

İMEAK
Deniz Ticaret
Odası'nın
resmi yayınıdır.

DenizTicareti

DERGİ KURULUŞ: 1984

AĞUSTOS / 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

DOĞAN ŞAHİN

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



Yıl 42

AĞUSTOS 2026

Yayın Türü: Yaygın - Süreli Yayındır. Ayda bir yayınlanır.

SAHİBİ

İMEAK DTO adına Yönetim Kurulu Başkanı: TAMER KIRAN

Sorumlu Yazı İşleri Müdürü: SERHAT BARIŞ TÜRKMEN

YAYIN KURULU

BAŞKAN: SERHAT BARIŞ TÜRKMEN

PINAR KALKAVAN SESEL

PROF. DR. MUSTAFA İNSEL

GÖKHAN ÖZCAN

İDARE MERKEZİ

İMEAK DTO: Meclis-i Mebusan Cd. No: 22 Salıpaazarı 34427

Beyoğlu İSTANBUL-TÜRKİYE

T: +90 212 252 01 30 (8 hat / lines) +90 212 243 54 95 (3 hat / lines)

F: +90 212 293 79 35 dto@denizticaretodasi.org.tr

www.denizticaretodasi.org.tr

YAYINA HAZIRLIK

LİKYA REKLAMCILIK: Koşuyolu Mah. Katip Salih Sok. No: 60 Giriş Kat

Kadıköy İSTANBUL - TÜRKİYE

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

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

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

Reklam&PR Koordinatörü: HANDAN KALENDEROĞLU

reklam@likyareklamcilik.com.tr-GSM:+90 0552 442 49 59

Satış/Pazarlama Uzmanı: ESRA NAJİM

reklam@virahaber.com-GSM:+90 0552 442 49 60

Editörler

AHU ERKIVANÇ - muhabir@likyareklamcilik.com.tr

EFSANE NUR FİDAN - editor@likyareklamcilik.com.tr

Katkıda Bulunanlar:

SEVİM TARHAN ATASOY

Baskı: ÖZGÜN OFSET

Yeşilce Mah. Aytekin Sok. No: 21 34418 4. Levent / İstanbul

Tel: + 90 212 280 00 09 / Faks: +90 212 264 74 33

www.ozgun-ofset.com

Dergimizde yayınlanan yazılar, yazarların kişisel görüşleridir.

Bu yazılardan dolayı Deniz Ticareti Dergisi sorumluluk üstlenmez.

Kaynak belirtmek koşulu ile alıntı yapılabilir.

ISSN 1301 – 5907

İÇİNDEKİLER



BAŞYAZI / TAMER KIRAN

44 YILLIK GEÇMİŞİMİZDEN ALDIĞIMIZ GÜÇLE,
GELECEĞE GÜVENLE BAKIYORUZ

04



MECLİS

MECLİS TOPLANTISINDA BÖLGESEL RİSKLER
DEĞERLENDİRİLDİ

08



ODADAN

İMEAK DENİZ TİCARET ODASI'NIN 44. KURULUŞ
YILDÖNÜMÜ

20



GÜNDEM

30 AĞUSTOS: UFKTA DOĞAN ZAFER

38



DENİZ TURİZMİ VE LİMANLAR

İPEK BAYRAKTAR SAPMAZ: DENİZ TURİZMİ SEKTÖRÜ
GENEL DEĞERLENDİRMESİ VE 2026 YILINA GENEL BAKIŞ

48

FAALİYET RAPORU	16
ŞUBELERİMİZDEN	32
ANALİZ	40
SÖYLEŞİ	44
LOJİSTİK	54
BUNKER	56
SEKTÖRDEN HABERLER	60
DTO IMO BÜLTENİ	86
DTO AB BÜLTENİ	92
GEMİ TUTULMALARI	100
S&P	102
YÜK İSTATİSTİKLERİ	106
ISTFIX	108
HURDA RAPORU	110

44 Yıllık Geçmişimizden Aldığımız Güçle, Geleceğe Güvenle Bakıyoruz



TAMER KIRAN

İMEAK DTO Yönetim Kurulu Başkanı

Ağustos ayında, Türk denizciliğinin en güçlü kurumsal temsilcisi İMEAK Deniz Ticaret Odamızın 44. kuruluş yıl dönümünü büyük bir gurur ve mutlulukla kutluyoruz. 26 Ağustos 1982 tarihinde 744 deniz tacirinin ortak iradesiyle “İstanbul Deniz Ticaret Odası” adıyla kurulan Odamız, deniz ticaretinin doğal gelişimi ve sektörümüzün ihtiyaçları doğrultusunda zaman içerisinde Marmara, Ege, Akdeniz ve Karadeniz bölgelerini kapsayan yapısıyla bugün yaklaşık 11 bin üyesi bulunan, ülkemizin en güçlü ve etkin meslek kuruluşlarından biri olmuştur.

44 yıl önce büyük bir inanç ve kararlılıkla atılan bu adım, bugün yalnızca güçlü bir meslek kuruluşunu değil, Türk denizciliğinin ortak aklını, dayanışma kültürünü ve kurumsal

hafızasını temsil eden köklü bir yapıyı ifade etmektedir. Kuruluşundan bugüne kadar üyelerinden aldığı güçle büyüyen Odamız, sektörümüzün gelişimine yön vermekte, ulusal ve uluslararası platformlarda Türk denizciliğini temsil sorumluluğunu layıkıyla yerine getirmektedir.

Bizler de emanetini devraldığımız bu köklü çınarı, geçmişinden aldığı güç ve geleceğe duyduğu güvenle daha ileri taşımak için büyük bir gayret gösterdik. İnanıyorum ki, bizden sonra görevi üstlenecekler de aynı sorumluluk bilinciyle hareket edecek, Deniz Ticaret Odamızı daha büyük başarılarla ulaştıracaklardır. Çünkü bu Oda kişilerle değil, köklü kurumsal kültürü ve üyelerinden aldığı güçle yoluna devam eden büyük bir ailedir.

Bugün dünya ticareti, jeopolitik gerilimlerin, iklim değişikliğinin, enerji güvenliğine ilişkin gelişmelerin ve teknolojik dönüşümün aynı anda yaşandığı tarihi bir süreçten geçmektedir. Böylesine zorlu bir dönemde deniz taşımacılığı, küresel ekonominin en stratejik unsurlarından biri olmayı sürdürmektedir.

Bu nedenle Türk denizcilik sektörünün de değişimin her alanına uyum sağlayarak rekabet gücünü artırması büyük önem taşımaktadır. Böylesine önemli hedeflere ulaşabilmenin en temel şartlarından biri ise güçlü bir meslek kuruluşuna sahip olmaktır. Kurumsal sürekliliğini koruyan ve tecrübesini geleceğe taşıyabilen bir Oda yapısı, yalnızca bugünümüzün değil, sektörümüzün geleceğinin de en önemli güvencesidir.

İçinde bulunduğumuz dönem, aynı zamanda Odamız organlarının önümüzdeki dört yıl için yeniden belirleneceği bir dönemdir. Bu süreçte en kıymetli rehberimizin, söylemlerden ziyade bugüne kadar Odamız bünyesinde ortaya konulan hizmetler,

verilen emekler, kazanılan tecrübeler, kurumsal birikime sahip çıkma anlayışı, devamlılık ve geleceğe ilişkin vizyon olması gerektiği kanaatindeyim. Çünkü kurumları geleceğe taşıyan, sözler ya da vaatler değil, icraatlar, geride bırakılan eserler ve yıllar içerisinde oluşturulan güven duygusudur.

Güçlü kurumlar, değişen yönetimlere rağmen kurumsal değerlerini, ilkelerini ve birikimini koruyarak yoluna devam edebildiği ölçüde kalıcı olur. İnanıyorum ki, köklerinden aldığı güçle geleceğe güvenle yürüyen Deniz Ticaret Odamız da aynı birlik ve dayanışma ruhuyla Türk denizciliğine uzun yıllar boyunca hizmet etmeyi sürdürecektir.

Odamızın kuruluş yıl dönümünde başta denizciliği Türk milletinin büyük ülküsü olarak gösteren Cumhuriyetimizin Kurucusu Gazi Mustafa Kemal Atatürk olmak üzere, Odamızın kuruluşunda emeği bulunan, Türk denizciliğine hizmet etmiş bütün büyüklerimizi saygı, minnet ve rahmetle anıyor, hayatta olanlara sağlık ve esenlikler diliyorum. Odamızın bugünlere ulaşmasında emeği geçen herkese, büyük denizcilik ailemizin tüm mensuplarına gönülden teşekkür ediyorum.

Ağustos ayı, aynı zamanda şanlı tarihimizin en büyük dönüm noktalarından biri olan 30 Ağustos Zaferi'nin yıl dönümünü de idrak ettiğimiz anlamlı bir aydır. Büyük Zafer, milletimizin bağımsızlık iradesini tüm dünyaya ilan ettiği, Cumhuriyetimizin kuruluşuna giden yolu açan tarihi bir dönüm noktasıdır. Bu vesileyle, Büyük Zafer'in 104. yıl dönümünde Cumhuriyetimizin banisi Gazi Mustafa Kemal Atatürk başta olmak üzere silah arkadaşlarını, vatanımız uğruna canlarını feda eden aziz şehitlerimizi ve ebediyete irtihal eden kahraman gazilerimizi saygı, rahmet ve minnetle anıyor, 30 Ağustos Zafer Bayramımızı en içten dileklerle kutluyorum. Kalın sağlıcakla...

Genç, güçlü ve çevreye duyarlı filosuyla
Römorkörcülük ve Kılavuzluk Hizmetlerinde

YARIM ASIRLIK SANMAR DENEYİMİ

sanmar.com.tr



ONURSAN

TEST POOL

Fast and Efficient



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

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



ONURSAN

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



ÜRKMEZ SAC & DEMİR
Ticaret Limited Şirketi

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 BÖLGESEL RİSKLER DEĞERLENDİRİLDİ

İMEAK DTO Temmuz ayı Meclis Toplantısı'nda bölgedeki savaşların denizcilik sektörü üzerindeki olumsuz etkileri ve sektörel gelişmeler ele alındı.



KAŞIF KALKAVAN - BAŞARAN BAYRAK - EMİN EMİNOĞLU



AHMET AYĞÜN ÖZGEN

İstanbul ve Marmara, Ege, Akdeniz, Karadeniz Bölgeleri (İMEAK) Deniz Ticaret Odası'nın (DTO) Temmuz ayı Meclis Toplantısı, 30 Temmuz Perşembe günü düzenlendi.

DTO Meclis Salonu'nda, İMEAK DTO Meclis Başkanı Başaran Bayrak'ın yönetiminde yapılan toplantıda, ilk olarak İMEAK DTO Meclis Katip Üyesi Kaşif Kalkavan vefat haberlerini okudu; merhumelere ve merhumlara Allah'tan rahmet, kederli ailelerine başsağlığı diledi: "DTO üyesi ESKO Denizcilik Ticaret Ltd. Şti onursal başkanı, kaptan Behzat Esinduy'un kız kardeşi, aynı firmanın ortaklarından ve odamız meclis üyesi Erhan Esinduy'un halası Ayşe Perizat Esinduy; DTO üyesi Karas Denizcilik ve Ticaret Ltd. Şti. sahibi Serdar Arıç'ın annesi Sevim Arıç; DTO üyesi PE-GÜ Mümessillik ve Dış Ticaret Ltd. Şti. sahibi Cihangir Küpeli; DTO eski genel sekreter yardımcısı, Türkiye Limon İşletmecileri Derneği Genel Sekreteri Faruk Doğan'ın eşi Dilek Doğan

vefat etmiştir. Merhum ve merhumelere Allah'tan rahmet, kederli ailelerine odamız ve camiamız adına başsağlığı dileriz."

Gündemin ilk maddesi 25.06.2026 tarih ve 46 sayılı toplantı zabıtlarının görüşülmesi ve onaylanmasıydı. Adreslere gönderilen zabıtlar oybirliğiyle onaylandı. Gündemin ikinci maddesi 2026 Mayıs ayı mizanının görüşülmesi ve onaylanmasıydı. İMEAK DTO Hesapları İnceleme Komisyonu Başkanı Ahmet Aygün Özgen'in okuduğu mizan oybirliğiyle kabul edildi. Daha sonra gazeteci Metehan Demir, "Bölgedeki Bitmeyen Savaşların, Bitmeyen Risklerine Karşı Taktik Planlama ve Gelecek Analizi" konulu bir sunum yaptı.

TAMER KIRAN: "ORTA DOĞU KAYNAKLI JEOPOLİTİK RİSKLER VE TİCARİ BELİRSİZLİKLER BELİRLEYİCİ OLMAYA DEVAM EDİYOR"

Haziran ayı faaliyetlerinin videolu sunumunun ardından İMEAK DTO

Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kiran kürsüye gelerek konuşmasını gerçekleştirdi. Konuşmasının başında ülkemizin dört bir yanından gelen orman yangınları haberlerini büyük bir endişe ve üzüntüyle takip ettiklerini belirten Kiran, öncelikle yangınların tamamının en kısa sürede söndürülmesini temenni etti. Yangınlardan etkilenen tüm vatandaşlara geçmiş olsun dileklerini ileten Kiran, alevlerle fedakarca mücadele eden tüm görevlilere de kolaylıklar diledi.

Tamer Kiran, temmuz ayında küresel denizcilik piyasalarında, Orta Doğu kaynaklı jeopolitik riskler ve küresel ticarete ilişkin belirsizliklerin belirleyici olmaya devam ettiğini; Hürmüz Boğazı'nda devam eden güvenlik sorunları ve Kızıldeniz'de yeniden artan gemi saldırılarının, enerji taşımacılığı ve ticaret rotaları üzerindeki baskıyı artırdığını belirterek, "Güvenlik riskleri nedeniyle kullanılan alternatif rotalar taşımacılık mesafelerini uzatıyor. Bu durum özellikle tanker talebini ve



TAMER KIRAN

navlun piyasalarını etkiliyor. Mevcut tahminler 2026 yılında küresel deniz yolu taşımacılığının ton bazında yüzde 0,1 oranında sınırlı bir şekilde daralacağına, ton mil bazında ise yüzde 1,3 büyüyeceğine işaret ediyor” dedi.

Kiran, önümüzdeki dönemde Orta Doğu'daki gelişmelerin yanı sıra ABD'nin ticaret ortaklarına yönelik gümrük tarifeleri ve küresel ticarete artan korumacı eğilimlerin, denizcilik piyasalarının seyrinde belirleyici olmaya devam edeceğini söyledi.

KARADENİZ'DE TİCARET GEMİLERİNE YÖNELİK SALDIRILAR

Tamer Kiran temmuz ayında denizcilik sektörünü en yakından ilgilendiren konunun hiç şüphesiz Karadeniz'de ticari gemilere yönelik artan saldırılar olduğunu vurgulayarak, son olarak saldırıya uğrayan Türk bayraklı Reyhan Sarı adlı dökme yük gemisinde bir denizcinin hayatını kaybetmesinin herkesi derinden üzdüğünü hatırlattı. Saldırıda hayatını kaybeden denizciye Allah'tan rahmet, kederli ailesine, yakınlarına ve şirketine başsağlığı, yaralanan denizcilere acil şifalar diledi, hayatını kaybeden tüm denizcileri de saygıyla andı.

Başkan Tamer Kiran, Denizcilik Genel Müdürlüğü'nün de bölgeyi en yüksek güvenlik riskini ifaden eden seviye 3 kategorisine çıkardığına dikkat çekti



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

Arka sıra soldan sağa: Serhat Barış Türkmen (YK Üye), Ahmet Can Bozkurt (YK Üye), Kemal Barış Dillioğlu (YK Üye), İsmail Görgün (YK Üye), Mustafa Aslan (YK Yedek Üye), Semih Dinçel (YK Yedek Üye)

ve şunları söyledi: “Biz de Deniz Ticaret Odası olarak bazı mesnetsiz söylemlerin aksine bu konudaki takip ve girişimlerimizi Dışişleri, Ulaştırma ve Altyapı Bakanlıklarımız ile istişare ederek sürdürüyoruz. Son olarak Ukrayna ve Rusya Federasyonu'nun Ankara Büyükelçiliklerine birer mektup göndererek, Türk denizcilik sektörünü temsil eden çatı kuruluş olarak Karadeniz ve Azak Denizi'nde ticari gemileri ve sivil denizcileri hedef alan saldırılardan duyduğumuz derin endişeyi ilettik, yaşanan can kayıpları ve yaralanmalar karşısındaki tepkimizi açık şekilde ifade ettik. Diğer taraftan Türkiye Odalar ve Borsalar Birliği vasıtasıyla Ukrayna'daki muhatabımıza, saldırılar karşısında duyduğumuz tepkiyi yazılı ve sözlü olarak ilettik. Bundan sonra da temaslarımızı bu bakanlıklarımız ile temas ve istişare yoluyla sürdürmeye devam edeceğiz.”

Mevcut gelişmelerin, bölgedeki savaş ortamının kısa sürede sona ereceğine dair güçlü bir işaret vermediğinin altını çizen Kiran, bu nedenle Karadeniz'de faaliyet gösteren armatörlerin, gemi işletmecilerinin risk değerlendirmelerini çok iyi yapmalarını, ilgili devlet

kurumlarının uyarı ve tavsiyelerini yakından takip etmelerini, seyir planlamalarında azami dikkat ve tedbiri göstermelerini tavsiye etti.

GEMİ ACENTELERİ YÖNETMELİĞİ SÜRECİ

2018 yılında Yönetim Kurulu Başkanlığı görevine talip olurken, kurumsal ve şeffaf bir Oda yapısı oluşturmayı, katılımcı anlayışı hakim kılmayı taahhüt ettiğini hatırlatan Kiran, geçen sekiz yıllık süreçte bu anlayıştan hiçbir zaman taviz vermediklerini, Oda'yı ilgilendiren önemli konuları Meclis Üyeleri ve Meslek Komiteleri ile istişare ettiklerini, yürütülen çalışmaları, yapılan girişimleri ve gelişmeleri açık şekilde paylaştıklarını söyledi.

Nitekim geçen ay yapılan Meclis Toplantısı'nda da 14 Mayıs'ta Resmi Gazete'de yayımlanan Gemi Acenteleri Yönetmeliği hakkında sektörde sıkıntı yaratan bazı düzenlemelere ilişkin Bakanlık düzeyinde girişimlerin en üst düzeyde devam ettiğini belirttiğini hatırlattı ve şu noktalara dikkat çekti: “Ancak üzülerek görüyorum ki, eksik ve yanıltıcı bilgilerle Deniz Ticaret Odamız bu konu üzerinden seçim sürecine alet ve istismar edilmeye çalışılmaktadır. Bu



METEHAN DEMİR

nedenle, sürecin nasıl yürütüldüğünü bir kez daha kayıt altına almak ve sizlerle paylaşmak istiyorum. Odamız, Gemi Acenteleri Yönetmeliği hazırlanırken, sektör ile Denizcilik Genel Müdürlüğü arasındaki koordinasyonu sağlayan temel kurum olarak üyelerimizin ve sektör paydaşlarımızın görüşlerinin alınması, ortak sektör görüşünün oluşturulması ve Denizcilik Genel Müdürlüğüne eksiksiz şekilde aktarılması konusunda etkin bir sorumluluk üstlenmiştir.

Altını özellikle çizmek isterim ki, sürecin her aşamasında üyelerimizden gelen tüm görüşler altını çizerek söylüyorum

herhangi bir ayırım yapılmaksızın İdaremize iletilmiştir.”

Denizcilik Genel Müdürlüğü tarafından ilk kez 26 Şubat 2025 tarihinde Oda'ya iletilen Yönetmelik Taslağı'nın, ertesi gün yayımlanan 157 sayılı Sirküler ile tüm üyelerin ve ilgili sektör paydaşlarının değerlendirmesine sunulduğunu belirten Tamer Kıran, Oda'ya ulaşan bütün görüş ve önerilerin herhangi bir ayırım yapılmaksızın bir araya getirilerek 21 Mart 2025 tarihli ve 758 sayılı yazıyla Denizcilik Genel Müdürlüğü'ne iletilildiğini kaydetti. Kıran, ilk taslağa ilişkin sektör görüşünde, mali yeterlilik kriterlerinin yeniden değerlendirilmesi, kazanılmış hakların korunması, mevcut acentelerin yeni düzenlemelerden muaf tutulması, acente personelinin tecrübeye dayalı müktesep haklarının korunması ve gemi acentesi sorumlusu veya personeli olabilmek için denizcilikle ilgili programlardan mezun olma şartının aranmaması yönündeki taleplerin ayrıntılı şekilde Bakanlığa sunulduğunu kaydetti.

Bakanlık tarafından revize edilen taslağın 1 Ağustos 2025 tarihinde yeniden Oda'ya gönderildiğini, aynı gün yayımlanan 579 sayılı Sirküler ile ikinci kez üyeler ve sektör paydaşlarının görüşüne açıldığını anlatan Tamer Kıran, ulaşan tüm görüş ve önerilerin de eksiksiz şekilde değerlendirilerek

sektörün ortak görüşü olarak 29 Ağustos 2025 tarihli ve 1871 sayılı yazı ile Denizcilik Genel Müdürlüğü'ne iletilildiğini söyledi.

Kıran, sözlerine şöyle devam etti: “İkinci taslağa ilişkin görüşümüzde de üyelerimizden gelen bütün değerlendirmeler istisnasız şekilde Bakanlığımıza aktarılmış, özellikle kazanılmış hakların korunması gerektiği bir kez daha vurgulanmıştır. Bunun yanında, acente personeli istihdamına ilişkin düzenlemenin B ve C sınıfı acentelere ilave mali yük getireceğini belirterek, bu acentelerin mevcut yapılarının korunmasının sektörün sürdürülebilirliği açısından önem taşıdığını, denizcilik mezunu personel istihdamı şartının yalnızca A sınıfı acenteler için uygulanmasının daha uygun olacağını ifade ettik. Neticede, acente sahip ve ortaklarının ilave bir şart aranmaksızın acente sorumlusu olarak yetkilendirilebilmesi yönündeki talebimiz yayımlanan Yönetmelikte yer almıştır. Aynı şekilde, belge ücretlerinde öngörülen yüksek rakamlar daha makul seviyelere indirilmiş ve bu talebimiz de karşılık bulmuştur.”

Sürecin her aşamasında Oda'ya ulaşan hiçbir talebin göz ardı edilmediğini, üyelerin ve sektör paydaşlarının görüşlerinin ilgili İdare'ye aktarıldığını kaydeden Tamer Kıran, iletilen görüşlerin büyük bir bölümünün Yönetmeliğe yansıtıldığını, karşılık bulmayan hususlara ilişkin girişimlerin ise Yönetmeliğin yayımlanmasının ardından da devam ettiğini söyledi.

Bu kapsamda, Yönetmeliğin yayımlanmasından sonra üyelerden gelen talep ve eleştirilerin de Denizcilik Genel Müdürlüğü'ne kapsamlı bir yazı ile iletilildiğini kaydeden Kıran, şunları söyledi: “Söz konusu yazımızda, B ve C sınıfı acenteler bakımından YÖK Atlasında yer alan denizcilik bölümlerinden mezun personel istihdamı şartının doğuracağı sonuçların yeniden değerlendirilmesini ve bu şartın kaldırılmasını talep ettik. Aynı yazımızda,



bazı Liman Başkanlıklarınca acente botu işletenlerden de acente yetki belgesi istenmesine yönelik uygulamanın önüne geçilmesini, ayrıca Yönetmelikle aynı ofiste birden fazla acentenin faaliyet göstermesine izin verilmemesinin sektörde yaratacağı olumsuz sonuçları ortaya koyarak ilgili maddenin iptalini istedik. Yönetmelikte yer alan personel istihdamına ilişkin hükümlerin uygulanması kapsamında, Denizcilik Genel Müdürlüğü'nün yayımladığı program listesini YÖK Atlas verileri doğrultusunda yeniden inceleyerek mevcut listeye 22 bölümün daha eklenmesi gerektiğini yazılı olarak ilettik. Nitekim ısrarlı girişimlerimiz neticesinde daha önce yayımlanan denizcilikle ilgili bölümlere ek olarak 14 bölüm daha ilave edilerek liste güncellendi.”

Kıran, taslak yönetmeliğin ilk defa gönderildiği 26 Şubat 2025 tarihinden bugüne kadar yapılan bunca çalışmaya rağmen Oda'nın, Yönetmeliğin hazırlık sürecine gerektiği şekilde müdahil olmadığı veya üyelerin görüş ve beklentilerini ilgili mercilere yeterince aktarmadığı yönünde bir algı oluşturulmaya çalışıldığını, Oda'nın bu süreçte ortaya koyduğu çabaların yok sayılmasını doğru bulmadığını vurguladı.

TAMER KIRAN TEMMUZ AYINDAKİ SEKTÖREL GELİŞMELERİ DE DEĞERLENDİRDİ

Kıran, temmuz ayında sektörü yakından ilgilendiren mevzuat çalışmalarından birisinin Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı tarafından hazırlanan ve 16 Temmuz'da Resmi Gazete'de yayımlanan, “Hurdaya Ayrılan Türk Bayraklı Gemilerin Yerlerine Yeni Gemi İnşa Edilmesinin Teşvikine Dair Yönetmelikte Değişiklik Yapılmasına İlişkin Yönetmelik” olduğunu belirtti.

Yapılan değişikliklerle, hurda teşvikinden yararlanmak için geminin Türk bayrağında bulunması gereken süre iki yıldan üç aya indirildiğini, ayrıca hurdaya ayrılan geminin 12 bin GT ve üzerinde olması halinde yerine inşa edilecek yeni geminin en az yarısı, 12 bin GT'nin altında olması halinde ise en az üçte biri



büyükliğünde olması şartının getirildiğini hatırlattı.

Kıran, “Yapılan bu düzenlemenin gemi yenileme projelerine katkı sağlamasını umut etmekle birlikte, asıl ihtiyaç duyduğumuz yenilemenin istenilen ölçekte gerçekleştirilebilmesi için mevcut şartların ve sektörümüzün güncel gerçekleri dikkate alınarak daha da geliştirilmesi gerektiğine inanıyor, bunu ilgili mercilerle paylaşıyoruz” dedi.

Bir diğer önemli gelişmenin de Gümrük Yönetmeliği'nin 482'nci maddesinin uygulanmasıyla ilgili ciddi sıkıntılara yol açan bir konunun çözüme

kavuşturulmasının olduğunu belirten Tamer Kıran, sektör açısından önemli bir belirsizliği ve ciddi bir sorunu ortadan kaldıran yaklaşımı dolayısıyla Ticaret Bakanlığı'na ve Gümrükler Genel Müdürlüğü'ne teşekkür etti.

Mevcut yönetim kurulu olarak görev sürelerinin son anına kadar sektörü ilgilendiren her konuda üyelerin hak ve menfaatlerini gözeterek yapıcı girişimleri kararlılıkla sürdüreceklerini, ilgili kamu kurumları ve sektör paydaşlarıyla iş birliği içerisinde gelişmeleri yakından takip ederek çalışmalarına aynı kararlılıkla devam edeceklerini belirten Kıran, “Bu konuda bugüne kadar olduğu gibi





YUSUF ZİYA ÇAKIR

bugünden sonra da herkesin müsterih olmasını, girmiş bulunduğumuz seçim ortamı nedeniyle uyum ve ahengimizi bozacak her türlü söylem ve eylemden kaçınılmasını özellikle rica ediyorum. Unutulmamalıdır ki seçimler gelir geçer. Baki olan dostluklar, yaşanmışlıklar ve yapılanlardır” diye konuştu.

YUSUF ZİYA ÇAKIR: “KARADENİZ’DEKİ SAVAŞIN OLUMSUZ ETKİLERİ TÜM SEKTÖRE VE BÖLGEMİZE YANSIMIŞTIR”

İMEAK DTO Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran’ın konuşmasının ardından, İMEAK DTO Meclis Üyesi Yusuf Ziya Çakır söz alarak Trabzon Limanı’nda son günlerde yaşanan bir sıkıntıyı gündeme getirdi ve şunları anlattı: “Limana yılda yaklaşık bir milyon ton kömür gelmektedir. Ancak on gün kadar önce Çevre, Şehircilik ve İklim Değişikliği Bakanlığı, Trabzon’da kömür ithalatı yapan tüm firmalara gönderdiği yazıyla kömür gemilerinin tahliyesinin ikinci bir emre kadar durdurulduğunu bildirdi.

Bu durum, sahada bulunan kömür depolarının kaldırılmasının çevresel açıdan uygun olmadığını belirten bir uyarı niteliğindedir. Dolayısıyla Rusya limanlarında yüklenmiş halde hareket için bekleyen gemiler şu anda orada beklemektedir. Trabzon Limanı’nda da birkaç gemi liman dışında demirde bekliyor; bu da ciddi bir sıkıntı yaratmış durumda.” Ayrıca

Trabzon Limanı’na yapılmakta olan yat seferlerinin savaş nedeniyle durduğunu ve Trabzon-Navruzski limanları arasında çalışmak üzere kiralanan bir geminin savaş koşulları nedeniyle faaliyetini sürdüremediğini; şu anda savaş riski ve tazminatlarla ilgili sorunlar yaşandığı için armatörün gemisini Trabzon Limanı’nda beklettiğini belirterek “Sonuç olarak, Karadeniz’deki savaşın olumsuz etkileri tüm sektöre ve bölgemize yansımıştır” dedi.

İMEAK DTO Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran da Trabzon Limanı’ndaki kömür gemileri sorununa ilişkin olarak kararın Çevre Şehircilik ve İklim Değişikliği Bakanlığı’na ait olduğunu vurgulayarak “Biliyorsunuz çevre meselesi gündeme geldiğinde akan sular duruyor. Liman da Albayrak’ın limanı, dolayısıyla alternatif bir çözüm de yok. O kömür nereye gidecek? Nerede boşaltılacak? Rize’de mi, başka bir yerde mi? Sonuçta bir yere gelmek zorunda. Karar çok hızlı çıktı; bir anda gündeme geldi.

Biz altyapısını önceden görmemiştik, elimizde böyle bir bilgi yoktu. Bir anda kararla karşılaştık. Kolay bir mesele değil. Ama Trabzon’un genel menfaatini düşündüğümüzde, geri adım atılabilecek bir karar olarak görüyorum. Üzerinde çalışıyoruz; fakat kolay bir süreç değil” dedi.

ABBAS KOLÇALAR: “BARINMA YERİ SORUNU ÇÖZÜLMERSE SEKTÖR CİDDİ SIKINTIYA GİRECEK”

08 No’lu Denizaltı Hizmetleri ve İnşaatı Faaliyetleri Komitesi Üyesi Abbas Kolçalar ise kendi sektörüyle ilgili önemli bir sorunu yeniden dile getirdi. “Bir gemi belli süre çalışmazsa makul karşılanabilir, ama vinç, kazık çakma aleti veya tarama ekipmanı gibi yatırımların kendini amorti edebilmesi için düzenli çalışması gerekir” diyerek söze başlayan Kolçalar şöyle devam etti: “Ben Türkiye’deki en büyük iki yüzer vinç ve en büyük dökme ekipmanlarına sahibim. Ancak barınma yeri sorunu nedeniyle bu ekipmanları kullanamıyoruz. Bir gemiyi



ABBAS KOLÇALAR

demirde tutabilirsiniz ama vinci demirde tutmak mümkün değil; kira bedelleri çok yüksek. Günde 800–1500 dolar kira isteniyor, oysa çalışarak bu parayı kazanmak mümkün değil. Üstelik bazı firmalar ekipmanlarımızın yaşlı olduğunu öne sürüyor. Oysa devlet bize uygunluk belgelerini veriyor; düzenli kontroller yapılıyor.”

Ülkeye kattıkları değere rağmen, barınma yeri sorunu çözülmediği takdirde sektörün yok olma tehlikesiyle karşı karşıya olduğunu vurgulayan Kolçalar, çözüm önerisini de ifade etti: “Sivriada’da sektör için bir kooperatif kurulması gerektiğini düşünüyorum. Orada kendi çekek yerimizi yapabilir, GSPV’ye kayıtlı bakım alanı oluşturabiliriz. Böylece bakım-onarım maliyetlerini karşılayabiliriz. Aksi halde tersanelere gidip bu işleri yapmak mümkün değil. Ekonomik sıkıntılar hepimizde var ama barınma yeri çözülmezse sektörümüz dalğışlarla birlikte büyük bir darboğaza girer. Sivriada’da yapılacak bir yatırım sektör için en doğru adım olacaktır.”

MUSTAFA ASLAN: “SÜRE UYGULAMASININ KALDIRILMASI BİZİ RAHATLATTI”

13 No’lu Gemi Akaryakıt İkmal ve Sağlama Faaliyetleri Komitesi Üyesi Mustafa Aslan, gemi yakıt ikmalcilerini olumsuz etkileyen 90 günlük süre



MUSTAFA ASLAN

uygulanmasına değinerek, bu sürenin kaldırılmasının sektöre büyük bir rahatlama sağladığını aktardı. Aslan, uygulamanın geçmişte ikmalcilerden ÖTV ve KDV talep edilmesine yol açtığını, bunun ciddi bir yük oluşturduğunu hatırlatarak, değişiklik için komite üyeleri adına teşekkürlerini ilettili.

SİNA ŞEN: “EMİNÖNÜ-SİRKECİ BÖLGESİNDE GÜNÜBİRLİK TURİZM FAALİYETLERİ AÇISINDA SIKINTILAR YAŞANIYOR”

31 No’lu Liman İçi Ve Liman Dışı Hatlı Tarifeli Sefer Yapan Yolcu Gemisi Taşımacılığı Komitesi üyesi Uğur Sina Şen, Heybeliada Hüseyin Rahmi Gürpınar Lisesi bünyesinde Denizcilik Meslek Lisesi’nin açılması için yaklaşık beş yıl süren girişimlerin sonuçlandığını söyledi.

Ulaştırma ve Milli Eğitim Bakanlıklarının ortak kararıyla 2026–2027 eğitim yılında doksan öğrencinin alınacağını aktaran Şen, sürece katkı sağlayan Tamer Kıran’a, Eğitim Komitesi’ne ve Teoman Mustafa Akyol’a teşekkürlerini ilettili.

Ayrıca Milli Eğitim Bakanlığı ile yürütülen çalışmalar kapsamında malzeme tedarikinde Deniz Ticaret Odası’nın sağlayacağı destek için şimdiden teşekkür etti. Şen daha sonra günübirlik turizm faaliyetleri konusuna değindi. İstanbul’da günübirlik turizm



SİNA ŞEN

faaliyetlerinin özellikle Eminönü–Sirkeci bölgesinden başlayarak Boğaz turları şeklinde gerçekleştiğini; ancak bu alanda ciddi sorunlar yaşandığını, yolcu temin eden kişiler ve teknelerin İstanbul’daki kaosu bir parçası hâline geldiğini ve özellikle Sirkeci Meydanı’nda mafyatik yapılar ortaya çıktığını söyledi. Şiddet olaylarının artmasının ve bunun turizme kadar uzanmasının ülkemizin tanıtımı açısından son derece olumsuz bir tablo yarattığını ve ciddi bir güvenlik sorunu teşkil ettiğini vurguladı.

Son olarak da Sina Şen, çevre konusunda bir hususu dile getirdi: “Gemilerden kaynaklanan atıklar için milyon dolarlık cezalar uygulanırken, karasal kaynaklı kirlilik göz ardı edilmektedir. Özellikle 25 Temmuz’daki yağmurlardan sonra Anadolu yakasında, Kadıköy’den Tuzla’ya kadar kanalizasyon denize karışmıştır. Adalar bölgesinde de benzer durum yaşanmıştır. Dolayısıyla denizlerin kirlenmesi yalnızca gemiler üzerinden anlatılan bir hikâye değildir; karasal altyapı sorunları da denizleri ciddi şekilde kirletmektedir.”

TAMER KIRAN: “GEMİLER VE TEKNELENDEN KAYNAKLANAN KİRLİLİK YALNIZCA YÜZDE 2–3’TÜR”

İMEAK DTO Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran, bu noktada söz alarak Şen’in çok önemli bir noktaya parmak bastığını belirtti ve şunları söyledi:



“Pazartesi günü Marmaris’te bir toplantı yaptık; “Temiz Seyir” projesi kapsamında Çevre Yönetimi Genel Müdürümüz Fatih Tural da katıldı.

Orada da sizin bahsettiğiniz konunun Fethiye’deki örneği gösterildi: Kıyıda 40–50 metre açıkta denize bırakılan atıkların görüntüsüyle durum net biçimde ortaya kondu. Israrla vurguladığımız mesele şu: Deniz kirliliğinin yüzde 97–98’i karasal kaynaklıdır; gemiler ve teknelerden kaynaklanan kirlilik ise yalnızca yüzde 2–3’tür.

Buna rağmen denizcilik sektörünün sahil güvenlik, çevre denetimi ve diğer uygulamalarla sürekli sıkıştırılması haksızlıktır. Pazartesi günü yapılan toplantıda da videolarla bu durumu gösterdik. Bir yandan temizlik ve çevre konusunda hassasiyetle bağırıp çağırıyoruz; ama öte yandan Fethiye’nin bütün atıkları 40–50 metre açığa bırakılıyor. Bu çelişkiyi gündeme getirdiğiniz için teşekkür ederim.

İSMET MUTLU: “BUNKER FİRMALARI YENİKAPI LİMANI’NI KULLANAMIYOR”

Daha sonra 28. No’lu Gemi Yakıt ve İkmal Tanker Taşımacılığı Komitesi Başkanı İsmet Mutlu kürsüye gelerek, son dönemde bunker hizmetlerinde yaşanan sorunları aktardı. Bunker hizmetleri nedeniyle



İSMET MUTLU

verilen yüksek miktardaki cezaların özellikle kumanya ve çöp depolama alanlarının yetersizliği ile sık personel değişiminden kaynaklanan operasyonel zorunluluklardan kaynaklandığını ifade etti. İsmet Mutlu şunları söyledi: “Hizmet botlarımızı sık sık kullanmak zorunda kalıyoruz ve her seferinde yüksek cezalarla karşılaşırız.”

Acente botu kullanmamız önerildi ancak bu da gemi başına aylık binlerce dolarlık ek maliyet yaratıyor. Bu durum sürdürülebilir değil. Ankara’ya da önerilerimizi ilettik, olumlu bir dönüş bekliyoruz.

Talebimiz, yalnızca yüz mil sefer yapan bunkerler için düzenleme yapılmasıdır. Ayrıca son aylarda uygulamaya giren ‘tüm personelin cüzdan ve sağlık belgeleriyle güvertede hazır beklemesi’ zorunluluğu çalışanların psikolojisini olumsuz etkiliyor. Uzun bunker ikmali sonrası dinlenen personelin gece yarısı güverteye çağırılması hoş bir uygulama değildir.”

Yenikapı Limanı’nın atıl durumda kalmasına dikkat çeken Mutlu, bunker firmalarının burayı kullanmadığını aktardı. Kumanya ve malzeme girişine izin verilmemesi ile servis araçlarının içeri alınmamasının sektörde ciddi sıkıntı yarattığını belirtti. İsmet Mutlu ayrıca gemi yanaşır yanaşmaz bazı



kişilerin post cihazıyla ödeme talep etmesinin rahatsızlık oluşturduğunu söyledi ve limanın kontrollü şekilde bunkerler tarafından kısa süreli kullanıma açılmasının hem yatırımı değerlendireceğini hem de sektörün barınma ve lojistik sorunlarını hafifleteceğini vurguladı.

TAMER KIRAN: “YENİKAPI LİMANI’NIN DAHA VERİMLİ KULLANILMASI İÇİN PLANLAMALARI GÖZDEN GEÇİRECEĞİZ”

İMEAK DTO Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kiran da buna cevaben Yenikapı Limanı’nı İstanbul Valiliği’nin kuruluşu olan İKOP ile ortaklaşa yaptıklarını, dolayısıyla kararları tek başlarına alamadıklarını ve kamu kurumlarıyla istişare içinde olmak zorunda olduklarını söyledi.

Kiran sözlerine şöyle devam etti: “Orya ciddi bir yatırım yapıldı: Elektrik, su, itfaiye gibi tüm hizmetleriyle eski mezbelelikten çok farklı, modern bir alan haline geldi. Ancak kamu malı olduğu için ücretsiz kullandırılmaz söz konusu olamaz; bunun hesabı sorulur. Bu nedenle düşük de olsa bir ücret alınması gerekiyor. Rakamlar oldukça makul seviyede tutuldu; giriş-çıkış toplamı yaklaşık 7-8 bin lira civarında.

Bazı şikayetler oldu; örneğin gemi yanaşır yanaşmaz post cihazıyla ödeme talep edilmesi doğru bir uygulama değil. Bunları kuruluş sürecinin sancıları olarak görüyoruz ve artık yaşanmadığını düşünüyoruz. Yakıt tankerleriyle ilgili kullanımda ise güvenlik nedeniyle farklı bir durum var; boşken nasıl değerlendirilebileceğini arkadaşlarla konuşacağız. Biz de mevcut durumdan memnun değiliz, hareketi artırmak istiyoruz. Ancak dalgıç tekneleri için belirlenen aylık 60 bin TL civarındaki bedel yüksek bulundu ve kabul edilmedi.

İstanbul’un merkezinde konaklama için bu rakamın yüksek olup olmadığını takdirlerinize bırakıyorum. Sonuç olarak, Yenikapı Limanı’nın daha verimli kullanılması için planlamaları gözden geçireceğiz ve ilgili arkadaşlara gerekli talimatları vereceğiz.”

İMEAK DTO Meclis Başkanı Başaran Bayrak’ın toplantıyı sona erdirmesinin ardından gazeteci Gökhan Karakaş, Deniz Tarihçisi Ali Bozoğlu ve Kaptan Ömer Asmalı, İMEAK Deniz Ticaret Odası’nın destekleriyle hazırlayıp yayımladıkları, “Türk Kabotajının 100. Yılı” isimli kitap için Tamer Kiran’a teşekkür ederek, plaket takdim etti.

Büyük yolculuklar, küçük ayrıntılarla başlar.
1950'den beri her ayrıntıya aynı özenle.

www.ozgenshipsupply.com

[in](#) [@](#) ozgenshipsupply

info@ozgenshipsupply.com

[☎](#) +90 850 777 1950



TUZLA Merkez

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

TUZLA Depo & Ofis

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

YALOVA Şube

Devlet Yolu Mevkii
İncirli Sokak, Marin Çarşısı
Yan Sanayi Sitesi A Blok No:19-20
77700 Altınova
Yalova / Türkiye

FAALİYET RAPORU FAALİYET RAPORU FAALİYET RAPORU

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

DENİZCİLİK SEKTÖRÜNE KATKI ÖDÜLÜ

İMEAK Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran, 1 Temmuz Perşembe akşamı, 5. Türkiye Denizcilik Zirvesi kapsamında gerçekleştirilen Denizcilik Ödülleri Töreni'nde, "Denizcilik Sektörüne Katkı" ödülü aldı. Kıran'a ödülünü, Cumhurbaşkanı Yardımcısı Cevdet Yılmaz ile Ulaştırma ve Altyapı Bakanı Abdulkadir Uraloğlu verdi. Tamer Kıran ödüle, Türk denizcilik sektörünün gelişmesine sağladığı katkılar, denizcilik eğitiminin desteklenmesi, sektörün rekabet gücünün artırılması ve kamu-özel sektör iş birliğinin güçlendirilmesine yönelik çalışmalara liderlik etmesi dolayısıyla layık görüldü.

4. DENİZCİ ÜLKE DENİZCİ MİLLET PROJE YARIŞMASI'NDA DERECEYE GİRENLER ÖDÜLLENDİRİLDİ

İMEAK Deniz Ticaret Odası tarafından bu yıl 4. düzenlenen Denizci Ülke Denizci Millet Proje Yarışması'nda dereceye giren projeler, Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı himayelerinde, Denizcilik Genel Müdürlüğü tarafından İMEAK DTO'nun destekleriyle Tersane İstanbul'da gerçekleştirilen 5. Türkiye Denizcilik Zirvesi kapsamında düzenlenen törenle ödüllendirildi. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı (UAB) Denizcilik Genel Müdürü Ünal Baylan, Tersaneler ve Kıyı

Yapıları Genel Müdürü Salih Tan, İMEAK Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran tarafından dereceye giren yarışmacılara ödülleri takdim edildi.

TAMER KIRAN, SURIYE GENEL GÜMRÜKLER VE SINIR KAPILARI KURUMU BAŞKANI'NI AĞIRLADI

İMEAK Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanı ve Türkiye Odalar ve Borsalar Birliği (TOBB) Başkan Yardımcısı Tamer Kıran, 21 Temmuz Salı günü, Suriye Genel Gümrükler ve Sınır Kapıları Kurumu (GABC) Başkanı Qutaiba Ahmed Badawi ve beraberindeki heyeti DTO Genel Merkezi'nde ağırladı. Tamer Kıran ziyarette, Deniz Ticaret Odamızın faaliyetleri ile Türk denizcilik sektörü hakkında bilgi verdi. Ziyarete, Hatay Vali Yardımcısı Alp Eren Yılmaz, Suriye Ticaret Odaları Federasyonu Başkanı Alaa Ömer El-Ali ve Halep Ticaret Odası Başkanı Muhammed Sait Şeyh El-Kar da katıldı.

