. Malzeme uygunluğu ve emniyet marjlarına ilişkin boşlukların kapatılmasıyla birlikte proje ekiplerine, projeleri çalışma aşamasından uygulama aşamasına taşımak için ihtiyaç duyulan teknik açıklığın sağlandığını ifade etmiştir.

DNV, boru hattı rehberinin mevcut denizaltı boru hattı standardı DNV-ST-F101’i tamamladığını ve açık deniz boru hattı sistemleri aracılığıyla hidrojen gazı ile hidrojen karışımlarının taşınmasına yönelik ilave tavsiyeler içerdiğini bildirmiştir. (Kaynak: Maritime Carbon Intelligence Web Sitesi)

NORVEÇ'TE LNG TAŞIYICISINA NÜKLEER DÖNÜŞÜM

Norveç'te yürütülen kamu destekli bir denizcilik teknolojileri programı, LNG taşıyıcısının nükleer tahrik sistemine dönüştürülmesi üzerine çalışıyor.



Norveç'te yürütülen kamu destekli bir denizcilik teknolojileri programı kapsamında, mevcut bir LNG taşıyıcısının küçük modüler reaktör teknolojisi

kullanılarak nükleer tahrik sistemine dönüştürülmesi seçeneği değerlendirilmektedir. Norveç Bilim ve Teknoloji Üniversitesi koordinasyonunda yürütülen program, deniz taşımacılığında nükleer enerjinin teknik ve ticari uygulanabilirliğini incelemeyi amaçlamaktadır. Değerlendirme kapsamında, buhar türbinli tahrik sistemine sahip mevcut bir LNG taşıyıcısının modern küçük modüler reaktör ile donatılmasının ticari, teknik ve operasyonel açıdan uygulanabilir olup olmadığı analiz edilmektedir. Projenin, nihai yatırım kararı ve düzenleyici süreçlere bağlı olmak kaydıyla, 2031 yılı gibi erken bir tarihte hayata geçirilebileceği belirtilmektedir. Bununla birlikte, henüz kesin bir uygulama takvimi veya maliyet bilgisi açıklanmamıştır.

Çalışmada alternatif seçenek olarak, küçük modüler reaktörle tahrik edilecek yeni inşa bir gemi konsepti de değerlendirilmektedir. Bu kapsamda, deniz taşımacılığında nükleer enerjinin gelişimi için "nükleer koridor" yaklaşımının önem taşıdığı ifade edilmektedir. LNG taşıyıcısı özelinde bu koridorun Avrupa ile ABD arasında oluşturulabileceği değerlendirilmektedir. Norveç açık deniz filosunun yaşlanmakta olduğu ve önümüzdeki on yıl içerisinde önemli ölçüde yenilenme ihtiyacının ortaya çıkacağı değerlendirilmektedir. Mevcut alternatif yakıt çözümlerinin, özellikle 2040 yılına yönelik ilave emisyon azaltım beklentileri bakımından sınırlı kaldığı ifade edilmektedir. Biyogaz, amonyak, metanol ve hidrojen gibi yakıtların belirli kullanım alanları bulunmakla birlikte, uzun vadeli ve yüksek enerji yoğunluğu gerektiren denizcilik operasyonları açısından nükleer enerjinin stratejik bir seçenek olarak değerlendirildiği belirtilmektedir. (Kaynak: TradeWinds Web Sitesi)

GEMİLER VE TERSANELER İÇİN BASINÇLI HAVA ÇÖZÜMLERİ



Yüksek Verimlilik

Yüksek Güvenilirlik

Düşük Gürültü Seviyesi

Düşük Titreşim

Global Hizmet Ağı



KAESER COMPRESSORS

SUAPE LİMANI'NDA YENİ NESİL KONTEYNER TARAMA

Brezilya'daki Suape Liman Kompleksi'nde konteyner tarama kapasitesi güçlendirildi.



Brezilya'nın Pernambuco eyaletinde yer alan Suape Endüstriyel Liman Kompleksi'nde, konteyner muayene süreçlerinin hızlandırılması, tedarik zinciri güvenliğinin güçlendirilmesi ve liman içi operasyonel verimliliğin artırılması amacıyla yeni bir yüksek enerjili konteyner tarama sistemi devreye alınmıştır. Söz konusu yatırım, liman işletmelerinin artan konteyner hacimleri karşısında yük elleçleme süreçlerini daha verimli yürütme, gümrük kontrollerini hızlandırma ve uluslararası güvenlik gerekliliklerine uyumu güçlendirme ihtiyacının arttığı bir dönemde hayata geçirilmiştir. Yeni sistemin, konteyner tarama verimliliğini önemli ölçüde artırması ve denizyolu taşımacılığı hatları, yük sahipleri ile lojistik hizmet sağlayıcıları açısından daha kesintisiz bir yük akışını desteklemesi öngörülmektedir. Rıhtım sahasına yakın bir noktada konumlandırılan tarama sistemi, mevcut terminal operasyon süreçlerine entegre edilmiştir. Bu sayede konteynerlerin fiziki olarak açılmasına gerek kalmadan kontrol

edilmesi mümkün hâle gelmektedir. Sistemin konumlandırılmasıyla saha içi trafik akışının iyileştirilmesi, gereksiz kamyon hareketlerinin azaltılması, rıhtım vinçleri ve terminal içi taşıma ekipmanlarında bekleme sürelerinin asgariye indirilmesi hedeflenmektedir.

