

İMEAK
Deniz Ticaret
Odası'nın
resmi yayınıdır.

DenizTicareti

DERGİ KURULUŞ: 1984

MART / 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



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

M. ZİYA KALKAVAN

MEHMET FATİH YALDIZ

2013 Fotoğraf Yarışması'nda DTO'nun eserini satın aldığı
fotoğrafçılar arasında yer alıyor.



Yıl 42

MART 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



04

BAŞYAZI / TAMER KIRAN

KÜRESEL GERİLİM TIRMANIRKEN DENİZ TİCARETİNDE RİSKLER ARTIYOR



08

MECLİS

MECLİS TOPLANTISINDA ULUSLARARASI GELİŞMELER DEĞERLENDİRİLDİ



36

GÜNDEM

ÇANAKKALE: GEÇİLMEZ BİR DESTAN



42

SÖYLEŞİ

PROF. DR. NAFİZ ARICA: "HEDEFİMİZ, DENİZCİLİK SEKTÖRÜNÜN İHTİYAÇ DUYDUĞU NİTELİKLİ İNSAN KAYNAĞINI YETİŞTİRMEK"



58

SİGORTA

UFUK TEKER: "DENİZLERİMİZDE SİGORTASIZ RİSK KALMAMASI İÇİN TÜRK P&I SORUMLULUK ALMAYA HAZIR"

FAALİYET RAPORU	18
ODADAN HABERLER	22
ŞUBELERİMİZDEN	32
ANALİZ	38
YEŞİL DÖNÜŞÜM ZİRVESİ	46
LİMANLAR	50
MAKALE	54
SEKTÖRDEN HABERLER	60
BUNKER	88
LOJİSTİK	90
DTO IMO BÜLTENİ	92
DTO AB BÜLTENİ	96
GEMİ TUTULMALARI	102
S&P	104
YÜK İSTATİSTİKLERİ	110
ISTFIX	112
HURDA RAPORU	114

Küresel gerilim tırmanırken deniz ticaretinde riskler artıyor



TAMER KIRAN

İMEAK DTO Yönetim Kurulu Başkanı

Yılın ikinci ayını geride bırakırken, birbiri ardına gelişen baş döndürücü gelişmeleri ibretle izliyoruz. Küresel ekonomide korumacılık eğilimlerinin güçlendiği ve ticaret dengelerinin yeniden şekillendiği bir dönemde, şubat ayının son gününde ABD ve İsrail'in, İran'a yönelik saldırısı Orta Doğu'da belirsizlikleri daha da artırdı. İran'ın karşılık olarak Körfez ülkelerine füze saldırıları, yalnızca bölgesel bir güvenlik meselesi değil; aynı zamanda küresel ticaret ve enerji arzı açısından da son derece kritik bir gelişme olarak karşımıza çıktı.

Özellikle Hürmüz Boğazı'na ilişkin risklerin artması, dünya ticaretinin en stratejik geçiş noktalarından birinde ciddi bir kırılganlık oluşturdu. Küresel

petrol ticaretinin önemli bir bölümünün bu hat üzerinden gerçekleştiği dikkate alındığında, sevkiyatların durma noktasına gelmesi; enerji fiyatlarından navlun piyasalarına kadar geniş bir alanda dalgalanma yaratabilecek riskleri barındırıyor.

Dünya ticareti hâlihazırda korumacılık ve tarifeler nedeniyle baskı altındayken; jeopolitik risklerin enerji arz güvenliğini tehdit etmesi, şüphesiz küresel tedarik zincirleri üzerinde ikinci bir şok etkisi yaratma potansiyeli taşıyor. Belirsizliklerin arttığı bu süreçte, sağduyunun ve diplomatik kanalların öne çıkmasını temenni ediyor, özellikle yakın coğrafyamızda yaşanan sıcak savaşların bir an önce son bulmasını diliyorum.

Küresel denizyolu taşımacılığında 2026 yılının zaten belirsizliklerin öne çıkacağı bir dönem olacağı öngörülmüyordu. Son gelişmeler doğrultusunda özellikle Hürmüz hattında yaşanmaya başlanan aksama; enerji taşımacılığında rota değişikliklerini gündeme getirip, kısa vadede bazı segmentlerde navlunları desteklese de küresel ticarete genel bir yavaşlama riskini beraberinde getirecektir. Artık ticaretin yalnızca ekonomik parametrelerle değil, jeopolitik gelişmelerle anlık yön değiştiren bir yapıya sahip olduğu gerçeğini dikkate alarak, planlarımızı ve stratejilerimizi bu gerçeklik çerçevesinde şekillendirmemiz gerekiyor.

Türkiye'nin coğrafi konumu, güçlü filo kapasitesi ve gelişmiş liman altyapısı önemli avantajlar sunarken, bu avantajların sürdürülebilir rekabet gücüne dönüşebilmesi için ticaret politikalarının denizcilik stratejileriyle eşgüdüm içinde yürütülmesi büyük önem taşıyor. Yeni küresel düzende, yalnızca gelişmeleri izleyen değil; ticaret yollarını, lojistik merkezlerini ve uluslararası gelişmeleri

stratejik bakış açısıyla değerlendiren ülkelerin öne çıkacağı gerçeğini aklımızdan çıkarmamamız gerekiyor.

Hamdolsun Türkiye, etrafı sıcak çatışmalar ve istikrarsızlıklarla çevrili bir coğrafyada yer almasına rağmen, siyasi ve ekonomik istikrarını koruyarak bölgesinde güven unsuru olmaya devam ediyor.

Karadeniz'den Akdeniz'e, Orta Doğu ve Kafkasya'ya uzanan geniş bir hinterlandın merkezinde bulunan ülkemiz; güçlü devlet geleneği, etkin diplomasi kapasitesi ve sağlam kurumsal yapısıyla güvenilir bir liman özelliğini koruyor. Ramazan ayının mübarek günlerinde Yüce Rabbim'den, bu aziz vatani ilelebet payidar ve muzaffer eylemesini niyaz ediyorum.

Şubat ayında da faaliyetlerimizi yoğun biçimde sürdürdük; küresel ve bölgesel gelişmeleri yakından takip ederken farklı ülkelerin temsilcileriyle bir araya gelerek iş birliği imkânlarını değerlendirdik ve sektörel gelişmeleri üyelerimizle paylaştık.

Ramazan vesilesiyle düzenlediğimiz geleneksel iftar programımızda camiamızla bir araya gelmenin mutluluğunu yaşadık. Bizleri aynı sofrada buluşturan yalnızca bu mübarek ayın bereketi değil; aynı zamanda birbirimize duyduğumuz sevgi ve muhabbet duygusudur. Bu birlikteliğin daim olmasını temenni ediyor, Ramazan ayı içerisinde idrak edeceğimiz Kadir Gecesi'nin kalplerimize huzur, işlerimize bereket, ailelerimize ve ülkemize hayırlar getirmesini Yüce Rabbimden niyaz ediyorum.

Denizcilik camiamızın Ramazan Bayramı'nı kutluyor, sağlık ve esenlik dolu günler diliyorum. Kalın sağlıcakla...



BELZONA SEMİNERİ
Repair • Protect • Improve

14 MAYIS 2026

Davetiye ve bilgi için lütfen bizimle iletişime geçiniz.
İrtibat Tel: +90 537 036 40 75

ÜRÜNLERİMİZ



Denizcilik sektörü için kapsamlı Belzona® çözümleri

Tamir, Kaviteasyon ve korozyon koruma kaplama alanları

- Dümen tertibatları, yeke ve yatak bölgeleri
 - Pervane ve şaft sistemleri
 - Bow Thruster gövde ve tünelleri
 - Şaft braket, kovan ve bosa yüzeyleri
 - Hydrojet ve Kort Nozzle sistemleri
 - Pompa gövdesi ve impeller
 - Deniz suyu devreleri ve kinistin filtreleri
 - Cooler ve 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:



INTER-MAR
GEMİ ONARIM

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



"Güçlü Yönümüz" Sizin Memnuniyetiniz



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



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

MECLİS TOPLANTISINDA ULUSLARARASI GELİŞMELER DEĞERLENDİRİLDİ

İMEAK Deniz Ticaret Odası'nın Şubat ayı Meclis Toplantısı'nda bölgesel ve küresel gelişmelerin denizcilğe etkileri değerlendirilirken, Prof. Dr. Ragıp Kutay Karaca da "Uluslararası Sistemde Değişim ve Türk Dış Politikası" başlıklı bir sunum yaptı.



KAŞIF KALKAVAN - BAŞARAN BAYRAK - EMİN EMİNOĞLU



AYGÜN ÖZGEN

İMEAK Deniz Ticaret Odası'nın Şubat ayı Meclis Toplantısı; İMEAK Deniz Ticaret Odası, Türk Armatörler Birliği, S.S. Gemi Armatörleri Motorlu Taşıyıcılar Kooperatifi tarafından düzenlenen "Geleneksel İftar Yemeği" öncesinde 26 Şubat 2026 Perşembe akşamı Büyük Kulüp'te yapıldı. Meclis toplantısının bir bölümüne Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı (UAB) Denizcilik Genel Müdürü Ünal Baylan da katıldı.

İMEAK DTO Meclis Başkanı Başaran Bayrak başkanlığında gerçekleştirilen toplantının başında İMEAK DTO Meclis Katip Üyesi Kaşif Kalkavan vefat haberlerini okudu ve merhuma ve merhumelere Allah'tan rahmet, kederli ailelerine başsağlığı dilendi: "DTO üyesi Yeni Fırtına 1 Yusuf Ferah Firması sahibi

Kaptan Yusuf Ferah; DTO üyesi Deval Transport Denizcilik ve Ticaret Ltd. Şti. ortakları Haldun Hikmet Deval ve Şahin Naci Deval ile DTO üyesi Ali Haydar Deval Denizcilik Ltd. Şti. Yönetim Kurulu Başkan Yardımcısı Harun Deval'ın annesi Maliye Deval; DTO üyesi Turkon Holding A.Ş. ortakları, DTO eski Yönetim Kurulu Başkanı Metin Kalkavan, DTO eski Yönetim Kurulu Üyesi Nevzat Kalkavan, Mehmet Salih Kalkavan'ın annesi, DTO Meclis üyesi Alkın Kalkavan ve DTO üyesi Devrim Orkun Kalkavan'ın büyükannesi; DTO Meclis üyesi Erkan Metin'in anneannesi Hacı Mukaddes Kalkan'a vefat etmiştir.

Merhuma ve merhumelere Allah'tan rahmet, yakınlarına Allah'tan rahmet, kederli ailelerine, odamız ve

camiamızın adına başsağlığı diliyoruz." Gündemin birinci maddesi, DTO Meclisi'nin 29.01.2026 ve 41 sayılı toplantı zabıtlarının görüşülmesi ve onaylanmasıydı. Adreslere gönderilen toplantı zabıtları oybirliğiyle onaylandı. Bayrak, Doğu Akdeniz bölgesinde gümrüğe verilen teminat mektubu ile ilgili ek maddenin gündeme alınmasını üyelerin onayına sundu.

Ek madde oybirliğiyle kabul edildi. Gündemin ikinci maddesi 2025 Aralık ayı fasılalar arası aktarma taleplerinin görüşülmesi ve onaylanmasıydı. İMEAK DTO Hesapları İnceleme Komisyonu Başkanı Aygün Özgen'in okuduğu madde oybirliğiyle onaylandı. Yine Aygün Özgen'in okuduğu 2025 Aralık Ayı mizanı da oybirliğiyle kabul edildi. Doğu



TAMER KIRAN

Akdeniz Gümrük ve Dış Ticaret Bölge Müdürlüğü'ne ek teminat mektubu verilmesi hakkındaki hususu ise İMEAK DTO Meclis Katibi Kaşif Kalkavan okudu. Madde oybirliğiyle kabul edildi. Daha sonra şubat ayı faaliyetlerinin videolu sunumuna geçildi.

TAMER KIRAN: “KÜRESEL EKONOMİDE YAPISAL DÖNÜŞÜMLERİN HIZLANDIĞI BİR AY OLDU”

Kürsüye gelen İMEAK Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kiran konuşmasına denizcilik camiasının mübarek Ramazan ayını kutlayarak başladı. Küresel ekonomide yapısal dönüşümlerin hızlandığı bir ayın daha geride bırakıldığını belirten Kiran, uzun süredir müzakere edilen Hindistan–Avrupa Birliği Serbest Ticaret Anlaşması'nın imzalanmasının ve ABD Yüksek Mahkemesi'nin Trump'ın gümrük vergilerine ilişkin aldığı kararın, küresel ekonomi açısından etkisi yüksek iki gelişme olarak öne çıktığını kaydetti.

Hindistan'ın Avrupa Birliği ile serbest ticaret anlaşması imzalamasının, zaten iş gücü maliyetleri açısından ciddi avantajlara sahip olan bu ülkenin birçok üründe AB pazarına gümrüksüz ya da düşük vergi oranlarıyla erişimini mümkün kıldığına dikkat çeken Tamer

Kiran, Orta Doğu ticaret koridorunun hızla ilerlediği bir dönemde bu anlaşmanın, Hindistan'ın yalnızca AB sınırları içine değil, AB'nin serbest ticaret anlaşması bulunan diğer ülkelere de daha rekabetçi şekilde ulaşmasını sağlayacağını söyledi. Türkiye açısından tablonun daha karmaşık olduğunu belirten Tamer Kiran, “Avrupa Birliği'nin üçüncü ülkelerle yaptığı serbest ticaret anlaşmalarında masada yer alamamız önemli bir dezavantaj yaratırken, bu anlaşmaların sonuçlarına otomatik olarak katılmak zorunda kalmamız ayrı bir sorun alanı oluşturuyor. Hindistan örneğinde olduğu gibi, AB ile anlaşma yapan bir ülkenin Türkiye pazarına da düşük gümrük oranlarıyla erişim imkânı elde etmesi, rekabet gücümüzün zaten zorlandığı bir dönemde ilave baskı anlamına geliyor” diye konuştu.

Aynı süreçte Avrupa'nın “Sanayi Hızlandırıcı Yasa”sı ve kamu ihalelerinde yerli üretim şartlarını ağırlaştıran “Made in Europe” düzenlemesinde de önemli ilerlemeler kaydedildiğini belirten Tamer Kiran, yaklaşık 2 trilyon Euro'luk AB kamu yatırımlarında; enerji, yenilenebilir enerji, hidrojen, nükleer enerji, elektrikli araçlar, plastik ve alüminyum gibi stratejik sektörlerde ihaleye girecek şirketler için daha sıkı

yerli girdi ve üretim şartları getirilmesinin öngörüldüğünü kaydetti. Bu düzenleme kapsamında 27 AB üyesine ek olarak Norveç ve İzlanda gibi bazı ülkeler yer alırken, İngiltere ve Türkiye gibi AB ile serbest ticaret anlaşması ya da gümrük birliği anlaşması bulunan ülkelerin kapsam dışında kalmasının önemli bir tartışma başlığı oluşturduğunu belirten Tamer Kiran, “Yasanın yürürlüğe girmesi durumunda Türkiye'de üretilen başta otomotiv ve yenilenebilir enerji ve ekipmanları olmak üzere bazı sektörlerde AB'nin talebi üzerinde olumsuz etkiler oluşabilir.” dedi.

KORUMACILIK DUVARLARI TIRMANIYOR

Genel çerçevede bakıldığında ABD'nin doğrudan ve yüksek oranlı tarifelerle korumacılığı artırırken, Avrupa Birliği'nin daha teknik düzenlemeler ve standartlar üzerinden korumacılık duvarını yükseltmeye çalıştığını kaydeden Tamer Kiran, “Türkiye açısından ise uzun yıllardır güncellenmeyen Gümrük Birliği çerçevesi, değişen küresel koşullar altında avantajdan çok sınırlayıcı bir yapı haline gelme riski taşıyor. Bu nedenle Gümrük Birliği'nin kapsamlı biçimde gözden geçirilmesi, Türkiye'nin AB ile ticari ilişkilerinde dezavantajlarının giderilmesi ve ‘Made in Europe’ gibi düzenlemelerde dışlayıcı bir konuma itilmemesi kritik önem taşıyor” diye konuştu.

ABD tarafında ise Trump'ın yaklaşık bir yıldır artan oranda uyguladığı gümrük vergilerini iptal eden Yüksek Mahkeme kararı sonrasında, yönetimin önce %10, ardından %15'e çıkardığı yeni küresel tarife oranlarının dikkat çektiğini belirten Tamer Kiran, mahkeme kararıyla kaldırılan ortalama %18 civarındaki vergi oranına yakın bir seviyenin yeniden devreye sokulmasının, teknik olarak aynı yapıyı ifade etmese de ABD'nin korumacılık eğiliminin yüksek kaldığını gösterdiğini söyledi.

Türkiye ekonomisine de değinen Kiran “Ocak ayında TÜFEK aylık %4,84 artarken yıllık enflasyon %30,65 olarak gerçekleşti. Yılsonu için %16 enflasyon



hedefi bulunan bir dönemde, ilk ayda yaklaşık %5'lik artış enflasyon baskısını ortaya koyuyor. Enflasyonun tahminlerin üzerinde gelmesi üzerine Merkez Bankası, şubat ayı enflasyon raporunda 2026 yıl sonu hedefini %16'da sabit tutarken tahmin aralığını %13–19 bandından %15–21 bandına yükseltti. Banka, ocak ve şubat aylarındaki yüksek enflasyonun ardından kira ve eğitim kaynaklı etkilerin azalacağını, talep koşullarının yavaşlayacağını belirtti. Kıran; “Merkez Bankası Başkanı'nın rapor toplantısında 'küçük adımlar' vurgusu ise piyasalarda faiz indirim sürecinin kontrollü ilerleyeceği beklentisini destekledi” dedi.

KÜRESEL DENİZYOLU TAŞIMACILIĞINDA SINIRLI BÜYÜME

Denizcilik piyasalarını değerlendiren Başkan Tamer Kıran, 2026 yılının, küresel denizyolu taşımacılığı açısından sınırlı büyüme beklentisine karşılık artan politika kaynaklı belirsizliklerin öne çıktığı bir yıl olarak şekillendiğini görüldüğünü söyledi. En önemli gündem başlıklarından birisinin de Amerika Birleşik Devletleri'nin ticaret ve denizcilik politikaları olmaya devam ettiğini kaydeden Kıran, şunları söyledi: “ABD yönetimi, kendi gemi inşa ve denizcilik sanayisini yeniden canlandırmayı hedefleyen bir Denizcilik Eylem Planı'nı

Şubat ayında açıklamış; bu kapsamda ABD limanlarına uğrayan tüm yabancı yapımı ticari gemilerden ücret alınmasını gündeme getirmiştir. Önceki taslaklarda yalnızca Çin yapımı gemiler hedef alınırken, kapsamın genişletilmesi dikkat çekicidir.

Bu tür uygulamaların hayata geçirilmesi halinde, taşımacılık maliyetlerinde artış, navlun dengelerinde değişim ve ticaret rotalarında yeniden konumlanma ihtimali söz konusu. ABD'nin ülkemizin önemli ihracat pazarlarından biri olduğu düşünüldüğünde, bu gelişmelerin Türkiye'ye yansımaları da yakından izlenmesi gerektiğini değerlendiriyoruz.”

Küresel ölçekte tarifelerin artırılmasına yönelik açıklamaların ve bu kararların yargı süreçlerine konu olmasının, ticarete öngörülebilirliği azaltırken, denizyolu taşımacılığı üzerinde belirsizlik baskısını da artırdığını belirten Kıran, 2026 yılına ilişkin ilk projeksiyonların, küresel denizyolu taşımacılığının yüzde 1,4'lük sınırlı bir büyüme ile 13,1 milyar tona ulaşmasının beklendiğini gösterdiğini kaydetti ve “Küresel denizyolu taşımacılığı büyümeye devam etse de 2026 yılı yüksek belirsizlik, artan maliyet baskısı ve politika kaynaklı risklerle şekillenmektedir. Bu dönemde sektörümüz açısından en önemli husus;

esneklik, pazar çeşitlendirmesi ve rekabet gücünün korunması olacaktır” dedi.

“DTO ŞUBAT AYINDA DA FAALİYETLERİNE HIZ KESMEDEN DEVAM ETTİ”

Şubat ayında DTO'nun faaliyetlerine hız kesmeden devam ettiğini ifade eden Kıran, küresel ve bölgesel gelişmeleri yakından takip ederken bazı ülkelerin temsilcileriyle görüşerek iş birliği imkânlarını değerlendirdiklerini açıkladı. Tersaneler ve Kıyı Yapıları Genel Müdürlüğü'nün tersane, tekne imal ve çekek yerleri yönetmeliğini güncel ihtiyaçlar doğrultusunda gözden geçirdiğini; bu süreçte DTO üyelerinin görüşlerini beklediklerini ve yönetmeliğin uygulama tecrübeleri ışığında revize edilmesi için sektörün katkısının şart olduğunu hatırlattı.

Uluslararası temaslar kapsamında Sri Lanka Cumhuriyeti Ankara Büyükelçisi'ni ziyaret ettiğini belirten Tamer Kıran şöyle devam etti: “Görüşmede gemi inşa, bakım-onarım, lojistik, depolama ve özellikle yakıt ikmali alanlarında iş birliği ve yatırım fırsatları öne çıktı. Ayrıca Sri Lanka'da her yıl yaklaşık 250 güverte ve makine zabiti mezun oluyor; staj ihtiyacı büyük. Bu nedenle üyelerimizin daha fazla bilgi almak ve fırsatları değerlendirmek için Ataşelikle temasa geçmesini tavsiye ediyorum. Sri Lanka, ada ülkesi olarak denizcilikte güçlü bir potansiyele sahip. Yatırımlara açık, stratejik bir su yolu üzerinde bulunuyor.

Özellikle yakıt ikmali ve diğer ikmal konularında iş yapılabilecek bir ülke izlenimi edindim. Ayrıca Kamerun ve Somali Ulaştırma Bakanları ile temaslarımız oldu. Kamerun Ulaştırma Bakanı Türkiye'de eğitim almış, Türkçe konuşuyor; bu, ülkemizde yetişen uzmanların ülkelerinde önemli görevlere geldiğini gösteriyor. Somali'de ise Türk denizcilik varlığının artırılması yönünde devletimizin desteği mevcut. Bu alanda ilgilenen üyelerimizi bizimle ve ilgili kurumlarla temasa geçmeye davet ediyorum.” Kıran Ramazan ayı vesilesiyle 16 Mart'ta idrak edilecek



TUNÇ TANER

Kadir Gecesi'nin kalplere huzur ve ülkemize hayırlar getirmesini dileyerek konuşmasını tamamladı.

İMEAK DTO Meclis Başkanı Başaran Bayrak, "Made in Europe" girişimine ilişkin kısa bir ekleme yaparak "Avrupa Birliği'nin 'Made in Europe' girişimi kapsamında Türkiye, İngiltere, Lihtenştayn ve Fas gibi ülkeler için 'trusted partner' oluşumu gündeme geliyor. Bu kapsamda bir komite kurulacak ve kararlar bu komite tarafından alınacak. Henüz netleşmemekle birlikte, Türkiye'nin Avrupa Birliği kapsamı dışında tutulmayıp sanki birlik içinde değerlendirileceği yönünde bir çalışma olduğu bilgisi bize ulaştı" dedi.

HAVELSAN'IN DİJİTAL DENİZCİLİK FAALİYETLERİ HAKKINDA BİLGİLENDİRME

İMEAK DTO Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran'ın ardından HAVELSAN İş Geliştirme Yöneticisi Tunç Taner, HAVELSAN'ın dijital denizcilik alanındaki faaliyetleri; HAVELSAN Siber Güvenlik Direktörlüğü Grup Lideri Şeref Can Özkaya ile Denetim ve Uyum Takım Yöneticisi Seda Dalgıç da "Denizcilik Sektöründe Siber Güvenlik" hakkında bilgi verdi. HAVELSAN'ın Türk Silahlı Kuvvetleri Güçlendirme Vakfı'na bağlı 2500 çalışanıyla 20 ülkede faaliyet gösterdiğini ve askeri, kamu ve sivil



SEDA DALGIÇ - ŞEREF CAN ÖZKAYA

alanlarda yazılım çözümleri geliştirdiğini söyleyerek konuşmasına başlayan Taner, HAVELSAN'ın Genel Dijital Denizcilik Çözümleri'ni şu başlıklar altında sıraladı: Yapay Zeka Destekli İş Sağlığı ve Güvenliği Ürünü (kameralardan aldığı görüntüleri işleyerek yangın, duman tespiti, baret tespiti, düşme, alan ihlali, kişi sayımı gibi durumları otomatik analiz eden ve aktif olarak kullanılan bir sistem); Biyometrik Geçiş Kontrol Sistemleri (yüz tanıma teknolojisi ile güvenli geçiş imkanı sunar. KVKK uyumlu olarak yüz verilerini dışarıya çıkarmadan muhafaza eder); Deniz Navigasyon Asistanı (gemiler için yeni geliştirilen bir çarpışma önleyici sistem) ve Kurumsal Yazılım Platformları (yerli kurumsal kaynak yönetimi (ERP) platformu Kovan; elektronik belge yönetim sistemi (EBYS) Evraka; savunma sanayi ihtiyaçlarına yönelik geliştirilmiş güvenli iletişim platformu İleti).

Denetim ve Uyum Takım Yöneticisi Seda Dalgıç, küresel ticaretin %80'i deniz yoluyla yapıldığı için denizcilik sektöründe operasyonel süreklilik, regülasyon uyumluluğu ve dijital dayanıklılık kavramlarının kritik hale geldiğini; dijitalleşmenin gemi köprü üstünden makine dairesine kadar tüm sistemlerde veri akışını artırdığını, bunun da siber güvenlik risklerini yükselttiğini belirterek "Güvenlik zincirinin en zayıf

halkası kadar güçlü olunabilir" dedi. Siber saldırılarla birlikte yeni mevzuatlar ortaya çıktığını, IMO'nun denizcilik siber güvenliği için temel çerçeveyi belirlediğini açıkladı. IACS (Uluslararası Klaslama Kuruluşları Birliği) E26 ve E27 Standartları'nı detaylandırıp Türkiye'de Türk Loydu'nun, bu standartlara uyum denetimleri yapma yetkisine sahip olduğunu ifade etti.

HAVELSAN Siber Güvenlik Direktörlüğü Grup Lideri Şeref Can Özkaya ise HAVELSAN'ın siber güvenlik hizmetleri hakkında bilgilendirdi: "Gemilerde uygulanan Siber Olgunluk Seviyesi Belirleme Hizmeti, E26, E27 standartları ve IMO gereksinimleri doğrultusunda siber güvenlik çözümlerini belirler. Kontrol listeleri, varlık incelemesi, personel mülakatları ve saha denetimleri ile bir olgunluk puanı hesaplanır ve iyileştirme aksiyonları raporlanır. Siber Güvenlik Farkındalık Eğitimi'nde ise insan faktörünün siber güvenlikteki kritik rolü nedeniyle, denizcilik sektöründe çalışan tüm personele siber güvenlik temel eğitimi sunulur. Bu eğitim, IT/OT sistemlerindeki olaylar, ortalama (phishing), sosyal mühendislik saldırıları, olay yönetimi ve operasyonel sürekliliğin korunması gibi konuları pratik örneklerle kapsar."

Daha sonra limanlar, tersaneler ve gemilerde kullanılan OT (Operasyonel Teknolojiler) sistemlerinin siber güvenliğini sürekli izlemek ve artan siber saldırı yüzeyine karşı koruma sağlamak amacıyla geliştirilen HAVELSAN'ın Siber Güvenlik Ürünü ICS Sentinel'in özelliklerini detaylı olarak açıkladı ve HAVELSAN'ın bu ürün ve hizmetleriyle denizcilik sektöründe siber dayanıklılığı artırmayı hedeflediğinin, gemilerde zafiyetleri izleyip açık noktaları tespit etmeye odaklandığının altını çizdi.

PROF. DR. RAGIP KUTAY KARACA: "BİRLEŞMİŞ MİLLETLER SORUN ÇÖZMEKTEN UZAK"

İstanbul Aydın Üniversitesi Rektör Yardımcısı Prof. Dr. Ragıp Kutay Karaca, "Uluslararası Sistemde Değişim ve



PROF. DR. RAGIP KUTAY KARACA

Türk Dış Politikası” başlıklı bir sunum gerçekleştirdi. Sunumda, uluslararası sistemde yaşanan değişimlerin Türkiye’nin diplomatik yönelimleri, bölgesel iş birlikleri ve küresel aktörlerle ilişkileri açısından nasıl yeni fırsatlar ve riskler doğurduğu ele alındı. Karaca konuşmasının başında uluslararası sistemdeki değişimi Birleşmiş Milletler üzerinden değerlendirerek “Soğuk Savaş” döneminde iki büyük güç arasındaki anlaşmaların BM’ye taşındığını, sistemin gri alan bırakmadan siyah-beyaz bir düzen kurduğunu hatırlattı. Ancak BM’nin sorun çözmekten uzak kaldığını, kararlarının çoğu zaman çatışmaları sonlandırmak yerine körüklediğini vurguladı.

Karaca, beş daimi üyenin kendi çıkarlarını insanlığın önüne koyması nedeniyle BM’den etkin karar çıkmadığını belirtti. ABD’nin son dönemde BM bünyesindeki birçok kuruluştan desteğini çekmesiyle örgütün ciddi finansal sıkıntıya girdiğini, bursların iptal edildiğini aktardı.

Bu durumun, BM’nin küresel çıkarlar yerine tek bir devletin çıkarlarına hizmet edip etmediği sorusunu gündeme getirdiğini; Birleşmiş Milletler’in işlevselliği konusunda umudu olmadığını ifade etti. Cumhurbaşkanı Erdoğan’ın 2014’te dile getirdiği “Dünya beşten

büyüktür” sözünün diplomasi tarihine geçecek bir slogan olduğunu, ancak değişim mekanizmasının yine beş daimi üyenin elinde olduğunu vurguladı.

Karaca, günümüz uluslararası sisteminin liderler üzerinden işlediğini, otokratik liderlerin öne çıktığını belirtti. Dünya siyasetinde ülkeler yerine liderlerin görüşmelerinin öne çıkarıldığını, bunun hızlı çözüm avantajı sağlasa da kişilere bağlı bir sistem yarattığını; küreselleşmenin ülkeleri ekonomik bağımsızlıktan uzaklaştırdığını, artık hiçbir ülkenin tek başına özgür bir ekonomik yapı kuramadığını ifade etti.

“AVRUPA BİRLİĞİ EKONOMİK ÇIKARLARI ÖNCELEYEN BİR POLİTİKA İZLİYOR”

Daha sonra ABD Başkanı Trump hakkında değerlendirmelerde bulunan Karaca, Trump’ın kendisini “öngörülemeyen bir lider” olarak tanımadığını; Avrupa Birliği’ne yönelik tavrı, Gazze konusundaki tutarsızlıkları ve vergi politikalarının belirsizliği artırdığını; bu davranışlarda değişiklik beklenmediğini, 2026 Kasım ara seçimlerine kadar belirsizliğin süreceğini belirtti.

Avrupa Birliği’ne değinerek, AB’nin uluslararası sorunlara çözüm bulmaktan uzak olduğunu, giderek sadece ekonomik çıkarları önceleyen bir politika

izlediğini söyledi. Çin’in kısa ve orta vadede küresel güç olamayacağını, AB için de benzer bir durumun geçerli olduğunu; Rusya-Ukrayna savaşının ise Avrupa’daki dengeleri tamamen bozduğunu dile getirdi.

Karaca, Avrupa’nın şu anda liderlikten yoksun olduğunu, bürokrasiye sıkıştığını ve Gazze konusunda halkların liderlere baskı yaptığını örneklerle aktararak sözlerine şöyle devam etti: “Rusya-Ukrayna meselesi aslında Kosova’dan başladı. ABD, Türkiye’nin de katkı verdiği bir süreçte Kosova’yı bağımsızlaştırdı. BM Adalet Divanı da halkların kendi kaderini tayin hakkına vurgu yaptı. Rusya ise bunun ileride örnek teşkil edeceğini söylemişti. Nitekim 2008’de Gürcistan’da Güney Osetya ve Abhazya’da pasaport dağıtıp referandumlar yaptılar, bağımsızlık ilanları geldi.

Rusya üç günde Tiflis’e girdi ve bu bölgeleri tanıdı. ‘Kosova’dan farkı ne?’ diye sordular. 2014’te Kırım’da da benzer bir referandumla Rusya’ya bağlanma kararı çıktı, kimse ses çıkarmadı. Bu süreçten en çok Avrupa etkilendi. Almanya, kriz öncesinde Avrupa’nın en güçlü ekonomisiydi; şimdi Rusya’nın en büyük düşmanı haline geldi ve yatırımlarını kaybetti. Ekonomisi Ukrayna-Rusya krizinin dört buçuk kat altında seyreliyor. ABD ise Avrupa’nın doğu ve batı kanadını fiktisel olarak ayırdı. Doğu kanadı Türkiye’nin üyeliğini desteklerken, Batı kanadı Doğu Avrupa’yı yük olarak görüyor. Rusya-Ukrayna savaşı, ABD’nin Avrupalıları yeniden kendi trenine bindirmesine yol açtı. Ancak Trump döneminde Avrupa, ABD tarafından dışlanan bir kıta haline geldi ve büyük bir boşluğa düştü. Bugün Avrupalılar Rusya’yı tehdit olarak görüyor. Putin ise ‘Ukrayna çıkmazını yaratan Avrupalılar’ diyerek bu durumu Trump’a da kabul ettirdi.”

Karaca, Ukrayna krizinin uluslararası dengeleri nasıl sarstığına değinerek Trump’ın “Ukrayna’ya yardımlar Amerikan ekonomisine yük oluyor” sözleriyle Avrupa’yı daha fazla



sorumluluk almaya zorladığını; bu yaklaşımın, transatlantik ilişkilerde yeni gerilimler yarattığını belirtti. Rusya'nın ise Azak Denizi ve Kırım üzerinden stratejik üstünlük sağladığını, Sivastopol'daki üslerin korunması için bu bölgelerden vazgeçmeyeceğini ifade etti.

Ukrayna'nın Karadeniz kıyılarının büyük bölümünü kaybettiğini, ülkenin hem ekonomik hem siyasi açıdan ağır bir yıkım yaşadığını dile getirdi. Karaca, tarihten örneklerle Putin'in adımlarının Kosova ve Gürcistan süreçlerinden beslendiğini, Batı'nın zamanında müdahale etmemesinin Rusya'ya cesaret verdiğini söyledi. Bugün Avrupa'nın liderlikten yoksun olduğunu, ABD'nin ise kıtayı kendi stratejik çizgisine yeniden bağladığını ekledi. Sonuç olarak, Ukrayna krizinde barış ihtimalinin yakın vadede mümkün olmadığını, 2026'ya kadar belirsizliğin süreceğini vurguladı.

Karaca, ABD'nin önünde iki seçenek olduğunu söyledi: Avrupa ve Ukrayna'ya daha fazla baskı yaparak Rusya'nın taleplerini kabul ettirmek ya da Rusya'ya doğrudan baskı uygulayarak geri adım attırmak. Mevcut gidişatın, Avrupa ve Ukrayna üzerindeki baskının artacağına işaret ettiğini ifade etti. Rusya'nın Karadeniz'deki hâkimiyetini

pekiştirdiğini, Ukrayna'nın kıyılarının %70'ini kaybettiğini ve ülkenin ağır bir ekonomik yıkım yaşadığını dile getirdi. Batılı yaptırımlara rağmen Rusya'nın ayakta kaldığını, 300 milyar dolarlık varlığının dondurulmasına ve şirketlerin çekilmesine rağmen ekonomisinin büyüme gösterdiğini, satın alma gücünün arttığını Dünya Bankası verileriyle aktardı.

“RUSYA YAPTIRIMLARA RAĞMEN İZOLE OLMADI”

Rusya'nın yaptırımlara rağmen izole olmadığını da rakamlarla anlattı: “2022'de 40 bin olan değer, AB'de 62 bine çıkmış. Enflasyon 2022'de %20'lere yükselirken, 2024'te %5,9'a geriledi. İşsizlik 2022'de %4,1 iken 2024'te %2,2'ye düştü. Rusya dış borcunu kısa vadeli ödemelerle azaltmış durumda. Enerji ihracatı hâlâ temel sektör. Ancak tarımda son 20 yılda büyük gelişme sağlandı ve Rus buğdayı dünya çapında en kaliteli ürünlerden biri haline geldi. Avrupa hâlâ enerjisini Rusya'dan alıyor.”

Orta Doğu'ya geçtiğinde Karaca, İsrail'in Gazze'de resmi bir soykırım sürdürdüğünü, ABD'nin politikalarının İsrail'in üstünlüğünü garanti altına almak üzerine kurulduğunu söyledi. İbrahim Anlaşmaları'nın “Pax Israelica”

olarak İsrail'in istediği barışı dayattığını vurguladı. Netanyahu'nun Uluslararası Ceza Mahkemesi'nde yargılandığını, ABD'nin ise hakimlere yaptırım uyguladığını hatırlattı. Karaca'ya göre Gazze'de ateşkesin kalıcı barışa dönüşmesi için en büyük engel İsrail. ABD'nin stratejisinde bu engelin aşılması mümkün değil. Gazze'de her gün onlarca insanın öldüğünü belirterek, çözümün Batılı halkların baskısıyla ortaya çıkabileceğini söyledi. Ocak 2026'da yapılan bir ankete göre 30 yaş altı Amerikalıların %70'i Filistin yanlısı; genel nüfusta ise %41. Bu eğilimin kısım seçimlerine yansiyabileceğini ifade etti.

Prof. Dr. Ragıp Kutay Karaca, Amerika'nın Orta Doğu'daki varlığının enerji kaynaklarından çok askeri-stratejik önem taşıdığını; II. Dünya Savaşı'nda kuzey yollarının ABD için kritik olduğunu vurguladı. Çin'e ilişkin verileri ise şöyle açıkladı: “1970'lerden itibaren doğru ekonomik yapılanmayla büyüdü, bugün 19 trilyon dolarlık GSYH'ye ulaştı. Şangay ve Pekin'de kişi başı gelir 2500 dolardan 17-18 bin dolara çıktı. ABD ile Çin arasındaki karşılıklı bağımlılık 7 trilyon dolar seviyesinde; bu kadar bağımlı iki ülkenin çatışamaz. Örneğin GMC üretiminin %44'ünü Çin'de yapıyor, araçlarının %37'sini Çin'de satıyor. ABD'nin Çin'e verdiği ticaret açığı bu bağımlılık nedeniyle kesilemez.”

İran meselesinde ise Prof. Karaca şu noktalara değindi: “İran, 1979'dan beri yalnızlığı seçen ülke, rejim ihracatı ve nükleer güç hedefiyle bölgesel strateji kurdu. Ancak halk artık yönetimin söylemlerine inanmıyor; Riyal 40 yılda 20 bin kat değer kaybetti. Ekonomi mollalar ve devrim muhafızlarının kontrolünde, işsizlik ve güvensizlik yaygın. İran'da rejim değişikliği silahlı unsurlar olmadan imkânsız.

Olası bir müdahalenin maliyeti Irak, Afganistan veya Suriye'den çok daha ağır olur; İran'ın füze ve vekil güçleri aynı anda etkisiz hale getirilemez. ABD'nin böyle bir kapasitesi yok. Türkiye açısından ise, İran'da bir

parçalanma yerine istikrarlı bir komşu devletin daha önemli, aksi halde göç ve ekonomik kırılganlığı artırır. İran'la ticaret Türkiye için kritik önemde.” Prof. Dr. Karaca, Avrupa ve NATO ilişkilerini değerlendirirken Türkiye'nin ticari bağımlılığını hatırlatarak ve “ihracatımızın %23'ünü, ithalatımızın %21'ini Avrupa Birliği ile yapıyoruz” dedi. Ardından, Sarkozy ve Merkel'in Türkiye'yi kapıda bekleten yaklaşımına artık son verilmesi gerektiğini dile getirdi.

Fransa ve Almanya'nın birbirine güvenmediğini, bu yüzden Avrupa'nın güvenlik mimarisinin eksik kaldığını vurguladı. Türkiye'nin savunma sanayindeki başarısına dikkat çekerek, “SIPRI verilerine göre ihracatımız %104 arttı, ithalatımız %37 azaldı” dedi. Bunun liyakat sayesinde olduğunu, ehil insanların doğru yerlere getirildiğinde zirveye çıkıldığını söyledi.

krizlere bağladı ve “İsrail-Filistin, Suriye, Ukrayna... Amerika hepsinin göbeğinde. Peki Çin nerede? Çin sadece yeniden yapılanma için hazırız diyor, para peşinde koşuyor. Ekonomik gözle bakarak küresel siyasi etki yaratamazsınız” dedi. Karaca konuşmasının sonunda Çin'in küresel krizlerde pasif kaldığını; geçmişte de ABD'nin baskısıyla İran petrol ticaretini azaltmayı kabul ettiğinin altını çizdi. Afganistan örneğini vererek, yalnızca ekonomik yaklaşımların yetersiz olduğunu söyledi. Çin'in Tayvan bağımsızlığını tanınması halinde saldıracağını, ancak bölgesel meselelerde çekimser kaldığını ekledi. Son olarak, “Çin'in anayasasında toprak bütünlüğü başka bir ülke tarafından tehdit edilemez diyor. Ama BM'de her kararda çekimser kaldı. Çin dua etsin parçalanmasın” dedi. Prof. Dr. Ragıp Kutay Karaca'nın sunumunun ardından soru cevap bölümüne geçildi,



PROF. ORAL ERDOĞAN

1962'de milli bir kuruluş olarak tesis statüsünde kuruldu, 1966'da vakıf olarak tanımlandı ama resmi vakıf statüsü kazanmadığını belirterek şöyle devam etti: “1998'de vakfa bağlı iktisadi işletme yapısı oluştu, 2017'den itibaren ise anonim şirket statüsüne geçiş için çalışmalar başladı. Bugün geldiğimiz noktada büyük emeklerle IACS'a tam üye olduk; dünyada yalnızca 11 klas kuruluşunun bulunduğu bu birlik içinde yer almak bizim için çok önemli bir başarı. 1 Kasım 2023'ten sonra yaklaşık 130 gemi, yani 2 milyon DWT, diğer klaslardan Türk Loydu'na geçti.

Yeni inşa ve savunma sanayisinde de ciddi adımlar attık. Yönetim yapımız ise bazı zorluklar barındırıyor. Genel kurulda 20'den fazla kurumdan delege var, fakat bu delegeler ortak gibi davranmıyor. Vakıf senedindeki amaçlar şirket aracılığıyla yerine getiriliyor, bu da yönetimi karmaşık hale getiriyor. Türk Loydu milli bir kuruluş olmasına rağmen, Türkiye'de Türk gemileri dahil birçok alanda yabancı klasların hâlâ büyük pay sahibi olması bir tür kapitülasyon gibi. Deniz Ticaret Odası, Gemi Mühendisleri Odası gibi paydaşların Türk Loydu'nu daha güçlü desteklemesi gerekiyor. Geleceğe baktığımızda yeni bir yapıya doğru ilerliyoruz. Vakıf senedinde ciddi değişiklikler yapıldı, önümüzdeki



“ÇİN KÜRESEL KRİZLERDE PASİF KALİYOR”

Sonrasında Prof. Dr. Ragıp Kutay Karaca Çin'e geçti: “Çin'in ekonomisi doğrudan yatırımlara bağlı, %70'i Batılı şirketlerden geliyor. Geri kalanının çoğu da Amerika'nın Asya'daki ortaklarından” şeklinde konuştu. Bu nedenle Çin'in küresel güç olamayacağını belirterek, Batı ile ekonomik entegrasyonun sınırlarını çizdi. Konuşmasını küresel

bu bölümde Karaca meclis üyelerinin sorularını yanıtladı.

PROF. ORAL ERDOĞAN: “TÜRK LOYDU VAKFI'NIN DÜNÜ BUGÜNÜ”

Soru-cevap bölümünün sona ermesinin ardından Türk Loydu Vakfı Yönetim Kurulu Başkanı Prof. Dr. Oral Erdoğan kürsüye geldi. Erdoğan önce Türk Loydu'nun tarihçesi hakkında bir bilgilendirme yaptı. Türk Loydu'nun



süreçte bu uygulamaları iyileştirmek için çalıştaylar düzenleyeceğiz.”

“TÜRKİYE KÜRESEL ENFLASYONDAN DERİNDEN ETKİLENİYOR”

Konuşmasının ikinci bölümünde ekonomik değerlendirmelerde bulunan Erdoğan, Amerika ekonomisinin son üç yılda hızlı bir büyüme atmosferi yakaladığını, 2002–2007 dönemindeki güçlü likiditeye benzer bir hakimiyet kurduğunu ancak bu kez gücünü daha çok askeri alanlarda kullandığını belirtti.

Dünyaya genel büyüme imkânı tanıyan anlayışın yerini, “benim istediğim gibi büyüyen bir dünya” yaklaşımının aldığını söyledi. Denizcilik piyasalarında bu durumun etkilerini özellikle konteyner taşımacılığında gördüklerini, Amerika–Çin ticaretindeki gerilemenin %20–30 seviyelerinde düşüşe yol açtığını ve bunun devam etme ihtimalinin yüksek olduğunu ifade etti. Amerika’nın mal ticaretinde Çin’e karşı açık verdiğini, ancak hizmet ve fikri mülkiyet

alanlarında fazla verdiğini vurguladı. Altın piyasasına değinerek fiyatların kısa sürede 4.400 dolardan 5.600 dolara yükseldiğini, dünyada yaklaşık 220 bin ton açıkta altın bulunduğunu, 50–60 bin ton da çıkarılabilir rezerv olduğunu belirtti. Endüstriyel kullanımın altını öne çıkardığını, bakırın ise gelecekte daha kritik bir rol oynayacağını söyledi. Pandemi döneminde faizlerin sıfıra çekilmesiyle petrol başta olmak üzere fiyatların hızla yükseldiğini, bunun kalıcı enflasyona yol açtığını ekledi. Amerika’da %2 hedeflenen enflasyonun artık %3 seviyesinde kabul edilebilir görüldüğünü, Türkiye’nin ise bu küresel enflasyondan derinden etkilendiğini dile getirdi.

Erdoğan sözlerine şöyle devam etti: “Türkiye’de enflasyon hedeflerini daha gerçekçi koymak gerekiyor. Merkez Bankası’nın yüzde 16 hedefleyip ardından yüzde 21 beklentisi açıklaması bana güven vermiyor. Reel faiz yüzde otuz dört–otuz beşlerdeyken yatırımcıya ‘kazanç var’ deniyor ama bu ortamda kim yatırım yapar? Gerçek şu ki, şu anda yatırım yapmaya gerek yok, verilen mesaj bu. Finansal kazançların büyük kısmı yabancıya gidiyor, Türkiye’ye değil. Faizi doğru yönetmezseniz birileri sizi yönetmeye başlar. Denizcilik ve gemi inşaatı açısından da tablo aynı. Amerika Çin’i yavaşlatmaya çalışıyor, ikame olarak farklı üretim merkezleri öne çıkıyor. Japonya bir dönem bu rolü üstlenmişti, şimdi Hindistan ve Türkiye’nin de pay alabileceği bir üretim dengesi oluşuyor. Türkiye burada fırsatları değerlendirebilir.”

Erdoğan, sermaye piyasasında haksız kazançların gerçek üreticiyi ve ülke ekonomisini olumsuz etkilediğini; altın fiyatlarının önümüzdeki iki yıl içinde 6 bin doları aşacak şekilde fiyatlandığını, bunun belirsizlik değil riskin kalıcı hale geldiğini gösterdiğini ifade etti. Faiz oranlarının küresel olarak hâlâ yüksek olduğunu, Amerika’nın resesyon kaygısını atlattığını ve askeri gücünü destekleyecek finansal kaynaklara sahip olduğunu söyledi. Bu nedenle Amerika’nın masada daha güçlü





GÖNÇ BEYLİ

olduğunu, İran'a karşı da bu gücü kullanabileceğini ekledi.

Prof. Oral Erdoğan Türk Lirası'nın değer kaybını da şöyle açıkladı: "Türk lirasının değer kaybını enflasyon, risk primleri ve rezerv durumuyla açıklıyoruz. Bir de beklenti yönetimi var.

Devlet açısından TL'nin değerli kalması faydalı görülüyor, bu yüzden bilinçli olarak böyle bir politika izleniyor. Doların ani sıçramaları kırk yıldır yaşadığımız bir gerçek; kalıcı etkilerini çözmek için tedbirli olmalıyız. Rezervler 220 milyar dolar deniyor ama bunun önemli bir kısmı altın değerlendirilmesinden geliyor. Yine de mevcut rezervler ciddi şekilde yeterli.

Türkiye ekonomisinin ithalata ne kadar dayalı olduğunu sorguluyorum. İhracatçıların maliyetlerinin yüzde 20-30'unun ithalata bağlı olduğunu görüyoruz.

Eğer ucuz mal ve hizmetleri ithal edip ihracatla katma değer yaratıyorsak, bunun hesabını doğru yapmak zorundayız." Erdoğan reel sektörün özellikle denizcilik alanında entegre bir risk yönetim sistemi olmadığını; navlun, yakıt ve kur kaynaklı risklerin birlikte yönetilmediğini; bunun bedelinin yüksek olduğunu vurgulayarak sözlerini tamamladı.



GÖNÇ BEYLİ, TAİS HAKKINDA BİLGİLENDİRME YAPTI

Erdoğan'ın ardından yeni dönemde Türk Armatörleri İşverenler Sendikası (TAİS) başkanlığına seçilen Gönç Beyli, konuşmasını yapmak üzere kürsüye geldi. Beyli, TAİS'in 1963'te Motorlu Deniz Vasıtaları İşletenleri İşveren Sendikası adıyla kurulduğunu, 1978'de bugünkü adını aldığını ve 2026 itibarıyla 63 yaşında olduğunu belirttikten sonra kuruluşta emeği geçen 24 kurucu üyeyi teker teker saydı: "Ziya Kalkavan, İsmail Kaptanoğlu, Kazım Kaptanoğlu, Muzaffer Divan, Mehmet Şekerci, Adil Göksu, Şükrü Deniz, Hakkı Uzunoğlu, Celal Uzuner, Muhittin Yenigün, Muzaffer Taviloğlu, Ahmet Akgül, Hasan Çolak, Osman Cebeci, Ahmet Başak, Tahsin Memişoğlu, Kazım Akboğan, Hasan Hayran, Fikri Eminoğlu, Turgut Kaptanoğlu, Şükrü Göksu, Orhan Deval, Kaşif Kalkavan, Reşit Kalkavan.