SURIYE SERBEST TİCARET, SANAYİ BÖLGELERİ VE YATIRIM ORTAMI FORUMU

İMEAK Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanı, Türkiye Odalar ve Borsalar Birliği (TOBB) Başkan Yardımcısı Tamer Kıran, 22 Temmuz Çarşamba günü, Ankara'da Suriye Serbest Ticaret, Sanayi Bölgeleri ve Yatırım Ortamı Forumu'na katıldı. TOBB Başkanı

M. Rifat Hisarcıkıloğlu'nun ev sahipliğinde, TOBB İkiz Kuleler'de gerçekleştirilen foruma, Ticaret Bakanı Prof. Dr. Ömer Bolat ve Suriye Genel Gümrükler ve Sınır Kapıları Kurumu (GABC) Başkanı Qutaiba Ahmed Badawi iştirak etti. Toplantıda, Türkiye ile Suriye arasında yeniden gelişmekte olan ekonomik ilişkiler kapsamında, Türk özel sektörünün Suriye'deki yatırım ve iş birliği imkanları değerlendirildi.

TAMER KIRAN, ZİYARETLERİ KABUL ETTİ

İMEAK Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran, 29 Temmuz Çarşamba günü, DTO Genel Merkezi'nde Türk Mühendis ve Mimar Odaları Birliği (TMMOB) Gemi Makineleri İşletme Mühendisleri Odası (GEMİMO) Yönetim Kurulu Başkanı Yunus Emre Aşkın, Yönetim Kurulu ikinci Başkanı Nuri Mert Can, Genel Sekreter Cavit Memişoğlu ve Yönetim Kurulu Üyesi Anıl Elmas'ı kabul etti.

Deniz Çalışanları Çalışma Derneği (DAD-DER) Başkanı ve Türkiye Denizcilik Federasyonu (TÜRDEF) Yönetim Kurulu Üyesi Ural Çağırıcı da Kıran'ı ziyaret etti. Ziyarete, Odamız Yönetim Kurulu Üyesi Ahmet Can Bozkurt, TÜRDEF Yönetim Kurulu Başkanı Arif Bostan ile Dernek Avukatı Sinan Ünlü katıldı.

"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.





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!



Yönümüz Gelecek

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



TURKP&I

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



İMEAK DENİZ TİCARET ODASI'NIN 44. KURULUŞ YILDÖNÜMÜ

26 Ağustos 1982 tarihinde 744 deniz tacirinin ortak iradesiyle “İstanbul Deniz Ticaret Odası” adıyla kurulan İMEAK Deniz Ticaret Odası, denizcilik sektörünün ihtiyaçları doğrultusunda zaman içerisinde Marmara, Ege, Akdeniz ve Karadeniz bölgelerini kapsayan yapısıyla bugün yaklaşık 11 bin üyesi bulunan, Türkiye’nin en güçlü ve etkin meslek kuruluşlarından biri oldu.



Deniz Ticaret Odası’nın kuruluş hikayesi 1970 yıllarına uzanmaktadır. Bu tarihte denizcilik camiasının temsil edildiği yer, İstanbul Ticaret Odası’dır. İTO’daki denizcilik komitesinin üyeleri de rahmetli Ziya Kalkavan ve Mehmet Şekerci’dir. Deniz Ticaret Odası’nın kurulmasında dönemin başbakanı Bülent Ulusu ile E. Oramiral Celal Eyceoğlu ve deniz kuvvetlerinin katkısı büyüktür.

DTO’nun kuruluşunda elini taşın altına koyan isimler olduğu gibi, onları bu mücadelede destekleyen, bu işin mutfağında çalışan birçok isim vardır.

İstanbul Ticaret Odası’nda bir meslek komitesiysen, bundan tam 40 yıl önce 1982 yılında başlangıçta sadece İstanbul Deniz Ticaret Odası olarak 744 üye ile kurulmuş bulunan İMEAK Deniz Ticaret Odası, bugün yaklaşık 11 bin üyesi ile Türkiye’nin en büyük odaları arasında

yerini almıştır. DTO’nun kuruluş çalışmaları 1980’li yılların başlarında dönemin Başbakanı Emekli Oramiral Bülent Ulusu’nun denizcilik verdiği büyük önem dikkate alınarak Armatörler Birliği ve dönemin denizcilik camiası paydaşlarının yaptıkları girişimler sonucunda başlamıştır.

İlerleyen süreçte yapılan çalışmalar sonucunda; Ticaret Bakanlığı’nın, 4 Mayıs 1982 tarihli kararıyla Oda’nın kuruluş izni verilmiştir. Oda Meslek Komitelerinin ilk seçimi 3 Ağustos 1982 tarihinde yapılmış, 26 Ağustos 1982 tarihinde Oda Meclis Başkanlık Divanı gözetiminde ilk yönetim kurulu başkanı ve yönetim kurulu üyeleri seçimi yapılarak DTO, ilk hizmet yeri olan Deniz Kuvvetleri Komutanlığı’nın Beşiktaş Akaretler’de tahsis ettiği bir binada faaliyetine başlamıştır.

İMEAK Deniz Ticaret Odası; armatörler, gemi işletmecileri, gemi ve yat inşa,



tersane ve tekne imal yeri sahipleri, gemi ve yat inşa yan sanayicileri, limanlar, marinalar, gemi acenteleri, gemi alım-satım ve navlun komisyoncuları (brokerler), deniz turizmi alanında faaliyet gösteren şirketler, ticari yat ve gezinti tekneleri sahipleri, gemi tedarikçileri, gemi ve yat yakıt ikmalcileri, ticari balıkçılık şirketleri, yükleme, boşaltma ve istifleme yapan şirketler, gemi klas kuruluşları, gemi sigorta şirketleri, gemi sörveyörleri, kurtarma, kılavuzluk, gemi levazımı sağlama gibi yardımcı hizmetler de dahil olmak üzere denizcilik sektöründe faaliyet gösteren 48 Meslek Komitesi’nden oluşmaktadır ve yaklaşık 11.000 üyesi bulunmaktadır.

İMEAK DTO’nun faaliyet alanı, Marmara Denizi’ne kıyısı olan illerimizi ve daha sonra da Ege ve Akdeniz’i ve nihayet Mayıs 1989’da Karadeniz’e kıyısı olan illerimizi kapsayacak şekilde genişletilmiştir. Bu süreçte İMEAK DTO; Karadeniz, Marmara, Ege ve

4. DENİZCİ MİLLET DENİZCİ ÜLKE PROJE YARIŞMASI ÖDÜLLERİ SAHİPLERİNİ BULDU

4'üncü Denizci Millet Denizci Ülke Proje Yarışması Ödülleri 5'inci Türkiye Denizcilik Zirvesi'nde düzenlenen ödül töreninde sahiplerini buldu.



Yarışma birincisi Doğuhan Hazar Cengiz ve Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Denizcilik Genel Müdürü Ünal Baylan

4'üncü Denizci Millet Denizci Ülke Proje Yarışması Ödülleri 5'inci Türkiye Denizcilik Zirvesi'nde düzenlenen ödül töreninde sahiplerini buldu.

İMEAK Deniz Ticaret Odası tarafından, Türk denizcilik sektörünün yenilikçi fikirler, milli projeler, uygulanabilir sistemler ve teknoloji odaklı çözümlerle desteklenmesi, denizciliğimizin daha ileri noktalara taşınarak dünya deniz ticaretinde daha güçlü bir konuma ulaşmasına katkı sağlanması amacıyla 2020 yılından itibaren iki yılda bir düzenlenen "Denizci Millet Denizci Ülke" Proje Yarışması'nın dördüncüsü bu yıl gerçekleştirildi.

Yarışmada ilk üç dereceye giren proje sahiplerine ödülleri Tersane İstanbul'da gerçekleştirilen 5. Türkiye Denizcilik Zirvesi kapsamında düzenlenen törenle takdim edildi.

Türk denizciliğini yenilikçi, sürdürülebilir ve uygulanabilir projelerle daha ileriye taşıyabilmek amacıyla düzenlenen yarışmada; deniz ulaştırması, deniz ticareti, gemi ve yat inşa sanayi, deniz turizmi, deniz kaynakları, limanlar, deniz çevresi, denizcilik eğitimi ve istihdam konularının yanı sıra, denizcilik sektöründe yeşil dönüşüm, dijitalleşme, enerji verimliliği, emisyonların azaltılması, sürdürülebilir teknolojiler ve yenilikçi uygulamalar konuları kapsamında proje başvuruları kabul edildi ve yarışmaya bu yıl toplam 49 proje başvurusu yapıldı. Yarışmaya başvuran projeler, alanında uzman akademisyenlerden oluşan Ön Eleme Jürisi ile üniversitelerimizin değerli rektör ve dekanlarından oluşan Final Jürisi tarafından değerlendirildi. Yapılan değerlendirmeler neticesinde finale kalan 9 proje Odamıza davet edilerek Final Jürisi huzurunda proje sunumlarını

gerçekleştirdi ve jüri değerlendirmesi neticesinde ilk üç dereceye giren projeler belirlendi. Yarışmada birinciliği, gemiler, vinç ve kreyinler, rafineri ve depolama tesisleri ile gaz veya sıvı tanklarında korozyona bağlı sac incelmesinin daha hızlı, güvenli ve verimli şekilde tespit edilmesini amaçlayan "MARBEE – NDT Drone" isimli projesi ile Doğuhan Hazar CENGİZ kazandı.

Proje kapsamında, EMAT sensör eklentili drone teknolojisi kullanılarak yüksek yapılarda personel kullanımının azaltılması, sac kalınlık ölçümlerinin kısa sürede ve güvenli biçimde gerçekleştirilmesi, bakım ve kontrol süreçlerinde operasyonel verimliliğin artırılması hedeflenmektedir. Gemi, tank, kreyin ve rafineri gibi erişimi güç alanlarda temassız ve güvenli ölçüm yapılmasına imkân tanıyan proje, denizcilik sektöründe iş sağlığı ve güvenliği ile bakım-onarım süreçlerine yenilikçi bir katkı sunulmaktadır. Yarışmada ikinciliği, su altı araçları için geliştirilen manyetik tork aktarımı esasına dayalı lateral-aksiyel yönlenebilir bir itki sistemi sunan "MALTİS: Manyetik Tork Tabanlı Lateral-Aksiye Su Altı İtki Sistemi" isimli projesi ile Umut Şahan kazandı.

MALTİS projesiyle mekanik temas ve dinamik sızdırmazlık elemanlarına duyulan ihtiyacın azaltılması; tam su geçirmezlik, yüksek operasyonel güvenilirlik, düşük bakım ihtiyacı ve gelişmiş manevra kabiliyeti sağlanması hedeflenmektedir. Proje, su altı araçlarının hareket kabiliyetini artırmaya yönelik özgün yaklaşımıyla deniz teknolojileri alanında yenilikçi bir çözüm olarak öne çıkmaktadır.



Yarışma ikincisi Umut Şahan ve Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Tersaneler ve Kıyı Yapıları Genel Müdürü Salih Tan

Yarışmada üçüncülüğü ise, denizcilik sektöründe yakıt tüketimini azaltmak, karbon emisyonlarını düşürmek ve enerji verimliliğini artırmak amacıyla geliştirilen “AeroFOLD Rüzgar Türbini Teknolojisinin Denizcilik Uygulaması” isimli projesi ile Tarık Özkul kazandı.

Aero FOLD projesi; modüler ve katlanabilir kanat teknolojisine dayalı yenilikçi bir rüzgâr destekli tahrik çözümü sunmaktadır. Farklı gemi tiplerine uygulanabilir yapısıyla hem yeni inşa gemilerde hem de mevcut gemilerde retrofit yöntemiyle kullanılabilecek proje, denizcilik sektörünün yeşil dönüşümüne, enerji verimliliğine ve emisyon azaltım hedeflerine katkı sağlama potansiyeliyle dikkat çekmektedir.

Dereceye giren proje sahiplerine ödülleri, başarı belgeleri ve yarışma anısına plaketleri 5. Türkiye Denizcilik Zirvesi kapsamında Tersane İstanbul'da düzenlenen törende takdim edildi. Yarışmada birinci olan Doğuhan Hazar Cengiz'e ödülü Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Denizcilik Genel Müdürü Ünal Baylan, ikinci olan Umut Şahan'a ödülü Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Tersaneler ve Kıyı Yapıları Genel Müdürü Salih Tan, üçüncü olan Tarık Özkul'a ise ödülü İMEAK Deniz Ticaret Odası Yönetim

Kurulu Başkanı Tamer Kıran tarafından takdim edildi. Denizcilik sektörümüzün teknolojik gelişimine, sürdürülebilir dönüşümüne ve yenilikçi proje kültürüne katkı sunma potansiyeli taşıyan projelerin desteklenmesi amacıyla düzenlenen Denizci Millet Denizci Ülke Proje Yarışması'nda dereceye giren tüm proje sahipleri tebrik edildi, yarışmaya başvuru yapan tüm proje sahiplerine ve değerlendirme süreçlerinde görev alan jüri üyelerine teşekkür edildi.

“DRONE TEKNOLOJİLERİ 10-15 YIL İÇİNDE GELENEKSEL YÖNTEMLERİN YERİNİ ALACAK”

4. Denizci Millet Denizci Ülke Proje Yarışması'nda birincilik ödülüne layık görülen ARI Drones'un, geliştirdiği MARBEE - NDT Drone ile gemilerde sac kalınlığı ölçüm süreçlerini daha güvenli, hızlı ve dijital hale getirmeyi hedefliyor. ARI Drones Kurucu Ortağı Doğuhan H. Cengiz ile ödülün ardından MARBEE'nin geliştirilme sürecini, denizcilik sektörüne sağlayacağı katkıları ve şirketin gelecek vizyonunu konuştu.

Doğuhan Hazar Cengiz; “Bu ödül bizim için yalnızca bir yarışma başarısı değil; yıllardır üzerinde çalıştığımız bir teknolojinin sektör tarafından doğru bulunduğunu gösteren önemli bir kilometre taşı oldu. ARI Drones olarak

yaklaşık üç yıldır MARBEE üzerinde yoğun bir Ar-Ge çalışması yürütüyoruz. Bu süreçte hem teknik zorluklarla hem de yeni teknolojiler geliştirilmenin getirdiği birçok belirsizlikle karşılaştık” dedi. İMEAK Deniz Ticaret Odası gibi denizcilik sektörünün en önemli kurumlarından biri tarafından birincilikle ödüllendirilmenin, doğru bir probleme çözüm geliştirdiğimizi gösterdiğini vurgulayan Cengiz; “Bu başarı, aynı zamanda ekibimizin motivasyonunu artırırken projemizi ulusal ve uluslararası pazarlara taşıma konusunda da bize önemli bir güç kazandırdı” şeklinde konuştu.

Cengiz şöyle devam etti: “Drone ile kalınlık ölçümü alma fikri aslında uzun yıllardır aklımda olan bir projeydi. ARI Drones kurulmadan önce ortağım Evren Bey ile Teknopark İstanbul'da tanıştık. Kendisi tarım dronları üzerine çalışıyordu, benim de denizcilik sektörüne yönelik böyle bir fikrim vardı. Zamanla bu ortak vizyon bizi bir araya getirdi ve aslında ARI Drones'un kurulmasına vesile olan proje de MARBEE oldu.

Denizcilikte gemilerin periyodik klas sürveyleri sırasında gerçekleştirilen sac kalınlığı ölçümleri oldukça zahmetli, zaman alan ve çoğu durumda personel açısından risk oluşturan bir süreçtir. Özellikle yüksek bölgelerde ölçüm yapılabilmesi için iskele kurulması, personelin kapalı alanlara girmesi veya halatla erişim yöntemleriyle çalışması gerekebiliyor.

Biz de bu süreci daha güvenli, daha hızlı ve daha verimli hale getirmek amacıyla MARBEE'yi geliştirmeye karar verdik. Ancak hedefimiz yalnızca bir drone üretmek değildi. Amacımız; ölçüm yapabilen, elde ettiği verileri dijital olarak kayıt altına alan ve gelecekte otonom görevler gerçekleştirebilecek yeni nesil bir muayene platformu geliştirmektir. Ben, önümüzdeki 10-15 yıl içerisinde drone teknolojilerinin gemi inşa ve denizcilik sektöründeki birçok geleneksel yöntemin yerini alacağına inanıyorum. MARBEE



Yarışma üçüncüsü Tarık ÖZKUL ve İMEAK Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanı Tamer KIRAN

de bu dönüşümün öncülerinden biri olmayı hedefliyor”.

“Geleneksel yöntemde uzman personelin ölçüm yapılacak noktaya fiziksel olarak ulaşması zorunludur” diyen Doğuhan Hazar Cengiz, bu durumun hem zaman kaybına hem de özellikle kapalı ve yüksek alanlarda ciddi iş güvenliği risklerine neden olabileceğini belirtti ve şunları söyledi: “MARBEE ise ölçüm cihazını drone üzerinde taşıyarak operatörün erişemediği bölgelere güvenli şekilde ulaşabiliyor. Böylece iskele ihtiyacını ortadan kaldırıyor, kapalı alanlarda personelin bulunma süresini minimuma indiriyor ve denetim süreçlerini önemli ölçüde hızlandırıyor.

Bunun yanında tüm ölçümler dijital ortamda kayıt altına alınabiliyor. Böylece geçmiş ölçümler karşılaştırılabilir, raporlama kolaylaşıyor ve gemilerin dijital bakım geçmişi oluşturulabiliyor. Üç boyutlu tarama özelliği sayesinde plaka plaka hangi bölgelerin daha fazla korozyona uğradığı rahatlıkla görülebiliyor. Uzun vadede diğer hedefimiz ise yapay zekâ destekli analizlerle korozyonun erken tespit edilmesini sağlayan akıllı bir muayene sistemi oluşturmak”.

MARBEE'yi uçan bir teknik uzman gibi düşünebileceğimizi vurgulayan Cengiz şu noktalara dikkat çekti: “Üzerinde bulunan özel tasarım robotik kol sayesinde ölçüm yapacağı yüzeye temas ediyor. Bu robotik kol, yüzeyin konumuna göre açısını 0 ile 90 derece arasında otomatik olarak ayarlayabiliyor. Böylece yalnızca dik yüzeylerde değil, tavan sacları ve farklı açılardaki bölgelerde de rahatlıkla ölçüm yapabiliyor. Robotik kolun ucunda ise sıvı kullanılmasını gerektirmeyen (couplant-free) EMAT teknolojisine sahip bir ultrasonik kalınlık ölçüm cihazı bulunuyor. Bu sayede yüzeye herhangi bir jel uygulanmasına gerek kalmadan sac kalınlığı güvenilir şekilde ölçülebiliyor. Gemilerin kapalı alanlarında GPS sinyalleri sağlıklı çalışmadığı için MARBEE, GPS'e ihtiyaç duymadan kendi konumunu belirleyebilen, özel olarak programladığımız bir navigasyon sistemine sahip. Aynı zamanda bulunduğu ortamı üç boyutlu olarak tarayabiliyor ve dijital bir model oluşturabiliyor. Gelecekte ise yapay zekâ desteğiyle bu taramalar üzerinden kaynak hatlarını otomatik olarak tespit ederek ölçüm rotasını kendi oluşturabilen, tam otonom bir sisteme dönüşmesini hedefliyoruz”.

Herkesin anlayacağı bir dille çalışma prensibini anlatan Doğuhan Hazar Cengiz şunları kaydetti: “Operatör, drone'u geminin içerisine yönlendiriyor. Ölçüm yapılacak noktaya ulaşıldığında robotik kol yüzeye temas ediyor, kalınlık ölçümünü gerçekleştiriyor ve elde edilen tüm veriler konum bilgileriyle birlikte anlık olarak bilgisayara aktarılıp kayıt altına alınıyor. Böylece insanların ulaşmasının zor veya riskli olduğu bölgelerde aynı işlemler çok daha güvenli, hızlı ve verimli şekilde gerçekleştirilebiliyor. Bugün MARBEE, yaklaşık iki dakika içerisinde sekiz farklı noktadan kalınlık ölçümü yapabiliyor. Bu hız, geleneksel yöntemlerle karşılaştırıldığında denetim süreçlerinde önemli bir zaman avantajı sağlıyor”.

Cengiz yarışmayı kazanmanın artılarını da şöyle anlattı: “MARBEE, prototip geliştirme sürecini yeni tamamlamış bir ürün. Aslında yarışmadan önce de Türkiye'nin önde gelen NDT firmalarından bazılarıyla görüşmeler yürütüyorduk. Dolayısıyla MARBEE, sektörün belirli bir kesimi tarafından bilinen ve yakından takip edilen bir projeydi. Yarışmada birincilik elde etmemizle birlikte projemizin görünürlüğü önemli ölçüde arttı. Hem üniversite iş birliklerimizden hem de daha önce temas halinde olduğumuz sektör temsilcilerinden oldukça olumlu geri dönüşler aldık. Özellikle MARBEE'nin denetim süreçlerinde sağlayacağı hız, iş güvenliği ve dijitalleşme avantajları büyük ilgi gördü. Bu yarışmayla birlikte MARBEE'nin sektördeki değerinin de tescillendiğine inanıyoruz. Şu anda farklı kurumlarla pilot uygulamalar ve saha testleri konusunda görüşmelerimiz devam ediyor. Aynı zamanda yurt dışındaki potansiyel iş ortaklarıyla da temaslarımız sürüyor. Önümüzdeki dönemde MARBEE adına önemli gelişmeler yaşanacağına inanıyoruz”.

Şu anda ürünün prototip doğrulama ve saha testleri aşamasında bulunduğunu belirten Cengiz; “Gerçek operasyon koşullarında elde ettiğimiz geri

İMEAK DTO'DAN GEMİ ACENTELERİ YÖNETMELİĞİ SÜRECİNE İLİŞKİN AÇIKLAMA

İMEAK Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkan Yardımcısı Recep Düzgüt, Gemi Acenteleri Yönetmeliği hakkında son günlerde gerçeği yansıtmayan değerlendirmeler, eksik bilgilendirmeler ve kasıtlı yönlendirmeler yapıldığını belirterek, yönetmelik sürecinin başlangıcından bugüne kadar yürütülen çalışmaları kamuoyuyla paylaştı.



Recep Düzgüt, meslektaşlarının doğru bilgiye ulaşmasını sağlamak amacıyla hazırlanan kapsamlı açıklamada, yönetmeliğin taslak aşamasından itibaren yürütülen girişimleri, elde edilen kazanımları ve Danıştay'a taşınan düzenlemeleri ayrıntılarıyla anlattı. Açıklamada, gemi acenteliği mesleğinin ve meslek mensuplarının kazanılmış haklarının korunmasının temel öncelik olduğu vurgulanırken, geçmişte olduğu gibi bugün de idari, hukuki ve kurumsal tüm platformlarda sektörün hak ve menfaatlerini savunmaya devam edileceği ifade edildi.

TASLAK AŞAMASINDAN İTİBAREN YOĞUN GİRİŞİMLER YÜRÜTÜLDÜ

Açıklamaya göre, yönetmelik henüz taslak aşamasındayken İMEAK Deniz Ticaret Odası'nın gemi acentesi

üyelerinin geniş katılımıyla hazırlanan görüş ve revizyon önerileri 21 Mart 2025 ve 29 Ağustos 2025 tarihlerinde ilgili makamlara iletili. Sektörün çekinceleri ve talepleri, gerçekleştirilen toplantılar ve görüşmelerde ayrıntılı ve açık bir şekilde dile getirildi.

14 Mayıs 2026 tarihinde Resmî Gazete'de yayımlanan Gemi Acenteleri Yönetmeliği'nin hukuki ve mesleki açıdan sakıncalı görülen hükümlerinin düzeltilmesi amacıyla ilgili idare nezdinde yoğun girişimlerde bulunduğu belirtilen açıklama şöyle devam etti:

“Uzlaşma yoluyla çözüm sağlanmasına öncelik verilmiş; dava açma süresi içinde itirazımıza konu düzenlemelerin yeniden değerlendirilmesi ve sektörün haklı taleplerinin karşılanması beklenmiştir. Bu süreçte, Denizcilik Genel Müdürlüğü'nün 24.07.2026 tarihli ve 3812332 sayılı yazısıyla mezun olunan bölüm sayıları artırılmış; ayrıca anılan yazıda sermaye şartına ilişkin yıllık artışın her yıl ayrıca takip edilmeyeceği, bu hususun acente yetki belgesinin beş yıllık yenileme sürecinde değerlendirileceği açıklığa kavuşturulmuştur. Bununla birlikte başkanı olduğum Vapur Donatanları ve Acenteleri Derneği olarak, meslektaşlarımızın kazanılmış haklarının ve mesleki menfaatlerinin korunması amacıyla 13 Temmuz 2026 tarihinde Danıştay nezdinde dava açtık. Dosya, Danıştay Onuncu Dairesinin E.2026/5798 esas numarasıyla görülmektedir. Yaklaşık iki yıldır sürdürülen bu süreçte yalnızca görüş bildirmekle yetinilmemiş; sektörümüzün haklarını korumaya yönelik somut

kazanımlar elde edilmiş, kabul edilmeyen düzenlemeler ise yargı denetimine taşınmıştır”.

İMEAK DTO Yönetim Kurulu Başkan Yardımcısı Recep Düzgüt açıklamasında yaptıkları girişimler sonucu Yönetmeliğe yansıyan düzenlemeleri de şöyle özetledi:

- İlk taslakta yer alan Gemi Acentesi tanımına, acentelerimizin hukuki sorumluluğunu sınırlandırmak amacıyla “bu çerçevede yaptıkları iş ve işlemlerde kendi kusurları dışında sorumlu tutulamayan” ibaresinin eklenmesi sağlanmıştır. Bu değişiklik, acentelerimizin hukuki sorumluluğunun sınırlandırılması bakımından son derece önemlidir.
- Merkez veya şubenin askıya alınması ya da pasif duruma geçirilmesi hâlinde aynı yaptırımın merkez ve tüm şubelere uygulanmasına yönelik düzenlemeye itiraz edilmiş; şubeye uygulanan yaptırımın merkez acenteye yansımaları önlenmiştir.
- Acente Sorumlusu olabilmek için öngörülen şartlara, çalışanlarımızın kazanılmış haklarının korunması amacıyla “veya Sicile kayıtlı acente personeli olarak en az beş yıl süreyle çalışmış olmak” hükmü eklenmiştir.
- İdare tarafından savunmanın yalnızca gerekli görülmesi hâlinde istenmesini öngören düzenlemeye itiraz edilmiş; anayasal güvence altındaki savunma hakkının korunması amacıyla “gerek görülmesi hâlinde” ibaresi Yönetmelikten çıkarılmıştır.

• Tali acenteye, ücret tarifesinde belirlenen bedelin en az yüzde 50'sinin ödenmesini zorunlu kılan düzenlemeye itiraz edilmiş; oranın yüzde 30'a indirilmesiyle, ana acentelerin tali acentelerle çalışma imkânı korunmuş ve tali acentelerin iş kaybına uğramasının önüne geçilmiştir.

• Kendilerine ait veya ortağı oldukları acenteler dışındaki acentelerin liman tesislerinde serbestçe faaliyet göstermelerini engelleyen fiillere yönelik yaptırım öngörülmesi talebimiz

Yetki Belgesi Sınıfı	Taslak	Yönetmelik	İndirim
A Sınıfı	900.000 TL	300.000 TL	%66,7
B Sınıfı	600.000 TL	200.000 TL	%66,7
C Sınıfı	300.000 TL	150.000 TL	%50,0

doğrultusunda ilgili maddeye idari para cezası eklenmiştir.

• Yetki belgesi ücretleri, taleplerimiz doğrultusunda önemli ölçüde azaltılmıştır:

• Sermayenin en az %50'sinin nakit veya kolay nakde çevrilebilir yatırım araçlarından oluşmasını ve belirlenen sermaye limitlerinin herhangi bir zamanda altına düşülmesi hâlinde yetki belgesinin iptal edilmesini öngören hükümler de itirazlarımız doğrultusunda nihai Yönetmelikte yer almamıştır.

• Sunulan önerilerimiz doğrultusunda, Yönetmeliğe C Sınıfı "Yat Acentesi" tanımı eklenmiş; bu sınıf için yat acenteliği faaliyetinin niteliğine uygun, asgari ve uygulanabilir yetkilendirme kriterleri öngörülmüştür. Ayrıca, ilk taslakta yer alan düzenleme yenilenerek, C Sınıfı Yat Acentelerinin Türk Boğazları dâhil tüm yatlara acentelik hizmeti sunabilmeleri sağlanarak hak mahrumiyetleri engellenmiştir.

Yönetmeliğin hazırlık sürecinde kabul edilmeyen taleplerin de neler olduğunu

Recep Düzgüt açıklamasında şu şekilde dile getirdi.

- Acentelerde denizcilikle ilgili programlardan mezun personel çalıştırılmasını zorunlu kılan düzenlemenin kaldırılması,
- Hâlihazırda görev yapan personelin kazanılmış haklarının korunması,
- Faaliyetin durdurulması ve yetki belgesi iptali yaptırımlarının kaldırılması,
- İdari yaptırımlarda uyarı ve disiplin sürecinin esas alınması.

Açıklamada Yargıya taşınan düzenlemeler de şöyle sıralandı:

- Mevcut çalışanların kazanılmış haklarını korumayan eğitim şartları,
- Merkez acentelerde denizcilik mezunu personel istihdamına ilişkin hükümler,
- Acente yetki belgelerinin tedbiren askıya alınması,
- Sermaye tutarlarının her yıl yeniden değerlendirilme oranında artırılmasına ilişkin hükümler.

Bu düzenlemeler hakkında yürütmenin durdurulması ve iptal istemiyle Danıştay'da dava açılmış olup, yargılama süreci devam etmektedir.

İMEAK DTO Başkan Yardımcısı tarafından kamuoyu ile paylaşılan açıklamanın son bölümü ise şöyle:

“Yaklaşık iki yıldır titizlikle yürütülen bu süreçte meslektaşlarımız hiçbir aşamada yalnız bırakılmamıştır. Mücadelemiz, Yönetmelik henüz hazırlık aşamasındayken başlamış; idari girişimler, teknik çalışmalar, doğrudan görüşmeler ve nihayetinde hukuk yoluyla aynı kararlılıkla sürdürülmüştür. Bundan sonraki süreçte de gelişmeler yakından takip edilecek, meslektaşlarımızın emeğini, haklarını ve kazanılmış haklarını korumak amacıyla gerekli tüm girişimler kararlılıkla sürdürülecektir. Meslektaşlarımızın hukukunu doğrudan

ilgilendiren böylesine önemli bir konunun eksik ve yanıltıcı bilgilerle Deniz Ticaret Odası seçim malzemesi hâline getirilmesini doğru bulmuyoruz! Biz denizciyiz. Rekabetin de denizcilik kültürüne yakışır şekilde; saygılı, yapıcı ve centilmence yürütülmesi gerektiğine inanıyoruz. Ayrıştırıcı söylemler yerine ortak akıl ve dayanışma anlayışının sektörümüze daha fazla değer katacağına inanıyor; tüm meslektaşlarımızın ortak menfaatlerinin her türlü kişisel veya dönemsel hesabın üzerinde tutulması gerektiğini düşünüyoruz.

Bu anlayış, bugüne kadar benimsediğimiz çalışma kültürünün temelini oluşturmaktadır. Nitekim yaklaşık çeyrek asır önce, 2002 yılında yürürlüğe giren ilk Gemi Acenteleri Yönetmeliği'ne karşı da hukuki yollara başvurmuş; açtığımız iptal davası sonucunda Yönetmeliğin tamamının yargı kararıyla iptal edilmesini sağlayarak sektörümüz adına önemli bir kazanım elde etmiştik. Aynı mücadelemiz, 31 Ekim 2005, 2 Haziran 2011 ve 5 Mart 2012 tarihli yönetmeliklere ilişkin süreçlerde de aynı kararlılıkla sürdürülmüştür. Bu tecrübe, kalıcı çözümlerin ancak hukuki zemini sağlam, kurumsal ve sonuç odaklı çalışmalarla mümkün olduğunu açıkça göstermektedir. Geçmişte olduğu gibi bugün de yaklaşımımız değişmemiştir. Gündelik polemikler yerine belgeye, hukuka ve somut sonuca dayanan bir anlayışla hareket ediyor; sektörümüzün ortak menfaatlerini aynı sorumluluk bilinciyle korumaya devam ediyoruz. Üyelerimizden beklentimiz; değerlendirmelerini sürecin bütününe dikkate alarak yapmaları, gelişmeleri resmî belgeler ve İMEAK Deniz Ticaret Odamızın açıklamaları doğrultusunda takip etmeleri ve mesnetsiz iddialara itibar etmemeleridir. Bizim ölçümüz polemik değil; belge, hukuk ve sonuçtur. Kararlılıkla sürdürdüğümüz bu mücadele, bundan sonra da aynı sorumluluk anlayışıyla devam edecek; meslektaşlarımızın hak ve menfaatleri her platformda savunulacaktır”.

SURİYE'DE YATIRIM İMKANLARI DEĞERLENDİRİLDİ

İMEAK DTO Yönetim Kurulu Başkanı ve TOBB Başkan Yardımcısı Tamer Kıran, Suriye Serbest Ticaret, Sanayi Bölgeleri ve Yatırım Ortamı Toplantısı'na katıldı.

İMEAK Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanı, Türkiye Odalar ve Borsalar Birliği (TOBB) Başkan Yardımcısı Tamer Kıran, 22 Temmuz Çarşamba günü, Ankara'da Suriye Serbest Ticaret, Sanayi Bölgeleri ve Yatırım Ortamı Forumu'na katıldı. TOBB Başkanı M. Rifat Hisarcıkloğlu'nun ev sahipliğinde, TOBB İkiz Kuleler'de gerçekleştirilen foruma, Ticaret Bakanı Prof. Dr. Ömer Bolat ve Suriye Genel Gümrükler ve Sınır Kapıları Kurumu (GABC) Başkanı Qutaiba Ahmed Badawi iştirak etti.

Toplantıda, Türkiye ile Suriye arasında yeniden gelişmekte olan ekonomik ilişkiler kapsamında, Türk özel sektörünün Suriye'deki yatırım ve iş birliği imkanları değerlendirildi.



SURİYE HEYETİ DTO'YU ZİYARET ETTİ

İMEAK DTO Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran, Suriye Genel Gümrükler ve Sınır Kapıları Kurumu Başkanı Qutaiba Ahmed Badawi ve beraberindeki heyeti ağırladı.



İMEAK Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanı ve Türkiye Odalar ve Borsalar Birliği (TOBB) Başkan Yardımcısı Tamer Kıran, 21 Temmuz Salı günü, Suriye Genel Gümrükler ve Sınır Kapıları Kurumu (GABC) Başkanı Qutaiba Ahmed Badawi ve beraberindeki heyeti DTO Genel Merkezi'nde ağırladı.

Kıran ziyarette, Deniz Ticaret Odası'nın faaliyetleri ile Türk denizcilik sektörü hakkında bilgi verdi.

Ziyarete, Hatay Vali Yardımcısı Alp Eren Yılmaz, Suriye Ticaret Odaları Federasyonu Başkanı Alaa Ömer El-Ali ve Halep Ticaret Odası Başkanı Muhammed Sait Şeyh El-Kar da katıldı.



İstanbul'dan Dünyaya Açılan 55 YILLIK TECRÜBE

Güverte Donanımları

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

Hidrolik Sistemler

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

Makine Ekipmanları

Pompa ve kompresörler
Eşanjör sistemleri

Lazer Kaplama

Yüzey güçlendirme
Aşınma dayanımı artırma
Özel kaplama çözümleri

Robotik Kaynak

Hassas ve hızlı kaynak işlemleri
Endüstriyel onarım çözümleri
Dayanıklı birleşim uygulamaları

Soğutma & İklimlendirme

Chiller ve soğutma sistemleri
İklimlendirme çözümleri
Montaj, bakım ve onarım

Mekanik Çözüm Ortağınız

İçmeler Mahallesi Reis Sokak No:17
Tuzla / İstanbul

0542 827 66 84
info@gunesgemi.com



www.gunesgemi.com
www.gunesgemieurope.nl

Albert Plesmanweg 29 3088GA
Rotterdam / The Netherlands

+31 68 407 1199
info@gunesgemieurope.nl



**EXPERT
SHIP SERVICE**

**YOU ARE
SAFE WITH US!**

📍 Tuzla - Istanbul

☎ +90 505 590 09 02

✉ info@reinamarine-shipservice.com



BOSPHORUS BOAT SHOW

DENİZ FUARI

17-25 EKİM 2026

ATAKÖY MARİNA, İSTANBUL



YATED
YAT ve TEKNE ENDÜSTRİSİ DERNEĞİ



YATED
FUARCILIK A.Ş.

ATAKÖY MARİNA
İSTANBUL  TÜRKİYE



bosporusboatshow.com

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

ALIAĞA, NET TON BAZINDA TÜRKİYE’NİN LİDER LİMANI

İMEAK DTO Aliğa Şubesi Yönetim Kurulu Başkanı Adem Şimşek, Aliğa Şubesi Temmuz Ayı Meclis Toplantısı’nda yılın ilk altı ayına ait liman istatistiklerini değerlendirdi.



İMEAK Deniz Ticaret Odası Aliğa Şubesi’nin Temmuz ayı olağan meclis toplantısı, Meclis Başkanı İsmail Önal’ın başkanlığında yapıldı. Toplantıda konuşan İMEAK DTO Aliğa Şubesi Yönetim Kurulu Başkanı Adem Şimşek, 5. Türkiye Denizcilik Zirvesi’nin sektörün geleceğine yön veren önemli bir platform olduğunu belirterek, zirvenin düzenlenmesinde emeği geçen herkese teşekkür etti.

Şimşek Aliğa’dan Midilli Adası’na başlatılan düzenli feribot seferlerinin kısa sürede yoğun ilgi gördüğünü ve yolcu sayısında önemli bir artış sağladığını, bu gelişmenin ardından gerçekleştirilen resmî temasların iki bölge arasındaki ilişkileri daha da güçlendiğini ifade etti.

2026 yılının ilk altı ayına ait liman istatistiklerini değerlendiren Şimşek, Aliğa’nın net yük elleçlemesinde Türkiye’nin lider limanı olmayı sürdürdüğünü vurguladı: “2026 yılı Ocak–Haziran döneminde Aliğa limanlarında toplam 44 milyon 897 bin 2 ton net yük elleçlendi. Geçen yılın aynı dönemine göre %2,88 oranında sınırlı bir düşüş yaşansa da Aliğa net ton bazında

Türkiye’nin lider limanı olmayı sürdürdü. Bu sonuç, Aliğa limanlarının ülkemiz deniz ticaretindeki stratejik konumunu ve güçlü operasyonel kapasitesini bir kez daha ortaya koymaktadır.”

Yükleme ve boşaltma verilerine ilişkin değerlendirmelerde bulunan Şimşek, Aliğa limanlarının her iki kategoride de Türkiye’nin en önemli limanları arasında yer almaya devam ettiğini ifade etti: “2026 yılı Ocak–Haziran döneminde Aliğa limanlarında gerçekleştirilen yükleme miktarı 17 milyon 13 bin 632 ton, boşaltma miktarı ise 26 milyon 591 bin 74 ton olarak kaydedildi. Geçen yılın aynı dönemine göre yüklemde %6,06, boşaltmada ise %0,72 oranında düşüş yaşanmasına rağmen, Aliğa her iki kategoride de Türkiye genelinde ikinci sıradaki yerini korudu.”

ALIAĞA LİMANLARI GROSTON BAZINDA İKİNCİ SIRADA

Groston ve gemi trafiğine ilişkin verileri değerlendiren Şimşek, Aliğa limanlarının bu göstergelerde de güçlü performansını sürdürdüğünü; 2026 yılı Ocak–Haziran döneminde Aliğa limanlarında toplam 55 milyon 919 bin 75 ton gross yük elleçlendiğini; geçen yılın aynı dönemine göre %5,74 oranında düşüş yaşanmasına rağmen Aliğa’nın groston bazında Türkiye genelinde ikinci sıradaki yerini koruduğunu aktardı: “Aynı dönemde limanlarımıza toplam 2 bin 944 gemi uğrak yaptı. Geçen yılın aynı dönemine göre gemi trafiğinde %4,26 oranında azalış gerçekleşmesine rağmen, Aliğa bu alanda da Türkiye genelinde ikinci sıradaki konumunu sürdürdü.”

Konteyner trafiğine ilişkin verileri değerlendiren Başkan Şimşek, küresel

ticarete yaşanan belirsizliklere ve dönemsel dalgalanmalara rağmen Aliğa’nın konteyner elleçlemesinde Türkiye’nin önde gelen limanları arasında yer almaya devam ettiğini sözlerine ekledi: “2026 yılının 6 aylık döneminde Aliğa limanlarında toplam 767 bin 126 TEU konteyner elleçlendi. Geçen yılın aynı döneminde 896 bin 786 TEU olarak kaydedilen konteyner elleçleme miktarında bu yıl %14,45 oranında azalış gerçekleşti. Küresel ticarete yaşanan belirsizlikler ve dönemsel dalgalanmaların etkilerine rağmen Aliğa, konteyner trafiğinde Türkiye genelinde beşinci sıradaki yerini korudu.”

“KÜRESEL BELİRSİZLİKLERE RAĞMEN GÜCÜMÜZÜ KORUYORUZ”

Toplantının sonunda genel bir değerlendirmede bulunan Başkan Adem Şimşek, küresel ticarete yaşanan belirsizlikler, bölgesel çatışmalar ve deniz taşımacılığını etkileyen jeopolitik gelişmelere rağmen Aliğa limanlarının güçlü konumunu koruduğunu belirterek şu ifadeleri kullandı: “Yılın ilk yarısına ilişkin veriler, küresel ölçekte yaşanan ekonomik dalgalanmalara, bölgesel çatışmalara ve uluslararası deniz ticaretini etkileyen gelişmelere rağmen Aliğa’nın güçlü altyapısı, yüksek operasyonel kapasitesi ve rekabet gücüyle Türkiye deniz ticaretindeki stratejik konumunu koruduğunu göstermektedir. Kamu kurumlarımız, liman işletmelerimiz ve sektör paydaşlarımızla oluşturduğumuz güçlü iş birliği sayesinde önümüzdeki dönemde de sürdürülebilir büyüme anlayışıyla bölgemize ve ülkemiz ekonomisine katkı sunmayı kararlılıkla sürdüreceğiz.”

(DTO Aliğa Şubesi)

Güçlü Stok, Hızlı Hizmet Ağı.

GÜVENİLİR ÇÖZÜM ORTAĞINIZ



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

+90 216 504 95 78

sales@petramar.net

www.petramar.net

“GÜLLÜK LİMANI’NIN KAPASİTESİ GELİŞTİRİLMELİ”

İMEAK Deniz Ticaret Odası Bodrum Şubesi Yönetim Kurulu Başkanı Orhan Dinç, Güllük Limanı’nın bölge ekonomisine yaptığı katkıları ve büyüme potansiyelini değerlendirdi.



Bodrum Yarımadası, sahip olduğu doğal güzellikleri, tarihi mirası, gelişmiş marina altyapısı ve deniz turizmi potansiyeli ile Türkiye’nin ve Akdeniz’in en önemli turizm destinasyonlarından biridir.

Her yıl milyonlarca yerli ve yabancı ziyaretçiyi ağırlayan yarımada, yalnızca turizm alanında değil; denizcilik, yatçılık, lojistik ve dış ticaret faaliyetleriyle de bölge ekonomisinin lokomotiflerinden biri konumundadır. Özellikle Güllük Körfezi, sanayi, madencilik ve ihracat faaliyetlerinin deniz yolu ile dünyaya açıldığı stratejik bir merkez olarak Muğla ekonomisine önemli katkılar sağlamaktadır. İMEAK Deniz Ticaret Odası Bodrum Şubesi olarak, bölgemizin denizcilik sektörüne değer katan üyelerimizin faaliyetlerini yakından takip etmekte ve desteklemekteyiz. Güllük Limanı, bölgenin ihracat kapasitesine, lojistik altyapısına ve ülke ekonomisine sunduğu katkılar bakımından stratejik öneme sahip tesislerden biridir.