Konteyner muayeneleri, gümrük idareleri ve güvenlik birimlerinin yük hareketlerine ilişkin daha yüksek görünürlük ve izlenebilirlik talep etmesi nedeniyle liman operasyonlarının kritik unsurlarından biri hâline gelmiştir. Geleneksel fiziki muayene süreçleri, özellikle yüksek hacimli konteyner akışlarında teslim ve çıkış işlemleri öncesinde operasyonel darboğazlara yol açabilmektedir. Yeni tarama sistemi, yüksek enerjili X-ışını teknolojisi aracılığıyla konteyner içeriğine ilişkin ayrıntılı görüntüler oluşturmakta; yükün boşaltılmasına gerek kalmadan kargo yoğunluğu, yük yapısı ve olası düzensizliklerin tespit edilmesine imkân sağlamaktadır. Bu teknoloji, risk esaslı kontrol yaklaşımını destekleyerek

anomali tespit edilen durumlarda yetkili makamların daha hedefli ve etkin muayene gerçekleştirmesine katkı sunmaktadır. Sistemin; beyan edilmemiş, uygunsuz veya şüpheli yüklerin tespit edilmesine destek olması, fiziki muayeneden kaynaklanan gecikmeleri azaltması ve konteyner teslim süreçlerini hızlandırması beklenmektedir. Bu yönüyle yatırım, hem liman emniyeti ve güvenliği hem de gümrük mevzuatına uyum bakımından önemli bir operasyonel iyileştirme olarak değerlendirilmektedir.

Uygulama aynı zamanda liman işletmeciliğinde dijitalleşme, otomasyon ve operasyonel görünürlüğün artırılmasına yönelik küresel eğilimi yansıtmaktadır. Konteyner taşımacılığında hacimlerin artmaya devam etmesiyle birlikte terminaller, işlem sürelerini azaltan, risk yönetimini güçlendiren ve tedarik zinciri bütünlüğünü destekleyen teknolojilere daha fazla yönelmektedir. Suape Endüstriyel Liman Kompleksi, Brezilya'nın kuzey ve kuzeydoğu bölgelerindeki tarımsal ve endüstriyel yük pazarlarına hizmet veren önemli lojistik merkezlerden biri konumundadır.

Ana kara yolu ağlarına doğrudan erişimi bulunan kompleks, bölgesel ticaretin gelişimi ve yük akışlarının daha güvenli, hızlı ve sürdürülebilir şekilde yürütülmesi açısından stratejik önem taşımaktadır. Bu çerçevede devreye alınan yeni konteyner tarama sistemi; gümrük ve güvenlik düzenlemelerine uyumun güçlendirilmesi, liman operasyonlarında verimliliğin artırılması ve uluslararası tedarik zinciri güvenliğinin desteklenmesi bakımından dikkat çeken bir adım olarak öne çıkmaktadır. (Kaynak: BBN BREAKBULK.NEWS Web Sitesi)



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

MEMORANDUMLAR KAPSAMINDA TÜRK BAYRAKLI GEMİ TUTULMALARI İSTATİSTİKLERİ

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

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

YILLARA GÖRE TUTULMA TABLOSU (2017-24.06.2026)*

LİMAN DEVLETİ KONTROL BÖLGELERİ	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026(HAZİRAN)
PARIS MOU	14	7	4	3	1	7	7	11	5	4 Tutulma (102 Denetleme)
TOKYO MOU	3	0	2	0	0	0	0	0	3	0 Tutulma (7 Denetleme)
BS MOU	11	2	0	1	0	2	1	1	0	1 Tutulma (52 Denetleme)
MED MOU	0	5	0	0	0	0	0	1	0	1 Tutulma (46 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)**

FREEFALL LIFEBOATS



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

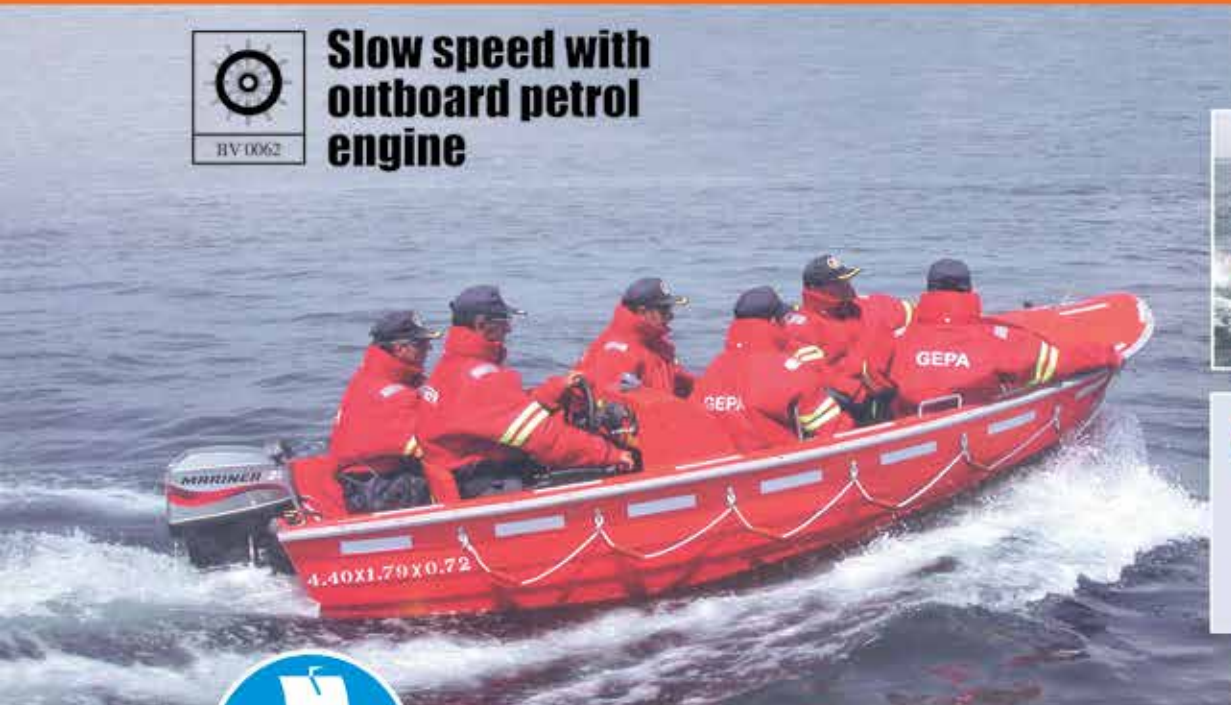


RESCUE BOATS

**SAFE
AND
SOUND**



**Slow speed with
outboard petrol
engine**



GEPA - FIBERGLASS INDUSTRY & TRADE CO. INC.