Mekanları cennet olsun. 20 Ocak 2026'da yapılan 14'üncü genel kurulda göreve geldik. Yönetim kurulumuzda Cemil Karadavut, Haluk İribaş, Oruç Reis Güven, Eren Tahir Ağartan ve Yavuz Eyvazoğlu ile birlikte görev yapıyoruz. Sendikamız, gemi yapımı ve deniz taşımacılığı, ardiye ve antrepoculuk alanlarında faaliyet gösteren işverenleri çatısı altında toplayarak Türk deniz ticaretinin gelişimine katkı sunmayı

amaçlıyor. Bugün itibarıyla 26 şirket, 33 gemi ve 22 römorkör sendikamızın üyesi."

Sendikaya faaliyet alanında bulunan gerçek veya tüzel kişilerin başvurabileceğini belirten Beyli, TAİS'in çağdaş bir sivil toplum örgütü ve Gemi Adamları Disiplin Komisyonu'nun yedi asli üyesinden biri olduğunu söyledi ve şöyle devam etti: "Çalışma ve Sosyal Güvenlik Bakanlığı bünyesinde denizcilik sektörünün sorunlarını çözmek için oluşturulan çalışma grubunda yer almaktadır. TAİS, iş mahkemelerinin talepleri doğrultusunda gemi adamları ile armatör işverenler arasındaki davalarda emsal ücret tespiti için görüş bildirir. Bakanlığın Türk bayrağının beyaz listede kalma çalışmalarına destek verir. Türk bayraklı gemilerin yabancı limanlarda haksız uygulamalardan korunması için uluslararası muhataplarla irtibat ve koordinasyon sağlar. Ayrıca ITF'in yurt dışındaki müfettişleriyle ilgili süreçlerde sendikal haklar ve özgürlükler konusunda güvence rolü üstlenir. Bu çabaların hepsi, Türk bayrağının dünya denizlerinde gururla dalgalanmasının bir parçasıdır."

Beyli'nin konuşmasının ardından İMEAK Deniz Ticaret Odası Meclis Başkanı Başaran Bayrak, Ramazan ayının hayırlara vesile olmasını dileyerek toplantıyı sonlandırdı.



Denizlerde 76 Yıllık Güvence!

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

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



TUZLA Merkez

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

www.ozgenshipsupply.com

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

TUZLA Depo ve Ofis

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

FAALİYET RAPORU FAALİYET RAPORU FAALİYET RAPORU

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

TAMER KIRAN, ZİYARETLERİ KABUL ETTİ

İMEAK Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kiran, 11 Şubat Çarşamba günü, Bandırma Onyediy Eylül Üniversitesi (BANÜ) Denizcilik Fakültesi Dekanı Prof. Dr. Alper Kılıç ve Dekan Yardımcısı Doç. Dr. Ramazan Şener'i ağırladı. Bu ziyaret öncesinde Denizci Öğrenciler Derneği (DÖDER) Yönetim Kurulu Başkanı Hüsnü Yavuzalp Özdemir ve Derneğin Yönetim Kurulu Üyeleri de Tamer Kiran'a nezaket ziyaretinde bulundu.

TAİS YENİ YÖNETİMİ DTO'YU ZİYARET ETTİ

İMEAK Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kiran, 11 Şubat Çarşamba günü Türk Armatörleri İşverenler Sendikası'nın (TAİS) yeni Yönetim Kurulu Başkanı Göncü Beyli ve beraberindeki yönetim kurulu üyelerini kabul etti.

TAMER KIRAN, AFRIKALI BAKANLARI AĞIRLADI

Kamerun Cumhuriyeti Ulaştırma Bakanı Jean Ernest Masséna Ngallé Bibéhe ile Somali Federal Cumhuriyeti Limanlar ve Deniz Ulaştırma Bakanı Abdulkadir Mohamed Nur, 11 Şubat Çarşamba günü, İMEAK Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kiran'ı ayrı ayrı ziyaret etti.

PANAMA BAKAN YARDIMCISI DTO'YU ZİYARET ETTİ

İMEAK Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kiran, 16 Şubat Pazartesi günü, Panama Çok Taraflı İşler ve İş Birliği Bakan Yardımcısı Carlos Guevara Mann'ı DTO Genel Merkezi'nde ağırladı. Etkinliğe, İMEAK DTO Yönetim Kurulu üyesi İsmail Görgün, İMEAK DTO Meclis üyesi Cihat Yavuz Güler, İMEAK DTO Disiplin Kurulu Başkanı Av. Mehmet Hakan Tüfekçi katıldı. Panama Heyetinde, Ankara Büyükelçisi Karina Arias Fonseca ve İstanbul Başkonsolosu Juan Jaime Delvalle yer aldı.

ÇOMÜ REKTÖRÜNDEN ZİYARET

İMEAK Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kiran, 20 Şubat Cuma günü, Çanakkale Onsekiz Mart Üniversitesi (ÇOMÜ) Rektörü Prof. Dr. Cüneyt Erenoğlu'nu ağırladı. Altunizade'deki çalışma ofisinde gerçekleşen ziyarete, üniversitenin Deniz Bilimleri ve Teknolojisi Fakültesi Dekanı Prof. Dr. Murat Yiğit, Deniz Bilimleri ve Teknolojisi Fakültesi Dekan Yardımcısı Dr. Öğr. Üyesi Erdem Kan ve Denizcilik Meslek Yüksekokulu Müdürü Doç. Dr. Halit Kuşku iştirak etti.

BOSPHORUS BOAT SHOW KARA FUARI

İMEAK Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kiran, 21 Şubat Cumartesi günü, Yat ve Tekne Endüstrisi Derneği (YATED) tarafından, DTO desteğiyle organize edilen Bosphorus Boat Show Kara Fuarı'nın açılış törenine iştirak etti. Yeşilköy'deki İstanbul Fuar Merkezi'nde gerçekleşen fuarın açılışına, İMEAK DTO Meclis Başkanı Başaran Bayrak, İMEAK DTO Yönetim Kurulu Başkan Yardımcısı Adnan Naiboğlu, İMEAK DTO Yönetim Kurulu üyeleri Burak Akartaş, Orhan Gülcek, Barış Dillioğlu, Ahmet Can Bozkurt, İzmir Şubesi Meclis Başkanı Argun Gündüç ve meclis üyeleri katıldı.

TAMER KIRAN, BÜYÜKELÇİ SOHAIL MAHMOOD İLE GÖRÜŞTÜ

Türkiye Odalar ve Borsalar Birliği (TOBB) Başkan Yardımcısı, İMEAK Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kiran, 25 Şubat Çarşamba günü, D-8 Genel Sekreteri Büyükelçi Sohail Mahmood ile Ankara'da bir araya geldi. TOBB İkiz Kuleler'de gerçekleşen görüşmeye, D-8 İdari, Hukuki ve İç İşler ile D-8 TSO'dan Sorumlu Direktör-I Büyükelçi Mustafa Özcan ve Dışişleri Bakanlığı Uluslararası Ekonomi Politikaları ve Kuruluşları Genel Müdür Yardımcılığı Üçüncü Katibi Halil İbrahim Uçar da katıldı.

GELENEKSEL İFTAR YEMEĞİ

İMEAK Deniz Ticaret Odamız, Türk Armatörler Birliği, S.S. Gemi Armatörleri Motorlu Taşıyıcılar Kooperatifi'nce düzenlenen "Geleneksel İftar Yemeği", 26 Şubat Perşembe akşamı Büyük Kulüp'te yapıldı. İMEAK Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kiran, Türk Armatörler Birliği Yönetim Kurulu Başkanı Cihan Ergenç ve S.S. Gemi Armatörleri Motorlu Taşıyıcılar Kooperatifi Yönetim Kurulu Başkanı Taylan Kalkavan'ın ev sahipliğinde gerçekleşen iftar yemeğine, son Başbakan Binali Yıldırım, TBMM eski Başkanı İsmet Yılmaz, UAB Denizcilik Genel Müdürü Ünal Baylan, Türkiye Hudut ve Sahiller Sağlık Genel Müdürü Osman Kan, İstanbul Vali Yardımcıları Fahrettin Göncü ile Ünal Kılıçarslan, Deniz Kuvvetleri Komutanlığı İstanbul Tersane Komutanı Tuğamiral Recep Erdiñç Yetkin de katıldı.

DAU GENELGESİ REVİZYONU KOORDİNASYON TOPLANTISI

2 Mart Pazartesi günü İMEAK DTO ev sahipliği ve Çevre, Şehircilik ve İklim Değişikliği Bakanlığı Çevre Yönetimi Genel Müdürü Fatih Turan ve ekibinin katılımıyla, DTO Genel Merkezi'nde Gemilerden Atık Alınması ve Atıkların Kontrolü Yönetmeliği ile Denizcilik Atıkları Uygulaması (DAU) Genelgesi Revizyonu Koordinasyon Toplantısı düzenlendi.

Toplantıya İMEAK DTO Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kiran'ın yanı sıra Sahil Güvenlik Komutanlığı Kuzey Marmara Grup Komutanı Yarbay Ziya Can Gürsu, İMEAK DTO Yönetim Kurulu Başkan Yardımcısı Recep Düzgüt, İMEAK DTO Fethiye, Kocaeli ve Marmaris şubelerinin yönetim kurulu başkanları, DTO üyeleri ve üye firmaların temsilcileri ile ilgili Bakanlığın İstanbul ve çevre illerindeki teşkilatından sorumlu yetkililer ve bölgedeki liman başkanlıklarının temsilcileri iştirak etti.



seamanticket.com

Denizden Gökyüzüne, Gemi Adamlarına Özel Biletler

Denizciler için uçuş planlamasının
hızlı, kolay ve güvenilir yolu.



Yüzlerce Uçuşa
Tek Tıkla Erişim



Filtreleme ve
Karşılaştırma



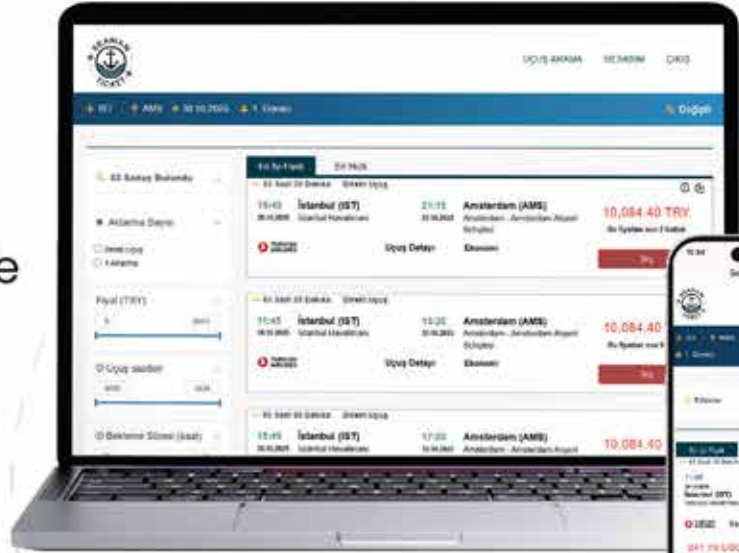
Mürettebat Listesiyle
Hızlı Rezervasyon



Kredi Kartı ile
Güvenli Ödeme



7/24 Online
Destek



Mevcut platformlar



Web sitemizi
ziyaret etmek için
QR kodu taratın



GELENEKSEL İFTAR YEMEĞİ DENİZCİLİK SEKTÖRÜNÜ BULUŞTURDU

İMEAK Deniz Ticaret Odası, Türk Armatörler Birliği, S.S. Gemi Armatörleri Motorlu Taşıyıcılar Kooperatifi'nce düzenlenen "Geleneksel İftar Yemeği", Büyük Kulüp'te yapıldı.



İMEAK Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran, Türk Armatörler Birliği Yönetim Kurulu Başkanı Cihan Ergenç ve S.S. Gemi Armatörleri Motorlu Taşıyıcılar Kooperatifi Yönetim Kurulu Başkanı Taylan Kalkavan'ın ev sahipliğinde gerçekleşen iftar yemeğine, son Başbakan Binali Yıldırım, TBMM eski Başkanı İsmet Yılmaz, UAB Denizcilik Genel Müdürü Ünal Baylan, Türkiye Hudut ve Sahiller Sağlık Genel Müdürü Osman Kan, İstanbul Vali Yardımcıları Fahrettin Göncü ile Ünal Kılıçarslan, Deniz Kuvvetleri Komutanlığı İstanbul Tersane Komutanı Tuğamiral Recep Erdiñ Yetkin, Piri Reis Üniversitesi Rektörü Prof. Dr. Nafiz Arica, DTO Meclis Başkanı Başaran Bayrak, DTO Yönetim Kurulu Üyeleri, Şube Yönetim Kurulu ve Meslek Komiteleri Başkan ile üyeleri ve denizcilik sektörü temsilcileri ile çok sayıda davetli katıldı.

TAMER KIRAN: "BAYRAĞIMIZI DÜNYA DENİZLERİNDE DALGALANDIRMAYA DEVAM EDECEĞİZ"

İMEAK DTO Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran yaptığı konuşmada sözlerine; "Çok kıymetli misafirler, manevi iklimiyle gönüllerimizi yumuşatan dayanışmanın anlamını daha da derinleştiren Ramazan-ı Şerif'i bir kez daha hep birlikte idrak etmenin huzurunu yaşıyoruz" diyerek başladı. Tamer Kıran; "Ramazan ayı bereketin paylaşmanın ve buluşmanın ayıdır. İftar sofraları ise bu güzel değerlerin en samimi şekilde hayat bulduğu müstesna anlardır. Bizler de bu akşam Türk denizciliğinin kıymetli paydaşlarıyla aynı sofrayı paylaşmaktan büyük bir mutluluk ve gurur duyuyoruz. Rabbim tuttuğumuz oruçları, yaptığımız duaları kabul eylesin. Bizleri bugün burada bir araya getiren sadece Ramazan ayının bereketi değil, aynı zamanda birbirimize duyduğumuz sevgi ve muhabbet



duygusudur. Aslında bir araya gelmek kaynaşmak hasret gidermektir. Bu birlikteliğin ve kardeşliğin daim olmasını yüce rabbimden niyaz ediyorum" şeklinde konuştu.

Başkan Tamer Kıran şöyle devam etti: "Geçtiğimiz yıldan bu yana dünya maalesef belirsizliklerin ve risklerin daha da arttığı bir süreçten geçiyor. Jeopolitik gerilimler, ticaret yollarındaki kırılganlıklar ve küresel ekonomideki dalgalanmalar denizcilik sektörünü doğrudan etkiliyor. Bugün Ramazan'ın temsil ettiği değerlere her zamankinden daha fazla ihtiyaç duyduğumuz bir dönemden geçtiğimiz için tüm zorluklara rağmen Türk denizcilik sektörü her zamanki gibi tecrübesi, girişim gücü ve dayanıklılığı ile yoluna kararlılıkla devam etmektedir. Böylesi bir ortamda ülkemize baktığımızda ise şükretmemiz gereken çok sayıda neden olduğunu görmekteyiz".

"Türkiye, Cumhurbaşkanımız Sayın Recep Tayyip Erdoğan'ın liderliğinde savunma sanayisindeki atılımları ile güçlü devlet geleneğine ve istikrarlı duruşuna hamdolsun zor bir coğrafyada güven

veren bir ülke olmaya devam ediyor” diyen Kıran sözlerini şöyle noktaladı: “Yüce Rabbim bu aziz vatani ilelebet payidar ve muzaffer eylesin. Kıymetli misafirler denizcilik sektörü temsilcileri olarak bizler de ülkemize ve milletimize karşı sorumluluğumuzun bilinciyle üretmeye, istihdam sağlamaya ve bayrağımızı dünya denizlerinde dalgalandırmaya devam edeceğiz. Camia olarak direncimizi güçlendirdiğimiz sürece karşılaştığımız her zorluğun üstesinden geleceğimize yürekten inanıyorum. Soframız siz değerli dostlarımızın katılımıyla zenginleşti ve güzelleşti. Teşrif eden kıymetli camiamızın değerli üyelerine canı gönülden teşekkür ediyoruz. Milletimizin ve tüm İslam Aleminin Ramazan-ı Şerif’ini tebrik ediyor, bu mübarek ayın hayırlara vesile olmasını temenni ediyorum. Şimdiden Ramazan Bayramınızı kutluyor, sağlık huzur bereket dolu günler diliyorum”.

BİNALİ YILDIRIM: “DENİZCİLİKTE REKABET OLMAZ. DENİZCİLİKTE DAYANIŞMA OLUR”

Son Başbakan Binali Yıldırım da yaptığı konuşmaya; “Değerli denizci dostlar, bu mübarek Ramazan ayının iftarında bir

araya geldik, hasret giderdik. Bu vesileyle Ramazan-ı Şerifinizi tebrik ediyorum. Rabbim bu ayın bereketinden istifa etmeyi nasip eylesin” diyerek başladı.

Yıldırım şöyle devam etti: “Ramazan’ın ilkeleri ile denizciliğin ilkeleri birbirine çok benziyor. Sabır Ramazan’da var, sabır denizcilikte de var, ölçü denizcilikte de var. Denizcilik aslında sadece bir taşımacılık sektöründen ibaret değil. Denizcilik aslında bir yaşam tarzı. Bugün eğer denizlerimiz olmasa, İsmet Yılmaz Bakanımızın da kullandığı bir sözdür bu. ‘Dünyanın yarısı soğuktan, yarısı da açlıktan öldü’. Denizciliğimiz bizim ekonomik hayatımızın, ticari hayatımızın, vazgeçilmez bir unsurudur”.

“Bugün ticaretimizin yüzde 90’a yakını denizyolu ile yapılıyor. Eğer denizcilerimiz olmasa bunu nasıl başaracağız. Çünkü biz, Türkiye olarak dünyanın merkezinde bir ülkeyiz. Aynı anda 3 kıtaya hitap eden başka bir ülke yok” diyen Yıldırım; “Boğazlarımız olmasa kuzey yarım kürenin birçok ihtiyacı çok zor karşılanır. Böyle kritik bir coğrafyanın getirdiği bazı



yükümlülükler var, bazı sorumluluklar var. Dünya belirsizliğe doğru hızla sürükleniyor. Krizler yönetilebilir. Ama belirsizlik öyle değil. Belirsizlik asla yönetilemez. Bunun bedelini de maalesef masum insanlar ödüyor” dedi.

Binali Yıldırım sözlerini şöyle noktaladı: “Bir gemi inşa mühendisi olarak en verimli yıllarımı sektörde geçirdim. Denizcilik çok meşakkatli bir iştir... Denizci dostlarıma söyleyeceğim şudur. Denizcilikte rekabet olmaz. Denizcilikte dayanışma olur. Biz bir bütünün bileşenleriyiz”.



PİRİ REİS ÜNİVERSİTESİ 18. KURULUŞ YILINI KUTLUYOR

Piri Reis Üniversitesi, 18 yılda denizcilik eğitiminde önemli başarılarla imza atarak Türkiye'nin saygın üniversiteleri arasındaki yerini pekiştirdi.



İMEAK Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanı ve Piri Reis Üniversitesi Mütevelli Heyeti Başkanı Tamer Kıran, üniversitenin 18. kuruluş yıl dönümü dolayısıyla yayımladığı mesajda, Piri Reis

Üniversitesi'nin denizcilik eğitimindeki başarısına dikkat çekti.

Denizcilik alanında uzman insan kaynağı yetiştirmek amacıyla 8 Şubat 2008 tarihinde kurulan Piri Reis Üniversitesi, 18. kuruluş yıl dönümünü kutluyor. Üniversitenin kısa sayılabilecek bir sürede akademik başarıları ve mezunlarının sektördeki etkinliğiyle Türkiye'nin seçkin yükseköğretim kurumları arasında yer aldığı vurgulandı. İMEAK Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanı ve Piri Reis Üniversitesi Mütevelli Heyeti Başkanı Tamer Kıran, yayımladığı mesajda üniversitenin bugün ulaştığı seviyede İMEAK Deniz Ticaret Odası'nın yanı sıra

Türk Deniz Eğitim Vakfı'nın (TÜDEV) yıllara yayılan destek ve katkılarının büyük payı bulunduğunu ifade etti.

Kıran, mesajında üniversitenin kuruluş sürecinde emeği geçen ve bugün hayatta olmayan isimleri rahmet ve minnetle andığını belirterek, geçmişten bugüne Mütevelli Heyeti üyelerine, akademik kadroya ve üniversiteyi tercih ederek mezuniyet sonrası başarılarıyla okullarını temsil eden öğrencilere teşekkür etti. Piri Reis Üniversitesi'nin denizcilik eğitimi alanında hem ulusal hem de uluslararası ölçekte önemli bir konuma ulaştığını kaydeden Kıran, üniversitenin 18. kuruluş yıl dönümünü en içten dilekleriyle kutladı.

TAMER KIRAN'DAN SAMSUN VALİSİ ORHAN TAVLI'YA ZİYARET

İMEAK Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran başkanlığındaki Deniz Ticaret Odası Heyeti, Samsun Valisi Orhan Tavlı'yı ziyaret etti.



DTO heyetinde Yönetim Kurulu Sayman Üyesi Taylan Kalkavan, Yönetim Kurulu Üyeleri Burak Akartaş, İsmail Görgün, Ahmet Can Bozkurt, Meclis Üyesi Ali Avcı, Oda Genel Sekreteri İsmet Salihoğlu, Genel Sekreter Yardımcısı Muhammet Alper Keçeli yer aldı.



Ziyarete, Samsun İlkadım Kaymakamı Abdulkadir Demir, Samsun Ticaret ve Sanayi Odası Başkanı ve TOBB Başkan Yardımcısı Salih Zeki Murzioğlu, Samsun Bölge Liman Başkanı Muhammet Özçelik, Orta Karadeniz Gümrük ve Dış Ticaret Bölge Müdürü Ayhan Coşkun, Serbest Bölge Müdürü Ferhat Dalgın,



DTO Samsun Temsilcisi İskender Yağız katıldı.

Tamer Kıran ve Oda Heyeti, Valilik ziyaretinin ardından DTO Samsun Temsilciliği tarafından düzenlenen iftar programında il protokolü ve Samsunlu üyelerle bir araya geldi.

GUNES GEMI EUROPE
MECHANICAL SOLUTION PARTNER

ROTTERDAM'A GÜNEŞ DOĞDU

İstanbul'un gücü, Rotterdam'ın kalbinde



İ S T A N B U L



İçmeler Mahallesi Reis Sokak No:17
Tuzla / İstanbul

0542 827 66 84
info@gunesgemi.com

R O T T E R D A M



Albert Plesmanweg 29 3088GA
Rotterdam / The Netherlands

+31 68 407 1199
info@gunesgemieurope.nl

www.gunesgemi.com
www.gunesgemieurope.nl



IBIA'DA YENİ YÖNETİM KURULU ÜYELERİ SEÇİLDİ

9 Şubat'ta Londra'da yıllık genel kurul toplantısı (AGM) sırasında yapılan IBIA seçimlerinin sonuçları yıllık IBIA yemeği öncesinde açıklandı.



IBIA Yemeğine katılan DTO heyeti

Uluslararası Bunker Endüstrisi Derneği (IBIA), yıllık genel kurul toplantısında (AGM) gerçekleştirilen seçimlerin ardından yeni yönetim kurulu üyelerini açıkladı. Seçim sonuçları, Londra Park Lane'deki Grosvenor House Hotel'de düzenlenen geleneksel yıllık IBIA yemeği öncesinde duyuruldu.

Toplam 11 adayın yarıştığı seçimde, dört yönetim kurulu koltuğu için üyeler

oy kullandı. Oylama sonucunda üç yıllık görev süresiyle Claudia Beumer (C4 Fuel B.V.), Gianmichele Campanella (Fratelli Cosulich Monaco Sam), Calvin Chung – CPN (Chimbusco Pan Nation) ve Nigel Draffin (danışman ve eğitmen) seçildi.

Yeni üyeler görevlerine 1 Nisan 2026 itibarıyla başlayacak. Bu tarihten sonra IBIA Yönetim Kurulu şu isimlerden oluşacak:

- Adrian Tolson, 2050 Marine Energy LLC – Başkan
- Jeroen de Vos, Peninsula – Başkan Yardımcısı
- Mustafa Aslan, Asmira Group – Sayman
- Claudia Beumer, C4 Fuel B.V.
- Gianmichele Campanella, Fratelli Cosulich Monaco Sam
- Calvin Chung, CPN (Chimbusco Pan Nation)
- Constantinos Capetanakis, Star Bulk
- Rahul Choudhuri, Veritas Petroleum Services (Asia) Pte Ltd
- Frank Dahan, CSL Group Inc
- Nigel Draffin, Danışman ve Eğitmen
- Colin Holloway, Cockett Marine Oil
- Jon Hughes, Dan-Bunkering Africa Ltd
- Ufuk Erinc, Unerco Petrol Ürn. Denizcilik ve Tic. A.Ş.
- Deanna MacDonald, Aveera Energy
- Charlotte Rojgaard, Bureau Veritas
- Valeria Sessa, Reseaworld

IBIA yönetimi, seçim sürecine katılan tüm üyelerine teşekkür ederek, adayların gösterdiği bağlılığın derneğin küresel çeşitliliğini ve dinamizmini yansıttığını vurguladı. Bu seçimler, küresel bunker endüstrisinin regülasyon, sürdürülebilirlik ve teknolojik dönüşüm süreçlerinde kritik bir dönemeçte gerçekleşti. Yeni yönetim kurulu, enerji geçişi, karbon





IBIA Yemeğine katılan Türk katılımcılar

azaltımı ve dijitalleşme gibi konularda sektörün geleceğini şekillendirecek stratejik kararların alınmasında önemli rol oynayacak.

DTO HEYETİ VE TÜRK KATILIMCILAR DA IBIA YEMEĞİNE KATILDI

İMEAK DTO'yu temsilen İMEAK DTO

Yönetim Kurulu Üyesi Serhat Barış Türkmen, IBIA Yönetim Kurulu Üyesi ve DTO Yedek Yönetim Kurulu Üyesi Mustafa Aslan, DTO Yedek Yönetim Kurulu Üyesi Semih Dinçel, DTO Bunker Komitesi Başkanı Hüseyin Şahin, Komite Üyesi Yakup Kalkavan, DTO Meclis Üyesi Tuğrul Oğuz IBIA yıllık yemeğine



katılım sağladı. DTO'nun da reklam sponsoru olarak damga vurduğu geceye Türkiye'den de sektörün önde gelen isimleri katıldı. IBIA Yönetim Kurulu Üyesi olan Mustafa Aslan'ın da yeni dönemde sayman üye olarak görev yapacağı açıklandı. Böylece Mustafa Aslan IBIA'nın ExCo Komitesi'ne (Executive Committee) girmiş oldu.

TAMER KIRAN D-8 GENEL SEKRETERİ İLE BİR ARAYA GELDİ

Tamer Kiran D-8 Genel Sekreteri Büyükelçi Sohail Mahmood ile Ankara'da bir araya geldi.



Türkiye Odalar ve Borsalar Birliği (TOBB) Başkan Yardımcısı, İMEAK Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kiran, 25 Şubat 2026 Çarşamba günü, D-8 Genel Sekreteri Büyükelçi Sohail Mahmood ile Ankara'da bir araya geldi.

TOBB İkiz Kuleler'de gerçekleşen görüşmeye, D-8 İdari, Hukuki ve İç



İşler ile D-8 TSO'dan Sorumlu Direktör-I Büyükelçi Mustafa Özcan ve Dışişleri Bakanlığı Uluslararası Ekonomi Politikaları ve Kuruluşları Genel Müdür Yardımcılığı Üçüncü Katibi Halil İbrahim Uçar da katıldı.

Görüşmede, D-8 üyesi ülkeler arasındaki ticaret ve yatırım hacminin artırılması, özel



sektörler arası iş birliğinin güçlendirilmesi ve D-8 bünyesinde iş dünyasına yönelik mekanizmaların daha etkin hale getirilmesi konuları ele alındı. Ayrıca, D-8 Ticaret ve Sanayi Odaları (TSO) mekanizması çerçevesinde yürütülen çalışmalar ile önümüzdeki dönemde gerçekleştirilebilecek ortak projeler değerlendirildi.

ÇEVRE YÖNETİMİ GENEL MÜDÜRÜ VE EKİBİ DTO EVSAHİPLİĞİNDE SEKTÖRLE BİR ARAYA GELDİ

İMEAK DTO ev sahipliğinde Gemilerden Atık Alınması ve Atıkların Kontrolü Yönetmeliği ile Denizcilik Atıkları Uygulaması (DAU) Genelgesi Revizyonu Koordinasyon Toplantısı yapıldı.



İMEAK DTO Meclis Salonu'nda yapılan toplantıya Çevre, Şehircilik ve İklim Değişikliği Bakanlığı Çevre Yönetimi Genel Müdürü Fatih Turan ve ekibi, İMEAK DTO Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran, Yönetim Kurulu Başkan Yardımcısı Recep Düzgüt, Sahil Güvenlik Komutanlığı Kuzey Marmara Grup

Komutanı Yarbay Ziya Can Gürsu, Fethiye, Kocaeli ve Marmaris Şubelerinin Yönetim Kurulu Başkanları, DTO Meclis Üyeleri ve üye firmaların temsilcileri ile ilgili Bakanlığın İstanbul ve çevre illerindeki teşkilatından sorumlu yetkililer ve bölgedeki liman başkanlıklarının temsilcileri iştirak etti.



İMEAK Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran'ın ev sahipliğinde 2 Mart 2026 Pazartesi günü, Çevre, Şehircilik ve İklim Değişikliği Bakanlığı Çevre Yönetimi Genel Müdürü Fatih Turan ve ekibinin katılımıyla Gemilerden Atık Alınması ve Atıkların Kontrolü Yönetmeliği ile Denizcilik Atıkları Uygulaması (DAU) Genelgesi Revizyonu Koordinasyon Toplantısı yapıldı.

Toplantıda, Gemilerden Atık Alınması ve Atıkların Kontrolü Yönetmeliği'nin güncel ihtiyaçlar ve uluslararası düzenlemeler doğrultusunda yürütülen revizyon çalışmaları ele alındı. Ayrıca, Yönetmelikle eş zamanlı olarak güncellenmesi planlanan Denizcilik Atıkları Uygulaması (DAU) Genelgesi'nin yeni düzenlemelerle tam uyumlu hale getirilmesine yönelik planlanan değişiklikler değerlendirildi.

Toplantının sonunda Çevre, Şehircilik ve İklim Değişikliği Bakanlığı Çevre Yönetimi Genel Müdürü Fatih Turan'a İMEAK DTO Yönetim Kurulu Başkanı tarafından bir anı objesi takdim edildi.





ABS TRAINING SOLUTIONS

YOUR MARITIME *TRAINING PARTNER*



VIEW COURSES
www.eagle.org/maritimetraining



KAMERUN VE SOMALİ'DEN TÜRKİYE'YE DENİZCİLİK AÇILIMI

Kamerun Cumhuriyeti Ulaştırma Bakanı Jean Ernest Masséna Ngallé Bibebe ile Somali Federal Cumhuriyeti Limanlar ve Deniz Ulaştırma Bakanı Abdulkadir Mohamed Nur, DTO'yu ziyaret etti.



Kamerun Cumhuriyeti Ulaştırma Bakanı Jean Ernest Masséna Ngallé Bibebe ile Somali Federal Cumhuriyeti Limanlar ve Deniz Ulaştırma Bakanı Abdulkadir Mohamed Nur, 11 Şubat Çarşamba günü, İMEAK Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran'ı ayrı ayrı ziyaret etti. Kıran, DTO Genel Merkezi'nde önce Kamerun Ulaştırma Bakanı Jean



Ernest Masséna Ngallé Bibebe ve heyetini ağırladı. Ziyarete, İMEAK DTO Yönetim Kurulu üyesi İsmail Görgün de katıldı. Ziyarette, Kamerun'da denizcilik, liman ve lojistik alt yapısının geliştirilmesine yönelik iş birliği imkanları ele alındı. Türkiye'nin güçlü denizcilik eğitimi alt yapısı çerçevesinde; Kamerunlu öğrencilerin ülkemizdeki denizcilik fakültelerinde eğitim



görmesi ile Kamerun'da denizcilik eğitimi alt yapısının güçlendirilmesine yönelik somut iş birliği başlıkları değerlendirildi.

Kıran daha sonra Somali Limanlar ve Deniz Ulaştırma Bakanı Abdulkadir Mohamed Nur'u ağırladı. Ziyarette, iki ülke arasında denizcilik ve limancılık alanındaki iş birliği imkanları değerlendirildi.

PANAMA BAKAN YARDIMCISI DTO'YU ZİYARET ETTİ

İMEAK DTO Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran, Panama Çok Taraflı İşler ve İş Birliği Bakan Yardımcısı Carlos Guevara Mann'ı DTO Genel Merkezi'nde ağırladı.



İMEAK Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran, 16 Şubat Pazartesi günü, Panama Çok Taraflı İşler ve İş Birliği Bakan Yardımcısı Carlos Guevara Mann ile DTO Genel Merkezi'nde bir araya geldi.



Panamalı Bakan Yardımcısı Carlos Guevara Mann, DTO Meclis Salonu'nda, "Panama Kanalı: Panama Yönetiminin 25 Yılı" konulu konferans verdi. Mann, kanalın Panama yönetimine devrinin ardından geçen 25 yıllık süreçte edinilen

idari ve operasyonel tecrübeleri paylaştı. Konferansın açılışında konuşan İMEAK DTO Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran da Panama Kanalı'nın küresel deniz ticareti açısından taşıdığı öneme dikkat çekti.

Etkinliğe, İMEAK DTO Yönetim Kurulu üyesi İsmail Görgün, İMEAK DTO Meclis üyesi Cihat Yavuz Güler, İMEAK DTO Disiplin Kurulu Başkanı Av. Mehmet Hakan Tüfekçi katıldı. Panama Heyetinde, Ankara Büyükelçisi Karina Arias Fonseca ve İstanbul Başkonsolosu Juan Jaime Delvalle yer aldı.

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

NETSHIP
AGENCY & CHARTERING CO.



YOUR TRUSTED PARTNER IN TURKIYE

CELEBRATING 20 YEARS OF
FULL RANGE AGENCY SERVICES
ACROSS ALL TURKISH PORTS AND STRAITS

[NETSHIP.ORG](https://netship.org)



JUNE
26
2026



Bosphorus ShipBrokers' Dinner 2026

Lütfi Kırdar Congress Center

Değerli sektör paydaşlarımız,

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

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

Saygılarımızla,
Gemi Brokerleri Derneği
Yönetim Kurulu

ONURSAL



SPONSOR

PLATİN SPONSOR



ALTIN SPONSORLAR



GÜMÜŞ SPONSORLAR



BRONZ SPONSORLAR



DİJİTAL MEDYA SPONSORU

NIMBUS INSURANCE

TÜRKİYE İHRACATININ YÜZDE 8'İ ALIAĞA'DAN

İMEAK DTO Aliğa Şubesi'nin Şubat ayı meclis toplantısında, İMEAK DTO Aliğa Şubesi Yönetim Kurulu Başkanı Adem Şimşek Türkiye'nin toplam ihracatının yüzde 8'inin Aliğa Gümrük Müdürlüğü tarafından gerçekleştirildiğini aktardı.



İMEAK Deniz Ticaret Odası (DTO) Aliğa Şubesi, Şubat ayı olağan meclis toplantısında Aliğa limanlarının 2025 yılı 12 aylık performansı, 2026 yılının Ocak ayı verileri, sektörel gelişmeler ve eğitime yönelik destekler ele alındı.

İMEAK DTO Aliğa Şubesi Yönetim Kurulu Başkanı Adem Şimşek, Aliğa limanlarının Türkiye genelindeki konumuna ilişkin değerlendirmelerde bulundu. Şimşek, 2025 yılında Aliğa limanlarına uğrak yapan gemi sayısının 6 bin 224 olduğunu belirterek, 2024 yılının aynı döneminde bu sayının 6 bin 86 olarak kaydedildiğini söyledi. Gemi sayısında yüzde 2,27 artış yaşandığını ifade eden Şimşek, Aliğa'nın Kocaeli'nin ardından ikinci sırada yer aldığını kaydetti. Aliğa limanlarına gelen gemi sayısının 2011 yılından bu yana artış eğiliminde olduğunu aktaran Şimşek, 2011-2025 döneminde gemi sayısının yüzde 24,90 oranında arttığını açıkladı. Ege Bölgesi liman başkanlıkları bazında 2025 verilerine de değinen Şimşek, İzmir Limanı'na 1.337, Dikili Limanı'na ise 304 gemi uğradığını belirtti. Dikili Limanı'nda gemi sayısının yüzde 60 arttığını, İzmir Limanı'nda ise yüzde 12,56 azalış yaşandığını ifade etti.

NET TONDA 88,7 MİLYON TON

Aliğa limanlarında 2025 yılında elleçlenen net ton miktarının 88 milyon 699 bin 276 ton olduğunu açıklayan Şimşek, bir önceki yılın aynı dönemine göre yüzde 3,80 artış gerçekleştiğini

söyledi. Aliğa limanlarının 2025 yılını net tonda lider tamamladığını kaydetti. Net ton elleçleme miktarının son 20 yılda yaklaşık üç kat arttığını belirten Şimşek, 2025 yılında 88,7 milyon tona ulaşıldığını bildirdi. Yükleme net tonunun 2025 yılında 35 milyon 871 bin 916 ton olarak gerçekleştiğini ifade eden Şimşek, geçen yıla göre yüzde 4,84 artış sağlandığını ve liderliğin sürdüğünü söyledi. Boşaltma net tonunun ise 52 milyon 827 bin 360 ton olduğunu, bu kalemde yüzde 3,10 artış yaşandığını dile getirdi.

İHRACAT 20 YILDA YÜZDE 288 ARTTI

Şimşek, 2004 yılında yaklaşık 9,2 milyon ton olan ihracat yüklemesinin 2025 itibarıyla 35,9 milyon tona ulaştığını, 20 yılda yüzde 288 artış gerçekleştiğini belirtti. Aliğa Gümrük Müdürlüğü'nün 2020 yılında 12,6 milyar dolar olan ihracat hacmini 2025 sonunda 21,8 milyar dolara çıkardığını ifade eden Şimşek, beş yılda yüzde 72,5 büyümeye sağlandığını kaydetti. İthalat tarafında ise 2004 yılında 17,4 milyon ton olan boşaltma miktarının 2025 yılında 52,8 milyon tona yükseldiğini belirten Şimşek, Aliğa Gümrük Müdürlüğü'nün 2020'de 8,5 milyar dolar olan ithalat tutarının 2025'te 13,5 milyar dolara ulaştığını ve gümrük müdürlükleri arasında 8'inci sırada yer aldığını söyledi.

Türkiye'nin toplam ihracatının yüzde 8'inin Aliğa Gümrük Müdürlüğü tarafından gerçekleştirildiğini aktaran Şimşek, 2025 yılında Türkiye genel ihracatının 273 milyar doları, ithalatının ise 365 milyar doları aştığını bildirdi. Toplam 638 milyar dolarlık dış ticaretin yüzde 5,5'ine karşılık gelen 35,3 milyar dolarlık bölümünün Aliğa'dan gerçekleştiğini ifade etti. 2025 yılında Aliğa limanlarında elleçlenen konteyner trafiğinin 1 milyon 701 bin 274 TEU olarak gerçekleştiğini belirten Şimşek, geçen yıla göre yüzde 19,72



azalış yaşandığını ve Aliğa'nın 5'inci sırada yer aldığını söyledi.

2026'NIN İLK AYINDA 7,4 MİLYON TON NET ELLEÇLEME

2026 yılının Ocak ayı verilerine ilişkin bilgi veren Şimşek, Aliğa limanlarında 119 bin 146 TEU konteyner elleçlendiğini, geçen yılın aynı dönemine göre yüzde 24,56 azalış yaşandığını belirtti. Ocak ayında toplam groston elleçleme miktarının 10 milyon 174 bin 624 ton olduğunu kaydeden Şimşek, net tonun ise 7 milyon 414 bin 395 ton olarak gerçekleştiğini ifade etti. Net tonda Aliğa'nın liderliğini sürdürdüğünü söyledi. Ocak ayında yükleme net tonunun 2 milyon 636 bin 169 ton olduğunu ve geçen yıla göre yüzde 9,85 azalış yaşandığını belirten Şimşek, boşaltma net tonunun ise 4 milyon 778 bin 226 ton olarak kaydedildiğini ve bu kalemde yüzde 0,80 artış sağlandığını dile getirdi. Ocak ayında Aliğa limanlarına 460 gemi uğrak yaptığını açıklayan Şimşek, geçen yılın aynı dönemine göre yüzde 11,88 azalış yaşandığını ve Aliğa'nın Kocaeli'nin ardından ikinci sıradaki yerini koruduğunu sözlerine ekledi. Toplantıya Aliğa Sahil Güvenlik Komutanı Üsteğmen Tugay Peker, Aliğa Bölge Liman Başkanı Günhur Şanlı, Aliğa Deniz Liman Şube Müdürü Kadir Sonocak ile Aliaport Liman Hizmetleri A.Ş. Müdürü Faruk Altun da katıldı.

(DTO Aliğa Şubesi)



our route is yours **#yönümüzsizsiniz**



DTO ANTALYA ŞUBESİ ŞUBAT MECLİSİ YAPILDI

İMEAK DTO Antalya Şubesi'nin Şubat Ayı Meclis Toplantısı'nda İMEAK DTO Antalya Şubesi Yönetim Kurulu Başkanı Ahmet Çetin gündemle ilgili değerlendirmelerde bulundu.



İMEAK Deniz Ticaret Odası Antalya Şubesi'nin Şubat Ayı Meclis Toplantısı, 17 Şubat Salı günü Meclis Başkanı Berna Küner Vanmannekes'in başkanlığında yapıldı.

Berna Küner Vanmannekes'in açılış konuşmasıyla başlayan toplantıda sektörel konularda değerlendirmelerde bulunan İMEAK DTO Antalya Şubesi Yönetim

Kurulu Başkanı Ahmet Çetin, şubenin aylık faaliyetleri konusunda meclis üyelerine bilgi verdi.

Ocak ayının sonunda yaşanan yoğun yağış ve fırtınadan etkilenen Aksu bölgesindeki denizcilerin durumu hakkında konuşan Çetin, "Oradaki üyelerimiz başta olmak üzere tüm denizcilerin durumuyla yakından

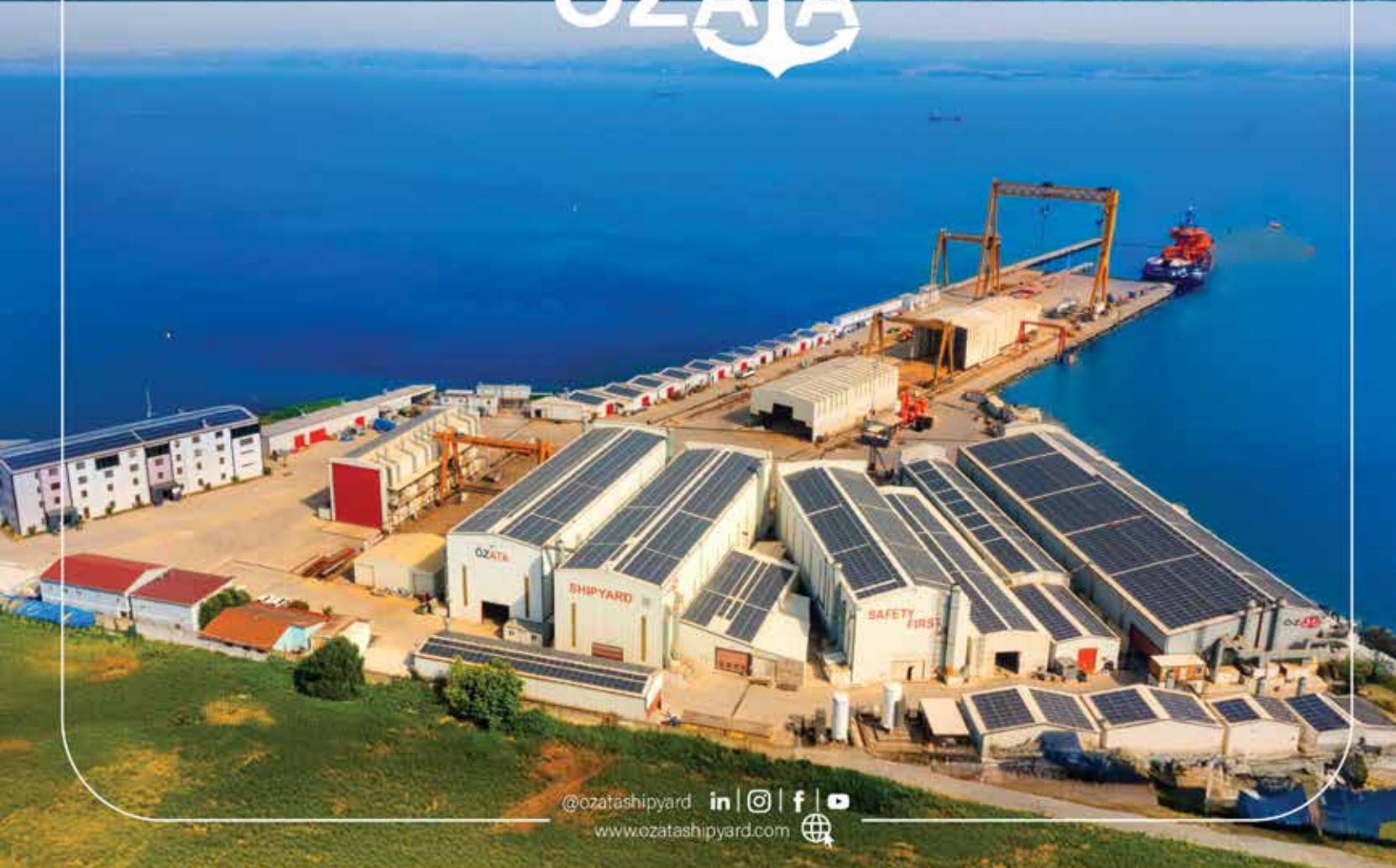
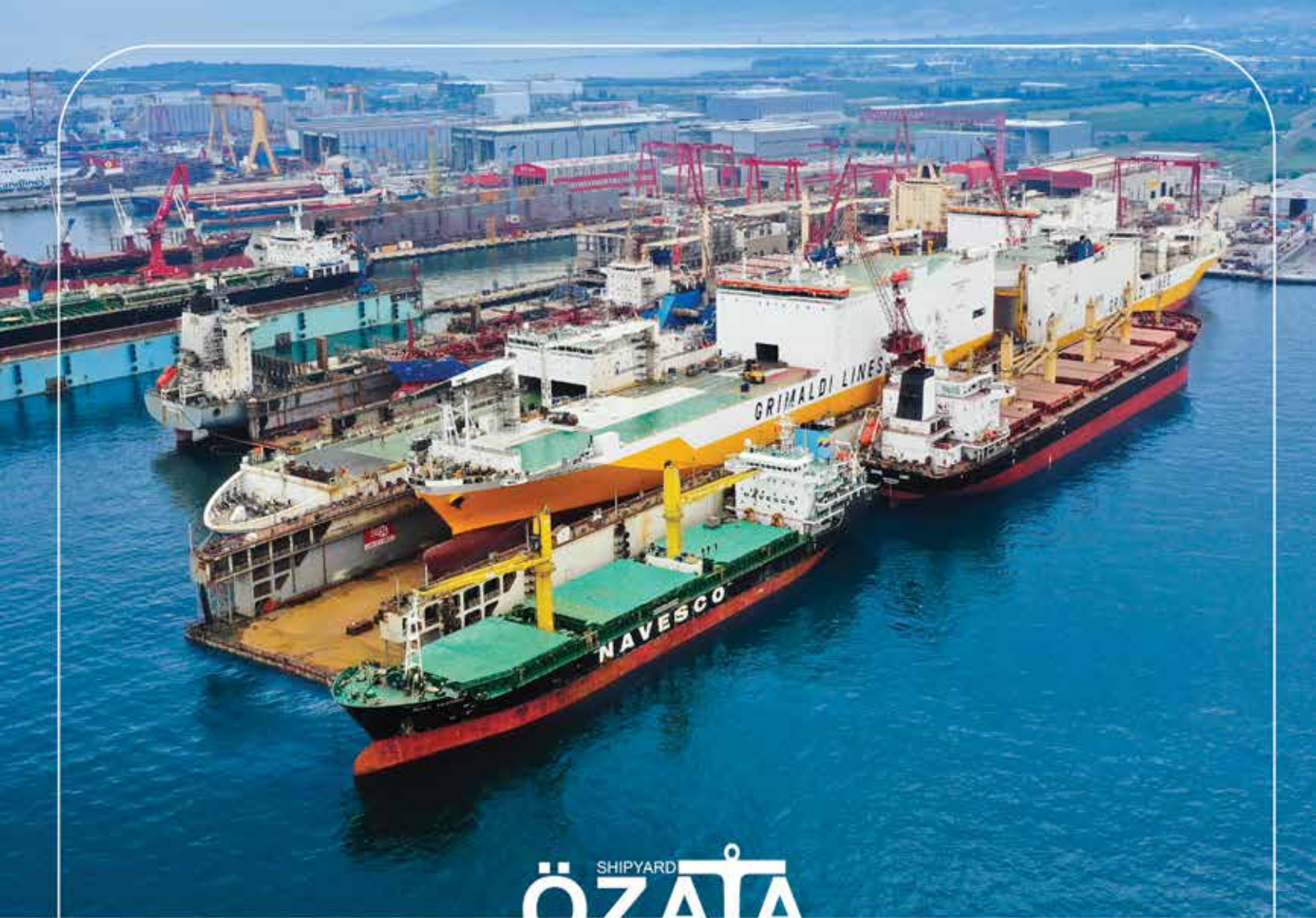
ilgileniyoruz. İlk gün Valimiz ve Sahil Güvenlik Grup Komutanımızla ziyaretlerde bulunduk, yaşananları yerinde tespit ettik. Valimiz, değer tespiti yaptırıldığını, raporların Liman Başkanlığına iletildiğini, değerlendirmelerden sonra işlemlere başlanacağını söyledi. Biz de zarar gören vatandaşlarımızın ve üyelerimizin kayıplarının karşılanmasını ve bir daha böyle bir felaketle karşılaşmamayı umut ediyoruz" dedi.