LİMAN FAALİYETLERİ

Güllük Limanı’nda 60.000 DWT’a kadar gemilere feldspat, boksit, kalsit, kuvars, zımpara taşı, alüminyum cevheri ve konsantreleri, mermer ve balık unu gibi yükler için yükleme ve boşaltma hizmeti verilmektedir. Bu yükler ağırlıklı olarak Muğla ve Aydın illerinden kamyon ve tırlar aracılığıyla limana getirilmekte ve herhangi bir depolama yapılmaksızın doğrudan gemilere yüklenmektedir. Liman sahasında patlayıcı maddeler, akaryakıt, LPG, LNG veya diğer kimyasal maddelerin yükleme-boşaltma faaliyetleri kesinlikle yapılmamaktadır. Ayrıca bu tür maddelerin depolanmasına yönelik herhangi bir tesis de bulunmamaktadır. Liman sahasında yük stoklaması yapılmamakta, tüm yükler kara araçlarından doğrudan gemilere veya gemilerden kara araçlarına aktarılmaktadır.

Güneybatı Anadolu Bölgesi’nden gerçekleştirilen ihracat ve ithalat



faaliyetlerinde konteyner taşımacılığı önemli bir yer tutmaktadır. Mevcut durumda konteyner taşımacılığı ağırlıklı olarak İzmir ve Antalya limanları üzerinden gerçekleştirilmektedir. Ancak bu limanlara olan uzaklık, taşıma maliyetlerini artırmakta ve lojistik süreçleri olumsuz etkilemektedir. Coğrafi konumu itibarıyla Güllük Limanı, İzmir ve Antalya limanları arasında stratejik bir noktada yer almakta olup, bölgenin konteyner taşımacılığı açısından önemli bir alternatif oluşturabilecek potansiyele sahiptir. Ancak mevcut iskele boyutları ve kapasitesi nedeniyle bu talebe yeterli ölçüde cevap verilememektedir. Yapılan oşinografik çalışmalar (akıntı hızı, rüzgâr yönü ve hızı, dalga koşulları vb.) limanın doğal şartlar bakımından uygun özelliklere sahip olduğunu ortaya koymaktadır.

MUĞLA VE BODRUM EKONOMİSİNE KATKISI

Güllük Limanı, bölge ekonomisinin en önemli lojistik merkezlerinden biri olup, bölgenin uluslararası ticarete açılan önemli kapılarından biridir. Bölgedeki artan üretim, ihracat hacmi ve yük potansiyelinin mevcut liman altyapısıyla karşılanamaması nedeniyle uzun yıllar yürütülen çalışmalar sonucunda Güllük’ta modern yükleme limanı inşa edilmiştir. Ege Bölgesi’nde İzmir’den sonra önemli yükleme limanlarından biri olan Güllük



PRU
PİRİ REİS ÜNİVERSİTESİ

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

YÜKSEK LİSANS PROGRAMLARI

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

DOKTORA PROGRAMLARI

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



İLETİŞİM

lisansustu-enstitu@pirireis.edu.tr

0216 581 00 50

www.pirireis.edu.tr



BASARAN shipyard



BASARAN IS THE CORPORATE SOLUTION PARTNER OF POLLUTED SEAS !



Ship Building

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



Ship Repairing

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



Marine Sub Industry

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



Oil Spill Response

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

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

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

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

30 AĞUSTOS: UFUKTA DOĞAN ZAFER

Tarihin bazı günleri vardır ki, yalnızca bir savaşın değil, bir milletin yeniden doğuşunun sembolüne dönüşür. 30 Ağustos, Türk milletinin bağımsızlık yolculuğunda bu ufuk çizgisidir.



Her ulusun tarihinde bir “deniz feneri” gibi yol gösteren dönüm noktaları vardır. Bizim için 30 Ağustos, kararlılığın, cesaretin ve birlik ruhunun ışığıdır. Gazi Mustafa Kemal Atatürk’ün önderliğinde gerçekleşen Büyük Taarruz’un doruğu olan Başkomutanlık Meydan Muharebesi, yalnızca askeri bir zaferin ötesinde bir halkın kendi kaderine sahip çıkma iradesiydi.

Anadolu, parçalanmış ve yorgundu. Fakat umut, dalgaların içindeki bir gemi gibi yolunu buldu. TBMM’nin açılmasıyla başlayan milli mücadele, Sakarya’da savunmadan taarruza geçişin işaretini verdi. 26 Ağustos 1922 sabahı Afyon Kocatepe’den yükselen emirle Türk ordusu harekete geçti. Bu, sıradan bir operasyon değil; bir milletin geleceğini kurtarma seferiydi. 1920’lerin başlarında Anadolu, emperyalist işgallerle parçalanmış, halk yorgun ama umut doluydu. Türkiye Büyük Millet Meclisi’nin kurulmasıyla milli mücadele başlamış; Sakarya Meydan Muharebesi (1921)

ile savunmadan taarruza geçilmesinin zamanı geldiği anlaşılmıştı.

Bu hazırlık, Büyük Taarruz ile vücut buldu. 26 Ağustos 1922 sabahı Afyon Kocatepe’den verilen emirle Türk ordusu, neredeyse bir yıldır süren planlamanın ardından taarruza geçti. Bu, sıradan bir askeri operasyon değildi; Anadolu’nun, milletin, geleceğin kurtuluş hamlesiydi.

BAŞKOMUTANLIK MEYDAN MUHAREBESİ

Asıl kırılma noktası 30 Ağustos günü yaşandı. Gazi Mustafa Kemal Atatürk, İsmet Paşa ve Fevzi Paşa’nın önderliğindeki Türk ordusu, Dumlupınar’da düşmana kesin darbeyi vurdu. Bu savaş, sadece Yunan ordusunun mağlubiyeti değil; Anadolu’da bir milletin özgürlük iradesinin haykırışıydı.

Atatürk’ün zafer sonrası söylediği şu söz, günün anlamını özetler: “Ordular! İlk hedefiniz Akdeniz’dir. İleri!” Bu emirle birlikte, Türk ordusu hızla batıya ilerledi. 9 Eylül’de İzmir’in kurtuluşuyla işgal tamamen sona erdi. Bir millet, zincirlerini kırmış, iradesine sahip çıkmıştı. Türk ordusu 1 Eylül’de başladığı takip harekâtı neticesinde 9 Eylül 1922’de İzmir, 11 Eylül’de Bursa ve 18 Eylül’de de Batı Anadolu düşman işgalinden kurtarıldı. 11 Ekim 1922’de imzalanan Mudanya Ateşkes Anlaşması ile Doğu Trakya, silahlı çatışma olmadan Yunan askerinden arındırıldı. 24 Temmuz 1923’te imzalanan Lozan Barış Antlaşması ile Türkiye bağımsızlığını tüm dünyaya kabul ettirdi.

Mustafa Kemal Paşa, iki yıl sonra, 30 Ağustos 1924’te Başkomutan Meydan Muharebesi’ni kumanda ettiği Zafertepe’de Büyük Zafer’in önemini şu sözlerle vurgulayacaktı: “Hiç şüphe



etmemelidir ki yeni Türk devletinin, genç Türkiye Cumhuriyeti’nin temelleri burada atıldı. Ebedî hayatı burada taçlandırıldı. Bu sahada akan Türk kanları, bu semada uçan şehit ruhları, devlet ve cumhuriyetimizin ebedî muhafızlarıdır.”

İlk kez 1924’te “Başkumandan Zaferi” adıyla kutlanan 30 Ağustos, 1926’dan itibaren Zafer Bayramı olarak kutlanıyor. 1 Nisan 1926’da kabul edilen Zafer Bayramı Kanunu’nda 30 Ağustos Başkomutan Muharebesi gününün Cumhuriyet ordu ve donanmasının Zafer Bayramı olduğu, her yıl dönümünde bu bayram gününün kara, deniz ve hava kuvvetleri tarafından kutlanacağı belirtilir.

BUGÜNE BIRAKILAN MİRAS

Zafer Bayramı’nı kutlamak, geçmişin anmak kadar geleceğe bakmaktır. Özgürlük, eşitlik, bağımsızlık... Bunlar yalnızca kelimeler değil; 30 Ağustos’un bize bıraktığı ebedî emanetlerdir. Bugün gökyüzüne baktığımızda, dalgaların sesini dinlediğimizde, o günkü mücadeleyi hatırlarız. Ve içimizde yeniden o ses yükselir: “Vatan bir bütündür, parçalanamaz.” 30 Ağustos Zafer Bayramı’nı coşkuyla kutlarken, Gazi Mustafa Kemal Atatürk ve tüm kahramanlarımızı saygı, minnet ve rahmetle anıyoruz.



ABS

TECHNOLOGY TRENDS

MAKING INNOVATION WORK

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

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



Türkiye'nin Mavi Vatan Vizyonu ve Türkiye-Somali İş Birliği



*DR. MUSTAFA BAŞKARA

Son yıllarda Türkiye'nin denizcilik politikalarına yön veren en önemli kavramlardan biri hâline gelen Mavi Vatan kavramı, kamuoyunda çoğunlukla deniz yetki alanları ve jeopolitik gelişmeler üzerinden gündeme geliyor. Ancak Mavi Vatan, yalnızca Türkiye'nin denizlerdeki hak ve menfaatlerinin korunmasına yönelik bir yaklaşımı ifade etmiyor. Aynı zamanda limanlardan deniz ticaretine, deniz ulaştırmasından mavi ekonomiye, deniz hukuku çalışmalarından uluslararası iş birliklerine kadar uzanan geniş bir vizyonu da içinde barındırıyor.

Bugün dünya ticaretinin omurgasını deniz taşımacılığı oluştururken, limanlar da ülkelerin ekonomik rekabet gücünü belirleyen stratejik merkezler hâline geliyor. Bu nedenle denizcilik artık yalnızca ulaştırma sektörünün bir parçası değil; dış politika, enerji güvenliği, tedarik zincirleri ve ekonomik

kalkınmanın da temel unsurlarından biri olarak görülüyor. Türkiye'nin son yıllarda liman yatırımlarına, denizcilik altyapısına, deniz hukuku çalışmalarına ve mavi ekonomi politikalarına verdiği önem de bu dönüşümün bir yansıması niteliğinde.

Mavi Vatan vizyonu, Türkiye'nin denizcilik alanındaki hedeflerini yalnızca kendi kıyılarıyla sınırlamıyor. Dost ve müttefik ülkelerle geliştirilen kurumsal iş birlikleri, denizcilik alanındaki bilgi ve tecrübenin paylaşılması, ortak eğitim programları, teknik danışmanlık faaliyetleri ve uluslararası projeler de bu vizyonun tamamlayıcı unsurları arasında yer alıyor. Deniz hukuku ve denizcilik eğitimi alanında yürütülen çalışmalar, Türkiye'nin sahip olduğu kurumsal kapasitenin uluslararası düzeyde görünürlük kazanmasına katkı sağlarken, denizcilik diplomasinin de giderek güçlenen araçlarından biri hâline geliyor.

Bu yönüyle Mavi Vatan, denizlerdeki hak ve menfaatlerin korunmasına yönelik bir politikanın yanında Türkiye'nin denizcilik alanındaki birikimini uluslararası ortaklıklarla buluşturan, deniz ticaretini ve denizcilik sektörünü daha güçlü bir gelecek vizyonu ile ele alan kapsamlı bir strateji olarak öne çıkıyor.

TÜRKİYE ULUSLARARASI İŞ BİRLİKLERİNİ KURUMSAL BİR ZEMİNE TAŞIYOR

Ankara Üniversitesi Deniz Hukuku Ulusal Araştırma Merkezi (DEHUKAM) olarak yürüttüğümüz çalışmalar da bu yaklaşımın önemli örnekleri arasında yer almaktadır. Merkezimiz tarafından deniz hukuku, deniz yetki alanları, deniz ticaret hukuku, deniz güvenliği, mavi ekonomi ve deniz mekânsal planlaması gibi alanlarda yürütülen bilimsel faaliyetlerle yalnızca Türkiye'nin politika üretim süreçlerine katkı sunulmakla kalmamakta, aynı zamanda uluslararası

iş birlikleri aracılığıyla denizcilik alanındaki kurumsal kapasitenin geliştirilmesine de destek verilmektedir.

Türkiye'nin son yıllarda denizcilik alanında attığı en dikkat çekici adımlardan biri, uluslararası iş birliklerini kurumsal bir zemine taşıması oldu. Bu kapsamda Merkezimiz ile Somali Limanlar ve Deniz Ulaştırma Bakanlığı arasında imzalanan iş birliği protokolü, yalnızca iki kurum arasında gerçekleştirilen teknik bir anlaşma olmanın ötesinde, Türkiye'nin Mavi Vatan vizyonunun uluslararası boyutunu ortaya koyan önemli bir gelişme niteliği taşıyor.

İstanbul'da düzenlenen 5. Türkiye Denizcilik Zirvesi marjında imzalanan protokol ile deniz hukuku alanında ortak araştırmalar yürütülmesi, Somalili kamu görevlileri ve liman otoritelerine yönelik eğitim programları düzenlenmesi, teknik danışmanlık faaliyetlerinin gerçekleştirilmesi ve denizcilik alanındaki kurumsal kapasitenin geliştirilmesi hedefleniyor. Söz konusu protokol, Türkiye'nin Mavi Vatan yaklaşımının ve ülkemiz ile Somali arasındaki güçlü tarihsel bağların ve iş birliğinin doğal bir uzantısıdır.

İmza töreninde konuşan DEHUKAM Yönetim Kurulu Başkanı Süleyman Önel de Türkiye ile Somali arasındaki ilişkilerin yaklaşık 470 yıllık köklü bir geçmişe sahip olduğunu vurgulayarak, iki ülkenin ulaştırma, enerji, sağlık ve savunma başta olmak üzere birçok alanda güçlü bir iş birliği geliştirdiğini ifade etti ve imzalanan protokol sayesinde Somalili uzmanların Türkiye'de eğitim almasının, Türk uzmanların ise Somali'de eğitim vermesinin önünün açıldığını belirterek, iş birliğinin ilerleyen dönemde daha da kapsamlı bir yapıya kavuşacağına inandığını vurguladı. Somali Limanlar



ve Deniz Ulaştırma Bakanı Abdulkadir Mohamed Nur ise konuşmasında, imzalanan protokolün Somali'nin denizcilik sektörü açısından önemli bir dönüm noktası teşkil ettiğini ifade ederek, yaklaşık 3 bin 300 kilometrelik kıyı şeridine sahip Somali'nin deniz hukuku ve denizcilik alanlarında yetişmiş insan kaynağına duyduğu ihtiyaca dikkat çekti.

Uluslararası deniz hukukunun uygulanması, liman yönetiminin güçlendirilmesi ve nitelikli insan kaynağının yetiştirilmesi gibi konular, sürdürülebilir denizcilik politikalarının temelini oluşturmaktadır. Türkiye'nin bu alanlarda sahip olduğu bilgi birikiminin paylaşılması, yalnızca Somali açısından değil, bölgesel deniz güvenliği ve uluslararası ticaret bakımından da önemli kazanımlar sağlayacaktır.

DENİZ HUKUKU ALANINDA YENİ BİR İŞ BİRLİĞİ MODELİ

Türkiye ile Somali arasındaki ilişkiler son yıllarda savunma, ulaştırma, enerji ve altyapı yatırımlarının yanı sıra denizcilik alanında da önemli bir ivme kazanmıştır. Afrika'nın en uzun kıyı şeritlerinden birine sahip olan Somali, yaklaşık 3.300 kilometrelik sahil uzunluğu ile Hint Okyanusu ve Aden Körfezi'nin en stratejik ülkeleri arasında yer almaktadır.

Buna karşın uzun yıllar yaşanan güvenlik sorunları ve kurumsal kapasite eksiklikleri nedeniyle ülkenin denizcilik potansiyelinin istenilen düzeyde değerlendirilemediği bilinmektedir.

Bu çerçevede DEHUKAM ile Somali Limanlar ve Deniz Ulaştırma Bakanlığı arasında imzalanan iş birliği protokolü, yalnızca kurumlarımız arasında gerçekleştirilen teknik bir anlaşma olmanın ötesinde, Türkiye'nin denizcilik alanındaki bilgi ve tecrübesinin uluslararası düzeyde paylaşılmasına yönelik stratejik bir adım niteliği taşımaktadır. Türkiye ile Somali arasında deniz hukuku alanında geliştirilen bu stratejik iş birliği, yalnızca imzalanan protokollerle sınırlı kalmamakta; aynı zamanda iki ülkenin denizcilik alanındaki ortak vizyonunu da yansıtmaktadır.

Somali'nin denizcilik sektörüne yönelik öncelikleri, kurumsal kapasite geliştirme hedefleri ve Türkiye ile yürütülen iş birliğine ilişkin değerlendirmelerini öğrenmek üzere Somali Limanlar ve Deniz Ulaştırma Bakanı Sayın Abdulkadir Mohamed Nur ile bir araya geldik. Bakan Nur, DEHUKAM ile başlatılan iş birliğinin Somali açısından taşıdığı önemi, deniz hukuku alanındaki kapasite geliştirme çalışmalarına ilişkin beklentilerini ve iki ülke arasındaki

denizcilik ortaklığının geleceğine dair görüşlerini Deniz Ticareti Dergisi için değerlendirdi.



ABDULKADİR MOHAMED NUR
SOMALİ LİMANLAR VE DENİZ
ULAŞTIRMA BAKANI

ABDULKADİR MOHAMED NUR: TÜRKİYE'NİN SAHİP OLDUĞU BİLGİ BİRİKİMİ VE TECRÜBEYİ SON DERECE DEĞERLİ BULUYORUZ

Somali olarak, denizcilik sektörümüzü yeniden yapılandırma ve uluslararası standartlara ulaştırma hedefimiz

doğrultusunda insan kaynağına, kurumsal kapasiteye ve nitelikli bilgiye yatırım yapmayı en önemli önceliklerimiz arasında görüyoruz. Bu bakımdan DEHUKAM ile imzaladığımız iş birliği protokolünü yalnızca iki kurum arasında yapılan teknik bir anlaşma olarak değil, ülkelerimiz arasındaki stratejik ortaklığın yeni bir aşaması olarak değerlendiriyoruz.

Somali, yaklaşık 3.300 kilometrelik kıyı şeridiyle Afrika'nın en uzun kıyılarına sahip ülkelerinden biridir. Böylesine büyük bir deniz potansiyeline sahip olmamıza rağmen uzun yıllar boyunca yaşanan zorluklar nedeniyle deniz hukuku, liman yönetimi ve denizcilik idaresi alanlarında kurumsal kapasitemizi arzu ettiğimiz seviyeye taşıyamadık. Bugün ise denizlerimizi ekonomik kalkınmanın temel unsurlarından biri olarak görüyor ve bu doğrultuda kapsamlı reformlar yürütüyoruz.

Bu süreçte Türkiye'nin sahip olduğu bilgi birikimi ve tecrübeyi son derece değerli buluyoruz. Özellikle DEHUKAM'ın deniz hukuku alanındaki uzmanlığı, bilimsel çalışmaları ve kamu kurumlarıyla yakın iş birliği içerisinde geliştirdiği uygulama odaklı yaklaşım, Somali'nin ihtiyaç duyduğu kurumsal dönüşüm açısından önemli bir örnek teşkil etmektedir. İmzalanan protokol sayesinde Somalili kamu görevlilerinin, liman otoritelerinin ve ilgili kurumlarda görev yapan uzmanların uluslararası deniz hukuku, liman yönetimi, deniz güvenliği ve denizcilik politikaları alanlarında eğitim almaları mümkün olacaktır. Bunun yanında ortak araştırmalar yürütülmesi, bilgi paylaşımının artırılması ve teknik danışmanlık mekanizmalarının oluşturulması sayesinde uzun vadeli ve sürdürülebilir bir iş birliği zemini kurulacağına inanıyoruz.

Biliyoruz ki, denizcilik sektörünün güçlü bir hukuki altyapı olmadan sürdürülebilir şekilde gelişmesi mümkün değildir. Limanların etkin yönetimi, uluslararası deniz taşımacılığı, yatırım



ortamının güçlendirilmesi, deniz güvenliğinin sağlanması ve deniz kaynaklarının sürdürülebilir kullanımı ancak uluslararası hukuk kurallarını bilen ve bunları uygulayabilecek nitelikli insan kaynağıyla mümkündür. Bu nedenle bizim açımızdan kapasite geliştirme yalnızca eğitim vermek anlamına gelmiyor. Asıl hedefimiz, Somali'de denizcilik alanında politika üretebilen, uluslararası gelişmeleri takip edebilen ve kendi kurumsal yapısını sürekli geliştirebilen bir uzman kadrosu oluşturmaktır. DEHUKAM ile gerçekleştireceğimiz iş birliğinin bu hedefe önemli katkılar sağlayacağına inanıyoruz. Ayrıca deniz hukuku alanındaki bilgi paylaşımı, hukuki düzenlemelerin yanında liman yatırımlarının planlanmasına, deniz ticaretinin geliştirilmesine, yabancı yatırımların teşvik edilmesine ve uluslararası kuruluşlarla yürütülen iş birliklerinin güçlendirilmesine de katkı sağlayacaktır.

Türkiye ile Somali arasındaki ilişkiler uzun yıllara dayanan güçlü dostluk ve karşılıklı güven anlayışı üzerine kuruludur. Son yıllarda savunmadan ulaştırmaya, sağlıktan eğitime kadar birçok alanda önemli mesafeler kat ettik. Denizcilik sektörü de bu stratejik ortaklığın en önemli başlıklarından biri hâline gelmiştir. İnanıyorum ki bugün attığımız bu adım, gelecekte çok daha

kapsamlı projelerin başlangıcı olacaktır. Deniz hukuku, liman yönetimi, denizcilik eğitimi, deniz ulaştırması, mavi ekonomi ve deniz güvenliği gibi alanlarda yeni ortak çalışmaların hayata geçirileceğine inanıyorum. Ortak araştırmalar, eğitim programları ve uzman değişim mekanizmaları sayesinde yalnızca kurumlarımız değil, iki ülkenin denizcilik ekosistemi de bu süreçten önemli kazanımlar elde edecektir.

Türkiye'nin denizcilik alanında geliştirdiği Mavi Vatan vizyonunu, denizlerin sunduğu ekonomik, hukuki ve stratejik imkânların bütüncül bir yaklaşımla değerlendirilmesine yönelik önemli bir perspektif olarak görüyoruz. Bu vizyonun yalnızca deniz yetki alanlarına ilişkin bir yaklaşım olmadığını, deniz hukuku çalışmalarının güçlendirilmesi ve uluslararası iş birliklerinin artırılması gibi birçok boyutu kapsadığını düşünüyoruz. Bu anlayışın dost ve ortak ülkelerle bilgi paylaşımını teşvik etmesi de ayrıca önem taşımaktadır. Somali olarak biz de denizcilik alanında kurumsal kapasitemizi geliştirirken uluslararası ortaklıklara büyük önem veriyoruz. Türkiye'nin bu alandaki tecrübesinden faydalanmak ve ortak projeler geliştirmek, hedeflerimize ulaşmamız açısından önemli katkılar sağlayacaktır.

***ANKARA ÜNİVERSİTESİ DENİZ HUKUKU ULUSAL ARAŞTIRMA MERKEZİ MÜDÜRÜ**



Bugün ihracatımız yüksek ama çözüm geliştirilmezse asıl risk 2027-2028 rakamlarında



MUSTAFA TALHA PEPE

GEMİ, YAT VE HİZMETLERİ İHRACATÇILARI BİRLİĞİ YÖNETİM
KURULU BAŞKANI

Türkiye denizcilik sektörünün önemli kuruluşlarından Gemi, Yat ve Hizmetleri İhracatçıları Birliği'nde (GYHİB) yeni bir dönem başladı. 9 Nisan 2026'da yapılan olağan seçimli genel kurulda, HAT-SAN Yönetim Kurulu Başkan Yardımcısı Mustafa Talha Pepe, 2026–2030 dönemi için yönetim kurulu başkanlığına seçildi.

Gemi Yat ve Hizmetleri İhracatçıları Birliği başkanı olarak, bu seneki ihracat rakamlarını nasıl değerlendiriyorsunuz?

Geçen senenin ihracat rakamı 2,3 milyar dolardı. 2025 sonu itibarıyla bu seviyeye ulaştık. Bu yıl ise yedinci ayı bitiriyoruz ve 1.72 MİLYAR DOLAR seviyesindeyiz.

Muhtemelen 2,5–3 milyar dolar civarında bu seneyi kapatıp, geçen seneyi geçen bir ihracat rakamına ulaşacağız. Ancak bugün ihracatını yaptığımız gemiler

aslında iki ya da üç yıl önce kontratları imzalanmış gemiler. Bugün ihracat yapıyoruz ama 2027 ve 2028'de maalesef rakamlarımız geride kalacak gibi görünüyor. Çünkü tersanelerimizin sipariş defterleri boşalmış durumda.

Bunun sebeplerinden bahseder misiniz?

En büyük sebep ihracatçının kendisini doğru anlatamaması. İhracatçılar olarak, hep yüksek kur isteyen ve ülkenin menfaatini düşünmeyen taraflar gibi

algılandık. Oysa, bizim en doğru talebimiz her zaman en az enflasyon kadar artan bir kurdu. Bunu belki doğru anlatamadık. Rekabetçilikten uzaklaşmamızın nedeni yüksek enflasyon ve yurt içi maliyetlerin korkunç derecede artması.

Satış rakamı dolar bazında sabit kalırken TL bazında maliyetler %180–200 arttı. İki sene önce dolar bazlı kontrat yaptık; aynı fiyatla iş yapıyoruz ama TL maliyetleri katlanarak yükseldi. Bu sürdürülemez bir



durum. Üstelik maliyetleri fiyatlarımıza yansıtmaya çalıştığımızda Avrupa'daki rakiplerimizden daha pahalı hale geldik. Günün sonunda rekabet gücümüzü kaybettik. Maalesef sektör şu anda böyle sıkıntılı bir yere doğru gidiyor.

Yeni kontrat olmayınca kalifiye elemanı elde tutmakta da sorun çıkıyor mu?

Kesinlikle çıkıyor. Zaten her sektörde olduğu gibi gemi inşaatında da yetişmiş insan gücü zafiyetimiz var. İş olmayınca az sayıdaki kalifiye iş gücü de yurt dışına kayıyor.

Bu en büyük sıkıntılarımızdan biri. Yarın rekabetçiliğimizi geri kazansak bile, “hadi tekrar yapıyoruz” dediğimiz anda yanımızda çalışacak arkadaşlarımız olmayacak. Bu da bizi en baştan başlamak zorunda bırakacak.

20 yıl önce Norveç'e ilk gemi yaptığımızda nasıl emekleyerek başlamışsak, şimdi aynı süreci yeniden yaşamak zorunda kalabiliriz. Bu ihtimal bizi gerçekten endişelendiriyor.

İhracat yaptığınız ülkelerden bahsedelim mi?

Biz Kuzey Avrupa'da çok güçlüyüz. Norveç, en yüksek ihracat yaptığımız ülke. Onun dışında Avrupa'da birçok ülkeye ihracatımız var; Malta bunlardan biri. Ama bir numara Norveç. Bizim için 20 yıllık bir süreçti. Türk tersaneleri 20 yıl bir öğrenme süreci yaşadı ve şu anda en üst düzeydeyiz. Norveç denizci bir ülke ama biz de öyleyiz. Hatta bence biz daha denizci bir ülkeyiz. Onlar kadar denizden yararlanamıyor olabiliriz, ama bu yararlanmayacağız anlamına gelmiyor. Zorluklarına rağmen yıllardır süregelen bir ihracat başarımız var. Norveç'in son dönemde inşa ettiği filoların birçoğunun Türkiye'de yapıldığını zaten biliyoruz.

Onlar sizi tercih ediyor çünkü Türk tersaneleri ile rahat çalışabiliyorlar, öyle mi?

Evet. Türkiye'nin gemi inşa sanayisinin en büyük artısı bu. Müşteriyi çok çabuk ikna ediyoruz. Sözleşmeyi imzaladıktan sonra müşterimizin ihtiyaçlarına odaklanıyoruz; bir sorun yaşanana kadar sözleşmeye dönme ihtiyacı duymuyoruz. Müşteri ne

isterse, sözleşmenin ötesinde dahi olsa, çözüm üretmeye çalışıyoruz. Hatta bazen kontratta yapmamamız gereken şeyleri bile yapıyoruz. Bu Türk insanının fıtratında olan bir şey. Çözüm üretmek bizim doğamızda var. Müşterimizin gözünde memnuniyet, mutluluk görmek istiyoruz.

Birliğinizin her yıl düzenlediği Ulusal Gemi ve Yat Tasarım Yarışması ödül töreni de çok ses getiriyor. Bununla ilgili düşünceleriniz, hedefleriniz neler?

O gecedeki en büyük amacımız gençleri motive etmek. Çünkü gençlerin motivasyona ihtiyacı var. Onları sahneye çıkararak “siz de bu spotların altında durmaya layıksınız” demek istiyoruz. Işıklar onların üzerine yansıyor, biz kenarda oturup sadece alkışlıyoruz. Bu tören birliğimizin kuruluşundan beri yapılıyor. Kurucu başkanımız Sayın Başaran Bayrak döneminde başladı, Cem Bey yürüttü. İnşallah ben de başkanlığımın sonuna kadar en büyük desteği vereceğim. Çok kıymetli buluyoruz. Bu törenle çok öğrenci yetiştirdik. Özgüven kazanan gençlerin

yurt dışında çalıştığını ve Türkiye’de büyük firmalarda görev aldığını gördük.

Hepsinin hatırasında bizim törenimiz var. Her karşılaştığımız genç mutlaka şunu söylüyor: “Beni bu kadar hırslandıran, yaptığım şeyi göstermeye teşvik eden sizin ödül töreninizdi”. İşte bu motivasyon bizim için en büyük kazanım.

Yat ihracatı ile ilgili ne söylemek istersiniz...

Türkiye’de çok kıymetli işler yapılıyor, özellikle mega yatlarda. Çok büyük firmalarımız var ve kendimizi ciddi bir yere konumladık. Yat inşasında müşterilerimizin son derece memnun olduğunu biliyorum, takip ediyorum. Yat imalatı gemi imalatından daha zor bir süreçtir. Çünkü alıcı ticari menfaat için değil, tatmin için alıyor. Egosunun okşanmasını istiyor aldığı ürünle.

Dolayısıyla beklenti çok yüksek. Buna rağmen biz çok iyi işler çıkarıyoruz. Yakın zamanda Monaco’da düzenlenecek fuara Birlik olarak info stant ile katılım sağlayarak sektörümüzün gücünü, potansiyelini ve hikayesini anlatmaya devam edeceğiz. Türk yatları orada sergilenecek.

Uzun yıllardır Monaco’da sektörümüzü temsil ediyor, tanıtımını gerçekleştiriyor ve fuarda yer alan Türk firmalarımıza ve ziyaretçi olarak katılım sağlayan üyelerimize yardımcı oluyoruz.

Dizayn konusunda da oldukça önemli adımlar attık diyebilir miyiz?

Kesinlikle. Hem gemi hem yat dizaynında çok gelişme kaydettik. Çünkü sektör mühendisliğe verdiği değeri anladı. İmalat, mühendislik olmadan ortaya çıkamaz. 20 yıllık öğrenme sürecinde mühendisliği öne çıkardık, destek verdik, ihtiyacımızı dillendirdik. Bu da dizayn tarafını çok güçlendirdi.

Bu arada filonun yenilenmesiyle ilgili devlet tarafından finans desteği sağlandı ama taraflar bunun yeterli olmadığını söylüyor. Siz ne düşünüyorsunuz?

Kesinlikle çok olumlu buluyoruz. Sektöre sağlanan bütün teşvikleri olumlu

karşılıyoruz. Elbette geliştirilmesi gereken yerler var, bunun da farkındayız. Teşviki sağlayan taraf ile teşviktan yararlananların beklentilerini dengelemek zaman alacaktır. Denizcilik Genel Müdürlüğü yönetmeliklerle sürekli revize ediyor, düzenlemeye çalışıyor. Bu teşviktan önce hiçbir şey yoktu.

Dolayısıyla bir gemi inşaatçı olarak bunu olumlu karşılamak mümkün değil. Her ne kadar armatöre verilmiş bir destek gibi görülse de aslında çok stratejik bir hareket. Tersanelerin sipariş defterlerinin boşalmaya başladığı bu dönemde hem armatöre hem tersaneye destek sağlanması ayrıca takdir edilmesi gereken bir şey. Eksikler var ama bunlar değiştirilebilir.

Önümüzdeki süreçte Türkiye’nin gemi, yat ve hizmetleri ihracatı nasıl şekillenecek?

Korkarım ki, 2027 ve 2028 ihracat rakamlarımız bugünün ve geçen yılın altında kalacak. Çünkü benim için asıl gösterge yıl sonu rakamları değil, tersanelerin sipariş defterleri ve şu anda maalesef çok kötü gidiyoruz. Norveç kendi imalatını yapmaya başladı, yapamadıklarını da İspanya’ya kaydırıyor.

Aslında piyasada çok gemi var, çok kontrat var ama biz alamıyoruz. Çünkü çok pahalı hale geldik. Enflasyonu yabancıya anlatmak inanılmaz zor. Yurt dışındaki müşteri, 30 sene önce 2 avroya aldığı ürünü bugün 2,5 avroya alıyor. Biz ise “iki sene önce 100 liraydı, şimdi 500 lira” diyoruz. Onların matematiğinde böyle bir şey yok. Dolayısıyla müşteri kaybediyoruz.

Orta ve uzun vadede yapılması gerekenler neler?

Orta vadede mutlaka teşviklerle sektörün desteklenmesi lazım. Çünkü zor bir süreçten geçiyoruz. Bu çok stratejik bir sektör. Yakın zamanda Sayın Cumhurbaşkanı’nın aynı anda 50 gemi yapıyoruz açıklaması oldu.

Savunma sanayi için, Türk donanması için. Dünyada birkaç ülkenin yapabileceği bir iş bu. Övünülmesi gereken bir iş. Ama bu sektörü sadece savaş gemisi üreterek

ayakta tutamayız. Günün sonunda envanter dolacak, “yeter artık” denecek. Yurt dışında da politik sebeplerle her ülkeye satış yapamıyorsunuz. Dolayısıyla bu sektörün her daim desteklenmesi, teşviklerle rahatlatılması, özel bir hassasiyetle desteklenmesigerektiğine inanıyorum.

Hep devletin yapması gerekenlerden bahsediyoruz ama sektörün kendi sorumlulukları yok mu? Biz üzerimize düşeni yapıyor muyuz?

İmalatçı, müteşebbis önce kendi sorumluluğunu bilecek, sonra devletten talepte bulunacak. Biz sorumluluğunu bilen bir sektörüz. O yüzden üzerimize düşen yük; çok çalışmak, gayret etmek, insan yetiştirmek, yeni projeler geliştirmek, dünyayla rekabetçiliğimizi korumak.

Bunlar bizim elimizde. Bunları yaptıktan sonra devlete gitmeliyiz. Hiçbir şey yapmadan devletten talepte bulunmak fikrine kesinlikle karşıyım. Çok çalışacağız.

Peki, sürdürülebilirlik ve çevre? Dünyada en önemli iki kavram, sektör için de çok kıymetli

Şu anda Türk tersanelerinde üretilen gemilerin %50’si yeşil gemi. Hidrojenli, elektrikli, hibrit ve tam elektrikli sistemlere sahip gemiler üretiyoruz; çevre dostu son teknolojileri kullanıyoruz. Türkiye, bu konuda en öncü sektörlerden biri.

Çok hızlı adapte olduk. Hatta tam otonom “runworker”lar konuşulmaya başladı. Yeşil ve tam otonom gemiler gündemde. Bunu çok kıymetli buluyoruz.

Son olarak başkan sıfatıyla sektöre ve temsilcilere mesajınız nedir?

Bu sektörü buraya getiren aslında müteşebbisler. Basını, tersanesi, mühendisi, işçisi... Hepimiz aynı gemideyiz. Bu sektörü buraya biz getirdik, burada tutacak olan da biziz.

Önümüzdeki dönemde biraz daha fazla çalışmak gerekecek. Rekabet her geçen gün kızışıyor, biz uzaklaşıyoruz. Dolayısıyla bu sektörü ayakta tutmak için gayret, sabır, özveri şart. İnşallah bu sıkıntılı dönemi hep birlikte atlatacağız.

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

Deniz Turizmi Sektörü Genel Değerlendirmesi ve 2026 Yılına Genel Bakış



* İPEK BAYRAKTAR SAPMAZ

Bilindiği üzere, deniz turizmi sektörü, 2015 yılına kadar kesintisiz bir büyüme süreci yaşamış; bu dönemde özellikle ülkemiz limanlarına gelen kruvaziyer gemi sayısında artış, marina yatırımlarındaki artış, yat turizmi ve günübirlik gezi tekneleri alanında önemli ilerlemeler kaydedilmiştir. Ancak 2016–2017 yıllarında ülkemizde ve dünyada meydana gelen terör saldırıları ile Ortadoğu’da yaşanan sıcak çatışmalar, yabancı turist sayısında belirgin bir azalışa neden olmuştur. 2019 yılı itibarıyla yeniden toparlanma eğilimine giren sektör, 2020 yılında COVID-19 pandemisinin küresel etkisiyle bir kez daha duraklama dönemine girmiştir.

Post pandemi dönemi ile birlikte dijitalleşmenin hızlandığı, hibrit çalışma/ eğitim modellerinin kalıcı hale geldiği ve tüketici davranışlarının kökten değiştiği yeni bir normalite haline gelmiş bu durum özellikle turizm sektörüne doğrudan yansıyor, özellikle deniz

turizmi sektörünün 2021’den itibaren ciddi bir dönüşüm geçirmesine neden olmuştur. İnsanların seyahat alışkanlıkları, sağlık hassasiyetleri ve beklentilerinin değişmesi nedeniyle bu durum deniz turizmini hem olumlu hem de yapısal olarak etkilemiştir. Bu dönemde deniz turizmi daha bireysel, izole ve tüketici taleplerinin özel hissettirmesine yönelik ihtiyaçların karşılanması hale gelmişken, kalabalık oteller yerine; yat kiralama ve mavi yolculuğa olan taleplerin artmasına, küçük gruplarla seyahat trend haline gelerek, 3-5 günlük kısa süreli tatiller ve son dakika rezervasyonlarına talebi arttırarak pandemi ile ortaya çıkan “Temassız Tatil” anlayışı “Sessiz tatil” kavramına evrilmiştir. Özellikle Türkiye’de Ege ve Akdeniz kıyıları bu trendden ciddi şekilde faydalanmıştır.

2025 yılında, ülkemize gelen ziyaretçilerin sayısı, 2024 yılına göre kıyaslandığında %2,68 değerinde bir artış ile 63.941.473 olup, ülkemizi ziyaret eden yabancı sayısı ise geçen yılın aynı dönemine göre %0,28 artış göstererek 52.775.261 olmuştur. Turizm gelirimiz 2025 yılında bir önceki yıla göre %6,8 artarak 65 milyar 230 milyon 749 bin dolar olarak gerçekleşmiş olup, ülkemiz

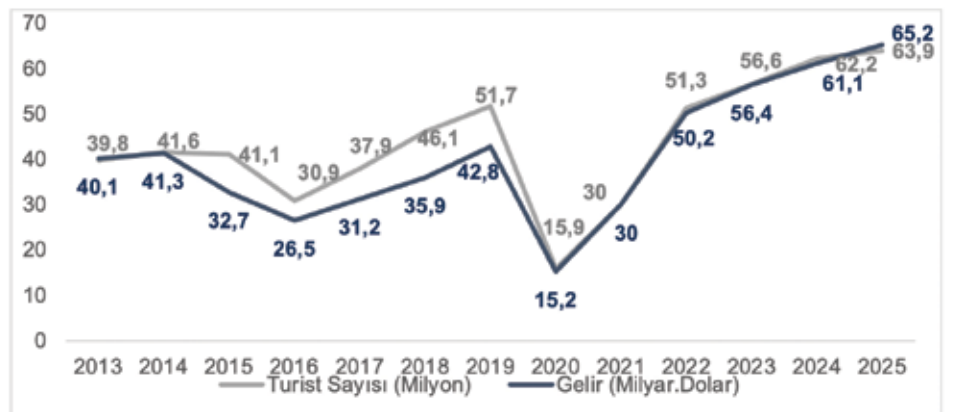
deniz turizmi sektörünün genel turizm gelirinde aldığı yaklaşık %25’lik pay ile 16 milyar dolarlık ülke ekonomisine girdi sağladığı değerlendirilmekte olup, ortalama geceleme yapan turistlerin harcaması 100 dolar olarak gerçekleşmiştir.

2025 yılında ziyaretçilerden elde edilen turizm geliri içerisindeki paket tur harcamalarının payı %28,2 yeme içme harcamalarının payı %21,1 uluslararası ulaştırma harcamalarının payı ise %12,8 olmuştur. Bir önceki yıla göre paket tur harcamaları %4,5 yeme içme harcamaları %16,1 ve uluslararası ulaştırma harcamaları ise %8,9 artmıştır. Ülkemize gelen ziyaretçilerin tüketici talepleri değerlendirildiğinde %71,1 ile en çok "gezi, eğlence, sportif ve kültürel faaliyetler" amacıyla gelmiş olup, ikinci sırada %16,8 ile "akraba ve arkadaş ziyareti", üçüncü sırada ise %5,6 ile "alışveriş" yer almıştır.

ÜLKEMİZ KRUVAZİYER TURİZMİ AÇISINDAN ÖNEMLİ BİR COĞRAFYADIR

2025 yılında denizyoluyla (yat, feribot, kruvaziyer gemi ile gelen yolcu dahil) ülkemizi ziyaret eden ziyaretçi sayısı 3.904.665 olup, söz konusu ziyaretçi sayısı geçtiğimiz yılın aynı dönemine

Ülkemizin Yıllar İtibari ile Turizm Geliri ve Turist Sayısı



Kaynak: Kültür ve Turizm Bakanlığı

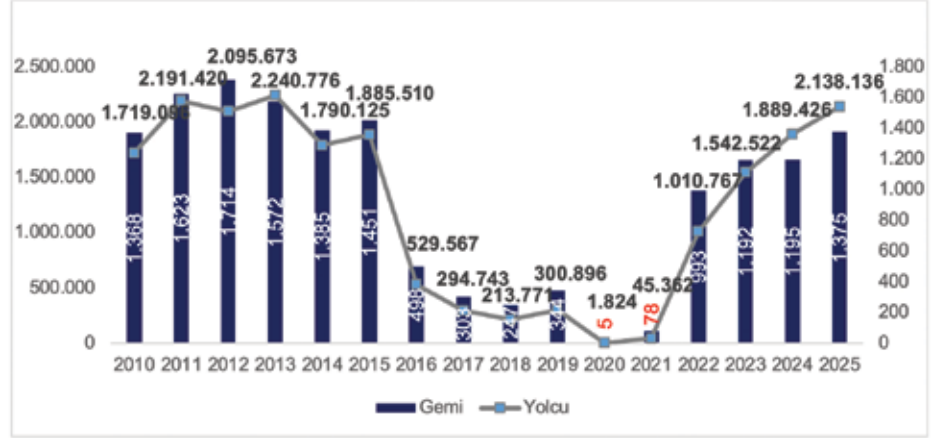
(3.743.129) göre yaklaşık %4,32 oranında artış göstermiştir. Söz konusu yolcu sayısının deniz araçlarına göre dağılımı incelendiğinde; yurtdışından gelen yat sayısında önemli bir azalış olmasına rağmen yolcu sayısındaki bu artışın ana sebeplerinden biri Kruvaziyer Gemiler ile gelen yolcu sayısındaki artış ile Ege Adalarına sefer yapan yolcu gemilerinin taşıdığı yolcu sayısındaki artışın etkisi olduğu değerlendirilmektedir.

Ülkemiz, kruvaziyer turizmi açısından son derece önemli bir coğrafyadadır. Bilindiği üzere, dünyada gemi ile kısa bir program çerçevesinde ve aynı zamanda Avrupa, Afrika, Asya gibi üç kıtanın gezilip görülebileceği bir organizasyon mümkün değildir. Akdeniz'de kruvaziyer seyahatlerinde sağlanabilecek bu imkanın yanı sıra ülkemiz, Akdeniz iklim avantajı, tarihsel ve kültürel değerleri ile kruvaziyer turizmde rekabet gücü çok yüksektir. Kruvaziyer gemilerin Türkiye'de en çok tercih ettiği limanlar İstanbul, İzmir, Bodrum ve Kuşadası'dır.

Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığımız verilerine göre; ülkemiz kıyılarında kruvaziyer gemilerin yanaşmasına uygun Alanya'dan Trabzon'a kadar uzanan 19 limana, 2025 yılı içerisinde toplam 1.375 kruvaziyer gemi ile 2.138.136 yolcu gelmiştir. Aynı yıl içerisinde kruvaziyer gemi trafiğinin en yoğun olduğu limanlar incelendiğinde, Kuşadası'na 617, İstanbul'a 265, Bodrum'a 116, Çeşme'ye 69, İzmir'e 51 ve Marmaris'e 43 kruvaziyer geminin uğrak yaptığı görülmektedir. 2026 yılında ise ülkemiz limanlarına %20 artışla yaklaşık 1.500 gemi ile 2.500.000 kruvaziyer yolcusunun gelmesi beklenmektedir. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı ile Kültür ve Turizm Bakanlığının hedefleri doğrultusunda ülkemiz limanlarına 2027 yılında 1.750, 2028 yılında ise 2.000 adet kruvaziyer geminin gelmesi beklenmektedir.