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

Ham petrol tankerlerine yönelik uzun vadeli yatırım iştahı güçlü görünüyor



* ULUÇ KEDME

Tanker piyasası 2026'nın ilk yarısında yalnızca güçlü bir navlun piyasası değil, aynı zamanda ikinci el gemi yatırımlarında rekabetin hız kazandığı bir dönem olmuştur. Yılın ilk beş ayında dünya genelinde 318 tanker el değiştirmiş, bu rakam geçen yılın aynı döneminin neredeyse iki katına ulaşmıştır. Satışlarda VLCC'ler 76 gemi ile ilk sırada yer alırken, MR2 tankerler 74 işlemle hemen arkasından gelmiş, Suezmax segmentinde ise 39 satış gerçekleşmiştir. Bu tablo, alıcıların yalnızca bugünkü kazançlara değil, önümüzdeki yıllarda sıkı kalması beklenen tonaj arzına da pozisyon aldığını göstermektedir.

Yunan kontrolündeki şirketler Ocak–Mayıs döneminde yaklaşık 2,8 milyar ABD Doları değerinde 61 tanker satışı gerçekleştirmiştir. Buna karşılık 40 tanker alımıyla seçici şekilde pazarda kalmışlardır. Satılan gemilerin önemli bölümünün 16–20 yaş aralığında olması, Yunan armatörlerin yüksek ikinci el değerlerinden faydalanarak yaşlı tonajı elden çıkardığını; alımlarda ise 11–15 yaş

ve daha modern gemilere yönelerek gelir potansiyeli ile filo gençleştirme arasında denge kurduğunu göstermektedir.

Yeni inşa tarafındaki tablo daha da önemlidir. 2026'nın ilk beş ayında dünya genelinde 280 tanker siparişi verilmiş, toplam yatırım yaklaşık 24,5 milyar ABD Doları'na ulaşmıştır. Yunan armatörleri 111 tanker siparişiyle global siparişlerin yaklaşık %40'ını oluşturmuş, yatırım değeri ise 10,2 milyar ABD Doları seviyesine çıkmıştır. Siparişlerin 44'ü VLCC, 36'sı Suezmax olup, bu iki segment Yunan siparişlerinin %70'inden fazlasını temsil etmektedir. Bu tablo, büyük ham petrol tankerlerine yönelik uzun vadeli yatırım iştahının güçlü kaldığını göstermektedir.

Navlun piyasasında ise Hürmüz Boğazı kaynaklı belirsizlik piyasanın en önemli belirleyicisi olmaya devam etmektedir. Son değerlendirmelere göre Basra Körfezi çıkışlı VLCC (Çok Büyük Ham Petrol Tankeri) yüklemelerinde navlunlar, gidilen rotaya bağlı olarak standart piyasa seviyelerinin yaklaşık 4 ila 9 katı seviyelerinde oluşmaktadır.

Buna rağmen Hürmüz Boğazı'ndaki tanker trafiği henüz normal seviyelerine ulaşmamıştır.

Baltic Exchange'in 26. hafta verilerine göre Basra Körfezi–Çin ham petrol rotasında gemilerin günlük zaman esaslı kazancı yaklaşık 313 bin ABD Doları seviyesinde gerçekleşmiştir. Batı Afrika–Çin hattında bu rakam yaklaşık 165 bin ABD Doları/gün, ABD Körfezi–Çin hattında ise 146 bin ABD Doları/gün olarak hesaplanmıştır.

Suezmax tanker segmentinde ise Nijerya–Kuzeybatı Avrupa ve Guyana–Kuzeybatı Avrupa rotalarında günlük kazanç yaklaşık 115 bin ABD Doları seviyesinde gerçekleşirken, Karadeniz–Akdeniz hattında günlük kazanç yaklaşık 170 bin ABD Dolarına yükselmiştir.

Buna karşın piyasa tek yönlü değildir. Reuters verilerine göre bazı tankerlerin Hürmüz'den çıkmaya başlaması petrol fiyatlarını aşağı çekmiş, ancak toplam trafik hâlâ kriz öncesi seviyelerin oldukça altında kalmıştır. Bu nedenle navlun piyasasında kısa vadeli gevşemeler yaşansa bile “etkin gemi arzı” sorunu, sigorta primi, rota belirsizliği ve armatörlerin temkinli davranması navlunları tarihsel ortalamaların üzerinde tutmaktadır.

İkinci el tanker fiyatları da bu navlun ortamını doğrudan yansıtmaktadır. 5 yaş VLCC değeri 145 milyon ABD Dolarına, 10 yaş VLCC 115 milyon ABD Doları'na, 15 yaş VLCC ise 82 milyon ABD Dolarına çıkmıştır. Suezmax, Aframax ve MR2 segmentlerinde de özellikle 10–15 yaş gemilerde yıllık bazda ciddi değer artışları görülmektedir. Son raporlarda 2008 inşa Japon yapımı bir VLCC'nin 79 milyon ABD Doları'na satıldığı; aynı geminin Mayıs 2025'te yaklaşık 40 milyon ABD Dolarına alınmış olduğu bilgisi, piyasanın ne kadar hızlı yeniden fiyatlandığını göstermesi açısından dikkat çekicidir.

Türkiye açısından bakıldığında ise mevcut görünüm, ikinci el tanker piyasasında değerlerin kısa vadede güçlü kalmaya devam edebileceğine işaret etmektedir. Güçlü navlunlar, sınırlı gemi arzı ve devam eden jeopolitik riskler, özellikle modern MR2, Aframax ve Suezmax tonajına olan talebi desteklemektedir. Önümüzdeki haftalarda Hürmüz Boğazı'ndaki gelişmeler ve navlun piyasasının seyri, hem ikinci el gemi değerleri hem de yeni yatırım kararları açısından belirleyici olacaktır. Sonuç olarak 2026 yılı, tanker piyasasında yalnızca navlunların değil; yatırım kararlarının, ikinci el gemi değerlerinin ve filo stratejilerinin yeniden şekillendiği bir dönem olarak öne çıkmaktadır.