Tüm bölgedeki denizcilerin sorunlarını çözmek için çaba sarf ettiklerini ifade eden Çetin, "Geçtiğimiz haftalarda Alanya'da önceki dönem Dışişleri Bakanımız ve Antalya Milletvekilimiz Mevlüt Çavuşoğlu'yla bir araya geldik.

Alanya'daki tüm kamu yöneticilerinin de iştirak ettiği toplantıda orunlarımız ve çözüm önerilerimiz ilettik. Kendisi Odamızın faaliyetlerini yakından takip ediyor. Denizciliğin ve deniz turizminin bölgemiz için çok önemli olduğunun bilincinde ve sorunlarımızın çözüm noktasında gerekenlerin yapılacağını ifade etti" diye konuştu.

(DTO Antalya Şubesi)





ÇANAKKALE: GEÇİLMEZ BİR DESTAN

Türk milletinin kahramanlığıyla tarihe kazınan Çanakkale Savaşı, dünya tarihinin akışını değiştiren bir direnişin adı oldu.



1915'in sisli sabahlarında Gelibolu Yarımadası, tarihin en büyük sınavlarından birine sahne oldu. Çanakkale, milletlerin kaderini belirleyen bir eşikti. Mehmetçik, yokluk içinde ama inançla, "Çanakkale geçilmez" sözünü kaniyla ve canıyla yazdı. Bu söz, bir ulusun varoluş iradesini ve bağımsızlık tutkusunu simgeleyen en güçlü cümlelerden biri olarak hafızalara kazındı.

Osmanlı Devleti, 30 Ekim 1914'te Almanya'nın yanında Birinci Dünya Savaşı'na katıldıktan sonra Kafkasya'dan Suriye'ye uzanan geniş cephelerde İtilaf Devletleri'ne karşı mücadeleye girişti. Bu sırada İtilaf kuvvetleri, Osmanlı'yı savaş dışı bırakmak için stratejik bir plan hazırladı: Gelibolu Yarımadası üzerinden İstanbul'a ilerlemek ve Boğazlar yoluyla Rusya'ya yardım ulaştırmak.

Yaşlarına bakılmaksızın 49 kilodan ağır her erkeğin cepheye gittiği ve yaklaşık 253 bin şehidin verildiği Çanakkale Savaşı, 3 Kasım 1914'te başlayan deniz harekâtıyla açıldı. 18 Mart 1915'te Osmanlı'nın direnişi karşısında İtilaf donanması ağır kayıplar vererek geri çekilmek zorunda kaldı. Ardından 25 Nisan'da kara harekâtı başladı. İngiltere'den yüz binlerce asker,

Fransa ve Anzak birlikleriyle birlikte Gelibolu'ya çıkarma yaptı. Osmanlı ordusu ise yaklaşık yarım milyon askerle bu saldırıya karşı koydu. Denizden sonuç alamayan İtilaf kuvvetleri, kara savaşlarında da bekledikleri ilerlemeyi sağlayamadı. Nusret Mayın Gemisi'nin döktüğü mayınlar, kıyılara yerleştirilen toplar ve seyyar bataryalar düşman donanmasını durdurmuştu. Kara cephesinde ise Mehmetçik, yokluk içinde ama inançla siperlerde destansı bir direniş sergiledi.

KAHRAMANLIKLARIN İZİNDE

25 Nisan'da Arıburnu'na çıkan düşman birliklerini Mustafa Kemal'in komutasındaki 19'uncu Tümen Conkbayırı'nda durdurdu. Ardından Anafartalar Zaferi ve diğer başarılarla savaşın kaderi değişti. Mustafa Kemal'in "Ben size taarruzu değil, ölmeyi emrediyorum" sözü, Çanakkale ruhunun en güçlü ifadesi oldu.

Sonunda İtilaf kuvvetleri, Seddülbahir, Arıburnu ve Anafartalar'daki yenilgilerin ardından 9 Ocak 1916'da Gelibolu'dan tamamen çekildi. Çanakkale, böylece yalnızca Osmanlı için değil, dünya için de bir dönüm noktası haline geldi.

Çanakkale'de Türk askerinin gösterdiği fedakârlık, ulusal hafızada eşsiz bir yer edindi. Mustafa Kemal'in Anafartalar'daki liderliği, askerlerin "Ben size taarruzu değil, ölmeyi emrediyorum" sözleriyle şekillenen ruhu, savaşın seyrini değiştirdi. Mehmetçik, açlık ve yokluk içinde destansı bir direniş sergiledi. Siperlerde yan yana yatan binlerce genç, bir milletin bağımsızlık iradesini kanıtladı. Bu kahramanlık, yalnızca bir askeri başarı değil; milletin özgürlük tutkusunun sembolü oldu.

DÜNYA TARİHİNDEKİ ETKİSİ

Çanakkale Savaşı'nın sonuçları yalnızca Osmanlı için değil, dünya için de belirleyiciydi. İtilaf Devletleri'nin başarısızlığı, Birinci Dünya Savaşı'nın uzamasına yol açtı. Rusya'ya yardım ulaştırılamaması, Çarlık rejiminin zayıflamasını hızlandırdı ve 1917'de Bolşevik Devrimi'nin koşullarını hazırladı.

Avustralya ve Yeni Zelanda askerleri (ANZAC'lar) için Çanakkale, ulusal bilincin doğduğu yer oldu. Mustafa Kemal'in liderliği ise ileride Türkiye Cumhuriyeti'nin kuruluşunda belirleyici olacak bir portreyi ortaya koydu. Çanakkale, böylece yalnızca bir cephe değil; ulusların kimliklerini ve tarihlerini yeniden şekillendiren bir dönüm noktası oldu. Bugün hala "Çanakkale geçilmez" sözü, hem ulusal hafızada hem de küresel tarih anlatısında imkânsız mümkün kılan bir direnişin sembolü olarak yaşamaktadır. Çanakkale'nin hatırası, yalnızca geçmişin bir anısı değil; geleceğe ışık tutan bir mirastır.

Çanakkale Zaferi'nin 111'inci yıldönümünde bağımsızlık uğruna Çanakkale'de mücadele veren kadın erkek her yaşta insanımızı, Mustafa Kemal Atatürk'ü ve milli mücadele kahramanlarımızı saygı, minnet ve rahmetle anıyoruz.



Gözetim
Hizmetleri



Lashing & Unlashing
Hizmetleri



Liman
Hizmetleri



www.thormarinesa.com.tr



SOMALİ-AFRİKA BÖLGESİNDEKİ TİCARİ VE ASKERİ GELİŞMELER



Aden Körfezi, Somali kara suları ve açıkları, Arap Denizi ve mücavir bölgelerde vuku bulan deniz haydutluğu ve silahlı soygun eylemlerine karşı Türk Silahlı Kuvvetleri görev alarak emniyetin sağlanmasına büyük katkı sağlamaktadır. Somali Federal Cumhuriyeti'nin ekonomik kaynaklarının daha verimli hale getirilmesi ve böylece Somali Federal Cumhuriyeti ekonomisinin geliştirilmesi için iş birliği yapmak konusunda da Türkiye ile yapılan anlaşmalar neticesinde Somali Görev Grubu oluşturulmuştur.

Deniz Kuvvetleri Komutanlığı bölgedeki faaliyetlerini ve görevlerini Deniz Ticareti Dergisi ile paylaştı. Somali ve Afrika bölgesindeki deniz ticareti faaliyetlerini de Afrika – Türkiye Ulaşım Bağlantısallığı Çalıştay'ına katılan İMEAK DTO Yönetim Kurulu Üyesi İsmail Görgün ve o bölgeye uzun zaman ticaret yapan Kınay Taşımacılık ve Lojistik A.Ş. Genel Müdür Yardımcısı Korkut Nadir dergimiz için değerlendirdi.

SOMALİ VE MÜCAVİR BÖLGELERDEKİ DENİZ KUVVETLERİ KOMUTANLIĞI FAALİYETLERİ

GENEL:

Türk Deniz Kuvvetleri unsurları 1988 tarihli Denizde Seyir Güvenliğine Karşı

Yasadışı Eylemlerin Önlenmesine Dair Sözleşme ve 1851 sayılı Birleşmiş Milletler Güvenlik Konseyi Kararı temelinde uluslararası toplumca Aden Körfezi, Somali açıkları (Somali karasuları hariç), Arap Denizi ile mücavir bölgelerde yürütülen deniz haydutluğu, silahlı soygun eylemleri ve denizde terörizmle mücadeleyle ilişkin yürütülen çabalara, Türkiye Büyük Millet Meclisi'nin 2009 yılından bu yana aldığı kararlar temelinde etkin bir şekilde destek vererek Somali açıklarında seyrüsefer emniyetinin sağlanmasına katkıda bulunmaktadır.

Bu kapsamda; 24 Temmuz 2024-22 Ocak 2025 tarihleri arasında bu amaca matuf faaliyet gösteren Birleşik Deniz Kuvvetleri bünyesinde oluşturulan Birleşik Görev Kuvveti-151'e (CTF-151) (CMF Yerleşkesi Manama/ Bahreyn) yedinci kez komuta edilmiştir. Dünyanın en modern sistemleri ile donatılmış Türk gemileri, deniz alaka ve menfaatlerimizin korunması, ticari gemilerimizin güvenliğinin sağlanması ve dünya barışına katkı sağlamak üzere görev yapmakta, Türkiye Cumhuriyeti'nin şanlı bayrağını Aden Körfezi, Arap Denizi, Somali Açıkları, Hint Okyanusu ve mücavir bölgelerde dalgalandırmaya devam etmektedir.



SOMALİ:

Türkiye Cumhuriyeti ve Somali Federal Hükümeti arasında yürürlükteki; Askeri Alanda Eğitim ve İş Birliği Anlaşması kapsamında, Mogadişu'da konuşlu Anadolu Kışlası'nda Ekim 2017 ayında göreve başlayan Somali Türk Görev Kuvveti Komutanlığı (STGK) tarafından Somali güvenlik kuvvetlerinin teşkilat, eğitim öğretim, askeri alt yapı ve lojistik sistemlere yönelik iyileştirme, destek ve yardım faaliyetleri devam etmektedir.

Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Somali Federal Cumhuriyeti Hükümeti arasındaki İlgili (a) "Savunma ve Ekonomik İş Birliği Çerçeve Anlaşması"nın Madde 5 "İş Birliği Konuları ve Yetkiler" maddesi kapsamında taraflar, Somali Federal Cumhuriyeti'nin ekonomik kaynaklarının daha verimli hale getirilmesi ve böylece Somali Federal Cumhuriyeti ekonomisinin geliştirilmesi için iş birliği yapmak konusunda mutabık kalmıştır.

Somali Federal Hükümeti ile Türkiye Petrolleri Anonim Ortaklığı (TPAO) arasında Somali Deniz Yetki alanında yer alan üç blok için "Üretim Paylaşım Anlaşması"na istinaden yürütülen Somali Açık Deniz Alanları 3B Sismik Veri Toplama Projesi kapsamında; R/V Oruç

Reis Araştırma Gemisi ve üç adet destek gemisinin 27 Ekim 2024-13 Haziran 2025 tarihleri arasında 8 ay süreyle Somali Deniz Yetki Alanında sismik veri toplama faaliyetlerine iki fırkateyn ve bir Lojistik Destek Gemisinden oluşan Somali Deniz Görev Grubu (SDGG) refakat ve koruma sağlamıştır. Somali'de Ekim 2024-Haziran 2025 ayları arasında Oruç Reis Sismik Araştırma Gemisiyle elde edilen verilerin yorumlanması neticesinde, Somali deniz yetki alanında belirlenen potansiyel alanda sondaj yapılmasına karar verilmiştir. Bu kapsamda; TPAO tarafından, Çağrı Bey Ultra Derin Sondaj Gemisi ve destek gemileri ile Nisan 2026 ayından itibaren söz konusu blokta sondaj faaliyetlerine başlanılması planlıdır.

- TPAO'ya ait Çağrı Bey Ultra Derin Sondaj Gemisi ve destek gemilerine Taşucu/Mersin Limanı'ndan Mogadişu/ Somali'ye intikali süresince deniz haydutluğu, denizde silahlı soygun, terörist saldırı, sabotaj vb. tehditlere karşı gemilerin güvenliği sağlanacaktır.

- Ayrıca sondaj faaliyetleri süresince Fırkateynler, Karakol ve Lojistik Destek Gemilerimizle TPAO'ya ait gemilere refakat ve koruma sağlanacaktır.

MÜCAVİR BÖLGELERDEKİ DİĞER FAALİYETLER:

Türkiye ile Japonya diplomatik ilişkilerinin 100'üncü yıldönümü kapsamında TCG Kınalıada 08 Nisan-19 Ağustos 2024 tarihleri arasında toplamda 19 ülkeye 23 liman ziyareti gerçekleştirmiştir. Türkiye ile Suudi Arabistan arasındaki askeri ilişkilerin geliştirilmesi ve TCG İstanbul'un uluslararası görünürlüğünün artırılması amacıyla, TCG İstanbul tarafından 06-08 Nisan 2025 tarihleri arasında Cidde/Suudi Arabistan liman ziyareti icra edilmiştir.

TCG Büyükkada, Malezya ve bölgedeki diğer ülkeler ile ikili ilişkilerin geliştirilmesi, ülkemiz ve Deniz Kuvvetlerimizin uluslararası görünürlüğünün artırılması ve savunma sanayimizin tanıtılması amacıyla 20-24 Mayıs 2025 tarihleri arasında Malezya'da düzenlenen "17'nci



İSMAİL GÖRGÜN
İMEAK DTO YÖNETİM KURULU ÜYESİ

Langkawi Uluslararası Denizcilik, Uzak ve Havacılık (LIMA 2025) Fuarı'na iştirak etmiş, toplamda 10 ülkeye 13 liman ziyareti gerçekleştirmiştir.

İSMAİL GÖRGÜN: BİR AFRIKA ÇALISTAYININ DÜŞÜNDÜRDÜKLERİ; MAMA AFRIKA'DAN İŞ ORTAĞI AFRIKA'YA

Dünya, uzun yıllardır jeopolitik kavramına aşinadır. Bunu alt dalı geo-strateji izledi; pandemi döneminde de "yeni bir durumu" test ettik. Günümüzde ise en belirleyici kavram hiç şüphesiz geo-oekonomi. Tüm bu kavramların pratikteki karşılığı açık: Ülkelerin, bölgelerin ve kıtaların dayanıklı ve sürdürülebilir kalabilmesi; güçlü iş birliği mekanizmaları kurulması ve alternatif, çeşitlendirilmiş lojistik ve transit ulaştırma koridorlarının oluşturulmasıyla mümkündür.

Son Davos toplantılarında da özellikle vurgulandığı üzere, küresel ticari iş birliği artık farklı bir yapıya evrilmek zorunda. Ülkeler ve bölgeler arasındaki karşılıklı iş birlikleri, klasik küresel entegrasyon modellerinin önüne geçiyor. Diğer bir ifadeyle, küresel ticaret içerisinde ekonomik dayanıklılığın ve belirli bir ölçüde ulusal ve bölgesel bağımsızlığın korunması her zamankinden daha önemli hale geldi. Bu çerçevede öncelik bölgeler ve kıtalar arası bağlantıların

güçlendirilmesidir. Deniz, kara ve demiryolu bağlantılarının kesintisiz şekilde entegre edildiği kombine taşımacılık sistemleri büyük önem taşımaktadır. Bu sistemlerin; modern teknolojiye, yeterli kapasiteye ve verimli çalışma kabiliyetine sahip limanlar ve aktarma merkezleriyle desteklenmesi gerekmektedir.

Tam bu süreç esnasında Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığımız tarafından 27-29 Haziran 2025 tarihinde düzenlenen "Global Ulaşım Bağlantısallığı Forumu" ve sonrasında başlangıç olarak yedi Afrika ülkesi ile imzalanan MoU ve akabinde buna dayalı 4-5 Şubat 2026 tarihinde Cibuti'de düzenlenen, bizim de İMEAK Deniz Ticaret Odası olarak katılıp destek verdiğimiz "Afrika – Türkiye Ulaşım Bağlantısallığı Çalıştayı"nı son derece zamanlı, başarılı ve vizyoner bir eylem olarak değerli buluyorum.

Yüzyıllar boyunca koloni olarak insan kaynağı ve toprakaltı zenginlikleri ile sömürülmüş; daha sonra üretiminden kendine daha az pay veren yabancı tacirler dönemini yaşamış; son olarak altyapı ihtiyacını gidermek üzere global sisteme borçlandırılmaktan yorulmuş Afrika'nın kendi ölçeğinde eşit, samimi, güvene dayalı iş birliklerine ihtiyacı vardır. Dünyada "kural bazlı" iş yapış şeklinin bozulduğu, güçlü olanın kuralları koyduğu ve değiştirdiği dönem, tüm dünya ülkelerini yeni iş birliği modelleri oluşturma stratejisine itti. Bu dönem Avrupa Birliği'nin Hindistan ve Mercosur ülkeleri ile yaptığı STA'lar gibi aleyhimize gelişmeler doğurabilmekle beraber; Afrika gibi 1.5 milyar nüfusa sahip ve henüz 1.5 trilyonluk dış ticareti olan bir kıta ile ticari ilişkinin artırılması için kesinlikle en uygun zamandır.

Cibuti'deki çalıştayda özellikle Afrika ülkeleri yetkililerinden anlaşıldığı üzere, bugün karşılaşılan temel zorluk şudur: Son yıllarda limanlar ve denizcilik çözümlerine önemli yatırımlar yapılmış olsa da, asıl ihtiyaç bu limanların büyük şehirlere, lojistik merkezlere ve hinterland bağlantılarına etkin biçimde

entegre edilmesidir. Bu doğrultuda, kesintisiz bir lojistik-akış ve verimliliği artırmak için lojistik altyapı ve merkezlere, kuru limanlara, demiryolu ve karayolu altyapısına yatırım yapılması gerekmektedir. Afrika içi karşılıklı bağlantıların (intra-Africa interconnection) geliştirilmesi kritik bir önceliklidir.

Bu anlamda Afrika ülkelerinde yatırım fırsatları da mevcuttur, ancak bu yatırımların gerçekleşme sürecinde daha hızlı aksiyon almak için Türkiye / Afrika / Türkiye hattında yeni kısa transit süreli konteyner ve Ro-Ro taşıma hatları kurulması ve var olan lojistik altyapıların maksimum verimlilikte kullanılması önem taşımaktadır.

Afrika'da son dönemde yapılan yatırımlar ile özellikle Doğu Afrika'da Cibuti ve Batı Afrika'da Togo, Gana, Fildişi Sahili, Kamerun, Kongo, Nijerya gibi pek çok ülke limanlarına büyük tonajlı gemiler yanaşabilmektedir. Kuzey Afrika'ya her dönem hem dökme, hem ro-ro, hem konteyner düzenli hatları mevcuttu. Batı Afrika'ya Arkas Hattı ile başlayan direkt uğraklar bugün MSC ve Hapag Hatları olarak devam ederken, Doğu Afrika'da Akkon hattının Cibuti uğrağı ile başlaması; Messina hattının aralıklı olarak gerçekleşen Dar Es Selam uğrağı ve MSC hattının satın aldığı Afrika'nın lojistik ağına hakim AGL şirketinin Türkiye ofisini açması bu bağlamda sevindirici gelişmelerdir.

Denizyolu taşımacılığı risklere hızlı yanıt verebilme, alternatif rotalar oluşturabilme, maliyet etkinliği ve çevreci yapısı sayesinde stratejik önemini korumakla beraber ticari ilişkinin geliştirilmesinde derhal hareket edilmesini sağlayacak çeviklik potansiyeline de sahiptir. Bu özellik teknik altyapı basitleştirilmiş ticaret prosedürleri, uyumlaştırılmış mevzuat ve uluslararası kabul görmüş, uygulanabilir hukuki çerçevelerle desteklendiğinde ticari harekete ivme verilmiş olacaktır.

Geleceğe baktığımızda Afrika, Türkiye'nin en stratejik ticaret ortaklarından biri olarak öne çıkmaktadır. Bu iş birliğinin karşılıklı fayda temelinde güçlendirilmesi

önemlidir. Zira Afrika ülkeleriyle iş birliği bize yeni olanaklar sağlarken özellikle Kuzey Afrika'da ticari rakipler de oluşmaktadır. Bu durumda rakibimizin gelişimini de ortak faydaya yönlendirme eylemleri oluşturmak çok önem kazanmaktadır.

Bu amaçla, güney bölgemizde özellikle Sahraaltı Afrika bağlantılı sefer yapan her tür geminin, diğer dünya uğraklarıyla buluşacağı büyük bir ana liman oluşturmak ve bu limanı serbest bölge ile destekleyerek bu geniş alanda kurulacak kuru ve soğuk hava depoları ile silolar sayesinde transit ticaretin gelişimini sağlamak uygun olacaktır.

Sadece Türkiye-Afrika dış ticaret bağlantılı ticaret ve gemilerin uğrağını değil; Afrika'nın ticaretinin bizim serbest bölgemiz ve limanımız üzerinden üçüncü taraf ülkelere gerçekleşmesi, satıcı, alıcı, tacir ve onların ülkeleri için en mantıklı yöntem olacaktır. Ülkemize gelmiş bulunan bir emtia, ülkemizden deniz yoluyla dökme, konteyner, Ro-Ro vb., demiryolu ve kara yolu ile ya da bunların kombine haliyle Avrupa'dan İskandinavya'ya, Rusya, Türkî Cumhuriyetler ve Doğu Asya'ya alternatifli ulaşma şansına sahip iken, ülkemizin ticari ve finansal altyapısı bu transit ticaret için kabul görmüş durumdadır.

Mersin ve Mersin Serbest Bölgesi, genelde bakliyat transit ticareti; özelde ise Irak ve Suriye'ye her türlü yük için oluşmuş bir merkezdir. Bu durum, pek çok emtia için de gerçekleştirilebilir.

Ülkemiz denizcilik ve ticaret şirketlerinin yetişmiş insan kaynağı, iş birliği, uluslararası iş yapma tecrübesi, teknolojik altyapısı ve yatınlığı ile yatırım iştahı sayesinde, devletimizin Afrika vizyonunu rahatlıkla gerçekleştireceğine inancım tamdır.

GENEL MÜDÜR YARDIMCISI
KORKUT NADİR: AFRIKA BOYNUZU'NUN
STRATEJİK DENİZ TİCARETİ ROLÜ VE
TÜRKİYE AÇISINDAN ÖNEMİ
Denizcilik sektöründe kökleri 80'inci yılına ulaşmış grubumuzun taşımacılık



KORKUT NADİR
KINAY TAŞIMACILIK VE LOJİSTİK A.Ş.

ve lojistik kanadında yer alan firmamız, Kinay Taşımacılık ve Lojistik A.Ş., Türkiye merkezli küresel bir lojistik organizasyonu olarak faaliyet göstermekteyiz. Deniz yolu taşımacılığı ana uzmanlık alanımız olmak üzere, multimodal taşımacılık, proje taşımacılığı ve entegre lojistik çözümler sunan; 14 ülkede sayısı 56'yı bulan 800'ün üzerinde Kinay çalışanı ile Türkiye'nin önde gelen denizcilik şirketlerinden biriyiz.

KTL olarak yalnızca yük taşımıyor; ticaret koridorlarının gelişimine katkı sağlayan projeler de üretiyoruz. Bu bakış açısıyla Afrika Boynuzu (African Horn)-yani Cibuti, Somali ve Etiyopya üçgeni - uzun süredir radarımızda olan, stratejik önemi her geçen yıl artan bir bölgedir.

Afrika Boynuzu: Küresel Deniz Ticareti Dügüm Noktası

Afrika Boynuzu, Süveyş Kanalı'nın güney çıkışı olan Bab el-Mandeb Boğazı'nın hemen yanı başında yer alır. Bu coğrafya; Akdeniz'i Kızıldeniz'e, Kızıldeniz'i Hint Okyanusu'na, Avrupa'yı Asya'ya bağlayan küresel deniz ticaret arterinin tam merkezindedir.

Bugün dünya ticaretinin yaklaşık %85'i deniz yoluyla gerçekleşmektedir. Süveyş Kanalı'ndan geçen trafik, Avrupa-Asya

ticaretinin omurgasını oluşturur. Bu hat üzerinde yaşanabilecek her türlü kriz – jeopolitik gerilimler, güvenlik riskleri, bölgesel çatışmalar – doğrudan Afrika Boynuzu’nu etkiler. Bu bölge yalnızca bir geçiş noktası değil; aynı zamanda küresel tedarik zincirlerinin kırılganlık testinden geçtiği bir eşiği temsil eder. Bu nedenle önemini hiçbir zaman kaybetmez; aksine, küresel belirsizlik arttıkça değeri yükselir.

Cibuti: Bölgesel Lojistik Merkezi

Cibuti, Afrika Boynuzu’nun lojistik kalbidir. Özellikle Etiyopya’nın denize çıkışının olmaması nedeniyle, Etiyopya dış ticaretinin yaklaşık %90’dan fazlası Cibuti limanları üzerinden yapılmaktadır. Bu durum Cibuti’yi Transit ticaret merkezi, konteynerler için önemli bir aktarma noktası ve bölgesel bir lojistik üs haline getirmiştir.

Son yıllarda Cibuti ve bölgesine Türk firmaları tarafından da liman/havalimanı altyapısına ciddi yatırımlar yapılmıştır ve yapılmaktadır. Modern konteyner terminalleri, serbest ticaret bölgeleri ve liman genişletme projeleri, bölgenin kapasitesini artırmıştır.

Djibouti Shipping Line’in bugün Cibuti–Jebel Ali hattında aktif olması, Orta Doğu ile Doğu Afrika arasındaki ticaret akışının güçlendiğini göstermektedir. Bu da bölgenin sadece Afrika içi değil, Körfez bağlantılı bir ticaret merkezi haline geldiğini ortaya koymaktadır.

Somali: Deniz Kıyısı Avantajı ve Yeniden Yapılanma

Somali, Afrika’nın en uzun kıyı şeritlerinden birine sahiptir. Bu coğrafi avantaj, doğru altyapı ve istikrarla birleştiğinde büyük bir deniz ticareti potansiyeli sunmaktadır. Türkiye’nin Somali’de özellikle liman ve havaalanı işletmeleri ile altyapı projelerinde aktif rol alması, bölgenin ekonomik entegrasyonu açısından önemli bir adımdır. Mogadişu Limanı’nın modernizasyonu ve işletme süreçlerinin iyileştirilmesi, dış ticaret kapasitesini artırmıştır.

Somali ekonomisi büyük ölçüde ithalata dayalıdır. İthalatın ihracata oranı

yaklaşık 1’e 5 seviyesindedir. Başlıca ihracat kalemleri sınırlı olmakla birlikte; canlı hayvan, muz, deri ve balık gibi ürünler öne çıkar. Buna karşılık Tahıl ve Un ürünleri, İşlenmiş Gıdalar, İnşaat Malzemeleri ve Tüketim maddeleri yoğun şekilde ithal edilmektedir. Türkiye bu noktada en önemli tedarikçilerden biridir. Özellikle tahıl, un, makarna, bisküvi, işlenmiş gıda ve sebze ihracatında güçlü bir konuma sahiptir.

Etiyopya: Büyük İç Pazar, Deniz Bağımlılığı

Etiyopya 120 milyonu aşan nüfusu ile Afrika’nın en büyük pazarlarından biridir. Ancak denize çıkışı olmaması, dış ticaretinde Cibuti’ye bağımlılık yaratmaktadır. Bu durum, Etiyopya’yı deniz ticareti açısından dolayı ama çok önemli bir aktör haline getirir. Etiyopya’daki sanayileşme ve nüfus artışı, ithalat hacmini artırmaktadır.

Dolayısıyla Cibuti limanları üzerinden gerçekleşen her konteyner hareketi, bölgesel ticaret hacmini büyötmektedir. Türkiye açısından Etiyopya, uzun vadeli ihracat hedef pazarları arasında yer almaktadır. Ticaret Bakanlığı’nın 2026 yılı ihracatta hedef ülkeler olarak belirlediği 60 ölkelik listede Etiyopya da bulunmaktadır ki bu da bölgeye Devlet politikası düzeyinde verilen önemi göstermektedir.

Doğrudan Deniz Servisinin Katkısı: Kınay Taşımacılık ve Lojistik A.Ş. Deneyimi

2020 yılında Djibouti Shipping Line ile birlikte başlattığımız doğrudan konteyner hattı, Türkiye ile Afrika Boynuzu arasında kurulan ilk düzenli direkt servis olmuştur. 1200 TEU kapasiteli “Africa Sun” gemisi ile İstanbul – İskenderun – Cibuti – Mogadişu – Berbera – Bosaso hattında yaklaşık iki yıl düzenli operasyon yürüttük. Bu servis sayesinde; transit süreleri azaldı, navlun istikrarı sağlandı, ihracatçılar için erişilebilirlik arttı, bölgeye yapılan ihracat hacmi yükseldi. Bir dönem ikinci gemi ekleyerek kapasite artırımını dahi gerçekleştirdik.

Pandemi sonrası küresel navlun dalgalanmaları ve gemi işletme

maliyetlerindeki artışlar nedeniyle servis sonlandırılmış olsa da, doğrudan hatların ticaret üzerindeki olumlu etkisini sahada somut şekilde deneyimledik. Lojistik altyapı ve servis sıklığı arttıkça, ticaret hacmi de artmaktadır. Deniz taşımacılığı sadece taşıma hizmeti değildir; ticaretin hızlandırıcısıdır.

Gelecek Perspektifi: Türkiye İçin Fırsat Alanı

Afrika Boynuzu üçgenindeki ülkeler ithalat ağırlıklı ekonomileri, artan nüfusu, lojistik merkez potansiyeli ve küresel deniz ticaret yolları üzerindeki konumu nedeniyle Türkiye için stratejik bir ekonomik partner olmaya devam edecektir.

Türkiye’nin bölgede liman işletmeleri, altyapı projeleri ve ticari iş birlikleriyle varlık göstermesi; özel sektör açısından da fırsat yaratmaktadır. Kınay olarak, geçmişte olduğu gibi gelecekte de Türkiye ile Afrika Boynuzu arasında doğrudan ve sürdürülebilir deniz ticaret köprüleri kurulabileceğine inanıyoruz.

Uygun koşullar oluştuğunda, bölgeye yönelik doğrudan servislerin yeniden hayata geçirilmesi hem ihracatçılarımız hem de iki taraf arasındaki ticaret hacmi açısından önemli bir ivme sağlayacaktır.

Sonuç

Afrika Boynuzu artık yalnızca jeopolitik bir kavram değil; küresel deniz ticaretinin stratejik merkezlerinden biridir. Cibuti, Somali ve Etiyopya üçgeni; ithalat ağırlıklı ekonomik yapısı, deniz yolları üzerindeki konumu ve gelişen altyapısı ile Türkiye için uzun vadeli bir potansiyel sunmaktadır.

Deniz taşımacılığı, ülkeler arasında ekonomik bağ kurmanın en güçlü araçlarından biridir. Doğrudan hatlar, güçlü liman altyapısı ve sürdürülebilir lojistik çözümler, ticareti büyötür. Kınay Taşımacılık ve Lojistik A.Ş. olarak bu vizyonla hareket ediyor; Türkiye’nin Afrika da dahil tüm küresel ticaret ağındaki konumunu güçlendirecek her projede sorumluluk almaya devam ediyoruz.

“Hedefimiz, denizcilik sektörünün ihtiyaç duyduğu nitelikli insan kaynağını yetiştirmek”



PROF. DR. NAFİZ ARICA
PİRİ REİS ÜNİVERSİTESİ REKTÖRÜ

İMEAK Deniz Ticaret Odası tarafından kurulan Piri Reis Üniversitesi 18 yaşında... Denizcilik alanında güçlü bir konuma gelmiş olan Piri Reis Üniversitesi, denizcilik sektörü ile de güçlü bağlara sahip. Piri Reis Üniversitesi Rektörü Prof. Dr. Nafiz Arica ile üniversitenin projelerini ve hedeflerini konuştuk.

Piri Reis Üniversitesi 18 yaşında... Öncelikle üniversitenin kuruluş yıldönümü sebebiyle duygularınızı öğrenebilir miyiz?

Piri Reis Üniversitesi'nin 18. kuruluş yıldönümünde genç bir üniversite olmamıza rağmen, kısa sayılabilecek bu sürede denizcilik alanında ulusal ve uluslararası ölçekte güçlü bir konum elde etmiş olmanın haklı gururunu yaşıyoruz. Kuruluşumuzdan bu yana temel hedefimiz, denizcilik sektörünün ihtiyaç duyduğu nitelikli insan kaynağını yetiştirmek, sektörle iç içe bir eğitim modeli sunmak ve çağın gerektirdiği dönüşüm süreçlerine öncülük etmek oldu.

Bugün geldiğimiz noktada, uluslararası standartlarda eğitim veren, ülkemizde deniz teknolojilerinin gelişimine katkı sağlayan, güçlü akademik altyapıya ve sektörle sağlam bağlara sahip bir denizcilik ihtisas üniversitesi olarak yolumuza devam ediyoruz.

Bu 18 yıl, aynı zamanda bize geleceğe dair önemli bir sorumluluk da yüklüyor. Elde ettiğimiz kazanımları daha ileriye taşımak, öğrencilerimizi teknolojiye hâkim, küresel ölçekte rekabet edebilen bireyler olarak mezun etmek ve denizcilik sektörüne sürdürülebilir katkılar sunmak

en büyük motivasyonumuz. Bu vesileyle üniversitemizin kuruluşundan bugünlere gelmesinde emeği geçen Mütevelli Heyeti Başkanlarımıza, Mütevelli Heyeti üyelerimize, rektörlerimize, tüm akademik ve idari kadromuza, öğrencilerimize, mezunlarımıza ve sektör paydaşlarımıza şükranlarımı sunuyor, ebediyete irtihal edenleri rahmet ve minnetle anıyorum.

Genç bir üniversite olmakla birlikte bu süreçte önemli yollar kat edildi. Bize biraz bunlardan bahsedebilir misiniz?

Piri Reis Üniversitesi, kurulduğu günden bu yana denizcilik alanında uluslararası

standartlarda eğitim ve araştırma sunmayı hedeflemiş ve bu doğrultuda hızla ilerlemiştir. Uluslararası akreditasyon süreçlerine aktif katılımımız, Avrupa ve dünya genelindeki saygın üniversitelerle geliştirdiğimiz iş birlikleri ve öğrenci değişim programları, üniversitemizin global ölçekte tanınırlığını artırmaktadır. Araştırma faaliyetlerimizde, denizcilik teknolojileri, sürdürülebilir deniz taşımacılığı ve otonom sistemler gibi öncü alanlarda uluslararası projelerde yer almakta, sektörel iş birlikleriyle küresel problemlere çözümler üretmekteyiz. Bu sayede hem akademik hem de sektörel düzeyde uluslararası platformlarda aktif ve etkili bir rol üstleniyoruz.

Piri Reis Üniversitesi olarak Uluslararası Denizcilik Üniversiteleri Birliği (IAMU) üyesiyiz. Türkiye'deki diğer devlet üniversiteleri gibi bizim verdiğimiz eğitim de Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığımız tarafından onaylanmış durumdadır. Dolayısıyla eğitim programlarımız IMO (Uluslararası Denizcilik Örgütü) ve EMSA (Avrupa Deniz Emniyeti Ajansı) gibi uluslararası kuruluşlar tarafından da tanınmakta ve sertifikalandırılmaktadır. Bu kapsamda Piri Reis Üniversitesi öğrencileri, uluslararası geçerli denizcilik ehliyetlerine sahip olarak mezun olmakta ve küresel ölçekte iş bulma imkânına sahip olmaktadır. Bu nedenle mezunlarımız, istihdam konusunda herhangi bir sıkıntı yaşamadan sektörde ilerleyebilmektedirler. Ayrıca uluslararası üniversiteler ve denizcilik firmalarıyla yaptığımız iş birlikleri ve anlaşmalar sayesinde uluslararasılaşma vizyonumuzu daha da geliştirmeyi hedefliyoruz. Bu iş birlikleri, öğrencilerimize sadece teorik değil, aynı zamanda uygulamalı eğitim ve AR-GE projelerinde aktif rol alma fırsatı da sunmaktadır. Böylece öğrencilerimiz hem sektörel deneyim kazanmakta hem de küresel denizcilik ağının bir parçası hâline gelmektedirler. Ek olarak, öğrencilerimizin ve akademisyenlerimizin uluslararası konferanslara katılımı, yayın ve projelerinde destek sağlayarak üniversitemizin dünya denizcilik camiasında saygın bir konuma ulaşmasını hedefliyoruz. Özetle, Piri Reis Üniversitesi hem eğitim kalitesi

hem araştırma kapasitesiyle uluslararası arenada hızla yükselen ve denizcilik sektörüne değer katan bir kurumdur.

Piri Reis Üniversitesi Deniz Ticaret Odası'na ait bir üniversite. Bu bağlamda sektör-üniversite ilişkisi için neler söylemek istersiniz?

Üniversitemiz, Türkiye'nin ilk ve tek "denizcilik ihtisas üniversitesi" olarak doğrudan denizcilik sektörünün üniversitesidir. Bu da bizim en güçlü yanımız. Armatörlerden tersanelere, liman işletmelerinden lojistik firmalarına kadar geniş bir sektör, Piri Reis Üniversitesi'nin arkasında duruyor. Çünkü Piri Reis Üniversitesi, bizzat denizcilik sektörü tarafından kurulmuş bir üniversite. Dolayısıyla biz sektörün içindeyiz, sektör de bizim içimizde. Sektörle güçlü bağlar kurulması, yalnızca eğitim kalitesini değil, mezunların istihdam olanaklarını da artırmaktadır. Piri Reis Üniversitesi, tersaneler, armatörler ve lojistik şirketleriyle yürüttüğü staj ve iş birliği programlarıyla bu anlamda örnek bir model oluşturuyor. Bu iş birliği çerçevesinde hem akademik birimlerimiz hem de öğrenci kulüplerimiz her yıl çok sayıda etkinlik düzenliyor. Sadece geçtiğimiz yıl, öğrenci kulüplerimiz tarafından yaklaşık 350 etkinlik gerçekleştirildi ve bunların büyük çoğunluğu sektör temsilcileriyle birlikte yapıldı.

Bu güçlü sektör iş birliği sayesinde öğrencilerimizin sektöre erişim, staj veya istihdam konusunda herhangi bir sıkıntı olmuyor. Yeter ki öğrencimiz denizcilik sektöründe çalışmak istesin. Çünkü Türkiye'de Piri Reis Üniversitesi dışında bir "sektör üniversitesi" bulunmuyor. Oda üniversiteleri var, ancak doğrudan bir sektör tarafından kurulmuş ve o sektöre odaklı başka bir üniversite yok. Bu yönüyle Piri Reis Üniversitesi özel bir konuma sahip. Biz de bu güçlü yapıyı öğrencilerimizin geleceği için etkin bir şekilde kullanıyoruz. Son yaptığımız mezun anketine göre istihdam oranımız yüzde 93 seviyesinde. Geriye kalan yüzde 7'lik kesim ise çeşitli kişisel sebepler nedeniyle denizcilik sektöründe aktif olarak yer almıyor.

Piri Reis Üniversitesi sektörle iş birliği çerçevesinde bu zamana kadar çok sayıda eğitim protokolü gerçekleştirmiştir. Eğitim protokolleri kapsamında lisansüstü eğitim enstitüsü ve sürekli eğitim merkezinde eğitim imkânlarını artırmak, stajyer ve iş istihdamını sağlamak, sektörle üniversiteyi bir araya getirerek sektör profesyonellerinin üniversiteye ve öğrencilerimize katkısını sağlamak, eğitim kurumları arasındaki eğitim ve danışmanlık faaliyetlerine katkıda bulunarak ulusal ve uluslararası projeler geliştirmek amaçlanmaktadır. Üniversitemiz Kariyer Merkezi, akademik yıl boyunca lisans ve ön lisans öğrencileri ile sektördeki firmaları bir araya getirerek 'Kariyer Günleri' düzenlemektedir. Kariyer Merkezi, öğrenci kulüpleri ile iş birliği çerçevesinde hareket ederek öğrencilerimizin organizasyonel kabiliyetlerini güçlendirmek amacıyla çalışmalar yürütmektedir. Kariyer Günleri'nde öğrencilerimiz ile bir araya gelen firmalar, sektörde öne çıkan yeterlilik ve becerileri anlatarak, öğrencilerin kendilerini geliştirmeleri gereken alanlara ışık tutmalarını sağlamaktadırlar.

Mutlaka üniversitenin geleceği ile ilgili hedefleriniz ve çalışmalarınız vardır. Bize biraz bunlardan bahseder misiniz?

Ülkemizin denizcilik eğitiminde ve deniz teknolojilerinin gelişiminde lider uluslararası tanınan saygın bir üniversite olma vizyonuyla ilk hedefimiz dünyanın ilk 1000 üniversitesi arasına girmektir. Geleceğe ilişkin hedeflerimizi uluslararasılaşma, dijital ve yeşil dönüşüm, akademik mükemmeliyet ve sektörle daha da derinleşen iş birlikleri üzerine inşa ediyoruz. Denizcilik eğitiminde yalnızca Türkiye'de değil, küresel ölçekte referans gösterilen bir üniversite olma hedefiyle çalışmalarımızı sürdürüyoruz.

Bu doğrultuda eğitim programlarımızı, yapay zekâ, dijitalleşme, sürdürülebilirlik, enerji verimliliği ve alternatif yakıtlar gibi denizcilik sektörünün geleceğini şekillendiren alanlara uyumlu hâle getiriyoruz. Müfredatlarımızı sürekli güncelleyerek öğrencilerimizi yalnızca bugünün değil, geleceğin mesleklerine hazırlamayı amaçlıyoruz. Aynı zamanda

ileri simülasyon teknolojileri, dijital ikiz uygulamaları ve uygulamalı eğitim altyapılarıyla eğitim kalitemizi daha da yukarı taşımayı hedefliyoruz. Araştırma ve inovasyon alanında ise ulusal ve uluslararası projelerde daha görünür olmayı, üniversite-sanayi iş birliklerini artırmayı ve akademik bilginin somut çıktılara dönüşmesini önceliklendiriyoruz. Teknoparklar, AR-GE merkezleri ve girişimcilik ekosistemleriyle kurduğumuz bağları güçlendirerek, üniversitemizin araştırma odaklı kimliğini pekiştirmek istiyoruz. Ayrıca uluslararası akreditasyonlar, yabancı uyruklu öğrenci ve akademisyen sayısının artırılması, küresel üniversitelerle ortak programlar gelecek hedeflerimizin önemli bir parçasını oluşturuyor. Tüm bu çalışmalarla amacımız, Piri Reis Üniversitesi'ni, denizcilik alanında yenilikçi, sürdürülebilir, uluslararası düzeyde saygın ve sektörel bütünleşmiş bir mükemmeliyet merkezi hâline getirmektir. Yaptığımız plan, program ve yatırımlarla önümüzdeki yıllarda öncelikle dünyanın ilk 1000 üniversitesi arasına girmeyi, sonrasında da sıralamalarda daha da yükselmeyi hedefliyoruz.

Görev süreniz boyunca işte bu harika dediğiniz, gurur duyduğunuz hangi projeler var?

15 Mart itibariyle asaleten rektörlük görevimdeki 3'üncü yılımı doldurmuş olacağım. İlk günümüzden itibaren tüm personelimi ve öğrencilerimle açık ve etkili iletişim kurarak, ortak akıl anlayışını benimseyen şeffaf bir yönetim tarzı uygulamaya çalıştık. İlk icraatlarımızdan birisi Mütevelli Heyeti Başkanımız ve Mütevelli Heyetimizin de onayıyla tüm personelimle birlikte vizyon ve misyonumuzu üniversitemizin kuruluş felsefesine uygun olarak güncellemek ve küresel boyutta hedefler ortaya koymak oldu. Bu doğrultuda birçok yeni proje ve uygulamaya hep birlikte imza attık. Burada her birini tek tek anlatmak çok mantıklı olmaz. Ama genel olarak en büyük projemizin üniversitemizde bir kültür değişimini tetikleyerek ağırlıklı olarak eğitim veren bir kurum kimliğinden, eğitim öğretim ve uygulamanın yanında Ar-Ge

ve inovasyonu da öncelikleyen 3'üncü nesil üniversite kimliğine doğru evrilmemiz olduğunu söyleyebilirim. Söz konusu kültür değişiminin gerçekleştirilmesi için, yönetim tarzımızdan üniversitedeki etkinliklere, müfredat güncellemelerinden yeni mevzuatların çıkarılmasına, akademik performans sistemimizden yeni akademik personel istihdamına kadar birçok uygulamayı hayata geçirdik. 2025 yılı itibariyle bu uygulamaların meyvelerini almaya başladık. YÖK İzleme ve Değerlendirme Raporu'nda 6 kategoride tüm üniversiteler arasında ilk 20'ye girmeyi başardık. Örneğin; Web of Science Endeksli yayınlarına atf alma oranı en yüksek 2'nci üniversiteyiz, uluslararası iş birliğiyle yayınlanmış yayın oranı en yüksek 6'ncı üniversiteyiz. Bu tür sayısal verilerin yanında beni daha da mutlu eden; öğle yemeğinde kuyrukta beklerken bir araştırma görevlisinin bana yaklaşip yeni makalesinin müjdesini vermesi, bir hocamızın projesinin kabul yazısını gecenin bir saatinde e-maile benimle paylaşması veya öğrencilerimizin Teknofest ve uluslararası yarışmalarda başarılar elde etmesi gibi üniversitemizde araştırmaya duyulan heyecan ve motivasyonun artması olmuştur.

Yapay zeka, sürdürülebilirlik son dönemde en çok konuşulan konu başlıkları. Siz üniversite olarak bu konularda ne gibi çalışmalar yapıyorsunuz?

Geçtiğimiz yıldan itibaren İMEAK Deniz Ticaret Odamız ile iş birliği içinde "Yeşil Dönüşüm Platformu" ve "Dijital Dönüşüm Platformu" başlıkları altında toplantılar düzenlemeye başladık. Her ay dönüşümlü olarak gerçekleştirilen toplantılara bu yıl da devam ediyoruz. Bu platformlarda devlet, üniversiteler, sektör temsilcileri, sivil toplum kuruluşları ve odalar dâhil tüm paydaşlar bir araya geliyor. Amaç, az kişinin konuştuğu, çok kişinin dinlediği geleneksel formatların aksine, herkesin görüş ve deneyimlerini paylaştığı, etkileşim odaklı bir yuvarlak masa ortamı oluşturmak. Böylece denizcilik sektörünün dijital ve yeşil dönüşüm sürecini hızlandırmayı hedefliyoruz. Paydaşların etkileşim içinde deneyimlerini paylaşarak güç birliği yapmaları, ortak projeler geliştirmeleri

ve bu projeler aracılığıyla denizcilik sektörünün her iki alandaki dönüşümünü sağlıklı ve hızlı bir şekilde tamamlaması için çalışıyoruz. Bu süreci önümüzdeki yıl ve sonraki yıllarda da kararlılıkla sürdüreceğiz. Örneğin, sürdürülebilirlik kapsamında alternatif yakıtlar ve ilgili konularda altı proje teklifi hazırladık. Bu projeleri denizcilik sektörünün farklı paydaşlarıyla paylaştık ve üniversite olarak bu projeleri ilgili taraflarla birlikte hayata geçirmeyi hedefliyoruz.

Bununla birlikte yapay zeka konusuna çok önem veriyoruz. Yapay Zeka Teknolojilerinin yükseköğretime entegrasyonu konusunda bir çalışma grubu kurduk. Üniversitemizin Yapay Zeka Politika Belgesini, Uygulama Esaslarını ve Eylem Planını hazırladık. Bu kapsamda teknoloji ve eğitim alanında öncü bir adım atarak "Microsoft İş Birliğiyle Yapay Zeka Destekli Eğitim" başlattık. Bu eğitimle hem idari ve akademik personelimizi hem de öğrencilerimizi yalnızca bugünün değil, geleceğin dünyasına hazırlamayı amaçlıyoruz. Yapay zekâ teknolojilerini derslere entegre ederek öğrencilerimizin dijital yetkinliklerini artırmayı hedefliyoruz. Bu sayede yalnızca teorik eğitim değil, gerçek hayatta kullanabilecekleri pratik becerileri de elde etmiş hale geleceklerdir. Ayrıca, dijital denizcilik sistemleri ve otomasyon teknolojileri müfredata entegre edilmiş durumdadır. Yapay zekâ ve veri bilimi dersleri seçmeli ders olarak eklenmiştir.

Akademik kadroyu güçlendirmek için çalışmalarınız var mı?

Akademik kadronun güçlendirilmesi, üniversitemizin sürdürülebilir gelişimi ve eğitim kalitesinin sürekliliği açısından öncelikli konularımızdan biridir. Bu doğrultuda hem nicelik hem de nitelik açısından akademik yapımızı sürekli olarak geliştirmeye yönelik çalışmalar yürütüyoruz. Özellikle denizcilik alanında sektör deneyimi güçlü, uluslararası akademik birikime sahip öğretim üyelerini kadromuza kazandırmaya önem veriyoruz. Akademik yetkinliğin yanı sıra sahaya temas hâlinde olan, güncel teknolojileri ve sektörel dönüşümleri yakından takip eden

bir kadro yapısı oluşturmayı hedefliyoruz. Bu kapsamda, sektörde uzun yıllar görev yapmış profesyonellerin akademik hayata dâhil olmasını teşvik ediyor, yarı zamanlı ve uygulama odaklı ders modelleriyle bilgi ve deneyim aktarımını destekliyoruz.