Kültür ve Turizm Bakanlığı'nın 2026 yılı hedefleri doğrultusunda 68 milyar dolar turizm geliri kapsamında, Deniz Turizmi

Yıllar İtibari ile Ülkemiz Limanlarına Gelen Kruvaziyer Gemi ve Yolcu Sayısı

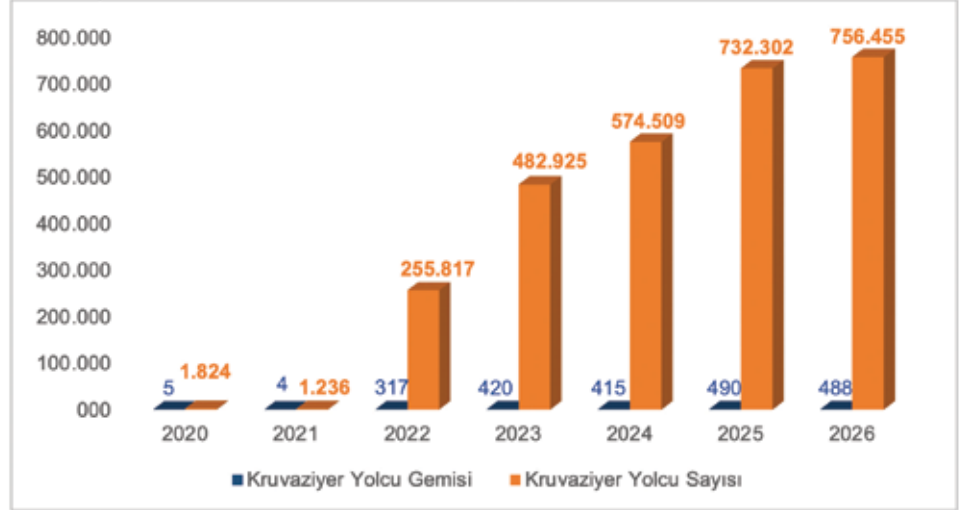


Kaynak: UAB Denizcilik Genel Müdürlüğü

Sektörünün en az yüzde yirmi beş paya sahip olduğu ve bu oran neticesinde yaklaşık 17 Milyar dolarlık Türkiye ekonomisine 2026 yılında döviz girdisi sağlayacağı değerlendirilmektedir.

kıyaslandığında gelen kruvaziyer gemi sayısında %15,6 oranında artış olduğu, gelen yolcu sayısında ise %13,1 oranında artış olduğu gözlemlenmiştir.

2020 - 2026 Yılları Arasında Ocak-Haziran Aylarında Ülkemiz Limanlarına Gelen Kruvaziyer Gemi ve Yolcu İstatistikleri



Kaynak: UAB Denizcilik Genel Müdürlüğü

2025 yılında ülkemiz limanlarına gelen kruvaziyer gemi ve yolcu sayısına bakıldığında;

Kuşadası'na 617 adet gemi ile gelen 995.843 yolcu sayısı birinci sırada, İstanbul'a 265 adet gemi ile gelen 625.517 yolcu sayısı ikinci sırada, Bodrum'a 116 adet gemi ile gelen 138.166 yolcu sayısı üçüncü sırada yer almaktadır. 2025 yılı Kruvaziyer istatistikleri, 2024 yılına oranla

2026 yılının ilk yarısında (Ocak-Haziran) ülkemiz limanlarına gelen kruvaziyer gemi ve yolcu istatistikleri incelendiğinde toplam 488 gemi ile 756.455 adet yolcu gelmiştir. Haziran ayı istatistikleri özelde değerlendirildiğinde ise ülkemiz limanlarına 164 adet kruvaziyer gemi ile gelen 300.875 kruvaziyer yolcu sayısında da geçen yılın aynı ayına göre yüzde 2,41'lik artış olduğu ve 2026 yılının ilk yarısındaki söz konusu istatistiklerin Kruvaziyer Turizmde son

2026 Yılında Aylara Göre Ülkemiz Limanlarına Gelen Kruvaziyer Gemi ve Yolcu İstatistikleri



Kaynak: UAB Denizcilik Genel Müdürlüğü

16 yılın en yüksek istatistiği olduğu görülmüştür.

2026 yılının ilk yarısında (Ocak-Haziran) ülkemiz limanlarına gelen kruvaziyer gemi ve yolcu sayısına bakıldığında; Kuşadası'na 204 adet gemi ile gelen 334.172 yolcu sayısı birinci sırada, İstanbul'a 93 adet gemi ile gelen 182.621 yolcu sayısı ikinci sırada, İzmir'e 31 adet gemi ile gelen 59.049 yolcu sayısı üçüncü sırada yer almaktadır.

2026 yılı Ocak-Haziran ayı Kruvaziyer istatistikleri, 2025 yılı Ocak-Haziran ayına oranla kıyaslandığında yukarıdaki tabloda da görüleceği üzere özellikle gelen yolcu sayısında ise %3,3 oranında artış olduğu gözlemlenmektedir. Haziran ayında, ülkemiz limanlarına 164 adet kruvaziyer gemi ile 300.875 yolcu gelmiştir.

Netice olarak, uluslararası gemi donatanları tarafından işletilen kruvaziyer gemiler ülkemiz limanlarına uğraklı seferler gerçekleştirmekte olup, son yıllarda artan yolcu talepleri doğrultusunda rotalarını yeniden düzenleyerek ülkemiz limanlarını kalkış ve varış limanı (turn-around port) olarak da kullanmaya başlamışlardır. Kruvaziyer gemilerin ülkemiz limanlarına talebinin artması neticesinde, kruvaziyer gemilere hizmet veren gemi acenteleri, kumanyacılar, tamir-bakım tesisleri ve yakıt ikmal firmaları başta olmak üzere denizcilik sektöründe önemli bir ekonomik hareketlilik yaratmakta,

aynı zamanda liman kentlerindeki konaklama, yeme-içme ve diğer hizmet sektörleri ile yerel ekonomiye doğrudan katkı sağlamaktadır. Bu kapsamda, ülkemiz turizminin önemli bir bileşeni olan kruvaziyer turizminin sağladığı döviz girdisi dikkate alındığında, bölgesel gelişmeler ve özellikle Ortadoğu'daki jeopolitik belirsizlikler nedeniyle rota değiştiren kruvaziyer trafiğinin kalıcı olarak ülkemize çekilebilmesi çok önemlidir.

Ülkemiz limanlarına uğrak yapan bir kruvaziyer geminin toplam liman masrafları göz önünde bulundurulduğunda, ülkemiz limanlarının yakın ülke limanlarının liman masrafları ile karşılaştırıldığında en az %50 oranında liman masraf farkı olduğu ve bu durumun rekabetçi olmaktan oldukça uzak tarife şartlarına sahip olduğu anlaşılmakta ve ülkemize daha fazla yatırım yapmayı planlayan kruvaziyer gemi operatörleri Türkiye uğrakları planlamalarında daralmaya zorlamaktadır. Ülkemiz turizmi ve ülke ekonomisine sağlayacağı katkı ve limanlarımızın rekabet gücünün artırılmasını teminen "Kılavuzluk, Römorkör ve Diğer Hizmetler Tarifesi" ile "Gemi Sağlık Resmi Tarifesi"nin günümüz koşulları çerçevesinde güncellenmesi ve kapsamının genişletilmesi ülkemiz kruvaziyer turizminin gelişimine önemli katkı sağlayacağı değerlendirilmektedir.

Kruvaziyer turizmi, deniz turizmi içerisinde en yüksek katma değer üreten

faaliyet alanlarından biri olup; limancılık, gemi inşa sanayi, ulaştırma, konaklama, yiyecek-içecek hizmetleri, perakende ticaret, kültür ve eğlence sektörleri başta olmak üzere çok sayıda ekonomik faaliyeti desteklemektedir. Son yıllarda sektör, pandemi sonrası toparlanma sürecini tamamlayarak yeniden güçlü bir büyüme eğilimine girmiştir. Cruise Lines International Association (CLIA) tarafından yayımlanan 2023 Küresel Ekonomik Etki Çalışması'na göre kruvaziyer endüstrisi dünya ekonomisine 168,6 milyar ABD doları ekonomik katkı sağlamış, 1,8 milyon kişiye istihdam oluşturmuş ve çalışanlara 50 milyar ABD doları ücret geliri yaratmıştır. Bu veriler, kruvaziyer sektörünün yalnızca turizm faaliyetleri açısından değil, küresel ekonomik büyüme ve istihdam bakımından da stratejik bir sektör niteliği taşıdığını göstermektedir.

Kruvaziyer yolcularının ekonomik katkısı yalnızca liman ziyaretleriyle sınırlı değildir. Yolcuların büyük bölümü seyahat öncesi veya sonrasında uğrak şehirlerde konaklamakta; oteller, restoranlar, alışveriş merkezleri, müzeler, ulaşım işletmeleri ve yerel turizm hizmetlerinden yararlanmaktadır. Araştırmalar, kruvaziyer yolcularının ziyaret ettikleri limanlarda kişi başına önemli düzeyde harcama gerçekleştirdiğini, ayrıca ilk kez ziyaret ettikleri destinasyonlara daha sonra yeniden kara tatili amacıyla dönme eğiliminde olduklarını ortaya koymaktadır. Bu durum kruvaziyer turizminin destinasyon tanıtımı açısından da önemli bir pazarlama aracı olduğunu göstermektedir.

Akdeniz, Karayipler'den sonra dünyanın en önemli ikinci kruvaziyer destinasyonu olmayı sürdürmektedir. Med Cruise İstatistik Raporu 2025 verilerine göre, üye limanlarda 39,8 milyon yolcu hareketi ve 17.783 kruvaziyer gemisi uğrağı gerçekleşmiştir. Bir önceki yıla göre yolcu sayısı %10,5, gemi uğrakları ise %12,4 oranında artmıştır. Batı Akdeniz, toplam yolcu hareketlerinin yaklaşık %57'sini gerçekleştirerek

lider konumunu korurken, Doğu Akdeniz ve Kızıldeniz Bölgesi en hızlı büyüyen bölge olmuştur. Söz konusu bölgede yolcu hareketleri %33, gemi uğrakları %29,6 ve Home Port yolcu hareketleri %53,7 oranında artmıştır. Bu gelişme, kruvaziyer şirketlerinin pandemi sonrasında Doğu Akdeniz'e yönelik kapasite tahsislerini artırdığını ve bölgenin yeniden uluslararası kruvaziyer rotalarının önemli bir parçası haline geldiğini göstermektedir.

Akdeniz kruvaziyer pazarında yalnızca yolcu sayılarının değil, Home Port faaliyetlerinin de hızla geliştiği görülmektedir. Home Port limanları, yolcuların seyahatlerine başladıkları ve tamamladıkları merkezler olması nedeniyle; hava yolu taşımacılığı, konaklama, ikmal, lojistik ve liman hizmetleri açısından transit limanlara kıyasla çok daha yüksek ekonomik katma değer oluşturmaktadır. Türkiye, 2025 yılında Akdeniz'deki büyümeden en fazla yararlanan ülkelerden biri olmuştur. Med Cruise üyesi Türk limanlarında 1.832.095 kruvaziyer yolcusu ağırlanmış ve yolcu sayısı bir önceki yıla göre %29,45 artmıştır. Bu büyüme oranı, Med Cruise genel ortalamasının yaklaşık üç katına ulaşarak Türkiye'nin Doğu Akdeniz'deki rekabet

olmayı sürdürmektedir. Özellikle transit yolcu sayısının 1 milyon üzerine çıkması, Türkiye'nin uluslararası kruvaziyer rotalarındaki stratejik konumunu koruduğunu göstermektedir.

2025 yılının en dikkat çekici gelişmesi ise İstanbul'un kruvaziyer turizmde gösterdiği güçlü performans olmuştur. İstanbul Limanı toplam yolcu sayısını yaklaşık 600 bine yükseltirken, Home Port yolcu sayısında %138'lik artış kaydetmiştir. Bu gelişme, İstanbul'un yalnızca bir uğrak limanı değil, Akdeniz'in önemli başlangıç ve bitiş limanlarından biri olma yolunda hızla ilerlediğini göstermektedir. Home Port faaliyetlerinin gelişmesi, kruvaziyer yolcularının seyahat öncesi ve sonrası konaklama sürelerini uzatması, hava yolu kullanımını artırması, şehir ekonomisine daha fazla harcama bırakması ve lojistik hizmetlerden daha yoğun yararlanılması nedeniyle Türkiye ekonomisine sağlayacağı katma değeri önemli ölçüde artıracaktır.

Bununla birlikte kruvaziyer faaliyetlerinin büyük ölçüde birkaç limanda yoğunlaşması, sektörün geliştirilmesi gereken yönlerinden biri olarak değerlendirilmektedir. İzmir, Antalya, Çeşme, Alanya, Trabzon, Samsun ve diğer uygun limanların kruvaziyer rotalarındaki etkinliğinin artırılması, destinasyon çeşitliliğinin geliştirilmesi ve kruvaziyer turizminin ülke geneline yayılması açısından önem taşımaktadır.

Küresel eğilimler, kruvaziyer turizminin önümüzdeki yıllarda büyümesini sürdüreceğine işaret etmektedir. Türkiye'nin coğrafi konumu, gelişmiş hava ulaşım ağı, kültürel mirası, liman altyapısı ve turizm kapasitesi dikkate alındığında, Akdeniz kruvaziyer pazarından daha yüksek pay alabilecek önemli avantajlara sahip olduğu değerlendirilmektedir.

Bu kapsamda;

- İstanbul'un uluslararası ölçekte güçlü bir Home Port merkezi olarak konumlandırılması,

- Karadeniz, Marmara, Ege ve Akdeniz'deki Limanlarımızın birbirini tamamlayan destinasyonlar olarak planlanması ve özellikle Ege'de Liman Potansiyel hacminin geliştirilmesi,

- Gümrük ve liman işlemlerinin dijitalleştirilmesi ve operasyonel süreçlerin hızlandırılması,
- Hava-deniz ulaşım entegrasyonunun güçlendirilmesi,
- Kruvaziyer yolcularının şehirlerde daha uzun süre konaklamasını teşvik edecek kültür, gastronomi ve alışveriş odaklı turizm ürünlerinin geliştirilmesi,
- Uluslararası kruvaziyer şirketleriyle uzun vadeli iş birliklerinin güçlendirilmesi,

Sektörün sürdürülebilir büyümesi açısından öncelikli politika alanları olarak öne çıkmakta olup, uluslararası kruvaziyer şirketlerinin filo dönüşüm süreçleri ile IMO'nun sera gazı emisyonlarının azaltılmasına yönelik hedefleri ve Avrupa Birliği'nin Fuel EU Maritime ile Alternatif Yakıtlar Altyapı Tüzüğü (AFIR) kapsamında getirilen düzenlemeler dikkate alındığında; Türk kruvaziyer limanlarında yeşil liman uygulamalarının yaygınlaştırılması, kıyı elektrifikasyonu (shore power), alternatif yakıt ikmal altyapıları ve enerji verimliliğine yönelik yatırımların hızlandırılması, uluslararası kruvaziyer ağındaki rekabet gücünün korunması açısından öncelikli bir gereklilik olarak değerlendirilmektedir.

Sonuç olarak, küresel kruvaziyer sektöründeki büyüme eğilimi ile Doğu Akdeniz'deki yeniden canlanma birlikte değerlendirildiğinde, Türkiye'nin önümüzdeki dönemde Akdeniz'in en önemli kruvaziyer destinasyonlarından ve Home Port merkezlerinden biri olma potansiyeline sahip olduğu değerlendirilmektedir. Bu potansiyelin etkin şekilde değerlendirilmesi, kruvaziyer turizminin ülke ekonomisine sağladığı katma değer artırılmasına, turizm gelirlerinin çeşitlendirilmesine ve

2025 Yılında Med Cruise Üyesi En Çok Yolcu Taşınan 10 Liman

No	Liman	Yolcu Sayısı
1	Barselona	3,999,258
2	Marsilya	2,634,780
3	Baleer Adaları	2,577,959
4	Cenova, Savona	2,421,895
5	Las Palmas Limanları	2,089,027
6	Napoli, Salerno, Castellammare di Stabia	1,955,867
7	Pire	1,863,397
8	Tenerife Limanları	1,643,686
9	Messina, Milazzo Roggio Calabria	1,438,146
10	Kuşadası, Bodrum	1,133,454

Kaynak: Med Cruise Verileri

gücünün belirgin şekilde arttığını ortaya koymaktadır.

Türkiye kruvaziyer trafiğinin temelini Kuşadası-Bodrum ve İstanbul limanları oluşturmaktadır. Kuşadası-Bodrum limanları 1,13 milyon yolcu ve 733 gemi uğrağı ile Doğu Akdeniz'in en önemli transit kruvaziyer merkezlerinden biri

2026 Yılı Kültür ve Turizm Bakanlığında Belgeli Deniz Turizmi Araç Filomuz

Deniz Turizmi Araç Türü	Deniz Turizmi İşletme, Araç ve Yolcu Sayısı		
	İşletme Sayısı	Araç Sayısı	Kapasite
Günübirlik Gezi Tekneleri	2643	2.753	132.757
Ticari Yatlar	2413	3.023	26.522
Yüzer Tesis	33	33	14.755
Toplam	5.089	5.809	174.034

Kaynak: Kültür ve Turizm Bakanlığı verileri

deniz turizminin sürdürülebilir gelişimine önemli katkılar sağlayacaktır. Türkiye limanlarından Ege Adalarına feribotlarla yapılan turistik amaçlı yolcu taşımacılığı Türkiye- Yunanistan arasındaki karşılıklı turizm iş birliğinin sağlanması ve desteklenmesi açısından önem arz etmektedir. Türkiye-Yunanistan karşılıklı Ege Adaları 2025 yılı yolcu taşımacılığı istatistikleri incelendiğinde karşılıklı toplam 18.680 adet sefer yapıldığı ve 2.253.513 yolcu taşınmıştır. Türk Bayraklı Gemiler ile yapılan sefer ve yolcu sayısı istatistiklerine bakıldığında yapılan sefer ve yolcu sayısındaki üstünlüğü korunması için söz konusu Türk Bayraklı Gemi İşletmelerinin desteklenmesi ve teşvik edilmesi büyük önem arz etmektedir.

“Sürdürülebilir ve Güvenli Turizm” anlayışında yüksek hizmet kalitesi ve nitelikli personel donanımı neticesinde Türkiye’nin dünyanın en çok seyahat edilen ülkeler arasında ilk üçte yer almasına yüksek oranda katkı sağlayacağı değerlendirilmektedir. Bugün bir filo olarak bahsettiğimiz çeşitli cinsteki Kültür ve Turizm Bakanlığı’ndan Deniz Turizmi Aracı Belgeli Ticari Deniz Turizmi Araç ve yolcu kapasitesi 2026 yılı itibarıyla 5.809 adede ve 174.034 toplam yolcu kapasitesine ulaşmıştır.

Ticari Yat İşletmeciliği sektörümüz, uluslararası literatüre “Blue Voyage” terimini katmış, yaşanan pandemi dönemi ile birlikte Mavi Sessizlikle başlayan artan talebin korunması ve söz konusu taleple birlikte ticari yat filosundaki son beş senedeki yüzde 20’lik artışla birlikte hizmet kalitesinin sürdürülebilirliğini sağlaması ve sektörün var oluş sebebi olan Mavi yolculuk rotalarında yer alan koyların korunarak

kullanmasına ilişkin kıyı koy kullanım esaslarının belirlenmesi ve sektörün marka değerini uluslararası nitelikte marka tescilinin yapılmasına günümüzde ihtiyaç duyulmaktadır.

Gezi Tekneleri İşletmeciliği, mavi yolculuğun başlangıç temelini oluşturur. Tüketicinin talebine göre yaklaşık 6-8 saatlik yakın koylara yapılan yüzmeye turları hem yerel halkı hem de o bölgeye ziyarete gelen yerli-yabancı turiste bölgenin deniz turizmi hakkında önemli bir bilgi edinmesine yardımcı olur. Denizde geçirilen günübirlik turistik faaliyetin konaklamalı yat turizmine ve kruvaziyer turizme tüketici talebini yöneltene ana unsur olması sebebi ile hizmet kalitesinin artırılarak korunması ve bölgenin bağlama-barınma yeri sayısı ile uyumlu bir halde yönetilebilir bir hale gelmesi ve yenilenmelerinin teşvik edilerek desteklenmesi büyük önem arz etmektedir. 2026 yılı itibarı ile ülkemiz kıyılarında yeni yatırımlar ile 89 adet Yat Bağlama Yeri ve 29.558 adet toplam (kara+deniz) bağlama kapasitesi bulunmakta olup, Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı’nın yakın zamandaki hedefleri doğrultusunda bu rakamın yeni yatırımlar ile 30.000’i aşması beklenmektedir.

Ülkemizde dalış turizmi çok uzun yıllardan beri yapılmaktadır. Özellikle sualtı arkeolojik değerlerimizin çokluğu nedeniyle, uzun yıllar bu sektörü ciddi kısıtlamalarla karşı karşıya bırakmış, ancak yıllar itibarı ile bu turizm dalının döviz getirici ve kültürel arkeolojik değerleri tanıtımının önemini ortaya çıkarmasının keşfi ile Odamız girişimleri neticesinde 2000’li yıllardan itibaren, Kültür ve Turizm Bakanlığı tarafından izinli dalış bölgeleri genişletilmeye başlatmış ve sualtı parkları-müzeleri de

oluşmaya başlamıştır. Bugün gelinen noktada, İskenderun sahillerin de keşfedilmeye başlanan özel nitelikli dalışa uygun mağara ve uygun diğer dalış alanları başta olmak üzere Kaş’tan Çanakkale’ye güneyden-kuzeye markalanmış ve markalaşma değeri yüksek yeni yerlerde yapılan rekreasyonel amaçlı dalış turizmi merkezi sayımız 300’e ulaşmıştır. Gelişen teknoloji sonucu eğlence ve spor amaçlı deniz araçları ortaya çıkmıştır. (Sörf, yelken tekneleri, jet-ski, kayak, banana, paraşüt vb.) Özellikle otel veya tatil köyü önlerinde faaliyet gösteren rekreasyonel su sporları işletmelerinin sayısı ülke genelinde yaklaşık 700’dür.

JEOPOLİTİK GELİŞMELER ÜLKEMİZ TURİZM GİRDİSİNDE DEĞİŞİKLİK YARATMIŞTIR

Bununla birlikte, 2024 yılında küresel enflasyon, enerji fiyatlarındaki yükseliş, döviz kurlarında yaşanan dalgalanmalar ve işletme giderlerindeki artış, sektör maliyet yapısında ciddi bir baskı oluşturmuştur. Bu artışların etkisi 2025 yılı deniz turizmi sezonunda da belirgin biçimde hissedilmiş; özellikle bakım-onarım, yakıt, personel giderleri ve yatırım maliyetlerindeki yükseliş, işletmelerin kârlılığını ve rekabet gücünü sınırlamıştır. 2026 yılında sektör aldığı rezervasyonlar çerçevesinde 2025 yılındaki istikrarı korumaya çalışırken, 2026 yılının 28 Şubat’ında başlayan ABD, İsrail-İran Savaşı’nın süreç ve etkilerine ilişkin ülkemize gelecek turist sayısı ve talepler ya da rezervasyon iptallerine göre bu yıl ülkemiz turizm girdisinde değişiklik yaratmıştır.

Anılan savaşla birlikte Hürmüz Boğazının’ da kapatılması neticesinde turizmde Ortadoğu ülkelerinin yanı sıra Asya ülkelerinin çoğu Hürmüz Boğazı’ndan geçen petrol gemilerine bağlı olduğunda bazı turizm bölgelerinde enerji kısıtı başlatıldığı gibi, artan mazot fiyatının uçak biletlerine ve lojistiğe etkisi kısa uçuş yapılan güvenli bölgelere turizmi yönlendirmektedir. Yat işletmelerinden ve dalış turizmi işletmelerinden alınan görüşlerde



yaşanan savaş sürecin belirsizliği nedeni ile yaklaşık yüzde 20-60 arasında Nisan-Haziran ayları arasında rezervasyon iptali ile karşı karşıya kalınmıştır.

Abu Dabi, Dubai ve genel olarak Birleşik Arap Emirlikleri Körfez Bölgesi'nin en önemli yatçılık merkezlerinden bir olduğu bilinmektedir. IBI News ülke raporundan alınan bilgilere göre yaklaşık 20.000 kayıtlı yat olduğu değerlendirilmektedir. Bu filonun yaklaşık 8.000'lik kısmı Dubai'de bulunmakta buradaki yatların boyları 12-24 metre aralığındaki teknelerden oluşmaktadır Söz konusu yatların sahiplerine bakıldığında Rus Oligarklardan ve dünyanın farklı ülkelerinden gelen yüksek gelire haiz insanlardan oluşmaktadır. Bölgedeki güvenlik algısı ve savaş ile birlikte Körfez Bölgesi'nde bulunan tüm gemiler ve yatlar sigorta kapsamı dışına çıkartılmış, ancak yatın değerinin %1-2'sine denk gelen ek primler ile sigorta yapılabilmektedir. Sigorta kapsamının daralması seyir riskleri, Hürmüz Boğazı çevresindeki güvenlik belirsizlikleri Katar, Dubai ve Abu Dabi de yer alan marinalarda bulunan tekne ve yatların hareket

kabiliyetlerini sınırlamakta bu durum söz konusu tekne ve yatları Türkiye'ye yönelme ihtimali de bulunmaktadır. Savaşın uzaması yeni ve operasyonel ve ekonomik sonuçları da beraberinde getireceği değerlendirilmektedir.

ABD, İsrail ve İran arasında artan gerilimin Türkiye'nin deniz turizmine etkileri incelendiğinde şu anda sürecin en çok "algı yönetimi" üzerinden şekillendiği dikkat çekmektedir. Türkiye doğrudan bir çatışma alanı olmasa da bölgenin genelinde oluşan güvenlik endişesi turizm talebini doğrudan etkileyebilmektedir. Bugüne kadar savaş vb. güvenlikle ilgili kriz süreçleri incelendiğinde özellikle Avrupa ve ABD pazarından gelen turistlerin, Doğu Akdeniz coğrafyasını tek bir risk bölgesi olarak algılayarak bu durumun İstanbul, Antalya, İzmir, Bodrum, Fethiye ve Marmaris gibi önemli destinasyonlarda rezervasyonların yavaşlamasına neden olmaktadır. Turizmde en belirleyici unsurun çoğu zaman "gerçek riskten ziyade algılanan risk" olduğu göz ardı edilmemesi gerekmektedir. Savaşın devam etmesi halinde bölgesel turist hareketliliğinde de ciddi bir daralma

beklenmektedir. İran pazarı, Türkiye için hem alışveriş hem de kısa süreli tatiller açısından önemli bir kaynak oluşturmakta aynı zamanda ülkemize gelen yabancı turist sayısının yaklaşık yüzde 10'unu oluşturmaktadır ancak mevcut koşullar, bu turist akışının büyük ölçüde kesintiye uğramasına yol açabileceği de değerlendirilmektedir.

Deniz turizminin önemli bir ayağı olan kruvaziyer ve yat turizmi açısından risk altında olup, Ortadoğu ve Asya ülkelerine seyahat edemeyen turistlerin Türkiye'ye yönelmesi ihtimali bulunsada sürecin seyrine bağlı olarak etkilerin değişebileceğini ve bu doğrultuda kısa süreli bir gerilim halinde Türkiye'nin güçlü turizm altyapısı sayesinde hızlı toparlanma mümkün olabileceği değerlendirilmektedir. Ancak çatışma ortamının uzaması durumunda, artan enerji fiyatları, küresel enflasyon baskısı ve turist harcamalarındaki düşüş gibi dolaylı etkiler de devreye girerek sezon sonunda genel performansın aşağı çekebileceği de ön görülmektedir.

Sonuç olarak, Türkiye'nin deniz turizmi bu tür jeopolitik gelişmelere karşı doğrudan değil, ancak güçlü bir şekilde dolaylı olarak etkilendiğini bilmekte bu nedenle sektör açısından en kritik unsurun, uluslararası kamuoyunda güvenli destinasyon algısının korunması olduğu açıkça görülmektedir. Deniz turizmi sektörümüz, bu koşullara rağmen pozitif yönde ilerlemesini sürdürmekte; ancak 2026 yılında sürdürülebilir büyümenin sağlanması ve işletmelerin mevcudiyetini koruyabilmesi, çılgın rekabet koşullarında pazar payının korunması ve hizmet kalitesinin artırılması için deniz turizmi araç ve tesislerinin sürdürülebilir yeşil enerji sistemine entegre bir şekilde dönüşümün sağlanması ve teknolojik gelişmelerin sektöre uyarlanabilmesi için finansal destek ve ekonomik tedbirlerin hayata geçirilmesine büyük ihtiyaç duyulmaktadır.

*** İMEAK DTO DENİZ TURİZMİ MÜDÜRÜ**

ABD-İran Savaşı ve Hürmüz Boğazı: Deniz ticaretinde yeni risk dönemi



* YÜKSEL KAHRAMAN

Küresel deniz ticareti, son yıllarda pandemi, Süveyş Kanalı'ndaki tıkanma ve Kızıldeniz'de yaşanan güvenlik sorunlarının ardından, 2026 yılında bu kez ABD-İran Savaşı ve Hürmüz Boğazı'ndaki kesintilerle karşı karşıya kaldı. 28 Şubat'ta başlayan çatışmaların ardından Boğaz'daki ticari geçişler önemli ölçüde durdu. 18 Haziran'da açıklanan ABD-İran mutabakatıyla trafiğin kademeli olarak yeniden başlaması beklenirken, haziran sonu ve temmuz ayında ticari gemilere yönelik saldırıların yeniden yoğunlaşması güvenli geçiş beklentisini zayıflattı. Dolayısıyla bugün karşı karşıya bulunduğumuz tablo yalnızca fiyatları etkileyen geçici bir gerilim değil can güvenliğini, seferlerin icrasını ve dünya ticaretinin en kritik deniz koridorlarından birinin sürekliliğini doğrudan tehdit eden çok boyutlu bir krizdir.

Kriz, armatörler, acenteler, yük sahipleri, sigortacılar ve liman işletmeleri açısından birbirini besleyen operasyonel ve mali riskler doğuruyor. Gemi işletenler seferleri erteleme, yükleme taahhütlerini askıya

alma veya Boğaz dışında bekleme yoluna giderken, savaş riski primleri yükseliyor ve bazı sigortacılar teminat kapsamını daraltıyor. Hürmüz'ün içindeki limanlardan çıkacak gemiler bakımından eşdeğer bir alternatif deniz rotası bulunmadığı için sorun, basit bir rota değişikliğiyle çözülemiyor. Tonajın Körfez içinde veya dışında sıkışması gemi arzını, bekleme sürelerini, demuraj maliyetlerini ve spot navlunları etkiliyor. Charter sözleşmelerinde savaş riski hükümleri, güvenli liman yükümlülüğü, gecikmenin taraflar arasında paylaşımı ve mücbir sebep iddiaları da yeniden önem kazanıyor. Bununla birlikte IMO'nun yaklaşık 6.000 gemi insanının Basra Körfezi'nde mahsur kaldığı yönündeki açıklaması, krizin maliyet hesabının ötesinde ağır bir insani boyutu bulunduğunu gösteriyor.

Hürmüz Boğazı'nın önemi yalnızca ham petrolden kaynaklanmıyor. Normal koşullarda dünya petrol ve petrol ürünleri akışının yaklaşık beşte biri bu dar geçitten taşınırken, küresel sıvılaştırılmış doğal gaz (LNG) ticaretinin de yaklaşık yüzde 20'si, büyük ölçüde Katar kaynaklı olarak, Hürmüz'den geçiyor. ABD Enerji Enformasyon İdaresi (EIA), boğazın 28 Şubat'tan itibaren kapanmasının 2026 yılında Katar'ın LNG ihracatını düşürdüğünü ve küresel LNG arzının yaklaşık beşte birini devre dışı bıraktığını belirtiyor. Bu nedenle kesintinin etkisi tanker piyasasıyla sınırlı kalmıyor; petrokimya ürünleri, gübre hammaddeleri ve enerji yoğun üretim sektörleri üzerinden konteyner ve kuru yük ticaretine kadar yayılıyor. Enerji fiyatlarındaki yükseliş gemilerin yakıt maliyetlerini, üreticilerin girdi maliyetlerini ve ithalatçı ülkelerin enflasyon baskısını artırırken, belirsizlik stok politikalarını ve teslim sürelerini de değiştiriyor. Boğaz tamamen kapalı olmasa dahi güvenli ve öngörülebilir geçişin sağlanamaması,

küresel tedarik zincirleri açısından başlı başına bir maliyet unsuruna dönüşüyor.

TÜRKİYE AÇISINDAN ETKİLER ENERJİ VE DIŞ TİCARET MALİYETLERİ ÜZERİNDEN DEĞERLENDİRİLMELİDİR

Körfez ülkelerinin Hürmüz'e bağımlılığı azaltan altyapıları bu süreçte yeniden gündeme geldi. Suudi Arabistan'ın ham petrolü Kızıldeniz kıyısındaki Yanbu'ya taşıyan Doğu-Batı Boru Hattı ile Birleşik Arap Emirlikleri'nin Habshan-Füceyre hattı, belirli miktardaki ihracatın Boğaz'a girmeden dünya pazarlarına ulaşmasını sağlıyor. Ancak bunlar yeni kurulmuş güzergahlar olmadığı gibi, kapasiteleri de Hürmüz'den normal koşullarda geçen toplam petrol ve LNG hacmini ikame etmeye yetmiyor. Irak'ın alternatif boru hattı ve liman projeleri ise önemli olmakla birlikte, planlanan kapasite ile bugün fiilen kullanılabilen kapasitenin birbirinden ayrılması gerekiyor. Üstelik Kızıldeniz ve Babülmendep'teki güvenlik riskleri, Hürmüz'ü by-pass eden batı yönlü çıkışların da tamamen risksiz olmadığını gösteriyor. Alternatif hatlar bu nedenle tam bir çözümden çok, kriz anında sınırlı bir emniyet supabı işlevi görüyor.

Türkiye açısından etkiler öncelikle enerji ve dış ticaret maliyetleri üzerinden değerlendirilmelidir. Ham petrol ve doğal gaz fiyatlarındaki artış akaryakıt, üretim ve taşıma maliyetleri yoluyla deniz, kara ve hava navlunlarına yansıyor. Körfez bağlantılı petrokimya ürünleri, plastik hammaddeleri ve gübre girdilerinde yaşanabilecek gecikme veya fiyat artışları da ithalatçı sektörleri ve ihracatçıların rekabet gücünü etkileyebilir. Türk armatörleri, taşıma işleri organizatörleri ve yük sahipleri bakımından savaş riski ek primlerinin kimin tarafından karşılanacağı, gecikme maliyetleri, teslim şartları, alternatif tedarik kaynakları ve sözleşme hükümleri daha dikkatli yönetilmelidir. Türkiye'nin güçlü liman altyapısı,



Karadeniz-Akdeniz bağlantısı ve gelişen intermodal kabiliyetleri bölgesel ticaret bakımından stratejik değer taşımaktadır, ancak Hürmüz'den geçen enerji akışının Orta Koridor veya Türk limanlarıyla doğrudan ikame edilebileceği yönünde bir değerlendirme gerçekçi olmayacaktır. Türkiye için asıl öncelik, enerji ve tedarik kaynaklarını çeşitlendirmek, kritik

girdilerde alternatif senaryolar oluşturmak ve lojistik sözleşmelerindeki risk paylaşımını açık biçimde düzenlemektir.

Hürmüz Boğazı'nda yaşanan gelişmeler, deniz ticaretinin artık yalnızca yükün bir noktadan diğerine taşınmasından ibaret olmadığını bir kez daha gösteriyor. Jeopolitik risk, enerji güvenliği, gemi

insanlarının emniyeti, sigorta kapasitesi ve lojistik planlama birbirinden ayrılmaz hale gelmiştir. Krizin kısa sürede yatışması halinde dahi sigorta maliyetlerinin, operasyonel tedbirlerin ve risk algısının hemen eski seviyesine dönmesi beklenmemelidir. Çatışmaların uzaması veya Hürmüz'le birlikte Babülmendep'in de kalıcı biçimde aksaması ise enerji ve ticaret akışları üzerinde çok daha ağır sonuçlar doğuracaktır. Sektörün önceliği; gemi insanların güvenliğini merkeze alan, alternatif tedarik ve taşıma senaryolarını önceden hazırlayan, sigorta ve sözleşme risklerini etkin biçimde yöneten dayanıklı bir lojistik yapı kurmak olmalıdır. Önümüzdeki dönemde rekabet gücünü belirleyecek unsur yalnızca hız değil, belirsizlik karşısında sürdürülebilir ve güvenli hizmet üretebilme kapasitesi olacaktır.

***UTIKAD YÖNETİM KURULU ÜYESİ – DENİZYOLU ÇALIŞMA GRUBU BŞK.**

DALSAN

1980'den beri denizlerdeyiz



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

DALSAN SUALTI VE LİMAN HİZMETLERİ SANAYİ TİCARET A.Ş.

Bunker ikmal operasyonlarında görünmeyen riskler ve etkin koordinasyonun önemi



* SONER IŞIK

Deniz taşımacılığında yakıt ikmal, dışarıdan bakıldığında bir ürünün terminalden veya barçtan gemiye teslim edilmesi şeklinde algılanabilir. Oysa başarılı bir bunker operasyonu; ticari şartların, gemi programının, liman koşullarının, gümrük mevzuatının, ürün kalitesinin, emniyet kurallarının ve çok sayıda taraf arasındaki iletişimin aynı anda yönetildiği kapsamlı bir süreçtir. Bir bunker ikmalinin sorunsuz şekilde tamamlanması yalnızca yakıtın gemiye tahliyesiyle ölçülemez. Ürünün doğru miktarda, sözleşmede belirtilen kalitede, uygun zamanda ve eksiksiz belgelerle teslim edilmesi gerekir. Bu şartlardan herhangi birinde yaşanacak aksaklık; geminin sefer programının bozulmasına, ilave maliyetlere, kalite veya miktar uyumsuzluklarına ve taraflar arasında uzun süren ticari ihtilaflara neden olabilir. Bu nedenle bunker operasyonlarının merkezinde yakıttan önce koordinasyon ve risk yönetimi bulunmaktadır.

TEK BİR OPERASYON, ÇOK SAYIDA TARAF

Bir bunker ikmal sırasında alıcı, satıcı, armatör, kiracı, gemi kaptanı, terminal, barc, acente, gümrük müşaviri, sörvey firması, laboratuvar ve liman otoritesi gibi birçok taraf sürece dahil olabilir. Bu tarafların her birinin farklı görevleri, öncelikleri ve çalışma düzenleri vardır. Terminal, tank ve iskele programına göre hareket ederken gemi kendi sefer planını dikkate alır. Barc, hava ve deniz şartlarının yanı sıra liman trafiğine bağlıdır. Gümrük işlemlerinin belirli saatlerde tamamlanması gerekebilir. Sörvey firması numune alma ve ölçüm süreçlerini yürütürken operasyon ekibi bütün bu taraflardan gelen bilgileri ortak bir plan içerisinde birleştirmek zorundadır. Bu noktada en kritik unsur, doğru bilginin doğru zamanda paylaşılmasıdır. Geminin tahmini varış zamanındaki küçük bir değişiklik bile barc programını, terminal yüklemesini, gümrük işlemlerini ve personel planlamasını etkileyebilir. Benzer şekilde, yükleme veya tahliye evraklarında yaşanacak gecikme operasyonun başlamasını engelleyebilir. Operasyonel açıdan küçük görünen bir iletişim eksikliği, zincirin diğer halkalarında önemli sonuçlar doğurabilir.

ZAMAN YÖNETİMİ VE GECİKME RİSKİ

Denizcilikte zaman doğrudan maliyet anlamına gelir. Geminin beklemesi, terminal programının kaçırılması veya barc operasyonunun ertelenmesi demuraj, bekleme ücreti ve ilave hizmet maliyetleri doğurabilir. Bunker operasyonlarında zaman yönetiminin en zor taraflarından biri, bütün süreçlerin ikmalci firmanın operasyon ekibinin kontrolünde olmamasıdır. Hava koşulları, liman trafiği, boğaz geçişleri, gümrük izinleri, geminin yanaşma programı veya başka bir operasyonun uzaması teslimat saatini değiştirebilir. Bu nedenle operasyon planlamasında yalnızca ideal senaryo dikkate alınmamalıdır. Alternatif

barc planları, olası terminal gecikmeleri, vardiya değişimleri ve gümrük çalışma saatleri önceden değerlendirilmelidir. Özellikle geminin limanda çok kısa süre kalacağı operasyonlarda hazırlıkların gemi gelmeden önce tamamlanması büyük önem taşır. Evrakın, ürünün, barcın ve operasyon personelinin hazır olmadığı bir durumda geminin limanda bulunması tek başına ikmalin yapılabilmesi için yeterli değildir. Başarılı operasyon yönetimi, gecikme meydana geldikten sonra çözüm üretmekten önce gecikme ihtimalini öngörebilmeyi gerektirir.

KALİTE YÖNETİMİ TESLİMATTAN ÖNCE BAŞLAR

Deniz yakıtlarında kalite, bunker operasyonlarının en hassas konularından biridir. Yakıtın sözleşmede belirtilen özelliklere uygun olmaması; gemi makinelerinde performans kaybına, filtre ve separatör sorunlarına, yakıt sistemlerinde hasara veya mevzuata uyumsuzluğa yol açabilir. Ancak kalite yönetimi yalnızca laboratuvar analizinden ibaret değildir. Ürünün depolandığı sahil tankı, daha önce taşınan yükler, boru hatlarının durumu, barc tanklarının uygunluğu, tank temizliği, ürünlerin ayrıştırılması ve numune alma yöntemi kalite zincirinin parçalarıdır.

Örneğin farklı özelliklere sahip iki ürünün aynı tank veya hat üzerinden uygun hazırlık yapılmadan elleçlenmesi, ürünün belirli parametrelerinde değişime neden olabilir. Özellikle sınır değerlere yakın ürünlerde küçük bir karışım veya kalıntı dahi son analiz sonucunu etkileyebilir. Bu nedenle operasyon öncesinde ürün geçmişinin ve tank uygunluğunun değerlendirilmesi gerekir. Yükleme öncesi numune alınması, tank kontrollerinin yapılması ve transfer sırasındaki operasyon adımlarının kayıt altına alınması, olası bir kalite uyumsuzluğunda tarafların elindeki en önemli kanıtları

oluşturur. Kalite açısından en doğru yaklaşım, sorun ortaya çıktıktan sonra sorumluyu aramak değil, ürünü teslimat zinciri boyunca kontrol altında tutmaktır.

NUMUNE ALMA SÜRECİNİN ÖNEMİ

Bunker uyuşmazlıklarının önemli bir bölümü numune sonuçları üzerinden gelişmektedir. Aynı üründen alınan farklı numunelerde farklı sonuçların görülmesi mümkündür. Bunun nedeni ürünün homojenliği, numunenin alındığı nokta, numune alma zamanı, kullanılan ekipman veya laboratuvar test toleransları olabilir. Bu sebeple numunenin nereden, ne zaman, hangi yöntemle ve kimlerin gözetiminde alındığı açık şekilde kayıt altına alınmalıdır. Numune şişelerinin doğru biçimde mühürlenmesi, etiketlenmesi ve taraflarca imzalanması gerekir.

Sözleşmede hangi numunenin bağlayıcı olduğu da önceden belirlenmelidir. Sahil tankı numunesi, barc manifoldundan alınan numune veya gemi manifold drip numunesi farklı amaçlarla kullanılabilir. Bu ayrımın sözleşme ve teslimat belgelerinde açık olmaması, olası bir kalite talebinde ciddi tartışmalara neden olabilir. Bir analiz sonucunun değerlendirilmesinde yalnızca raporda yazan rakama bakmak da her zaman yeterli değildir. Kullanılan test metodunun belirsizlik payı ve tekrar edilebilirlik sınırları dikkate alınmalıdır. Sınır değere yakın sonuçlarda teknik değerlendirme yapılmadan ürünün doğrudan uygun veya uygunsuz kabul edilmesi hatalı sonuçlara yol açabilir.