*** KERTE DENİZCİLİK GEMİ ALIM-SATIM BROKERLİĞİ**



HAZİRAN 2026 SATIŞI RAPOR EDİLEN GEMİLER

GEMİ İSMİ	DWT	İNŞA YILI	İNŞA ÜLKESİ	GEMİ TİPİ	ALICI ÜLKESİ	FİYAT US\$ M
RTM COLUMBUS	205.514	2013	PHILIPPINES	BULK	*NA	*88,00
RTM DAMPIER	205.449	2012	PHILIPPINES	BULK	*	*
LADY DEENA	182.588	2020	JAPAN	BULK	CHINESE	70,00
CORNELIE OLDENDORFF	93.246	2011	CHINA	BULK	GREEK	15,00
SEACON HAMBURG	85.505	2023	CHINA	BULK	GREEK	37,50
ETRON	81.080	2016	CHINA	BULK	CHINESE	27,00
ULTRA SAKA	63.526	2013	CHINA	BULK	CHINESE	23,20
OCEAN BRIGHT	56.032	2013	JAPAN	BULK	CHINESE	19,50
UNITY MARIA	55.705	2012	KOREA	BULK	NA	16,50
VW TRUST	52.475	2002	JAPAN	BULK	CHINESE	8,00
GRACE BALI	52.461	2002	PHILIPPINES	BULK	NA	8,80
ASTRO PROPUS	38.271	2014	JAPAN	BULK	NA	19,00
SHINSUNG ACCORD	37.063	2015	JAPAN	BULK	NA	19,00
DALARNA	35.958	2014	CHINA	BULK	NA	17,20
DARYA KRISHNA	34.874	2016	JAPAN	BULK	NA	20,00
SUN GRACE	33.745	2004	JAPAN	BULK	GREEK	7,00
DEVBULK IMABARI	29.451	2009	JAPAN	BULK	TURKISH	10,50
LEVANTE	93.207	2012	CHINA	BULK	UAE	15,60
OCEAN ARTEMIS	93.103	2011	CHINA	BULK	NA	15,00
VULCANIA	82.036	2015	CHINA	BULK	GREEK	26,00
MONT BLANC HAWK	81.638	2017	JAPAN	BULK	NA	32,80
PROTEAS	76.454	2005	JAPAN	BULK	CHINESE	11,85
QIDONG XIANGYU XY197	63.800	2026	CHINA	BULK	*NA	37,50
QIDONG XIANGYU XY198	63.800	2026	CHINA	BULK	*	37,50
AFRICAN TERN	58.342	2013	CHINA	BULK	NA	19,00
MAUD	56.969	2012	CHINA	BULK	NA	15,00
DATO LUCKY	56.881	2011	CHINA	BULK	NA	NA
FLC HAPPINESS	56.799	2009	CHINA	BULK	NA	12,50
LILA CUMBERLAND	56.531	2013	CHINA	BULK	UAE	16,00
SANTA RITA	55.677	2010	JAPAN	BULK	GREEK	17,40
POYANG	39.790	2016	CHINA	BULK	NA	19,40
MARINA R	37.785	2010	CHINA	BULK	CHINESE	10,80
SAFI FORTUNE	28.467	2009	JAPAN	BULK	TURKISH	9,70
KERKIS	176.862	2007	JAPAN	BULK	CHINESE	25,50
CHARM	171.014	2003	JAPAN	BULK	CHINESE	17,40
LOWLANDS AMBER	100.309	2021	JAPAN	BULK	*OMANI	*75,80

LOWLANDS CRIMSON	100.309	2020	JAPAN	BULK	*	*
SEACON ANTWERP	82.806	2024	CHINA	BULK	NA	43,00
DIMITRIS A	82.518	2008	CHINA	BULK	CHINESE	14,80
WHITE BAY	52.502	2004	PHILIPPINES	BULK	NA	10,00
POLES	50.341	2002	JAPAN	BULK	NA	8,50
INTERLINK CELERITY	40.112	2017	CHINA	BULK	*NA	22,00
INTERLINK SOLIDITY	40.098	2017	CHINA	BULK	*	22,00
MARAN ARGONAUT	177.835	2009	CHINA	BULK	*NA	*60,00
MARAN HAPPINESS	177.720	2008	CHINA	BULK	*	*
STAR MOIRA	82.295	2006	JAPAN	BULK	NA	14,30
KEY HUNTER	82.099	2011	JAPAN	BULK	GREEK	20,90
THEMIS	81.882	2012	CHINA	BULK	NA	18,00
HONG RUN 6	75.921	2001	JAPAN	BULK	NA	7,00
AE MARS	53.630	2006	CHINA	BULK	NA	9,05
TIANJIN VENTURE	53.600	2009	CHINA	BULK	NA	12,20
SEACON COLOMBO	40.400	2026	CHINA	BULK	NA	35,60
C. INNOVATOR	313.999	2012	CHINA	TANKER	NA	52,00
LILA KOCHI	313.798	2008	JAPAN	TANKER	NA	79,00
YAMATOGAWA	302.488	2006	JAPAN	TANKER	NA	61,00
WECO ISABELLA	49.500	2026	CHINA	TANKER	*NA	56,00
WECO TWIGGY	49.500	2026	CHINA	TANKER	*	56,00
COSMO SAIL	159.233	2007	KOREA	TANKER	NA	50,00
BRUGGE	157.138	2023	KOREA	TANKER	*NA	112,00
BREST	157.071	2023	KOREA	TANKER	*	112,00
SHANHAIGUAN P110K-70	114.800	2026	CHINA	TANKER	TURKISH	90,00
SEAMUSIC	112.922	2009	CHINA	TANKER	NA	53,00
SERIANA	109.991	2015	JAPAN	TANKER	INDIAN	72,00
SAMOS	104.649	2010	JAPAN	TANKER	NA	44,50
NAVE ARIADNE	74.875	2007	KOREA	TANKER	NA	22,50
CAPE TEMPEST	73.720	2008	CHINA	TANKER	*NA	*43,5
CAPE TAURA	73.634	2007	CHINA	TANKER	*	*
SANDPIPER PACIFIC	51.833	2013	KOREA	TANKER	NA	32,00
HANSA OSLO	51.215	2007	KOREA	TANKER	MIDDLE EASTERN	20,00
GB VENTURE	14.445	2010	CHINA	TANKER	VIETNAMESE	10,50
MAXIM	296.887	2011	CHINA	TANKER	KOREAN	82,00
HELLAS FIGHTER	49.997	2015	KOREA	TANKER	GREEK	39,20
GOLDEN CURL	17.088	2008	CHINA	TANKER	NA	9,00