Akademik kadronun güçlendirilmesinde ilanlara çıkıp personel başvurularını beklemek yerine hedef odaklı bir yaklaşımla kafa avcısı gibi üniversitemize katkı sağlayacak hocaları tespit edip birebir iletişime geçiyor, üniversitemize davet ediyoruz. Bununla birlikte mevcut akademik kadromuzun gelişimini desteklemek amacıyla uluslararası projelere katılım, bilimsel yayın teşvikleri, yurt dışı araştırma ve akademik iş birlikleri gibi alanlarda akademisyenlerimizi aktif olarak teşvik ediyoruz. Üniversitemizin uluslararasılaşma vizyonu doğrultusunda, yabancı uyruklu akademisyenlerin ve ortak araştırma programlarının sayısını da artırmayı hedefliyoruz. Kısacası, Piri Reis Üniversitesi olarak güçlü bir akademik kadronun, nitelikli eğitim, etkili araştırma ve sektörle bütünleşmiş bir üniversite yapısının temel taşı olduğuna inanıyor, bu doğrultuda çalışmalarımızı kararlılıkla sürdürüyoruz.

Oda ile birlikte üniversitenin yürüttüğü, içinde yer aldığı, sektörle ilgili çalışmalar, projeler neler? Biraz bahseder misiniz?

Piri Reis Üniversitesi olarak, İMEAK Deniz Ticaret Odamız ile iş birliği içinde “Yeşil Dönüşüm Platformu” ve “Dijital Dönüşüm Platformu” adıyla toplantılar düzenliyoruz. Şu anda dünyada dönüşüm gerektiren iki temel alandan söz ediyoruz: Dijitalleşme (dijital dönüşüm) ve yeşil dönüşüm. Bu iki alan, birbirinden kolayca ayrılmadığı için “ikiz dönüşümler” olarak da adlandırılıyor. Bu toplantılar her ay dönüşümlü olarak dijital dönüşüm ve yeşil dönüşüm temalarıyla gerçekleştiriliyor ve bu yıl da devam edeceğiz. Bu platformlarda devlet, üniversiteler, sektör temsilcileri, sivil toplum kuruluşları ve odalar dâhil tüm paydaşlar bir araya geliyor. Amaç; az kişinin konuştuğu, çok kişinin dinlediği geleneksel formatların aksine, herkesin görüş ve deneyimlerini paylaştığı, etkileşim odaklı bir yuvarlak masa ortamı oluşturmak.

Böylece denizcilik sektörünün dijital ve yeşil dönüşüm sürecini hızlandırmayı hedefliyoruz.

Paydaşların etkileşim içinde deneyimlerini paylaşarak güç birliği yapmaları, ortak projeler geliştirmeleri ve bu projeler aracılığıyla denizcilik sektörünün her iki alandaki dönüşümünü sağlıklı ve hızlı bir şekilde tamamlaması için çalışıyoruz. Bu süreci önümüzdeki yıl ve sonraki yıllarda da kararlılıkla sürdüreceğiz. Örneğin, sürdürülebilirlik kapsamında alternatif yakıtlar ve ilgili konularda altı proje teklifi hazırladık. Bu projeleri denizcilik sektörünün farklı paydaşlarıyla paylaştık ve üniversite olarak bu projeleri ilgili taraflarla birlikte hayata geçirmeyi hedefliyoruz. Ayrıca İMEAK Deniz Ticaret Odamızın destekleriyle her üç ayda bir “Sürdürülebilirlik Bülteni” yayınlıyoruz. Bu bültenle denizcilik sektöründe sürdürülebilirlik, dijitalleşme ve düşük karbonlu lojistik süreçlerine dair farkındalık yaratmayı ve sektördeki gelişmeleri sektör paydaşlarıyla buluşturmaya amaçlıyoruz.

Son olarak nasıl bir mesaj vermek istersiniz?

Dünyamız değişiyor; nüfus yaşıyor, jeopolitik belirsizliklerin ve çatışmalar her geçen gün artıyor, başta Yapay Zeka (YZ) olmak üzere teknoloji akıl almaz bir hızla gelişiyor. İnsanlık tarihinin önemli değişim noktalarından birisinde olduğumuzu söyleyebilirim. Böyle bir ortamda eğitim sisteminin de bu değişim sürecine göre kendini güncellemesi ve gerekli radikal değişimleri gerçekleştirmesi gerektiğine inanıyorum. Yapay Zeka bu dönüşümün en önemli unsurlarından biri. Amacımız, öğrencilerimizin teknolojik farkındalığı ve yetkinliği yüksek bireyler olarak mezun olmalarını sağlamak. Bu hedef doğrultusunda yoğun bir şekilde çalışıyoruz. Piri Reis Üniversitesi, bir Denizcilik İhtisas Üniversitesi olarak sadece Denizcilik Fakültesiyle değil, Mühendislik Fakültesi, Hukuk Fakültesi, İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi, Fen-Edebiyat Fakültesi, Denizcilik Meslek Yüksekokulu ve Lisansüstü Eğitim Enstitüsü ile de tamamen denizcilik sektörüne hizmet edecek şekilde



yapılandırılmış bir üniversitedir. Elbette Mühendislik, Hukuk ve İktisadi ve İdari Bilimler Fakültelerimizde farklı bölümler bulunuyor. Ancak Bilgisayar, Elektronik, Endüstri, Hukuk, Ekonomi ve Finans gibi bölümlerde verilen eğitimler de denizcilik sektörüne katkı sağlayacak şekilde kurgulanmıştır. Hukuk Fakültemizde öğrencilerimizi deniz hukuku alanında uzmanlaştırıyoruz. Bilgisayar mühendisliği öğrencilerimiz denizcilikteki dijital dönüşüme hizmet edecek eğitim alıyor, ekonomi ve finans bölümü öğrencilerimiz ise denizcilik ekonomisi konusunda ilave derslerle donatılıyor.

Üniversitemiz butik bir yapıya sahip bir sektör üniversitesidir ve çok daha iyi noktalara gelmeyi hak ediyor. Üniversitemizin akademik ve sektörel görünürlüğünü artırarak Piri Reis Üniversitesi marka değerini yükseltmeye devam edeceğiz. Hedefimiz, sadece ülkemiz denizcilik sektörü için değil, aynı zamanda dünya genelinde denizcilik eğitimi veren en iyi üniversitelerden biri olmaktır. Üniversitemiz, öğrencilerimizin meslek hayatına hazırlanacağı, toplumsal farkındalıklarını yükseltecekleri, üretken ve yetkin bireyler olmayı öğrenecekleri bir yer olacaktır. Hep birlikte bilimi rehber edinerek, ülkemize ve insanlığa hizmet eden sorumlu bireyler yetiştirmeye devam edeceğiz.

İKİNCİ DENİZCİLİKTE YEŞİL DÖNÜŞÜM ZİRVESİ SONUÇ BİLDİRİSİ

İMEAK Deniz Ticaret Odası tarafından 24 Aralık 2025 tarihinde Piri Reis Üniversitesi'nde düzenlenen 2. Denizcilikte Yeşil Dönüşüm Zirvesi'nin Sonuç Bildirisi yayımlandı. Zirveyi tüm detaylarıyla ele alan metnin tamamını, Deniz Ticareti Dergisi okuyucularıyla paylaşıyoruz.



Günümüzde iklim değişikliğiyle mücadele, küresel denizcilik politikalarının en öncelikli gündem maddesi haline gelmiştir. Bu doğrultuda Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO) ve Avrupa Birliği (AB) tarafından hayata geçirilen sera gazı emisyonlarını azaltmaya yönelik kapsamlı düzenlemeler, sektörün geleceğini her zamankinden daha keskin sınırlarla şekillendirmektedir. IMO'nun 2023 Sera Gazı Stratejisi'nde belirlenen iddialı emisyon azaltım hedefleri ile AB'nin Avrupa Yeşil Mutabakatı kapsamında uygulamaya koyduğu Emisyon Ticaret Sistemi (ETS) ve yakıt düzenlemeleri, denizcilik dünyasını düşük karbonlu ve dijital bir geleceğe doğru hızla evrilmeye zorlamaktadır. Bu küresel dönüşüm sürecinin merkezinde yer alan stratejileri değerlendirmek ve Türk denizcilik sektörünün bu yeni düzendeki yol haritasını belirlemek amacıyla İMEAK Deniz Ticaret Odası tarafından düzenlenen "2'nci Denizcilikte Yeşil Dönüşüm Zirvesi" 24 Aralık 2025

tarihinde Piri Reis Üniversitesi Rıdvan Kartal Konferans Salonu'nda geniş bir katılımı gerçekleştirilmiştir.

Zirve, yeşil dönüşüm ve dijitalleşme kesişim noktasında gelişen akıllı denizcilik uygulamalarından alternatif enerji kaynaklarına, tersanelerdeki sürdürülebilir üretimden limanlardaki döngüsel ekonomi yaklaşımlarına kadar geniş bir yelpazeyi kapsayarak sektör paydaşlarını ortak bir vizyonda buluşturmuştur.

AÇILIŞ KONUŞMALARI

Zirvenin açılış konuşmalarında Piri Reis Üniversitesi Rektörü Sn. Prof. Dr. Nafiz Arıcı, denizcilikte sürdürülebilirliğin sadece şirket raporlarında yer alan şık bir pazarlama terimi olmadığını, aksine IMO'nun 2030 ve 2050 hedefleriyle bir zorunluluk, Avrupa Yeşil Mutabakatı ile bir şart ve gelecek nesillere olan kaçınılmaz bir borç olduğunu vurgulamıştır. Yeşil dönüşümün, sadece alternatif yakıtlar veya emisyon ölçümlerinden ibaret olmadığını, dijitalleşme, veri yönetimi, yapay zeka uygulamaları ve yeni iş modellerini kapsayan bütüncül bir zihniyet değişimi olduğunu belirtmiştir. Geleceğin yeşil gemisinin aynı zamanda akıllı bir gemi olacağı, geleceğin yeşil limanının ise veriye dayalı ve entegre bir ekosistem olarak inşa edileceği vurgulanmıştır.

İMEAK Deniz Ticaret Odası Meclis Başkanı Sn. Başaran Bayrak; dünya ticaretinin %90'ının deniz yoluyla taşındığı bir düzende, net sıfır emisyon hedefinin sektörün ticari varlığını sürdürebilmesi için temel ön koşul haline geldiğini belirtmiştir. Uluslararası Denizcilik Örgütü'nün Net Sıfır Çerçevesi kapsamındaki küresel yakıt standartları ve karbon fiyatlandırma mekanizmalarının, kabul edilmesi halinde, 2028 yılı itibarıyla uygulanmaya başlamasının öngörüldüğünü hatırlatarak

Emisyon Ticaret Sistemi ve FuelEU Maritime gibi Avrupa Birliği'nin bölgesel kurallarının yarattığı maliyet baskısına dikkat çekmiştir. Türk denizcilik sektörünün rekabetçiliğinin filonun yaş ortalamasına, enerji verimliliğine ve alternatif yakıtlara erişim kapasitesine doğrudan bağlı olduğunu ifade ederek, yeşil dönüşümün en kritik ayağının finansman olduğunu ve özellikle KOBİ ölçeğindeki armatörlerin uluslararası yeşil fonlara erişiminin hayati önem taşıdığını vurgulamıştır.

BİLGİLENDİRME SUNUMLARI

Zirvenin bilgilendirme sunumları bölümünde; Dünya Denizcilik Üniversitesi Denizcilik Araştırmaları Direktörü Sn. Prof. Dr. Aykut Ölçer "Uluslararası Regülasyonlar Çerçevesinde Denizcilikte Karbonsuz Gelecek Stratejileri" konulu sunumunda, dekarbonizasyon sürecinin "kimseyi geride bırakmama" prensibiyle tüm paydaşları kapsayan bir ekosistem olarak görülmesi gerektiğini ifade etmiş, ayrıca, sadece gemi operasyonlarına odaklanmanın yeterli olmayacağını, pervane üretiminden gemi inşa süreçlerine ve liman altyapılarına kadar tüm tedarik zincirinin yaşam döngüsü analizi çerçevesinde değerlendirilmesi gerektiğini belirtmiştir. Önümüzdeki 15 yıl içerisinde tüm sorunları tek başına çözecek bir teknolojinin bulunmadığını vurgulayarak enerji verimliliğinin artırılmasının kısa vadede en etkili araç olduğunu ve nükleer enerjinin nükleer reaktörler ve toryum gibi alternatiflerle uzun vadede yeniden gündeme geleceğini ifade etmiştir.

Sayın Prof. Dr. Nafiz Arıcı ise, "Dijitalleşme ve Yeşil Dönüşümün Kesişim Noktası: Akıllı Denizcilik Uygulamaları" konulu sunumunda, dijitalleşme ve yapay

zekanın yeşil dönüşümdeki katalizör rolünü teknik verilerle detaylandırmıştır. Özellikle hava durumu, akıntı ve yük gibi dinamik verileri analiz eden rota ve hız optimizasyonu sistemlerinin yakıt tüketiminde %3 ile %10 arasında doğrudan bir tasarruf sağladığını ifade etmiştir. Bunun yanı sıra, limanlardaki gereksiz beklemleri ve enerji kayıplarını önleyen “Just-in-Time” sistemlerinin yakıt sarfiyatını %5 ile %8 düzeyinde aşağı çektiğini, ana makine, jeneratör, batarya ve shaft yükü dengesinin yapay zeka ile optimize edilmesinin ise %4 ile %7 seviyelerinde ek bir verimlilik artışı sunduğunu belirtmiştir. Ayrıca, sadece mevcut veriyi izlemek yerine, bakım süreçlerinde “prescriptive” yani reçete sunan analiz yöntemlerine geçilmesinin önemine değinerek, 2025 ve 2026 yıllarında, hayatımıza daha yoğun giren “Agentic AI” (Etken Yapay Zeka) sistemlerinin, gemi operasyonlarını insan müdahalesine gerek kalmadan emisyon hedefleriyle uyumlu hale getireceğini ve yeşil dönüşümün ancak bu dijital katmanlarla mümkün olacağını vurgulamıştır.

1. OTURUM: DENİZ TAŞIMACILIĞI

“Deniz Taşımacılığı” konu başlığı ile gerçekleştirilen 1. Oturum, İMEAK DTO Yönetim Kurulu ve Sürdürülebilirlik Komisyonu Üyesi Sn. İsmail Görgün moderatörlüğünde, Türk Armatörler Birliği Başkanı Sn. Cihan Ergenç, ICS Başkan Yardımcısı ve İMEAK DTO Sürdürülebilirlik Komisyonu Üyesi Sn. Metin Düzgüt ile İMEAK DTO Teknik Danışmanı Sn. Prof. Dr. Mustafa İnsel’in katılımıyla gerçekleştirilmiştir.

1’inci Oturumda; yeşil dönüşüm sürecinin ve uluslararası çevresel regülasyonların Türk Denizcilik Sektörü üzerindeki etkileri değerlendirilmiştir. Ayrıca, jeopolitik risklerin deniz taşımacılığı rotaları üzerindeki etkilerine değinilmiş, belirsizliklerin artmasıyla birlikte gemi işletmeciliği faaliyetlerinin giderek daha karmaşık hale geldiği vurgulanmıştır.

Sayın Cihan Ergenç, “Türk Armatörlerinin Filolarında Yeşil Yakıt ve Enerji Verimliliği Uygulamaları”na yönelik olarak, jeopolitik krizlerin ve ticari savaşların denizciliği her geçen gün daha karmaşık hale



getirdiğini ifade etmiş, 1990’lı yıllarda gemi işletmeciliği için 10 civarında sertifika yeterliyken bugün bu sayının 177’ye ulaştığını belirterek, dijitalleşmenin ve verimlilik odaklı yazılımların artık zorunluluk olduğunu vurgulamıştır. Mevcut durumda tüm sorunları çözecek tek bir teknolojik mucizenin (silver bullet) bulunmadığını, ancak Türk denizciliğinin “ultra-eko” gemi tasarımları ve Ar-Ge çalışmalarıyla küresel rekabette zamanında hamle yaparak bu dönüşümü avantaja çevirebileceğini belirtmiştir.

Sayın Metin Düzgüt, “IMO Hedefleri Doğrultusunda Deniz Taşımacılığında Net Sıfır Emisyon Stratejileri” üzerine yaptığı değerlendirmelerde, armatörlerin yeni gemi yatırımlarında öngörülebilirlik kaybı yaşadığını, hangi yakıt türüyle yatırım yapılacağı konusunda belirsizlik bulunduğunu belirtmiş, regülasyonların kısa vadede maliyet unsuru gibi görünse de, orta-uzun vadede rekabet avantajı ve finansman erişimi sağlayacağını vurgulamıştır. AB’nin ETS ve FuelEU Maritime uygulamalarını küresel sistemleri hızlandıran bir araç olarak tanımlanmış, ancak bu süreçte küresel bir bütünlük sağlanmadan ilerlenmesinin sektörel dengesizlik yaratacağını, Türk filosunun dünya ortalamasına göre daha yaşlı ve gemi adedi bakımından daha yoğun olması nedeniyle stratejik olarak filonun gençleştirilmesi ve daha büyük tonajlı gemilere geçilmesinin bir zorunluluk olduğunu ifade etmiştir.

Sayın Prof. Dr. Mustafa İnsel ise “Uluslararası Regülasyonlar Çerçevesinde Ülkemizde Denizciliğin Karbonsuz Gelecek Stratejileri” kapsamında, dünya filosunun %20’sinin Karbon Yoğunluk Göstergesi (CII) derecelendirilmesinde D ve E kategorilerinde yer alarak “çalışamaz

duruma” gelme riskiyle karşı karşıya olduğunu teknik verilerle ortaya koymuş, yaklaşık 6.000 adet geminin acil retrofit ihtiyacı duyduğunu ve bunun gemi başına minimum 1 milyon dolarlık bir finansal yük getirdiğini belirterek milyarlarca dolarlık kaynak gerektiğini vurgulamış, bu çerçevede, dekarbonizasyon sürecinde armatörlerin finansman arayışında olan aktörlere dönüştüğünü ifade etmiştir. Ayrıca, küresel yakıt kullanım verilerine göre, halen gemi yakıtlarının %92’sinin HFO veya MDO olduğunu, alternatif yakıtların toplam payının %1’in altında kaldığına vurgu yapmıştır.

2. OTURUM: GEMİ İNŞA VE LİMANLAR

“Gemi İnşa ve Limanlar” başlıklı 2. Oturum, İMEAK DTO Yönetim Kurulu ve Sürdürülebilirlik Komisyonu Üyesi Sn. Orhan Gülcek moderatörlüğünde, Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Tersaneler ve Kıyı Yapıları Genel Müdürü Sn. Salih Tan, GİSBİR Genel Sekreteri Sn. Mehtap Özdemir ve TÜRKLİM Yönetim Kurulu Başkan Sn. Hamdi Erçelik’in katılımıyla gerçekleştirilmiştir.

2’nci Oturumda, gemi inşa, tersaneler ve liman işletmeciliğinde yeşil dönüşümün mevcut durumu, finansal fizibilitesi, mevzuat uygulamaları ve sektörel koordinasyon ihtiyaçları ele alınmıştır. Katılımcılar, çevresel regülasyonlara uyum sürecinin yalnızca çevresel değil, aynı zamanda ekonomik ve stratejik bir gereklilik haline geldiği konusunda görüş birliğine varmıştır.

Genel Müdür Sayın Salih Tan, “Tersanelerde Yeşil Dönüşüm: Sürdürülebilir Tersaneler, Yenilikçi Gemi İnşası ve Geri Dönüşüm’e yönelik olarak; Türkiye gemi inşa sanayinin enerji yoğun, ancak yüksek çevresel potansiyele

sahip bir sektör olduğunu belirterek, yeşil dönüşümün artık tercihten ziyade zorunluluk haline geldiğini vurgulamış, Türkiye'nin mühendislik kabiliyeti ve üretim altyapısının, düşük emisyonlu ve enerji verimli yeşil gemi inşasında önemli bir rekabet gücü oluşturduğunu ifade etmiştir. Ülkemizde bugüne kadar 54 adet yeşil geminin inşa edildiğini, 39 geminin ise inşa aşamasında olduğunu belirtmiştir. Ayrıca tersane üretim süreçlerinde enerji verimliliği yatırımları, ISO 50001 enerji yönetim sertifikaları, atık yönetimi ve dijitalleşme uygulamaları hakkında bilgi vermiştir. Gemi geri dönüşüm sektörünün Aliğa tesisleriyle küresel ölçekte 4. sırada bulunduğunu, Hong Kong Sözleşmesi kapsamında 20 tesisin IMO nezdinde belgelendirildiğini belirtmiş, döngüsel ekonomi anlayışına atıfla, Türkiye'nin yalnızca gemi inşa değil, sürdürülebilir gemi geri dönüşümünde de küresel bir aktör olduğunu vurgulamıştır. Ayrıca “beşikten beşiğe” yaklaşımıyla, geri dönüşüm ve kaynak verimliliğini merkeze alan yatırımların uzun vadede hem çevresel hem ekonomik fayda sağladığını belirtmiştir.

Sayın Mehtap Özdemir, “Türk Gemi İnşa Sanayinde Karbonsuzlaştırma ve Döngüsel Ekonomi” başlığında; Türkiye'deki 85 tersanenin uluslararası düzeyde güçlü altyapıya sahip olduğunu, Avrupa'nın en büyük bakım-onarım merkezi konumunda bulunduğunu ifade etmiş, ancak yeşil dönüşümün maliyet ve zamanlama yönetimi bakımından stratejik planlama gerektirdiğini, aksi halde yüksek maliyetli ve fizibil olmayan bir yapıya dönüşebileceğini vurgulamıştır. GİSBİR'in Sea Europe, ASEP, UNEP/MAP ve Waterborne TP gibi uluslararası ağlarda aktif rol aldığını, Avrupa Birliği projeleri kapsamında dijitalleşme ve çevreci kaynak teknolojileri alanında yenilikçi uygulamalar geliştirdiğini ve tersanelerde karbon emisyonu hesaplama ve veri toplama sistemleri için Sanayi Bakanlığı destekli kümelenme projesi yürütüldüğünü, bu sayede emisyon izleme ve raporlama altyapısının yerli yazılımlarla kurulacağını belirtmiştir. Ayrıca, Avrupa'daki “Green Marine Europe” oluşumunun yeşil tersane ve liman konseptlerine yön verdiğini, bu tür gelişmelere Türkiye'nin erken aşamada dahil olması gerektiğini vurgulamıştır.

Sayın Hamdi Erçelik, “Yeşil Liman Sertifikasyonu ve Karbon-Nötr Lojistik Zinciri” kapsamında; limanların sürdürülebilirlik dönüşümünün, yeşil dönüşüm, dijital dönüşüm ve insan kaynağında dönüşüm olmak üzere üç temel sütun üzerine kurulduğunu belirtmiş, kıyıda elektrik temini (cold ironing) yatırımlarının yüksek maliyet nedeniyle yavaş ilerlediğini, ancak mevzuatla birlikte kademeli olarak zorunlu hale geleceğini ifade etmiştir. Türkiye limanlarında elektrifikasyon, güneş enerjisi sistemleri ve elektrikli terminal araçları gibi uygulamaların hızla yayıldığını, bu yatırımların ekonomik geri dönüş süresi kısaltıkça yaygınlaşacağını vurgulamıştır. Limanlarda 5G tabanlı otomasyon sistemlerine ve otonom terminal taşıyıcılarına geçişin gündemde olduğunu, işgücü maliyetlerindeki artışın dijitalleşmeyi zorunlu hale getirdiğini ifade etmiş, ayrıca, liman ve tersanelerin “stratejik yatırım” kapsamına alınması gerektiğini, kira süreleri ve elektrik tarifeleri gibi yapısal sorunların yeşil dönüşümün önündeki en büyük engellerden biri olduğunu belirtmiştir.

Sayın Prof. Dr. Ziya Söğüt “Yeni Nesil Enerji Kaynakları: Denizcilikte Alternatif Yakıtlar” başlıklı sunumunda; denizcilik sektörünün 2050 yılına kadar emisyon oranını %10'un üzerine çıkarma riski taşıdığını ve acil bir teknolojik dönüşüm ihtiyacı olduğunu belirtmiş, mevcut küresel filoda alternatif yakıtlı gemi siparişlerinin %26 seviyesine ulaşmasının umut verici bir gelişme olduğunu, ancak hidrojen ve amonyak gibi yakıtların Teknoloji Hazırlık Seviyelerinin (TRL) düşük seviyede kaldığı ve bu yakıtların depolama zorluklarının önemli bir engel teşkil ettiğini ifade etmiştir. Kısa vadede LNG ve biyoyakıtların geçiş sürecini domine edeceği, ancak asıl çözümün sadece yeni yakıt arayışında değil, enerji verimliliği ve yönetimi stratejisinde yattığını vurgulamıştır. Sadece operasyonel farkındalık ve doğru bir yönetim modeliyle, büyük yatırımlar gerekmeden %20'ye varan enerji verimliliği artışı sağlanabileceğini belirterek, ISO 50001 gibi bütüncül sistemlerin, lokal teknolojik çözümlerden çok daha stratejik bir değer taşıdığını ifade etmiştir. Türkiye'nin kendi biyoyakıt ekosistemini kurması, yapay

zeka destekli izleme sistemlerine yatırım yapması ve 2030 yılı sonrası için karbon yakalama teknolojilerini planlarına dahil etmesi gerektiği konularında önerilerde bulunmuş, denizcilikte yeşil dönüşümün sadece yakıt değişimiyle değil, veri temelli, tasarım odaklı ve bütüncül bir enerji felsefesiyle mümkün olacağını belirtmiştir.

3. OTURUM: ALTERNATİF ENERJİ KAYNAKLARI

“Alternatif Enerji Kaynakları” başlıklı 3. Oturum, İMEAK DTO Sürdürülebilirlik Komisyonu Başkan Yardımcısı ve IBIA Yönetim Kurulu Üyesi Sn. Mustafa Aslan moderatörlüğünde, TÜBİTAK MAM Kıdemli Başuzman Araştırmacı Sn. Dr. Namık Ünlü, Dokuz Eylül Denizcilik Fakültesi Öğretim Üyesi Sn. Dr. Mehmet Doymuş ve Arkas Bunker Genel Müdürü Sn. Seçkin Gül'ün katılımıyla gerçekleştirilmiştir.

3'üncü Oturumda, geçtiğimiz yıl gerçekleştirilen Zirve çıktılarının Enerji Piyasası Düzenleme Kurumu (EPDK) nezdinde biyobileşenli yakıtların mevzuata girmesiyle somut bir başarıya dönüştüğü hatırlatılarak, bu yılki odağın sadece yakıtlar değil, daha geniş bir yelpazede enerji kaynakları olduğu vurgulanmıştır. Ayrıca, denizcilik sektörünün fosil yakıtlardan düşük karbonlu, karbon nötr ve karbonsuz enerji taşıyıcılarına geçiş süreci, bu sürecin teknolojik, operasyonel ve mevzuat boyutları ile Türkiye'nin mevcut kapasitesi ve fırsat alanları değerlendirilmiştir.

Sayın Dr. Namık Ünlü, “Alternatif Enerji Teknolojilerinde Fırsatlar ve Bariyerler”e yönelik sunumunda, alternatif enerji kaynaklarına ilişkin teknolojik olgunluk seviyelerini (TRL) esas alan teknik bir çerçeve sunmuştur. Türkiye'nin halihazırda güneşten hidrojen üretiminde TRL 6-7, biyokütleden hidrojen üretiminde TRL 5-6 seviyelerinde olduğunu, deniz platformlarında metanolden hidrojen üretimi ve yakıt pili entegrasyonu çalışmalarının TÜBİTAK koordinasyonunda devam ettiğini, arıtma çamurundan hidrojen ve sentetik yakıt üretimi, biyokütle bazlı dizel türevleri ve metanol sentezi gibi yenilikçi proseslerin savunma ve denizcilik sektörlerinde pilot olarak uygulandığını belirtmiştir. Türkiye'de

hidrojen ve metanolün üretiminde yeşil elektrik arzı ve su kaynağı kısıtlarının temel sınırlar olduğunu, ancak 2035 yılı itibarıyla metanolün ticari olgunluğa ulaşacağını öngördüğünü ifade etmiştir. Ayrıca, nükleer ve küçük modüler reaktör (SMR) teknolojilerinin denizcilik sektörü için 2040 yılı sonrasında gündeme gelebileceğini, dögüsel ekonomi yaklaşımının sektörler arası entegrasyonu zorunlu kıldığını belirtmiştir.

Sayın Dr. Mehmet Doymuş, denizcilikte alternatif yakıtlara geçişin yalnızca yakıt türü değişimi değil, bütüncül bir sistem dönüşümü anlamına geldiğini vurgulamıştır. Bu dönüşümün başarılı olabilmesi için yakıt üretimi, tedarik zinciri, depolama, gemi operasyonu ve eğitim süreçlerinin eşgüdüm içinde ele alınması gerektiğini ifade etmiştir. Akademinin, özellikle yakıt türlerine göre emniyetli operasyon ve gemiadamı eğitimi konularında hızla kapasite geliştirmesi gerektiğini, aksi takdirde Gemiadamlarının Eğitim Belgelendirme ve Vardiya Tutma Standartları Hakkında Uluslararası Sözleşme (STCW) kapsamındaki nitelikli personel açığının artacağını belirtmiştir. Türkiye'nin bunker pazarındaki küçük payına rağmen stratejik konum avantajına sahip olduğunu, bu nedenle ölçeklendirilebilir pilot projeler ve yeşil koridor uygulamalarıyla alternatif yakıt altyapısına erken yatırım yapılması gerektiğini ifade etmiştir.

Sayın Seçkin Gül, piyasa ve operasyonel açıdan biyoyakıtların, LNG ve biyoLNG'nin halihazırda en uygulanabilir düşük karbonlu çözümler olduğunu, Türkiye'nin bu alanda öncü düzenleyici adımlar attığını belirtmiştir. EPDK'nın 2024 yılında yaptığı mevzuat değişiklikleriyle biyobileşenli yakıtların kullanımının resmen tanımlandığını, kendi firmalarının ISCC-EU sertifikalı biyoyakıt ikmallerine başladığını ve Türk bayraklı gemilere ilk biyoyakıt ikmalini gerçekleştirdiklerini aktarmıştır. B30 ve B100 oranındaki karışımların operasyonel olarak sorunsuz kullanıldığını, biyoyakıtların "geçiş yakıtı" olarak en az 15 yıl daha denizcilikte önemli rol oynayacağını öngördüğünü ifade etmiştir. Ayrıca, biyoyakıt üretiminde kullanılmış yemeklik yağlar, biyometan tesisleri gibi yerli hammadde ve güneş

enerjisi tabanlı üretim altyapısının Türkiye'ye karbon ayak izi ve FuelEU Maritime uygulamasında avantaj sağladığını belirtmiştir.

SON SUNUM: KÜRESEL İKLİM DEĞİŞİKLİĞİNDE DENİZCİLİK

Sayın Prof. Dr. Levent Kurnaz ise "Küresel İklim Değişikliğinde Denizcilik" konulu Zirvenin son sunumunda, tüm katılımcıları iklim değişikliği gerçekliğiyle yüzleştiren dikkat çeken uyarılarda bulunmuş, küresel ısınmanın, modellerden çok daha hızlı ilerlediğini, 2050 yılına gelindiğinde bugünkü karmaşık teknolojilerin yerine yelken ve rüzgar gibi temel enerji kaynaklarına geri dönüşün bir zorunluluk olabileceğini belirtmiştir. Türkiye'nin yeşil hidrojen kapasitesinin henüz çok sınırlı olduğunu ve sürdürülebilir yakıtların gıda üretimiyle rekabet etmesinin büyük riskler barındırdığını ifade ederek, sektörün tek bir yakıt tipine odaklanmak yerine çoklu ve esnek stratejiler geliştirmesi gerektiğini vurgulamıştır.

Zirvenin kapanış konuşmasını yapan İMEAK DTO Sürdürülebilirlik Komisyonu Başkanı Sn. Serdar Akdemir; sürdürülebilirliğin denizcilik sektörü için bir kuluçka merkezi işlevi gördüğünü, burada gündeme getirilen özgün görüşlerin sektörün geleceğine ışık tutacağını belirterek, yeşil dönüşümün sadece teknik bir değişim değil, aynı zamanda bir zihniyet ve alışkanlık değişimi olduğunu belirtmiş, Zirvenin organizasyonunda dahi bu felsefenin gözetildiğini, yaka kartlarının tohumlu kartlardan seçildiğini ve gereksiz materyal tüketiminden kaçınılarak dijital uygulamalara ağırlık verildiğini belirterek, küçük adımların çevresel etkisine dikkat çekmiştir. Zirvede yapılan değerlendirmelerin sektörün geleceğine ışık tutacak bir rehber niteliği taşıdığını ifade etmiştir.

SONUÇ 2'nci Denizcilikte Yeşil Dönüşüm Zirvesi'nde;

- Küresel denizcilik sektörünün iklim değişikliğiyle mücadelenin ön saflarında yer almak zorunda olduğu, yeşil dönüşümün artık bir tercih değil, IMO ve AB regülasyonları çerçevesinde sektörün ticari varlığını sürdürebilmesi için temel bir varoluş şartı olduğu,

- Yeşil dönüşümün yalnızca yakıt değişimi değil, "Yeşil Gemi" ve "Akıllı Liman" kavramlarının dijitalleşme, veri yönetimi ve yapay zeka uygulamalarıyla bütünleşik bir dönüşüm olduğu,

- Türk denizcilik sektörünün düşük karbonlu, dijital ve sürdürülebilir bir geleceğe hazırlanabilmesi için tüm paydaşların ortak bir stratejik vizyon geliştirmesi gerektiği,

- Henüz "mucize bir yakıt" bulunmadığı bu geçiş döneminde, enerji verimliliği ve yönetiminin operasyonel süreçlerde tasarruf potansiyeliyle en etkili kısa vadeli çözüm olduğu,

- Yapay zeka, rota optimizasyonu ve "Just-in-Time" sistemleri gibi akıllı teknolojilerin yakıt sarfiyatını azaltarak yeşil dönüşümün dijital katalizörleri haline geldiği,

- Türk filosunun gençleştirilmesinin, enerji verimliliği yüksek gemi tasarımları ve yenilenebilir teknolojilere yatırım yapılmasının stratejik bir gereklilik olarak karışımıza çıktığı,

- Yeşil dönüşümün finansal yükünü en çok hisseden küçük ve orta ölçekli armatörlerin uluslararası yeşil fonlara erişiminin kolaylaştırılmasının, Türk deniz ticaret filosunun rekabet gücü açısından hayati önem taşıdığı,

- Türkiye'nin karbon ayak izini azaltmak ve dışa bağımlılığı düşürmek amacıyla yerli ve sürdürülebilir biyoyakıt ekosistemini ve tedarik zincirini hızla kurması gerektiği,

- Limanlar ve tersanelerin "stratejik yatırım" kapsamına alınarak, kıydan elektrik temini (cold ironing), elektrifikasyon ve yenilenebilir enerji entegrasyonunun mevzuatla desteklenmesinin önem arz ettiği,

- Denizcilikte yeşil dönüşümün teknik bir uyum süreci olmanın ötesinde, nitelikli insan kaynağı, çok katmanlı enerji stratejileri ve "kimseyi geride bırakmama" ilkesiyle yönetilmesi gereken kolektif bir ekosistem dönüşümü olduğu belirtilmiştir.

Limanlarımızda 2025 yılı olumlu sonuçlanırken, 2026 yılının ilk ayı düşüşle başladı



* AYDIN ERDEMİR

Türkiye'nin 2025 yılındaki dış ticaretine baktığımızda; ihracat 4,4% artışla 273,4 milyar USD, ithalat ise 6,2% artışla 365,4 milyar USD olarak gerçekleşti. 2025 yılının tamamında dış ticaret açığı 11,9% artarak 92 milyar USD'nin üstüne çıktığından, 2024 yılında 76,1% olan ihracatın ithalatı karşılama oranı 2025 yılında 74,8%'e geriledi.

Türkiye'de uygulanan mali politikalarla Türk Lirası bazında artan işçilik, enerji, finansman ve diğer maliyetlere karşın düşük kur uygulamasıyla birlikte ihracatın rekabet gücü giderek azalırken, halihazırda ihracatın 60%'ına yakınının yapıldığı Avrupa'da ülkemizin ana pazarları olan Almanya, İtalya ve Fransa gibi ülkelerde 2025 yılında ortalama büyümenin 0,6% seviyesinde kalması ihracatın düşmesinde belirleyici oldu. Diğer taraftan Körfez, Afrika ve Türk Cumhuriyetleri pazarlarına yapılan ihracatta artış olsa da bu ülkelere yapılan ihracatımız toplam ihracatın yalnızca 16%'sını oluşturduğundan, maalesef önemli bir avantaj yaratamadı.

Tablo-1: Limanlarımızda 2024-2025 Yıllarında Elleçlenen Toplam Yük ve Konteyner İstatistiği

TOPLAM YÜK (TON)	İhracat	İthalat	Kabotaj	Transit	Toplam
2024	142.278.137	257.136.420	63.258.440	69.064.361	531.737.358
2025	142.769.980	271.659.580	69.678.982	69.157.356	553.265.898
Farklar	491.843	14.523.160	6.420.542	92.995	21.528.540
Büyüme Oranı	0,35%	5,65%	10,15%	0,13%	4,05%

KONTEYNER (TEU)	İhracat	İthalat	Kabotaj	Transit	Toplam
2024	4.987.903	4.875.265	903.194	2.763.368	13.529.729
2025	5.136.656	5.192.863	949.360	2.717.699	13.996.578
Farklar	148.753	317.598	46.167	-45.669	466.848
Büyüme Oranı	2,98%	6,51%	5,11%	-1,65%	3,45%

LİMANLARIMIZDA 2025 YILI OLUMLU SONUÇLANDI

Dış ticarette yaşanan durum limanlarımızdaki yük hareketine de yansdığından, Tablo-1'den görüldüğü gibi; limanlarımızda 2024-2025 yıllarında (Ocak-Aralık) Toplam Yükte 4% ve Konteynerde ise 3,45% oranında büyüme gerçekleşti.

Tablo-2'ye baktığımızda; 2025 yılında Yerel Konteyner (İhracat + İthalat + Kabotaj)

payı ise 1% artışla 2025 yılında 80,6%'ya çıktı. Transit konteynerdeki bu düşüş Türk limanları açısından olumsuz bir gelişmeyi de gösterdi.

Tablo-3'te 2025 yılında kargo tipleri bazında limanlarımızda elleçlenen toplam yük miktarlarına baktığımızda; 2024 yılında payı 28,6% olan kuru dökme yük miktarı 2025 yılında 8,7 milyon ton artışa 29,1%'e çıkarken, Türkiye'de tonajı en yüksek kargo tipi olan dökme sıvı yükün

Tablo-2: Limanlarımızda 2024-2025 Yerel ve Transit Konteyner İstatistiği

Konteyner (TEU)	2024 Yılı Tonajı	2025 Yılı Tonajı	Büyüme Oranı
Yerel	10.766.361	11.278.879	4,76%
Transit	2.763.368	2.717.699	-1,65%
TOPLAM	13.529.729	13.996.578	3,45%

Konteyner (TEU)	2024 Yılı Payı	2025 Yılı Payı	Büyüme Oranı Farkı
Yerel	79,60%	80,60%	1,00%
Transit	20,40%	19,40%	-1,00%
TOPLAM	100,00%	100,00%	

miktarı 4,76% oranında büyürken, uzun yıllardır düzenli olarak büyüyen Transit Konteyner miktarı ise 2025 yılında -1,65% oranında daraldı. Son yıllarda düzenli olarak büyüyen, 2023 yılında elleçlenen toplam konteynerin 16%'sını, 2024 yılında da 20,4%'ünü oluşturan transit konteyner miktarının payı 2025 yılında -1% oranında azalışla 19,4%'e düştü. Diğer taraftan 2024 yılında 79,6% olan Yerel Konteynerin

2024 yılında 30,5% olan payı 2025 yılında yaklaşık 7,5 milyon ton artışla 30,7%'ye çıktı. Yine 2024 yılında payı 11,7% olan genel kargo yük miktarı 2025 yılında 3,7 milyon ton artışla 11,9%'a çıkarken, 2024 yılında payı 2,2% olan araç yükünün payı ise 557,5 bin ton artmış olmasına rağmen 2025 yılında da aynı (2,2%) oranda kalarak değişmedi. 2024 yılında TON bazında 27% olan Konteyner yükünün

Tablo-3: 2024-2025 Kargo Tiplerine Göre Toplam Yükte Tonaj (TON) ve Büyüme Oranları

Kargo Tipi	2024 Yılı Tonajı (Ton)	2024 Yılı Payı	2025 Yılı Tonajı (Ton)	2025 Yılı Payı	Tonaj Farkı (Ton)	2024-2025 Değişim
Kuru Dökme Yük	152.196.648	28,6%	160.938.575	29,1%	8.741.927	5,74%
Genel Kargo	62.100.115	11,7%	65.847.587	11,9%	3.747.472	6,03%
Sıvı Dökme Yük	162.214.988	30,5%	169.714.709	30,7%	7.499.721	4,62%
Konteyner (TON)	143.357.666	27,0%	144.339.527	26,1%	981.861	0,68%
Araç	11.867.941	2,2%	12.425.500	2,2%	557.559	4,70%
TOPLAM	531.737.358	100%	553.265.898	100%	21.528.540	4,05%

Konteyner (TEU)	13.529.729		13.996.578		466.848	3,45%
------------------------	-------------------	--	-------------------	--	----------------	--------------

payı 982 bin ton artmış olmasına rağmen 2025 yılındaki düşerek 26,1%'e indi.

payı 2025 yılında 19,6%'ya, Karadeniz Bölgesi'nin 8,4% olan payı 2025 yılında 8,2%'ye indi.

Tablo-4: 2024-2025 Bölgeler Bazında Toplam Yükte (TON) ve Konteynerde (TEU) Büyüme Oranları

TOPLAM YÜK (TON)	2024 YILI	2024 PAYI	2025 YILI	2025 PAYI	Büyüme Oranı
MARMARA	215.274.899	40,5%	223.055.108	40,3%	3,61%
AKDENİZ	166.125.751	31,2%	176.047.336	31,8%	5,97%
EGE	105.920.818	19,9%	108.597.795	19,6%	2,53%
KARADENİZ	44.416.119	8,4%	45.565.659	8,2%	2,59%
TOPLAM	531.737.587	100%	553.265.898	100%	4,05%

KONTEYNER (TEU)	2024 YILI	2024 PAYI	2025 YILI	2025 PAYI	Büyüme Oranı
MARMARA	8.267.909	61,1%	8.989.936	64,2%	8,73%
AKDENİZ	2.747.388	20,3%	2.943.965	21,0%	7,16%
EGE	2.381.136	17,6%	1.935.534	13,8%	-18,71%
KARADENİZ	133.338	1,0%	127.138	0,9%	-4,65%
TOPLAM	13.529.770	100%	13.996.573	100%	3,45%

TEU bazında konteyner miktarı 2025 yılında 3,45% (yaklaşık 467 bin TEU) oranında artarken, TON bazında ise sadece 0,68% oranında (yaklaşık 982 bin TON) büyüdü. Konteynerde TEU miktarındaki büyüme oranı TON olarak ağırlığa yansımadi. Bunun ana nedeni ithalatla limanlara gelen, fakat düşen ihracattan dolayı dönüş yükü olmadığı için limanlarda boş bekleyen konteynerlerin yeniden boş olarak gemilere yüklemelerinin çok yüksek miktarda gerçekleşmesi olduğu görüldü. Tablo-4'ten görüldüğü üzere toplam yükte bölgelerin paylarındaki değişime baktığımızda; 2024 yılında 40,5% olan Marmara Bölgesi'nin payı 2025 yılında çok küçük bir düşüle 40,3%'e inerken, Akdeniz Bölgesi'nin payı ise İskenderun ve Ceyhan liman başkanlığındaki yük artışlarının etkisiyle 31,2%'den 31,8%'e çıktı. Yine 2024 yılında 19,9% olan Ege Bölgesi'nin

Konteynerde; 2024 yılında 61,1% olan Marmara Bölgesi'nin payı Ambarlı ve Kocaeli gibi Türkiye'de en fazla konteyner elleçleyen liman başkanlığındaki artışlar nedeniyle 2025 yılında 64,2%'ye çıkarak Marmara Bölgesi'nin konteynerde yeniden yükselişe geçtiği görüldü.

2024 yılında 17,6% olan Ege Bölgesi'nin payı ise 2025 yılında 13,8%'e düştü.

Geçmiş dönemlerde konteynerde sürekli büyüyen Aliğa liman başkanlığına ilave olarak uzun yıllardır gerileyen İzmir'deki TCDD Alsancak Limanı'ndaki düşüşle birlikte Ege Bölgesi konteynerde gerilemiş oldu. İskenderun'da yaşanan yüksek büyümeyle Akdeniz Bölgesi'ndeki limanların 2024 yılında 20,3% olan payı 2025 yılında 21%'e çıktı. Konteyner yükü konusunda hala ciddi sıkıntıları olan Karadeniz Bölgesi'nin 2024 yılında %1 olan payı ise 2025 yılında 0,9%'a indi.

LİMANLARIMIZDA 2026 OCAK AYI OLUMSUZ BAŞLADI

Türkiye'nin 2026 yılı ocak ayındaki dış ticaretine baktığımızda; ihracat 3,9% oranında azalışla 20 milyar 328 milyon USD, ithalat ise 0,03% oranında artışla 28 milyar 681 milyon USD olurken, geçen yılın aynı ayına göre Ocak 2026 ayında dış ticaret açığı ise 11,2% oranında artarak 8,4 milyar USD olarak gerçekleşti.

Hali hazırda DTO, IMF ve UNCTAD tarafından 2026 yılına ilişkin beklentilerde küresel büyümesinin ivme kaybederken enflasyonun yüksek seyrini koruduğu ve dünyada şirket iflaslarının artmaya devam ettiği ifade edilirken, küresel olumsuzlukların etkisiyle daralan dış ticaretimizin durumu 2026 yılıyla daha görünür hale geldi.

Türkiye'de düşen ihracat ve daralan dış ticarete paralel olarak limanlarımızda 2026 yılı ocak ayında yüksek oranda düşüşler meydana geldi.

2020 yılından bu yana yılın ilk ayına (Ocak) son derece olumlu başlayan limanlarımız Tablo-5'ten de görüldüğü gibi 2026 yılının ocak ayına ise olumsuz bir giriş yaparak toplam yükte -8,63%, konteynerde ise -6,58% oranında daraldı. 2026 Ocak

Tablo-5: Limanlarımızda 2025-2026 Ocak Ayında Elleçlenen Toplam Yük ve Konteyner İstatistiği

TOPLAM YÜK (TON)	İhracat	İthalat	Kabotaj	Transit	Toplam
2025 Ocak	11.798.248	25.630.142	5.393.368	5.829.351	48.651.109
2026 Ocak	9.786.080	22.724.513	6.084.600	5.857.573	44.452.766
Farklar	-2.012.168	-2.905.629	691.232	28.222	-4.198.343
Büyüme Oranı	-17,05%	-11,34%	12,82%	0,48%	-8,63%
KONTEYNER (TEU)	İhracat	İthalat	Kabotaj	Transit	Toplam
2025 Ocak	417.970	422.761	87.655	228.377	1.156.762
2026 Ocak	397.135	390.141	79.348	214.062	1.080.686
Farklar	-20.835	-32.620	-8.307	-14.315	-76.076
Büyüme Oranı	-4,98%	-7,72%	-9,48%	-6,27%	-6,58%



ayında yaşanan bu yüksek oranlı daralma sektör açısından 2026 yılının çok daha sorunlu olacağını göstermiş oldu. 2025 yılına göre 2026 yılı Ocak ayında yerel konteyner miktarı -6,65% ve transit konteyner miktarı da -6,27% oranında

görülüyor. Türkiye'nin daralan ihracatının etkisi düşen ihracat konteyner yükünden de açık bir şekilde görülmüş oldu.

Diğer taraftan toplam yükün 34%'ünü oluşturan dökme sıvı yükte yaşanan 1,8%

İran'a dönük yeni bir savaş hazırlıkları gibi gelişmeler sadece ABD ile bu ülkeler arasındaki ilişkileri değil, küresel tedarik zincirlerini ve küresel ticaret hacmine düşürürken, 2026 yılında belirsizliklerin daha da artacağı görüldü.

Tablo-6: Limanlarımızda 2025-2026 Ocak Ayında Elleçlenen Yük İstatistiği (TON)

Kargo Bazında Yük Çeşitleri (TON)	2025 Ocak	2026 Ocak	Değişim
Kuru Dökme Yük	14.960.366	12.055.853	-19,4%
Genel Kargo	6.010.080	4.978.451	-17,2%
Sıvı Dökme Yük	14.838.383	15.100.549	1,8%
Konteyner	11.844.174	11.391.001	-3,8%
Araç	973.510	926.912	-4,8%
TOPLAM	44.452.766	44.452.766	0,0%
Konteyner (TEU)	1.156.762	1.080.686	-6,6%

daralırken, ihracatın temel taşıyıcısı olan konteynerin hem yerel hem de transit olarak yüksek oranda düşmesi 2026 yılının limanlarımız açısından sıkıntılı geçeceğini, ülke olarak hızlı bir şekilde önlem alınması gerektiğini gösterdi.

Tablo-6'da görüldüğü gibi 2026 Ocak ayında kargo bazındaki yükte; toplam yükün birlikte 38%'ini oluşturan Kuru Dökme ve Genel Kargo yüklerin çok büyük oranda (-19,2% ve -17,2%) düştüğü, yine toplam yükün %11'ini oluşturan Konteynerde ise; TON olarak dikkate alındığında -3,8% ve TEU olarak dikkate alındığında da -6,6% oranında daraldı

oranında artışın ise daha çok bu yükün çok büyük bölümünü oluşturan ham petrol ve diğer akaryakıt ürünlerinden kaynaklandığı görüldü.