MİKTAR UYUŞMAZLIKLARI VE ÖLÇÜM DİSİPLİNİ

Kalite kadar önemli bir diğer konu teslim edilen yakıt miktarıdır. Terminal, barc ve gemi tarafından yapılan ölçümler arasında zaman zaman farklılıklar oluşabilir. Tank kalibrasyon tabloları, ürün sıcaklığı, yoğunluk değeri, trim ve list durumu, ölçüm ekipmanları, boru hatlarında kalan miktarlar ve ölçüm zamanlaması hesaplamaları etkileyebilir. Bu nedenle yükleme öncesi ve sonrası ölçümlerin ortak bir disiplin içerisinde gerçekleştirilmesi gerekir.

Ölçüm sonuçları arasında fark oluştuğunda, yalnızca taraflardan birinin raporunu esas almak yerine bütün operasyon kayıtları birlikte incelenmelidir. Terminal çıkış miktarı, barc tank ölçümleri, gemi ölçümleri, sayaç kayıtları ve sörvey raporları karşılaştırılmalıdır. Operasyon sırasında düzenlenen belgelerin doğru ve birbiriyle uyumlu olması da önemlidir. Miktar kayıtlarında veya teslimat belgelerinde sonradan yapılacak açıklamalar, operasyon anında düzenlenen ve taraflarca imzalanan kayıtlar kadar güçlü olmayabilir. Bu nedenle herhangi bir çekince varsa operasyon belgelerine zamanında not düşülmesi, protesto veya rezervasyon hakkının gecikmeden kullanılması gerekir.

DOKÜMANTASYON OPERASYONUN HAFIZASIDIR

Bunker operasyonlarında yapılan her işlem belgeyle desteklenmelidir. Sipariş teyidi, gemi ve barc nominasyonları, ürün analiz raporları, gümrük belgeleri, yükleme ve tahliye kayıtları, ölçüm raporları, numune teslim tutanakları ve bunker teslim makbuzu operasyonun bütününi oluşturan belgelerdir. Belgeler yalnızca yasal zorunluluk nedeniyle düzenlenmez. Bir uyuşmazlık yaşandığında operasyonun nasıl gerçekleştiğini gösteren temel kaynaklardır. Telefonla yapılan bir görüşme veya sözlü olarak verilen bir talimat, taraflar arasında farklı şekilde hatırlanabilir. Bu nedenle kritik operasyonel kararların e-posta veya yazılı mesaj yoluyla teyit edilmesi önemlidir. Özellikle gecikme, ürün uygunluğu, miktar farkı veya operasyon emniyeti konusunda çekince varsa bu durumun operasyon tamamlanmadan kayıt altına alınması gerekir. İyi dokümantasyon, sorun yaşanmasını tamamen önlemeyebilir; ancak yaşanan sorunun hızlı ve adil şekilde çözülebilmesini sağlar.

EMNİYET TİCARİ BASKININ ÖNÜNDE OLMALIDIR

Gemilerin limanda kalış sürelerinin kısalması ve sefer programlarının sıkışması, bunker operasyonlarında hız beklentisini artırmaktadır. Ancak

operasyonun hızlandırılması hiçbir zaman emniyet kurallarının önüne geçmemelidir. Transfer öncesinde gemi ve barc arasındaki iletişim yöntemleri, acil durdurma prosedürü, maksimum pompalama basıncı, tank değişim planı ve taşma riskleri açık şekilde görüşülmelidir. Hortum bağlantıları, manifold durumu, drip numune kabı(kubiteynir), yangın ekipmanları ve çevre kirliliğine karşı alınan önlemler kontrol edilmelidir. Operasyon sırasında gemi veya barc tarafında fark edilen anormal bir durum derhal bildirilmelidir. Bir bunker operasyonunun başarılı kabul edilebilmesi için ürünün teslim edilmesi kadar operasyonun insana, gemiye ve çevreye zarar vermeden tamamlanması gerekir.

DİJİTALLEŞME VE ANLIK BİLGİ AKIŞI

Denizcilik sektöründe dijitalleşme, bunker operasyonlarının yönetiminde önemli fırsatlar sunmaktadır. Gemilerin varış bilgilerinin, barc pozisyonlarının, terminal programlarının ve operasyon belgelerinin ortak platformlar üzerinden takip edilmesi bilgi akışını hızlandırmaktadır. Dijital raporlama sayesinde operasyon süresi, yüklenen miktar, gecikme nedenleri, sörvey maliyetleri ve terminal performansı analiz edilebilir. Geçmiş operasyonlardan elde edilen veriler, gelecekteki planlamaların daha doğru yapılmasını sağlar. Ancak dijitalleşme yalnızca belgelerin bilgisayar ortamına aktarılması olarak görülmemelidir. Asıl amaç, verinin karar alma süreçlerinde kullanılmasıdır. Hangi terminallerde daha fazla gecikme yaşandığı, hangi operasyon türlerinde ek maliyet oluştuğu veya hangi ürünlerde daha sık kalite uyuşmazlığı görüldüğü düzenli olarak analiz edildiğinde operasyonel riskler azaltılabilir. Teknoloji, insan tecrübesinin yerini almaktan çok, tecrübenin daha etkin kullanılmasını sağlamaktadır.

OPERASYON YÖNETİMİNDE TECRÜBENİN ROLÜ

Bunker operasyonlarında her teslimatın şartları farklıdır. Aynı terminalde, aynı ürünle ve aynı barcla yapılan iki operasyon bile gemi programı,

hava koşulları veya gümrük süreci nedeniyle farklı şekilde gelişebilir. Denizcilik kökenli olmamın, bunker operasyonlarını yönetirken önemli bir avantaj sağladığını düşünüyorum. Geminin çalışma düzenini, kaptanın ve gemi personelinin önceliklerini bilmek, operasyon sırasında kurulan iletişimin daha sağlıklı ilerlemesine katkı sağlıyor. Bir talebin gemi tarafında nasıl karşılık bulacağını öngörebilmek veya kaptanın dile getirdiği bir çekincenin operasyonel nedenini doğru anlayabilmek, sorunların büyümeden çözülmesini kolaylaştırıyor.

Bu ortak denizcilik dili, gemi ile kara operasyonu arasında güven kurulmasına da yardımcı oluyor. Bu nedenle operasyon yönetimi yalnızca prosedürleri uygulamak değil, değişen şartlar karşısında doğru karar verebilmektir. Tecrübe, hangi bilginin kritik olduğunu, hangi riskin öncelikle ele alınması gerektiğini ve ne zaman alternatif plan oluşturulacağını belirlemeye yardımcı olur. Başarılı bir operasyon yöneticisi bütün süreçleri tek başına gerçekleştiren kişi değildir. Doğru tarafları zamanında harekete geçiren, bilgi akışını yöneten ve riskleri operasyon başlamadan önce görünür hâle getiren kişidir.

YOĞUN FİLO OPERASYONLARINDAN YENİ NESİL YAKITLARA

Arkas konteyner filosuna düzenli olarak hizmet vermemiz, operasyon ekiplerimize zaman yönetimi ve hızlı koordinasyon konusunda önemli bir tecrübe kazandırıyor. Konteyner gemilerinin limanda kalış sürelerinin kısa olması ve sefer programlarının birbirine bağlı şekilde ilerlemesi nedeniyle bunker ikmallerinin, geminin diğer liman operasyonlarını aksatmadan ve sefer programında gecikmeye neden olmadan tamamlanması gerekiyor.

Bu çalışma düzeni; terminal, barc, gemi, acente, gümrük ve sörvey tarafları arasındaki koordinasyonun hassas şekilde yürütülmesini, program değişikliklerine hızlı cevap verilmesini ve alternatif planların önceden hazırlanmasını zorunlu kılıyor. Yıllar içinde bu yoğun operasyon temposunda edindiğimiz deneyim,

zamanın kritik olduğu ikmallerde hızlı karar alma ve süreci geminin programıyla uyumlu biçimde yönetme kabiliyetimizi geliştirdi.

Operasyonel gücümüzün önemli unsurlarından biri de ikmallerimizi kendi bünyemizde bulunan barclarımızla gerçekleştirmemizdir. Barcların teknik özelliklerini, tank yapılarını, geçmiş yüklerini ve operasyonel kabiliyetlerini yakından biliyor olmamız; planlamadan ürün uygunluğuna, tank hazırlığından numune sürecine kadar birçok aşamayı daha kontrollü yönetmemizi sağlıyor. Bu yapı, değişen gemi ve terminal programlarına hızlı karşılık verebilmemize ve operasyon standartlarımızı bütün ikmallerde koruyabilmemize katkıda bulunuyor. Uzun yıllardır birlikte çalıştığımız tecrübeli ve disiplinli barc personelimiz de bu yapının en önemli parçalarından biridir.

Personelimizin şirket prosedürlerine, hizmet verdiğimiz gemilere, terminallere ve operasyon alışkanlıklarına hakim olması; gemi personeliyle iletişimin, emniyet kontrollerinin, ölçüm ve numune alma süreçlerinin, yakıt transferinin ortak bir çalışma disiplini içerisinde yürütülmesini sağlıyor. Sektörde barc ve personel yapısının operasyondan operasyona değişebildiği düşünüldüğünde, sahip olduğumuz bu sürekliliğin hizmet kalitesi, operasyon emniyeti ve kurumsal hafıza bakımından önemli bir avantaj oluşturduğuna inanıyorum.

Aynı operasyonel disiplin, özellikle biyoyakıt ikmallerinde daha da önemli hale geliyor. Çünkü biyoyakıt ikmali, yalnızca farklı özelliklere sahip bir ürünün gemiye teslim edilmesi anlamına gelmiyor. Ürün bileşenlerinin, depolama koşullarının, tank ve hat uygunluğunun, numune sürecinin ve ilgili dokümantasyonun bir bütün olarak değerlendirmesi gerekiyor.

Arkas Bunker olarak biyoyakıt ikmallerinde edindiğimiz saha tecrübesinin en önemli dayanaklarından biri, ticari, teknik ve operasyonel

süreçleri aynı teslimat zincirinin parçaları olarak yönetebilmemizdir. Terminalden barca, barctan gemiye kadar her aşamanın aynı dikkat ve disiplinle takip edilmesi, yeni nesil yakıtlarda güvenli ve sorunsuz teslimatın temelini oluşturuyor. Gerçekleştirdiğimiz operasyonlar, biyoyakıt ikmallerinde ürün bilgisinin tek başına yeterli olmadığını gösteriyor. Doğru ürünün; uygun tank, hat ve ekipman kullanılarak, doğru prosedürlerle gemiye ulaştırılması gerekiyor. Bu alandaki tecrübemiz, kendi operasyonel altyapımız ve ekiplerimiz arasındaki koordinasyon sayesinde müşterilerimize yalnızca yakıt değil; güvenilir planlama, etkin koordinasyon ve teslimat sürekliliği de sunuyoruz.

SONUÇ

Bunker ikmali, denizcilik sektöründeki en yoğun koordinasyon gerektiren operasyonlardan biridir. Ürün kalitesi ve miktarı kadar zamanlama, emniyet, mevzuat, dokümantasyon ve taraflar arasındaki iletişim de teslimatın başarısını doğrudan etkiler. Sorunsuz tamamlanan bir operasyonun arkasında çoğu zaman görünmeyen yoğun bir hazırlık bulunmaktadır.

Gemi limana gelmeden önce yapılan planlama, evrakların kontrolü, tank ve ürün uygunluğunun değerlendirilmesi, barc ve terminal programının koordine edilmesi operasyonun gerçek temelini oluşturur. Sektörde artan maliyetler, daha sıkı çevre kuralları, alternatif yakıtlar ve daralan operasyon süreleri dikkate alındığında bunker operasyonlarının önemi önümüzdeki dönemde daha da artacaktır.

Bu süreçte başarı; yalnızca yakıtı zamanında teslim etmekle ölçülmeyecektir. Denizcilik tecrübesini, ürün bilgisini, kendi operasyonel altyapısını ve yetiştirilmiş insan kaynağını bir araya getirerek emniyetli, şeffaf ve izlenebilir bir teslimat zinciri oluşturabilen şirketler öne çıkacaktır.

* ARKAS BUNKER OPERASYON MÜDÜRÜ



our route is yours **#yönümüzsizsiniz**



“GEMİ SİCİLİ İÇİN GEMİ CİNSLERİ TANIMLAMALARI”NDA ÖNEMLİ BİR DEĞİŞİKLİK YAPILDI

“Gemi Sicili İçin Gemi Cinsleri Tanımlamaları”nda yapılan değişiklik, kayıt süreçlerini hızlandıracak, acente botu sahibi olan esnafı rahatlatacak.



Türkiye Cumhuriyeti Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Denizcilik Genel Müdürlüğü, gemi sicili ve bağlama kütüğü sistemlerinde kullanılan “Gemi Sicili İçin Gemi Cinsleri Tanımlamaları”nda önemli bir değişikliğe gitti. 4922 numaralı “Acente Botu” tanımı, uygulamada yaşanan gecikmeleri ortadan kaldırmak ve daha fonksiyonel bir yapıya kavuşmak amacıyla yeniden düzenlendi. Mevcut tanımda yer alan “acentelik yetkisi almış

firmalara ait veya bu firmalarca kiralanan gemilerdir” hükmü, acente botlarının tescil işlemlerinde donatanlardan acente yetki belgesi talep edilmesine veya acente yetkisi bulunan bir firma ile kira sözleşmesi yapılmasına neden oluyordu. Bu durum, kayıt süreçlerinde ciddi gecikmelere yol açıyordu. Yeni düzenleme ile birlikte, sahiplik ve kira ilişkisi gibi şartlar sicil kaydı için zorunlu olmaktan çıkarıldı. Böylece acente botlarının tanımı daha uygulanabilir hale getirildi.

Yeni tanım şu şekilde belirlendi: “Gemi acenteliği hizmetleri kapsamında kıyı ile açıkta bulunan gemi veya deniz tesisleri arasında personel, kumanya, evrak, yedek parça, malzeme ve benzeri ihtiyaçların taşınmasında kullanılan deniz aracıdır.”

Denizcilik Genel Müdürlüğü’nün 31 Temmuz 2026 tarihli yazısında, bu değişikliğin tüm bölge liman başkanlıkları tarafından tescil işlemlerinde dikkate alınması gerektiği vurgulandı. Ayrıca tersaneler, kıyı yapıları genel müdürlüğü ve denizcilik sektörünün önde gelen kurumlarına bilgi olarak iletildi. Bu düzenleme, hem sektörün ihtiyaçlarına daha hızlı cevap verilmesini sağlayacak hem de acente botlarının denizcilik faaliyetlerinde daha etkin kullanılmasının önünü açacak. Aslında İMEAK DTO da uzun zamandır bu maddede değişiklik yapılması için Denizcilik Genel Müdürlüğü ile görüşmelerde bulunuyordu. Böylece Acente Botu sahibi olan esnafın “Gemi Acentesi” olma mecburiyeti ortadan kalktı. Acente botu sahibi firma ve esnaf rahatlamış oldu.

DEV VİNÇ GEMİSİ İSTANBUL BOĞAZI'NDAN GEÇTİ

Dünyanın en büyük üçüncü yarı batık vinç ve boru döşeme gemisi Saipem 7000, İstanbul Boğazı'ndan geçişini tamamladı.



Bahamalar bayraklı Saipem 7000 isimli vinç ve boru döşeme gemisi, İstanbul Boğazı geçişini gerçekleştirdi. Boğaz

köprülerinin altından geçebilmek için balast tanklarını suyla doldurarak alçalan ve vinç kulelerini yatıran 197,95 metre uzunluğundaki dev gemi, geniş güvenlik önlemleri eşliğinde boğaz geçişini tamamladı.

KÖPRÜ GEÇİŞİ İÇİN YÜKSEKLİĞİ DÜŞÜRÜLDÜ

135 metre yüksekliğe sahip olan platform, köprülerin altından geçiş yapabilmek amacıyla kulelerini yatırarak yüksekliğini 57 metreye düşürdü. Tek seferde 14 bin ton yük kaldırma kapasitesine sahip ikiz

vinç sistemi bulunan gemi, 87 metre genişliğiyle dikkat çekiyor.

MAVİ AKIM PROJESİ'NDE REKOR KIRMIŞTI

Geçmişte Rusya'dan Türkiye'ye doğal gaz taşıyan Mavi Akım Projesi kapsamında Karadeniz'de görev yapan Saipem 7000, 2 bin 150 metre derinlikte boru hattı döşeyerek rekor kırmıştı. 2 bin metreden derin sularda boru döşeme kabiliyeti bulunan ve 725 kişiye kadar personel barındırma kapasitesine sahip olan gemi, uluslararası denizcilik faaliyetlerini sürdürüyor.



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

VAN GÖLÜ'NÜN İLK KADIN KAPTANI

Van Gölü'nde turizm faaliyetleri yürüten 35 yaşındaki iki çocuk annesi Yıldız Özdemir, aldığı denizcilik eğitimlerinin ardından gölün "ilk kadın kaptanı" olarak dümenin başına geçti.



5 yıl önce balıkçılık sektörüne adım atan kayınpederine destek olmak amacıyla denizcilikle tanışan Yıldız Özdemir, bu süreçte sektöre olan ilgisini profesyonel bir boyuta taşıma kararı aldı. Gerekli tüm denizcilik belgelerini tamamlayan Özdemir, ailesinin de desteğiyle kendi tur teknesini satın alarak kaptanlık koltuğuna oturdu. Kaptanlık sorumluluklarının yanı sıra akademik hayatını da sürdüren Özdemir, Van Yüzüncü Yıl Üniversitesi Uluslararası İlişkiler Bölümü'ndeki

eğitimine de devam ediyor. Hem annelik sorumluluklarını hem de kaptanlık görevini başarıyla yürüten Özdemir, Van Gölü'nün eşsiz manzarası eşliğinde yerli ve yabancı turistleri taşıyarak bölge turizmine katkı sağlıyor.

Van Gölü'nün ilk kadın kaptanı Yıldız Özdemir, kayınpederinin emekli olduktan sonra balıkçılık mesleğini sürdürmesi üzerine bu sektöre yöneldiğini belirtti. Zamanla işin gezi teknesi kısmına

odaklandığını ifade eden kaptan Özdemir, "Çocukluğumdan beri denizi, doğayı, gezmeyi ve insanlarla iletişimi çok seviyorum. Elbette birçok zorluğu var ama ben bu zorlukları aştığımı düşünüyorum; çünkü bu işteki en büyük zorluk insanların güven arayışıdır. İnsanlar her zaman sağlam bir destek, omuza dayanacak bir el ararlar. Özellikle ailemden aldığım destekle bu yolda başarı sağladığıma inanıyorum. Şimdi çok şükür herkes güveniyor; yaptığım çalışmalarda hem can güvenliği hem de üstlendiğim sorumluluk bilinciyle misafirlerime verdiğim güven sayesinde bu işi rahat bir şekilde sürdürüyorum" dedi.

Kadın yolcuların yanı sıra erkek yolcuların da kendisini tercih ettiğini dile getiren Özdemir, "Örneğin bugün bir organizasyonum vardı; erkek misafirim özellikle evlilik teklifi organizasyonu için benimle çalışmak istedi. O yönde de bana güvendi. Tabii ki hanımlar da koy gezileri için özellikle benim bulunmamı istiyorlar" diye konuştu.

"VAN GÖLÜ'NDE BAŞKA KADIN KAPTAN YOK"

Azmiyle bölgedeki diğer kadınlara da örnek olmayı hedeflediğini belirten Özdemir, sözlerini şöyle sürdürdü: "Benim bildiğim kadarıyla uzun süredir çalışıyorum ve kadın kaptana hiç denk gelmedim. Bildiğim kadarıyla aktif olarak çalışan başka bir kadın kaptan da yok; stajyerler olabilir ama şu an aktif görev yapan yok. Kadınlara vereceğim en önemli mesaj; hiçbir şekilde vazgeçmemeleridir. Önemli olan meslek seçiminden ziyade, yapacakları işi her ne olursa olsun; sorumluluk bilinciyle, farkındalıkla, güç ve enerjiyle kendi şartlarını gözeterek en verimli şekilde yapabilmeleridir. Bunu sağladıkları zaman, her ne iş olursa olsun başarı zaten kaçınılmaz bir şekilde gelecektir."



DENİZ HUKUKU ALANINDA İŞ BİRLİĞİ

DEHUKAM ile Somali Limanlar ve Deniz Ulaştırmaları Bakanlığı, deniz hukuku alanında iş birliğini geliştirmeye yönelik bir protokol imzaladı.



Ankara Üniversitesi Deniz Hukuku Ulusal Araştırma Merkezi (DEHUKAM) ile Somali Limanlar ve Deniz Ulaştırmaları Bakanlığı arasında 5. Türkiye Denizcilik Zirvesi Programı kapsamında

deniz hukuku alanında iş birliğini geliştirmeye yönelik İş Birliği Protokolü imzalandı.

3 Temmuz'da Rixos Tersane İstanbul'da düzenlenen törende imzalanan protokol ile taraflar arasında özellikle deniz hukuku alanında bilgi ve tecrübe paylaşımının artırılması, limanlara yönelik kapasite geliştirme eğitimlerinin düzenlenmesi, ortak eğitim ve araştırma faaliyetlerinin yürütülmesi ile kurumsal iş birliğinin güçlendirilmesi hedefleniyor.

Protokol, DEHUKAM adına Yönetim Kurulu Başkanı Süleyman Önel ile Müdür Dr. Mustafa Başkara, Somali Limanlar ve Deniz Ulaştırmaları Bakanlığı adına ise Bakan Abdülkadir Muhammed Nur tarafından imza altına alındı. İmza töreni kapsamında gerçekleştirilen konuşmalarda, Somali'nin denizcilik alanındaki mevcut durumu ve öncelikli ihtiyaçları ele alınırken, deniz hukuku, liman yönetimi ve denizcilik kapasitesinin geliştirilmesine yönelik iş birliği imkânları hakkında kapsamlı istişarelerde bulunuldu. Görüşmelerde ayrıca DEHUKAM'ın deniz hukuku alanında yürüttüğü ulusal ve uluslararası çalışmalar hakkında bilgi paylaşılırken, merkezin sahip olduğu akademik birikim ve eğitim kapasitesinin Somali'nin denizcilik sektörünün gelişimine sağlayacağı katkının önemine dikkat çekildi.

Söz konusu iş birliği protokolünün, Türkiye ile Somali arasında denizcilik ve deniz hukuku alanındaki ilişkilerin güçlendirilmesine katkı sunması ve iki ülke arasında sürdürülebilir akademik ve kurumsal iş birliklerinin geliştirilmesine zemin hazırlaması bekleniyor.



macka
MARINE SERVICE



Trusted Expert Ship Service

We Are Good At;

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

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



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

STM'YE İŞVEREN ÖDÜL PROGRAMINDAN 8 ULUSLARARASI ÖDÜL

STM, dünyanın saygın işveren ödül programlarından Stevie Awards for Great Employers 2026'da toplam 8 ödül kazandı.



Savunma sanayiinde geliştirdiği yüksek teknoloji çözümleriyle öne çıkan STM Savunma Teknolojileri Mühendislik ve Ticaret A.Ş., insan kaynağına yaptığı yatırımlarla da uluslararası alanda önemli bir başarı elde etti. STM, dünyanın saygın işveren ödül programlarından Stevie® Awards for Great Employers 2026 kapsamında 2 Altın, 5 Gümüş ve 1 Bronz olmak üzere toplam 8 ödül kazandı.

Bu yıl 38 ülkeden 1.000'i aşkın başvurunun değerlendirildiği organizasyonda STM; çalışan bağlılığı, işe alım süreçleri, eğitim ve gelişim programları, liderlik gelişimi, mentorluk ve performans yönetimi alanlarında hayata geçirdiği uygulamalarla ödüle layık görüldü.

STM'nin çalışan bağlılığını güçlendirmek amacıyla hayata geçirdiği "STM'de Çalışan Bağlılığı" projesi, Çalışan Bağlılığında Başarı kategorisinde Altın

Stevie Ödülü kazandı. Genç yeteneklerin STM'ye kazandırılmasını hedefleyen StarTeaM Staj ve Aday Çalışan Programı ise "En İyi Yetenek Kazanımı Süreci" kategorisinde Altın Stevie Ödülü'nün sahibi oldu.

STM'nin eğitim ve gelişim alanındaki çalışmaları da uluslararası jüri tarafından ödüllendirildi. STM, "Yılın Eğitim ve Gelişim Ekibi" ile "En İyi Öğrenme ve Gelişim Stratejisi" kategorilerinde Gümüş Stevie Ödülü kazandı.

Liderlerin gelişimini destekleyen "STM'de Liderlik Gelişimi" programı "En İyi Liderlik Gelişim Programı" kategorisinde, kurum içi bilgi paylaşımını ve farklı kuşaklar arasındaki deneyim aktarımını güçlendiren 2'miz Mentorluk ve Tersine Mentorluk Programı ise "Koçluk ve Mentorlukta Başarı" kategorisinde Gümüş Stevie Ödülü'ne layık görüldü. Ayrıca, STM'nin performans yönetimi yaklaşımının temel unsurlarından biri

olan PUSULA Performans Yönetim Sistemi, "Performans Yönetiminde Başarı" kategorisinde Bronz Stevie Ödülü kazandı.

"BAŞARIMIZIN TEMELİNDE GÜÇLÜ İNSAN KAYNAĞIMIZ VAR"

STM Genel Müdürü Özgür Güler, kazanılan ödüllere ilişkin değerlendirmesinde şunları söyledi: "STM olarak teknolojiadaki başarılarımızın temelinde güçlü insan kaynağımızın bulunduğuna inanıyoruz.

Çalışma arkadaşlarımızın gelişimini, bağlılığını ve deneyimini merkeze alan uygulamalarımızın uluslararası düzeyde ödüllendirilmesinden büyük memnuniyet duyuyoruz. Kazandığımız bu ödüller; çalışanlarımızın gelişimine yaptığımız yatırımın, öğrenmeyi teşvik eden yaklaşımımızın ve güçlü kurum kültürümüzün uluslararası ölçekte takdir edildiğinin önemli bir göstergesidir. Başarıda emeği bulunan tüm çalışma arkadaşlarımıza teşekkür ediyor, bu gururu birlikte paylaşıyoruz."

STM, çalışan deneyimini işe alımdan kariyer gelişimine kadar uzanan bütüncül bir yaklaşımla ele alıyor. Genç yetenek programlarından performans yönetim sistemlerine, öğrenme ve gelişim ekosisteminden mentorluk uygulamalarına kadar hayata geçirilen çalışmalar; çalışan bağlılığını, gelişimini ve kurumsal aidiyeti güçlendirmeyi hedefliyor.

Kazanılan bu ödüller, STM'nin çalışan deneyimi ve kurum kültürü alanında sürdürdüğü dönüşümün uluslararası ölçekte takdir edildiğinin önemli bir göstergesi niteliğini taşıyor.

MENGİ YAY NB 116 – AMPHIB II'Yİ SUYA İNDİRDİ

Süperyat üreticisi Mengi Yay, 52,6 metrelik Amphib II'nin suya indirilmesiyle hem teknik hem de çevresel sertifikalarıyla öne çıkan yeni bir dönüm noktasına imza attı.



Mengi Yay, 13 Temmuz'da Tuzla'daki tersanesinde NB 116 – Amphib II'yi başarıyla suya indirdi. Bu gelişme, şirketin özel yapım süperyat portföyüne güçlü bir ekleme olarak değerlendiriliyor. Tasarımını VYD Studio'nun üstlendiği, deniz mimarisini ise Van Oossanen Naval Architects'in gerçekleştirdiği Amphib II, çelik gövde ve alüminyum üstyapısıyla 52 metrenin üzerinde uzunluğa sahip olmasına rağmen 500 GT altında kalıyor. Amphib II, transatlantik menziliyle dikkat çekiyor.

65.000 litre yakıt ve 15.000 litre tatlı su kapasitesi sayesinde uzun seferlerde yüksek özerklik sunuyor. Maksimum 15 knot hıza ulaşabilen yat, 12 knot seyir hızıyla konforlu ve verimli yolculuklar için tasarlandı.

SERTİFİKALARLA GÜÇLENEN GÜVENLİK VE ÇEVRE DUYARLILIĞI

Yat, RINA C+ Hull • Mach Ych sınıfına uygun olarak inşa edildi. Bunun yanında REG Yacht Code, Unrestricted Navigation, DMS, Ice Class 1C, Comfort Class, Green Plus ve Helikopter Pisti Sertifikası gibi kapsamlı belgelerle donatıldı.

Bu sertifikalar, Mengi Yay'ın güvenlik, verimlilik, konfor ve çevresel sorumluluk konusundaki kararlılığını yansıtıyor.

Başarılı suya indirme töreninin ardından Amphib II, donatım, sistem entegrasyonu, liman ve deniz denemeleri gibi son aşamalara girecek.

Teslimat öncesi bu süreçler, yatın hem teknik hem de operasyonel açıdan kusursuz hale getirilmesini sağlayacak.



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



TÜPRAŞ TEMİZ HİDROJEN TEKNOLOJİSİNİ SAHADA TEST EDECEK

Tüpraş, sahaya taşıdığı HERMES projesi ile enerji verimliliğinin artırılmasına ve emisyonların azaltılmasına yönelik teknolojik çözümler geliştirilmeyi hedefliyor.



“Enerjimiz Geleceğe” yaklaşımı doğrultusunda, Türkiye’nin lider enerji şirketi olarak 2050 karbon nötr hedefine ilerleyen Tüpraş, düşük karbonlu enerji dönüşümü teknolojileri alanında uluslararası ölçekte çalışmalarını sürdürüyor. Tüpraş Ar-Ge Merkezi’nin bu kapsamda yürüttüğü çalışmalar arasında Avrupa Birliği’nin Ufuk Avrupa Temiz Hidrojen Ortaklığı tarafından desteklenen HERMES (Hydrogen Efficient Purification Using Membranes in Industrial Gas Streams) Projesi de yer alıyor.

Dört ülkeden 7 paydaşın katılımıyla 2025 yılında başlayan HERMES projesinde; yenilikçi membran teknolojileri kullanılarak endüstriyel gaz akışlarından hidrojenin verimli şekilde ayrıştırılması ve saflaştırılması hedefleniyor. HERMES Projesi ile geliştirilecek çözümler, hidrojenin yeniden süreçlere kazandırılmasını sağlayarak kaynak ve enerji verimliliğinin artırılmasına katkı sunacak; aynı zamanda, hidrojen

saflaştırma teknolojilerinin endüstriyel ölçekte kullanım potansiyelini ortaya koyacak.

Proje kapsamında geliştirilen yenilikçi membran sistemleri (filtreleme yoluyla saflaştırma), İtalya ve Türkiye’de kurulacak iki ayrı prototipte test edilecek.

Tüpraş, İzmit Rafinerisi’nde gerçekleştireceği pilot uygulamalarla geliştirilen teknolojilerin saha performansını test ederken, rafineri süreçlerinde ortaya çıkan karışım gazlardan hidrojenin ayrıştırılarak saflaştırılması ve yeniden kullanımına yönelik önemli veriler elde edecek.

Stratejik Dönüşüm Planı’nın destekleyen adımları kararlılıkla hayata geçirdiklerini vurgulayan Tüpraş Teknik Genel Müdür Yardımcısı Murat Şimşek, projeye ilişkin şu değerlendirmelerde bulundu: “Stratejik Dönüşüm Planımız kapsamında yürüttüğümüz



Ar-Ge projeleriyle yeni teknolojiler geliştirirken, enerji sektörünün geleceği için değer yaratma hedefiyle çalışıyoruz. İzmit Rafinerimizde testlerini gerçekleştireceğimiz HERMES Projesi ile yenilikçi hidrojen saflaştırma çözümleriyle ilgili teknik bilgi birikimimizi güçlendirmeyi ve ileri teknolojilerin geliştirilmesine katkı sağlamayı amaçlıyoruz.

Böylece sanayinin karbonsuzlaşmasında ve enerji verimliliğinin artırılmasında öncü bir teknoloji olan temiz hidrojenin sektörümüzde yaygınlaştırılmasına liderlik edeceğiz.”

HERMES projesinin pilot uygulamaları sonucunda operasyonel performans, hidrojen geri kazanım verimi, enerji dengesi ve saha ihtiyaçları açısından olumlu sonuçlar elde edilmesi halinde, geliştirilen sistemlerin Tüpraş’ın operasyonlarında yaygınlaştırılması hedefleniyor.

DENİZ YAKITINDA KAYA PETROLÜ TARTIŞMASI

IBIA, bazı deniz yakıtlarında kaya petrolü bileşenlerinin araştırılması gerektiğini, ancak mevcut kanıtların operasyonel sorunlarla doğrudan bağlantı göstermediğini açıkladı.



Uluslararası
Bunker Endüstrisi
Birliği (IBIA),
son dönemde
bazı artık deniz
yakıtlarında kaya
petrolü (shale oil)

kaynaklı bileşenlerin varlığına işaret eden raporlar üzerine bir açıklama yaptı. IBIA'nın Teknik Çalışma Grubu, mevcut verileri inceledikten sonra bu raporların araştırmaya değer meşru sorular ortaya koyduğunu, ancak söz konusu bileşiklerin varlığı ile bildirilen operasyonel sorunlar arasında doğrudan bir nedensel bağ kurulamadığını belirtti.

IBIA, kaya petrolünden türetilen hidrokarbonların ISO 8217 standardı kapsamında izin verilen hammadde kaynakları arasında olduğunu vurguladı. Açıklamada, bu bileşiklerin varlığının tek başına yakıt kalitesi eksikliklerinin veya standart dışılığın kanıtı olarak görülmemesi gerektiği ifade edildi. Esas kriterin, teslim edilen nihai yakıtın ISO 8217 gerekliliklerini karşılayıp karşılamadığı olduğu belirtildi.

Bildirilen vakaların, giderek karmaşıklaşan deniz yakıtı harmanlarının pratikte nasıl performans gösterdiğini anlamının önemini ortaya koyduğunu belirten IBIA, sektörün hammadde ve harman bileşenlerini çeşitlendirmesiyle birlikte tedarik zinciri boyunca daha fazla şeffaflık, izlenebilirlik, kalite güvencesi ve bilgi paylaşımının kritik hale geleceğini vurguladı. IBIA, yakıt davranışı ve operasyonel performansın daha iyi anlaşılması için teknik araştırmaların, sektör işbirliğinin ve veri paylaşımının desteklenmesi gerektiğini açıkladı. Bu çalışmaların, deniz yakıtı kalitesine duyulan güveni pekiştirirken gemilerin güvenli, güvenilir ve verimli şekilde işletilmesini sağlayacağı ifade edildi.

Singapur Denizcilik ve Liman İdaresi de (MPA), bu konuyla ilgili olarak tüm lisanslı bunker tedarikçilerine "Bunkering Memo No.3 of 2026" başlıklı bir tavsiye yayımladı.

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

TURKON LINE, HİNDİSTAN HATTINI GÜÇLENDİRİYOR

Türkiye’de inşa edilen ilk ve en büyük LNG’li konteyner gemisi Kaşif Kalkavan, Hindistan Servisi’nde operasyonlarına başladı.



Türk denizciliğinin uluslararası rekabet gücünü artıracak önemli bir yatırım daha hayata geçti. Turkon Line’in yeni nesil konteyner gemisi Kaşif Kalkavan, 17 Temmuz itibarıyla Hindistan Servisi’nde (TRI) operasyonlarına başladı. Tamamı Türk mühendisliğiyle geliştirilen Kaşif Kalkavan, çoklu alternatif yakıt kullanım altyapısı, çevreci teknolojileri ve modern operasyon kabiliyetiyle yalnızca Turkon filosunun değil, Türk denizcilik sektörünün de yeni nesil gemileri arasında öne çıkıyor.

4.000 TEU taşıma kapasitesine sahip Kaşif Kalkavan, Türkiye’de inşa edilen ilk ve en büyük LNG yakıtlı konteyner gemisi olma özelliğini taşıyor. Kaşif Kalkavan, ileri teknolojiyle donatılan altyapısıyla yeni nesil deniz taşımacılığının ihtiyaçlarına yanıt veriyor. LNG başta olmak üzere beş farklı yakıt tipiyle çalışabilen gemi, değişen operasyonel koşullara hızlı uyum sağlayarak önemli bir esneklik ve verimlilik sunuyor. Bünyesinde yer alan SCR (Seçici Katalitik İndirgeme) ve scrubber sistemleri sayesinde uluslararası çevre standartlarına tam uyum sağlayan Kaşif Kalkavan, emisyonların azaltılmasına katkı sunarken sürdürülebilir deniz

taşımacılığı vizyonunu da güçlendiriyor. Uluslararası denizcilik sektöründe karbon emisyonlarının azaltılmasına yönelik dönüşüm hız kazanırken, Kaşif Kalkavan bu dönüşümün Türkiye’deki en güçlü temsilcilerinden biri olarak dikkat çekiyor.

Geminin ismi ise Turkon’un bugünlere ulaşmasında büyük emeği bulunan, teknolojiye olan inancı ve vizyoner yaklaşımıyla tanınan merhum Kaşif Kalkavan’ın anısını yaşıyor. Türkiye’de inşa edilen ilk ve en büyük LNG yakıtlı konteyner gemisine kendisinin adının verilmesi, şirketin inovasyon, mühendislik ve sürdürülebilirlik vizyonunun güçlü bir simgesi niteliği taşıyor.

HİNDİSTAN HATTINDAKİ BÜYÜMENİN YENİ GÜCÜ

Turkon’un geçtiğimiz yıl hizmete aldığı Hindistan Servisi (TRI), kısa sürede şirketin en stratejik ticaret hatlarından biri haline geldi. Türkiye, Kızıldeniz, Avrupa ve Hindistan limanlarını birbirine bağlayan servis, aynı zamanda Turkon’un güçlü Amerika ağıyla birleşerek Amerika’dan Hindistan’a uzanan önemli bir ticaret koridoru oluşturuyor. Dünya ticaretinin önemli merkezlerinden biri

haline gelen Hindistan’ın yükselen üretim ve tüketim kapasitesi, bölgeyi küresel lojistik açısından her geçen gün daha kritik bir konuma taşıırken, Kaşif Kalkavan’ın filoya katılması Turkon’un bu pazardaki büyüme stratejisine büyük katkı sağlıyor. Yeni gemiyle birlikte şirket; operasyonel verimliliğini artırırken, müşterilerine daha yüksek kapasite, daha çevreci taşımacılık ve daha güçlü servis sürekliliği sunmayı hedefliyor.

“TÜRK MÜHENDİSLİĞİNİN GÜCÜNÜ DÜNYA DENİZLERİNE TAŞIYORUZ”

Turkon Line CEO’su Alkın Kalkavan, Kaşif Kalkavan’ın yalnızca filoya katılan yeni bir gemi olmadığını, şirketin uzun vadeli büyüme vizyonunun önemli bir kilometre taşı olduğunu belirterek şunları söyledi: “Kaşif Kalkavan, Turkon Holding iştiraklerinden olan Sedef Tersanesi’nde inşa edilen 4.000 TEU kapasiteli iki yeni baby panamax konteyner gemimizin ilkidir. Türk mühendisliği ve tersanecilik kabiliyetini ileri çevre teknolojileriyle buluşturan bu yatırım, yalnızca filomuzun kapasitesini artırmakla kalmıyor; aynı zamanda sürdürülebilir deniz taşımacılığı vizyonumuzu da güçlendiriyor. Hindistan Servisimiz, kısa sürede şirketimizin en stratejik hatlarından biri haline geldi. Türkiye, Avrupa, Kızıldeniz ve Hindistan’ı kapsayan bu servis, Amerika hattımızla entegre çalışarak Asya, Avrupa ve Amerika arasında çift yönlü ve kesintisiz bir ticaret koridoru oluşturuyor. Kaşif Kalkavan’ın Hindistan hattımıza dahil olmasıyla birlikte müşterilerimize daha yüksek kapasite, daha çevreci operasyonlar ve daha güvenilir hizmet sunacağız. Bu yatırımın, hem küresel büyüme stratejimize hem de Türk denizciliğinin uluslararası rekabet gücüne önemli katkı sağlayacağına inanıyoruz.”



ESPRESSO



Unutulmaz anılar için çıkan yolculuklar

**Kahve keyfiyle
başlar...**



KOZYATAĞI - ATAŞEHİR - DRAGOS - ORDU - GAZİANTEP



Franchise için iletişim:



www.qespresso.com.tr



info@qespresso.com.tr



+90 545 297 24 53



© 2023 Q Espresso. Tüm hakları saklıdır.

DENİZCİLİK SEKTÖRÜNE ÖZEL YENİ NESİL SORUMLULUK SİGORTALARI

Türk P&I Sigorta'nın portföyüne eklediği yeni nesil sorumluluk sigortaları denizcilik sektörünün değişen ihtiyaçları göz önünde bulundurularak geliştirildi.



Türkiye'nin deniz sigortaları alanında uzmanlaşmış tek sigorta şirketi olan Türk P&I Sigorta, denizcilik sektörünün değişen ihtiyaçlarına yönelik geliştirdiği yeni nesil sorumluluk sigortası ürünlerini portföyüne ekledi. Sektörün farklı faaliyet alanlarına özel olarak tasarlanan yeni ürünlerle; marina işletmelerinden liman ve kıyı tesislerine, tersanelerden denizcilik hizmet sağlayıcılarına kadar geniş bir paydaş grubuna kapsamlı ve yüksek limitli koruma çözümleri sunuluyor.

Marina İşletenleri Sorumluluk Sigortası ile marina işletmecilerinin üçüncü şahıslara karşı doğabilecek sorumlulukları güvence altına alınırken, işletmelerin faaliyetlerinden kaynaklanabilecek farklı risklere yönelik geniş kapsamlı teminat seçenekleri sağlanıyor. Gemi Tamircileri

Sorumluluk Sigortası kapsamında tersaneler, bakım-onarım tesisleri ve gemi tamir faaliyetinde bulunan işletmelere yönelik yüksek limitli sorumluluk teminatları sunuluyor. Ayrıca tersaneler bünyesinde faaliyet gösteren taşeron firmaların karşılaşılabileceği riskler de teminat kapsamına dahil edilebiliyor.

Liman İşletenleri Sorumluluk Sigortası ile liman ve terminal işletmelerinin; limana uğrayan gemiler, yükler ve üçüncü şahıslara yönelik sorumlulukları kapsamında oluşabilecek bedeni zararlar, maddi hasarlar ve hukuki süreçlere ilişkin riskler güvence altına alınıyor. Kıyı Tesisleri Deniz Kirliliği Zorunlu Mali Sorumluluk Sigortası ile kıyı tesislerinin faaliyetleri sırasında meydana gelebilecek deniz kirliliğinden kaynaklanan sorumluluklara

karşı güvence sağlanıyor. Bunun yanı sıra, denizcilik sektörüne özel olarak sunulan Mesleki Sorumluluk Sigortaları ile sektörde hizmet veren profesyonellerin faaliyetlerinden doğabilecek mesleki risklerin yönetilmesine katkı sağlanması hedefleniyor.

Yeni ürün gamı sayesinde, yerel sigorta piyasasında erişimi sınırlı olan yüksek kapsamlı ve sektöre özel poliçelere daha kolay erişim imkânı sunuluyor. Türk P&I Sigorta; uzman ekspertiz yaklaşımı, güçlü teknik altyapısı ve detaylı risk analiz süreçleriyle denizcilik sektörünün ihtiyaçlarına yönelik yenilikçi çözümler geliştirmeye devam ediyor.

Denizcilik sektörünün kendine özgü risk yapısı ve yüksek uzmanlık gerektiren operasyonel süreçleri doğrultusunda geliştirilen yeni ürünlerle, sektör paydaşlarının uluslararası standartlarda sigorta güvencesine erişiminin artırılması ve sürdürülebilir büyümeye katkı sağlanması amaçlanıyor.

Türk P&I Sigorta, yeni ürünleriyle birlikte denizcilik sektörünün tüm paydaşlarına güçlü teminat seçenekleri, yüksek limitler ve dünya standartlarında hizmet sunmayı sürdürerek Türkiye'de deniz sigortacılığının gelişimine katkı sağlamaya devam ediyor.

Yeni ürün gamıyla birlikte, yerli sigorta piyasasında erişimi sınırlı olan sektöre özel ve yüksek kapsamlı poliçelere erişim kolaylaştırılıyor. Türk P&I Sigorta; uzman ekspertiz yaklaşımı, detaylı risk analiz süreçleri ve uzmanlaşmış hizmet anlayışıyla denizcilik sektörünün değişen ihtiyaçlarına yönelik çözümler geliştirerek Türkiye'de deniz sigortacılığının gelişimine katkı sağlamayı sürdürüyor.

SHIP ROUTE

ISTANBUL '26



Guest Country
GERMANY

ISTANBUL CALLING

MOIN MOIN

**MARITIME
LEADERS**

SAVE THE DATE!