STI BROADWAY	109.999	2014	KOREA	TANKER	*NA	*285,80
STI CONDOTTI	109.999	2014	KOREA	TANKER	*	*
STI LAUREN	109.999	2015	KOREA	TANKER	*	*
STI WINNIE	109.999	2015	KOREA	TANKER	*	*
HANS MAERSK	37.961	2009	KOREA	TANKER	NA	21,00
SINAR MALAHAYATI	20.938	2006	JAPAN	TANKER	*NA	*22,95
SINAR MENDAWAI	19.998	2008	JAPAN	TANKER	*	*
NOBLER	19.949	2002	JAPAN	TANKER	NA	10,00
GRACE	17.579	2009	KOREA	TANKER	NA	11,50
IAN H	5.936	2000	GERMANY	CONTAINER	NA	25,00
HT CAPRICORN	5.100	2010	CHINA	CONTAINER	FAR EASTERN	48,00
LOG-IN RESILIENTE	2.711	2006	POLAND	CONTAINER	SWISS BASED	23,50
SHENG DA HENG QIANG	2.684	2024	CHINA	CONTAINER	NA	51,00
AS ALVA	2.015	2008	CHINA	CONTAINER	NA	22,30
SAMSKIP TOUBKAL	1.036	2012	CHINA	CONTAINER	SPANISH	14,00
ALEXANDER	957	2006	CHINA	CONTAINER	NA	11,50
STEEN	905	2008	GERMANY	CONTAINER	NA	10,00
MANET	2.272	2001	TAIWAN	CONTAINER	NA	13,50
KUMASI	2.226	2001	TAIWAN	CONTAINER	NA	13,50
LOG-IN PANTANAL	1.706	2007	GERMANY	CONTAINER	NA	17,50

*Enbloc satışı ifade eder

 HURDA FİYATLARI HAZİRAN 2026 			
ÜLKE	Dökme KuruYük (per T/LTD)	Tanker (per T/LTD)	Konteyner (per T/LTD)
BANGLADEŞ	US\$ 455-465	US\$ 475-485	US\$ 485-495
HİNDİSTAN	US\$ 415-425	US\$ 435-445	US\$ 445-455
PAKİSTAN	US\$ 440-450	US\$ 460-470	US\$ 470-480
TÜRKİYE	US\$ 260-270	US\$ 270-280	US\$ 280-290

HAZİRAN 2026 RAPOR EDİLEN HURDA SATIŞLARI

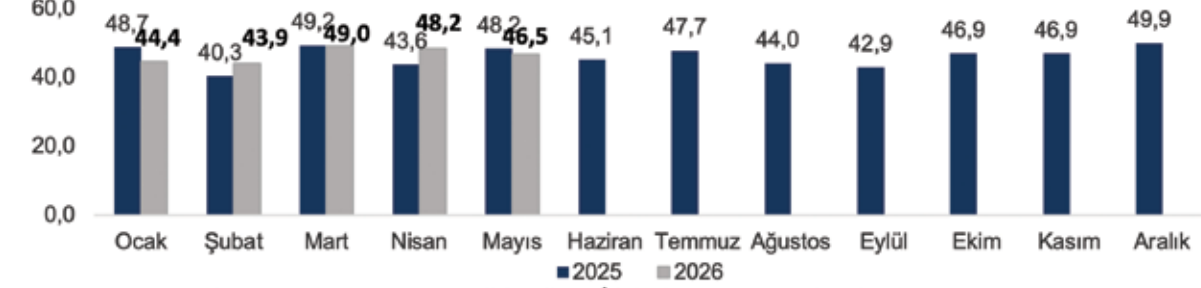
Gemi İsmi	DWT	LWT	İnşaa Yılı	Gemi Tipi	Alıcı Ülkesi	USD per T/Lwt
ANDHIKA PARAMESTI	73.726	9.520	1997	BULKER	NA	450
GROUSE ARROW	42.276	11.050	1991	GC	INDIA	460

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

2025-2026 YÜK İSTATİSTİKLERİ

Limanlarımızda gerçekleşen toplam yük elleçleme miktarı 2026 yılı mayıs ayında bir önceki yılın aynı ayına göre %3,5 azalış göstererek 46 milyon 545 bin 32 ton olmuştur.

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



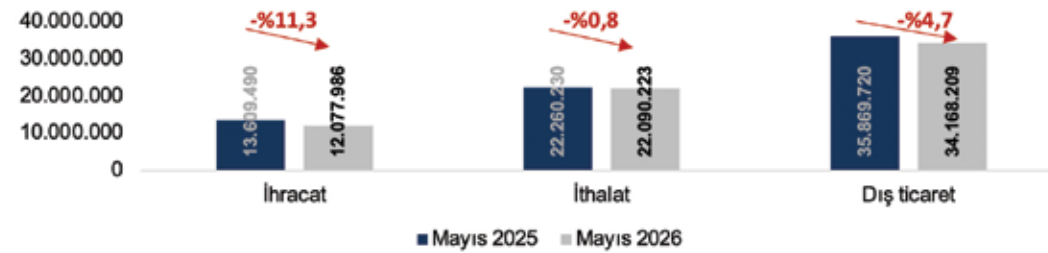
Kaynak: Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Denizcilik Genel Müdürlüğü, İMEAK Deniz Ticaret Odası Görselleri

Denizyolu ile yapılan dış ticaret 2026 yılı mayıs ayında bir önceki yılın aynı ayına göre %4,7 azaldı.