GENEL DEĞERLENDİRME

İkinci Trump dönemiyle birlikte ABD'nin korumacılık politikalarının küresel ticaretin önünde büyük bir engel teşkil etmesinin belirgin örnekleri 2026 yılıyla beraber artık net olarak ortaya çıkarken, ABD'nin Çin ile ticaret savaşının yeniden alevlenmesi, taleplerine direnen ülkelere karşı yıkıcı ve cezalandırıcı yüksek gümrük vergisi uygulamalarını genişletmesi, Rusya'ya dönük yaptırımların şiddetlenmesi ve

Limanlarımızda 2025 yılı sonunda gerçekleşen olumlu duruma karşın daralan küresel ticaretin ve hızlı düşen Türkiye'nin dış ticaretinin olumsuz etkisi 2026 yılının ilk ayında (Ocak) beklenmedik ölçüde azalan yük miktarlarından net olarak görüldü.

2026 yılıyla birlikte limanlarımızdaki yük kayıplarının devam edebileceği öngörüldürken, başta limanların kullanım sözleşmelerinin uzatılması, depreme karşı güçlendirme ve kapasite artışını içerecek şekilde liman yatırımlarının izin süreçlerinin hızlandırılması, liman yatırımlarının stratejik yatırım kapsamına alınarak kapsamlı bir destekleme ve teşvik sistemi içine alınması, başta liman yönetim modeli, yeşil ve dijital dönüşümler olmak üzere uzun yıllardır bekleyen tüm sorunların nihai olarak çözülmesine dönük olarak yetkili bakanlıkların sektörü temsil eden TÜRK LİM ile yakın bir işbirliği halinde hareket etmesinin önemi daha da belirgin hale geldi.

*** EXECUTIVE CONSULTANT**

MARITIME & PORT & TERMINAL & OFFSHORE



Gemi kaynaklı sualtı gürültü kaynakları, deniz doğasına etkileri ve regülasyon çalışmaları



DOÇ.DR. AHMET ZİYA SAYDAM

Küresel olarak denizlerin ve okyanusların kirlenmesi son 15 yılda gemi kaynaklı her türlü emisyonlar konusunda çalışmaların yapılmasına sebep olmaktadır. Petrol ve tehlikeli maddeler kaynaklı deniz kirliliği, plastik atıklar, hava kirliliği ve sera gazları emisyonları gemi kaynaklı emisyonların görünen yüzü olarak ortaya çıkmaktadır. Gürültü ise doğrudan deniz kirliliğine sebep olmayan ses dalgalarının hem su üstünde hem de su altında yayılması ile oluşmaktadır.

Kabul edilebilir seviyenin üstündeki ses seviyeleri gürültü olarak adlandırılmakta, ortamda bulunan insanlarda huzursuzluk, uykusuzluk, sinirlilik ve konsantrasyon bozukluklarına yol açmakta, çalışma etkinliğini azaltıcı ve düşünmeyi engelleyici etkiler oluşturmaktadır. Daha yüksek seviyelerdeki gürültü ise işitme duyusunun hasar görmesine hatta tamamen yitirilmesine sebep olabilmektedir. Ses seviyeleri basınç olarak logaritmik ölçülmekte ve dB birimi

ile ifade edilmektedir. İnsan kulağı düşük frekanslı ve yüksek frekanslı seslere karşı duyarlı olmadığı için insan işitme filtresi uygulandığında dB(A) olarak ifade edilmekte, 60 dB(A) üstü yorulma ve uyku bozukluklarına yol açmakta, 85 dB(A) üstü ise uzun süre maruz kalındığında işitme duyusu kayıplarına sebep olabilmektedir.

Gemi kaynaklı gürültünün gemi üzerinde, havadan yayılarak çevresinde ve suda yayılarak su altında etrafında ayrı ayrı değerlendirilmesine ihtiyaç bulunmaktadır.

Gemi içinde gürültü için Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO) 1981 yılında A.468 sayılı kararı ile gemi üzerindeki mahallerde gürültü seviyeleri kısıtlamaları getirmiştir. Çalışma mahallerinde 85 dB(A) seviyesi sınır kabul edilmiş, makine dairesi gibi daha yüksek seviyedeki gürültü seviyelerinde koruyucu kulaklık zorunluluğu, iletişimin önemli olduğu köprü üstü üstünde 65 dB(A), uyku kalitesi açısından kamaralarda

60 dB(A) sınırları konmuştur. IMO A.468 regülasyonu zorunlu bir kod olmaması dolayısı ile birçok ülke kendi mevzuatlarına alarak zorunlu hale getirmiş, IMO 2014 yılından itibaren IMO Gürültü Kodu'nu tüm uluslararası sefer yapan gemilere zorunlu hale getirmiştir.

Gemiden çevreye havadan yayılan gürültü konusunda IMO tarafından çıkarılmış bir regülasyon bulunmamasına rağmen ISO 2922 iç sularda ve limanlarda gemi kaynaklı gürültü ölçüm standardı kullanılabilmektedir. Ülkelerin kendi egemenlik alanlarında bulunduğu için bu konuda düzenlemeler ulusal düzeyde yapılmaktadır. Sualtı gürültüsü ise özellikle başta balina, yunus, fok gibi memeliler olmak üzere tüm deniz canlılarını etkilemektedir. Özellikle memeli deniz canlılarının ses dalgaları kullanarak haberleştikleri bilinmektedir. Gemi sualtı gürültüsü şaşırtıcı etki yaratabilmekte, yön kavramları şaşırabilmekte, gemi ile çarpışma veya karaya vurma gibi sonuçlar ortaya çıkabilmektedir. Doğal sualtı



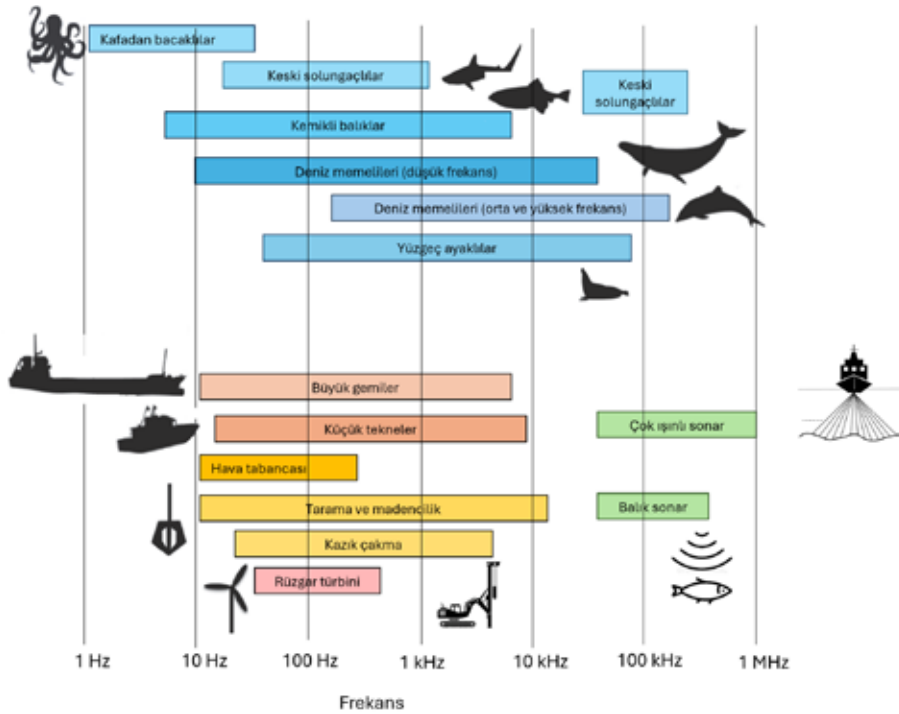
İnsan Orijinli Sualtı Gürültü Kaynakları

- 1-Akustik uzaklaştırma
- 2-Balıkçı gemileri
- 3-Gezinti tekneleri
- 4-Kruvaziyer gemiler
- 5-Ticari gemiler
- 6-Açık deniz platformları
- 7-Sismik araştırma
- 8-Askeri ve sivil sonar
- 9-Açıkdeniz yenilenebilir enerji
- 10-Sualtı patlamaları
- 11-Deniz inşaat ve kazık çakma

Doğal Sualtı Gürültü Kaynakları

- A-Dalgalar
- B-Rüzgar
- C-Yağmur
- D-memeli deniz canlıları
- E-Akıntı
- F-Sualtı heyelanları, volkanlar, depremler
- G-Balklar
- H-Kabuklu deniz canlıları

Şekil 1: Doğal ve İnsan oluşumu gürültü kaynakları



yılında gemilerden sualtı gürültüsünün azaltılması rehberi yayınlanmış, 2023 yılında rehber revize edilerek MEPC1-Circ906 sirküleri yayınlanmıştır. Rehber gemi gürültü kaynaklarını; yapısal gürültü, akış gürültüsü ve pervane gürültüsü olarak vermekte olup, yüksek sualtı gürültüsünün genelde kaynağı pervane ve pervane kavitasyonu olmaktadır.

Rehber uyarınca gemilerin “Sualtı Gürültüsü Yönetim Planı” oluşturulması tavsiye edilmekte, bu planda gemi sualtı gürültüsünün ölçülerek temel seviye oluşturulması ve iyileştirmelerin sağlanabilmesi için önlemler alınması önerilmektedir. Sualtı gürültüsünün azaltılması için öneriler:

- Tekne ve takıntıların formlarının optimizasyonu,
- Pervane seçimi ve optimizasyonunda kavitasyonun asgariye indirilmesi,
- Rüzgar destekli sevk gibi inovatif önlemler,
- Pervaneye hava enjeksiyonu,
- Gemi arkasındaki izin iyileştirilmesi,
- Ana ve yardımcı makinelerin seçimi, uygun yerleştirilmesi, fondesinların tasarımı, gürültü/titreşim yayan ekipmanların gemiye esnek sönümleyiciler ile bağlanması,
- Gemi trim optimizasyonu,
- Sefer planlaması,
- Şaft devrinin düşürülmesi,
- Pervane bakım ve tutumu,
- Tekne temizliği, boya, su altı temizliği sayılmaktadır.

Sualtı gürültüsü yönetim planı bulunan, sualtı gürültüsünü ölçüp yöneten gemilere bazı limanlar liman ücretlerinde indirim uygulayarak teşvik etmektedirler.

IMO 2023 yılında rehber yanında üç yıllık sualtı gürültüsü deneyim kazanma

Şekil 2: Deniz canlılarının ve gemi gürültü frekansları

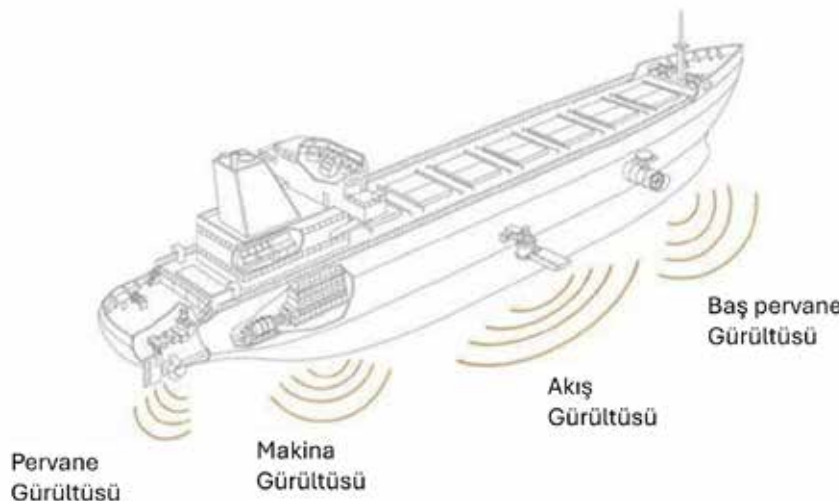
gürültü kaynakları rüzgar, dalga, akıntı, deniz canlıları, doğal yer hareketlerinden oluşmakta, insan etkisi ise deniz açlarının gürültüsü ve deniz inşa ve özellikle denizde kazık çakma operasyonları sırasında oluşmaktadır.

Havada veya suda gürültü seviyesinin yanında hangi frekansta ses dalgalarının olduğu önem taşımaktadır. Deniz canlılarının oluşturduğu ses dalgaları frekansları 1 Hz ila 100 kHz arasında yer

almakta olup, gemi gürültüsünün 10 ila 10 kHz arasında olması deniz canlılarında yanıltıcı etkiler yaratmaktadır. Suda ses dalgaları kolayca sönümlenmemekte, binlerce mil uzaklığa ulaşabilmektedir. Özellikle düşük frekanslarda yıllar ilerledikçe artan sualtı gürültü kirliliği görülmektedir.

ULUSLARARASI DENİZCİLİK ÖRGÜTÜ REGÜLASYONLARI

IMO çalışmalarında ilk olarak 2014



Şekil 3: Gemi gürültü kaynakları

periyodu ve aksiyon planı başlatılmıştır. Deneyim kazanma periyodunda rehberin ve yönetim planlarının kullanımı konusunda gelişmeler izlenmekte, periyot sonunda sualtı gürültüsü yol haritasının belirlenmesi hedeflenmektedir. Aksiyon planında ise sualtı gürültüsü konusunda farkındalığın artırılması, disiplinler arası çalışmalar oluşturularak enerji verimliliğinin artırılması ve sualtı gürültüsünün azaltılması arasında sinerji yaratılması, dijital eğitim programlarının hazırlanması, denizcilerin bilgilendirilmesi, sualtı gürültüsü yönetim planlarının standartlaştırılması, sualtı gürültü hedef seviyelerinin geliştirilmesi ve sualtı gürültü azaltım politikasının oluşturulması içermektedir. IMO bu amaçla üç workshop düzenlemiş, özellikle enerji verimliliğinin artırılması ve sualtı gürültüsünün azaltılması örnekleri sunulmuştur. Hemen hemen tüm enerji verimliliği artış tedbirleri su altı gürültüsünü azaltmaktadır. Örneğin tekne temizliği ile pürüzlülüğün azaltılması, rüzgar destekli sevk, hava yağlama, gate dümen uygulaması su altı gürültüsünde ciddi azaltımlara yol açmıştır. Pervane tasarımında kanat açınım oranının azaltılarak enerji verimliliğinin artırılması ise sualtı gürültüsünü arttırmaktadır.

SUALTI GÜRÜLTÜSÜNÜN ÖLÇÜLMESİ

Gemilerin sualtı gürültü ölçümü için IACS üyesi klasların ayrı ayrı kuralları bulunmaktadır. ISO 17208-1 standardı derin suda, 17208-3 standardı ise sığ suda gemi su altı gürültü ölçüm metodolojisini vermektedir.

Ölçümün karmaşıklığı ve gerekli ekipman nedeniyle sualtı gürültü ölçümleri göreceli olarak yüksek maliyetlidir. Bu nedenle sualtı gürültüsüne hassas bölgelerde sabit ölçüm dubaları liman yaklaşımlarında yerleştirilmiş olup, geçen gemilerin sualtı gürültüleri fırsat ölçümü olarak ölçülebilmekte, bu ölçüm sonuçları düşük maliyetlerle gemi sahiplerine temin edilebilmektedir. Kanada'nın bir batı kıyısında, bir doğu kıyısında, bir de Avrupa kıtasında (yeri zamanla değiştirilmekte) fırsat ölçüm dubaları bulunmaktadır. Ancak bu ölçümler ISO standartları veya klas kurallarına göre çok daha basit bir ölçüm oluşturdıkları için klas notasyonu için kullanılamamaktadır. Bununla beraber gemi temel seviyelerinin tespitinde ve iyileştirmelerin belirlenmesinde kullanılabilir.

GÜNCEL GÜNDEM

Sualtı gürlütüsü IMO'da Deniz Çevre Koruma Komitesi (MEPC) gündeminde yer almakta, deneyim kazanma periyodu gelişmeleri izlenmektedir. Teknik olarak ise Gemi Dizayn Alt Komitesi (SDC) sualtı gürlütüsü konusunu gündeminde tutmaktadır.

Mevcut tartışmalar Sualtı gürültüsü-Enerji verimliliği arasında sinerjiler, gemi tipleri için temel seviyelerin belirlenmesi, sualtı gürültüsü açısından hassas bölgelerin saptanması konusunda yoğunlaşmaktadır. Bu amaçla IMO gemilerden; sera gazları emisyonları çalışmasına benzer küresel olarak gemi AIS verileri, gemi özellikleri ve hızları dikkate alınarak sualtı gürültü haritalarının oluşturulması,

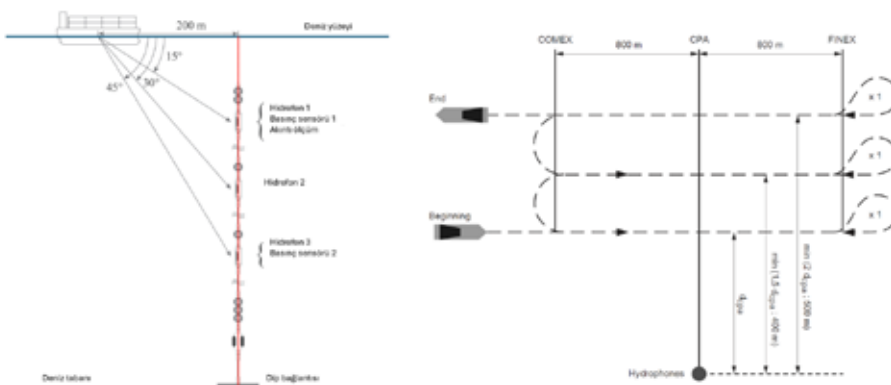
hasas bölgelerin saptanarak bölgesel sınırlamaların getirilmesi de gündemde yer almaktadır. Avrupa Birliği 2008 yılında Deniz Çevre Koruma Politikasını Direktif 2008/56/EC ile yayınlamış olup, bu direktifte sualtı gürültüsü çevre kirliliği olarak tanımlanmıştır. Avrupa Deniz Güvenliği Ajansı (EMSA) Avrupa denizleri için AIS verileri ve gemi özellikleri verilerini kullanarak gürültü tahmin haritaları çıkarmıştır. Bu haritalar 63 ve 125 Hz frekanslarda hazırlanmış olup, 2050 yılına kadar enerji verimliliği tedbirleri ile ne kadar azalım ve trafik yoğunluğu dolayısı ile artış gerçekleşeceği çalışması da gerçekleştirilmektedir.

Bu kuralların temeli değişik derinliklerde konumlandırılmış 1 ila 3 sualtı basınç seviye değişimlerini algılayan hidrofon bulunan konuma belirli bir mesafeden geminin sabit hız ile geçmesi sırasında alınan kayıtların analizi ile gerçekleştirilmektedir. Alınan kayıtlardaki ses basınç seviyelerinden gemi ses kaynak seviyesi bulunmaktadır. Klaslara göre geminin hidrofonların önünden geçişi 6 adede kadar çıkmaktadır.



Şekil 5: EMSA Navision projesi 63 Hz Akdeniz etrafında sesli gürültü haritası ve hassas bölgeler

Uluslararası Denizcilik Örgütü ve Avrupa Birliği'ndeki sualtı gürültüsü çalışmalarının sonucunda bazı bölgelerin sualtı gürültüsü hassas bölge ilan edilerek gemi geçişlerinin kısıtlanması veya hız sınırlamalarının getirilmesi olasılığı bulunmaktadır. Ülkemizde Boğazlar ve Marmara Denizi balık göçlerinin yaşandığı ve en yoğun deniz trafiğinin bulunduğu su yolu olması nedeniyle incelenmesinde yarar bulunmaktadır.



Şekil 4: Gemi sualtı gürültüsü ölçümü için kullanılan hidrofonların yerleşimi

* HİDROTEKNİK DİZAYN TEKNOLOJİLERİ

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

“Denizlerimizde sigortasız risk kalmaması için Türk P&I sorumluluk almaya hazır”



* **UFUK TEKER**

Sigorta penetrasyonunun yani teminatına sahip olma oranının en yüksek olduğu branş hangi branştır dersek sanırım “Deniz Sigortaları”nı genel anlamda listenin başlarına yazabiliriz. Sigortalanma oranının yüksek olmasını sağlamak için bazı özel alt başlıklar seçilerek hem ulusal hem de uluslararası anlaşmalar ve mevzuat ile zorunlu sigortalar tesis edilmesi yoluna da gidilmektedir. Başta “zorunluluk” olmak üzere arkasından da “gereklilik” ile birlikte Deniz Sigortacılığı sigortalanma oranı en üst branşlardan birisi olarak ortaya çıkmaktadır.

Dünya ölçeğinde bakıldığında 300 GRT üzerinde olan ve 12’den fazla yolcu taşıyan deniz araçlarının nerede ise tamamının sigortalı olduğu varsayılabilir. Zorunluluk tesis ederken otoriteler genellikle kamu menfaati konusunda hassas olmaktadır. Farklı bir söyleyiş ile gemilerin 3. şahıslara, çevre için doğurdıkları risklere karşı ve taşımaları esnasında masum partileri sigorta teminatı altına almak üzere zorunlu sigortalar tesis edilir. Yukarıda sigorta penetrasyonunu arttıran unsurlardan birisi

olarak gereklilik başlığını da kullanmıştım. Bildiğiniz üzere denizcilik başlı başına bir risk teşkil etmektedir. Milyonlarca dolarlık yatırımlar ile ortaya çıkan gemiler ticari olarak bakıldığında hem doğa şartlarına karşı hem de kullanıcı hataları sebebine ilave ekipman kusurları altında büyük risklere tabi olmaktadır.

Türk P&I olarak biz risk gerçekleşme frekanslarını ölçebilecek derecede veriye ulaşmaktayız ve bu verileri analiz edebilecek kabiliyetlerimizin de oluşmaya başladığını söyleyebiliriz. Ana veri olarak hasar miktarının sigorta primi ile oranlanmasını yapmaktayız. Bu veri ile müşterilerimizin/sigortalıların yıllık performanslarını hatta son beş yıllık dönemlerinde ne düzeyde prim karşılığında hasar ürettiklerine bakılır. Diğer önemli bir veri de “Hasar Frekansı” ve “Hasar Şiddeti” verisidir. Bu ise branş bazında bize ne sıklıkta hasar gördüğümüzü ve bu hasarların dosya başı maliyetlerini ölçmemize imkan sağlar.

İKLİM KRİZİNİN ETKİLERİNİ YAŞIYORUZ

Hasar frekansları çok anlamlı verilerdir ve sigortacılar için olmazsa olmaz bir ölçme yöntemidir. Bu aralar veri okumasını ilerleterek; branş bazında oluşan hasarların alt sebebi ölçümlemesine gitmek üzere çalışmaktayız. “Bu veriler ne işe yarar?”... İşte kritik olan husus budur. Bir bölgede yıllara matuf bir veriyi takip ederken ciddi sapmalar meydana geldiğinde artık süreçlere müdahale etmek gerekliliği doğar. Örneğin Türkiye’nin de bulunduğu Doğu Akdeniz ve Karadeniz’in güneyi doğal afetler içerisinde tayfun düzeyinde fırtına üretmemektedirler (Asya Pasifik Bölgesi ve Meksika Körfezi’ne kıyasla). Ama son dönemde hatta son 2-3 ay içerisinde bulunduğumuz bölgede bir kısmı birbirini takip eden çok kuvvetli fırtınalar gözlemlenmiştir. Yine bölgemizin hakim rüzgarı Kuzey ve Doğu yönlerden olmasına alışkın olmamıza rağmen yine tam tersi olan Güneyli ve Batı yönlerden fırtına etkisinde esen fırtınalar oluşmuştur.

“Yönün ne zararı var?” dersanız; mevcut altyapılar hep bu öngörü üzerine yapılmıştır. Yine çok sert rüzgar ve yüksek dalgalara karşı ne deniz araçlarımız ne marina ve balıkçı barınaklarımızın korunaklı olmadığı gerçeği ile yüzleştik. Bu sürecin tam anlamıyla iklim krizinin etkisi olarak önümüze çıkmakta olduğu görüşündeyim.

Yukarıda bahsettiğim üzer eğer sigortalılık oranı yeterli ise sigortacılar bir zahmet bu hasarları ödesinler diye düşünebilirsiniz. Ama burada işte sektörün zayıf halkaları olan görece küçük deniz araçları, deniz turizm araçları, amatör balıkçı teknelerinde maalesef sigortalanma oranı nerede ise hiç denecek kadar az olduğunu söyleyebiliriz. Sorumluluk sigortası zorunluluklar sebebiyle nispeten bulunsu bile gövde sigortaları nerede ise hiç bulunmamaktadır.

Sigorta piyasası açısından süreç ise, risk arttığı dönemde sigortacı kendisini korumak adına şartları ağırlaştırırken, sigortalı uygun şartlar ile teminat bulmakta zorlanmaktadır. Özellikle barınma yeri konusunda zaafiyet gösteren tekneler teminat bulamamaktadırlar. Son dönemde Antalya ve Marmaris’te peş peşe yaşanan olaylara İstanbul Tuzla eklenmiş ve birçok tekne maalesef kullanılmaz hale gelmiştir. Bu konudan etkilenen kitlenin aslında denizciliğin en düşük gelir katmanına isabet ediyor olması ise herkesi vicdanen etkilemekte; fakat elden de fazla bir şey bu şartlar altında gelmemektedir.

Karamsar olmadan, ama bu konu üzerinde çalışma yaparak bu sorunun tüm yönleri ile ele alınması (Sigortalanma dahil) gerektiği ortadadır. Sektörümüz bu konudan çok daha komplike konuları geçmişte çözümlemekte büyük yetenek sergilediği gerçeğinden yola çıkarak tüm paydaşların bir araya gelerek yapıcı adımlar atması elzemdir. Yılın kalan kısmının daha güneşli ve sakin geçmesini diliyorum.

* **TÜRK P&I SİGORTA – GENEL MÜDÜR**



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

ALIAĞA LİMANLARI, DIŞ TİCARETİN YÜZDE 5,5'İNİ TEK BAŞINA GERÇEKLEŞTİRDİ

Aliağa, entegre liman tesisleri ve lojistik kapasitesiyle Türkiye ekonomisinin dış ticaretteki en kritik merkezlerinden biri olma konumunu 2025 yılında da pekiştirdi.



Ege Bölgesi sanayisini dünya pazarlarına bağlayan Aliğa, yalnızca bölgesel değil, ulusal ölçekte stratejik bir dış ticaret üssü olarak öne çıkıyor. İzmir, Manisa ve Aydın başta olmak üzere Batı Anadolu'daki sanayi üretiminin ana çıkış kapısı haline gelen Aliğa, 2025 yılında ulaştığı 35 milyar 311 milyon dolarlık dış ticaret hacmiyle Ege Bölgesi'nin dış ticaret omurgasını oluşturmaya devam etti.

Ege İhracatçıları Birlikleri (EİB) verilerine göre 2025 yılında Aliğa limanlarından gerçekleşen ihracat bir önceki yıla göre yüzde 2,2 artışla 21 milyar 716 milyon dolar olurken, Türkiye İstatistik Kurumu (TÜİK) verilerine göre ithalat ise bir önceki yıla göre yüzde 7,4 düşerek 13 milyar 487 milyon dolar olarak gerçekleşti. Bu tabloyla Aliğa, 9 yıldır aralıksız dış ticaret fazlası veren nadir merkezlerden biri olma özelliğini sürdürdü. 2025 yılında ihracatın ithalatı karşılama oranı ise yüzde 161 seviyesine ulaştı. 2025 yılı ihracat verileri sektörel çeşitliliğin ve üretim gücünün geldiği noktayı da ortaya koydu. Aliğa limanlarından en fazla ihracat, 6 milyar 300 milyon dolarla kimyevi maddeler ve mamulleri sektöründe gerçekleşti. Bu sektörü 2 milyar 706 milyon dolarla elektrik-elektronik ürünleri ve 2 milyar 628

milyon dolarla çelik ürünleri izledi. Söz konusu veriler, Aliğa'nın katma değeri yüksek ve sanayi temelli ihracat yapısını güçlendirdiğini gösterdi.

EGE'NİN YÜZDE 58'İ, TÜRKİYE'NİN YÜZDE 8'İ ALIAĞA'DAN

Aliğa Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanı Ömer Ertürk, 2025 yılı dış ticaret verilerini değerlendirirken Aliğa limanlarının bölgesel ve ulusal ölçekte üstlendiği role dikkat çekti. Ertürk, Ege Bölgesi toplam ihracatının yüzde 58'inin, Türkiye ihracatının ise yüzde 8'inin Aliğa limanlarından gerçekleştirildiğini belirtti.

Aynı şekilde Ege Bölgesi ithalatının yüzde 51'i, Türkiye ithalatının ise yüzde 3,7'si Aliğa üzerinden yapıldı. Toplam dış ticarete ise Aliğa, Ege Bölgesi'nin yüzde 55,8'ini, Türkiye'nin ise yüzde 5,5'ini tek başına gerçekleştirdi. Bu verilerin, Aliğa'nın artık yalnızca bir liman bölgesi değil; üretim, ticaret ve lojistiğin entegre olduğu uluslararası bir ticaret

YÜK VE GEMİ TRAFİĞİNDE TÜRKİYE'NİN ZİRVESİNDE

Aliğa'nın, yalnızca dış ticaret performansı ile değil, limanlar bölgesindeki güçlü rakamlarıyla da dikkatleri üstüne çektiğini söyleyen Başkan Ertürk, "2025 yılında Aliğa limanlarında gerçekleştirilen toplam yük elleçlemesi, bir önceki yıla göre yüzde 3,8 artışla 88 milyon 699 bin ton seviyesine ulaşarak, Türkiye'de en fazla yük elleçlenen liman bölgesi olma unvanını korudu. Aynı dönemde Aliğa limanlarına uğrayan gemi sayısı yüzde 2,26 artışla 6 bin 224'e yükselerek, Kocaeli'nin ardından Türkiye'nin en yoğun gemi trafiğine sahip ikinci liman bölgesi oldu. Bu tablo, Aliğa'nın uluslararası deniz ticaretinde güvenilir ve tercih edilen bir merkez haline geldiğinin somut bir göstergesidir" dedi.

2025 yılında ulaşılan 1 milyon 701 bin TEU konteyner elleçleme hacmiyle Aliğa limanlarının, Türkiye genelinde ilk 5 liman bölgesi arasında yer aldığını söyleyen



hub'ı haline geldiğini ortaya koyduğunu vurgulayan Ertürk, 2050 yılına kadar limancılık ve lojistikte Aliğa'nın Türkiye ve dünya ortalamasının üzerinde büyümeye devam edeceğine dair güçlü öngörüler bulunduğunu ifade etti.

Ertürk "Konteynerden dökme ve genel kargoya kadar çok farklı yük türlerine aynı anda hizmet verebilen entegre liman yapımız, küresel ticarete önemli bir rekabet avantajı sağlamaktadır. Ayrıca Türkiye'deki toplam sıvı yük elleçlemesinin

ULUSLARARASI PLATFORMDA GÜÇLÜ TEMSİL

Arkas Bunker ve DB Tarımsal Enerji, Türkiye'yi IMO platformunda sürdürülebilir denizcilik vizyonuyla temsil etti.



IMO'nun ev sahipliğinde, Future Fuels and Technology (FFT) Projesi kapsamında Londra'da düzenlenen Denizcilik Biyoyakıtları Teknik Semineri'ne, T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı'nın koordinasyonunda Biyoyakıt Sanayi Derneği adına Arkas Bunker ve DB Tarımsal Enerji katıldı. IMO Genel Merkezi'nde düzenlenen seminerde, Arkas Bunker Sürdürülebilirlik Müdürü Erdinç Altun ve DB Tarımsal Enerji Kurumsal İletişim ve Sürdürülebilirlik Müdürü Pınar Kılınç, birlikte gerçekleştirdikleri "Unlocking the Potential Beyond Compliance" başlıklı sunumda Türkiye'nin atıktan yakıtı uzanan entegre ve sertifikalı biyoyakıt modelini anlattı.

Türkiye'de ilk kez hayata geçirilen bu yapı; ISCC-EU sertifikalı tedarik zinciri, operasyonel şeffaflık ve veriye dayalı izlenebilirlik gibi unsurlarla küresel standartların üzerinde bir çerçeve sunuyor. Model, yalnızca mevzuat uyumu değil, sürdürülebilir büyüme ve operasyonel kesintisizlik hedefiyle geliştirildi. Altun konuşmasında "Sürdürülebilirlik, Arkas Bunker için yalnızca uyum sağlanması gereken bir çerçeve değil; operasyonel mükemmelliğin ve uzun vadeli değer yaratımının temel bir parçası" dedi.

Arkas Bunker'ın yürüttüğü drop-in biyoyakıt ikmal operasyonları, mevcut gemi altyapılarında herhangi bir teknik değişiklik gerektirmeden uygulanabilmesiyle öne çıktı. Bu operasyonel esneklik, denizcilik sektörünün kısa vadede karbon azaltım yolculuğunda uygulanabilir ve düşük maliyetli bir çözüm sunuyor. Altun "Mevcut altyapıyla uyumlu drop-in biyoyakıt çözümlerimiz, sektörün dönüşüm sürecine bugünden dahil olmasını sağlıyor" dedi.

YERLİ ATIKLAR ULUSLARARASI STANDARTLARDA BİYOYAKITA DÖNÜŞÜYOR

DB Tarımsal Enerji'nin ISCC-EU sertifikalı tedarik ve üretim altyapısı modeli ile yerli bitkisel atık yağlar sürdürülebilir denizcilik yakıtına dönüştürülerek döngüsel ekonomiye kazandırılıyor.

DB Tarımsal Enerji Kurumsal İletişim ve Sürdürülebilirlik Müdürü Pınar Kılınç konuyla ilgili olarak, "ARGE çalışmaları iki yıl süren proje kapsamında bitkisel atık yağların sürdürülebilir denizcilik yakıtına dönüştürülmesi sağlanıyor. Uluslararası sürdürülebilirlik standartlarına uygun olarak üretilen sürdürülebilir denizcilik yakıtının fosil yakıtlara kıyasla %93,7

karbon emisyon azaltım potansiyeli bulunuyor. Bu üretim modeli bir yandan ulusal denizcilik sektörünün uluslararası regülasyonlar karşısında sektör içerisinde rekabet gücü kazanmasını sağlarken, Türkiye'nin düşük karbonlu yakıt tedarik zincirindeki stratejik konumunu güçlendiriyor.

DB Tarımsal Enerji olarak şeffaflık, izlenebilirlik ve sertifikasyon odaklı üretim modelinin, bugün için küresel standartların ötesine geçen bir değer yarattığına inanıyoruz" dedi.

Seminer kapsamında yapılan ikili görüşmelerde, Arkas Bunker ve DB Tarımsal Enerji'nin ortaya koyduğu bu yaklaşımın; Türkiye'yi Biyoyakıt Bunkering Hub olarak konumlandırma potansiyeline katkı sunduğu vurgulandı. Uluslararası delegelerden alınan geri bildirimler, Arkas Bunker'ın yeşil denizcilik alanındaki temsil gücünü ve operasyonel yetkinliğini teyit etti.

Arkas Bunker ve DB Tarımsal Enerji yetkilileri, sürdürülebilir denizcilik yakıtları alanında bugünün ihtiyaçlarına yanıt veren hem de 2030–2050 hedefleriyle uyumlu çözümler geliştirmeye devam edeceğini belirtti.

DENİZCİ ÖĞRENCİLERDEN ENERJİ VERİMLİLİĞİ SÖYLEŞİSİ

Denizci Öğrenciler Derneği (DÖDER), 17 Şubat'ta "Denizcilikte Enerji Verimliliği ve Sürdürülebilirlik" başlıklı bir söyleşi gerçekleştirdi.



Denizci Öğrenciler Derneği (DÖDER), 27. Dönem faaliyet takvimi kapsamında 17 Şubat'ta Türk denizcilik tarihinin sembol mekanlarından biri olan Moda Deniz Kulübü ev sahipliğinde sektörün uzman isimlerini denizci öğrencilerle bir araya getirdi. Oddysip Yazılım Danışmanlık temsilcilerinin konuk olduğu etkinlikte, dünya denizciliğinin en kritik gündem maddesi olan emisyon raporlama sistemleri, sera gazı emisyonları ve denizcilikte enerji verimliliği konuları kapsamlı bir şekilde masaya yatırıldı.

27. Dönem Denizci Öğrenciler Derneği Yönetim Kurulu Başkanı Hüsnü Yavuzalp Özdemir'in açılış konuşmasıyla başlayan etkinlikte, denizci öğrencilerin küresel ölçekte yaşanan teknolojik dönüşümü yakından takip etmesinin Türk denizciliğinin geleceği için taşıdığı hayati önem vurgulandı.

Söyleşi kapsamında, IMO ve Avrupa Birliği'nin (EU ETS) yürürlüğe koyduğu yeni regülasyonların denizcilik sektörünü sadece çevresel bir değişimle değil,

aynı zamanda çok boyutlu bir finansal dönüşümle karşı karşıya bıraktığı ifade edildi. Oddysip Yazılım Danışmanlık Genel Müdürü Kaptan Yusuf Özcan Demir, yeşil dönüşümün arkasındaki asıl itici gücün ekonomik yaptırımlar ve vergi mekanizmaları olduğunu belirterek, sera gazı emisyonlarının artık dijital varlıklar gibi bir yatırım aracı ve stratejik bir ticari meta haline geldiğine dikkat çekti.

Şirketlerin bu yeni düzende zarar görmemesi için şeffaflık ve planlı hareket etme zorunluluğu üzerinde durulurken, doğru zamanda geliştirilecek stratejilerin operasyonel başarı sağlayacağı belirtildi.

SEKTÖREL DEĞİŞİMLER TARTIŞILDI

Denizcilikte verimlilik ve alternatif yakıt teknolojilerinin de detaylandırıldığı oturumda, Oddysip Yazılım Danışmanlık Senior Survey & İş Geliştirme Müdürü Kaptan Ömer Murat Demir, nükleer enerji, hidrojen ve amonyak gibi seçeneklerin gelecekteki potansiyellerine değindi. Sektörün halihazırda belirsizliklerle dolu bir geçiş sürecinde olduğunu ifade eden



Demir, mevcut gemilerin dönüşümü ve yeni inşa edilecek gemilerde enerji tasarrufu odaklı mühendislik çözümlerinin ön plana çıkacağını paylaştı. Ayrıca tersanelerdeki enerji verimliliği projelerinin de bu dönüşümün ayrılmaz bir parçası olduğu, üretim kapasitesinden ziyade sera gazı salımı ve enerji kullanım miktarının artık temel kriter haline geldiği vurgulandı.

Etkinliğin son bölümünde ise geleceğin denizcilerinin kariyer planlaması ve yeni iş modelleri tartışıldı. Oddysip Stratejik Satış Uzmanı İlayda Kömürçüoğlu, özellikle Avrupa regülasyonlarını bilen "Yeşil Broker" gibi yeni uzmanlık alanlarının doğduğunu ve bu alanda bilgi sahibi olan denizci öğrencilerin sektörde ciddi bir rekabet avantajı elde edeceğini dile getirdi.

Sürdürülebilirlik raporlamalarının şirketler için güven ve itibar inşa eden bir değer unsuru olduğu belirtilirken; genç denizcilere spesifik teknik alanlarda derinleşmeleri ve dijitalleşen denizcilik dünyasında veri temelli uzmanlıklara yönelmeleri tavsiye edildi. Moda Deniz Kulübü'nde gerçekleşen bu buluşma, denizci öğrencilerin sektörel değişimleri birinci ağızdan dinleyerek kariyer rotalarını güncel dinamiklere göre şekillendirmelerine katkı sağladı. Etkinlik, geleceğin denizcilik liderlerinin yetişmesinde güçlü bir motivasyon kaynağı oldu.



**EXPERT
SHIP SERVICE**

**YOU ARE
SAFE WITH US!**

📍 Tuzla - Istanbul

☎ +90 505 590 09 02

✉ info@reinamarine-shipservice.com



ARKAS LINE'DAN BOŞ KONTENEYNER YOĞUNLUĞUNA KATLANABİLİR ÇÖZÜM

Arkas Line, Nisan 2026'da başlayacak altı aylık deneme anlaşması kapsamında GenFlat'ın yenilikçi katlanabilir konteyner çözümlerini gerçek operasyonel koşullarda değerlendirecek.



Arkas Line, katlanabilir deniz taşımacılığı konteyner teknolojileri geliştiren ABD merkezli GenFlat Holdings, Inc. ile imzaladığı 6 aylık deneme anlaşması ile katlanabilir konteyner çözümlerini değerlendirerek müşteriler için tasarruf sağlamaya yönelik yeni adımlar atıyor. GenFlat tarafından geliştirilen katlanabilir konteynerler, boşaltıldıktan sonra 80 saniye içinde katlanabiliyor ve 20 saniyede yeniden açılabilir. Dörderli paketler

halinde istiflendiğinde ise dört boş konteyner, tek bir standart konteynerin kapladığı alanda taşınabiliyor.

Katlanabilir konteynerlerin 4'e 1 oranında istiflenmesi; navlun, terminal elleçleme, aktarma ve benzeri operasyonel maliyetlerde, sefer ihtiyacındaki azalmaya bağlı olarak deniz, kara ve demiryolu taşımacılığından kaynaklanan karbon salımında ve limanlar, konteyner sahaları ve dağıtım merkezlerinde alan kullanımında %75'e varan tasarruf potansiyeli yaratabiliyor.

"OPERASYONEL VERİLER KARAR SÜREÇLERİNİ DESTEKLEYECEK"

Arkas Line COO'su Ziya Günay Özgürel, çalışmaya ilişkin "Boş konteyner yönetimi, maliyet ve alan kullanımı açısından konteyner operasyonlarının en kritik başlıkları arasında yer alıyor. Bu çalışma

kapsamında elde edilecek operasyonel veriler, süreçlerin daha verimli şekilde planlanmasına katkı sağlayacak" diye konuştu.

GenFlat CEO'su Drew Hall, ise "Arkas Line ile yürüttüğümüz bu çalışmayı gerçek operasyonel koşullarda hayata geçirmekten memnuniyet duyuyoruz. Bu süreç, katlanabilir konteyner teknolojimizin maliyet avantajı, alan kullanımını optimize etmesine ve tedarik zinciri genelinde sıkışıklığın azaltılmasına nasıl katkı sunduğunu ortaya koyacak" dedi.

Arkas Line, Nisan 2026'da başlaması ve altı ay sürmesi öngörülen ve pilot bölgelerde yapılacak olan denemeler kapsamında, katlanabilir konteyner taşımacılığına ilişkin operasyonel süreçleri sahadan elde edilecek veriler üzerinden ele almayı hedefliyor.

TURKON LINE VE MARPORT'TAN OPERASYONEL İŞ BİRLİĞİ

Turkon Line ile ülkenin en büyük limanlarından Marport arasında hayata geçen iş birliği, hatlarda operasyonel verimliliği artırmayı hedefliyor.



Turkon Line, Marport ile gerçekleştirdiği iş birliği kapsamında; Türkiye-Kızıldeniz-Hindistan hattında hizmet veren TRI Servisi, Kuzey Amerika-Akdeniz hattındaki USM Servisi ve Türkiye-Mısır-Lübnan hattını kapsayan TEL Servisi başta olmak üzere ilgili hatlardaki konteyner operasyonlarını Marport üzerinden yürütmeye başladı.

Bu iş birliğiyle birlikte Turkon Line servisleri, Marport'un güçlü altyapısı ve yüksek operasyonel kapasitesiyle desteklenerek daha entegre ve verimli

bir operasyon yapısıyla sürdürülüyor.

Türkiye'nin en büyük konteyner limanlarından Marport ile Türk konteyner taşımacılığının köklü markalarından Turkon Line arasında hayata geçirilen bu iş birliği; operasyonel verimlilik, hizmet kalitesi ve bağlantı çeşitliliği açısından stratejik bir adım niteliği taşıyor.

Bu kapsamda Turkon Line, müşterilerine kesintisiz, güvenilir ve yüksek standartlarda hizmet sunmayı hedeflerken; Türkiye'nin dış ticaretine de katma değer sağlamayı amaçlıyor.



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!



DÜNYANIN EN STRATEJİK LİMANLARINDA TÜRK İZİ

Albayrak Grubu, yurtdışındaki yedi stratejik limanını ALPORT markası altında topladı.



Albayrak Grubu, liman işletmeciliğindeki tüm uluslararası faaliyetlerini ALPORT markası altında toplayarak, Afrika'dan Hazar'a uzanan kıtalararası bir lojistik ağını tek merkezden yönetiyor. 2 kıtada, 7 ülkede ve 8 stratejik limanda Türk mühendisliği ve yönetim vizyonu

yatırımları ve yüksek hizmet standardıyla ALPORT, ticaret rotalarını yöneten küresel bir lojistik güç olarak konumlanıyor.

ALPORT bugün Türkiye, Azerbaycan, Somali, Gine, Gambiya, Kongo Cumhuriyeti ve Ekvator Ginesi olmak



faaliyet gösteren Albayrak Grubu; ALPORT markasıyla Karadeniz'den Hazar'a, Hint Okyanusu'ndan Atlas Okyanusu'na uzanan bu güçlü ağ ile yalnızca yük hareketini değil, ticaretin akışını, hızını ve sürekliliğini de şekillendiriyor. Afrika'da kalıcı ortaklık yaklaşımı, modernizasyon



üzere 7 ülkede, Karadeniz'den Hazar'a, Hint Okyanusu'ndan Atlas Okyanusu'na uzanan 8 stratejik limanda faaliyet gösteriyor. Trabzon'dan Bakü'ye, Mogadişu'dan Batı ve Orta Afrika'ya uzanan bu güçlü ağ; farklı kıtaları, bölgesel ticaret koridorlarını besleyen

ülkeleri ve ticaret hatlarını birbirine bağlayan entegre bir ticaret omurgası oluşturuyor.

LİMAN DEĞİL, MODERN LOJİSTİK ÜSLERİ

ALPORT limanları, denize erişimi olmayan ülkelere de hizmet etmek suretiyle bulundukları ülkelerin çok ötesinde bir etki alanına sahip. Genel kargo, konteyner, reefer, dökme yük ve proje/breakbulk yüklerinde yürütülen operasyonlar; tek merkezden planlanan, yüksek emniyet standartlarına ve verimlilik hedeflerine dayanan bir yönetim anlayışıyla gerçekleştiriliyor. Her liman, yerel hassasiyetleri de gözeten kendi coğrafyasına özgü ihtiyaçlara göre yapılandırılırken, ortak operasyon dili korunuyor.

ALPORT'un Afrika'daki varlığı, kısa vadeli işletme yaklaşımından çok daha fazlasını ifade ediyor. Yerel otoritelerle kurulan kazan-kazan ilkesini temel alan uzun soluklu güçlü iş birlikleri sayesinde limanlar; istihdam üreten, kapasite geliştiren ve ülkelerin dış ticaretini büyüten stratejik merkezlere dönüşüyor. ALPORT, faaliyet gösterdiği ülkelerde uzun vadeli değer üretmeyi ve bölgesel kalkınmayı desteklemeyi temel ilke olarak benimsiyor.

MODERNİZASYON, TEKNOLOJİ VE YÜKSEK HİZMET STANDARDI

ALPORT, limanlardaki modernizasyon çalışmalarını altyapı ve üstyapı yatırımları, master planlama, dijital terminal işletim sistemleri ve entegre lojistik çözümler ekseninde yürütüyor. Ro-Ro operasyonları, tarama (dredging), römorkaj ve kılavuzluk, atık yönetimi ve lojistik destek hizmetleri; uluslararası standartlara uygun biçimde sahaya entegre ediliyor. ALPORT, bugün yalnızca liman işletmiyor; ticaret rotalarını yönetiyor, güçlü lojistik koridorlar kurmak suretiyle kıtaları birbirine bağlıyor ve Türk mühendisliği ile yönetim gücünü dünyanın en stratejik noktalarına taşıyor.

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

KOSDER'DEN GELENEKSEL İFTAR YEMEĞİ VE İSTİŞARE TOPLANTISI

KOSDER'in 9'uncu Geleneksel İftar Yemeği ve İstişare Toplantısı 3 Mart'ta Denizcilik Genel Müdürü Ünal Baylan ve İMEAK DTO Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran'ın katılımıyla gerçekleşti.



Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı (UAB) Denizcilik Genel Müdürü Ünal Baylan, İMEAK DTO Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran, KOSDER Yönetim Kurulu Başkanı Neslihan Torlak Gönençer, KOSDER Yönetim Kurulu ve dernek üyelerinin katılımıyla gerçekleşen toplantıda, koster filosunun yenilenmesi, finansmana erişim, yeşil dönüşüm süreci ve sektörel mevzuata ilişkin konular hakkında karşılıklı görüş alışverişinde bulunuldu. İstişare Toplantısına, DTO Yönetim Kurulu Başkan Yardımcısı Adnan Naiboğlu, Yönetim Kurulu Üyesi Burak Akartaş ve Meclis Üyesi Cihat Yavuz Güler de iştirak etti.

İftar öncesinde basına kapalı gerçekleşen üye istişare toplantısı, KOSDER Yönetim Kurulu Başkanı Neslihan Torlak'ın konuşmasıyla başladı. İçeriden aldığımız bilgilere göre Denizcilik Genel Müdürü Ünal Baylan armatörlere yönelik bir konuşma yaptı. Baylan konuşmasında koster filosunu, armatörlerin sık karşılaştığı durumları ve liman devleti uygulamalarını değerlendirdi. Ayrıca hurda teşviki üzerinde durarak, konunun önemini farkında olduklarından ve ihtiyaca dönük olarak çalışmaların yapılacağını dile



getirdi. Toplantının ardından KOSDER 9. Geleneksel İftar Buluşması yapıldı. İftar yemeğine Denizcilik Genel Müdürü Ünal Baylan'ın yanı sıra İMEAK DTO Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran, DTO Yönetim Kurulu Üyeleri, bürokratlar, STK temsilcileri, akademisyenler, sponsor firmaların temsilcileri ve sektör bileşenleri katıldı.

KOSDER Başkanı Neslihan Torlak yaptığı konuşmada bereket ve hoşgörü mevsimi Ramazan'da buluşmaktan mutluluk duyduğunu ve bu mübarek zaman diliminin paylaşmanın, halden anlamının ve kalplerimizi yumuşatmanın önemini dile getirdi.

Ayrıca bölgesel çatışmalar ve bitmeyen krizlerin insanlığın vicdanında derin yaralar açmaya devam ettiğini ifade etti ve "Merhametin, adaletin ve maneviyatın değer kazandığı bir anlayışa yönelip; çocukların korkuyla değil umutla büyüdüğü, masumların hayatını kaybetmediği bir dünyanın mümkün olduğunu hatırlamak ve bunun için sorumluluk almak zorundayız" sözleriyle vicdani duruşun önemini vurguladı. Torlak, Koster Armatörleri ve İşletmecileri Derneği



Yönetim Kurulu'nun yeni dönemdeki başkanı olarak yepyeni bir vizyon ve ilkesel bir duruşla her fırsatta "Birleşerek Güçlenelim" mottosunu seslendirdiklerini belirtti.