October 8, 2026

Venue: **Divan Kuruçeşme**

12:00–13:00 Registration & Welcoming Reception

14:00–17:30 Conference

17:30–23:00 Cocktail Reception & Gala Dinner

📱 **shiproute // www.shiproute.org**

KOSDER@KOSDER.NET

Organized by

KOSDER
KOSDER ARKATÖRLÜĞÜ VE İSTİFECİLERİ DERNEĞİ

AVS'DEN GEMİ TEDARİKİNDE SÜRDÜRÜLEBİLİRLİK ÇAĞRISI

AVS Global Ship Supply, denizcilik sektöründe sürdürülebilirliğin kritik halkalarından biri olarak gemi tedarik şirketlerinin rolünün daha fazla tanınması gerektiğini vurguluyor.



Denizcilik sektöründe sürdürülebilirlik tartışmaları hız kazanırken, AVS Global Ship Supply gemi tedarik şirketlerinin bu süreçteki rolüne dikkat çekti. Şirket, çevresel sorumluluk, şeffaflık ve etik iş uygulamalarının küresel tedarik zincirlerinde giderek artan önemine işaret etti. Birleşmiş Milletler Küresel İlkeler Sözleşmesi'ne (UNGC) iki yıl önce katılan AVS Global Ship Supply, gemi tedarikinin artık yalnızca lojistik bir işlev olmaktan

çıkıp; sürdürülebilirlik hedeflerine katkı sağlayan stratejik bir unsur haline geldiğini belirtti.

AVS Global Ship Supply Genel Müdürü Doğukan Şimşek, sektörün sorumlu tedarik, operasyonel verimlilik ve sürdürülebilir hizmet anlayışının çevresel ve sosyal performans üzerindeki etkisini kabul etmesi gerektiğini ifade etti: "UN Global Compact üyeliğimizle vermek istediğimiz temel mesaj şu: Gemi tedariki artık sadece anlık siparişleri karşılayan geleneksel bir lojistik operasyon değil. Küresel sürdürülebilirlik hedeflerinin ve iş etiğinin en kritik halkalarından biri haline geldi." Şirketin sürdürülebilirlik odaklı inisiyatifleri arasında Denizcilerin Refahı Programı, plastik atıkları azaltmaya yönelik Aquarex iş birliği, yapay zekâ destekli müşteri portalı AVS+, ve sürekli

eğitim sağlayan Ekol Maritime Training Center öne çıkıyor. Şimşek, ticari büyüme ile sürdürülebilir iş uygulamalarının birbirine rakip değil, aksine küresel pazarda kalıcı ve itibarlı bir aktör olmanın ön koşulu olduğunu vurgulayarak "Sektöre göstermek istediğimiz şey, ticari büyüme ile gezegene ve insana karşı sorumlu davranmanın çelişmediği; tam tersine birbirini tamamladığıdır" dedi.

Şirket, gelecekte sürdürülebilirliğin gemi tedarik sektörünü şekillendirmeye devam edeceğini öngörüyor. Şimşek, bu vizyonu şu sözlerle açıkladı: "Süreçlerimize teknolojiyi entegre etme kabiliyetimiz ve ihtiyaçları sahada doğmadan öngörebilme gücümüz, UNGC ilkelerinin getirdiği küresel meşruiyetle birleştiğinde, bizi yalnızca bir tedarikçi değil; vizyoner bir çözüm ortağı olarak konumlandırarak."

ARKAS KONTEYNER'E MALTALI ORTAK

Malta merkezli Vessel Holding, 179,45 milyon dolarlık alacağını sermayeye dönüştürerek Arkas Konteyner'de yüzde 11,4 pay sahibi oldu.



Türk denizcilik sektörünün önde gelen şirketlerinden Arkas Konteyner'de dikkat çekici bir gelişme yaşandı. Malta merkezli Vessel Holding Company Limited, şirkette yüzde 11,4 oranında hisse sahibi oldu.

Bu ortaklık, Vessel Holding'in Arkas Konteyner'den olan 179,45

milyon dolarlık alacağını sermayeye dönüştürmesiyle gerçekleşti. Böylece borç, doğrudan şirkete yatırım olarak yansıdı ve Arkas Konteyner'in sermaye yapısı güçlendi. Arkas Konteyner, Türkiye'nin en büyük konteyner taşımacılığı şirketlerinden biri olarak Ege'den Karadeniz'e uzanan geniş bir hat üzerinde faaliyet gösteriyor. Yeni ortaklık, şirketin uluslararası finansal dayanıklılığını artırırken, küresel pazarlarda daha güçlü bir konum elde etmesine katkı sağlayacak.

Denizcilik çevrelerinde bu adım, Arkas'ın uzun vadeli büyüme stratejisinin bir parçası olarak değerlendiriliyor. Özellikle borcun sermayeye dönüştürülmesi,

şirketin bilançosunu rahatlatırken, operasyonel yatırımlar için daha geniş bir hareket alanı yaratıyor. Vessel Holding'in katılımı, Arkas Konteyner'in uluslararası işbirliklerini çeşitlendirmesi açısından da önem taşıyor. Malta merkezli şirketin küresel denizcilik finansmanındaki deneyimi, Arkas'ın bölgesel ve uluslararası operasyonlarına yeni bir perspektif kazandırabilir.

Sonuç olarak, Arkas Konteyner'deki bu sürpriz ortaklık, Türk denizcilik sektöründe sermaye yapısının güçlenmesi ve uluslararası işbirliklerinin artması yönünde önemli bir adım olarak görülüyor.

Built to Lift. Powered to Repair.

Akdeniz Shipyard delivers maintenance, refit, and new building services for **luxury yachts** and **commercial vessels**.

From superyachts and megayachts to tankers, bulk carriers, container ships, tugboats, and workboats, we provide fast, reliable solutions for fleets across the Mediterranean with year-round operations and advanced infrastructure.

800 T TRAVEL LIFT

8 HARDSTAND BAYS

6 REPAIR BERTHS

24/7 RESPONSE



repair@akdenizshipyard.com | +90 322 634 22 25

akdenizshipyard.com

DÖDER BAŞKANINI SEÇTİ

Denizci Öğrenciler Derneği'nin genel kurulunda Emir Çevik 28. Dönem Yönetim Kurulu Başkanlığı'na seçildi.



Denizci Öğrenciler Derneği'nin (DÖDER) 28. Dönem Genel Kurulu, 1 Ağustos'ta Türkiye Gemi Sanayicileri Birliği (GİSBİR) ev sahipliğinde gerçekleştirildi. Toplantı, saygı duruşu ve İstiklâl Marşı'nın okunmasıyla başladı. Ardından 27. Dönem Denizci Öğrenciler Derneği Yönetim Kurulu Başkanı Hüsnü Yavuzalp Özdemir, Türk Uzakyol Gemi Kaptanları Derneği Yönetim Kurulu Başkanı Kaptan Zafer Akbulut, TMMOB Gemi Makineleri İşletme Mühendisleri Odası Yönetim Kurulu Başkanı Yunus Emre Aşkın ve Deniz Ticaret Odası Meclis Üyesi Nuri Mert Can açılış konuşmalarını yaptı. Toplantı, Divan Kurulu Başkanı



ve mali rapor paylaşıldı ve oylamanın açık olarak yapılmasına karar verildi. Sonrasında yeni dönem yönetim kurulu aday listesi tanıtıldı. Yapılan oylamalar sonucunda 28. Dönem Yönetim Kurulu Başkanlığına seçilen Emir Çevik, gerçekleştirdiği teşekkür konuşmasında, Denizci Öğrenciler Derneği çatısı altında dört yıldır aktif olarak görev yapmanın ve 27. Dönem Yönetim Kurulu Saymanlığı görevini yürütmesinin ardından bu görevi devralmaktan büyük bir gurur ve mutluluk duyduğunu ifade etti.

Konuşmasında, 27. Dönem Yönetim Kurulu ile birlikte derneği daha ileriye



ve dayanışma içerisinde yürüttükleri çalışmalar dolayısıyla ekip arkadaşlarına teşekkür eden Çevik, 28. Dönem Yönetim Kurulu olarak kendilerine emanet edilen bu bayrağı aynı sorumluluk ve kararlılıkla taşıyacaklarını, Denizci Öğrenciler Derneği'ni daha da ileriye taşıyacak projelere ve çalışmalara imza atacaklarına olan inancını dile getirdi.

Genel Kurul'da oy birliğiyle yönetim kurulu listesi şu şekilde oluştu: Yönetim Kurulu Başkanı Emir Çevik; Yönetim Kurulu BaşkanYardımcısı Liva Demir; Yönetim Kurulu Genel Sekreteri Selin Araz; Yönetim Kurulu Saymanı Kadir



Muhammed Said Yıldırım, Divan Kurulu Başkan Yardımcısı Doğucan Meriç ve Divan Kurulu Katip Üyeleri Efe Kıvılcım ile Vahit Arslan yönetiminde sürdürüldü. Genel kurul gündemi arz edildi, 27. Dönem'in gerçekleştirdiği faaliyetler



taşımak adına özveriyle çalıştıklarını belirten Çevik, geçmiş dönemlerden devraldıkları bayrağı en iyi şekilde temsil etmeye gayret ettiklerini ve her dönem olduğu gibi derneğin başarılarının üzerine yenilerini eklediklerini vurguladı. Birlik

Hamzaçebi; Yönetim Kurulu Üyesi Hamza Çark; Yönetim Kurulu Üyesi Mert Koçak; Yönetim Kurulu Üyesi Arda Acar; Denetleme Kurulu Başkanı Berkay Akan; Denetleme Kurulu Üyesi Tusem Gözlüklü; Denetleme Kurulu Üyesi Ceren Yazıcı.



EGE DENİZİ'NİN EN BÜYÜK MERCAN ORMANI

TÜDAV'ın Gökçeada açıklarında yürüttüğü araştırmada, Ege Denizi'nin en büyük mercan ormanı keşfedildi.



TÜDAV tarafından Gökçeada ile Yunanistan'ın Semadirek Adası arasında yürütülen araştırmada, Türkiye kara sularında 70 ila 120 metre derinlikte ve 2 kilometreden fazla uzunlukta, Ege Denizi'ndeki en büyük mercan ormanı keşfedildi.

Türkiye İş Bankası'nın desteğiyle yürütülen araştırmada, Ege Denizi'ndeki mercan ormanları, "R/V TÜDAV-Marı" araştırma gemisiyle, su altı robotları ve uzaktan kumandalı görüntüleme sistemleri kullanılarak incelendi.

Türk Deniz Araştırmaları Vakfı (TÜDAV) Başkanı Prof. Dr. Bayram Öztürk, Gökçeada ile Semadirek arasındaki bölgede daha önce bilinmeyen büyük bir mercan ormanına ulaştıklarını söyledi. Mercan topluluklarının yaklaşık 70 metre derinlikte başladığını ve 120 metreye kadar devam ettiğini belirten Öztürk, "Bu alan, büyük bir biyolojik çeşitliliğe ev sahipliği yapıyor. Aynı zamanda bölgede önemli miktarda kalsiyum karbonat birikimi bulunuyor. Ege Denizi'nde, daha önce ne Türkiye ne de Yunanistan kıyılarında bu büyüklükte bir mercan ormanı keşfedilmişti" dedi. Keşfin, kıyıda yaklaşık 2 deniz mili açıkta başladığını ve 2 kilometreden daha uzun bir alana yayıldığını kaydeden Öztürk, elde ettikleri ilk bulgular doğrultusunda, mercan ormanının daha derin alanlara ve uluslararası sulara doğru uzanabileceğini bildirdi.



Bölgede su altındaki fay kırıkları ile su ve gaz çıkışlarının da gözlemlendiğini, bu özelliklerin mercan toplulukları ve kalsiyum karbonat birikimleriyle ilişkisini ortaya koymak için yeni çalışmalar yapılacağını ifade eden Öztürk, keşfedilen alanın Türkiye kara suları içinde bulunduğunu, ancak mercan ormanının sınırlarının henüz tam olarak belirlenemediğini; 200-300 metre derinliğe kadar devam edebileceğini ve araştırmaların sürdüğünü belirtti.

"KEŞFEDİLENLER YUMUŞAK MERCAN TÜRLERİNDEN OLUŞUYOR"

Keşfedilen mercanların, sert mercanlardan farklı olarak "gorgon" olarak adlandırılan yumuşak mercan türlerinden oluştuğunu dile getiren Öztürk, bunların arasında Akdeniz'de nadir görülen ve daha çok Batı Akdeniz'de yayılış gösteren türlerin de bulunduğunu söyledi.

Öztürk "Türkiye'de daha önce mercanlarla ilgili çalışmalar genellikle 30-40 metre, en fazla 50 metre derinlikte yürütülüyordu. Bu büyüklükte ve kilometrelerce devam eden bir mercan ormanı, Türkiye denizlerinde daha önce bilinmiyordu. Bu sadece Türkiye için değil, Ege Denizi açısından da ilk keşif niteliğinde. Yunanistan kıyılarında da bu büyüklükte bir mercan ormanına ilişkin kayıt bulunmuyor" ifadelerini kullandı. Mercan ormanının yumuşak mercanların yanı sıra balıklar ve çeşitli



omurgasız canlılardan oluşan zengin bir ekosisteme ev sahipliği yaptığını, bu durumun Ege Denizi'ndeki biyolojik çeşitliliğin korunması açısından umut verici olduğunu anlatan Öztürk, şöyle devam etti: "Bu alanın zaman içinde koruma altına alınması gerekiyor ancak bunun için öncelikle sınırlarının, derinliğinin ve ne kadar geniş bir alana yayıldığının belirlenmesi lazım. Bu keşif, Ege Denizi'nin biyolojik çeşitlilik açısından ne kadar zengin olduğunun bir göstergesi. Yeni türlerin bulunup bulunmadığını, yapılacak ayrıntılı incelemelerin ardından anlayacağız. Bölgede kalsiyum karbonat birikimleri ve fay kırıkları da bulunuyor. Çalışmaların sonunda çok sayıda bilimsel verinin ortaya çıkacağını düşünüyoruz."

ARAŞTIRMALAR SONBAHARDA GENİŞLETİLECEK

TÜDAV'da görev yapan 6 kişilik bilim ekibinin gerçekleştirdiği keşfin ardından araştırmaların eylül ve ekimde devam edeceğini bildiren Öztürk, mercan ormanının daha derin kesimlerinin incelenmesi gerektiğini belirtti.

Mercan ormanları üzerine uzun yıllardır çalışma yürüttüklerini dile getiren Öztürk, "Bu keşif, bir anda ortaya çıkan bir çalışma değil. Mercan ormanları konusunda yaklaşık 10 yıllık birikimimiz var. Bu alanda lisansüstü öğrenciler yetiştirdik ve çok sayıda bilimsel çalışma gerçekleştirdik. Teknolojiye yapılan yatırımlar ve uzun yıllara dayanan

deneyim, bu keşfe ulaşmamızı sağladı” şeklinde konuştu. Öztürk, keşfedilen mercan topluluklarının sağlıklı durumda olduğunu, iklim değişikliğinin etkisine işaret edebilecek lezyon, doku kaybı veya ölüm belirtilerine rastlanmadığını kaydetti.

TÜRKİYE’NİN EN DERİN MERCAN KAYITLARI

İstanbul Üniversitesi Su Bilimleri Fakültesi
Deniz ve İçsu Kaynakları Yönetimi
Bölümü Deniz Biyolojisi Ana Bilim Dalı
Öğretim Üyesi Doç. Dr. Onur Gönülal

ise araştırmada mezofotik, diğer adıyla yarı karanlık kuşakta bulunan koralijen ve mercan topluluklarını incelediklerini söyledi.

Bu derinliklerde insanlı dalışların mümkün olmaması nedeniyle uzaktan kumandalı su altı görüntüleme sistemlerinden yararlandıklarını anlatan Gönülal, şu ifadeleri kullandı: “Su altı aracımızla yaklaşık 88 metre derinliğe indik. Daha sonraki çalışmalarda 98 metreye kadar ulaştık. Bu derinliklerdeki

mercan ve koralijen topluluklarını ayrıntılı şekilde görüntüledik. Türkiye'nin en derin mercan kayıtları arasında yer alabilecek görüntüler elde ettik. Bildiğimiz mercan ormanlarını su altı aracıyla inceleme ve kayıt altına alma fırsatı bulduk.”

Gönülal, elde edilen görüntüler ve toplanan verilerin, bölgedeki mercan topluluklarının yapısının, biyolojik çeşitliliğinin ve yayılım alanının belirlenmesine katkı sağlayacağını belirtti.

ALSANCAK LİMANI ALPORT'A DEVREDİLDİ

İzmir Alsancak Limanı'nda konteyner ve dökme yük operasyonu 1 Ağustos'tan itibaren Albayrak Grubu'na ait Alport tarafından yürütülmeye başladı.



İzmir'in en önemli ticaret kapılarından biri olan Alsancak Limanı, 1 Ağustos itibarıyla Türkiye Varlık Fonu'nun kararıyla Albayrak Grubu'na bağlı Alport tarafından işletilmeye başladı. Bu devirle birlikte limanın konteyner ve dökme yük operasyonları TCDD'den Alport'a geçti. Devir süreci kapsamında limanın 7 gün 24 saat kesintisiz çalışacağı ve operasyonların Alport'un kendi personeliyle yürütüleceği açıklandı.

Şirket yetkilileri, Ocak 2027'ye kadar liman tarifelerinde herhangi bir değişiklik yapılmayacağını duyurarak kullanıcıların mevcut koşullarda hizmet almaya devam edeceğini vurguladı. Alport, limanın kapasitesini artırmaya yönelik kapsamlı

yatırım planlarını da kamuoyuyla paylaştı. Yaklaşma kanalının 19 metre derinliğe çıkarılmasıyla yüksek draftlı gemilerin limana yanaşması mümkün olacak.

Tarama çalışmalarının 1,5 yıl içinde tamamlanması, rıhtım sayısının artırılması ve depolama alanlarının genişletilmesi hedefleniyor. Ayrıca demiryolu bağlantılarının güçlendirilmesiyle hinterland erişiminin daha verimli hale getirilmesi planlanıyor.

Ege Bölgesi'nin dış ticaretinde stratejik bir rol oynayan Alsancak Limanı, yeni dönemde daha büyük gemilere hizmet verebilmesiyle rekabet gücünü artıracak. Kruvaziyer, konteyner ve dökme yük



operasyonlarının daha etkin yürütülmesi, İzmir'in lojistik merkez olma konumunu güçlendirecek. Alport yetkilileri, "İzmir'in limanını İzmir ve Ege daha verimli kullanmalı. Herkese kapımız açık. Gece gündüz çalışacağız." sözleriyle bölge ekonomisine katkı hedeflerini dile getirdi.

Dünyada dokuz farklı liman işleten şirket, Alsancak Limanı'nda da uluslararası deneyimini kullanarak Türkiye denizcilik sektöründe yeni bir dönemin kapısını aralamayı amaçlıyor. Sonuç olarak, Alsancak Limanı'nın Alport'a devri, hem altyapı yatırımları hem de kesintisiz operasyon modeliyle Türkiye denizcilik sektöründe yeni bir sayfa açıyor.

EXPLORA JOURNEYS'İN YENİ İNCİSİ: EXPLORA III

Lüks okyanus seyahati markası Explora Journeys, LNG ile çalışan EXPLORA III'ü filosuna kattı.



Explora Journeys, Barselona'da düzenlenen resmi törenle EXPLORA III'ü filosuna kattı. Markanın LNG ile çalışan ilk gemisinin filoya katılmasıyla birlikte, ultra zarif okyanus seyahatini yeniden tanımlayacak altı gemilik vizyonunun da önemli bir kilometre taşı geride bırakılmış oldu.

23 Temmuz tarihinde Cenova'da planlanandan önce teslim edilen EXPLORA III, Akdeniz'de gerçekleştirdiği özel Prelude Journey'nin ardından resmi isim verme töreni için Barselona'ya ulaştı. Geminin ilk misafiri ise Explora Journeys Global Marka Elçisi Jannik Sinner oldu. Bu ilk yolculuğun heyecanı üzerine inşa edilen kutlamalar, Explora Journeys ve MSC Grubu'nun üst düzey yöneticileri ile seçkin davetlileri bir araya getirerek filonun en yeni üyesini kutladı.

Denizcilik geleneklerini markanın kendine özgü Avrupa zarafetiyle buluşturan resmi isim verme töreninin ardından gemi genelinde özel kutlamalar gerçekleştirildi. Törende MSC Grubu Cruise Division İcra Kurulu Başkanı Pierfrancesco Vago, Explora Journeys Başkanı Anna Nash, Barselona Limanı Başkanı José Alberto Carbonell ve aynı zamanda Vellmarî deniz koruma kuruluşunun kurucusu ile National Geographic Educator unvanına sahip Cristina Ozores konuşmalar yaptı. Cristina Ozores, geleneksel vaftiz töreninde gemiyi kutsayarak resmi adını verdi.

Explora Journeys Başkanı Anna Nash, "EXPLORA III'e resmi olarak isim vermek, hem filomuzun gelişim yolculuğunu hem de ultra zarif okyanus seyahatinin geleceğini şekillendirme konusundaki kararlılığımızı yansıtan son derece önemli bir an. Başlı başına bir destinasyon olarak tasarlanan EXPLORA III; daha geniş yaşam alanları, üstün tasarım anlayışı, gastronomi ve bütünsel wellness yaklaşımıyla Ocean State of Mind felsefemizi en güçlü şekilde hayata geçiriyor" dedi.

Cristina Ozores ise şunları söyledi: "EXPLORA III'ün vaftiz annesi olmak benim için insanlara okyanusu çok daha derin ve anlamlı bir şekilde keşfedebilecekleri yeni bir dünyanın kapılarını açmak anlamına geliyor. Her yolculuğun, misafirleri denizin yüzeyinin ötesindeki güzellikleri keşfetmeye, onun renkleri ve yaşamına hayran kalmaya ve denizle merak, mutluluk ve onu koruma isteğiyle yeniden bağ kurmaya davet etmesini diliyorum."

ALAN VE TASARIMDA YENİ BİR DÖNEM

EXPLORA III, markanın tasarım anlayışını alan, doğal ışık ve sakin keşif deneyimi odağında daha da ileri taşıyor. EXPLORA I ve EXPLORA II'den 19,2 metre daha uzun olan gemi, eklenen her metreyi misafir deneyimine ayırıyor. Misafir başına 19,5 metrekare ortak kullanım alanı sunarak sektörün en yüksek oranlarından birine ve Explora Journeys filosunun en geniş



yaşam alanlarına sahip gemisi olma özelliğini taşıyor.

Explora Journeys Mimari ve Tasarım Direktörü Antonio Di Nanno, "EXPLORA III'ün en büyük gelişimi, artık çok daha olgun ve geminin her noktasına yayılan casual luxury anlayışımız. Lüks her yerde hissedilmeli ancak asla resmi ya da mesafeli olmamalı; zarif, rahat ve evinizdeymişsiniz gibi hissettirmeli" dedi.

Explora Journeys filosunun LNG ile çalışan ilk gemisi olan EXPLORA III, bugün sıvılaştırılmış doğal gazla çalışırken gelecekte bio-LNG ve sentetik LNG gibi yenilenebilir yakıt alternatiflerine de uyum sağlayacak şekilde tasarlandı. Ayrıca kıyı elektriği bağlantısı sayesinde uygun limanlarda motorlarını kapatarak enerji ihtiyacını karadan karşılayabiliyor.

Barselona'daki kutlamaların ardından EXPLORA III, 3 Ağustos'ta Lizbon'a gerçekleştireceği yedi gecelik ilk resmi seferine çıktı. İlk sezonunda Kuzey Avrupa, İzlanda, Grönland ve Kuzey Amerika rotalarında misafirlerini ağırlayacak olan gemi, Explora Journeys deneyimini bugüne kadarki en geniş, en zarif ve en kapsamlı haliyle sunacak.

BS BODRUM BOAT SHOW

14-18 EKİM 2026
BODRUM LİMANI

Aynı Tufan, Aynı Rota

BİLETİNİ AL!



www.bodrumboatshow.com

f i bodrumboatshow

Marka Sahibi



Destekleyenler



Ana Sponsor

Gold Sponsor

Yaka Kartı & Boyun Bağı
Sponsoru

Otomotiv Sponsoru

Gala Sponsoru

Co-Sponsor

Co-Sponsor

Medya Sponsoru

Fuar Alanı

Organizator

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



BODRUM BOAT SHOW, İKİNCİ YILINDA YÜZDE 40 BÜYÜDÜ

14-18 Ekim tarihleri arasında Bodrum Limanı'nda düzenlenecek Bodrum Boat Show, ilk yılına göre yüzde 40 büyümeyele denizcilik sektörünü yeniden Bodrum'da buluşturacak.



Türkiye'nin denizcilik sektörünü Bodrum'da buluşturan Bodrum Boat Show, 14-18 Ekim 2026 tarihleri arasında ikinci kez kapılarını açacak. ED Fuarçılık organizasyonunda, İMEAK Deniz Ticaret Odası iş birliğiyle gerçekleştirilecek fuar; Muğla Büyükşehir Belediyesi, Bodrum Belediyesi, MUTTAŞ Denizcilik A.Ş., Türkiye Gemi İnşa Sanayicileri Birliği (GİSBİR) ve Gemi, Yat ve Hizmetleri İhracatçıları Birliği'nin destekleriyle düzenlenecek. Geçen yıl ilk kez gerçekleştirilen Bodrum Boat Show, yakaladığı başarının ardından ikinci yılında önemli bir büyüme ivmesiyle, denizcilik sektörünün önde gelen üreticilerini, dünya markalarını, distribütörleri, marina işletmecilerini, broker ve charter firmalarını, yatırımcıları, deniz tutkunlarını ve lüks yaşam meraklılarını Bodrum Limanı'nda bir araya getirecek.

KATILIMCI VE SERGİ ALANI GENİŞLEDİ

Bu yıl geçen yıla göre yaklaşık yüzde 40 büyüme kaydeden Bodrum Boat Show'da katılımcı ve sergi alanı önemli ölçüde genişledi. Fuar kapsamında denizde ve karada 250'den fazla tekne sergilenecek. Katılımcı firma sayısının 200'e yaklaşması

beklenirken, fuarda 500'ün üzerinde marka yer alacak. Artan ilgiyle birlikte fuar alanı da büyüdü. Geçtiğimiz yıl 65 olan çadır sayısı bu yıl 95'e yükselirken, Bodrum Limanı'nın tamamı fuar alanı olarak kullanılacak. Dünya çapındaki markalar hem doğrudan hem de Türkiye distribütörleri aracılığıyla fuarda yer alırken, yerli üreticiler de en yeni ürün ve teknolojilerini ziyaretçilerin beğenisine sunacak.

MEGA YATLARIN YENİ ADRESİ BODRUM

Bodrum Boat Show'u benzer organizasyonlardan ayıran en önemli özelliklerden birinin Bodrum Limanı'nın büyük teknelerle sağladığı avantaj olacağını ifade eden ED Fuarçılık Kurucu Ortağı Dilek Soydan, İstanbul'daki fuarlarda sergilenmesi mümkün olmayan büyük boyutlu teknelerin, Bodrum Limanı sayesinde ziyaretçilerle buluşabileceğini söyledi. Fuarda sergilenecek teknelerin yüzde 10'unun 35 metre üzerindeki süper yat ve mega yatlardan oluşacağını kaydeden Soydan, Bodrum Boat Show'un, Akdeniz'in önemli uluslararası tekne fuarlarında olduğu gibi mega yat segmentine de ev sahipliği yapan sayılı organizasyonlardan biri olma özelliğini



güçlendireceğini dile getirdi. Teknelerin yanı sıra deniz motorlarının, ekipman ve aksesuarlarının, marina çözümlerinin, leasing ve sigorta hizmetlerinin, su sporları ekipmanlarının, balıkçılık ve dalış ürünlerinin fuarda ziyaretçilerle buluşacağını belirten Soydan, "İlk yılında sektörün yoğun ilgisiyle karşılaşan Bodrum Boat Show, ikinci yılında bu güveni güçlü bir büyümeye dönüştürdü. Bodrum Boat Show, uluslararası ölçekte güçlü bir marka olma yolunda hızla ilerliyor" dedi.

ED Fuarçılık Kurucu Ortağı Emel Yılmaz da organizasyonun yalnızca sektör için değil, Bodrum ve bölge ekonomisi açısından da önemli bir değer oluşturduğunu belirterek şöyle konuştu: "Bodrum Boat Show sadece teknelerin sergilendiği bir fuar değil; denizcilik, turizm, ticaret ve yaşam kültürünü bir araya getiren büyük bir buluşma noktası.

Bodrum Limanı'nın merkezi konumu, sosyal yaşam alanları ve güçlü altyapısıyla ziyaretçilere benzersiz bir deneyim sunuyor. Organizasyonumuz, bölge ekonomisine katkı sağlarken Bodrum'un uluslararası denizcilik destinasyonu kimliğini de güçlendiriyor. Önümüzdeki yıllarda Bodrum Boat Show'u Akdeniz'in en önemli denizcilik organizasyonlarından biri haline getirmeyi hedefliyoruz."

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

ALANYA İSKELESİ'NDE YENİ DÖNEM

Alanya Belediyesi ile Alanya Balıkçılar Kooperatifi arasında imzalanan protokolle, Balıkçı Barınağı'nda kalıcı düzenlemelere gidilmesi hedefleniyor.



Alanya Belediyesi ile Alanya Balıkçılar Kooperatifi arasında, Balıkçı Barınağı'na ilişkin protokol imzalandı. Barınakta düzen ve denetimi kalıcı şekilde tesis edecek protokole göre, ruhsatlandırma işlemleri için tanınan geçiş süresi 31 Ekim 2026'da sona erecek ve bu tarihe kadar şartları tamamlamayan tekneler ise 1 Kasım 2026'dan itibaren ticari faaliyette bulunamayacak.

Alanya Balıkçılar Kooperatifi'nde düzenlenen basın toplantısında, Alanya Belediye Başkanı Osman Tarık Özçelik ile Kooperatif Başkanı Kerim Balıktay, barınağın düzen ve tertibi için protokol imzaladı. Buna göre, Balıkçı Barınağı'nda uzun yıllardır devam eden idari belirsizliklerin giderilmesi ve barınakta düzenin yeniden tesis edilmesi amacıyla kapsamlı bir çalışma başlatılmasının adımı atıldı. Süreç, Antalya Valiliği'nin gezi teknelerinin çalışma usul ve esaslarını düzenleyen 2026/5 sayılı genelgesi ve 2 Ocak 2018 tarihli Alanya Belediye Meclisi Kararı ile yürütülecek.

GEÇMİŞİN İHMALLERİ ÇÖZÜME KAVUŞUYOR

Geçmiş dönemlerde uygulanması gereken Belediye Meclis kararlarının

hayata geçirilmemesi nedeniyle Balıkçı Barınağı'na mevzuata aykırı şekilde teknelerin giriş yaptığı, bunun sonucunda barınak kapasitesinin aşıldığı ve pek çok teknenin ruhsatsız olarak faaliyet gösterdiği belirtildi. Kontrol ve denetim eksikliği nedeniyle bölgede zaman zaman kamu düzenini bozan olayların yaşandığı, bu durumun esnafı ve Alanya'nın turizm kimliğini olumsuz etkilediği ifade edildi.

Geçtiğimiz yıl Balıkçı Barınağı'nın, Tarım ve Orman Bakanlığı ile olan işletme sözleşmesinin sona ermesinin ardından Alanya Belediyesi, görüşmeler sonucunda barınağın deniz haricinde kalan alanlarında gerekli düzenleme, bakım, denetim ve koordinasyon çalışmalarını yürütmek üzere Balıkçılar Kooperatifi ile mutabakata vardı. Böylece Alanya Belediyesi, barınağın daha düzenli, güvenli ve sağlıklı işletilmesi için Kooperatifle ortak hareket edecek.

31 EKİM SON TARİH

Başlatılan uygulama kapsamında Alanya'da turistik taşımacılık yapan tüm tekneler, mevzuat gereği Alanya Belediyesi'nden işletme ruhsatı almakla yükümlü olacak. Mevcut ruhsatı bulunan teknelerin ruhsatları arşiv düzeni amacıyla herhangi bir ücret alınmaksızın yeniden düzenlenecek.

Öte yandan ruhsat başvurularında teknelerin, 2018 tarihli Belediye Meclisi Kararı öncesinde uygulanan 30 metre/10 metre kuralının denetlenebilmesi için denize elverişlilik belgelerini ibraz etmeleri gerekecek. Ruhsat sahibi ile fiili tekne sahibi arasında uyumsuzluk bulunan durumlarda ise ruhsatların 31 Ekim 2026 tarihine kadar veraset hükümlerine uygun hale getirilmesi istenecek. Bu süre içerisinde gerekli işlemleri tamamlamayanlar hakkında yürürlükteki mevzuat çerçevesinde

işlem uygulanacak. Belediye tarafından yürütülecek ruhsatlandırma işlemlerinin 31 Ekim 2026 tarihine kadar tamamlanması hedeflenirken, belediyeden kaynaklanmayan nedenlerle ruhsat almayan, başvuru yapmayan veya işlemlerini tamamlamayan teknelerin 1 Kasım 2026 tarihinden itibaren ticari faaliyette bulunmalarına izin verilmeyecek.

"KALICI BİR DÜZEN OLUŞTURACAĞIZ"

Alanya Belediye Başkanı Osman Tarık Özçelik, yürütülen çalışmanın amacının 2026/5 Valilik Genelgesi ve 2018 Meclis Kararlarını hayata geçirmek ve Balıkçı Barınağı'nda kalıcı bir düzen oluşturmak olduğunu belirterek, "Bizim önceliğimiz, hukukun gereğini yerine getirmek, kuralları herkes için eşit şekilde uygulamak ve İskele bölgemizi hak ettiği düzene kavuşturmaktır. Esnafımızın mağdur olmaması için sezon ortasında olmamız sebebiyle 31 Ekim 2026 tarihine kadar geçiş süreci tanıdık. Bu süre içinde tüm eksikliklerin giderilmesini bekliyoruz. Amacımız ceza vermek değil, tam anlamıyla düzeni sağlamak, kamu güvenliğini korumak ve Alanya'nın turizm değerine yakışır bir çalışma düzenini hep birlikte oluşturmaktır" dedi.

HEDEF: GÜVENLİ, DÜZENLİ VE ÖRNEK İSKELE

Başlatılan çalışma kapsamında Balıkçı Barınağı ve İskele bölgesinde kamu düzenini bozan kavga, hanutçuluk, fuhuş ve benzeri yasa dışı faaliyetlerle mücadele konusunda ilgili kurumlarla koordinasyon içerisinde gerekli idari tedbirlerin de kararlılıkla uygulanacağı bildirildi. Alanya Belediyesi ile Alanya Balıkçılar Kooperatifi, yürütülecek çalışmalarla kurallara uyan esnafın hakkını korumayı ve İskele bölgesini Alanya'nın turizm kimliğine yakışır, güvenli ve düzenli bir yapıya kavuşturmayı hedefliyor.



KÜRESEL VİZYON, SINIRSIZ ÇÖZÜMLER!

4 KITA, 14 ÜLKE, 37 ŞEHİR

GÜÇLÜ AĞIMIZLA LOJİSTİĞİN GELECEĞİNE YÖN VERİYORUZ



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



Kinayofficial



KINAY



Kinay



Kinay



EXPOSHIPPING İSTANBUL

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

23-26 ŞUBAT 2027
İSTANBUL FUAR MERKEZİ, YEŞİLKÖY

HALL 5-6-7



KATILIMCI OL!



ZİYARETÇİ OL!



www.exposhipping.com.tr

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

Marka Sahibi



Destekleyenler



Gold Sponsor



Katılımcı Yaka Bağı
Sponsoru



Ziyaretçi Yaka Bağı
Sponsoru



Ekip Giyim
Sponsoru



Fuar Alanı



Organizatör



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





Gözetim
Hizmetleri



Lashing & Unlashing
Hizmetleri



Liman
Hizmetleri



www.thormarinesa.com.tr



IMO KONSEYİ 137'NCİ KEZ TOPLANDI

IMO Konseyi, stratejik deniz ulaştırma güzergahlarının korunmasına yönelik kararlılığını yineledi.



Uluslararası Denizcilik Örgütü (International Maritime Organization – IMO) Konseyi, 137'nci oturumunda uluslararası deniz taşımacılığı bakımından stratejik öneme sahip deniz ulaştırma güzergâhlarının korunmasına ilişkin gelişmeleri değerlendirdi. Konsey, uluslararası hukuk kapsamında tanınan seyrüsefer hak ve serbestilerinin korunmasının, küresel deniz ticaretinin emniyetli, güvenli ve kesintisiz biçimde sürdürülebilmesi açısından taşıdığı önemi yeniden teyit etti.

Konsey tarafından kabul edilen kararda, uluslararası seyrüsefer amacıyla kullanılan boğazlardan transit geçiş hakkının tehdit edilmemesi, engellenmemesi, kısıtlanmaması veya askıya alınmaması gerektiği vurgulandı. Kıyı devletleri tarafından deniz trafiğinin düzenlenmesine yönelik alınan tedbirlerin, Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi (United Nations Convention on the Law of the Sea – UNCLOS) ile Denizde Can Emniyeti Uluslararası Sözleşmesi (International Convention for the Safety of Life at Sea – SOLAS) kapsamındaki IMO düzenlemeleriyle uyumlu olması gerektiği belirtildi.

HÜRMÜZ BOĞAZI'NDAKİ GELİŞMELER DEĞERLENDİRİLDİ

Konsey, Hürmüz Boğazı ve çevresinde uluslararası deniz taşımacılığını etkileyen güvenlik sorunlarını ele aldı. Sivil ticaret gemilerine yönelik saldırılar kınandı ve Orta Doğu bölgesindeki gerilimin azaltılması çağrısında bulunuldu.

Bölgedeki düzenlemelerin, IMO tarafından kabul edilen ve uluslararası düzeyde tanınan trafik ayırım düzeni üzerinden bütün gemilerin ayrımcılığa uğramadan ve engellenmeden transit geçişini güvence altına alması gerektiği ifade edildi.

Hürmüz Boğazı'ndan gerçekleştirilen transit geçişlerin, uluslararası hukuk ve IMO düzenlemeleri uyarınca herhangi bir ücret veya harca tabi tutulmaması gerektiği yeniden teyit edildi.

IMO Genel Sekreteri'nden; emniyetli deniz trafiğinin sürdürülmesine yönelik seçenekleri değerlendirmesi, kıyı devletleri, IMO üye devletleri ve denizcilik sektörü paydaşlarıyla iş birliği yürütmesi ve Boğaz'daki engelsiz seyrüseferin sürdürülebilir biçimde sağlanmasına

yönelik çalışmaları koordine etmesi talep edildi.

MALAKKA VE SİNGAPUR BOĞAZLARI İŞ BİRLİĞİ MEKANİZMASI ELE ALINDI

Konsey, Endonezya, Malezya ve Singapur tarafından Malakka ve Singapur Boğazlarının emniyetli ve çevresel açıdan sürdürülebilir biçimde yönetilmesine yönelik sunulan bilgileri değerlendirdi.

Kıyı devletleri ile denizcilik sektörü paydaşlarını bir araya getiren ve sorumluluklar ile mali yüklerin paylaşılmasını amaçlayan İş Birliği Mekanizması kapsamındaki çalışmalar not edildi. IMO üye devletleri ve ilgili paydaşlar, mekanizmanın desteklenmesi amacıyla Seyir Yardımcıları Fonu ile IMO Malakka ve Singapur Boğazları Güven Fonu'na mali veya aynı katkıda bulunmayı değerlendirmeye davet edildi.

IMO'NUN 2025 YILI FAALİYET VE MALİ RAPORLARI ONAYLANDI

Konsey, IMO'nun 2025 yılı faaliyet raporunu onayladı. Üye devletler tarafından ödenen zorunlu katkı paylarının Örgütün temel finansman kaynağı olmayı sürdürdüğü bildirildi.

Üye devlet katkı paylarının tahsilat oranının 2025 yılında yüzde 99,10'a ulaştığı ve söz konusu oranın Birleşmiş Milletler sistemi içerisindeki en yüksek tahsilat oranlarından biri olduğu belirtildi. IMO'nun toplam gelirlerinin, yayın ve hizmet satışları ile üye devlet katkılarındaki artışın etkisiyle yüzde 2,97 oranında yükselerek 77,96 milyon İngiliz sterline ulaştığı kaydedildi.

RİSK YÖNETİMİ POLİTİKASI GÜNCELLENDİ

Konsey, IMO'nun güncellenen Risk Yönetimi Politikasını ve politikaya eklenen Stratejik Dolandırıcılık Riski Yönetimi Ekini onayladı. Yeni düzenlemelerle,



Örgütün karşı karşıya kalabileceği kurumsal ve mali risklerin daha sistematik biçimde yönetilmesi ve dolandırıcılık ile yolsuzluğa karşı sıfır tolerans yaklaşımının güçlendirilmesi amaçlandı.

IMO ÜYE DEVLET DENETİM PROGRAMININ İLK DÖNGÜSÜ TAMAMLANDI

Konsey, IMO Üye Devlet Denetim Programının (IMO Member State Audit Scheme – IMSAS) ilk denetim döngüsünün tamamlanmasını memnuniyetle karşıladı.

Zorunlu denetimlerin başladığı Şubat 2016 tarihinden itibaren 165 üye devlet ve üç ortak üye olmak üzere toplam 168 denetimin gerçekleştirildiği bildirildi. 2026 yılı için planlanan denetimlerden Belarus, Haiti ve Mozambik'e ilişkin süreçlerin tamamlandığı; Eritre ve Yemen'e ilişkin denetimlerin ise planlandığı şekilde devam ettiği belirtildi. Konsey, şeffaflığın artırılması amacıyla denetlenen üye devletleri, nihai denetim raporları dâhil

olmak üzere ilgili belgelerin kamuoyuyla paylaşılması için IMO Sekreteryasına yetki vermeye davet etti.

YENİ KURULUŞLARA IMO NEZDİNDE DANIŞMAN STATÜSÜ VERİLDİ

Konsey, Uluslararası Elektrikli Denizcilik Birliği (International Electric Marine Association – IEMA), Mærsk Mc-Kinney Møller Sıfır Karbonlu Denizcilik Merkezi ve SEA-LNG kuruluşlarına IMO nezdinde danışman statüsü verilmesini kararlaştırdı.

Okyanus Vakfına (The Ocean Foundation – TOF) ise iki yıla kadar geçerli olmak üzere geçici danışman statüsü verildi. Söz konusu statünün bu sürenin sonunda yeniden değerlendirilmesine karar verildi.

DÜNYA DENİZCİLİK GÜNÜ ETKİNLİKLERİ GÖRÜŞÜLDÜ

Konsey, Katar'ın 2028 Dünya Denizcilik Günü Paralel Etkinliği'ne ev sahipliği yapma teklifini memnuniyetle karşıladı. 2026 Dünya Denizcilik Günü'nün,

“Politikadan Uygulamaya: Denizcilikte Mükemmelliğe Güç Vermek” temasıyla 24 Eylül 2026 tarihinde IMO Genel Merkezi'nde kutlanacağı bildirildi.

2026 Dünya Denizcilik Günü Paralel Etkinliği'nin 26-27 Ekim 2026 tarihlerinde Kore Cumhuriyeti'nin Busan kentinde, 2027 yılı etkinliğinin ise Filipinler'de gerçekleştirileceği belirtildi.

IMO ÖDÜLLERİNE İLİŞKİN KARARLAR ALINDI

2026 IMO Ödül Töreni'nin 14 Aralık 2026 tarihinde Londra'daki IMO Genel Merkezi'nde gerçekleştirilmesi planlandı. Konsey, Denizde Üstün Cesaret IMO Ödülü'nün (IMO Award for Exceptional Bravery at Sea), denizde sergilediği olağanüstü cesaret nedeniyle aday gösterilen bir denizciye ölümünden sonra verilmesini kararlaştırdı. Ayrıca iki kişiye cesaretlerinden dolayı takdir belgesi, 11 kişiye ise takdir mektubu verilmesine karar verildi.

Konsey tarafından 2025 Uluslararası Denizcilik Ödülü'nün, IMO'nun amaçlarına ve çalışmalarına önemli katkılarda bulunduğu değerlendirilen bir adaya verilmesi uygun bulundu. Karayipler bölgesi ile Jamaika denizcilik sektörünün gelişimine sağlanan katkılar nedeniyle başka bir adaya da takdir mektubu verilmesi kararlaştırıldı.

(Kaynak: IMO Web Sitesi)

PETROL SIZINTISINA KARŞI İŞBİRLİĞİ

Güneydoğu Asya'da sınır ötesi petrol sızıntılarına müdahale kapasitesi güçlendirildi.