- 2026 yılı mayıs ayında bir önceki yılın aynı ayına göre limanlarımızda gerçekleştirilen ihracat amaçlı yükleme miktarı %11,3 azalarak 12.077.986 ton olurken, ithalat amaçlı boşaltma miktarı %0,8 azalarak 22.090.223 ton olmuştur. Böylece, dış ticaret taşımacılığında (ithalat+ihracat) toplam yük miktarı 2026 yılı mayıs ayında bir önceki yılın aynı ayına göre %4,7 azalarak 34.168.209 ton seviyesinde gerçekleşmiştir.

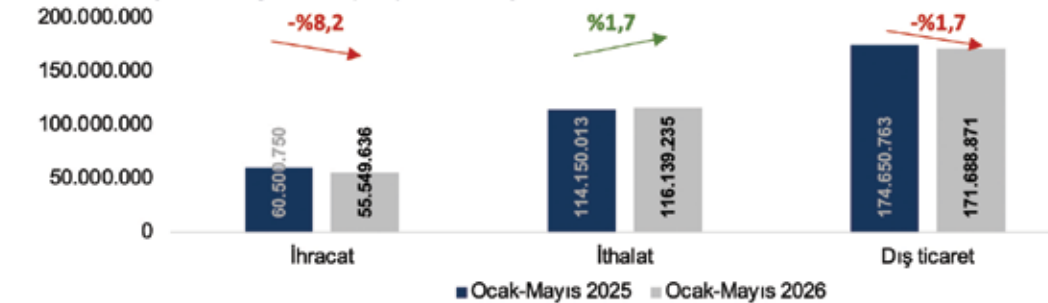
- Ocak-Mayıs 2026 döneminde bir önceki yılın aynı dönemine kıyasla limanlarımızda gerçekleştirilen ihracat amaçlı yükleme miktarı %8,2 azalarak 55.549.636 ton olurken, ithalat amaçlı boşaltma miktarı %1,7 artarak 116.139.235 ton olmuştur. Böylece, 2026 yılı Ocak-Mayıs döneminde bir önceki yılın aynı dönemine kıyasla dış ticaret taşımacılığındaki toplam yük %1,7 azalarak 171.688.871 ton seviyesinde gerçekleşmiştir.

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



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

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



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

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



PRU
PİRİ REİS ÜNİVERSİTESİ

TERCİH VE TANITIM GÜNLERİ

20 TEMMUZ - 10 AĞUSTOS

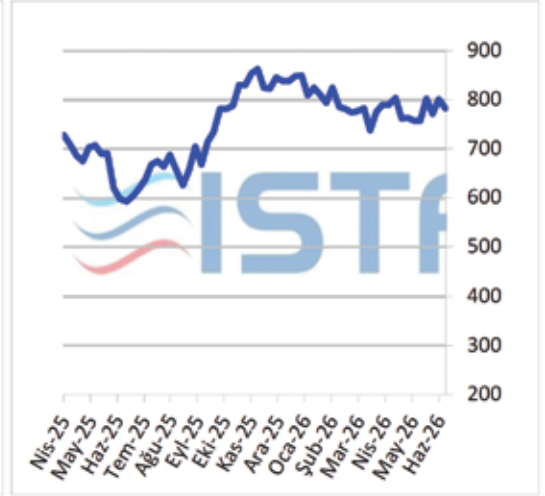
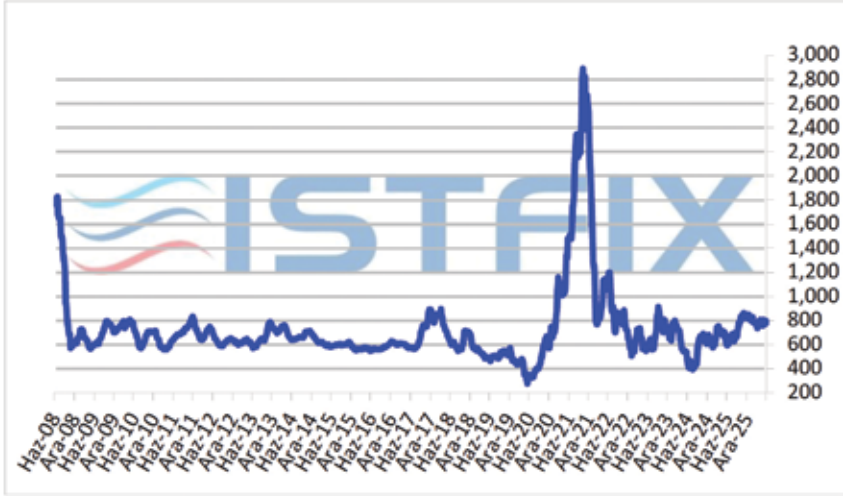
ROTANI BELİRLE, GELECEĞİN PİRİ OL!



06.07.2026

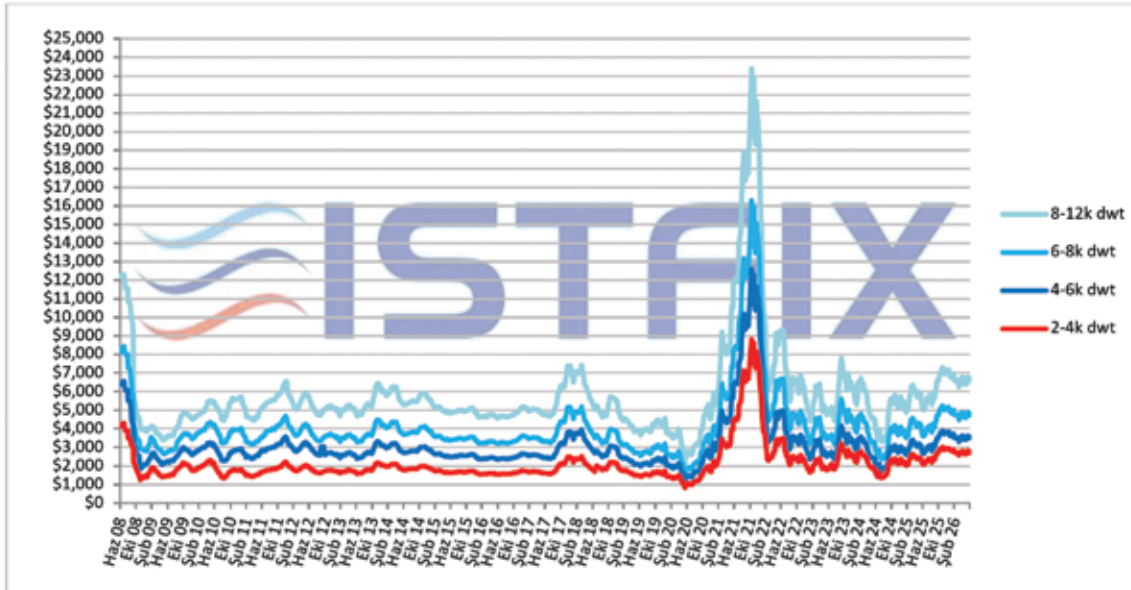
27. HAFTA KOSTER PAZAR RAPORU & DEĞERLENDİRMELER