Torlak'ın konuşmasının ardından kürsüye gelen Denizcilik Genel Müdürü Ünal Baylan, genel bir çerçevede denizcilik politikaları ve gündemdeki konuları değerlendirdiği bir konuşma yaptı. Baylan, iftar öncesinde KOSDER üyeleriyle kapsamlı bir istişare toplantısı gerçekleştirdiklerini belirterek, koster filosunun mevcut durumu, armatörlerin sık karşılaştığı hususlar ve bazı gündemdeki konuların ele alındığını söyledi. Hurda teşviki gibi önemli bir konunun altını çizerek ve geleceğe dair politikalar doğrultusunda Baylan, "Dersimizi çalışarak armatörlerimiz-işletmecilerimizin istediklerini en kısa sürede hayata geçireceğiz" dedi. Baylan, konuşmasında konjonktürel gelişmelerle ilgili olarak "İran'a yönelik saldırıların ardından bölgedeki Türk sahipli gemilerin sıkı takibe aldık. Körfez'de 16'ya yakın Türk sahipli gemi var. Gemilerde 130'a yakın gemi insanı bulunuyor. Şirketlerle temas halindeyiz" ifadelerini kullandı.

NUSRET MAYIN GEMİSİ 111 YIL SONRA AYNI ROTADA

Çanakkale Deniz Savaşları'nın kazanılmasında büyük payı bulunan Nusret Mayın Gemisi, 111 yıl sonra aynı rotada seyir faaliyeti gerçekleştirdi.



Çanakkale Deniz Savaşları'nın seyrini değiştiren en kritik hamlelerden biri olarak kabul edilen Nusret Mayın Gemisi'nin tarihi görevi, aradan geçen 111 yılın ardından aynı rotada düzenlenen özel bir seyir faaliyetiyle yeniden hatırlandı. Çanakkale'de gerçekleştirilen etkinlikte, 8 Mart 1915 gecesi Erenköy Koyu'na dökülen mayınların savaşın kaderini nasıl değiştirdiği bir kez daha gündeme geldi. Tarihi anın canlandırıldığı etkinlikte gemide bulunan protokol üyelerine Nusret Mayın Gemisi'nin 111 yıl önceki görevini ve Çanakkale Deniz Savaşları'ndaki kritik rolünü anlatan video gösterimi sunuldu. Etkinlikte, Nusret'in 8 Mart 1915 gecesi gerçekleştirdiği mayınlama faaliyetinin, 18 Mart 1915'teki büyük deniz muharebesinin sonucunu doğrudan etkileyen en önemli gelişmelerden biri olduğu vurgulandı.

Seyir faaliyeti kapsamında gerçekleştirilen törende, Çanakkale Deniz Savaşları'nda hayatını kaybeden şehitler de anıldı. Tören sırasında denize çelenk bırakılarak şehitlerin hatırası yaşatıldı. Çelenk bırakma törenine Çanakkale Valisi Doç. Dr. Ömer Toraman, 2. Kolordu Komutanı Tümgeneral Mehmet Özeren, Amfibi Kolordu Komutanı Tümamiral Hüseyin Tıgılı ile Çanakkale Boğaz ve Garnizon Komutanı Tuğamiral Mustafa Biçen katıldı.

Denize bırakılan çelenklerle birlikte Çanakkale Deniz Savaşları'nda hayatını kaybeden kahraman askerler anıldı. Program kapsamında ayrıca Nusret Mayın Gemisi'nin tarihsel rolüne ilişkin bilgiler paylaşıldı.



macka
MARINE SERVICE



Trusted Expert Ship Service

We Are Good At;

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

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



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

DESAN, MALEZYA İÇİN İKİNCİ MPMS GEMİSİNİN İNŞASINA BAŞLADI

DESAN'ın Malezya için inşa ettiği ikinci geminin sac kesme töreni 11 Şubat'ta DESAN bünyesinde faaliyet gösteren ATLAS Tersanesi'nde gerçekleşti.



Türkiye'nin gerek ticari gerekse askerî projeleriyle öne çıkan tersanelerinden DESAN, Malezya Sahil Güvenlik Komutanlığı (MMEA) için inşa edeceği ikinci Çok Maksatlı Sahil Güvenlik Gemisi (Multi-Purpose Mission Ship – MPMS 2) için sac kesme törenini gerçekleştirdi. Tören, 11 Şubat'ta DESAN bünyesinde faaliyet gösteren ATLAS Tersanesi'nde düzenlendi.

MPMS 2, Malezya Sahil Güvenlik Komutanlığı için inşa edilen ilk gemiyle aynı teknik özelliklere sahip eş gemi olarak üretilecek; bununla birlikte ilave yeni yetenekler de kazanacak.

Türk savunma sanayiinin yüksek teknoloji çözümleri ve DESAN'ın deneyimli teknik kadrosuyla Türkiye'de 24 ay içerisinde inşa edilecek 99 metre uzunluğundaki gemi, MPMS 1 ile birlikte Malezya Sahil Güvenlik Komutanlığı envanterindeki en büyük iki gemiden biri olacak; her iki geminin de 2027 yılı sonuna kadar teslim edilmesi planlanıyor.

Dört adet hızlı müdahale botu ve iki adet dikey iniş-kalkış yapabilen İnsansız Hava Aracı, 11 ton kapasiteli helikopter platformu, revir / sağlık hizmetleri, 45 kişilik gözetli kapasitesine sahip gemi, 70 personel, 30 yolcu kapasitesi ile 30 gün kesintisiz seyir yapabilecek. Türk Loydu tarafından sertifikalandırılacak projeye, ilk gemide olduğu gibi ASELSAN ve HAVELSAN başta olmak üzere Türk savunma sanayiinin öncü firmalarının katkılarıyla; silah sistemleri, elektronik ve muhabere sistemleri gibi ileri teknoloji bileşenleri entegre edilecek.

İkinci gemide tüm bu unsurlara ilave olarak, DESAN tarafından inşa edilecek bir adet insansız/otonom su üstü aracı (Unmanned Surface Vehicle – USV) da proje kapsamında yer alacak ve DESAN'ın ilk İDA ihracı da gerçekleştirilmiş olacak.

“ÜLKEMİZE DEĞER KATMAYI SÜRDÜRÜYORUZ”

DESAN Tersanesi Yönetim Kurulu Başkanı Cenk İsmail Kaptanoğlu, yaptığı



açıklamada şunları söyledi: “Bünyemizde faaliyet gösteren tersanelerimizde, bir yandan Hisar Sınıfı Açık Deniz Karakol Gemisi ve MPMS 1 projelerimizde üretim süreçleri yoğun bir tempoda sürdürülürken, bugün itibarıyla MPMS 2 projemizde de tüm ön hazırlık çalışmaları tamamlanmış ve fiili inşa aşamasına geçilmiştir. Denizlerdeki egemenlik haklarının korunmasına katkı sağlayacak bu platformların, planlanan takvimin önünde tamamlanarak teslim edilmesi temel önceliğimizdir. Üç adet 100 metrelik askeri geminin inşa faaliyetleri devam ederken, ticari gemi inşa ile tamir-bakım ve onarım faaliyetlerimiz de yüksek tempoda sürdürülmektedir.”

DESAN ve ATLAS tersanelerinin, güçlü altyapıları ve deneyimli kadrolarıyla askeri ve ticari gemi inşa ile tamir-bakım ve modernizasyon projelerinde ülkemize değer katmayı sürdürdüğünü belirten Kaptanoğlu, son proje kapsamında yer alan insansız deniz aracı (İDA) entegrasyonunun da ileri teknoloji kabiliyetlerimizi uluslararası arenada bir kez daha ortaya koyacağını söyleyerek “MPMS-2 projesi; DESAN'ın küresel ölçekte büyüme vizyonunun, savunma sanayiindeki yetkinliğinin ve Güneydoğu Asya pazarındaki kalıcı iş birliği anlayışının en güçlü göstergelerinden biri olacaktır. Bu önemli projenin ülkemize ve kardeş ve müttefik Malezya'ya hayırlı olmasını temenni ediyoruz” dedi.



WHERE THE GLOBAL NETWORK MEETS



WCA WORLDWIDE
CONFERENCE 2026

09-13 March 2026 | SINGAPORE | Booth: E19-E24



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



ktlinternational / kinayofficial

www.kinay.com 

MAVİ NEFES'LE DENİZLER NEFES ALDI

Garanti BBVA ve TURMEPA iş birliğiyle yürütülen Mavi Nefes Projesi kapsamında, deniz ekosistemlerinin korunmasına yönelik somut ve bilim temelli çalışmalar yapılıyor.



Garanti BBVA ve TURMEPA iş birliğiyle Çevre, Şehircilik ve İklim Değişikliği Bakanlığı koordinasyonunda yürütülen Mavi Nefes Projesi kapsamında 2025 yılında Marmara Denizi, Van Gölü, Göcek ve Saros Körfezi'nde somut, ölçülebilir ve bilim temelli çalışmalar hayata geçirildi.

Proje ile atık temizliğinden deniz çayırı restorasyonuna, mercan ekosistemlerinin korunmasından farkındalık eğitimlerine pek çok faaliyet eş zamanlı devam ediyor. Marmara Denizi, Van Gölü, Göcek ve Saros Körfezi'nde yürütülen çalışmalarla, denizlerin nefes almasına katkı sağlayan çevresel, bilimsel ve toplumsal etki yaratıldı.

Garanti BBVA Genel Müdürü Mahmut Akten, projenin 2025 yılında ulaştığı etkiyi şu sözlerle dile getirdi: "Mavi Nefes ile denizlerimizin bugününü olduğu kadar, geleceğini de korumayı hedefliyoruz. 2025 yılında gerçekleştirdiğimiz çalışmalarla denizlerin nefes almasına katkı sağlayan somut sonuçlar elde ettik. Bilimi, teknolojiyi ve sivil toplumu bir araya getiren yaklaşımın, gelecek nesillere daha sürdürülebilir bir dünya bırakmada güçlü bir yol olduğuna inanıyoruz. Ayrıca, bu süreçte yalnızca finansman

sağlamanın değil, deniz ekosistemlerini koruyan, kalıcı ve uzun vadeli etki yaratan projeleri kararlılıkla sürdürmenin kritik olacağı bilinciyle çalışmalarımıza devam edeceğiz."

TURMEPA Yönetim Kurulu Başkanı Şadan Kaptanoğlu, "Aldığımız her iki nefesten birini denizler sayesinde alıyoruz. Bu gerçek, denizlerin korunmasına yönelik kararlı ve sürekli adımlar atılmasını gerektiriyor. Garanti BBVA iş birliğiyle, Çevre, Şehircilik ve İklim Değişikliği Bakanlığı koordinasyonunda oluşturulan Marmara Denizi Eylem Planı kapsamında, müslaj krizine yanıt olarak 2021 yılında başlattığımız Mavi Nefes Projesi ile bilimin rehberliğinde güç birliğiyle somut çözümler üretmeye devam ediyoruz," diye konuştu.

60 TON KATI VE 613 BİN LİTRE SIVI ATIK DENİZLERDEN UZAKLAŞTIRILDI

2025 yılı boyunca Mavi Nefes Projesi kapsamında 60 tonun üzerinde katı atık ve 613 bin litre sıvı atık denizlerden uzaklaştırıldı. Marmara Denizi, Van Gölü ve Göcek'te gerçekleştirilen temizlik faaliyetleriyle su altı ekosistemleri üzerindeki baskılar azaltılırken, Saros Körfezi ve Göcek'te yürütülen koruma ve



izleme çalışmalarıyla biyolojik çeşitliliğin devamlılığı desteklendi.

Çevre, Şehircilik ve İklim Değişikliği Bakanlığı koordinasyonunda yürütülen Mavi Nefes Göcek projesi kapsamında 2025 yılında, 14 bin deniz çayırı ekimi gerçekleştirilerek bu alanlar işaret şamandıralarıyla "oksijen üretim noktası" olarak koruma altına alındı. Bilimsel ölçümlerle canlılığı yüzde 70'in üzerinde teyit edilen bu alanlar, denizlerin doğal karbon yutakları ve oksijen kaynakları olarak kritik bir rol üstleniyor.

SAROS'TA MERCANLARA YENİDEN NEFES

Mavi Nefes Saros Projesi kapsamında ise, yaklaşık 160 hektarlık alanda ekosistem tarama ve müdahale çalışmaları yürütüldü. Kuzey ve güney bölgelerde toplam 600 mercan kolonisinin temizliği ve sağlık taraması yapılırken, ekosisteme ciddi zarar veren 200 metre karelik hayalet ağ denizden çıkarıldı. Bu müdahalelerle mercan ve gorgon kolonilerinin ışığa erişimi, beslenme kapasitesi ve yaşam sürekliliği güçlendirildi.

Mavi Nefes Projesi, yalnızca ekosistemleri değil, toplumsal farkındalığı da odağına alıyor. 2025 yılında gezici Mavi Nefes Eğitim Otobüsü ve çevrim içi eğitimler aracılığıyla 36.800 öğrenciye ve 1.730 öğretmene ulaşıldı. Eğitim faaliyetleriyle genç nesillerde çevre bilinci güçlendirilirken, denizlerin korunmasına yönelik kalıcı bir dönüşüm hedeflendi.

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

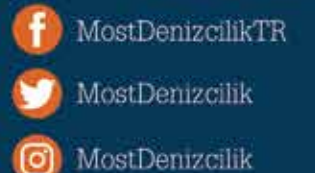
- Kıyı Tesisi Acil Müdahale Hizmeti
- Eğitim ve Tatbikatlar
- Acil Müdahale Operasyonları
- Risk Değerlendirme
- Dalgıçlık ve Su Altı Operasyonları
- Derin Deniz ve ROV Operasyonları
- IHA ile Havadan Görüntüleme ve Endüstriyel Kimyasal Madde Tespiti
- Depolama ve Tank Temizliği
- Pre-booming Hizmetleri

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



GBD İFTAR YEMEĞİ DENİZCİLİK SEKTÖRÜNÜ BULUŞTURDU

Gemi Brokerleri Derneği (GBD), üyelerini ve denizcilik sektörünün önde gelen temsilcilerini Büyük Kulüp'te düzenlediği iftar yemeğinde bir araya getirdi.

Gemi Brokerleri Derneği'nin gelenekselleşen iftar yemeği, bu yıl da denizcilik camiasının yoğun katılımıyla Büyük Kulüp'te gerçekleştirildi. Sektördeki dostluk ve dayanışma bağlarının güçlendirildiği geceye; İMEAK Deniz Ticaret Odası Başkan Yardımcısı Recep Düzgüt ve Yönetim Kurulu üyeleri Adnan Naiboğlu, Burak Akartaş ile Serhat Barış Türkmen, Türk Armatörler Birliği Başkanı Cihan Ergenç, DenizTemiz Derneği/ TURMEPA Yönetim Kurulu Başkanı Şadan Kaptanoğlu ve WISTA Türkiye Yönetim Kurulu Başkanı Melike Aysu Gürkan'ın yanı sıra denizcilik alanında faaliyet gösteren sivil toplum kuruluşlarının başkanları katıldı.

“GEÇEN YIL BÜTÇEMİZİ DEPREM BÖLGESİYLE PAYLAŞMIŞTIK”

Gecenin açılış konuşmasını yapan Gemi Brokerleri Derneği Yönetim Kurulu Başkanı Onur Türkeş, Ramazan ayının paylaşma ve dayanışma iklimine vurgu yaptı. Geçtiğimiz yıl iftar sofrası kurmak yerine organizasyon bütçesini Hatay'daki depremzedelerle paylaştıklarını hatırlatan Türkeş, “Bu akşam ise yeniden aynı



omuzlamak ve aramızdaki dostluk bağıni her geçen gün daha da güçlendirmektir” dedi.

BOSPHORUS SHIP BROKERS DINNER BİLETLERİ TÜKENDİ

Türk gemi brokerliğinin dünya denizciliğinde güven ve kalitenin sarsılmaz bir markası haline gelmesi için kararlılıkla çalıştıklarını belirten Türkeş, sektörün heyecanla beklediği küresel buluşma hakkında da önemli bir haberi paylaştı: “İki yılda bir düzenlediğimiz ve bu yıl 26 Haziran 2026 tarihinde gerçekleştirilecek



bir gurur vesilesidir.” Konuşmasında İMEAK Deniz Ticaret Odası'nın desteğinin önemine değinen Türkeş, organizasyonun



gerçekleşmesine katkı sağlayan ve derneğin uluslararası temsiline güç katan sponsorlara da ayrıca teşekkür etti.

DTO BAŞKAN YARDIMCISI RECEP DÜZGİT'TEN BİRLİK MESAJI

İftar programında söz alan İMEAK Deniz Ticaret Odası Başkan Yardımcısı Recep Düzgüt ise yaptığı konuşmada denizcilik camiasının Ramazan ayını tebrik etti. Birlik ve beraberlik içinde idrak edilen bu mübarek günlerin sektöre ve ülkeye hayırlar getirmesini dileyen Düzgüt, anlamlı gece ve misafirperverlikleri için Gemi Brokerleri Derneği yönetimine teşekkürlerini ilettiler. Program, edilen duaların ve iftar yemeğinin ardından Türk Sanat Müziği konseriyle sona erdi.



sofrada buluşarak; mesleğimizin değerlerini, yıllar içinde kurduğumuz dostlukları ve dayanışma kültürümüzü Ramazan'ın manevi ikliminde tazeliyoruz. En büyük gayelerimizden biri; mesleğimizin itibarını hep birlikte

olan 7. Bosphorus Ship Brokers Dinner'ın tüm biletleri an itibarıyla tamamen tükenmiş durumda. Uluslararası ölçekte sektörümüz için küresel bir marka haline gelen bu organizasyonun biletlerinin şimdiden tükenmesi, bizler için ayrı

ASYAPORT'TA KIYI ELEKTRİĞİ SİSTEMİYLE 5 BİN TON KARBON EMİSYONU ÖNLENDİ

Tekirdağ'da faaliyet gösteren Asyaport Limanı'nda kurulan Yüksek Gerilim Gemi Elektrik Besleme Tesisi sayesinde geçen yıl yaklaşık 5 bin ton karbondioksit emisyonunun önüne geçildi.



Gemilerin enerji ihtiyaçlarını limanda bekleme sırasında karadan elektrikle karşılayarak karbon emisyonunu azaltmayı hedefleyen tesis, 2024 yılının Ekim ayında hizmete alındı. İlk olarak MSC OSCAR isimli gemiye enerji verilerek kullanılmaya başlanan sistem kapsamında bugüne kadar 110 gemiye toplam 6 milyon kilovatsaat (kWh) elektrik sağlandı. Kıyı elektrliği yatırımı sayesinde geçen yıl yaklaşık 1500 ton dizel yakıt tasarrufu elde edilirken, bunun sonucunda yaklaşık 5 bin ton karbondioksit emisyonu engellendi. Asyaport Planlama ve Teknik Hizmetler Müdürü Besim Dönmez, limanın sürdürülebilirlik hedefleri doğrultusunda çalışmalarını sürdürdüğünü belirtti. Asyaport'un Türkiye'nin transit konteyner hacminin yüzde 44'ünü tek başına gerçekleştirdiğini ifade eden Dönmez, son iki yıldır Türkiye'de en fazla konteyner elleçleyen liman unvanını koruduklarını söyledi.

Onshore Power Supply (OPS) sistemi olarak adlandırılan gemileri karadan elektrikle besleme sisteminin Türkiye'de ilk kez Asyaport'ta uygulandığını belirten Dönmez, sistemin hem çevresel hem de sosyal açıdan önemli katkılar sağladığını dile getirdi. Gemi Elektrik Besleme Tesisi sayesinde gemi başına ortalama 40 saat boyunca karadan elektrik ikmali gerçekleştirildiğini aktaran Dönmez, altyapının aynı anda 9 gemiye enerji verebilecek kapasiteye sahip olduğunu ifade etti. Limanın yanında bulunan Gündal Plajı'nın su kalitesinin "mükemmel" olarak tescillenmesinin çevresel duyarlılığın göstergesi olduğunu ifade eden Dönmez, 2026 yılında tamamlanması planlanan rıhtım uzatma projesiyle kapasitenin 4 milyon TEU'ya çıkarılmasının hedeflendiğini kaydetti.

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

DENİZCİLİK ZİRVESİ İLK KEZ CRUISE GEMİSİNDE

15–18 Nisan'da düzenlenecek GİSBİR PERCON 2026, bu yıl katılımcıları aynı gemide buluştururken 72 saatlik kapalı devre bir iş ağı ortamı oluşturulacak.



Denizcilik sektörünün en önemli B2B buluşmalarından biri olan GİSBİR PERCON 2026, bu yıl organizasyon modelinde dikkat çekici bir yeniliğe

konferans ve fuar konseptlerinden ayrılan bu yeni yapı, sektör temsilcilerini aynı platformda kesintisiz bir etkileşim ortamında bir araya getirmeyi hedefliyor.



imza atmaya hazırlanıyor. 15–18 Nisan tarihleri arasında gerçekleştirilecek zirve, ilk kez deniz üzerinde, kapalı devre bir iş ağı formatında düzenlenecek. Klasik

Program kapsamında katılımcılar aynı gemide buluşturularak 72 saatlik kapalı devre bir iş ağı ortamı oluşturulacak. Önceden planlanmış B2B görüşmeler,

sektör panelleri ve birebir temas alanları sayesinde satın almacılar ile tedarikçilerin doğrudan ve verimli bağlantılar kurması hedefleniyor.

Organizasyon çerçevesinde Selectum Blu Cruises filosunda yer alan Blu Sapphire gemisi, dört gün boyunca tamamen zirveye tahsis edilecek. Etkinlikte 90'ın üzerinde küresel satın almacı ile 120'den fazla tedarikçinin yer alması planlanırken, 44 farklı alt sektörden 200'ü aşkın şirketin katılım göstermesi bekleniyor.

“KRUVAZİYER SADECE TURİZM DEĞİL, STRATEJİK BİR İŞ PLATFORMU”

Cruise gemilerinin yalnızca turizm değil, aynı zamanda yüksek verimli ticari buluşmalar için de stratejik bir zemin sunduğunu belirten Sea Genesis Group yönetim Kurulu Başkanı Ahmet Yazıcı, “Cruise gemileri yalnızca tatil konseptiyle değerlendirilmemeli. Doğru planlama ile bu platformlar yüksek verimli ticari organizasyonlara ev sahipliği yapabilir. Denizcilik sektörünün paydaşlarını deniz üzerinde buluşturmak hem sembolik hem de stratejik bir adımdır” dedi.

GİSBİR ANA SPONSORLUĞUNDA

GİSBİR (Türkiye Gemi İnşa Sanayicileri Birliği) ana sponsorluğunda düzenlenen PERCON, önceki yıllarda İstanbul ve Şarm El-Şeyh'te gerçekleştirilmişti. 2026 organizasyonu ise Çeşme çıkışlı Bodrum ve Rodos rotasında yapılacak.

Katılımcı listesinde Türkiye'nin önde gelen tersaneleri, armatörlük şirketleri, savunma sanayi temsilcileri ve deniz ekipman tedarikçileri yer alıyor.

Deniz üstünde gerçekleştirilecek bu yeni modelin, Türk denizcilik sektörünün uluslararası iş bağlantılarını güçlendirmesi ve kruvaziyer altyapısının ticari organizasyonlarda daha etkin kullanılmasının önünü açması bekleniyor.



ONURSAN'DAN GELENEKSEL İFTAR DAVETİ

Onursan tarafından 21. kez düzenlenen geleneksel iftar daveti, Fenerbahçe Faruk Ilgaz Tesisleri'nde gerçekleştirildi.



Onursan'ın
geleneksel iftar
Yemeği'ne; İMEAK
Deniz Ticaret
Odası (DTO) Meclis
Başkanı Başaran
Bayrak, İMEAK
DTO Yönetim
Kurulu Başkan
Yardımcısı Adnan
Naiboğlu, Yönetim

Kurulu Üyesi Orhan Gülcek, Piri Reis Üniversitesi Rektörü Prof. Dr. Nafiz Arıca, İTÜ Denizcilik Fakültesi Dekanı Prof. Dr. Özcan Arslan, Eski Denizcilik Müsteşarı Hasan Naiboğlu, Emekli Büyükelçi-Omsan Denizcilik Yönetim Kurulu Başkanı Suat Hayri Aka, UAB Kıbrıs Türk Denizcilik Genel Müdürü Cemalettin Şevli, Eski Kıyı Yapıları ve Tersaneler Genel Müdürü Hızır Reis Deniz, TÜRMEPA Yönetim Kurulu Başkanı Şadan Kaptanoğlu, denizcilik sektörünün önemli sivil toplum kuruluşlarının başkan ve üyeleri ile sektörün önde gelen temsilcileri katılım sağladı.

Onursan Yönetim Kurulu Başkanı Yılmaz Onur'un ev sahipliğinde gerçekleşen gecede bir açılış konuşması yaptı. Yılmaz Onur; "Bugün burada sadece bir iftar sofrasında değil, aynı zamanda rotası dostluk, pusulası dürüstlük olan büyük bir camianın fertleri olarak bir aradayız. Ramazan ayının bu huzurlu atmosferinde sizlerle aynı sofrayı paylaşmaktan büyük bir onur ve mutluluk duyuyorum" şeklinde konutu. Onur sözlerine şöyle devam etti: "Ramazan; paylaşmanın, dayanışmanın ve hoşgörünün en üst seviyeye çıktığı müstesna bir zaman dilimidir. Bizler, denizci kimliğimizle, fırtınalarda birbirine kenetlenen, yardımlaşmayı bir yaşam biçimi haline getirmiş insanlarız. Denizlerdeki zorlu mesaimiz bizlere sabretmeyi, dayanışmayı ve bir arada durmanın gücünü öğretti. Bugün burada gördüğümüz bu tablo, Türk denizciliğinin ne kadar güçlü bir aile olduğunun en güzel kanıtıdır. Onursan olarak bizler, kuruluşumuzdan bu yana denizcilik sektörüne sadece hizmet vermeyi değil, değer katmayı hedefledik. Teknolojinin hızla değiştiği, sürdürülebilirliğin ve dijitalleşmenin ön plana çıktığı 2026 yılında da, sizlerin desteği ve güveniyle rotamızda emin adımlarla ilerliyoruz".

GEMİLER VE
TERSANELER İÇİN
**BASINÇLI HAVA
ÇÖZÜMLERİ**



Yüksek Verimlilik

Yüksek Güvenilirlik

Düşük Gürültü Seviyesi

Düşük Titreşim

Global Hizmet Ağı

**KAESER**
COMPRESSORS

keypartsmarine.com
sales@keymarine.com

Key Parts

DENİZCİ FENERBAHÇELİLER DERNEĞİ İFTAR YEMEĞİNDE BİR ARAYA GELDİ

Denizci Fenerbahçeliler Derneği Yönetim Kurulu Başkanı Barış Türkmen'in ev sahipliğinde gerçekleşen iftar yemeğine Fenerbahçe Başkanı Saadettin Saran da katıldı.



İftarda Fenerbahçe Başkanı Saadettin Saran, Yüksek Divan Kurulu Başkanı Şekip Mosturoğlu, Başkan Vekili Murat Salar, eski yöneticiler Hakan Safi ile Tahir Kıran, Fenerbahçe Yönetim Kurulu Üyeleri Adem Köz, Ertan Torunoğulları, Ali Gürbüz, Cem Ciritci, Ahmet Murat Emanetoğlu, Ozan Vural, Ufuk Şansal, Eren Ergen ve İlyas Yılmaz yer aldı. Denizci Fenerbahçeliler Derneği Yönetiminin de tam kadro olarak katıldığı geceye denizci Fenerbahçeliler büyük ilgi gösterdi. Denizci Fenerbahçeliler Derneği Başkanı Barış Türkmen iftar programında yaptığı konuşmada 8 Mart Dünya Kadınlar Günü'nü kutladı ve derneğin yönetim kurulunda 4 kadın üye olduğunu belirtti. Barış Türkmen, dernekte kadın üye sayısının da yüksek olduğunu söyleyerek, "Kadınların yönetim kurullarında sayılarının artmasının gerektiğini" vurguladı.

Türkmen konuşmasında şunları söyledi: "Bu mübarek ay, dayanışmanın, merhametin duygularımızı pekiştirdiği, sabrın en çok gerektiği bir aydır. Biz Fenerbahçeliler olarak bunu çok iyi bilen taraftar topluluğuyuz. Hep sabrettik. İnşallah bu mübarek ay bu sene İslam dünyasına huzur, Fenerbahçe'mize başarı ve şampiyonluk getirir. Komşu ülkelerde yaşanan tüm olumsuzluklara rağmen var gücümüzle hem ülkemize



hem sektörümüze hem Fenerbahçe'mize hizmet etmeye devam edeceğiz". Kısaca kuruluş hikayelerine de değinmek istediğini belirten Başkan Barış Türkmen, 2018 yılında birkaç kişilik Whatsapp grubunda bir araya geldiklerini, kısa zamanda 730 kişiye ulaştıklarını söyledi. Kısa süre sonra da dernek haline geldiklerini belirten Barış Türkmen "Kulübe bağlı 177 akreditasyonu olan derneklerden biriyiz. Şu anda üye sayımız 380. Herkesi derneğimize almıyoruz. Ekmegini denizcilikten kazanan, Fenerbahçeli olan kişileri derneğe üye yapıyoruz. Denizci Fenerbahçeliler olarak biz armatörüz, acenteyiz, tedarikçiyiz, gemi brokeriyiz, tersaneciyiz. 380 kişinin 250 kişiye yakını kongre üyesi. Kardeşimiz, eşimiz, çocuklarımız kısacası ailelerimizle birlikte bine yakın kongre üyesine sahibiz" şeklinde konuştu."

İki sezondur tekerlekli basketbol takımının sponsoru olduklarını da hatırlatan Barış Türkmen, Fenerbahçe'nin "Her Deplasman Bir Okul" projesinin finansörlerinden olduklarını da kaydetti. Türkmen; "Birçok okulda bu projemizi gerçekleştirdik. Başkanımız ve yönetim kurulu üyeleriyle birlikte birçok okulda bu paylaşımları yaptık. O çocukların gözlerindeki mutluluğu gördük. Bunu görmek çok güzel, nice şampiyonluklara

bedel. Bundan sonraki deplasmanlarda da Denizci Fenerbahçeliler olarak o okullara gideceğiz ve o hediyeleri dağıtacağız" dedi.

İftar yemeğinde konuşan Saadettin Saran da derneklerin sarı-lacivertli kulüp açısından çok önemli olduğunu belirtti. Derneklerin yüzde 99'unun erkek üyelerden oluştuğuna dikkati çeken Saran "Bir kız babası olarak dikkat ediyorum, derneklerin genelinde erkek üyeler var. Bu sebeple kadın üye sayısının fazla olduğu Denizci Fenerbahçeli Derneği'ni kutluyorum" dedi. Derneklerin Fenerbahçe'nin yapı taşlarından biri olduğunu vurgulayan Saran sözlerini şöyle noktaladı: "Dünyanın dört bir yanında derneklerimiz var. Fenerbahçe için kimin elini taşın altına koyduğunu ben ve arkadaşlarım görüyoruz. Seçim zamanında 'Her deplasmanda bir okula gideceğiz' demiştik. Bu çabamıza Denizci Fenerbahçeliler Derneği çok destek verdi. Sizlere bu konuda teşekkür ediyorum. İnşallah şampiyonluğu da beraber kutlarız."

Gecenin onur konuğu olan Yönetim Kurulu Başkan Vekili Murat Salar ise dernek üyeleriyle bir araya gelerek kulübün güncel finansal projeleri hakkında değerlendirmelerde bulundu.



OCEAN VOYAGER

CONTACT US:

info@oceanvoyagermarine.com

www.oceanvoyagermarine.com

İDO, EGE ADALARI SEFERLERİNİ DÖRT YENİ HATLA GENİŞLETİYOR

Üçüncü sezonuna dört yeni hatla giren İDO, Çeşme-Sakız seferlerini başlatıyor. 15 Mayıs'ta başlayacak yeni hat dahil olmak üzere tüm Ege rotalarında bilet satışları açıldı.



İDO'nun 2024 yılında başlatılan Ege Adaları seferleri, kısa sürede büyük ilgi görek dikkat çekmişti. İlk yıl üç gemi ile dört adaya yapılan seferlerle 155 bini aşkın yolcu taşındı. 2025 sezonunda ise gemi sayısını altıya çıkarıp, Ege Adalarının

Kuşadası, Seferihisar, Fethiye, Dikili, Bodrum Turgutreis ve Ayvalık gibi noktalardan yaz sezonu boyunca 4 adaya düzenlediği seferlerle toplamda 220 bin yolcuya hizmet verildi. Artan talep doğrultusunda İDO, 2026 sezonuna dört yeni hat ekleyerek toplam hat sayısını dokuza çıkarıyor. Yeni sezonda devreye alınan Kuşadası-Samos Pythagorion Limanı, Kuşadası-Patmos, Ayvalık-Midilli ve özellikle Çeşme-Sakız hattı ile Ege'deki ağ daha da güçleniyor.

Yeni sezonun en dikkat çeken gelişmesi olan Çeşme-Sakız hattı, 15 Mayıs itibarıyla seferlerine başlıyor. Yaklaşık 25 dakikalık yolculuk süresiyle iki farklı ülkeyi birbirine bağlayacak olan hat, 31 Ekim'e kadar her gün düzenli olarak hizmet verecek. Yeni sezonda Midilli seferlerinin sayısı artıyor. Geçtiğimiz yıl İzmir Dikili Limanı ile Yunanistan'ın Midilli Adası arasında seferler düzenleyen İDO, bu sezon yoğun ilgi gören Ayvalık-Midilli hattını da hizmete sunuyor. Yaklaşık 40 dakikalık bir yolculukla yolcularını Midilli'ye ulaştıracak ve belirli günlerde hizmet verecek olan bu hattaki ilk sefer, 19 Mart tarihinde başlayacak. Sefer günlerinde feribotlar saat 11.00'de Ayvalık Limanı'ndan hareket ederken, dönüşler ise Midilli'den saat 16.00'da gerçekleşecek. Bu tarife ile İDO İstanbul'dan giden ve Ayvalık'ta erken kalkan feribotlara yetişmekte zorluk yaşayan tatilciler için etkin bir çözüm sunmuş olacak. Yeni eklenen hatlar dahil olmak üzere İDO'nun Ege Adaları'ndaki dokuz hattının tamamında bilet satışları İDO'nun resmi web sitesi www.ido.com.tr adresinden başladı. Yolcular, yaz sezonu planlamalarını erken rezervasyon avantajlarıyla yapabilecek.

FUTURE OF MARINE ELECTRONICS

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

**Safeguarding
Maritime Journey**

**Innovative
Solutions for
Marine Electronics**

**Pioneering
Technology in
Industry**

**Ensuring Safety at
Sea**

NAVIGATING, ELEVATING, POWERING.

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



DÜNYANIN EN BÜYÜK İKİNCİ KARA FUARI OLAN BOAT SHOW'A İLGİ BÜYÜKTÜ

İstanbul Fuar Merkezi'nde düzenlenen Can-Am Bosphorus Boat Show, 21 Şubat'ta kapılarını açtı. 28 Şubat'a kadar ziyaret edilen fuarda, boyları 3 metre ile 30 metre arasında değişen 500'den fazla tekne sergilendi.



Yat ve Tekne Endüstrisi Derneği (YATED) organizasyonu ve ED Fuarçılık desteğiyle, Can-Am ana sponsorluğunda düzenlenen fuar, 6 holde, 27 bin metrekarelik alanda gerçekleştirildi. 500'den fazla teknenin görücüye çıktığı fuarı 8 günde 40 bin kişi ziyaret etti. Fuarda boyları 3 metre ile 30 metre arasında tekneler sergilenirken; her bütçeye uygun tekne, yat ve ekipmanlar ziyaretçilerin beğenisine sunuldu.

Fiyatları 4 bin Euro ile 4 milyon 400 bin Euro arasında değişen teknelerin yer aldığı fuarla ilgili değerlendirmelerde bulunan YATED Yönetim Kurulu Başkanı Murat Bekiroğlu, şunları söyledi: "YATED olarak Bosphorus Boat Show tescilli markası altında, karada ve denizde olmak üzere Türkiye'nin en büyük tekne, tekne ekipmanları ve aksesuarları fuarlarını düzenliyoruz. Karada düzenlediğimiz bu fuarımız, dünya çapında da Düsseldorf'tan sonra en büyük ikinci kara fuarı konumunda. Bu yıl da fuarımızı yüksek bir katılımcı ve ziyaretçi ilgiyle tamamlamanın memnuniyetini yaşıyoruz. Hem yerli hem de yabancı markaların yoğun katılım gösterdiği organizasyonumuzda, Türk üreticilerimizin

tekneleri uluslararası alıcılara buluşma fırsatı yakaladı. Özellikle son dönemde küresel ekonomik dalgalanmalar ve artan maliyet baskıları nedeniyle zorlu bir süreçten geçen sektörümüz için bu fuar adeta bir can suyu oldu.

Fuarın açılışında YATED Yönetim Kurulu Başkanı Murat Bekiroğlu, ED Fuarçılık Kurucu Ortağı Dilek Soydan, İMEAK Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran konuşma yaptı.

"ULUSAL VE ULUSLARARASI TANINIRLIĞI ARTIRIYORUZ"

YATED Başkanı Murat Bekiroğlu konuşmasında, Bosphorus Boat Show markası altında karada ve denizde Türkiye'nin en büyük tekne, tekne ekipmanları ve aksesuar fuarlarını düzenlediklerini belirterek şunları söyledi: "Bu organizasyonlarla yat ve tekne endüstrisinde faaliyet gösteren firmalarımızın gerek ulusal gerekse uluslararası alanda tanınırlığını artırıyor, ürünlerinin en uygun şartlarda pazarlanmasına katkı sunuyoruz. Karada düzenlediğimiz bu fuar, Düsseldorf'tan sonra dünyanın en büyük ikinci kara fuarı



Murat Bekiroğlu

olma özelliğini taşımaktadır. Bu yıl 27 bin metrekarelik alanda, 500'den fazla tekne ve 2 bin 500'ün üzerinde ürün çeşidi ziyaretçilerle buluşuyor.

Hedefimiz 50 binin üzerinde ziyaretçiyi fuarımızda ağırlamak. Ayrıca 17-25 Ekim 2026 tarihlerinde Ataköy Marina'da düzenleyeceğimiz deniz fuarı için de hazırlıklarımız sürüyor." Bekiroğlu ayrıca YATED'in eğitim ve projelerine değinerek, YT1 sıvı atık toplama teknesi projesiyle denizlerin korunmasına katkı sağladıklarını ifade etti.

"ÇOK ZOR BİR OPERASYONU BAŞARIYLA TAMAMLADIK"

ED Fuarçılık Kurucu Ortağı Dilek Soydan ise organizasyon sürecinin zorluğuna dikkat çekerek şu ifadeleri kullandı: "Bu sene gerçekten muhteşem bir iş çıkardık. Çok zor bir operasyon ama organizatörlük tarafında bu işi yapanlar olarak çok mutluyuz. Derneğimizle birlikte dört deniz, üç kara fuarını tamamlamış oluyoruz. Denizcilik sektöründe en çok fuar yapan firmayız. Böyle bir dönemde bu büyüklükte bir fuar organize etmek büyük emek ve fedakârlık gerektiriyor. Ekip arkadaşlarıma ve bizlere destek veren tüm kurumlara teşekkür ediyorum."



Dilek Soydan



Tamer Kiran



**“HER TEKNE TÜRK MÜHENDİSLİĞİNİN VE
EMEĞİNİN BİR YANSIMASIDIR”**

İMEAK Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran ise konuşmasına katılımcıları selamlayarak başladı ve Ramazan ayının hayırlara vesile olmasını temenni etti. Kıran, Türk yat ve tekne sektörünün son yıllarda ulaştığı seviyeye dikkat çekerek şunları söyledi: “Geçtiğimiz yıl yine bu fuarın açılışında Türk yat ve tekne sektörünün ulaştığı seviyeyi gururla paylaşmıştım. Ancak aradan geçen bir yıl küresel ölçekte belirsizliklerin arttığı, maliyetlerin

imza atan bir ülke konumunda olduğunu göstermektedir.”

Ancak önümüzdeki döneme ilişkin daha temkinli olunması gerektiğini vurgulayan Kıran, sipariş sürelerinin 12 ila 36 ay arasında değiştiğini hatırlatarak “2025 performansı geçmişte alınan siparişlerin teslimlerinden oluşmaktadır.

2025 ve 2026 yıllarına baktığımızda sipariş defterlerinde daha temkinli bir tablo görüyoruz. Artan işçilik maliyetleri, döviz kuru ile maliyet dengesi arasındaki

yalnızca ticari etkinlikler değil; yeni iş birliklerinin filizlendiği, vizyonun tazelendiği, sektörün moral bulduğu çok kıymetli platformlardır.

Burada sergilenen her tekne yalnızca bir ürün değildir. Her biri Türk mühendisliğinin, Türk emeğinin ve denizcilik kültürümüzün bir yansımasıdır. İnanıyorum ki bu fuar zorlu bir dönemden geçen sektörümüz için güçlü bir motivasyon kaynağı olacak, önümüzdeki sezona daha umutlu bakmamıza vesile olacaktır.” Yeşilköy’deki İstanbul Fuar Merkezi’nde gerçekleşen fuarın açılışına,



yükseldiği ve talep dinamiklerinin değiştiği zorlu bir dönem oldu. Bu şartlar sektörümüzün direncini ve üretim kabiliyetini ciddi şekilde zorlamaktadır. Buna rağmen gemi inşa ve yat imalat sanayimiz 2025 yılında 2 milyar 243 milyon dolarlık ihracat gerçekleştirerek tarihinin en yüksek seviyesine ulaşmıştır. Bu rakam Türkiye'nin artık yalnızca üretim yapan değil, yüksek katma değerli ve marka gücü olan projelere

uyumsuzluk ve finansmana erişimde yaşanan sıkıntılar uluslararası rekabette elimizi zorlaştırmaktadır. Rekabet halinde olduğumuz ülkelerle aramızdaki maliyet farkı aleyhimize gelişmektedir” şeklinde konuştu.

Bu noktada fuarların önemine dikkat çeken Kıran, sözlerini şöyle sürdürdü: “İşte tam da bu nedenle Bosphorus Boat Show Kara Fuarı gibi organizasyonlar

DTO Meclis Başkanı Başaran Bayrak, DTO Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran, Yönetim Kurulu Başkan Yardımcısı Adnan Naiboğlu, Yönetim Kurulu Üyeleri Burak Akartaş, Orhan Gülcek, Barış Dillioğlu, Ahmet Can Bozkurt, DTO İzmir Şubesi Meclis Başkanı Argun Gündüç ve Oda Meclis Üyeleri katılım sağladı. Tamer Kıran açılışın ardından fuar alanındaki stantları gezerek incelemelerde bulundu.

SALİM DÜZGİT İLKOKULU VE ORTAOKULU HİZMETE AÇILDI

Beykoz Anadolu Kavağı Mahallesi'nde yapımı tamamlanan Salim Düzgüt İlkokulu ve Ortaokulu düzenlenen törenle resmi olarak eğitim-öğretim hayatına başladı.



Açılış törenine; Milli Eğitim Bakanı Prof. Dr. Yusuf Tekin, İstanbul Valisi Davut Gül, Beykoz Belediye Başkan Vekili Özlem Vural Gürzel, DTO Yönetim Kurulu Başkan Yardımcısı Recep Düzgüt, DTO Meclis Üyesi ve ICS Başkan Yardımcısı Metin Düzgüt başta olmak üzere Düzgüt Ailesi ile çok sayıda öğrenci, veli ve davetli katıldı. 6 Şubat 2023 depremi sonrası yıkılarak yeniden inşa edilen okul, 10 dersliği ve güvenli yapısıyla öğrencilerin hizmetine sunuldu.

RECEP DÜZGÜT: "BU OKUL BİR MİRAS, SEVGİ VE GELECEK YATIRIMIDIR"

Salim Düzgüt İlkokulu ve Ortaokulu'nun yapımını üstlenen Recep Düzgüt, açılış töreninde duygusal ve anlamlı ifadelerle okulun arkasındaki hikâyeyi paylaştı. DTO Başkan Yardımcısı Recep Düzgüt şunları söyledi: "Bu okul beton ve demirden ibaret değildir. Bu okul bir ömrün emeğinin, bir babanın hayalinin ve çocuklarına duyduğu sevginin ifadesidir." Okulun sadece bir eğitim binası olmadığını vurgulayan Düzgüt, adını taşıyan eğitim kurumunun aynı zamanda bir miras, sevgi ve gelecek yatırımı olduğunu söyledi. Konuşmasının devamında okulun inşa sürecinde emeği geçenlere teşekkür eden Düzgüt, özellikle kamu kurumlarının koordinasyonuna



ve yerel desteğe dikkat çekti: Düzgüt; "Bu okul, en büyük mutluluğumuz olan çocuklarımızın ülkesine ve milletine faydalı bireyler olarak yetişmesine katkı verecek bir eğitim merkezidir. Burada emeği geçen herkese gönülden teşekkür ediyorum."

Düzgüt'in sözlerinde, okulun hayata geçirilmesinin arkasındaki motivasyon, toplumsal sorumluluk ve çocukların eğitimine verilen önem güçlü bir şekilde ortaya kondu.

Salim Düzgüt İlkokulu ve Ortaokulu'nun açılış töreninde konuşan Beykoz Belediye Başkan Vekili Özlem Vural Gürzel, okulun ilçeye kazandırılmasından duyduğu memnuniyeti dile getirdi. Recep Düzgüt ve ailesine teşekkür eden Gürzel, sürecin koordinasyon içinde yürütüldüğünü vurguladı ve şunları söyledi: "Recep Düzgüt beyefendiyle her zaman koordineli olmaya çalıştık. Bizden ne talep edildiyse yerine getirmeye gayret ettik. Beykoz'umuza kazandırdığı bu güzel okul hepimiz için bir gurur kaynağı oldu. Kendisine ailesinin ve sizlerin huzurunda çok teşekkür ediyorum."

DAVUT GÜL: "TEKLİ EĞİTİME GEÇİŞ HEDEFİNDE KARARLIYIZ"

Salim Düzgüt İlkokulu ve Ortaokulu'nun açılış töreninde konuşan İstanbul Valisi Davut Gül, hayırsever katkılarının eğitim yatırımlarındaki önemine dikkat çekti. Kamunun yaptığı okulların açılışlarına yoğun program nedeniyle her zaman katılamadıklarını belirten Gül, hayırseverlerin katkı sunduğu projelerde ise özellikle yer almaya özen gösterdiklerini ifade etti: "Hayırseverlerimizin irili ufaklı taş üstüne taş koyduğu her etkinliğe hem Sayın Bakanımız hem de bizler katılmaya gayret ediyoruz. Bu açıdan kendilerine müteşekkirimiz." Eski okul binasının hem fiziki şartlar hem de deprem dayanıklılığı açısından yetersiz olduğunu hatırlatan Gül, yeni okulun bölge için önemli bir ihtiyacı karşıladığını ifade etti:

Gül; "Burada daha önce dört derslikli, depreme dayanıksız ve fiziki koşulları yetersiz bir okul vardı. Şimdi ilkokulu, ortaokulu ve ana sınıflarıyla bölgeye hizmet edecek modern bir eğitim yuvası kazandırıldı" dedi. İstanbul'da ikili eğitim oranının önemli ölçüde düştüğünü belirten



Gül, tekli eğitime geçiş hedefinde kararlı olduklarını vurguladı. Konuşmasında 2026 yılı hedeflerini de açıklayan Gül şunları

ölçüde tamamlamış olacak.” Gül, sürece katkı sunan belediye, kaymakamlık ve il milli eğitim yöneticilerine teşekkür ederek okulun Beykoz’a hayırlı olmasını diledi.

YUSUF TEKİN: “EĞİTİMDE YENİ BİR DÖNEMİN KAPISI ARALANIYOR”

Törende konuşan Milli Eğitim Bakanı Yusuf Tekin, ülke genelinde eğitim altyapısına yapılan yatırımların altını çizerek şöyle konuştu: “Cumhurbaşkanımızın liderliğinde eğitim-öğretim süreçlerine yoğun katkı verdik. Türkiye’nin tamamında sınıf kapasitesi, öğrenci sayısı, sınıf başına düşen öğrenci sayısı ve öğretmen başına düşen öğrenci sayısı gibi uluslararası eğitim göstergelerinde önemli gelişmeler



Beykoz'da 39 bin 744 öğrencimiz eğitim görüyordu. Bugün, 2025-2026 eğitim-öğretim döneminde bu rakam 41 bin 284'e ulaştı. Yaklaşık 2 bin öğrencilik bir artış var.” Tekin, öğretmen sayısındaki artışı da şöyle vurguladı: “2002-2003 eğitim-öğretim yılında Beykoz'daki okullarımızda 1.417 öğretmen görev yapıyordu. Bugün bu sayı 2.830'a yükseldi. Yani öğrenci sayısında yaklaşık 2 binlik artış olurken öğretmen sayımız iki katına çıktı. Bu, uluslararası göstergeler açısından çok önemli bir artıştır.”



kaydetti: “Hayırsseverlerimizle birlikte 2026 yılı içerisinde 100 kreş, 100 anaokulu ve 100 adet 4-6 yaş Kur’an kursu yapacağız. İstanbul’umuz, okul öncesi eğitimdeki eksiklerini mahalle ölçeğinde büyük

kaydettik.” Tekin’e göre, son 23 yılda eğitimde başarının göstergeleri belirgin şekilde artış gösterdi. Bakan, Beykoz özelindeki verilere de değinerek eğitimdeki ilerlemeyi somut rakamlarla aktardı: “2002-2003 eğitim-öğretim döneminde



6 Şubat depremleri sonrasında eğitim altyapısını güçlendirme çalışmalarını anlatan Tekin, afet bölgesindeki dönüşümün önemine dikkat çekti ve şunları söyledi: “Deprem bölgesinde, sadece 2,5–3 yıllık bir süreçte sınıf kapasitemizi yüzde 15 artırdık. 11 ilimizde 9 bin 700’e yakın sınıfımız hasar görmüştü; bu yıl eylül itibarıyla 15 bin ilave derslik eğitim-öğretime açılmış durumda. Önümüzdeki eylülde bu sayı 25 bine çıkacak.” Tekin, bu süreçte kamunun yatırımları, yerel yönetimleri ve hayırsever katkılarını işaret ederek, ülke genelinde eğitimin daha güçlü altyapıyla sürdürüldüğünü vurguladı. Tekin, kamusal yatırımların daha hızlı ve verimli yürütülmesi gerektiğini ifade ederek siyasi aktörlere daha duyarlı dil kullanma çağrısında bulundu.