Güneydoğu Asya ülkelerinin sınır aşan petrol döküntülerine yönelik hazırlık, müdahale ve işbirliği kapasitelerinin geliştirilmesi amacıyla, “Sınır Aşan Petrol Döküntülerine Etkili Müdahale İçin İş Birliğinin Geliştirilmesi” başlıklı alt bölgesel çalıştay, 23-24 Haziran 2026 tarihlerinde Malezya'nın Kuala Lumpur kentinde gerçekleştirildi.

Çalıştay kapsamında, bölge ülkelerinin kamu idareleri, denizcilik sektörü temsilcileri, petrol döküntüsüne müdahale kuruluşları ve uluslararası uzmanlar bir araya geldi. Katılımcılar, Güneydoğu Asya'daki sınır aşan petrol kirliliği risklerini, mevcut müdahale kapasitelerini ve bölgesel koordinasyon mekanizmalarını değerlendirdi.

Etkinlikte, kamu idareleri ile denizcilik sektörü işletmecileri tarafından yürütülmesi gereken hazırlık ve müdahale faaliyetleri ele alındı.

Mevcut ikili ve çok taraflı anlaşmaların, standart işletim usullerinin ve bölgesel iş birliği çerçevelerinin etkin biçimde uygulanmasının önemi vurgulandı.



Katılımcı ülkelerin temsilcileri, ulusal acil durum planları, kurumsal yetki ve sorumluluklar, müdahale kaynakları ile sınır aşan olaylarda uygulanacak koordinasyon usulleri hakkında bilgi paylaştı. Petrol döküntüsüne müdahale kuruluşlarının büyük ölçekli ve sınır aşan olaylardaki rolü değerlendirildi; sorumluluk, tazminat talepleri ve kirlilik zararlarının karşılanmasına ilişkin uluslararası düzenlemeler ele alındı.

Çalıştayda ayrıca, Güneydoğu Asya Uluslar Birliği (Association of Southeast Asian Nations – ASEAN) bünyesinde oluşturulan iş birliği mekanizmaları ile Bölgesel Petrol Döküntüsü Acil Durum

Planı (Regional Oil Spill Contingency Plan – ROSCP) kapsamında yürütülen çalışmalar incelendi. Söz konusu mekanizmaların, üye ülkeler arasında hızlı bilgi paylaşımı, karşılıklı yardım ve müdahale kaynaklarının etkin kullanımı açısından taşıdığı önem ifade edildi.

Etkinliğin son bölümünde, gerçeğe yakın bir sınır aşan petrol döküntüsü senaryosunun ele alındığı masa başı tatbikatı gerçekleştirildi. Tatbikat kapsamında katılımcılar, olay bildiriminden müdahale kaynaklarının harekete geçirilmesine, kurumlar arası koordinasyondan uluslararası yardım taleplerine kadar farklı aşamaları

değerlendirdi. Müdahale süreçlerinde karşılaşılabilecek operasyonel, hukuki ve idari güçlükler tespit edildi. Uluslararası Denizcilik Örgütü'nün (International Maritime Organization – IMO) Entegre Teknik İş Birliği Programı (Integrated Technical Cooperation Programme – ITCP) tarafından desteklenen çalıştay, Malezya Hükümeti ev sahipliğinde; Güneydoğu Asya Küresel Girişimi (Global Initiative for South-East Asia – GI SEA) ve ulusal paydaşların iş birliğiyle düzenlendi.

Çalıştay sonucunda, sınır aşan petrol kirliliği olaylarına yönelik hazırlık seviyesinin artırılması, müdahale planlarının düzenli olarak güncellenmesi, ortak tatbikatların sürdürülmesi ve bölgesel iş birliği mekanizmalarının güçlendirilmesi gerektiği belirtildi.

Petrol Kirliliğine Karşı Hazırlıklı Olma, Müdahale ve İş Birliği Uluslararası Sözleşmesi (International Convention on Oil Pollution Preparedness, Response and Co-operation – OPRC Sözleşmesi) doğrultusunda; ikili, alt bölgesel ve bölgesel iş birliğinin geliştirilmesinin, deniz çevresinin korunması ve kirlilik olaylarının etkilerinin sınırlandırılması bakımından önem taşıdığı vurgulandı.

Çalışmaya Brunei Darüsselam, Endonezya, Malezya, Filipinler, Tayland ve Vietnam'dan temsilciler katıldı. **(Kaynak: IMO Web Sitesi)**

YEMEN, BİLGİ PAYLAŞIMINDA KURUMSAL ADIM ATIYOR

Yemen, Ulusal Denizcilik Bilgi Paylaşım Merkezi için yol haritası oluşturdu.

Yemen Cumhuriyeti, deniz emniyeti ve güvenliği alanındaki bilgi paylaşımı kapasitesinin güçlendirilmesi amacıyla kurulması planlanan Ulusal Denizcilik Bilgi Paylaşım Merkezi (National Maritime Information Sharing Centre-NMISC) için bir uygulama yol haritası hazırladı.

Çalışma kapsamında ayrıca Aden'de faaliyet gösteren Bölgesel Denizcilik Bilgi Paylaşım Merkezinin (Regional Maritime Information Sharing Centre-ReMISC)

kurumsal ve operasyonel kapasitesinin geliştirilmesi ele alındı.

Yol haritası, Avrupa Birliği tarafından finanse edilen Kızıldeniz ve Batı Hint Okyanusu Krizlere Müdahale Projesi (Crisis Response Project for the Red Sea and the Western Indian Ocean-CRP-RedWIO) kapsamında, 22-25 Haziran 2026 tarihleri arasında gerçekleştirilen ulusal çalıştayda oluşturuldu. Ulaştırma Bakanlığının ev sahipliğinde düzenlenen

çalıştay, Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO) tarafından desteklendi.

Çalışmaya denizcilik, liman, gümrük, güvenlik, savunma ve balıkçılık alanlarında görev yapan kamu kurumlarının temsilcileri katıldı. Görüşmelerde Deniz Alanı Farkındalığının (Maritime Domain Awareness-MDA) geliştirilmesi, kurumlar arası koordinasyonun güçlendirilmesi ve Yemen'in Cibuti Davranış Kuralları



ile Cidde Değişikliği (Djibouti Code of Conduct/Jeddah Amendment-DCoC/JA) kapsamında oluşturulan bölgesel bilgi paylaşım sistemine entegrasyonunun iletmesi konuları değerlendirildi.

Katılımcılar, Ulusal Denizcilik Bilgi Paylaşım Merkezinin etkin biçimde faaliyet gösterebilmesi için gerekli yönetim yapısını, operasyonel çalışma esaslarını, personel ihtiyacını, teknik altyapıyı, sistem entegrasyonunu ve Standart İşletim Usullerini (Standard Operating Procedures-SOPs) ele aldı.

Mevcut kapasite, insan kaynağı ve altyapı imkânları incelendi; kurumsal ve operasyonel eksiklikler belirlendi. Bu doğrultuda, merkezin ilk iki yıllık dönemde gündüz vardiyası esasına göre faaliyet göstermesini öngören aşamalı bir uygulama planı üzerinde mutabakata varıldı.

Çalıştay sonucunda, çok kurumlu yapıya sahip merkezin Aden'de bulunan Yemen Sahil Güvenlik Karargâhında konuşlandırılması kararlaştırıldı. Merkezin aynı zamanda Yemen'in ulusal düzeydeki Deniz Alanı Farkındalık Merkezi olarak görev yapması öngörüldü.

Merkezin, farklı kamu kurumlarından temin edilen denizcilik bilgilerini bir araya

getirerek ortak ve tanımlanmış bir deniz resmi oluşturması planlandı. Bu yapının, zamanında karar alınmasını, deniz güvenliği risklerinin değerlendirilmesini ve tehditlere karşı koordineli müdahale gerçekleştirilmesini desteklemesi hedeflendi.

Bölgesel Denizcilik Bilgi Paylaşım Merkezinin ise Yemen Denizcilik İşleri İdaresi bünyesinde faaliyet göstermeye devam etmesi kararlaştırıldı. Böylece ulusal ve bölgesel bilgi paylaşım mekanizmaları arasında eş güdümün ve birlikte çalışabilirliğin sağlanması amaçlandı.

Ulaştırma Bakanlığı, deniz güvenliği alanındaki kurumlar arası koordinasyonun geliştirilmesi ve Ulusal Denizcilik Bilgi Paylaşım Merkezinin faaliyetlerinin gözetilmesi amacıyla Ulusal Deniz Güvenliği Komitesinin (National Maritime Security Committee-NMSC) resmî bir hükümet kararnamesiyle yetkilendirileceğini bildirdi.

Söz konusu komitenin, merkezin kurulmasına ilişkin stratejik yönlendirmeyi sağlamanın yanı sıra Yemen'in daha kapsamlı Ulusal Deniz Güvenliği Stratejisinin uygulanmasını desteklemesi öngörüldü.

Çalıştay kapsamında, Ulusal Denizcilik Bilgi Paylaşım Merkezinde başlangıç aşamasında sürekli temsil edilecek temel kurumlar belirlendi. Bu çerçevede Sahil Güvenlik, Denizcilik İşleri İdaresi, Gümrük İdaresi, Limanlar İdaresi, Deniz Kuvvetleri, ulusal güvenlik birimleri ve Balıkçılık Kaynakları Bakanlığının merkezde görev alması kararlaştırıldı. İhtiyaç duyulması hâlinde diğer kamu kurumlarının da çalışmalara katkı sağlaması öngörüldü.

Katılımcılar ayrıca merkezin faaliyete geçmesi için gerekli teknik ve fiziki altyapı ihtiyaçlarını değerlendirdi. Bu kapsamda tahsisli çalışma istasyonları, kesintisiz ve güvenli haberleşme sistemleri, güvenilir internet bağlantısı, yedek enerji sistemleri ile ulusal ve bölgesel denizcilik bilgi platformlarına entegrasyon gereksinimleri belirlendi.

Bölgesel ortaklarla birlikte çalışabilirliğin sağlanması amacıyla Yemen'in ulusal Standart İşletim Usullerinin hazırlanmasında 2023 tarihli DCoC/JA Bilgi Paylaşımı Standart İşletim Usullerinin esas alınmasına karar verildi. Uygulamanın kolaylaştırılması ve ulusal düzeyde kurumsal sahiplenmenin artırılması amacıyla söz konusu belgelerin Arapçaya çevrilmesi tavsiye edildi.

Çalıştayda, etkili bilgi paylaşımının güçlü bir operasyonel müdahale kapasitesiyle desteklenmesi gerektiği vurgulandı. Bu doğrultuda Sahil Güvenlik ve Deniz Kuvvetlerinin personel, devriye aracı, teknik donanım ve lojistik destek imkânlarının geliştirilmesine yönelik yatırımların sürdürülmesi gerektiği belirtildi.

Ulusal ve Bölgesel Denizcilik Bilgi Paylaşım Merkezlerinin birlikte güçlendirilmesinin, Yemen'in bölgesel deniz güvenliği iş birliğine katkısını artıracığı değerlendirildi. Söz konusu çalışmaların, Kızıldeniz ve Batı Hint Okyanusu'nda meydana gelebilecek deniz güvenliği tehditlerine karşı müşterek müdahale ve kriz yönetimi kapasitesini geliştireceği ifade edildi. **(Kaynak: IMO Web Sitesi)**

PLASTİK ATIKLARLA MÜCADELE

Vietnam ve Filipinler, denizlerdeki plastik atıklarla mücadele çalışmalarını güçlendirdi.



Vietnam ve Filipinler, deniz kaynaklı faaliyetlerden meydana gelen plastik atıkların önlenmesi ve limanlarda etkin atık yönetiminin geliştirilmesi amacıyla yürüttükleri çalışmaları ilerletti.

Bu kapsamda, Vietnam'ın Ha Long kentinde 6-7 Temmuz 2026 tarihlerinde, Filipinler'in Manila kentinde ise 9-10 Temmuz 2026 tarihlerinde kapasite geliştirme çalışmaları düzenlendi.

Çalıştaylara 90'dan fazla kamu kurumu, liman otoritesi, denizcilik idaresi, çevre kuruluşu, atık yönetimi hizmet sağlayıcısı ve akademik kurum temsilcisi katılım sağladı. Gerçekleştirilen çalışmalar

kapsamında, ulusal liman atık yönetim planlarının hazırlanmasına katkı sağlandı.

Hazırlanan planlarda; liman atık alım tesislerinin geliştirilmesi, kurumların görev ve sorumluluklarının açıklığa kavuşturulması, paydaşlar arasındaki koordinasyonun güçlendirilmesi ve çevresel açıdan sürdürülebilir atık yönetimi uygulamalarının yaygınlaştırılması hedeflendi.

Çalıştaylarda ayrıca, Gemilerden Kaynaklanan Deniz Kirliliğinin Önlenmesine İlişkin Uluslararası Sözleşme'nin (MARPOL) Ek V hükümleri, Uluslararası Denizcilik Örgütü rehberleri

ve uluslararası iyi uygulamalar hakkında katılımcılara bilgi verildi. Gemilerden kaynaklanan atıkların güvenli ve etkin şekilde yönetilmesi ile söz konusu atıkların deniz çevresine ulaşmasının önlenmesi için denizcilik idareleri, liman işletmeleri, yerel yönetimler ve atık hizmeti sağlayıcıları arasındaki iş birliğinin önemi vurgulandı.

Katılımcılar, mevcut liman atık yönetimi uygulamalarını değerlendirdi, uygulamadaki eksiklikleri ve operasyonel güçlükleri belirledi ve gemi kaynaklı atıkların limanlarda alınması, geçici olarak depolanması, taşınması ve çevre mevzuatına uygun şekilde bertaraf edilmesine yönelik süreçlerin iyileştirilmesi için öneriler geliştirdi.

Program kapsamında Vietnam'daki Quang Ninh Limanı ile Cai Lan Uluslararası Konteyner Terminali ziyaret edildi. Ziyaretlerde mevcut liman atık alım tesisleri incelendi ve tesislerin geliştirilmesine yönelik ihtiyaçlar değerlendirildi. Filipinler'de ise Manila Limanı'nda gerçekleştirilen teknik inceleme sırasında mevcut atık alım düzenlemeleri, operasyonel zorluklar ve taslak liman atık yönetim planının uygulanmasına yönelik tedbirler ele alındı.

Faaliyetler, Kore Cumhuriyeti Okyanuslar ve Balıkçılık Bakanlığı tarafından finanse edilen RegLitter Projesi kapsamında desteklendi. Proje, Uluslararası Denizcilik Örgütü ile Birleşmiş Milletler Gıda ve Tarım Örgütü tarafından ortaklaşa yürütülen OceanLitter Programı çerçevesinde uygulandı.

Yürütülen çalışmalarla, denizel plastik atıkların kaynağında önlenmesi, gemi kaynaklı atıkların limanlarda uygun şekilde yönetilmesi ve deniz çevresinin korunmasına yönelik ulusal kapasitenin güçlendirilmesi amaçlandı. **(Kaynak: IMO Web Sitesi)**

AVRUPA DENİZCİLİKTE KADINLAR BİRLİĞİ KURULDU

Avrupa Denizcilikte Kadınlar Birliği (WIMA Europe) Gürcistan'da düzenlenen etkinlikle faaliyete geçti.

Avrupa Denizcilikte Kadınlar Birliği (Women in Maritime Association Europe – WIMA Europe), Gürcistan'ın Batum kentinde gerçekleştirilen kuruluş etkinliğiyle resmen faaliyete geçirildi. Söz konusu gelişme, Avrupa denizcilik sektöründe kadınların katılımının, görünürlüğünün ve karar alma mekanizmalarındaki temsiline yönelik güçlendirilmesine yönelik önemli bir adım olarak değerlendirildi.

Etkinlikte; kamu kurumları, denizcilik sektörü, akademi ve uluslararası kuruluşların temsilcileri bir araya geldi. Etkinlik kapsamında WIMA Europe'un vizyonu, misyonu ve stratejik öncelikleri

ele alındı; kadınların denizcilik mesleklerinde karşılaştıkları güçlükler ile sektördeki mesleki gelişim ve liderlik fırsatları değerlendirildi. Birliğin öncelikli çalışma alanları arasında bölgesel iş birliğinin geliştirilmesi, mesleki kapasitenin artırılması, profesyonel iletişim ağlarının güçlendirilmesi, mentorluk faaliyetlerinin desteklenmesi ve kadınların denizcilik sektöründeki hak ve menfaatlerinin savunulması yer aldı.

WIMA Europe'un kuruluş süreci, Danimarka Hükümeti ile Birleşmiş Milletler Kalkınma Programı (United Nations Development Programme – UNDP) Gürcistan Ofisi tarafından

desteklendi. Girişimin, toplumsal cinsiyet eşitliğinin geliştirilmesine, kadınların denizcilik sektöründeki istihdam ve kariyer olanaklarının artırılmasına ve daha kapsayıcı, dirençli ve sürdürülebilir bir denizcilik sektörünün oluşturulmasına katkı sağlamasının amaçlandığı belirtildi. Uluslararası Denizcilik Örgütü (International Maritime Organization – IMO), kadınların denizcilik sektöründeki konumlarının güçlendirilmesine ve toplumsal cinsiyet eşitliğinin geliştirilmesine yönelik uzun vadeli çalışmaları kapsamında WIMA Europe'un kuruluş sürecini destekledi ve etkinliğe katılım sağladı. **(Kaynak: IMO Web Sitesi)**

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

HAT-SAN
Shipyard

**COOPERATING
FRIENDLY**

FLOATING DOCK 1 : 250M X 38M
FLOATING DOCK 2 : 230M X 38M

REPAIR BERTH : 2.500M
CRANE CAP. : 300 TONS

NEW BUILDING

Hat-San Shipyard provides newbuilding services for a wide range of vessels, with particular expertise in the construction of floating docks.

REPAIR & MAINTENANCE

HAT-SAN Shipyard keeps on serving in ship repair and maintenance to worldwide clients with floating docks and vast berthing capacity.

CONVERSION PROJECTS

HAT-SAN Shipyard is also active in special conversion projects. Lengthening projects, new machinery, equipment or factory installations or heavy steel construction works on board of vessels is a proficiency of HAT-SAN Shipyard.

+90 226 461 50 20

repair@hat-san.com.tr
marketing@hat-san.com.tr

Altınova/Yalova - TÜRKİYE

www.hat-san.com.tr

DENİZCİLİKTE ETS GELİRLERİNİN PAYLAŞIMI

Denizcilik kaynaklı AB ETS gelirlerinin üye devletlere dağılımı ve sektörel dönüşümde kullanımı gündemde.



Deniz taşımacılığının Avrupa Birliği Emisyon Ticaret Sistemi'ne (European Union Emissions Trading System, EU ETS) dâhil edilmesiyle elde edilen gelirlerin üye devletler arasındaki dağılımını inceleyen yeni bir çalışma, sektörün yıllık katkısının karbon fiyatlarına bağlı olarak 7,7 milyar avroya kadar ulaşabileceğini ortaya koymuştu.

Çalışma, Avrupa Komisyonunun EU ETS mevzuatına ilişkin gözden geçirme hazırlıklarının sürdüğü bir dönemde, denizcilik sektöründen elde edilen karbon gelirlerinin deniz taşımacılığının karbonsuzlaştırılması amacıyla ne ölçüde kullanıldığını yeniden gündeme taşıdı.

DENİZCİLİK KAYNAKLI EU ETS GELİRLERİ

Avrupa Topluluğu Armatörler Birliği (European Community Shipowners' Associations, ECSA) tarafından yaptırılan analizde, deniz taşımacılığının EU ETS kapsamına alınmasından kaynaklanan gelirlerin ulusal düzeyde gerçekleştirilen emisyon tahsisatı açık artırmaları aracılığıyla üye devletlere nasıl dağıtıldığı incelenmiştir.

Çalışmaya göre, AB Emisyon Tahsisatı (European Union Allowance, EUA) fiyatının ton başına 100 avro olması hâlinde, üye devletlerin deniz

taşımacılığından kaynaklanan ilave yıllık gelirinin yaklaşık 7,7 milyar avroya ulaşacağı hesaplanmıştır. EUA fiyatının ton başına 85 avro seviyesinde gerçekleşmesi durumunda ise söz konusu gelirin yaklaşık 6,6 milyar avro olacağı öngörülmüştür.

Bu hesaplamalara, Avrupa Birliği düzeyindeki fon ve finansman mekanizmalarına aktarılan gelirler dâhil edilmemiştir.

Denizcilik sektörünün EU ETS kapsamında Avrupa Birliği ve üye devletlerin kamu gelirlerine sağladığı toplam katkının yıllık 9 milyar avroya kadar çıkabileceği, buna karşılık elde edilen gelirin yalnızca sınırlı bir bölümünün deniz taşımacılığının temiz enerji dönüşümüne yeniden yönlendirildiği belirtilmiştir.

GELİRLERİN ÜYE DEVLETLERE DAĞILIMI

EU ETS açık artırma gelirlerinin üye devletlere dağılımı, ülkelerin ticaret filosu büyüklüğü, liman kapasitesi veya deniz taşımacılığı faaliyetlerinin yoğunluğuna göre değil, ağırlıklı olarak tarihsel sanayi emisyonları esas alınarak gerçekleştirilmektedir. Bu nedenle denize kıyısı bulunmayan bazı üye devletlerin, önemli ticaret filolarına ve liman

altyapısına sahip denizcilik ülkelerinden daha yüksek gelir elde edebildiği görülmektedir. Ton başına 100 avroluk EUA fiyatı senaryosunda Almanya'nın yaklaşık 1,67 milyar avro, Polonya'nın 972 milyon avro, İtalya'nın 787 milyon avro, İspanya'nın 712 milyon avro, Fransa'nın 465 milyon avro, Yunanistan'ın 442 milyon avro, Çekya'nın 376 milyon avro ve Romanya'nın 357 milyon avro yıllık gelir elde edeceği tahmin edilmektedir.

Ulusal yeşil hidrojen stratejisi kapsamında küresel ölçekte liderlik hedefleyen Almanya'nın, denizcilik kaynaklı EU ETS gelirlerinden en yüksek payı alan ülke olacağı öngörülmektedir.

EU ETS DİREKTİFİ GÖZDEN GEÇİRİLİYOR

Avrupa Komisyonu tarafından yürütülen AB Emisyon Ticaret Sistemi Direktifi (EU Emissions Trading System Directive, EU ETS Directive) gözden geçirilmesinin, 2031-2040 emisyon ticareti dönemine ilişkin hukuki ve mali çerçeveyi şekillendirmesi beklenmektedir.

Gözden geçirme sürecinde deniz taşımacılığının EU ETS'ye mali katkısı, emisyon tahsisatı açık artırma gelirlerinin kullanımı, sürdürülebilir denizcilik yakıtlarının desteklenmesi, temiz denizcilik teknolojilerinin finansmanı, yeni sektörlerin sisteme dâhil edilmesi ve emisyon üst sınırlarının daha da sıklaştırılması gibi başlıkların öne çıkacağı değerlendirilmektedir.

Avrupa Komisyonunun İklim Eylemi Genel Müdürlüğü (Directorate-General for Climate Action, DG CLIMA) bünyesinde hazırlanan düzenleme taslağının farklı genel müdürlükler tarafından değerlendirildiği ve bazı temel hükümlere ilişkin kurum içi görüşmelerin devam ettiği bildirilmiştir.

DENİZCİLİK İÇİN BAĞLAYICI BİR GELİR TAHSİSİ BULUNMUYOR

EU ETS Direktifi'nin 10(3) maddesi uyarınca üye devletlerin, emisyon tahsisatlarının açık artırılması yoluyla elde edilen gelirleri enerji dönüşümü ve iklim hedeflerinin desteklenmesinde kullanması gerekmektedir.

Deniz taşımacılığının karbonsuzlaştırılması, söz konusu gelirlerin kullanılabileceği uygun alanlar arasında açıkça yer almaktadır. Bununla birlikte, açık artırma gelirlerinin belirli bir bölümünün doğrudan denizcilik sektörüne tahsis edilmesini zorunlu kılan sektörel bir harcama yükümlülüğü bulunmamaktadır.

Bu durum, üye devletlerin elde ettikleri gelirleri çevre, enerji, sanayi ve iklim politikaları kapsamındaki farklı önceliklere yönlendirebilmesine imkân sağlamaktadır.

Avrupa Komisyonunun Karbon Piyasası Raporu'na (Carbon Market Report) göre, geçmiş dönem EU ETS gelirlerinin yalnızca yaklaşık yüzde 5'i sanayinin karbonsuzlaştırılması amacıyla kullanılmıştır.

Denizcilik sektörü mevzuatta uygun finansman alanlarından biri olarak belirtilmesine rağmen, doğrudan denizcilik projelerine ayrılan kaynakların oldukça sınırlı kaldığı ifade edilmiştir.

Fransa ve Estonya'nın EU ETS gelirlerinin belirli bir bölümünü denizcilik sektörüne yönlendirdiği, diğer üye devletlerin büyük bölümünde ise benzer nitelikte özel bir kaynak tahsis mekanizmasının henüz oluşturulmadığı belirtilmiştir.

EU ETS GELİRLERİNİN DENİZCİLİK DÖNÜŞÜMÜNE YÖNLENDİRİLMESİ TALEP EDİLİYOR

ECSA, EU ETS gözden geçirmesi kapsamında üye devletlerin açık artırma gelirlerinin belirli bir bölümünü sürdürülebilir denizcilik yakıtları ile temiz denizcilik teknolojilerine tahsis etmesinin zorunlu hâle getirilmesi gerektiğini savunmaktadır.

Bu kapsamda gelirlerin;

- sürdürülebilir ve düşük emisyonlu denizcilik yakıtlarının üretimi ve tedarikine,
- sıfır ve düşük emisyonlu gemi teknolojilerine,
- alternatif yakıt ikmal altyapısına,
- limanlarda kıyı elektriği sistemlerine,
- gemilerin enerji verimliliğinin artırılmasına,
- mevcut gemilerin alternatif yakıt kullanımına uygun şekilde dönüştürülmesine yönlendirilmesi talep edilmektedir.

Gündemde bulunan düzenleme seçenekleri arasında, temiz teknolojiler ve temiz yakıtlar için yaklaşık 3 milyar avro değerinde ücretsiz emisyon tahsisatı sağlanmasına yönelik yeni bir mekanizmanın yer aldığı belirtilmektedir.

Bununla birlikte, üye devletlere deniz taşımacılığının karbonsuzlaştırılması amacıyla bağlayıcı kaynak tahsis yükümlülüğü getirilmemesi hâlinde, söz konusu mekanizmanın sektörün yatırım ve finansman ihtiyaçlarının karşılanmasında yetersiz kalabileceği değerlendirilmektedir.

GEMİ YATIRIMLARI İLE SÜRDÜRÜLEBİLİR YAKIT ARZI ARASINDAKİ UYUMSUZLUK

Çalışmada, sürdürülebilir ve alternatif yakıt kullanabilen gemilere yönelik yatırımlar ile Avrupa'daki yakıt üretim kapasitesi arasında giderek büyüyen bir uyumsuzluk bulunduğu dikkat çekilmiştir.

Avrupalı armatörlerin, sürdürülebilir yakıt kullanma kabiliyetine sahip gemilere ilişkin küresel sipariş defterinin yaklaşık yüzde 44'ünü oluşturduğu belirtilmiştir.

Buna karşılık Avrupa'nın küresel sürdürülebilir yakıt üretiminin yalnızca yüzde 10'unu gerçekleştirdiği, Avrupa'da üretilen sürdürülebilir yakıtların yüzde

5'inden daha azının denizcilik sektörünün kullanımına ayrıldığı ve küresel yakıt üretim projelerinin yaklaşık yüzde 74'ünün Asya'da bulunduğu ifade edilmiştir. Bu veriler, gemi sahiplerinin düşük ve sıfır emisyonlu gemilere yatırım yapmasına rağmen yeterli miktarda sürdürülebilir denizcilik yakıtına rekabetçi koşullarda erişememe riskiyle karşı karşıya bulunduğunu göstermektedir.

EUA FİYATLARININ YÜKSELMESİ BEKLENİYOR

EUA'ların ton başına yaklaşık 80 avro seviyesinde işlem gördüğü, gösterge EUA fiyatlarının 2026-2027 döneminde ton başına ortalama 80 ila 107 avro arasında gerçekleşebileceği öngörülmektedir.

Emisyon üst sınırlarının sıkılaştırılması ve ilave sektörlerin EU ETS kapsamına alınması hâlinde EUA fiyatlarının 2030 yılına kadar ton başına 145 ila 222 avro seviyesine yükselebileceği tahmin edilmektedir.

Deniz taşımacılığında kaynaklanan emisyonların genel olarak mevcut seviyelerde kalacağı varsayımı altında, sektörün önümüzdeki on yıllık dönemde EU ETS'ye kümülatif olarak yaklaşık 90 milyar avro katkı sağlayabileceği ve yaklaşık 900 milyon EUA teslim etmesi gerekebileceği hesaplanmıştır.

GENEL DEĞERLENDİRME

Deniz taşımacılığının EU ETS kapsamına alınması, üye devletler açısından önemli bir kamu geliri oluştururken, sektörün düşük ve sıfır emisyonlu dönüşümünün finansmanına ilişkin tartışmaları da beraberinde getirmektedir.

EU ETS Direktifi'nin gözden geçirilmesi kapsamında, denizcilik faaliyetlerinden elde edilen açık artırma gelirlerinin belirli bir bölümünün sürdürülebilir denizcilik yakıtları, temiz gemi teknolojileri ve liman altyapısı yatırımlarına yönlendirilmesi, Avrupa Birliği'nin iklim hedefleri ile denizcilik sektörünün dönüşüm ihtiyaçları arasındaki uyumun güçlendirilmesi bakımından önem taşımaktadır. **(Kaynak: Lloyd's List Web Sitesi)**

BASEL GÖRÜŞMELERİ DÜZENLEYİCİ NETLİK GETİRDİ

Basel Sözleşmesi görüşmeleri gemi geri dönüşümünde düzenleyici belirliliğe katkı sağladı.



Basel Sözleşmesi Açık Uçlu Çalışma Grubu'nun (Open-ended Working Group – OEWG) son toplantısında, gemi geri dönüşümüne ilişkin uluslararası hukuki ve çevresel düzenlemelerin birbiriyle uyumlu şekilde uygulanmasına yönelik çalışmalar ele alınmıştır.

Toplantıda, Basel Sözleşmesi ile Gemilerin Emniyetli ve Çevreye Duyarlı Geri Dönüşümü Hakkında Hong Kong Uluslararası Sözleşmesi'nin (Hong Kong International Convention for the Safe and Environmentally Sound Recycling of Ships – Hong Kong Sözleşmesi/HKC) kullanım ömrünü tamamlamış gemilere eş zamanlı olarak uygulanmasının yol açabileceği mükerrer düzenleyici yükler değerlendirilmiştir.

Taraflarca, her iki uluslararası düzenleyici rejimin aynı gemiye eş zamanlı şekilde uygulanmasının desteklenmemesi, gemi geri dönüşümüne ilişkin hukuki belirliliğin güçlendirilmesi bakımından olumlu bir gelişme olarak değerlendirilmiştir. Birbiriyle örtüşen yükümlülüklerin; hukuki belirsizliklere, operasyonel verimsizliklere ve mevzuata uyum süreçlerinde

güçlükler yaşanmasına neden olabileceği belirtilmiştir.

Bununla birlikte, Basel Sözleşmesi ile Hong Kong Sözleşmesi arasındaki ilişkinin uygulamada nasıl yürütüleceğine ve birbiriyle örtüşen yükümlülüklerin nasıl ele alınacağına ilişkin nihai bir sonuca henüz ulaşılamamıştır.

KÜRESEL VE UYUMLAŞTIRILMIŞ BİR DÜZENLEYİCİ ÇERÇEVEYE İHTİYAÇ BULUNUYOR

Gemi geri dönüşüm faaliyetlerinin emniyetli, çevreye duyarlı ve etkin şekilde yürütülebilmesi için küresel ölçekte tutarlı ve uyumlaştırılmış bir düzenleyici çerçevenin oluşturulmasının önem taşıdığı ifade edilmiştir.

Hong Kong Sözleşmesi'nin yürürlüğe girmesi, gemi geri dönüşüm sektörü açısından önemli bir dönüm noktası teşkil etmektedir.

Sözleşme, gemilerin tasarımı, işletilmesi, geri dönüşüme hazırlanması ve yetkilendirilmiş gemi geri dönüşüm tesislerinde emniyetli ve çevreye duyarlı

şekilde geri dönüştürülmesine yönelik özel bir küresel düzenleyici çerçeve oluşturmaktadır.

Buna karşılık, esas olarak tehlikeli ve diğer atıkların sınır ötesi taşınması ile bertarafını düzenleyen Basel Sözleşmesi'nin uluslararası sefer yapan gemilere uygulanması, gemilerin kendine özgü hareketli yapısı nedeniyle hukuki ve idari karmaşıklıklara yol açabilmektedir.

Bu çerçevede; armatörlerin, gemi geri dönüşüm tesislerinin ve yetkili idarelerin öngörülebilir, tutarlı ve uygulanabilir kurallar kapsamında faaliyet göstermesinin sağlanması gerektiği vurgulanmıştır.

UYGULAMAYA İLİŞKİN BELİRSİZLİKLER DEVAM EDİYOR

Açık Uçlu Çalışma Grubu toplantısında aşağıdaki temel hususlar ele alınmıştır:

- Bir geminin hangi aşamada "atık" statüsü kazandığına ilişkin farklı yorumlar,
- Geri dönüşüme gönderilen gemilerin sınır ötesi hareketlerine uygulanacak prosedürlerdeki belirsizlikler,
- Basel Sözleşmesi ile Hong Kong Sözleşmesi hükümleri arasında oluşabilecek mükerrerlik veya uyumsuzluklar,
- Hong Kong Sözleşmesi'ne taraf devletlerde bulunan yetkilendirilmiş gemi geri dönüşüm tesislerine erişimde yaşanabilecek hukuki ve idari sorunlar.

Söz konusu belirsizliklerin; mevzuata uyum, denetim, yaptırım ve gemilerin çevreye duyarlı şekilde geri dönüştürülmesi süreçleri üzerinde doğrudan etkili olabileceği belirtilmiştir.

GEMİ GERİ DÖNÜŞÜM TESİSLERİNDEKİ İYİLEŞMELERİN DESTEKLENMESİ GEREKİYOR

Son yıllarda, özellikle Güney Asya'daki birçok gemi geri dönüşüm tesisinde altyapı, iş sağlığı ve güvenliği, çevresel koruma ve atık yönetimi uygulamalarının Hong Kong Sözleşmesi gereklilikleri doğrultusunda geliştirildiği kaydedilmiştir.

Şeffaflık, bağımsız üçüncü taraf doğrulaması, çalışan emniyeti ve çevrenin korunmasına yönelik uygulamaların giderek yaygınlaştığı belirtilmiştir; uluslararası düzenlemelerin sektörde kaydedilen ilerlemeleri desteklemesi gerektiği vurgulanmıştır.

UYGULANABİLİR ÇÖZÜMLER GELİŞTİRİLMESİ ÖNEM TAŞIYOR

Gemi geri dönüşümüne ilişkin düzenleyici çerçevenin güçlendirilmesi amacıyla aşağıdaki hususların öncelikli olarak ele alınması gerektiği değerlendirilmiştir:

- Hong Kong Sözleşmesi'nin gemi

geri dönüşümüne ilişkin temel küresel düzenleyici çerçeve olarak kabul edilmesi,

- Mükerrer ve birbiriyle örtüşen yükümlülüklerin önlenmesi,
- Basel Sözleşmesi ile Hong Kong Sözleşmesi arasındaki ilişkinin açık biçimde ortaya konulması,
- Yetkili idareler ve sektör paydaşları için uygulamaya yönelik rehber dokümanlar hazırlanması,
- Uluslararası standartlarla uyumlu gemi geri dönüşüm tesislerine yönelik yatırımların desteklenmesi.

Düzenleyici açıklığın yalnızca hukuki bir gereklilik olmadığı; çalışanların sağlık ve emniyetinin geliştirilmesi, deniz çevresinin korunması ve gemilerin sorumlu biçimde geri dönüştürülmesinin sağlanması bakımından da temel önem taşıdığı ifade edilmiştir.

SONRAKİ SÜREÇ

Hükümetlerin, uluslararası kuruluşların, yetkili idarelerin ve ilgili sektör paydaşlarının, küresel gemi geri dönüşüm rejiminin uyumlu ve uygulanabilir şekilde geliştirilmesine yönelik çalışmalarını sürdürmesi beklenmektedir.

Uluslararası Denizcilik Örgütü'nün (International Maritime Organization – IMO) uygulama deneyimi kazanma sürecinin; yeni düzenleyici çerçevenin uygulamada değerlendirilmesi, ilave rehberliğe ihtiyaç duyulan alanların belirlenmesi ve uygulamadan kaynaklanan sorunlara yönelik çözüm geliştirilmesi bakımından önemli bir fırsat sunacağı belirtilmiştir.

Bu sürecin, uygulama deneyimlerinden yararlanılması ve ihtiyaç duyulan alanlarda küresel gemi geri dönüşüm rejiminin güçlendirilmesi amacıyla etkin biçimde kullanılması gerektiği değerlendirilmiştir. **(Kaynak: BIMCO Web Sitesi)**

QINGDAO LİMANI'NDA YEŞİL METANOL YAKIT İKMALİ BAŞARIYLA TAMAMLANDI

Metanol kullanımına uygun ultra büyük konteyner gemisi ilk yeşil metanol yakıt ikmalinin ardından Asya–Kuzey Avrupa hattındaki ilk seferine başladı.



Metanol kullanımına uygun 24.168 TEU kapasiteli ultra büyük konteyner gemisi, Qingdao Limanı'nda gerçekleştirilen ilk yeşil metanol yakıt ikmalinin ardından Asya–Kuzey Avrupa hattındaki ilk seferine başladı.

Metanol çift yakıtlı tahrik sistemine sahip yeni nesil ultra büyük konteyner gemisinin, Avrupa'ya yönelik ilk seferi öncesinde Qingdao Limanı'nda yeşil metanol yakıt ikmalî başarıyla tamamlandı.

24.168 TEU taşıma kapasitesine sahip gemi, aynı tipte inşa edilmesi planlanan yedi gemilik filo yenileme programının ilk ünitesini oluştururken, hâlihazırda metanol kullanımına uygun dünyanın en büyük konteyner gemilerinden biri olarak öne çıkıyor.

Gerçekleştirilen yakıt ikmal operasyonu, geminin teknik açıdan yeşil metanolü deniz yakıtı olarak güvenli ve etkin biçimde kullanabilecek altyapıya sahip olduğunu ortaya koydu. Bununla birlikte, geminin düzenli olarak yeşil metanolla işletilmesinin teknik yeterlilikten çok yakıt maliyetleri, arz güvenliği, liman altyapısı ve düzenleyici koşullara bağlı olacağı değerlendiriliyor.

Yeşil metanol, konvansiyonel denizcilik yakıtlarına kıyasla hâlen önemli ölçüde daha yüksek maliyetli olup sınırlı üretim kapasitesi ve az sayıdaki limanda bulunan ikmal altyapısı nedeniyle yaygın kullanıma geçişte çeşitli güçlüklerle karşılaşılıyor. Bu nedenle metanol çift yakıtlı gemilerin önemli bir bölümü, ticari ve operasyonel koşullara bağlı olarak geleneksel denizcilik yakıtlarıyla işletilmeye devam ediyor. Metanol kullanımı ise yakıtın mevcut olduğu, düzenleyici gerekliliklerin devreye girdiği veya yük sahipleri ile taşıma hizmeti kullanıcılarının ilave maliyetleri karşılamayı kabul ettiği durumlarda tercih ediliyor.

Küresel çift yakıtlı gemi filosunun büyümesiyle birlikte sektörün temel meselesi, metanolün deniz yakıtı olarak teknik ve emniyetli biçimde

kullanılabilirliğinin kanıtlanmasından ziyade, bu yakıtın sürekli ve ekonomik olarak kullanılmasını sağlayacak piyasa koşullarının oluşturulmasına dönüşüyor.

Bu kapsamda Qingdao Limanı'nda gerçekleştirilen yeşil metanol ikmal, alternatif deniz yakıtlarına yönelik liman altyapısının ve yakıt tedarik zincirinin geliştirilmesi bakımından önemli bir adım olarak değerlendiriliyor. Söz konusu operasyonun, gelecekte artması beklenen düşük ve sıfır karbonlu deniz yakıtı talebinin karşılanmasına yönelik altyapı yatırımlarına katkı sağlaması bekleniyor. Filo yenileme programı kapsamında inşası devam eden altı kardeş geminin de hizmete alınmasıyla, yeşil metanol arzının artması ve ticari koşulların iyileşmesi hâlinde alternatif yakıt kullanımının kademeli olarak artırılabilirliği

öngörülüyor. İlk sefer, metanol çift yakıt teknolojisinin operasyonel kullanıma hazır olduğunu gösterirken, yeşil metanolün düzenli kullanımının; yakıt fiyatları, müşterilerin ilave maliyetleri karşılama isteği, limanlarda yakıt bulunabilirliği ve Avrupa Birliği Emisyon Ticaret Sistemi, FuelEU Denizcilik Tüzüğü ile Uluslararası Denizcilik Örgütü'nün sera gazı azaltım hedefleri kapsamında şekillenen düzenleyici çerçeveye bağlı olacağı değerlendiriliyor.

Gelişme, deniz taşımacılığında enerji dönüşümünün yalnızca gemi teknolojileriyle sınırlı olmadığını; alternatif yakıt üretimi, ikmal altyapısı, finansman mekanizmaları ve düzenleyici teşviklerin eş zamanlı olarak geliştirilmesi gerektiğini bir kez daha ortaya koyuyor. **(Kaynak: Maritime Carbon Intelligence Web Sitesi)**

AVRUPA'DA BİYO-LNG YAKIT İKMALİNDE ÖNEMLİ OPERASYON

Dünyanın en büyük sıvılaştırılmış doğal gaz çift yakıtlı konteyner gemileri arasında yer alan yeni nesil bir gemiye, Rotterdam'da ilk kez biyo-LNG yakıt ikmal yapıldı.



Dünyanın en büyük sıvılaştırılmış doğal gaz (Liquefied Natural Gas, LNG) çift yakıtlı konteyner gemileri arasında yer alan 24.212 TEU kapasiteli yeni nesil bir gemiye, Rotterdam'da ilk kez biyo-LNG yakıt ikmal gerçekleştirildi.

10 Temmuz 2026 tarihinde tamamlanan operasyonda gemiye, bir LNG yakıt ikmal gemisi aracılığıyla toplam 11.125 metreküp biyo-LNG ikmal edildi. Söz konusu operasyonun, ilgili deniz taşımacılığı işletmesi tarafından bugüne kadar gerçekleştirilen en yüksek hacimli biyo-LNG yakıt ikmal olduğu bildirildi.

Yakıtın tamamının Avrupa'da, tarımsal ve organik atıklardan elde edilen biyometanın sıvılaştırılması yoluyla üretildiği belirtildi. Atık bazlı biyometandan üretilen biyo-LNG, yaşam döngüsü esaslı sera gazı emisyonlarının azaltılmasına katkı sağlayabilecek alternatif denizcilik yakıtları arasında değerlendirilmektedir. Gerçekleştirilen ikmalın, Asya ile Rotterdam arasında düşük emisyonlu bir yeşil denizcilik koridorunun geliştirilmesine katkı sağlaması beklenmektedir. Rotterdam, LNG ve biyo-LNG yakıt ikmal altyapısı bakımından dünyanın önde gelen liman merkezlerinden biri konumundadır.