ISTFIX Bileşik Endeksi azalan yük akışlarıyla düşüşe devam etti. Endeks hem yavaşlayan piyasa hem de artan yakıtlar etkisiyle 783 puandan 733 puana geriledi.



NAVLUNLAR

USD / gün	2-4k dwt	4-6k dwt	6-8k dwt	8-12k dwt
Bu Hafta	2,556	3,298	4,448	6,192
Geçen Hafta	2,731	3,523	4,751	6,615
Geçen Ay	2,797	3,608	4,867	6,775
Geçen Yıl	2,068	2,668	3,598	5,010



TEMSİLİ YÜK BAĞLANTILARI

Tonaj	Yük Cinsi	Yükl./Tahl. Limanı	Yükl./Tahl. Hızı (ton/gün)	Navlun (\$/ton)
2100	CEMENT IN BB	ANNABA OR DJEN DJEN-BAR	1050/1050	35.00
2200	WHEAT (47')	GIURGIULESTI-EC GREECE	800/800	30.00
3000	PHOSPHATES	ALEXANDRIA-MARSEILLE	1500/3000	40.50
3000	STEELS	TSINGELI-CONSTANTA	1200/1200	24.00
4000	MINERALS IN BB	TENES-WC ITALY	1200/1200	25.00
4600	STEEL PROFILES	SEVILLA-ELEUSIS + BOURGAS + CONSTANTA	1500/1000	57.00
5000	BULK ANHYDRITE	CAGLIARI-BROMBOROUGH	2000/2000	47.50
6600	CORN (52')	CHORNOMORSK-GREEK CYPRUS	1500/1500	27.00
7000	UREA (51')	NOVOROSSIYSK-LATAKIA	3000/3000	27.00
8000	HARMLESS CARGO IN BUNDLES	TANGIER-ALEXANDRIA	2000/1200	39.00

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

S&P

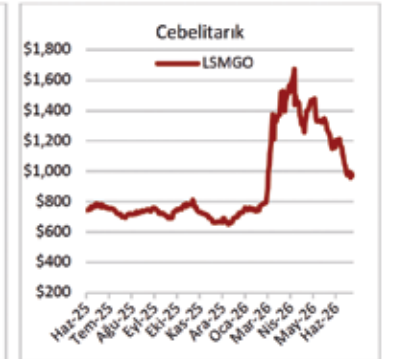
Bu hafta da bir koster satışı raporlanmadı.

YAKIT

Petrol fiyatları Hürmüz Boğazı'nda işlerin tekrar karışmasıyla neredeyse sabit kaldı. Batı Teksas tipi ham petrol 69 dolar/varilden 68.75 dolar/varile düşerken Brent de 72.6 dolar/varilden 72 dolar/varile düştü.

Gemi yakıt fiyatları ise aksine yine sert yükselişler gördü.

USD / mt	Rotterdam	Gibraltar	Malta	Istanbul
	MGO	MGO	MGO	MGO
Bu Hafta	929.00	1,007.50	1,042.00	1,061.00
Geçen Hafta	875.00	975.00	975.00	969.50
Değişim	6.17%	3.33%	6.87%	9.44%

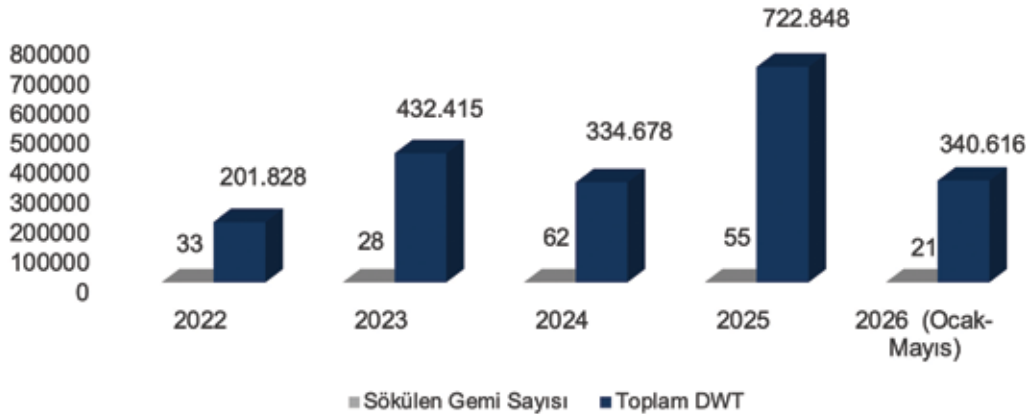


TÜRKİYE'DE GEMİ GERİ DÖNÜŞÜM (Bayrak Ülkelerine Göre Listelenmiştir) OCAK-MAYIS 2026