Tören, kurdele kesimi ve okulun gezilmesinin ardından sona erdi. Salim Düzgüt İlkokulu ve Ortaokulu, eğitim-öğretim döneminde öğrencilere kapılarını açtı.

MİLYAR DOLARLIK EKOLOJİK TEHDİT

Türkiye İş Bankası ve TÜDAV'ın birlikte yürüttüğü “Denizlerin Geleceği: Deniz Çayırıları” projesi, denizlerin akciğerleri olarak adlandırılan deniz çayırılarına yönelik farkındalık sağlayan önemli adımlardan biri.



Denizlerin akciğerleri olarak adlandırılan deniz çayırılarına yönelik farkındalık geçmişe kıyasla artsa da denizlerin ana yaşam alanları (habitat) üzerindeki baskılar sürüyor. Yapılan araştırmalar, tüm dünyada deniz çayırılarının her yıl yüzde 2 ila 7'sinin yok olduğuna işaret ederken, zarar gören deniz çayırılarının yaratacağı ekonomik kaybın yıllık 42 milyar dolara kadar ulaşabileceği öngörülüyor.

Deniz çayırıları, tropikal yağmur ormanlarından 35 kat hızlı karbon emme yetenekleriyle iklim değişikliğiyle mücadelenin gizli kahramanları olarak konumlanırken, artan bilinçlendirme çabalarına rağmen hâlâ savunmasız.

Araştırmalar, deniz çayırıları örtüsünün küresel ölçekte her yıl yüzde 2-7 oranında azaldığını gözler önüne sererken, kayıpların 42 milyar dolara varabilecek bir ekonomik maliyet yaratabileceği tahmin ediliyor.

1 MART DÜNYA DENİZ ÇAYIRLARI GÜNÜ

Son araştırmalar, Akdeniz'de deniz çayırı ekosistem hizmetlerinin yıllık değerinin yaklaşık 11,6 milyar dolar olduğunu ortaya koyuyor. İtalya en yüksek, Slovenya en düşük değere sahipken, Türkiye'de bulunan deniz çayırı ekosistemlerinin yıllık ekonomik değeri 276,6 milyon dolar seviyesinde bulunuyor. Bu ekonomik değer hesaplanmasında sadece çayırar değil, aynı ortamda ve ekosistemde yaşayan balıklar ve diğer canlıların ekonomik değeri gibi ekosistem servisleri de dikkate alınıyor.

2020 Birleşmiş Milletler (BM) raporuna göre dünyada her 30 dakikada bir futbol sahası büyüklüğünde deniz çayırı alanının yok olduğu tahmin ediliyor. BM, deniz çayırı ekosistemlerinin karasal ekosistemlerden daha fazla karbon tutma kapasitesine sahip olduğu gerçeğine dayanarak, denizlerin bu gizli kahramanlarına ilişkin farkındalığı artırmak üzere 2022 yılında 1 Mart'ı Dünya Deniz Çayırıları Günü olarak ilan etti.

“GELECEK NESİLLERE KARŞI SORUMLULUK”

İş Bankası Genel Müdür Yardımcısı Suat Sözen, Dünya Deniz Çayırıları Günü'nün insan yaşamının sürdürülebilirliğini doğrudan etkileyen deniz çayırılarının değerine dikkat çekmek için önemli bir fırsat sunduğunu belirterek şunları söyledi: “Denizler, iklim kriziyle mücadeleden biyolojik çeşitliliğin korunmasına, gıda güvenliğinden günlük ekonomik faaliyetlere kadar dünyamızda yaşamın devamlılığını sağlayan her alanda katkı sunan çok kıymetli bir kaynak. Bu nedenle üç tarafı denizlerle çevrili bir ülke olarak, Türkiye'de denizlerimizi korumayı



çevresel bir sorumluluk olmanın ötesinde gelecek nesillere karşı bir görev olarak görmek gerekiyor. Deniz ekosisteminin korunmasına yönelik bilimsel çalışmaları desteklemek, toplumsal farkındalığı artırmak, finansal destek sağlamak için yürüttüğümüz çalışmalar arasında en önemlilerden biri de ‘Denizlerin Geleceği: Deniz Çayırıları’ projemiz. Tropik yağmur ormanlarının 35 katına kadar karbondioksit emen bu ‘denizlerin akciğerleri’ iklim değişikliği, kirlilik gibi nedenlerle ciddi oranda azalıyor.

Yeniden ekim yapıldığında ise çayırar yılda sadece 1 cm büyüyebiliyor. Kaybedilen alanları yenilemek neredeyse imkansız fakat mevcutları korumak mümkün. Bu sebeple TÜDAV iş birliğiyle mevcut deniz çayırılarının haritalandırılması, korunması ve üzerlerindeki atıkların temizlenmesine uzanan kapsamlı bir yaklaşımla yürütülen proje, denizlerimizin dolayısıyla dünyamızın geleceğini güvence altına



alma yönünde önemli çabalardan biri. Böyle değerli ve kritik bir habitatın korunmasının önemini farkında olan, bu yolda emek harcayan herkesin Dünya Deniz Çayırları Günü kutlu olsun.”

“ÜLKEMİZDE DENİZ ÇAYIRLARI YILDA 6 MİLYAR LİTRE OKSİJEN SAĞLIYOR”

TÜDAV Başkanı Prof. Dr. Bayram Öztürk de deniz çayırlarının deniz ekosisteminin korunmasında hayati bir role sahip olduğuna dikkat çekerek, “Deniz çayırlarını korumak, ekosistemin dengesini ve insanlığın yarınını güvence altına almaktır. Bugün ülkemiz kıyılarındaki Posidonia oceanica deniz çayırları bir metrekarede günde 16 litreye kadar oksijen üretiyor. Bu tür 100 metrekaresel alanda ortalama 8 ton karbondioksit emiyor. Yapılan son araştırmalar, deniz çayırlarının Akdeniz genelinde yılda 3,6 milyon tonun üzerinde, Türkiye kıyılarında ise yaklaşık 90 bin ton karbon bağlama kapasitesi gösteriyor.

Bu da 70 binin üzerinde otomobilin bir yıl boyunca yaydığı karbondioksit karşılığı geliyor. Aynı zamanda deniz canlılarının yüzde 25’ini barındıran deniz çayırları Akdeniz kıyılarında son 50 yılda yüzde 35 oranında çekildi. Dolayısıyla bu hassas ekosistemleri korumak zorundayız. TÜDAV 2013 yılında başladığı deniz çayırlarının korunma stratejisiyle bu konudaki öncü rolünü Türkiye İş Bankası iş birliğiyle devam ettiriyor” diye konuştu.



KANO DENİZCİLİK HİZMETLERİ VE TİC. LTD. ŞTİ.

İstanbul Deri OSB Sıt. 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



İstanbul'da bunkerci olmak...



*H. TUĞRUL OĞUZ

İstanbul'da bunkerci olmak (gemi yakıt ikmali) konusu; jeopolitik konum, yoğun gemi trafiği, çevresel hassasiyet ve regülasyon baskısı nedeniyle oldukça stratejik bir başlık. Özellikle İstanbul Boğazı ve Marmara Denizi'ndeki trafik yoğunluğu, konuyu hem ticari hem de çevresel açıdan kritik hale getiriyor.

İSTANBUL'DA BUNKER DENİZCİLİĞİ: SORUNLAR, REGÜLASYONLAR VE GELECEK PERSPEKTİFİ

İstanbul Boğazı, Karadeniz'i Akdeniz'e bağlayan stratejik konumu nedeniyle dünya deniz ticaretinin en yoğun ve en kritik geçiş koridorlarından biri olarak yalnızca transit taşımacılık açısından değil, aynı zamanda bunker hizmetleri bakımından da stratejik bir öneme sahiptir. Ancak artan trafik yoğunluğu, çevresel riskler ve uluslararası emisyon regülasyonları, bölgede yürütülen bunker faaliyetlerinin yeniden yapılandırılmasını zorunlu kılmaktadır. Günlük yüzlerce geminin geçiş yaptığı İstanbul Boğazı'nda bunker hizmetleri; yakıt ikmali, depolama, transfer ve kalite kontrol süreçlerini kapsayan çok katmanlı bir operasyonel yapı gerektirir. Artan çevresel hassasiyetler, uluslararası düzenlemeler ve yerel güvenlik kaygıları bunker denizciliğini daha karmaşık bir hale getirmiştir.

İSTANBUL'DA BUNKER DENİZCİLİĞİNİN TEMEL SORUNLARI

a) Yoğun Trafik ve Emniyet Riski

Dar su yolu yapısı, çift yönlü yoğun gemi trafiği, yakıt transferi sırasında kaza ve sızıntı riski ve kılavuzluk-römorkör ihtiyacının artması

b) Çevresel Riskler

Yakıt sızıntısı ve deniz kirliliği, Marmara ekosistemine etkiler, müsilaj sonrası artan çevre denetimleri

c) Operasyonel ve Lojistik Zorluklar

Liman kapasite sınırlamaları, depolama alanı kısıtları, gümrük ve belge süreçleri

d) Vergisel ve Finansal Problemler

ÖTV ve vergi düzenlemeleri, rekabetçi fiyat baskısı, kayıt dışı bunker faaliyetleri

ULUSAL VE ULUSLARARASI REGÜLASYONLAR

a) IMO Düzenlemeleri

International Maritime Organization (IMO) tarafından yürürlüğe konan; IMO 2020 Sülfür Limiti (%0.5), MARPOL Ek-VI düzenlemeleri, yakıt kalitesi ve emisyon kontrol gereklilikleri. Bu düzenlemeler İstanbul'daki bunker operasyonlarını doğrudan etkilemiştir.

b) Türkiye'deki Düzenlemeler

Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı mevzuatları, Çevre, Şehircilik ve İklim Değişikliği Bakanlığı denetimleri, Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü operasyon kuralları, Gemi Trafik Hizmetleri (VTS) uygulamaları. Ayrıca, Marmara'daki çevre hassasiyeti nedeniyle denetimler sıklaştırılmıştır.

SON DÖNEM REGÜLASYON EĞİLİMLERİ

Bunker operasyonlarında elektronik izleme sistemleri, AIS ve dijital takip zorunluluğu, karbon emisyon raporlaması, alternatif yakıt (LNG, biyoyakıt, metanol) teşvikleri. Bu noktada özellikle LNG bunker operasyonları, yeni güvenlik protokollerini beraberinde getirmektedir.

GELECEK PERSPEKTİFİ

İstanbul'un enerji ve lojistik merkezi olma hedefi doğrultusunda bunker

denizciliğinde; dijitalleşme, yeşil liman uygulamaları, karbonsuz yakıt altyapısı ve bölgesel bunker hub olma stratejisi gibi başlıklar öne çıkmaktadır.

İSTANBUL'DA BUNKER DENİZCİLİĞİ: REGÜLASYON BASKISI ALTINDA DÖNÜŞEN BİR PAZAR

Stratejik Konum, Artan Sorumluluk

İstanbul Boğazı, Karadeniz ile Akdeniz arasındaki en kritik geçiş koridoru olarak dünya deniz ticaretinde benzersiz bir konuma sahip. Günlük ortalama 120-150 gemi geçişiyle bölge, sadece transit taşımacılık açısından değil, aynı zamanda bunker (gemi yakıt ikmali) operasyonları bakımından da stratejik bir merkez. Ancak artan trafik yoğunluğu, çevresel hassasiyetler ve küresel regülasyon baskısı, İstanbul'daki bunker faaliyetlerini her geçen yıl daha karmaşık bir yapıya dönüştürüyor.

Operasyonel Gerçeklik: Dar Suda Yüksek Risk

Bunker operasyonları İstanbul'da çoğunlukla demir sahalarında gemiden gemiye (STS) transfer, liman içi yakıt ikmali, tanker barçları aracılığıyla dağıtım şeklinde gerçekleştiriliyor.

Bununla birlikte dar su yolu yapısı, güçlü akıntılar ve yoğun gemi trafiği nedeniyle yakıt transferi operasyonları ciddi emniyet riskleri barındırıyor. Özellikle kötü hava koşulları ve akıntı değişimleri, sızıntı ve çarpışma riskini artırıyor. Marmara Denizi'nde yaşanan müsilaj krizi sonrasında çevresel hassasiyetin artması, bunker operasyonlarının daha sıkı denetlenmesine yol açtı.

IMO 2020 ve Yakıt Dönüşümü

International Maritime Organization (IMO) tarafından 2020 yılında yürürlüğe giren %0.5 sülfür limiti, İstanbul'daki bunker piyasasını doğrudan etkiledi. Bu düzenleme sonrası düşük sülfürlü fueloil (VLSFO) talebi arttı, yakıt kalite kontrol süreçleri sıklaştı. Laboratuvar analiz ve sertifikasyon süreçleri kritik hale geldi. Uyuşmazlık ve yakıt spesifikasyon ihtilafları ise arttı. Bunker tedarikçilerinin depolama



altyapısını yenilemesi ve ürün ayrıştırma kapasitesini artırması da zorunlu hale geldi.

Ulusal Regülasyonlar ve Artan Denetim

Türkiye'de bunker operasyonları; Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı düzenlemeleri, Çevre mevzuatı Gemi Trafik Hizmetleri (VTS) uygulamaları ve Kıyı Emniyeti kontrol mekanizmaları çerçevesinde yürütülüyor.

Son yıllarda özellikle AIS takip zorunlulukları, elektronik belge sistemleri, anlık operasyon bildirimleri ve liman başkanlıklarının operasyon ön onay süreçleri sektörde operasyon sürelerini uzatırken, kayıt dışı faaliyetleri azaltmaya yönelik önemli adımlar olarak değerlendiriliyor.

Finansal ve Rekabet Boyutu

İstanbul bunker pazarı, Doğu Akdeniz ve Karadeniz hattında önemli bir tedarik noktası olmasına rağmen; vergisel maliyetler, kur oynaklığı, finansman giderleri ve küresel fiyat dalgalanmaları nedeniyle rekabet baskısı altında. Singapur,

Rotterdam ve Fujairah gibi global bunker hub'ları ile fiyat bazlı rekabet zorlayıcı. İstanbul'un avantajı ise coğrafi zorunluluk ve transit gemi trafiği.

Yeni Dönem: LNG ve Alternatif Yakıtlar

Karbon emisyonlarının azaltılmasına yönelik küresel baskılar, İstanbul'da alternatif yakıt altyapısı tartışmalarını hızlandırdı. Özellikle LNG bunker operasyonları, biyoyakıt karışımları, metanol yakıt hazırlıkları ve karbon raporlama yükümlülükleri önümüzdeki 5-10 yılın ana gündem maddeleri olacak. Ancak LNG bunker için gerekli güvenlik mesafeleri, özel ekipman ve eğitim gereksinimleri, İstanbul gibi yoğun ve dar su yollarında operasyonel zorluklar yaratıyor.

Risk mi, Fırsat mı?

İstanbul bunker sektörü şu anda üç temel baskı altında:

1. Çevresel regülasyon
2. Emniyet standartlarının yükselmesi
3. Küresel fiyat rekabeti

Buna karşın doğru altyapı yatırımı, dijitalleşme ve şeffaf operasyon modeli ile İstanbul, Karadeniz havzasının güçlü bunker merkezi olma potansiyelini koruyor.

Özellikle dijital operasyon planlaması, anlık izleme ve şeffaf raporlama, yeşil liman entegrasyonu ve alternatif yakıt hazırlıkları sektörün sürdürülebilir büyümesi açısından kritik görünüyor.

SONUÇ

İstanbul'da bunker denizciliği artık yalnızca bir yakıt ikmal faaliyeti değil; yüksek regülasyonlu, çevresel sorumluluk gerektiren ve teknolojik dönüşüm yaşayan stratejik bir denizcilik segmenti haline gelmiştir. Önümüzdeki dönemde sektörün kaderini belirleyecek olan unsur, regülasyonlara uyum sağlamak değil; bu regülasyonları rekabet avantajına dönüştürebilmek olacaktır.

*** SEMERKAN DENİZCİLİK VE NAK. TİC. LTD. ŞTİ.**



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

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.



İntermodal taşımacılık: Türkiye lojistiğinin dönüşüm anahtarı



* ONUR TALAY

Küresel ticarete son dönemde yaşanan dalgalanmalar, tedarik zincirlerinin daha dayanıklı, planlı ve öngörülebilir bir yapıya kavuşmasını gerekli kılmaktadır. Artan maliyet baskıları, çevresel sorumluluklar ve yoğunlaşan rekabet, taşımacılık modellerinin yeniden ele alınmasını beraberinde getirmektedir. Bu çerçevede intermodal taşımacılık, lojistik sektörünün önümüzdeki dönemde odaklanması gereken temel başlıklardan biri olarak öne çıkmaktadır.

Farklı taşıma modlarının aynı taşıma zinciri içerisinde entegre biçimde kullanılması, operasyonel verimliliği artırırken maliyet yönetimine de önemli katkılar sağlamaktadır. Denizyolu, demiryolu ve karayolu kombinasyonuna dayalı intermodal çözümler, özellikle orta ve uzun mesafeli taşımalar için planlanabilir ve sürdürülebilir bir yapı sunmaktadır. Avrupa'daki lojistik uygulamalarda yaygın olarak tercih edilen bu model, kapasite kullanımının dengelenmesi ve çevresel etkilerin azaltılması açısından da önemli avantajlar yaratmaktadır.

TÜRKİYE'NİN MEVCUT ALTYAPISI VE GELİŞİM ALANLARI

UTİKAD olarak uzun süredir vurguladığımız üzere, Türkiye; coğrafi konumu, artan liman kapasitesi ve bölgesel ticaret koridorları üzerindeki rolü sayesinde intermodal taşımacılık açısından güçlü bir potansiyele sahiptir. Orta Koridor kapsamında artan yük hareketliliği, limanlarımızın uluslararası bağlantılarını daha da anlamlı hale getirmektedir.

Son yıllarda liman yatırımları ve demiryolu projelerinde kaydedilen ilerleme önemli olmakla birlikte, intermodal taşımacılığın yaygınlaşması için bu altyapının daha planlı ve uyumlu şekilde birbirine bağlanması gerekmektedir. Liman–demir yolu bağlantılarının güçlendirilmesi, lojistik merkezlerin daha etkin kullanılması ve hinterlant erişiminin geliştirilmesi, bu sürecin öncelikli başlıkları arasında yer almaktadır.

TEŞVİK MEKANİZMALARININ ÖNEMİ

İntermodal taşımacılığın firmalar tarafından daha fazla tercih edilmesi, altyapı yatırımlarının yanı sıra doğru yönlendirme ve destekleyici teşviklerle mümkün olacaktır. Firmalar taşıma kararlarını alırken maliyet, hız ve operasyonel kolaylık gibi kriterleri ön planda tutmaktadır. Bu noktada intermodal taşımacılığı destekleyen teşvik mekanizmaları, firmaların tercihlerini doğrudan etkileyebilecek önemli bir araçtır.

Demiryolu kullanımını özendiren uygulamalar, modlar arası geçiş maliyetlerini azaltan düzenlemeler ve intermodal taşımalar için sağlanacak operasyonel kolaylıklar, bu modelin daha geniş bir kullanım alanına kavuşmasına katkı sağlayacaktır. UTİKAD, intermodal taşımacılığın firmalar açısından güçlü bir

tercih sebebi haline gelmesi için teşvik edici adımların kritik bir rol oynadığına inanmaktadır.

DİJİTALLEŞME VE OPERASYONEL UYUM

İntermodal operasyonların başarısı, taşıma modları arasındaki koordinasyonun ne kadar sağlıklı kurulduğuya doğrudan ilişkilidir. Dijitalleşme, veri paylaşımı ve süreç yönetimi bu noktada belirleyici unsurlar arasında yer almaktadır. Yükün çıkış noktasından varış noktasına kadar izlenebilir olması, planlamayı güçlendirmekte ve operasyonel riskleri azaltmaktadır. Modlar arası geçiş süreçlerinin sadeleştirilmesi ve bilgi akışının hızlandırılması, intermodal taşımacılığın güvenilirliğini artıran başlıca faktörlerdendir. Bu alanda atılacak adımlar, hizmet kalitesinin yükselmesine ve taşıma süreçlerinin daha öngörülebilir bir yapıya kavuşmasına katkı sağlayacaktır.

GELECEĞE YÖNELİK DEĞERLENDİRME

İntermodal taşımacılık, Türkiye'nin lojistik yapısının daha dengeli, sürdürülebilir ve rekabetçi bir zemine oturması açısından önemli bir fırsat sunmaktadır. Planlı yatırımlar, uyumlu altyapı ve teşvik edici düzenlemelerle bu modelin yaygınlaşması, ihracatçı firmaların maliyet yapısını güçlendirirken uluslararası pazarlardaki rekabet gücünü de destekleyecektir. UTİKAD olarak, intermodal taşımacılığın gelişimini destekleyen yaklaşımların yaygınlaşması, sektörün uzun vadeli hedefleriyle uyumlu politikaların hayata geçirilmesi ve uygulama alanının genişletilmesi için çalışmalarımızı kararlılıkla sürdürüyoruz.

* UTİKAD BAŞKAN YARDIMCISI

* * Editörün Notu: Bu makale şubat sayımızda yayına alınacaktı, ancak makale teknik nedenlerle yayınlanamamış, bu sayımızda yayına alınmıştır.

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.

DENİZCİLİKTE SIFIR EMİSYON İÇİN GÜVENLİK ÇERÇEVESİ

Batarya, rüzgar ve nükleer enerjili gemilere yönelik emniyet kuralları hakkında taslak çalışma planı onaylandı.



Uluslararası Denizcilik Örgütü (International Maritime Organization-IMO) Gemi Tasarımı ve İnşası Alt Komitesi (Sub-Committee on Ship Design and Construction-SDC), gemilerde sera gazı emisyonlarının azaltılmasına yönelik yeni teknolojiler ve alternatif yakıtların kullanımına ilişkin emniyet düzenlemelerinin geliştirilmesi amacıyla çalışma planını tamamladı.

Hazırlanan taslak çalışma planı, 2026 Mayıs ayında düzenlenecek 111'inci Deniz Emniyeti Komitesi (Maritime Safety Committee-MSC) Toplantısı'nda onaya sunulacak.

Çalışma Planı kapsamında, SDC Alt Komitesi'nin görev alanına giren nükleer güç, rüzgar tahriki ve rüzgar destekli sevk sistemleri ile gemilerde kullanılacak lityum-iyon bataryalar ve değiştirilebilir batarya konteynerlerine ilişkin mevcut emniyet düzenlemelerinin geliştirilmesi veya revize edilmesi öngörülmüyor.

19-23 Ocak 2026 tarihleri arasında Londra'da gerçekleştirilen Alt Komite'nin 12'nci Oturumunun kapanışında konuşan IMO Genel Sekreteri Sayın Arsenio DOMINGUEZ, çalışma planının tamamlanmasının önemli bir başarı olduğunu vurgulayarak, "Bu çalışma, IMO'nun Gemilerden Kaynaklanan Sera Gazı Emisyonlarının Azaltılmasına İlişkin Stratejisi tarafından yönlendirilen hızlı teknolojik gelişmelerle birlikte emniyet hususlarının da eş zamanlı olarak geliştirilmesini sağlayacaktır." açıklamasında bulundu. Taslak çalışma planının Deniz Emniyeti Komitesi tarafından onaylanmasının ardından, IMO aşağıdaki önemli başlıklara yönelik çalışmalar yürütecek:

• **MSC 111 (2028):** Bataryaların gemilerde ana elektrik gücü ve aydınlatma sistemleri için ana güç kaynağı olarak kullanılmasına imkan tanıyacak SOLAS II-1/41 kuralına ilişkin değişikliklerin kabulü.

• **MSC 116 (2029):** Rüzgar tahriki ve rüzgar destekli sevk sistemlerini kullanan gemilerin emniyetine yönelik ara rehberlerin onayı.

• **MSC 118 (2030):** Revize edilmiş Nükleer Kodu'nun ve SOLAS VIII. Bölümü'ne ilişkin değişikliklerin kabulü.

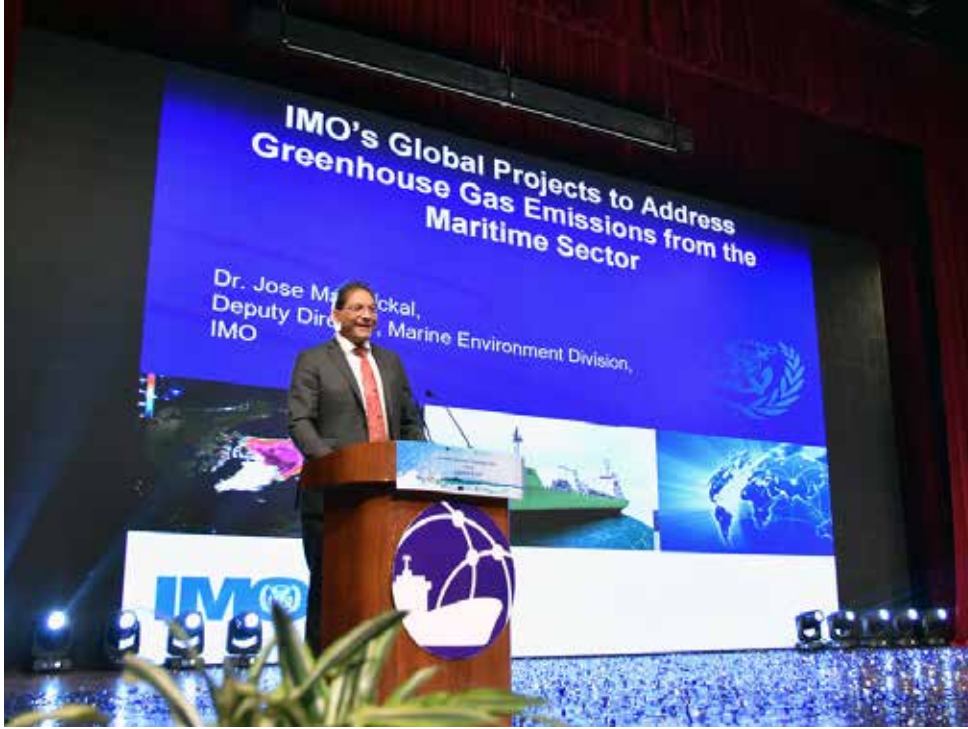
Ayrıca Alt Komite, nükleer ve rüzgar enerjisiyle ilgili bilgilerin derlenmesi ve analiz edilmesi ile bataryaların gemilerde ana elektrik gücü ve aydınlatma sistemleri olarak kullanılmasına imkan tanıyacak SOLAS II-1/41 kuralı taslak değişikliklerin hazırlanması amacıyla SDC Sera Gazı Emniyeti Yazışma Grubu'nu kurdu.

Yazışma Grubu, çalışmalarıyla ilgili yazılı raporunu 2027 yılında gerçekleştirilecek bir sonraki Alt Komite oturumuna (SDC 13) sunacak.

(Kaynak: IMO Web Sitesi)

KARAYİPLER'DEN KARBON AZALTIM ÇAĞRISI

Karayip Denizi denizcilik liderleri, denizcilik sektöründe karbon azaltımı için sektörler arası eylem çağrısı yaptı.



Karayip hükümetleri, denizcilik idareleri, limanlar, enerji otoriteleri, kalkınma bankaları ve finans kurumlarının üst düzey temsilcileri, IMO'nun GreenVoyage2050 Programı ile Global MTCC Ağı (GMN Aşama II) iş birliğiyle Trinidad ve Tobago'nun Port of Spain kentinde 29-30 Ocak tarihlerinde düzenlenen bölgesel bir yuvarlak masa toplantısında bir araya geldi. Etkinlik, "Denizcilikte Karbon Azaltımının Kilidini Açmak" teması altında gerçekleştirildi.

Toplantı sonucunda Karayip bölgesi için ulusal politikaları uyumlu hâle getirmek üzere bölgesel koordinasyonun güçlendirilmesini, bilgi paylaşımını, kapasite geliştirmeyi ve yatırım kolaylaştırmayı hedefleyen önemli politika önerileri taslağı ortaya kondu.

Katılımcılar, politika, altyapı planlaması, enerji sistemleri ve finans dahil olmak üzere tüm unsurları uyumlu hâle getirerek analizden uygulamaya geçilmesinin

önemini tartıştı. Çok taraflı ve bölgesel kalkınma bankalarının politika yapıcılar ve sektör temsilcileri ile birlikte bulunması, teknik hedefleri finansal gerçeklerle erken aşamada ilişkilendirildi.

KÜRESEL HEDEF, ULUSAL UYGULAMA

IMO'nun Teknik İşbirliği ve Uygulama Dairesi Direktörü Dr. Jose Matheickal, küresel hedef ile ulusal uygulama arasındaki köprünün önemine dikkat çekti: IMO'nun sera gazı (GHG) stratejisi, küresel bir yön sağlamaktadır; ancak uygulama ülke ve bölge düzeyinde gerçekleşmektedir. Bu nedenle finans akışını sağlayacak uygun koşulların, politika ve kurumsal kapasitenin oluşturulmasının kritik olduğu vurgulandı.

Tartışmaların ilk günü, IMO'nun 2023 GHG Stratejisi ile teknik iş birliği ve bölgesel iş birliğinin nasıl ilişkilendirileceği üzerinde odaklandı. Jamaika Denizcilik Alternatif Yakıtlar Çalışması gibi somut ülke örnekleri, gelecekteki yakıt talebi,

tedarik yolları, altyapı ihtiyaçları ve politika etkilerinin değerlendirilmesine temel oluşturdu.

Bunun üzerine, bölge için uygulanabilir yakıt yolları, benimsemeyi engelleyen engeller ve bölgesel koordinasyonun ilerlemeyi nasıl hızlandırabileceği tartışıldı. Etkileşimli haritalama çalışmalarıyla mevcut girişimler, altyapı boşlukları ve Karayipler genelinde iş birliği fırsatları ortaya kondu. Ayrıca yeşil liman geliştirme, filo girişimleri ve pilot projeler gibi politika niyetlerinin pratik uygulamalara nasıl dönüştüğü somut örneklerle gösterildi.

YEŞİL DÖNÜŞÜM İÇİN YATIRIMLARIN SERBEST BIRAKILMASI

Toplantının ikinci günü, gelişim bankaları ve finans kurumlarının proje bankacılığı ve kamu-özel sektör finansmanını harekete geçirmek için nelerin gerekli olduğu konusundaki görüşlerini tartışmasına odaklandı. Finansal araçlar, risk paylaşım yaklaşımları ve limanlar, temiz yakıtlar ile denizcilik altyapısına yönelik yatırımları destekleyecek politika sinyalleri ele alındı. Bu süreçte ulusal önceliklerin finansör beklentileriyle uyumlu hâle getirilmesinin önemi vurgulandı.

Guyana Denizcilik İdaresi Hukuk Hizmetleri Direktörü Ms Thandi McAllister, bu bölgesel yuvarlak masanın, Karayip küçük ada devletleri (SIDS) ve en az gelişmiş ülkeler (LDC) için karbon azaltım hedeflerine ulaşırken optimize edilebilir etki ve fırsatlar konusunda değerli bilgiler sunduğunu belirtti.

Son olarak katılımcılar, alternatif yakıt teknolojilerine sahip amonyak yakıtlı gemi Fortescue Green Pioneer'ı yakından incelemek üzere ziyaret ederek sürdürülebilir denizcilik teknolojilerini yerinde görme fırsatı buldu. (Kaynak: IMO Web Sitesi)

DOMINGUEZ, İÇERİĞE ODAKLANMA ÇAĞRISI YAPTI

IMO Genel Sekreteri Arsenio Dominguez, ülkelerin iklim hedefleri doğrultusunda prosedürel tartışmaları bir kenara bırakıp konunun özüne odaklanmaları gerektiğini vurguladı.

Uluslararası Denizcilik Örgütü (International Maritime Organization-IMO) Genel Sekreteri Arsenio Dominguez, küresel denizcilik sektörünün gündemindeki karbon fiyatlandırması ve Net Sıfır Çerçevesi (Net Zero Framework-NZF) müzakerelerine ilişkin önemli açıklamalarda bulundu. IMO Genel Sekreteri, ülkelerin iklim hedefleri doğrultusunda ilerleme kaydedebilmesi için prosedürel tartışmaları bir kenara bırakıp konunun özüne odaklanmaları gerektiğini belirtti.

Özellikle Ekim 2025'te düzenlenen Deniz Çevresini Koruma Komitesi (Marine Environment Protection Committee-MEPC) oturumunda yaşanan tikanıklığın tekrarlanmaması gerektiğini vurgulayan Dominguez, delegelerin ve

sektörel paydaşların 2026 yılındaki kritik müzakerelere teknik ve diplomatik açıdan tam hazırlıklı gelmeleri gerektiğini ifade etti. Müzakere sürecinde, Amerika Birleşik Devletleri (ABD) tarafından dile getirilen MARPOL Sözleşmesi'ne yönelik usul itirazlarının süreci yavaşlattığına dikkat çeken Dominguez, "Şu anda prosedürlere çok fazla vurgu yapılıyor. Oysa kurallar ve sözleşme maddeleri son derece açık" ifadelerini kullandı. Büyük petrol ihracatçısı ülkelerin ve ABD'nin muhalefetiyle zayıflayan NZF takvimine rağmen, ülkelerin planı tamamen reddetmek yerine ertelemeyi tercih etmelerinin, halen bir uzlaşma zemini arandığının göstergesi olduğu belirtildi. IMO'nun gündeminin sadece sera gazları (Green House Gases-GHG) emisyonlarından ibaret

olmadığını hatırlatan IMO Genel Sekreteri, yolcu gemisi emniyeti, biyolojik kirlenme (biofouling) ve balast suyu yönetimi gibi 160'tan fazla başlıkla çalışmaların sürdüğüne dikkat çekti. Son dönemde deniz güvenliğini tehdit eden "gölge filo" ve standart altı gemi faaliyetlerine karşı Hukuk Komitesi'nin (Legal Committee-LEG) Nisan ayında kapsamlı bir rapor sunacağı ifade edilmiştir. Genel Sekreter, IMO'nun teknik ve operasyonel yetki alanı dahilinde tüm paydaşların standartlara uymasını teşvik edecek proaktif ve yaratıcı önlemler üzerinde çalıştığını belirtti. IMO'nun deniz emniyeti ve çevre koruma arasındaki hassas dengeyi gözeterek NZF konusunda başarıya ulaşacağına dair iyimserliğini korunduğu ifade edildi. **(Kaynak: Lloyd's List Web Sitesi)**

POLİTİKADAN UYGULAMAYA GEÇİŞ KAMPANYASI BAŞLADI

IMO, "politikadan uygulamaya" geçişi hedefleyen küresel kampanyasını başlattı.

Uluslararası Denizcilik Örgütü (International Maritime Organization-IMO), 2026-2027 Dünya Denizcilik Günü teması kapsamında "Politikadan Uygulamaya: Denizcilik Mükemmeliyetini Güçlendirmek" başlıklı iki yıllık kampanyasını başlattı. IMO Genel Sekreteri Sayın Arsenio Dominguez, lansman konuşmasında denizcilik politikalarının yalnızca prensipte kalmaması, tüm paydaşlara ölçülebilir fayda sağlayacak somut sonuçlara dönüştürülmesi gerektiğini vurguladı.

Söz konusu kampanya ile, IMO düzenlemelerinin Üye Devletlerde daha tutarlı bir biçimde uygulanması, ulusal düzeydeki mevzuat ve uygulama boşluklarının giderilmesi ve sürdürülebilir bir küresel denizcilik kültürünün

yerleşmesi hedefleniyor. IMO Üye Devlet Denetim Programı (IMO Member State Audit Scheme-IMSAS) kapsamında tespit edilen eksikliklerin giderilmesi de bu sürecin merkezinde yer alıyor.

Politikadan uygulamaya geçişi güçlendirmeyi hedefleyen kampanya; Kapasite Geliştirme ve Teknik İş Birliği, Gelişmekte Olan Küçük Ada Devletleri (Small Island Developing States-SIDS) ve Az Gelişmiş Ülkelere (Least Developed Countries-LDCs) Odaklanma, İnovasyon Yoluyla Emniyetin Önceliklendirilmesi, Dekarbonizasyona Yönelik Düzenleyici Hazırlık, Sahte Gemi Sicili ve Denizcilikte Dolandırıcılıkla Mücadele, Denetim Odaklı İyileştirme, Kolaylaştırma Dijitalleşme ve Dirençlilik, Siber Güvenlik ve Deniz Güvenliği ile Okyanusların

Korunması olmak üzere dokuz temel eksen üzerine kurulmuştur. IMO, bu kapsamda hazırlayacağı iki yıllık eylem planıyla farkındalık kampanyaları, bilgi paylaşımı ve ortaklık programlarını destekleyecek. Üye Devletler ile gözlemci kuruluşların, 2026-2027 döneminde bu temaya uygun etkinlikler düzenlenmesi ve sonuçları #WorldMaritimeDay ile #MaritimePolicytoPractice etiketleriyle paylaşmaları teşvik edilmektedir.

IMO Genel Sekreteri Dominguez "Artık konferans salonlarının ötesine geçelim ve ortak kararlarımızı herkes için fayda sağlayacak somut sonuçlara dönüştürelim. Politikadan uygulamaya kararlı bir şekilde geçme zamanı geldi" ifadeleriyle çağrıda bulundu. **(Kaynak: IMO Web Sitesi)**

DEMİR ATMIŞ GEMİDEN GEMİYE İLK METANOL İKMALİ

Japonya’da kamu-özel sektör iş birliği kapsamında yürütülen bir operasyonla, ilk kez demir atmış bir gemiye başka bir gemiden metanol yakıt ikmali gerçekleştirildi.



Japonya’nın denizcilik alanındaki enerji dönüşümü süreci, 6 Şubat 2026 tarihinde Yokohama Keihin Limanı demirleme sahasında gerçekleştirilen önemli bir operasyonla somut bir aşamaya ulaştı. Beş paydaşlı bir kamu-özel sektör iş birliği kapsamında yürütülen bu operasyonla, Japonya’da ilk kez demir atmış bir gemiye başka bir gemiden metanol yakıt ikmali başarıyla gerçekleştirildi. Söz konusu operasyon, Yokohama Belediyesi ile birlikte denizcilik, enerji, yakıt tedariki ve kimya alanlarında faaliyet gösteren sektör paydaşlarının ortak çalışmasıyla hayata geçirildi.

Bu kapsamda metanol yakıtı, kıyı tanker tipi bir gemiden, çift yakıtlı açık deniz taşıma gemisine transfer edildi; böylece Japonya’da aktif hizmette bulunan bir metanol yakıtlı gemiye, demirdeyken ilk kez gemiden gemiye yakıt ikmali yapıldı. Operasyonun demirleme sahasında gerçekleştirilmiş olması, gemi işletmecileri açısından stratejik bir önem taşıyor. Demirleme sahasında yakıt ikmali yapılabilmesi, gemilerin terminal rıhtımlarını işgal etmeden açık denizde

yakıt almasına imkân tanımakta; bu durum limanlardaki yoğunluğu azaltıp gemilerin operasyonel esnekliğini ve dönüş hızını artırıyor. Geleneksel deniz yakıtları açısından uzun süredir uygulanan bu yöntemin metanol yakıtı için de başarıyla uygulanması, alternatif yakıtların kullanımında önemli bir operasyonel engelin ortadan kaldırıldığını gösteriyor.

Operasyonda kullanılan metanol yakıtı yalnızca fosil bazlı metanolü değil Japonya’da üretilen yerli biyometanolü de içeriyor. Biyometanol; yakalanmış karbondioksit, atık plastikler ve biyokütle gibi fosil olmayan hammaddelerden elde edilmekte olup, kütle dengeleme yöntemi sayesinde yakıtın yaşam döngüsü boyunca ortaya çıkan emisyonların önemli ölçüde azaltılmasına olanak sağlıyor. Bu yönüyle biyometanol, denizcilik sektörü açısından karbon nötr bir enerji kaynağı olarak konumlanıyor. Bu gelişme, lojistik planlamacıları ve gemi işletmecileri için yakıt tedarik zincirlerinin giderek yerleşmeye başladığını göstermekte; Japonya’nın alternatif yakıtlar konusunda yalnızca

ithalata dayalı bir yapıdan çıkarak yerli üretim ve dağıtım kapasitesi oluşturmaya yöneldiğini ortaya koymaktadır. Yakıt ikmali sırasında kullanılan gemi konfigürasyonu, ölçek açısından birbirinden oldukça farklı iki geminin eşleştirilmesiyle gerçekleştirilmiştir. Yakıt alan gemi, yaklaşık 30 bin gros ton ve 48 bin DWT seviyesinde taşıma kapasitesine sahip, açık denizlerde faaliyet gösteren çift yakıtlı bir gemi olup; yakıt ikmalini gerçekleştiren gemi ise yaklaşık 500 gros ton seviyesinde, daha küçük ölçekli bir kıyı tankeridir.

Her iki geminin de aynı endüstriyel ekosistem içinde işletiliyor olması, yakıtın üretiminden taşınmasına ve nihai kullanımına kadar uzanan sürecin entegre bir yapı içerisinde yürütüldüğünü ortaya koymaktadır. Bu yaklaşım, LNG yakıt ikmal altyapısının gelişim sürecinde izlenen modele benzer şekilde, ilk aşamada küçük ölçekli ikmal gemileriyle başlayan sürecin zaman içerisinde daha büyük ve özel ikmal gemileriyle genişlemesine imkân tanımaktadır. Söz konusu operasyonun hayata geçirilmesi,

kapsamlı bir düzenleyici altyapının oluşturulması sayesinde mümkün olmuştur. Japonya'nın ulaştırma ve liman otoritesi tarafından 2024–2025 yılları arasında yürütülen çalışmalar kapsamında, metanol yakıt ikmaline yönelik gerekli mevzuat, teknik çerçeve ve uygulama esasları oluşturuldu. Bu süreçte, Eylül 2024'te Yokohama'da gerçekleştirilen metanol yakıt ikmal simülasyonu aracılığıyla emniyet protokolleri, transfer prosedürleri ve risk senaryoları test edilmiş; sahil güvenlik birimleri ile çok sayıda liman paydaşı özellikle kimyasal yakıt elleçleme ve açık deniz transferlerine ilişkin risk yönetimi konularında operasyonel rehberlik sağladı. Bu düzenleyici ve kurumsal yapı olmaksızın, demir sahasında metanol yakıt ikmalinin uygulamaya geçirilmesi mümkün olamayacaktı. Operasyona katılım sağlayan denizcilik şirketlerinin yaklaşımı, uzun vadeli filo dönüşümü

ve karbonsuzlaşma hedefleriyle uyumlu bir stratejinin parçası olarak değerlendirilmektedir. Japonya'da faaliyet gösteren denizcilik işletmeleri, son yıllarda metanol ve LNG gibi alternatif yakıtlara uyumlu gemi sayılarını artırmakta; bu kapsamda 2050 yılına kadar net sıfır sera gazı emisyonu hedefi doğrultusunda filo dönüşümünü hızlandırmaktadır. Ara hedef olarak, 2030 yılına kadar önemli sayıda alternatif yakıtlı geminin devreye alınması planlanmaktadır.

Metanol yakıtının tercih edilmesinde, hidrojen ve amonyakla kıyasla mevcut depolama ve yakıt ikmal altyapılarına daha kolay entegre edilebilmesi ve bu sayede sermaye maliyetlerini sınırlarken karbondioksit, kükürt oksitler, azot oksitler ve partikül madde emisyonlarında anlamlı düşüşler sağlaması önemli rol oynamaktadır. Yokohama Belediyesi açısından değerlendirildiğinde,

gerçekleştirilen bu operasyon Karbon Nötr Liman girişiminin temel hedefleriyle doğrudan örtüşmektedir. Belediye tarafından benimsenen strateji, yeni nesil yakıt tedarik zincirlerinin oluşturulmasını ve kıyı sanayilerinin düşük emisyonlu enerji sistemleri etrafında kümelenmesini amaçlamaktadır. Bu operasyon kapsamında elde edilen deneyim ve verilerin analiz edilerek standartlaştırılması ve diğer Japon limanlarında ve farklı gemi tiplerinde uygulanması planlanmakta olup, bu sayede metanol yakıt ikmalinin yalnızca kimyasal taşıyıcılarla sınırlı kalmayarak daha geniş ticari filolara yayılması hedeflenmektedir. Küresel ölçekte metanol yakıtlı gemi sayısı arttıkça, tartışmanın odağı alternatif yakıtların ölçeklenip ölçeklenemeyeceğinden ziyade, limanların bu yakıtları destekleyecek ekosistemleri ne kadar hızlı kurabileceği sorusuna kaymaktadır. **(Kaynak: BBN BREAKBULK.NEWS Web Sitesi)**

“MADE IN EUROPE” YİNE ERTELENDİ

Avrupa Birliği, yeni sanayi politikası araçlarından biri olarak görülen “Made in Europe” planının açıklanma tarihini bir kez daha erteledi.



Avrupa Birliği (AB), kamu alımlarında Avrupa'da üretilen ürün ve hizmetlere öncelik tanınmasını öngören ve Birliğin yeni sanayi politikası araçlarından biri olarak değerlendirilen “Made in Europe” planının açıklanma tarihini bir kez daha erteledi. Avrupa Komisyonu tarafından hazırlanmakta olan düzenlemenin, daha önce 26 Şubat 2026 tarihinde kamuoyuna sunulması planlanmakta iken, üye ülkeler arasında devam eden görüş ayrılıkları ve teknik çalışmaların tamamlanamaması

nedeniyle teklifin açıklanması 4 Mart 2026 tarihine ertelendi.

PLANIN AMACI VE KAPSAMI

“Made in Europe” girişimi, AB'nin küresel rekabet gücünü artırmayı hedefleyen yeni sanayi stratejisinin merkezinde yer alıyor ve kamu finansmanı kullanılan projelerde, kamu ihalelerinde ve stratejik sanayi ve temiz teknoloji yatırımlarında Avrupa menşeli ürün ve şirketlere öncelik verilmesini amaçlıyor. Taslak düzenlemenin özellikle net-sıfır teknolojileri, enerji yoğun sanayi, otomotiv, yenilenebilir enerji ekipmanları, ileri üretim teknolojileri gibi stratejik sektörleri kapsamaması öngörüldü.

ÜYE DEVLETLER ARASINDAKİ GÖRÜŞ AYRILIKLARI

Planın ertelenmesinin temel nedeni, düzenlemenin coğrafi kapsamı ve uygulanacak yerli içerik kriterleri konusunda AB üyesi ülkeler arasında

tam mutabakat sağlanamaması. Bazı üye devletler Avrupa sanayisinin korunması amacıyla daha güçlü “Avrupa önceliği” mekanizmasını desteklerken, diğer ülkeler ise kamu maliyetlerinin artabileceği, yatırım ortamının olumsuz etkilenebileceği, küresel tedarik zincirlerinin zarar görebileceği yönünde çekinceler dile getiriyor.

AB SANAYİ POLİTİKASI AÇISINDAN STRATEJİK ÖNEMİ

“Made in Europe” yaklaşımı, Avrupa Komisyonu'nun ABD ve Çin ile artan küresel rekabet karşısında Avrupa sanayi üretimini güçlendirme ve dışa bağımlılığı azaltma hedefinin önemli bir bileşeni olarak değerlendiriliyor. Söz konusu düzenleme, AB'nin Sanayi Hızlandırıcı Yasası (Industrial Accelerator Act) kapsamında geliştiriliyor ve Birliğin temiz sanayi dönüşümü ve ekonomik dayanıklılık politikalarıyla doğrudan bağlantılı. **(Kaynak: Ulusal ve Uluslararası Haber Kaynakları)**

ÇİFT YAKITLI GEMİLERLE YILA GÜÇLÜ BAŞLANGIÇ

Ocak ayında verilen 20 yeni sipariş, alternatif yakıtlı gemi inşasında yılın umut verici başlangıcını işaret ediyor.



DNV (Det Norske Veritas) verilerine göre, ocak ayında çift yakıtlı (dual-fuel) gemiler toplam 20 adet yeni inşa siparişi ile dikkat çekti. Bu gelişme, alternatif yakıt kullanan yeni gemi inşa faaliyetleri açısından yılın olumlu bir başlangıç yaptığını göstermektedir.

Konuya ilişkin değerlendirmede bulunan DNV'den Karbonsuzlaşma Direktörü, konteyner yük sahipleri ile gemi işletmecilerinin, piyasalardaki belirsizlikler ve düzenleyici çerçevedeki netleşmemiş alanlara rağmen, kendi karbonsuzlaşma stratejileri doğrultusunda yatırımlarına kararlılıkla devam ettiklerini ifade etti.

Bu son siparişlerle birlikte, çift yakıtlı gemiler toplam sipariş defterindeki brüt tonajın yaklaşık %40'ına ulaşmış, gemi sayısı bakımından ise toplam siparişlerin %15'inden fazlasını oluşturur hâle gelmiştir. Ocak ayında verilen 20 yeni siparişin 16'sının LNG çift yakıtlı gemi tasarımlarından oluştuğu, kalan siparişlerin ise LPG yakıtlı gemiler ile tek bir metanol yakıtlı gemi arasında dağıldığı belirtilmektedir. LNG'nin, alternatif yakıtlar arasında en yüksek paya sahip

yakıt türü olmaya devam ettiği, özellikle konteyner gemisi segmentinin bu ivmenin ana itici gücü konumunda bulunduğu vurgulanmaktadır.