Mayıs 2026'da hizmete giren ve Temmuz ayında Le Havre'da isim verme töreni gerçekleştirilen gemi, Fransa gemi siciline kayıtlı en büyük konteyner gemisi olma özelliğini taşımaktadır. Gemi, 1.600 adet frigorifik konteyner bağlantı kapasitesine

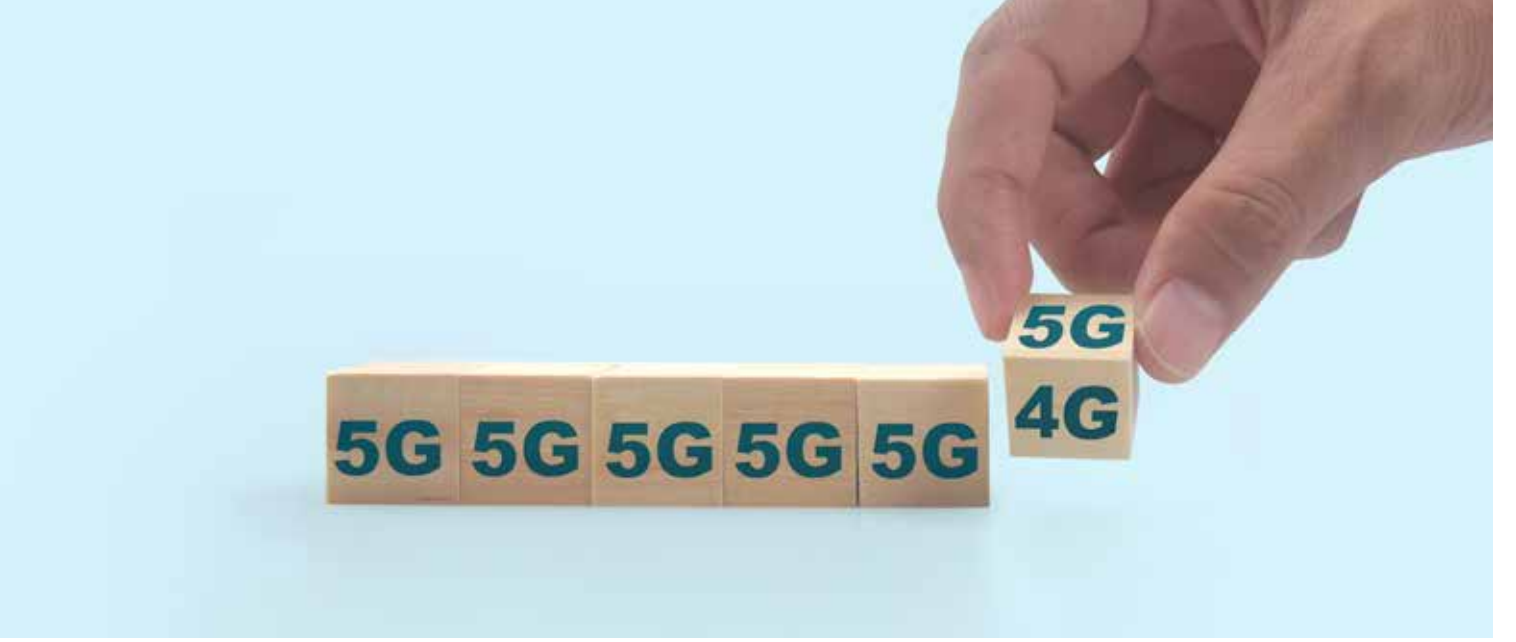
sahip olup LNG ile işletilecek şekilde tasarlanmıştır. Geminin aynı zamanda biyo-LNG ve gelecekte kullanımının yaygınlaşması öngörülen e-metan gibi sentetik yakıtlarla uyumlu olması, yakıt geçiş esnekliği ve uzun vadeli karbonsuzlaştırma hedefleri bakımından önem taşımaktadır.

Operasyon, denizcilik sektöründe yakıt çeşitlendirmesi, enerji dönüşümü ve düşük karbonlu alternatif yakıtların kullanımının yaygınlaştırılması yönünde atılan adımlardan biri olarak değerlendirilmektedir. LNG, metanol, biyo-yakıtlar ve sentetik yakıtlarla çalışabilen çift yakıtlı gemilere yönelik yatırımların artması, uluslararası deniz taşımacılığının 2050 yılına kadar net sıfır sera gazı emisyonu hedefine ulaşmasına yönelik geçiş sürecinde önemli bir rol üstlenmektedir.

(Kaynak: TradeWinds Web Sitesi)

HAMBURG LİMANI'NDA 5G OPERASYONU

Hamburg'daki konteyner terminalinde otomatik yük operasyonlarını destekleyen özel 5G ağı devreye alındı.



Hamburg'da bulunan Altenwerder Konteyner Terminali'nde, otomatik yük elleçleme operasyonlarının ve gerçek zamanlı dijital uygulamaların desteklenmesi amacıyla özel tahsisli bir 5G kampüs ağı işletmeye alındı. Avrupa'nın yüksek otomasyon düzeyine sahip konteyner terminalleri arasında yer alan tesiste kurulan ağ, Mayıs 2026'nın sonundan itibaren bir kilometrekareyi aşan terminal sahasında hizmet vermeye başladı. Altyapı, Alman limanlarında yenilikçi dijital teknolojilerin test edilmesini destekleyen PROCON-5G Projesi kapsamında hayata geçirildi.

Yüksek derecede otomasyona sahip konteyner terminallerinde kablosuz haberleşme altyapısı; otomatik yönlendirmeli araçlar, terminal ekipmanları, sensörler, mobil cihazlar ve bilgi teknolojileri sistemleri arasında hızlı, güvenilir ve kesintisiz veri iletişiminin sağlanması açısından kritik önem taşımaktadır. Haberleşme sistemlerinde yaşanabilecek gecikme veya kesintilerin, yük elleçleme süreçlerinin emniyetini, sürekliliğini ve operasyonel

verimliliğini doğrudan etkileyebileceği değerlendirilmektedir.

Altenwerder Konteyner Terminali'nin operasyonel gereksinimleri doğrultusunda tasarlanan özel 5G ağı, genel kullanıma açık mobil haberleşme şebekelerinden bağımsız olarak yerel ölçekte tahsis edilen frekans spektrumu üzerinden çalışmaktadır. Bu yapı sayesinde, çok sayıda otomatik sistemin eş zamanlı olarak faaliyet gösterdiği terminal ortamında yüksek bağlantı kararlılığı, düşük gecikme süresi ve gelişmiş veri iletim kapasitesi sağlanması hedeflenmektedir.

Söz konusu altyapının; terminal lojistiği, gerçek zamanlı operasyon yönetimi, otomatik yük elleçleme sistemleri, bağlı ekipmanlar ve gelecekte uygulanması planlanan dijital çözümler için güçlü bir teknolojik temel oluşturması öngörülmektedir. Proje kapsamında Hamburg'da ayrıca liman teknolojilerine yönelik gerçek çalışma koşullarında kullanılabilecek bir dijital test sahası oluşturuldu. Böylece yeni sistem ve uygulamaların yalnızca laboratuvar

ortamında değil; hareketli terminal ekipmanlarının, metal konteynerlerin, değişken hava koşullarının, vardiyalı çalışma düzeninin ve yoğun operasyonel süreçlerin bulunduğu faal bir liman sahasında test edilmesine imkân sağlandı. Bu yaklaşımın, limanlarda kullanılacak dijital teknolojilerin operasyonel güvenilirliğinin ve uygulanabilirliğinin doğrulanmasına katkı sağlaması beklenmektedir. Özel 5G altyapısının ayrıca karmaşık liman lojistiğinin daha verimli, şeffaf, esnek ve veri odaklı biçimde yönetilmesini destekleyeceği değerlendirilmektedir.

PROCON-5G Projesi, Almanya'nın "Limanlarda Dijital Test Sahaları" finansman programı kapsamında yürütülmektedir. Almanya Federal Ulaştırma Bakanlığı tarafından uygulanan programla, limanlarda yenilikçi teknolojilerin denenmesine yönelik dijital altyapının geliştirilmesi, otomasyon seviyesinin artırılması ve liman operasyonlarının dijital dönüşümünün hızlandırılması amaçlanmaktadır. **(Kaynak: BBN BREAKBULK.NEWS Web Sitesi)**

TOKYO MOU'DA TANKERLERDE GÜÇLÜ PERFORMANS

Tokyo MoU bölgesindeki tanker filosunda liman devleti kontrolü performansı güçlendi.



2025 yılı Tokyo Liman Devleti Kontrolü Mutabakat Zaptı (Tokyo Memorandum of Understanding on Port State Control – Tokyo MoU) istatistikleri, belirli bir tanker filosunun Asya-Pasifik bölgesinde faaliyet gösteren genel tanker filosu ile daha geniş kapsamlı ticaret filosuna kıyasla daha yüksek bir emniyet ve mevzuata uyum performansı sergilediğini ortaya koymuştur.

Toplam 2.006 Liman Devleti Kontrolü (Port State Control – PSC) denetiminde 28 geminin tutulduğu ve tutulma oranının %1,40 olarak gerçekleştiği bildirilmiştir. Söz konusu oran, Tokyo MoU kapsamındaki genel tanker filosunda kaydedilen %3,82'lik ve ticaret filosunun tamamında kaydedilen %3,53'lük ortalama tutulma

oranlarının önemli ölçüde altında kalmıştır. Denetimlerde toplam 3.963 eksiklik tespit edilmiş ve denetim başına ortalama eksiklik sayısı 1,98 olarak hesaplanmıştır. Bu değer, genel tanker filosunda 2,25, daha geniş ticaret filosunda ise 2,54 olarak gerçekleşmiştir. Sonuçlar, incelenen filonun gemi emniyeti, teknik bakım, operasyonel yeterlilik ve uluslararası mevzuata uyum bakımından sektör ortalamalarının üzerinde performans gösterdiğine işaret etmektedir.

Gemi türleri bakımından en güçlü sonuçlar gaz tankerlerinde kaydedilmiştir. Tokyo MoU bölgesindeki genel gaz tankeri filosunun tutulma oranı %6,28 olurken, incelenen gaz tankerlerinde bu oran

%1,13 seviyesinde gerçekleşmiştir. Petrol tankerlerinde tutulma oranı %1,70, kimyasal tankerlerde ise %1,54 olarak kaydedilmiş ve her iki gemi türünde de ilgili sektör ortalamalarının altında kalmıştır.

Tokyo MoU 2025 Yılı Faaliyet Raporu, Uluslararası Denizcilik Örgütü (International Maritime Organization – IMO) IMO Belgelerinin Uygulanması Alt Komitesine (Sub-Committee on Implementation of IMO Instruments – III) sunulmuştur. Raporda, Asya-Pasifik bölgesindeki Liman Devleti Kontrolü denetim eğilimleri, gemi tutulma istatistikleri, tespit edilen eksiklikler ve gemi türlerine göre performans sonuçları ayrıntılı olarak değerlendirilmiştir.

Coğrafi dağılım incelendiğinde, tutulmaların yarısının Çin limanlarında gerçekleştiği görülmüştür. Bu durumun, Çin'de gerçekleştirilen yüksek denetim sayısı ve bölgede uygulanan sıkı Liman Devleti Kontrolü rejimiyle bağlantılı olduğu değerlendirilmiştir.

Elde edilen sonuçlar, etkin Emniyet Yönetim Sistemlerinin (Safety Management Systems – SMS), düzenli teknik bakım uygulamalarının, güçlü bir mevzuata uyum kültürünün ve operasyonel kontrollerin gemilerin Liman Devleti Kontrolü performansında belirleyici rol oynadığını göstermektedir.

Özellikle gaz tankerleri, petrol tankerleri ve kimyasal tankerlerde kaydedilen düşük tutulma oranları, uluslararası deniz emniyeti standartlarının sistematik biçimde uygulanmasının önemini ortaya koymaktadır. (Kaynak: *INTERTANKO Web Sitesi*)



SMARTER TECHNOLOGY. STRONGER CONNECTIONS.

Pulsar Türkiye delivers advanced maritime technology solutions that keep vessels connected, protected, and operating at their best.



SATELLITE COMMUNICATIONS

Reliable connectivity via VSAT, Inmarsat, Iridium, and Starlink solutions.



NETWORK & IT SOLUTIONS

Onboard network design, optimization, and managed IT services.



CYBER SECURITY

Protecting vessels and data with advanced cyber security solutions.



BRIDGE & RADIO SYSTEMS

Installation and maintenance of GMDSS, VDR, S-VDR, and navigation systems.



MAINTENANCE & SUPPORT

24/7 global support and maintenance for uninterrupted operations.

www.pulsarbeyond.com



Türk Bayraklı Gemilerin Denetim ve Tutulma İstatistikleri Temmuz 2026

Türk Bayraklı gemilerin 1 Ocak - 24 Temmuz güncel denetim ve tutulma istatistikleri aşağıda yer alıyor.

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

YILLARA GÖRE TUTULMA TABLOSU (2017-24.07.2026)*

LİMAN DEVLETİ KONTROL BÖLGELERİ	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026(TEMMUZ)
PARIS MOU	14	7	4	3	1	7	7	11	5	5 Tutulma (122 Denetleme)
TOKYO MOU	3	0	2	0	0	0	0	0	3	0 Tutulma (9 Denetleme)
BS MOU	11	2	0	1	0	2	1	1	0	1 Tutulma (62 Denetleme)
MED MOU	0	5	0	0	0	0	0	1	0	1 Tutulma (52 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)**

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.

Kızıldeniz küresel enerji ticaretinin en kritik rotalarından biri haline geldi



* ULUÇ KEDME

Son dönemde Kızıldeniz'de artan gerilim, jeopolitik risklerin denizcilik ve enerji piyasalarını ne kadar hızlı değiştirebildiğini bir kez daha gösterdi. Son yıllarda tüm dikkat Hürmüz Boğazı üzerindeki, Suudi Arabistan ihracat stratejisini önemli ölçüde değiştirerek ham petrol

sevkiyatlarını Kızıldeniz'deki Yanbu Terminali'ne kaydırdı. Böylece Hürmüz'e olan bağımlılığını azaltırken, Kızıldeniz'i küresel enerji ticaretinin en kritik rotalarından biri haline getirdi.

Bu değişimin rakamlara da net şekilde yansdığı gözlemlendi. 2026 yılı başından temmuz sonuna kadar Yanbu'dan yaklaşık 80 milyon ton ham petrol ihraç edildi. Bu hacim, kriz öncesi dönemin yaklaşık dört katına ulaşırken, ihracatın ağırlık merkezi de Mısır'dan Asya'ya kaydı. Bugün Yanbu çıkışlı petrolün yaklaşık %70'i Çin, Hindistan ve diğer Doğu Asya ülkelerine gidiyor. Suudi Arabistan'ın Doğu-Batı Boru Hattı'nı daha etkin kullanması, Asya pazarına kesintisiz arz sağlama stratejisinin önemli bir parçası haline gelmiş durumda.

Ancak Hürmüz riskini azaltan bu strateji, Kızıldeniz'in güvenliğini her zamankinden daha kritik hale getirdi. Husilerin Suudi limanlarına uğrayan gemileri hedef alabileceklerine yönelik açıklamaları, sadece bölgedeki tanker trafiğini değil, sigorta maliyetlerini, navlunları ve kiralama kararlarını da doğrudan etkiliyor. Açıklamanın ardından

Bab el-Mendeb geçişlerinde yaşanan sert düşüş ve bazı tankerlerin rotalarını değiştirmesi, piyasanın bu riski ne kadar hızlı fiyatladığını gösteriyor.

Olası bir Ümit Burnu rotası ise sefer sürelerini 10-14 gün uzatırken, gemi başına yaklaşık 1 milyon dolarlık ek maliyet yaratabileceği bildiriliyor. Bu durum yalnızca tanker piyasasını değil, konteyner taşımacılığı ve küresel tedarik zincirlerini de doğrudan etkiliyor.

Kanaatimizce jeopolitik risk ortadan kalkmış değil, yalnızca merkez değiştirmiş durumda. Suudi Arabistan'ın ihracat modelindeki dönüşümle birlikte Bab el-Mendeb ve Kızıldeniz'de yaşanabilecek her gelişme; petrol arzı, navlun piyasaları ve enerji fiyatları üzerinde geçmişe kıyasla çok daha belirleyici hale geldi.

Bu nedenle önümüzdeki dönemde Kızıldeniz'in, denizcilik sektörünün en yakından izleyeceği stratejik bölgelerin başında gelmeye devam edeceğini düşünüyoruz.

* KERTE DENİZCİLİK GEMİ ALIM-SATIM BROKERLİĞİ

TEMMUZ 2026

GEMİ İSMİ	DWT	İNŞA YILI	İNŞA ÜLKESİ	GEMİ TİPİ	ALICI ÜLKESİ	FİYAT US\$ M
AASHNA	179.523	2012	PHILIPPINES	BULK	CHINESE	37,50
NICHOLAS G.S	179.221	2010	KOREA	BULK	NA	34,50
NORD ANTARES	82.258	2022	CHINA	BULK	*NA	37,50
NORD ANDROMEDA	82.251	2022	CHINA	BULK	*	37,50
YARRA	78.184	2015	JAPAN	BULK	CHINESE	28,50
SEACON TOKYO	66.628	2023	CHINA	BULK	NA	41,60
BENJAMIN OLDENDORFF	62.623	2020	JAPAN	BULK	*BANGLADESHI	37,00
BRITTA OLDENDORFF	62.623	2020	JAPAN	BULK	*	37,00
AMIS WISDOM VI	61.456	2011	JAPAN	BULK	NA	22,00
AEGIR SELMER	55.874	2011	JAPAN	BULK	NA	16,20
UNITED HALO	55.848	2012	JAPAN	BULK	*NA	19,00



VENUS HALO	55.848	2012	JAPAN	BULK	*	19,00
CAPT EUGENE	55.499	2010	JAPAN	BULK	NA	16,80
LUCKY FINDER	37.268	2009	JAPAN	BULK	TURKISH	13,00
IKAN LANDUK	37.115	2013	JAPAN	BULK	NA	16,90
SEAMEC GALLANT	32.289	2011	CHINA	BULK	NA	9,50
HEROIC	182.060	2010	DENMARK	BULK	NA	32,80
INDUS PROSPERITY	92.988	2011	CHINA	BULK	GREEK	13,50
BLUE AKIHABARA	61.630	2014	CHINA	BULK	NA	25,50
INCE BEYLERBEYI	61.429	2012	JAPAN	BULK	UAE	22,00
IVS CRIMSON CREEK	57.945	2014	JAPAN	BULK	GREEK	23,30
HPC ATLANTIC	56.064	2013	JAPAN	BULK	NA	19,50
THOR INFINITY	52.383	2002	PHILIPPINES	BULK	CHINESE	7,80
BLUE UNION ALPHA	28.386	2011	JAPAN	BULK	NA	9,65
YANGZE 905	93.217	2010	CHINA	BULK	GREEK	12,00
OCEAN RHEA	92.648	2011	CHINA	BULK	CHINESE	15,25
PENDULUM	82.619	2006	JAPAN	BULK	NA	14,50
POLYNESIA QUEEN	82.177	2012	CHINA	BULK	NA	21,00
THE WISE	73.593	2007	CHINA	BULK	NA	11,50
WF ARTEMIS	63.547	2020	JAPAN	BULK	NA	36,50
WOORYANG BELOS	63.590	2016	JAPAN	BULK	NA	31,00
OCEAN AMBITIOUS	63.577	2016	CHINA	BULK	TURKISH	26,00
HAATO	61.472	2011	JAPAN	BULK	UAE	23,50
EVEREST	57.480	2012	KOREA	BULK	CHINESE	16,50
JNS PHOENIX	40.504	2025	CHINA	BULK	NA	34,00
AFRICAN PIPER	34.365	2015	JAPAN	BULK	GREEK	20,00
ASAHI OCEAN	32.085	2013	JAPAN	BULK	NA	15,20
HTK LUCKY	28.481	2003	JAPAN	BULK	CHINESE	6,00
LILA TOCHIGI	28.354	2014	JAPAN	BULK	VIETNAMESE	12,50
AC YOUTH	82.623	2007	JAPAN	BULK	NA	14,90
ROSTRUM STOIC	82.175	2023	CHINA	BULK	NA	37,00
C. S. OLIVE	82.175	2009	JAPAN	BULK	NA	17,00
SCION MATHILDA	82.144	2024	CHINA	BULK	GREEK	41,90
MARINICKI C	76.629	2005	JAPAN	BULK	CHINESE	11,80
LIVITA	63.532	2017	JAPAN	BULK	GREEK	30,50
ST PAUL	57.982	2010	PHILIPPINES	BULK	NA	16,80
OMEGA S	56.892	2011	CHINA	BULK	NA	14,00
BREEZE	56.686	2009	CHINA	BULK	NA	13,00
AEGIR SELMER	55.874	2011	JAPAN	BULK	UAE	15,90
LAGONDA	55.733	2011	JAPAN	BULK	UAE	18,10
BERMONDI	55.469	2009	JAPAN	BULK	NA	15,30
CASTLEGATE	53.503	2008	JAPAN	BULK	NA	12,90

SEA ABIGAIL	53.343	2003	JAPAN	BULK	NA	8,50
SUZANNA D	37.205	2012	CHINA	BULK	NA	12,80
MAPLE MARINA	37.194	2012	KOREA	BULK	NA	14,30
TANIA	37.188	2014	CHINA	BULK	NA	17,10
ATLANTIC STAR	37.065	2018	JAPAN	BULK	NA	26,00
NORDIC MALMOE	35.843	2012	CHINA	BULK	NA	13,70
BEETLE	28.198	2012	JAPAN	BULK	NA	12,50
FG ROTTERDAM	19.995	2012	JAPAN	TANKER	NA	22,70
CNC DREAM	19.773	2004	JAPAN	TANKER	NA	11,50
ALASKA	163.250	2006	KOREA	TANKER	*NA	50,00
ARCHANGEL	163.216	2006	KOREA	TANKER	*	50,00
GH HOLIDAY	157.543	2016	CHINA	TANKER	LIBYAN	82,50
MINERVA RITA	50.922	2005	KOREA	TANKER	NA	16,20
MFM MEMPHIS	48.020	2011	JAPAN	TANKER	NA	26,50
DING HENG 39	19.994	2008	JAPAN	TANKER	NA	18,30
ECLAT	299.031	2004	JAPAN	TANKER	NA	50,00
JAG LOKESH	105.599	2009	KOREA	TANKER	GREEK	44,00
LANIKAI	46.342	2002	KOREA	TANKER	*CHINESE	9,50
CAROLINE	45.999	2002	KOREA	TANKER	*	9,50
FELIXSTOWE	4.253	2002	KOREA	CONTAINER	*SWISS BASED	*54,00
SUNNY PHOENIX	4.253	2002	KOREA	CONTAINER	*	*
A GORYU	1.096	2023	JAPAN	CONTAINER	NA	26,50
AS ANGELINA	2.127	2007	GERMANY	CONTAINER	NA	17,00
AS SELINA	1.740	2012	CHINA	CONTAINER	NA	24,00
NJORD	809	2007	CHINA	CONTAINER	NA	7,50

*Enbloc satışı ifade eder

HURDA FİYATLARI TEMMUZ 2026			
ÜLKE	Dökme KuruYük (per T/LTD)	Tanker (per T/LTD)	Konteyner (per T/LTD)
BANGLADEŞ	US\$ 440-450	US\$ 460-470	US\$ 470-480
HİNDİSTAN	US\$ 420-430	US\$ 440-450	US\$ 450-460
PAKİSTAN	US\$ 440-450	US\$ 460-470	US\$ 470-480
TÜRKİYE	US\$ 260-270	US\$ 270-280	US\$ 280-290

HAZİRAN 2026 RAPOR EDİLEN HURDA SATIŞLARI

Gemi İsmi	DWT	LWT	İnşaa Yılı	Gemi Tipi	Alıcı Ülkesi	USD per T/Lwt
DINA OCEAN	24.247	4.865	1998	BULKER	BANGLADESH	480
FEI CHI	42.036	11.078	2005	TANKER	NA	515
YUE CHI	42.054	10.967	2006	TANKER	NA	515
BULAN	23.829	5.529	1995	BULKER	BANGLADESH	470
AVUNDA REEFER	7.957	4.085	1994	REEFER	BANGLADESH	470
PINE ARROW	48.041	12.574	1996	GC	INDIA	438
FRIO ANTARCTIC	9.357	5.685	1995	REEFER	INDIA	565

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

ISO 9001 CERTIFICATION
(NQA CERTIFICATION LIMITED)

ISO 9001
REGISTERED COMPANY

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

İLTEKNO

ULUSOY

REFERENCES



ARKAS

KIRAN

FATİH OFFSHORE

TK Tuzla shipyard

NEW BUILDING

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

MANUFACTURING

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

REPAIR AND MAINTENANCE

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



HEAD OFFICE

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

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



SAYGI

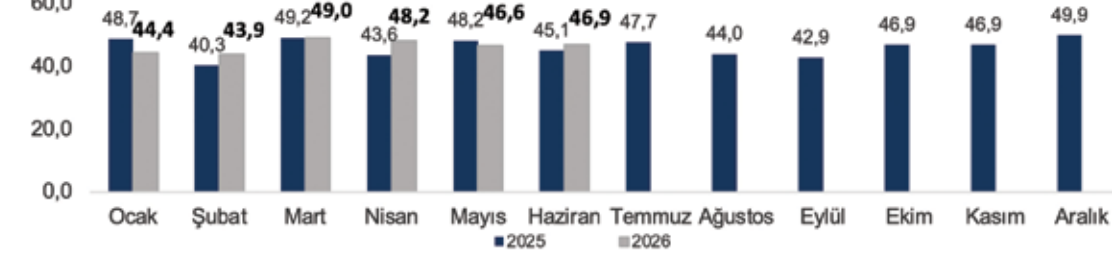


SAYGI

2025-2026 YÜK İSTATİSTİKLERİ

Limanlarımızda gerçekleşen toplam yük elleçleme miktarı 2026 yılı haziran ayında bir önceki yılın aynı ayına göre %4,1 artış göstererek 46 milyon 915 bin 913 ton olmuştur.

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



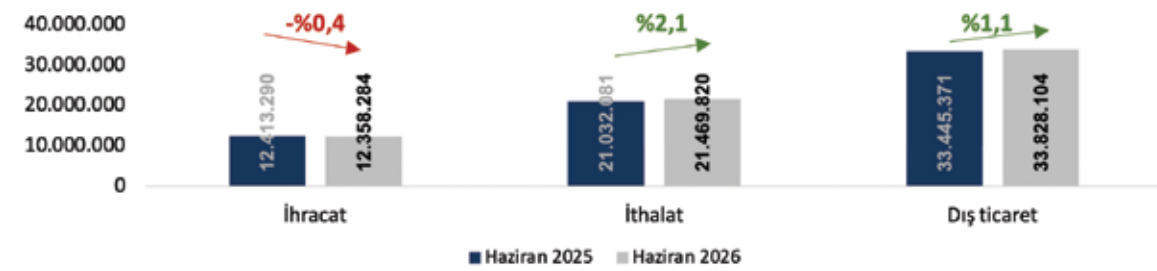
Kaynak: Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Denizcilik Genel Müdürlüğü, İMEAK Deniz Ticaret Odası Görselleri

Denizyolu ile yapılan dış ticaret 2026 yılı haziran ayında bir önceki yılın aynı ayına göre %1,1 arttı...

- 2026 yılı haziran ayında bir önceki yılın aynı ayına göre limanlarımızda gerçekleştirilen ihracat amaçlı yükleme miktarı %0,4 azalarak 12.358.284 ton olurken, ithalat amaçlı boşaltma miktarı %2,1 artarak 21.469.820 ton olmuştur. Böylece, dış ticaret taşımacılığında (ithalat+ihracat) toplam yük miktarı 2026 yılı haziran ayında bir önceki yılın aynı ayına göre %1,1 artarak 33.828.104 ton seviyesinde gerçekleşmiştir.

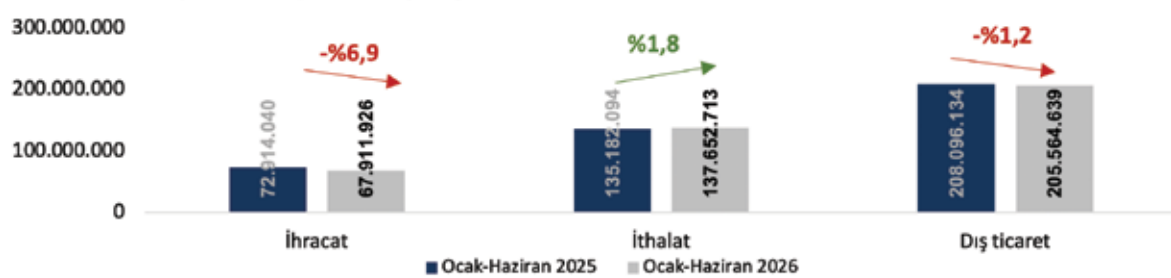
- Ocak-Haziran 2026 döneminde bir önceki yılın aynı dönemine kıyasla limanlarımızda gerçekleştirilen ihracat amaçlı yükleme miktarı %6,9 azalarak 67.911.926 ton olurken, ithalat amaçlı boşaltma miktarı %1,8 artarak 137.652.713 ton olmuştur. Böylece, 2026 yılı Ocak-Haziran döneminde bir önceki yılın aynı dönemine kıyasla dış ticaret taşımacılığındaki toplam yük %1,2 azalarak 205.564.639 ton seviyesinde gerçekleşmiştir.

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



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

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



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

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

Birlikte *yol alalım...*

- ✓ **Organizasyon,**
 - ✓ **Sosyal Medya Yönetimi,**
 - ✓ **Tasarım ve baskı**
- bizim işimiz*



www.likyareklamcilik.com.tr

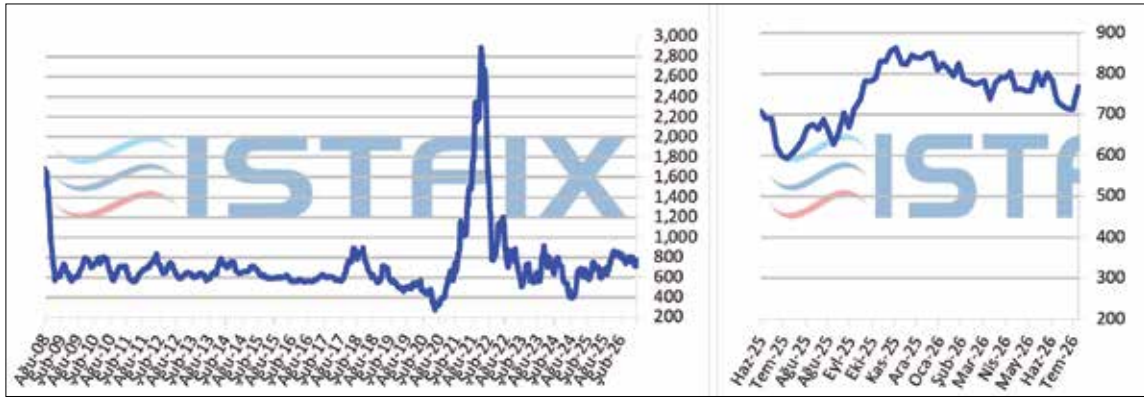
Koşuyolu Mah. Katip Salih Sokak No: 60/1 Koşuyolu - Kadıköy / İSTANBUL

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

03.08.2026

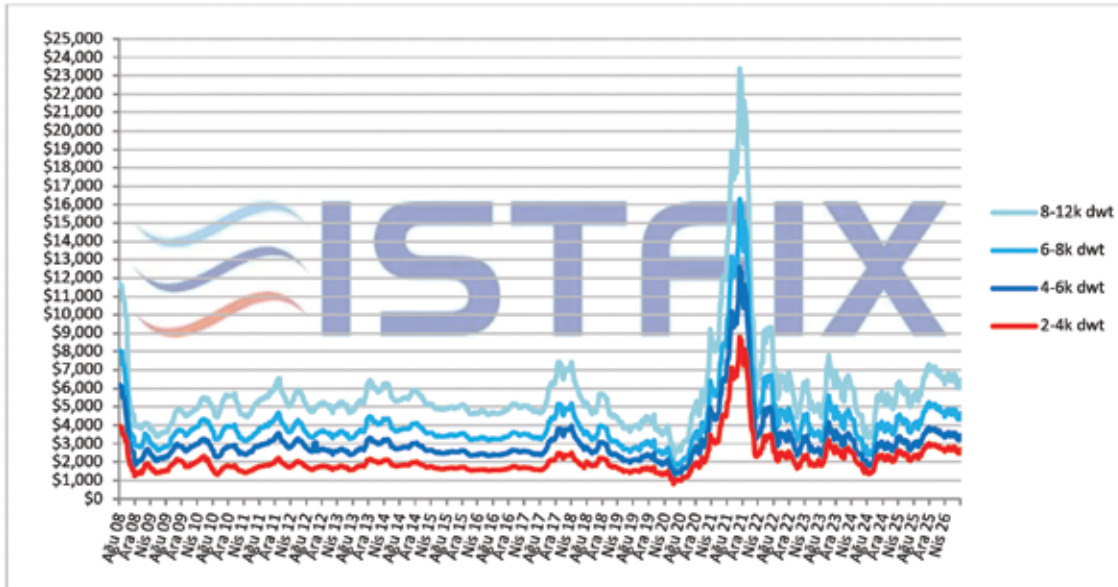
31. HAFTA KOSTER PAZAR RAPORU & DEĞERLENDİRMELER

ISTFIX Bileşik Endeksi bu hafta 713 puandan 767 puana hızlı bir artış kaydetti. Özellikle Ukrayna nehirlerinden çıkan yükler artarken Doğu ve Batı Akdeniz'e sevkiyatların navlunları da risklerin artışıyla paralel olarak arttı. Hem Ukrayna hem de Rusya limanları karşılıklı saldırılardan ötürü halen çok riskli. Bu arada Baltık ve Kuzeybatı Avrupa'da da navlunlar mevsimsel bir düşüş kaydetti.



NAVLUNLAR

USD / gün	2-4k dwt	4-6k dwt	6-8k dwt	8-12k dwt
Bu Hafta	2,675	3,451	4,654	6,480
Geçen Hafta	2,487	3,208	4,326	6,024
Geçen Ay	2,556	3,298	4,448	6,192
Geçen Yıl	2,333	3,010	4,059	5,652



ISTFIX Haftalık Navlunlar 2008-2026

TEMSİLİ YÜK BAĞLANTILARI

Tonaj	Yük Cinsi	Yükl./Tahl. Limanı	Yükl./Tahl. Hızı (ton/gün)	Navlun (\$/ton)
2700	WHEAT	IZMAIL-EGYPT MED.	1000/1000	49.50
4400	WHEAT (47')	IZMAIL-EC GREECE	1000/1000	49.00
5000	BENTONITE IN BULK	UNYE OR FATSA-ORAN	1600/1600	31.00
5500	UREA IN BULK	DAMIETTA-CONSTANTA	2500/2500	27.00
6000	WHEAT	RENI-EC GREECE	1500/1500	35.00
6600	BARLEY	BRAILA-SPAIN MED	2000/2000	42.00
6600	WHEAT (47')	IZMAIL-LEBANON	1200/1200	53.00
6600	WHEAT (47')	IZMAIL-ISRAEL	1200/1200	55.00
7000	WHEAT	KILIA-EGYPT MED.	1500/1500	40.00
8000	WHEAT	RENI OR IZMAIL-ALGERIA	1500/1500	41.00

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

S&P

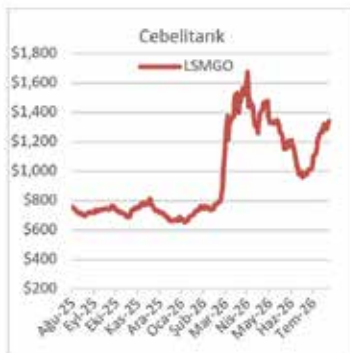
Bu hafta da bir koster satışı raporlanmadı.

YAKIT

Petrol fiyatları bu hafta dalgalandı. Batı Teksas tipi ham petrol fiyatları 86 dolar/varilden 86.8 dolar/varile çıktı. Brent tipi ham petrol ise 98 dolar/varilden 89 dolar/varile geriledi.

Gemi yakıt fiyatlarının artış hızı da buna bağlı olarak düştü.

USD / mt	Rotterdam MGO	Gibraltar MGO	Malta MGO	İstanbul MGO
Bu Hafta	1,282.00	1,340.50	1,444.00	1,402.00
Geçen Hafta	1,260.00	1,319.50	1,370.00	1,378.50
Değişim	1.75%	1.59%	5.40%	1.70%

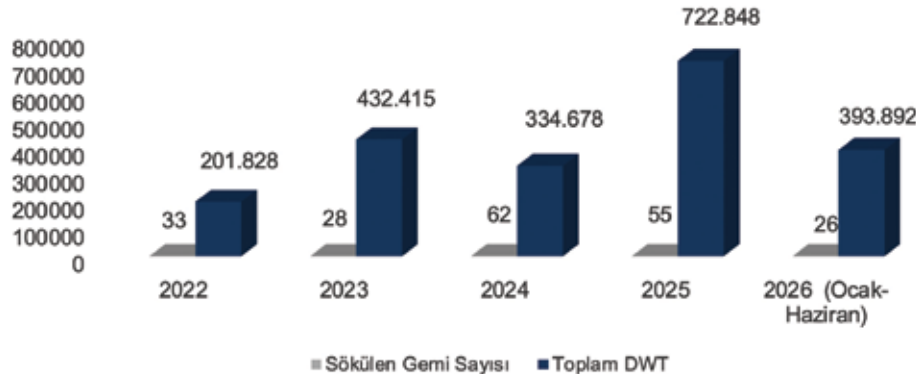


TÜRKİYE'DE GEMİ GERİ DÖNÜŞÜM (Bayrak Ülkelerine Göre Listelenmiştir) OCAK-HAZİRAN 2026

Sıra NO	Gemi Adı	IMO NO	Tipi	Bayrak	Tonajı GT	Tonajı DWT	İnşa Yılı	Geliş Tarihi
1	Kalliste	9050618	Ro-Ro/Yolcu Gemisi	Fransa	30.718	6.442	1993	22.01.2026
2	Trogir	9222572	Dökme Yük Gemisi	Hırvatistan	25.600	44.314	2001	1.06.2026
3	AF Francesca	7602089	Ro-Ro/Yolcu Gemisi	İtalya	19.009	3.210	1979	3.03.2026
4	Akritas	8020599	Ro-Ro	K.K.T.C.	20.381	13.030	1982	6.05.2026
5	Guzel	7728699	Ro-Ro	Kamerun	5.846	4.469	1980	16.03.2026
6	Akdeniz	7615048	Ro-Ro/Yolcu Gemisi	Kamerun	9.795	1.310	1979	29.06.2026
7	Rover	8721337	Genel Kargo Gemisi	Komorlar	3.086	3.340	1985	21.01.2026
8	Tanabata	9080297	Araba Ferisi	Marshall Adaları	49.443	13.548	1994	26.01.2026
9	Vilamoura	9529293	Petrol Tankeri	Marshall Adaları	81.380	158.513	2011	11.02.2026
10	Barguzin	8725644	Kuruyük Gemisi	Palau	2.466	3.135	1985	10.04.2026
11	Afer	8913332	Genel Kargo Gemisi	Panama	3.229	5.035	1991	25.05.2026
12	Abinsk	8105741	Dökme Yük Gemisi	Rusya	22.112	38.110	1983	26.01.2026
13	Yamal Irbis	8502092	Genel Kargo Gemisi	Rusya	6.418	7.049	1998	25.05.2026
14	Kapitan Yakovlev	9077575	Genel Kargo Gemisi	Rusya	4.998	4.678	1996	24.06.2026
15	Toro	8826369	Genel Kargo Gemisi	Sierra Leone	3.086	3.332	1989	19.03.2026
16	Rota Salvor	7931894	Römorkör	St. Kitts & Nevis	1.178	1.188	1982	22.06.2026
17	Kareem R	7741251	Genel Kargo Gemisi	Tanzanya	5.370	6.070	1979	16.01.2026
18	Verlaine	8841694	Kuruyük Gemisi	Tanzanya	2.457	2.893	1980	3.03.2026
19	Belfast	8035166	Kuruyük Gemisi	Tanzanya	2.491	3.100	1982	22.04.2026
20	Lily-HA	8116972	Açık Kapaklı Dökme Yük Gemisi	Togo	8.320	12.353	1982	9.02.2026
21	ABS I	9244350	Ro-Ro/Yolcu Gemisi	Togo	11.705	1.300	2001	25.06.2026
22	Inga A	9020352	Konteyner Gemisi	Türkiye	10.546	12.184	1993	12.01.2026
23	Hitit	9311751	Kimyasal/Petrol Tankeri	Türkiye	23.246	36.993	2006	19.03.2026
24	Mecidiye	8619845	Ro-Ro/Yolcu Gemisi	Türkiye	1.007	441	1989	19.03.2026
25	Kale Nakliyat-2	7901825	Kuruyük Gemisi	Türkiye	933	1.092	1980	2.04.2026
26	North Moon	8829294	Genel Kargo Gemisi	Vanuatu	4.966	6.277	1990	9.04.2026

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

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



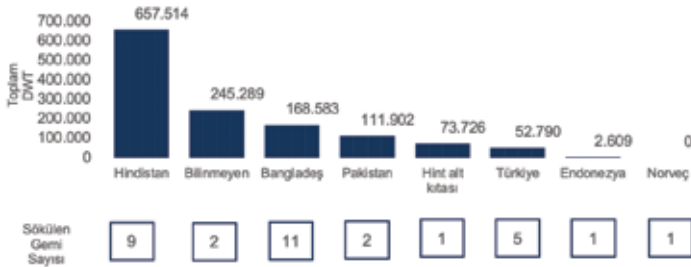
Kaynak: Clarksons Research Services Limited ve İMEAK Deniz Ticaret Odası Görselleri

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

HAZİRAN			
Gemi Tipi	Adet	Ortalama Yaş	Toplam DWT
Açık Kapaklı Dökme Yük Gemisi	1	30,0	23.577
Araştırma Gemisi	1	47,0	0
Dökme Yük Gemisi	6	31,3	328.116
Frigorifik (Soğutma Depolu) Yük Gemisi	1	44,0	3.917
Genel Kargo Gemisi	2	35,0	14.334
Kimyasal Tankeri	2	29,0	73.553
Kimyasal/Petrol Tankeri	1	25,0	37.346
Konteyner Gemisi	3	22,7	164.640
Kruvaziyer	1	36,0	4.840
Kuruyük Gemisi	5	24,2	26.269
LNG Deposu	1	40,0	241.432
LNG Tankeri	1	25,0	71.997
LPG Tankeri	1	31,0	2.609
Petrol Tankeri	2	33,0	314.370
Ro-Ro	3	39,7	4.225
Ro-Ro/Yolcu Gemisi	1	44,0	1.188
Genel Toplam	32	31,6	1.312.413

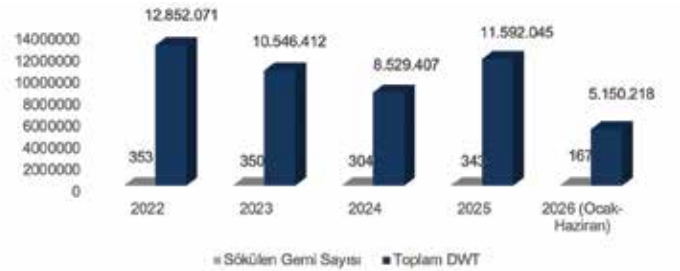
Kaynak: Clarksons Research Services Limitet ve İMEAK Deniz Ticaret Odası Hesaplamalar

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



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

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



Kaynak: Clarksons Research Services Limitet 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.



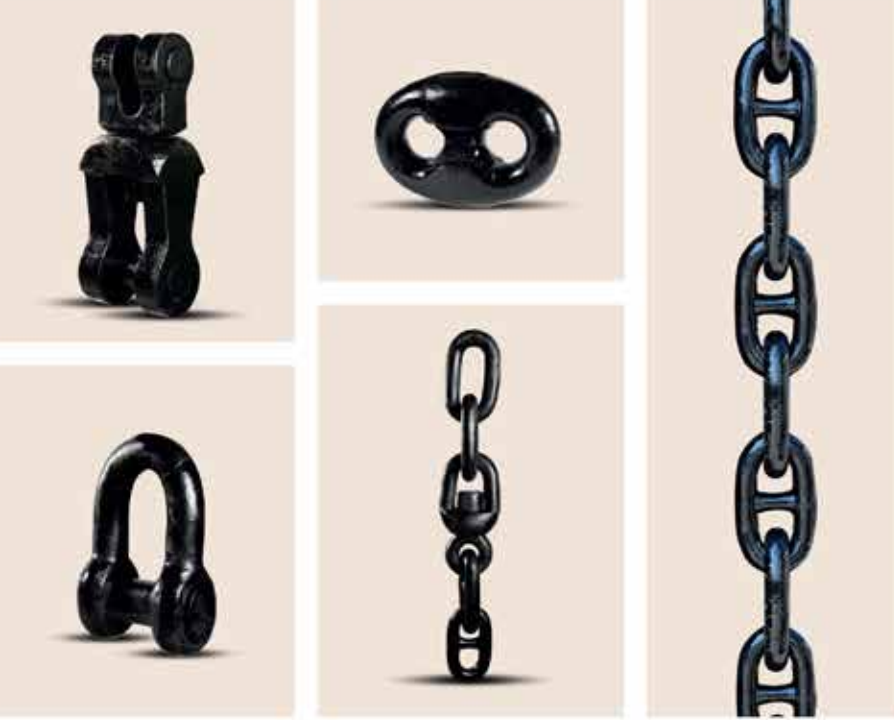
Kız Kulesi
Deniz Dolgu Projesi
Maiden's Tower
Land Reclamation Project

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





ADAMAR
International Maritime Services Inc.



Tersanelerin Kalbinde Güçlü Stok, Hızlı Teslimat

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



GO
confidently



www.adamarine.com



sales@adamarine.com



www.adamaranchorchain.com

TURKIYE

CHINA

HONG KONG

NETHERLANDS

GREECE

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



The Way Forward Is Harmony

YAF GROUP

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

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