Sıra NO	Gemi Adı	IMO NO	Tipi	Bayrak	Tonajı GT	Tonajı DWT	İnşa Yılı	Geliş Tarihi
1	Kalliste	9050618	Ro-Ro/Yolcu Gemisi	Fransa	30.718	6.442	1993	22.01.2026
2	AF Francesca	7602089	Ro-Ro/Yolcu Gemisi	İtalya	19.009	3.210	1979	3.03.2026
3	Akritas	8020599	Ro-Ro	K.K.T.C.	20.381	13.030	1982	6.05.2026
4	Guzel	7728699	Ro-Ro	Kamerun	5.846	4.469	1980	16.03.2026
5	Rover	8721337	Genel Kargo Gemisi	Komorlar	3.086	3.340	1985	21.01.2026
6	Tanabata	9080297	Araba Ferisi	Marshall Adaları	49.443	13.548	1994	26.01.2026
7	Vilamoura	9529293	Petrol Tankeri	Marshall Adaları	81.380	158.513	2011	11.02.2026
8	Barguzin	8725644	Kuruyük Gemisi	Palau	2.466	3.135	1985	10.04.2026
9	Afer	8913332	Genel Kargo Gemisi	Panama	3.229	5.035	1991	25.05.2026
10	Abinsk	8105741	Dökme Yük Gemisi	Rusya	22.112	38.110	1983	26.01.2026
11	Yamal Irbis	8502092	Genel Kargo Gemisi	Rusya	6.418	7.049	1998	25.05.2026
12	Toro	8826369	Genel Kargo Gemisi	Sierra Leone	3.086	3.332	1989	19.03.2026
13	Kareem R	7741251	Genel Kargo Gemisi	Tanzanya	5.370	6.070	1979	16.01.2026
14	Verlaine	8841694	Kuruyük Gemisi	Tanzanya	2.457	2.893	1980	3.03.2026
15	Belfast	8035166	Kuruyük Gemisi	Tanzanya	2.491	3.100	1982	22.04.2026
16	Lily-HA	8116972	Açık Kapaklı Dökme Yük Gemisi	Togo	8.320	12.353	1982	9.02.2026
17	Inga A	9020352	Konteyner Gemisi	Türkiye	10.546	12.184	1993	12.01.2026
18	Hitit	9311751	Kimyasal/Petrol Tankeri	Türkiye	23.246	36.993	2006	19.03.2026
19	Mecidiye	8619845	Ro-Ro/Yolcu Gemisi	Türkiye	1.007	441	1989	19.03.2026
20	Kale Nakliyat-2	7901825	Kuruyük Gemisi	Türkiye	933	1.092	1980	2.04.2026
21	North Moon	8829294	Genel Kargo Gemisi	Vanuatu	4.966	6.277	1990	9.04.2026

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

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



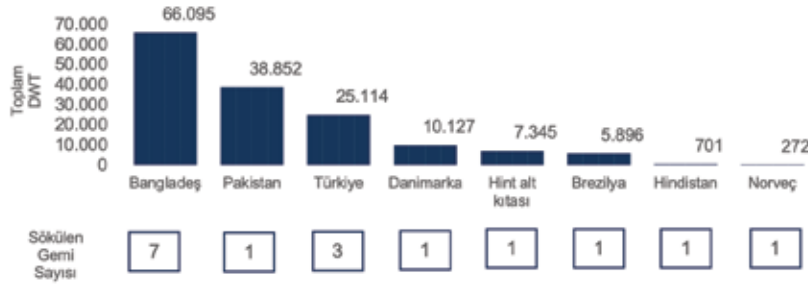
Kaynak: Clarksons Research Services Limitet ve İMEAK Deniz Ticaret Odası Görselleri

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

MAYIS			
Gemi Tipi	Adet	Ortalama Yaş	Toplam DWT
Çimento Gemisi	1	34,0	650
Dökme Yük Gemisi	1	34,0	38.852
Genel Kargo Gemisi	5	33,0	31.166
Kimyasal Tankeri	1	28,0	10.127
Kimyasal/Petrol Tankeri	1	29,0	44.787
Kuruyük Gemisi	1	33,0	1.579
LPG Tankeri	1	30,0	2.347
Petrol Tankeri	1	35,0	3.546
Ro-Ro	2	36,0	20.375
Ro-Ro/Yolcu Gemisi	1	60,0	272
Römorkör	1	50,0	701
Genel Toplam	16	35,6	154.402

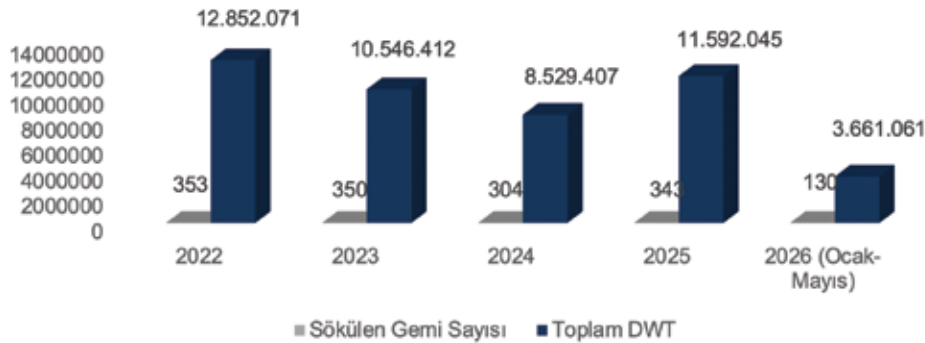
Kaynak: Clarksons Research Services Limited ve İMEAK Deniz Ticaret Odası Hesaplamalar

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



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

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



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

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

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



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

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





ADAMAR
International Maritime Services Inc.

Her İhtiyaca Uygun Ürün Çeşitliliği

Adamar Valves olarak, güçlü stok altyapımızı yenilik ve kaliteyle sürekli destekliyoruz. Yeni ürün yatırımlarımızı düzenli olarak artırırken ürünlerimizin büyük bir kısmı, sevkiyata hazır şekilde depolarımızda sizi bekliyor.

**1.000'den fazla ürün çeşidimizle
gemilerinizin ihtiyaçlarına anında çözüm sunuyoruz.**

1.000+



GO
confidently



www.adamarine.com



sales@adamarine.com



+90 533 328 23 10

TURKIYE CHINA HONG KONG NETHERLANDS GREECE

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



The Way Forward Is Harmony

YAF GROUP

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

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