Bu eğilimin, piyasa koşullarındaki dalgalanmalara ve mevzuata ilişkin belirsizliklere rağmen, yük sahipleri ve gemi işletmecilerinin kendi karbonsuzlaşma hedeflerini hayata geçirme yönündeki kararlılığı tarafından yönlendirildiği ifade edilmektedir. Buna karşın, çift haneli sipariş rakamlarına rağmen, alternatif yakıt kullanan gemilerin hâlihazırda küresel faal filonun yalnızca yaklaşık %4'ünü oluşturduğu, gemi adedi bazında ise bu oranın %1'in biraz üzerinde kaldığı belirtilmektedir.

DNV tarafından yayımlanan Ocak 2026 tarihli alternatif yakıt verilerine göre, LNG yakıtlı gemiler hem konteyner gemileri hem de araç taşıyıcılar segmentinde küresel filo ve sipariş defterinde açık ara en yüksek paya sahiptir.

Metanol yakıtlı gemiler özellikle sipariş defterinde hızlı bir artış göstermekte olup, küresel filoya kıyasla gelecekte önemli bir büyüme potansiyeline işaret etmektedir.

Amonyak yakıtlı gemilerin ise henüz faal filoda çok sınırlı sayıda yer aldığı, buna karşın özellikle sipariş aşamasında araç taşıyıcı segmentinde yeni projelerin gündeme gelmeye başladığı görülmektedir.

Dünya Denizcilik Konseyi (World Shipping Council – WSC) tarafından yapılan açıklamada, 2026 yılının başında 400 adet çift yakıtlı konteyner gemisi ve araç taşıyıcının teslim edildiği, bu sayının bir önceki yılın aynı dönemindeki 218 gemiye kıyasla önemli bir artış anlamına geldiği ifade edilmiştir.

WSC'nin, Alphaliner verilerine dayanarak yaptığı değerlendirmeye göre, 2025 yılı sonu itibarıyla toplam 726 adet çift yakıtlı konteyner gemisi ve araç taşıyıcı, deadweight tonaj bazında küresel sipariş defterinde yer almaktadır. Bu rakamlar, konteyner gemisi siparişlerinin yaklaşık %74'ünün ve araç taşıyıcı siparişlerinin yaklaşık %87'sinin çift yakıtlı gemi tasarımlarından oluştuğunu ortaya koymakta olup, çift yakıtlı gemilerin her iki segmentte de baskın teknoloji hâline geldiğini açıkça göstermektedir. **(Kaynak: TradeWinds Web Sitesi)**

TEK AVRUPA, TEK PAZAR

AB Liderler Toplantısı sonrası “Tek Avrupa, Tek Pazar” reform süreci açıklandı.

12 Şubat 2026 tarihinde gerçekleştirilen Avrupa Birliği (AB) Liderler Toplantısı sonrasında Avrupa Komisyonu Başkanı ile Avrupa Konseyi Başkanlığı tarafından yapılan ortak açıklamada, Avrupa’nın küresel rekabet gücünün artırılmasına yönelik kapsamlı bir reform sürecinin başlatılacağı duyuruldu.

Açıklamada, “Tek Avrupa, Tek Pazar” hedefi doğrultusunda Avrupa Birliği genelinde ekonomik entegrasyonu güçlendirecek reformların 2027 yılı sonuna kadar tamamlanması yönünde siyasi irade ortaya konulduğu belirtildi. Bu kapsamda Avrupa Komisyonu tarafından, Mart ayında gerçekleştirilecek bir sonraki Avrupa Konseyi toplantısında; uygulama takvimi, hedefler ve somut politika araçlarını içeren “Tek Avrupa, Tek Pazar Yol Haritası ve Eylem Planı” sunulması planlanmaktadır. AB reform sürecinin beş temel politika alanı üzerine inşa edileceği açıklandı.

A) İDARİ YÜKLERİN AZALTILMASI

AB düzeyinde işletmeler üzerindeki bürokratik yüklerin azaltılması amacıyla kapsamlı mevzuat sadeleştirme çalışmaları yürütülmektedir. Bu çerçevede:

- Toplam 10 adet Omnibus (temel sürdürülebilirlik düzenlemelerinin gerekliliklerini basitleştirme) sadeleştirme paketi hazırlanmış olup bunların bir kısmı tamamlanmış, kalan düzenlemelerin hızla sonuçlandırılması hedeflenmektedir.
- Yapılacak düzenlemeler ile yıllık yaklaşık 15 milyar Avro idari yük azaltımı sağlanması öngörülmektedir.
- Üye devletlerin AB mevzuatına ilave düzenleyici yük getirmesini ifade eden gold-plating uygulamalarının sınırlandırılması planlanmaktadır.

- Mevzuatlarda belirli süre sonunda yeniden değerlendirme yapılmasını sağlayacak “sunset clause” mekanizması uygulanacaktır.

B) TEK PAZARIN GÜÇLENDİRİLMESİ

AB iç pazarının daha bütünleşik hale getirilmesi amacıyla şirket kuruluşu, sermaye piyasaları ve sanayi politikalarında yeni adımlar öngörülmektedir. Bu kapsamda:

- Şirketlerin AB genelinde 48 saat içerisinde dijital olarak kurulabilmesini sağlayacak yeni bir düzenleme önerisi hazırlanacaktır.
- Sermaye piyasalarının entegrasyonunu hedefleyen Tasarruf ve Yatırım Birliği sürecinin ilk aşamasının 2026 yılı ortasına kadar tamamlanması planlanmaktadır.
- Stratejik sektörlerde Avrupa üretimini desteklemeyi amaçlayan Sanayi Hızlandırma Yasası gündeme alınacaktır.

C) TEK ENERJİ PAZARININ OLUŞTURULMASI

Enerji arz güvenliğinin artırılması ve enerji maliyetlerinin dengelenmesi amacıyla AB çapında yeni altyapı ve piyasa düzenlemeleri planlanmaktadır. Bu doğrultuda:

- Sınır ötesi enerji iletimini güçlendirecek Şebeke Paketi ve Avrupa Enerji Otoyolları projeleri hayata geçirilecektir.
- Elektrik piyasası fiyatlandırma mekanizması yeniden değerlendirilecektir.
- AB Emisyon Ticaret Sistemi (ETS) kapsamında revizyon çalışmaları yürütülecektir.

D) DİJİTAL DÖNÜŞÜM VE TEKNOLOJİ EGEMENLİĞİ

AB’nin dijital altyapı ve ileri teknoloji kapasitesini güçlendirmeye yönelik önemli



politika girişimleri de reform paketinde yer almaktadır. Planlanan başlıca adımlar:

- Dijital Ağlar Yasası (Digital Networks Act) kapsamında telekomünikasyon altyapısının güçlendirilmesi,
- Şirketlerin AB genelinde tek dijital kimlik ile işlem yapabilmesini sağlayacak Avrupa İş Cüzdanı sisteminin oluşturulması,
- Chips Act 2.0, Bulut ve Yapay Zeka Geliştirme Yasası ile teknoloji egemenliği paketinin hazırlanması,
- Yapay zekâ altyapılarının gigafabrika ölçeğinde geliştirilmesi.

E) ULUSLARARASI TİCARET POLİTİKASI

AB’nin küresel ticaret ağını genişletmeye yönelik çalışmaların hızlandırılacağı belirtilmiştir. Bu kapsamda:

- Yeni sonuçlandırılan ticaret anlaşmalarının hızlı şekilde yürürlüğe alınması,
- Endonezya, Mercosur (Güney Amerika Ortak Pazarı), Hindistan ve İsviçre ile ticari iş birliklerinin ileriye alınması,
- ASEAN ülkeleri, Körfez bölgesi ve Avustralya ile yeni ticaret anlaşmalarına yönelik müzakerelerin sürdürülmesi hedeflenmektedir. **(Kaynak:Ticaret Bakanlığı)**



PRU
PİRİ REİS ÜNİVERSİTESİ

Türkiye'nin İlk ve Tek Denizcilik Üniversitesi

PİRÎ REİS ÜNİVERSİTESİ

18

yaşında!

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



MEMORANDUMLAR KAPSAMINDA TÜRK BAYRAKLI GEMİ TUTULMALARI İSTATİSTİKLERİ

1 Ocak – 23 Şubat 2026 itibariyle Türk Bayraklı gemilerin Memorandumlar kapsamında güncel denetim ve tutulma istatistikleri aşağıda yer alıyor.

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

YILLARA GÖRE TUTULMA TABLOSU (2017-23.02.2026)*

LİMAN DEVLETİ KONTROL BÖLGELERİ	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026 (Şubat)
PARIS MOU	14	7	4	3	1	7	7	11	5	0 Tutulma (28 Denetleme)
TOKYO MOU	3	0	2	0	0	0	0	0	3	0 Tutulma (2 Denetleme)
BS MOU	11	2	0	1	0	2	1	1	0	0 Tutulma (16 Denetleme)
MED MOU	0	5	0	0	0	0	0	1	0	0 Tutulma (12 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"

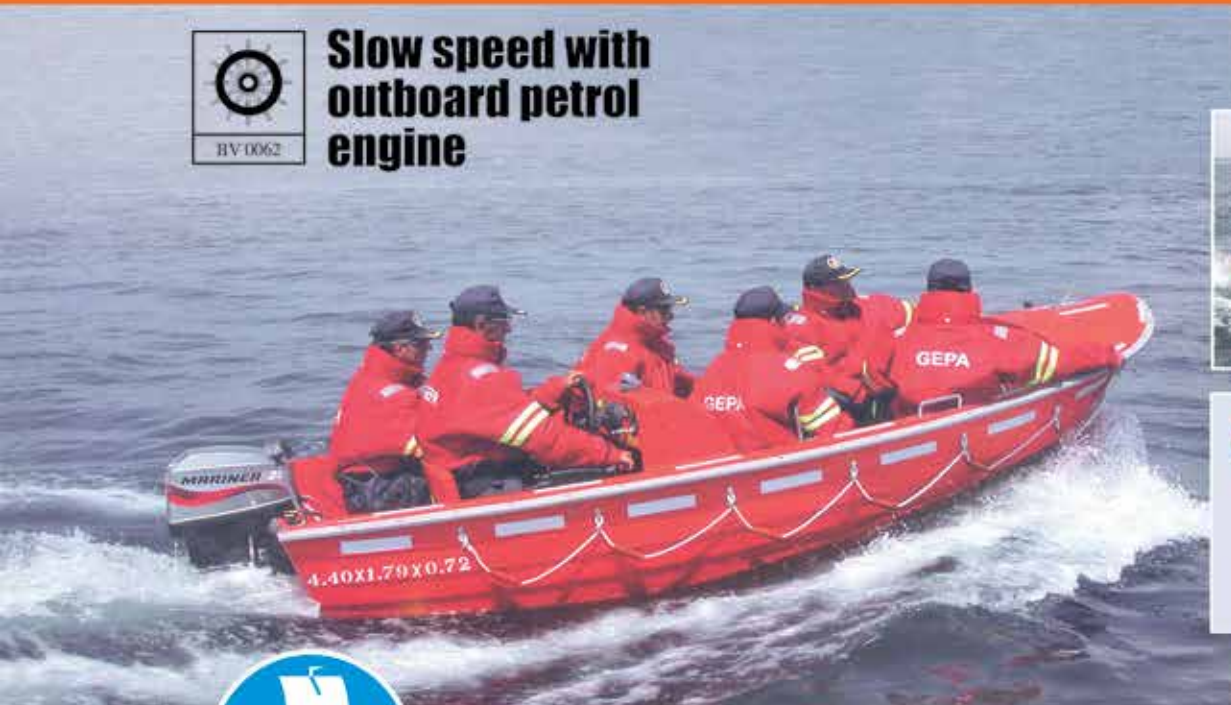


RESCUE BOATS

**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

Piyasalar hareketli, üstelik hareketlilik tek bir segmentte sıkışmış değil



* ULUÇ KEDME

2026 senesinin ilk iki ayında kuru yük ikinci el piyasalarının, 2025'in aynı periyoduna kıyasla belirgin şekilde daha yüksek bir tempoda seyrettiğinden söz edebiliriz. 2026'da kuru yük gemilerinde el değiştirme sayısı şimdiden 100 adedin üzerine çıkarken, 2025'te raporlara yansıyan bu sayı 75–80 civarındaydı. Yaklaşık %30 seviyelerini aşan bu artış, mevsimselliğin ve temkinli pozisyonlanmanın öne çıktığı bir zaman diliminde likiditenin anlamlı biçimde genişlediğini gösteriyor.

Daha önemlisi, hareketlilik tek bir segmente sıkışmış değil. 2026'da Supramax ve Handysize segmentleri işlem hacminde başı çekerken, Ultramax güçlü bir takip sergiliyor. Büyük tonaj tarafında Capesize ve Kamsarmax segmentlerinde de kayda değer el değiştirmeler görülürken, Panamax sınırlı bir payla geride

kalıyor. 2025'te ise dağılım daha dar bir çerçevedeydi; Supramax ve Panamax öne çıkarken, Ultramax ve Capesize tarafı oldukça sınırlı kalmıştı. 2026 tablosu, tek segmentli bir ralli değil; daha geniş tabanlı bir portföy rotasyonuna işaret ediyor.

Yaş dağılımı piyasa psikolojisini daha net yansıtıyor. 2026'da 11–15 yaş arası gemiler toplamın yaklaşık %41'ini oluşturuyor. 16–20 yaş bandı %28 paya sahipken, 21 yaş üstü gemiler yalnızca %9 seviyesinde. 2025'te ise 21 yaş üstü satışlar toplamın yaklaşık dörtte birini oluşturuyordu. Geçen yıl daha "vintage" odaklı bir tablo varken, bu yıl alıcıların kalan ekonomik ömre ve nakit akışına daha fazla prim verdiği görülüyor.

İnşa ülkesi dağılımında da dikkat çekici bir kayma var. 2026'da Çin inşalı gemiler ilk sırada yer alırken, bunu Japonya ve Kore takip ediyor. 2025'te ise Japon inşalı gemiler açık ara lider konumdaydı.

Özellikle orta segmentlerde Çin inşalı tonajın likidite açısından yeniden fiyatlandığı ve piyasa kabulünün güçlendiği anlaşıyor. Alıcı tarafında 2026'da 67 işlem "ismi deklare edilmeyen" hesaplar üzerinden gerçekleşti. Açıklanan alıcılar arasında Çin 23 adetle ilk sırada yer alırken, Yunanistan 15 adetle onu takip ediyor.

2025'in aynı döneminde ise "ismi deklare edilmeyen" alıcılar 41 adet seviyesindeydi. Çin 13, Yunanistan 11 adetle daha dengeli bir dağılım sergilerken, Vietnam da 6 işlemle tabloya eşlik ediyordu. Tüm bu hareketlilik, yükselen ikinci el değerlerle birlikte gerçekleşti. Şubat 2025 – Şubat 2026 döneminde 10 yaş referans

gemilerde Capesize %22, Kamsarmax %10, Ultramax %18 ve Handysize %19 oranında değer artışı kaydetti.

Fiyatların son beş yılın üst bandında seyrettiği bir ortamda işlem iştahının hız kesmemesi, piyasada temkinli bekleyişten ziyade kazanç görünürlüğüne duyulan güvenin ağır bastığını gösteriyor. Finansman koşulları cazip değil, yeni inşa ikame ekonomisi destekleyici değil; buna rağmen varlık talebi sürüyorsa, bu durum armatörlerin zamanın aleyhlerine değil lehlerine çalıştığına inandığını gösterir.

Bununla birlikte, ABD–İran hattında Körfez Bölgesi'nde tırmanan askeri gerilim ve fiili çatışma riski, önümüzdeki dönemde gemi alım-satım piyasalarının yönü açısından kritik bir dış değişken olarak öne çıkmaktadır. Hürmüz Boğazı ve çevresinde oluşabilecek operasyonel aksaklıklar, sigorta primleri ve savaş risk maliyetlerinde artış, özellikle tanker piyasasında ani navlun sıçramalarına yol açabilirken; kuru yük tarafında ise enerji ve emtia akışları üzerinden dolaylı fakat güçlü bir etki yaratma potansiyeli taşımaktadır. Artan jeopolitik risk primi, kısa vadede kazanç beklentilerini destekleyerek ikinci el varlık iştahını canlı tutabilir; ancak belirsizliğin kalıcı hale gelmesi durumunda finansman koşulları ve yatırım iştahı üzerinde baskı oluşturması da ihtimal dahilindedir. Bu aşamada piyasa refleksi "riskten kaçış"tan ziyade "riskin fiyatlanması" yönünde görünse de, bölgedeki gelişmelerin seyri 2026'nın geri kalanı açısından belirleyici olacaktır.

* KERTE DENİZCİLİK GEMİ ALIM-SATIM BROKERLİĞİ



ŞUBAT 2026 SATIŞI RAPOR EDİLEN GEMİLER

GEMİ İSMİ	DWT	İNŞA YILI	İNŞA ÜLKESİ	GEMİ TİPİ	ALICI ÜLKESİ	FİYAT US\$ M
MICHALIS H	180.355	2012	CHINA	BULK	CHINESE	35,20
CAPE BRAZIL	177.897	2010	CHINA	BULK	FAR EASTERN	31,50
BERGE TATEYAMA	63.511	2020	JAPAN	BULK	TURKISH	34,20
EXPLORER AMERICA	61.684	2011	JAPAN	BULK	CHINESE	18,20
NORD CHEASEPEAKE	60.364	2016	JAPAN	BULK	NA	25,50
FORTUNE TIGER	58.159	2013	PHILIPPINES	BULK	NA	19,00
SPAR LIBRA	53.565	2006	CHINA	BULK	CHINESE	9,00
SSI ERDOGAN BEY	50.780	2010	JAPAN	BULK	NA	15,00
OASIS CHAMPION	50.206	2002	JAPAN	BULK	NA	7,50
LIBERATOR	28.414	2006	JAPAN	BULK	NA	6,70
MAX WARRIOR	205.361	2014	CHINA	BULK	KOREAN	43,00
EPIC	182.060	2010	DENMARK	BULK	NA	32,20
SMYRNA	176.877	2008	JAPAN	BULK	NA	25,25
STAR SCARLETT	175.649	2014	CHINA	BULK	CHINESE	36,00
PETER OLDENDORFF	114.840	2012	CHINA	BULK	NA	17,50
PIA OLDENDORFF	114.775	2013	CHINA	BULK	NA	18,75
ROYAL AWARD	88.266	2007	JAPAN	BULK	CHINESE	11,50
ANGLO RED	81.712	2013	CHINA	BULK	*NA	17,10
ANGLO BARINTUS	81.628	2013	CHINA	BULK	*	17,10
GASTONE	81.251	2012	KOREA	BULK	NA	17,50
BULK XAYMACA	76.561	2006	JAPAN	BULK	NA	9,40
LIMA TRADER	56.729	2012	CHINA	BULK	NA	13,20
LUMINA	55.865	2015	JAPAN	BULK	GREEK	22,00
LIANSON DYNAMIC	53.565	2006	CHINA	BULK	NA	8,60
POWAN	39.742	2016	CHINA	BULK	NA	19,00
CS CANDY	37.459	2012	CHINA	BULK	GREEK	22,50
ASIA SPIRIT	35.031	2012	CHINA	BULK	NA	22,50
SIGMA VENTURE	34.730	2012	CHINA	BULK	NA	22,75
AFRICAN DOVE	34.402	2014	JAPAN	BULK	*NA	16,50
AFRICAN LARK	34.402	2014	JAPAN	BULK	*	16,50
MELODY	28.414	2010	CHINA	BULK	CHINESE	8,00
IRENE II	180.184	2006	JAPAN	BULK	CHINESE	21,00
ROBUSTO	173.949	2006	CHINA	BULK	CHINESE	19,50

ATHINA CARRAS	82.057	2012	KOREA	BULK	GREEK	17,50
RIZE	81.950	2012	KOREA	BULK	GREEK	17,60
PESSADA	75.484	1999	JAPAN	BULK	CHINESE	6,10
MITOSOS	63.526	2013	CHINA	BULK	GREEK	20,50
KAI HANG FA ZHAN	63.472	2018	CHINA	BULK	NA	23,80
ANASA	55.679	2008	JAPAN	BULK	NA	13,20
DARYA TAPTI	35.947	2015	JAPAN	BULK	NGREEK	18,40
NEVA	31.824	2000	JAPAN	BULK	CHINESE	5,40
TANAIS DREAM	28.611	2003	JAPAN	BULK	NA	5,20
ALLY	185.897	2005	JAPAN	BULK	*NA	* 37,00
MIKATA	177.173	2005	JAPAN	BULK	*	*
JP CARETTA	88.083	2008	JAPAN	BULK	CHINESE	13,60
AYA	82.992	2006	JAPAN	BULK	CHINESE	10,80
CRETANSEA	81.508	2009	JAPAN	BULK	GREEK	15,15
ANTHEA	76.781	2006	JAPAN	BULK	NA	9,70
NILOS	75.880	2006	JAPAN	BULK	FAR EASTERN	11,80
GLOBAL BONANZA	74.916	2011	JAPAN	BULK	GREEK	15,30
FORINDA	58.791	2008	PHILIPPINES	BULK	CHINESE	12,50
INDIGO SPICA	58.052	2014	JAPAN	BULK	GREEK	21,00
CLARA	56.557	2008	JAPAN	BULK	CHINESE	11,80
MDM BROMO	53.633	2007	CHINA	BULK	NA	8,10
SPAR CANIS	53.565	2006	CHINA	BULK	CHINESE	9,00
JETSTREAM	34.563	2012	KOREA	BULK	NA	13,50
LEICESTER	300.852	2017	CHINA	TANKER	NA	111,00
FAIRWAY	160.250	2013	PHILIPPINES	TANKER	GREEK	56,50
EMERALDWAY	158.363	2022	CHINA	TANKER	*GREEK	88,00
SUNRISEWAY	158.307	2022	CHINA	TANKER	*	88,00
NORDIC POLLUX	150.103	2003	JAPAN	TANKER	NA	25,00
PGC AEXANDRIA	74.996	2006	JAPAN	TANKER	GREEK	15,75
CAPE TEES	73.731	2009	CHINA	TANKER	*SINGAPORE BASED	*42,00
CAPE TALLIN	73.662	2008	CHINA	TANKER	*	*
HAFNIA CRUX	52.550	2012	CHINA	TANKER	*NA	23,00
HAFNIA LEO	49.999	2013	CHINA	TANKER	*	23,00
FLORENCE	47.999	2006	JAPAN	TANKER	THAI	11,10
CABO NEGRO II	47.236	2006	JAPAN	TANKER	NA	14,20
ILMA	314.000	2012	KOREA	TANKER	*SINOKOR	89,00



INGRID	314.000	2012	KOREA	TANKER	*	89,00
EAGLE VARNA	299.989	2013	KOREA	TANKER	SINOKOR	86,50
MARAN PYTHIA	158.266	2009	KOREA	TANKER	NA	46,00
FS DILIGENCE	108.994	2012	JAPAN	TANKER	*GREEK	43,00
FS ENDEAVOR	108.994	2012	JAPAN	TANKER	*	43,00
CABO FROWARD	74.543	2006	JAPAN	TANKER	NA	12,50
HAFNIA YANGTZE	76.579	2009	CHINA	TANKER	*NA	*40,00
HAFNIA ZAMBESI	76.578	2010	CHINA	TANKER	*	*
UOG HERMES	73.410	2009	CHINA	TANKER	GREEK	21,10
TORM LAURA	53.160	2008	CHINA	TANKER	NA	17,50
ELANDRA FJORD	51.408	2011	KOREA	TANKER	*GREEK	24,50
ELANDRA BALTIC	51.406	2011	KOREA	TANKER	*	24,50
DHT BAUHINIA	301.019	2007	KOREA	TANKER	NA	51,50
ASIAN LION	297.572	2009	CHINA	TANKER	GREEK	60,00
ATHIRI	73.982	2010	KOREA	TANKER	SWISS	25,00
LYSIAS	49.999	2008	KOREA	TANKER	NA	16,50
SEAWAYS GRACE	49.999	2008	KOREA	TANKER	*NA	16,80
SEAWAYS MADELEINE	49.999	2008	KOREA	TANKER	*	16,80
LIANYUNGANG WZ465	49.999	2026	CHINA	TANKER	OMANI	45,00
HELEN M	46.843	2005	JAPAN	TANKER	NA	9,70
UOG OSLO	46.087	2010	KOREA	TANKER	INDIAN	22,50
ARISTARCHOS	79.905	2017	JAPAN	TANKER	GREEK	44,00
HAFNIA SHINANO	76.594	2008	CHINA	TANKER	NA	15,00
STAR MERLIN	53.755	2007	JAPAN	TANKER	NA	14,40
CLEAROCEAN MARAUDER	49.999	2021	KOREA	TANKER	INDIAN	42,50
HTM EVEREST	37.817	2010	KOREA	TANKER	ITALIAN	20,00
NORDIC MASA	20.819	2009	JAPAN	TANKER	VIETNAMESE	18,00
KANWAY LUCKY	1.930	2022	CHINA	CONTAINER	GREEK	33,00
MOUNT CAMERON	1.730	2016	CHINA	CONTAINER	NA	28,00
H CYGNUS	1.781	2022	CHINA	CONTAINER	NA	34,00
VALDIVIA	1.856	2006	ROMANIA	CONTAINER	* MSC	*57,00
VALENTINA	1.853	2007	ROMANIA	CONTAINER	*	*
VIOLETTA	1.853	2007	ROMANIA	CONTAINER	*	*
LILA CANADA	1.118	2006	CHINA	CONTAINER	MSC	10,80
ERASMUS MASTER	1.496	2009	CHINA	CONTAINER	MSC	18,00

*Enbloc satışı ifade eder

	HURDA FİYATLARI ŞUBAT 2026			
ÜLKE	Dökme Kuruyük (per T/LTD)	Tanker (per T/LTD)	Konteyner (per T/LTD)	
BANGLADEŞ	US\$ 420-430	US\$ 440-450	US\$ 450-460	
HİNDİSTAN	US\$ 405-415	US\$ 425-435	US\$ 435-445	
PAKİSTAN	US\$ 415-425	US\$ 435-445	US\$ 445-450	
TÜRKİYE	US\$ 265-275	US\$ 275-285	US\$ 285-295	

ŞUBAT 2026 RAPOR EDİLEN HURDA SATIŞLARI

Gemi İsmi	DWT	LWT	İnşa Yılı	Gemi Tipi	Alıcı Ülkesi	USD PER T/LWT
SUNNY SPRUCE	5.821	2.243	1996	CONTAINER	NA	392
ISA GOLDEN	28.255	6.262	1995	BULKER	BANGLADESH	425
LUMOSO PERMAI	45.216	7.628	1994	BULKER	NA	375
MARTHA OPTION	13.940	3.868	1993	TANKER	INDIA	660
SEAPEAK MARS	77.213	29.686	2004	GAS	NA	421
BODHI	106.547	16.294	1997	TANKER	INDIA	357
QUARTZ	46.166	9.453	1996	TANKER	NA	435
SHENG LU	28.510	6.300	1994	BULKER	INDIA	405

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

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

ALWAYS



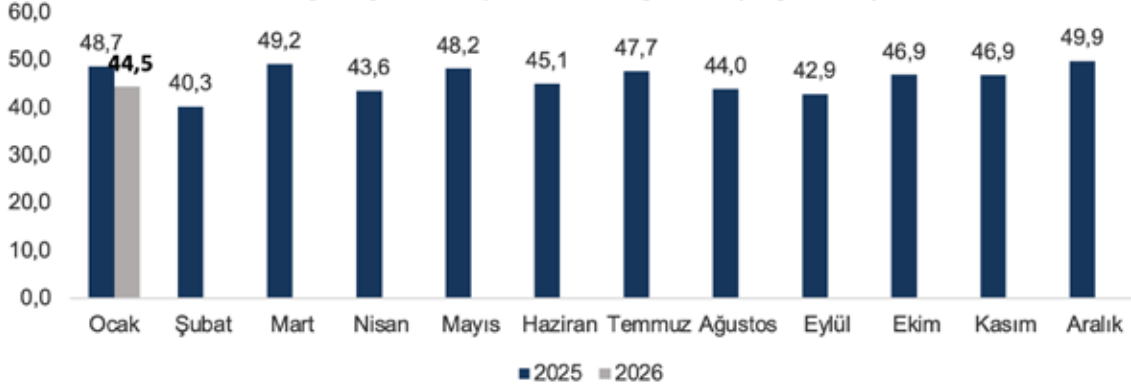
KUZEYSİGORTA

www.kuzeybrokers.com

2024-2025 YÜK İSTATİSTİKLERİ

Limanlarımızda gerçekleşen toplam yük elleçleme miktarı 2026 yılı ocak ayında bir önceki yılın aynı ayına göre %8,6 azalış göstererek 44 milyon 452 bin 766 ton olmuştur.

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

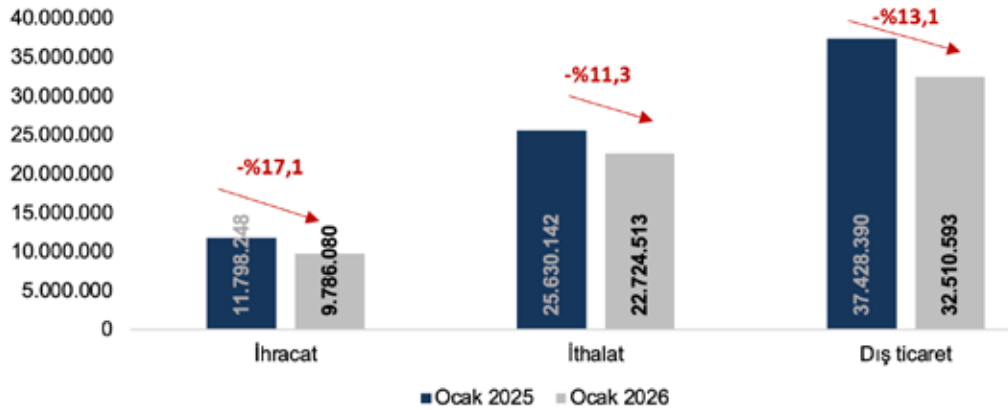


Kaynak: Denizcilik Genel Müdürlüğü, Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, İMEAK Deniz Ticaret Odası Görselleri

Denizyolu ile yapılan dış ticaret 2026 yılı ocak ayında bir önceki yılın aynı ayına göre %13,1 azaldı.

- 2026 yılı ocak ayında bir önceki yılın aynı ayına göre limanlarımızda gerçekleştirilen ihracat amaçlı yükleme miktarı %17,2 azalarak 9.786.080 ton olurken, ithalat amaçlı boşaltma miktarı %11,3 azalarak 22.724.513 ton olmuştur. Böylece dış ticaret taşımacılığında (ithalat+ihracat) toplam yük miktarı 2026 yılı ocak ayında bir önceki yılın aynı ayına göre %13,1 azalarak 32.510.593 ton seviyesinde gerçekleşmiştir.

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



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



BASARAN shipyard



BASARAN IS THE CORPORATE SOLUTION PARTNER OF POLLUTED SEAS !



Ship Building

In the shipyard with a great sacrifice on your behalf. In this way, you avoid wasting time and resources of the past. We manufacture offshore supply vessels, tug boats, oil tankers, bunkering barges, bilge waste collection vessels, pilot boats, pusher boats, work boats, crew boats, dredgers, watertaxi, landing crafts, patrol boats, police boats, military RIB, etc.



Ship Repairing

Our company is a customer and employee satisfaction-oriented approach is adopted to ship repair and maintenance operations and strongly to planning stage, time and quality demands of customers. Maintenance and ship repair (electrical, hydraulic, steel construction, propeller, paint, etc.) operations can be handle in the offshore anchorage area, in the port or in the shipyard.



Marine Sub Industry

Our company manufactures all kind of Ship Equipments. (Hatches, Ladders, Doors, Pipe Couplings, Air Pipe Heads, Bollards, Hawses, Scupper Plugs, Hydraulic / Electrical Power packs, Reels, Fire Canon, Valves, Hydraulic Cranes, etc.). Manufacture of Standard and Non-Standard Propeller, Rudder, Kort Nozzle and special product and systems can be produced as Project or licensed.



Oil Spill Response

Basaran also actives IMO Tier 1 / 2 / 3 Training with in oil spill response, garbage collection in the shore lines and dredging services. Produce recovery equipments for pollution of oils, chemical, aquatic weed, algae, mud sediments. MARPOL 73/ 78 (bilge, sludge, slop, dirty water, garbage) waste collection services are given to ship owners, agency in the Ports.

Bağdat Cad. Yeni Türkü sokak No: 10/1 /Güzelyalı - Pendik / İstanbul

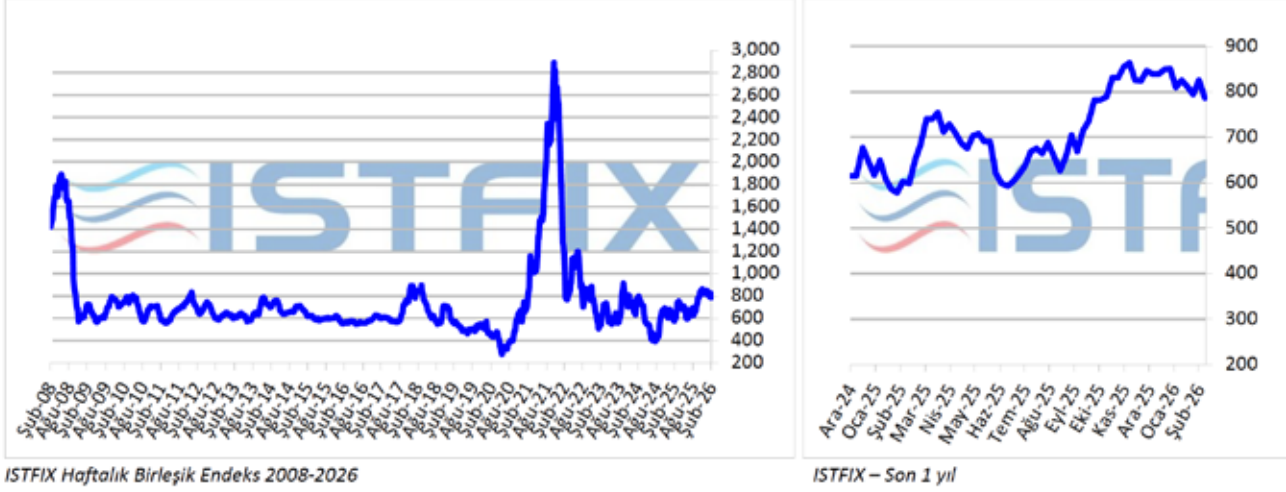
Tel: +90 216 987 07 17 / +90 533 460 38 66

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

02.03.2026

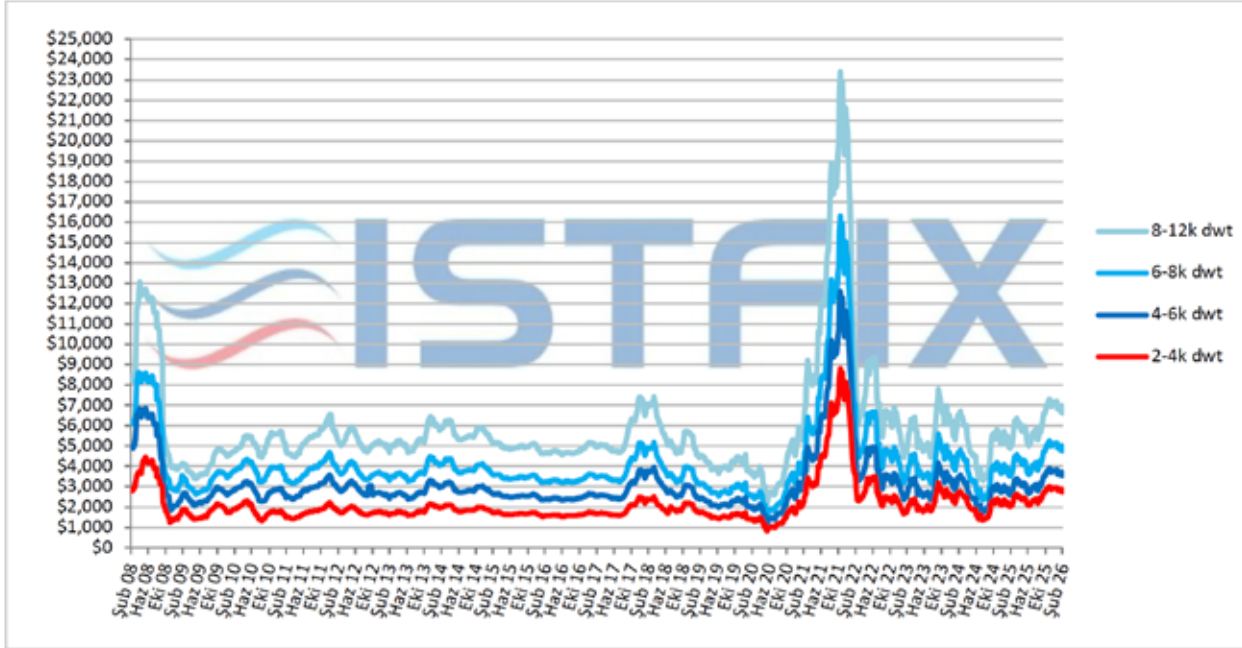
09. HAFTA KOSTER PAZAR RAPORU & DEĞERLENDİRMELER

ISTFIX Bileşik Endeksi yine dalgalı seyretti ve 825 puandan 786 puana düştü. Bu hareket beklenmekteydi kaldı ki geçen haftanın sert yükselişi teknik olarak bir düzeltme gerektiriyordu.



NAVLUNLAR

USD / gün	2-4k dwt	4-6k dwt	6-8k dwt	8-12k dwt
Bu Hafta	2,741	3,536	4,769	6,640
Geçen Hafta	2,877	3,712	5,006	6,970
Geçen Ay	2,877	3,712	5,006	6,970
Geçen Yıl	2,100	2,708	3,653	5,086



TEMSİLİ YÜK BAĞLANTILARI

Tonaj	Yük Cinsi	Yükl./Tahl. Limanı	Yükl./Tahl. Hızı (ton/gün)	Navlun (\$/ton)
2500	AN IN BIGBAGS	POTI OR BATUMI-GALATZ OR GIURGIULESTI	1000/700	39.00
3000	STEELS	SAGUNTO-ANTWERP	1500/1500	53.00
3300	CORN	CHORNOMORSK-WC GREECE	1000/1000	32.00
3400	AN IN BIGBAGS	POTI- GIURGIULESTI	850/850	40.00
4300	UREA IN BB	TRABZON-CHORNOMORSK	1000/1000	29.00
6000	WHEAT	KILIA (5.5 M)-EC ITALY	1250/1250	36.00
6000	WHEAT	KILIA (5.5 M)-EC GREECE	1250/1250	29.00
6600	SALT IN BB	PORT SAID-IZMAIL	1500/1500	18.00
7000	BARLEY (54')	RENI -LEBANON OR SYRIA OR CYPRUS	1250/1250	30.00
8200	SALT IN BB + BULK	ALEXANDRIA-CHORNOMORSK	1600/1600	18.00
9000	BARLEY (54')	RENI-TUNISIA OR LIBYA	1250/1250	34.00

S&P

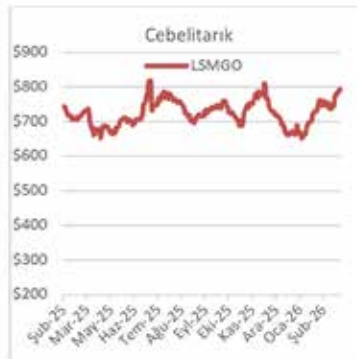
Bu hafta bir koster satışı raporlanmadı.

YAKIT

Petrol fiyatları bu hafta İran gerginliğine rağmen neredeyse sabit seyretti. Batı Teksas tipi ham petrol 66,25 dolar/varilden 67 dolar/varile, Brent ise 71,6 dolar/varilden 72,9 dolar/varile çıktı. Gerginlik çatışmaya dönüştüğünden fiyatların artış beklentisi sürüyor.

Gemi yakıt fiyatları da bu hafta benzer şekilde marjinal seviyede arttı.

USD / mt	Rotterdam MGO	Gibraltar MGO	Malta MGO	İstanbul MGO
Bu Hafta	720.00	794.50	832.84	800.50
Geçen Hafta	713.50	773.50	875.02	803.00
Değişim	0.91%	2.71%	-4.82%	-0.31%

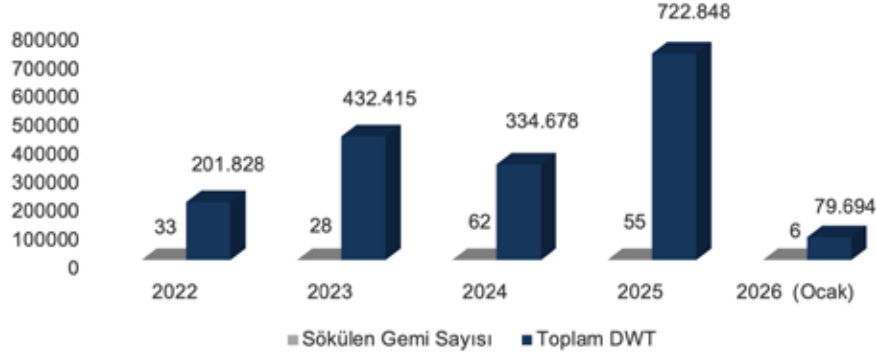


TÜRKİYE'DE GEMİ GERİ DÖNÜŞÜM (Bayrak Ülkelerine Göre Listelenmiştir) OCAK-ARALIK 2025

Sıra NO	Gemi Adı	IMO NO	Tipi	Bayrak	Tonajı GT	Tonajı DWT	İnşa Yılı	Geliş Tarihi
1	Kalliste	9050618	Ro-Ro/Yolcu Gemisi	Fransa	30.718	6.442	1993	22.01.2026
2	Rover	8721337	Genel Kargo Gemisi	Komorlar	3.086	3.340	1985	21.01.2026
3	Tanabata	9080297	Araba Ferisi	Marshall Adaları	49.443	13.548	1994	26.01.2026
4	Abinsk	8105741	Dökme Yük Gemisi	Rusya	22.112	38.110	1983	26.01.2026
5	Kareem R	7741251	Genel Kargo Gemisi	Tanzanya	5.370	6.070	1979	16.01.2026
6	Inga A	9020352	Konteyner Gemisi	Türkiye	10.546	12.184	1993	12.01.2026

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

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



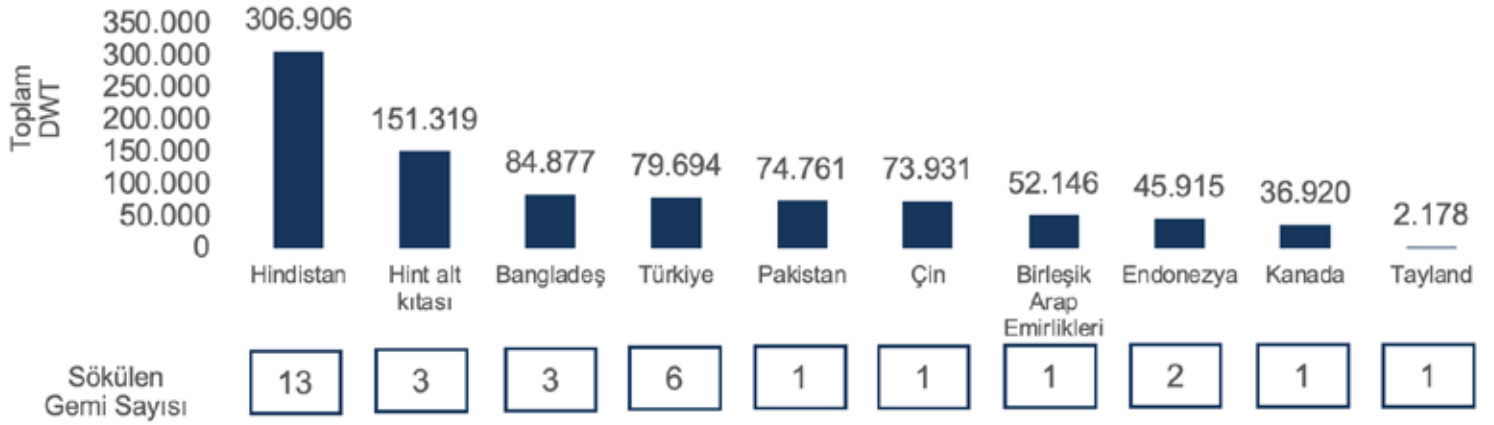
Kaynak: Clarksons Research Services Limitet ve İMEAK Deniz Ticaret Odası Görselleri

DÜNYA'DA GEMİ GERİ DÖNÜŞÜM(Gemi Tiplerine Göre Listelenmiştir) OCAK 2026

OCAK			
Gemi Tipi	Adet	Ortalama Yaş	Toplam DWT
Açık Kapaklı Dökme Yük Gemisi	1	30,0	27.940
Araba Ferisi	1	32,0	13.548
Çimento Gemisi	1	42,0	10.177
Dökme Yük Gemisi	11	31,7	480.396
Frigorifik (Soğutma Depolu) Yük Gemisi	5	39,2	34.702
Genel Kargo Gemisi	3	39,3	15.617
Kimyasal Tankeri	1	27,0	13.780
Kimyasal/Petrol Tankeri	1	30,0	46.166
Konteyner Gemisi	2	27,0	64.330
Kuruyük Gemisi	2	33,5	9.405
LNG Tankeri	1	22,0	77.213
Petrol Tankeri	2	25,0	108.931
Ro-Ro/Yolcu Gemisi	1	33,0	6.442
Genel Toplam	32	32,8	908.647

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

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



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

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



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

LCM ROTA Denizcilik, denizle karanın buluştuğu her yerde **deniz dip tarama, iskele ve liman inşaatları, deniz 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





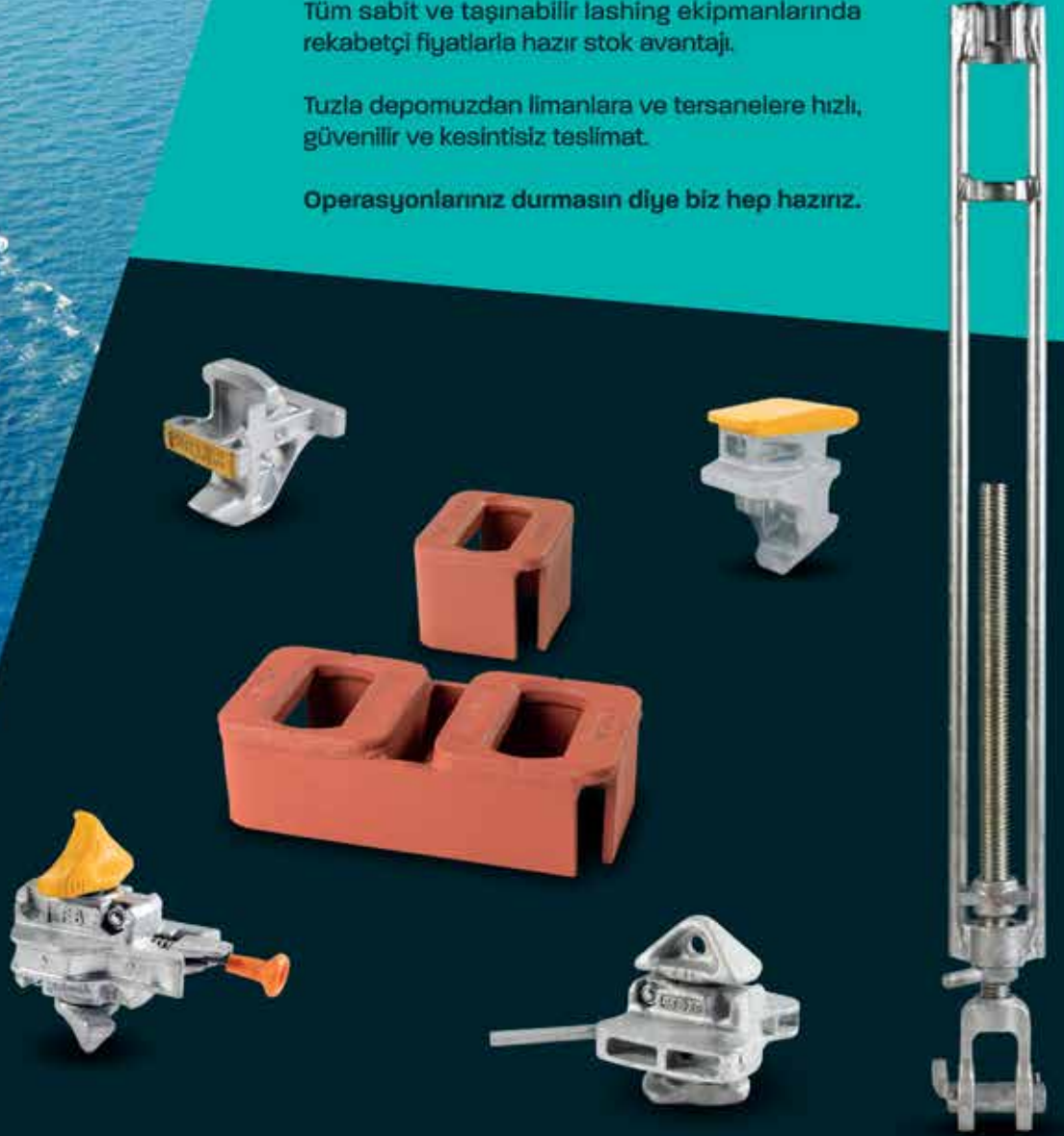
ADAMAR
International Maritime Services Inc.

Fixed & Loose Sistemlerde Güçlü Stok – Hemen Teslim

Tüm sabit ve taşınabilir lashing ekipmanlarında rekabetçi fiyatlarla hazır stok avantajı.

Tuzla depomuzdan limanlara ve tersanelere hızlı, güvenilir ve kesintisiz teslimat.

Operasyonlarınız durmasın diye biz hep hazırız.



GO
confidently



www.adamarine.com



sales@adamarine.com



+90 533 328 23 10

TURKIYE CHINA HONG KONG NETHERLANDS GREECE

Excellence, Served to Perfection.



The Way Forward Is Harmony
YAF GROUP

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

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